

En 1921, como en 1920,

LA TARGA FLORIO

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

PIRELLI

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

El mejor **BANDAJE** al mejor **PRECIO**



B. F. GOODRICH, S. A. E.

CASA CENTRAL:
M A D R I D
Plaza Lealtad, 3
TELÉFONO M-50 20

Capital: 500.000 pesetas

SUCURSAL EN
BARCELONA
Muntaner, 98
TELÉFONO G-19 25

AUTOMOVILES

P E U G E O T

8 - 10 HP.

Entregas inmediatas

Cuatro cilindros

Ruedas metálicas desmontables

Arranque eléctrico

Dinamo y magneto

Cuatro velocidades y marcha atrás

Alumbrado eléctrico

Representación exclusiva en España:

GONZALO R. PEÑALVER

Génova, 11
MADRID

Paseo de la Castellana, 6 dupdo.

Teléfono S. 607

FABRICACIÓN DE TODA CLASE DE
ACCESORIOS
PARA AUTOMÓVIL

.....

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

.....

ECHEVERRÍA Y URAIN
EIBAR (Guipúzcoa)

REPRESENTANTE GENERAL PARA ESPAÑA:
JOSÉ JUNQUERA
MADRID

OLOZAGA, NO. 12

TELEFONO S - 595

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}

MADRID
Gaztambide, 3

VALENCIA
Lauria, 9

BARCELONA
Princesa, 61

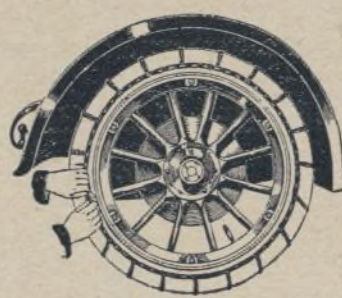
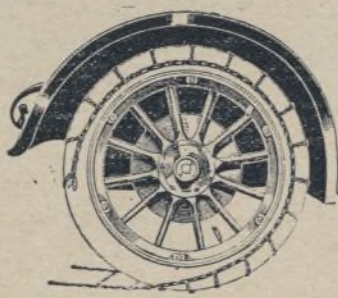
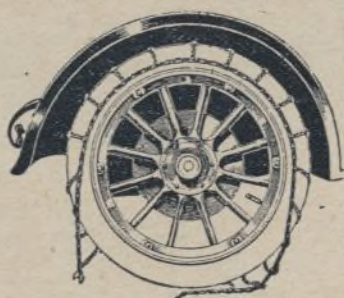
SEVILLA
P.^a San Fernando, 16

BILBAO
Eguía, 4

ZARAGOZA
San Clemente, 4

El seguro contra
el patinazo son las

Cadenas antipatinantes



VILLAMIL

Alcalá, núm. 62

MADRID

Teléfono S-586

HERALDO DEPORTIVO

BIENOTECUA
MUNICIPAL
MADRID

Año VII.—No. 228
15 septiembre 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,—

EDUCACIÓN FÍSICA

En el interesantísimo *Boletín* que la Casa «Englebert» edita y remite á sus clientes y amigos, vemos el texto oficial de la disposición dictada recientemente por el ministro belga de Ciencias y Artes, M. Destrée, que establece como obligatoria en Bélgica la educación física.

Reproducimos ese precioso documento que demuestra que en la grandeza de las naciones tiene de día en día menos importancia su «extensión superficial» y que los países más pequeños pueden ser, á veces, los más grandes.

Brindamos á nuestro ministro de Instrucción pública ese documento magnífico, que, en seis artículos de reglamento, sin preámbulos de literatura retumbante y sin esas complicaciones administrativas que trascienden á «manguitos» y «almohadilla de cuero» (símbolos casi religiosos de nuestro oficinismo «diecisetesco») crean en Bélgica una educación física obligatoria que en España hace infinitamente más falta que allí.

Véase ese documento:

«Artículo 1.º La educación física es obligatoria en todos los establecimientos de instrucción dirigidos por el Estado ó subvencionados por él.

Art. 2.º Los jóvenes que no frecuenten ningún establecimiento de

instrucción, están obligados á inscribirse en las sociedades de cultura física aceptadas oficialmente. Las condiciones y efectos de aceptación de dichas sociedades, serán determinadas por Real orden.

Art. 3.º Se ha creado en el Ministerio de Artes y Ciencias, un Consejo superior de educación física, encargado de dar su opinión, ya sea á petición del ministro, ya sea espontáneamente, sobre aquellas cuestiones derivadas de la educación física y especialmente sobre los programas y condiciones de aplicación de éstos, las aptitudes á exigir á los médicos y su formación por cursos normales.

El Consejo está encargado, además, de promover todo aquello que pueda contribuir al desarrollo de la educación física, de favorecer las iniciativas privadas, de dar su opinión sobre las condiciones de aceptación de las sociedades de educación física.

Art. 4.º Las sociedades de preparación militar quedan admitidas por el Ministerio de la Defensa Nacional. Las condiciones y los efectos de esta admisión serán fijados por Real orden.

Art. 5.º El Ministerio de la Defensa Nacional determinará después de haber oído la opinión del Consejo Superior, instituido por el artículo 3.º, las condiciones de un examen de ap-

titud física, al cual podrán presentarse los jóvenes desde la edad de dieciocho años.

Los que no hayan justificado así su capacidad física, serán llamados á filas, á fin de recibir esta educación, dos meses antes que los demás soldados.

Art. 6.º Los Ayuntamientos de más de 5.000 habitantes, están obligados á instalar y conservar un campo de juegos, por lo menos, y una sala de gimnasia, accesibles á todos los niños de los establecimientos escolares de dicho Ayuntamiento, así como á los miembros de las sociedades admitidas. Una piscina de natación completará, en todas partes donde sea posible, estas instalaciones.

Los Ayuntamientos pueden adoptar las instalaciones privadas, siempre que satisfagan la condición arriba indicada. Varios Ayuntamientos pueden entenderse entre ellos, en caso de necesidad, para una instalación única.

El Estado y las provincias contribuirán á los gastos que dichas instalaciones exijan. Las condiciones y modos de la participación del Estado en dichos gastos, serán fijados por Real orden. La participación de la provincia en los mismos, no será inferior á veinte por ciento.

* * *

Alemania, á su vez, prepara una ley, cuyo autor es el teniente Carl Diem, y que ya está aprobada por el canciller Wirth, por el Landtag prusiano, por el ministro de Instrucción pública, por el de Cultos, y, naturalmente, por toda Alemania.

En esa ley, para un efectivo de 100.000 soldados (que es lo que per-

mite el tratado de Versalles) Alemania prevé un crédito de 22.000.000 de marcos».

* * *

En España... buenos, gracias...

La actual campaña de Melilla será triste y dolorosa ocasión de comprobar la enorme importancia de la educación física del soldado (que no es

sino la del ciudadano en general, puesto que *normalmente* debe ser soldado todo el mundo).

Para ese especialísimo género de guerra que nuestra misión civilizada en Marruecos nos impone, es más necesario aún que para las guerras científicas el hombre fuerte.

EFE.

ATLETISMO

Límites del entrenamiento

Continuando en la predicación, iniciada en el número anterior de este periódico, en pro de una práctica deportiva orientada según los principios de la educación física, suprema razón del libre esfuerzo deportivo, vemos en seguida que los fines generales de este aspecto de la educación serán los que determinen, en parte, las condiciones de dicha práctica.

Mas, concretándonos de momento á atender aquellas exigencias de la educación física, que en nuestra opinión no son tenidas en cuenta, únicas que por el pronto nos interesan, nos encontramos con que éstas son:

1.º Proporcionalidad del esfuerzo á la capacidad deportiva del individuo.

En Bilbao el año pasado, y en Santander este año, han tomado parte en el *cross* nacional adolescentes, casi niños, á cuya constitución física, en formación todavía, no pueden convenir esos esfuerzos de resistencia, ni mucho menos el entrenamiento especial y constante que ellos necesitan, y que, si los hace más llevaderos, puede ser á costa del crecimiento y de la salud. En particular, coincidiendo con la última crisis de dicho crecimiento, entre los trece y los quince años, el gasto de energía que ellos exigen puede ser definitivamente fatal.

Esta es la edad de la agilidad, del esfuerzo rápido y fugaz que estimule en vez de aplanar con un gasto excesivo de energías.

Tan elemental nos parece esto,

que creemos sinceramente que la «Federación Gallega de Atletismo», ó el organismo organizador del campeonato, hará bien prohibiendo, sin atenuaciones de ninguna clase, que tomen parte en pruebas de resistencia jóvenes de menos de veinte años. Y aún conviene que establezca categorías, en las cuales el premio sea estímulo para aquellos cuyas condiciones físicas les impidan competir con otros deportistas mejor dotados por la Naturaleza.

Pero, además, la desproporcionalidad del esfuerzo con la capacidad del deportista puede manifestarse por un sobreentrenamiento que dejará su huella, en los casos más francos, en el peso del individuo ó en la disminución de su capacidad para otros deportes ó ejercicios, distintos de aquellos para los cuales se entrena.

Y ésto las Sociedades pueden vigilarlo hasta cierto punto, auxiliándose de médicos aficionados á los deportes, como se proyectaba en Alicante al tratar de crear una gran Sociedad deportiva, con los elementos de todas las Sociedades existentes, y en la cual figuraba un «Consejo Médico», encargado de vigilar y orientar las prácticas deportivas. Bastaría para ello que no se consintiera tomar parte en las pruebas á aquellos individuos que no hubiesen sido reconocidos dos ó tres meses antes de la celebración de ellas y el día antes. Así se apreciaría su entrenamiento, sin el cual no se debiera permitir concurrir á estos actos, y se apreciaría, también, si había sobreentrenamiento ó malas condiciones higiéni-

cas de vida. Es decir, se ejercería una acción tutelar sobre el deportista, sin la cual éste puede desorientarse, en vista de los malos resultados que para él tiene el deporte, y puede perder la fe en el esfuerzo físico.

Debemos decidarnos, de una vez, á enseñar, á hacer comprender á muchos deportistas, que, si pedimos y deseamos el apoyo de las Autoridades y de todos los elementos de importancia del país para los deportes, es porque ellos son un medio de fortalecimiento físico. Y que, por tanto, no puede tolerarse ya más que unos cuantos rabiosos del deporte lo empleen, ignorantemente, como un medio de debilitamiento.

Ya hace tiempo que se ha prohibido suicidarse, y en estas cuestiones debemos aceptar resueltamente este criterio, no sólo en interés de los suicidas, sino en interés, también, de los que ellos, con su ejemplo, enseñen á suicidarse, y en interés, sobre todo, de la gran causa de la propaganda deportiva.

Esto nos quitaría algunos irracionales enemigos nuestros, no por irracionales menos dañinos, que juzgan los deportes, y su valor para la vida, por estos casos de auto-aniquilamiento.

Otro día continuaremos analizando qué otros defectos tiene nuestra actuación deportiva en general, y proponiendo aquellos remedios que, en nuestra opinión, deben ponerse en práctica.

MARCELO AGUDO

De la «Federación Atlética Levantina».

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

I. A. DE LANDALUCE

Teléfono J. 22 28 - MADRID

SANTIAGO SANCHEZ QUINONES

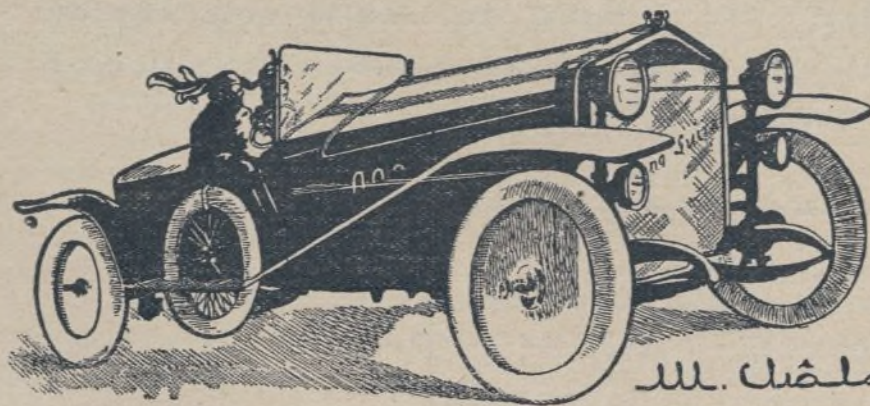


Artículos para automóviles, aeroplanos y globos

Motores Lyon Napier para aviación. - Bujías. - Ruedas. - Neumáticos - Hélices. - Tensores. - Cables de acero. - Cuerdas de piano. - Tirantes de acero "Bruntons". - Telas de globos y aeroplanos. - Barniz "Novavia". - Trajes eléctricos para aviadores. - Acumuladores. - Magnetos. - Tubo de acero estirado en frío, sin soldadura. - Cables de goma, etc.

ALBERTO AGUILERA, 14
TELÉFONO J-1342

MADRID



Concesionario
de los
neumáticos
y bandajes

M. Châtaignier Hutchinson

NATACIÓN

La travesía de París á nado

Este año ha revestido esta prueba caracteres excepcionales de importancia. En efecto; aparte la presencia de las dos categorías individuales,



Travesía de París á nado: la salida

masculina y femenina, existía una categoría militar nacional y otra categoría internacional militar Francia Bélgica.

La categoría militar comprendía dos equipos: uno de soldados y otro de marinos.

La famosa travesía representa un recorrido de 11,700 kilómetros, y su historial es el siguiente:

- 1905. Paulus.
- 1906. Bougoin.
- 1907. Billington.
- 1908. Idem.
- 1909. Idem.
- 1910. Gasparetti.
- 1911. Billington.
- 1912. Idem.
- 1913. Idem.
- 1917. Biewesch.
- 1918. Geo Michel.
- 1919. Costa Malito.
- 1920. Bacigalupo.

Esta vez la victoria ha vuelto á ser del italiano Bacigalupo, vencedor de 1920.

Las clasificaciones han sido las siguientes:

Individual caballeros

- 1.º Bacigalupo, italiano, en 3 h., 2 m.
- 2.º Costa Malito, italiano, 3 h., 17 m.
- 3.º Lanoix, francés, 3 h., 24 m., 30 s.

- 5.ª Srta. Flavie, 5 h., 3 m.

La clasificación de militares franceses fué como sigue:

- 1.º Dermette (Infantería).
- 2.º Tissot (Artillería).
- 3.º Pierrain (Artillería).
- 4.º Laclan (Infantería).
- 5.º Morauval (Infantería).
- 6.º Laurent (Aviación).
- 7.º Latour (Aviación).
- 8.º Charles (Marina).
- 9.º Bostler (Ingenieros).

En la clasificación franco-belga obtienen la victoria los franceses por 28 puntos, contra 52 que obtienen los belgas.

En Barcelona

La «Federación Española de Natación» (aficionados) nos remite los reglamentos de:

- 1.º Campeonato de España de 250 metros;
 - 2.º Idem id. de Water Polo, y
 - 3.º Idem id. de 800 metros;
- que con sumo gusto reproducimos.

Campeonato de España de 250 metros libres («Challenge» Escudo Collardin). Bases:

- 1.ª La «F. E. de N. A.» establece esta Challenge para dicho cam-

- 4.º Péguithan, 3 h., 50 m.

Individual señoras

- 1.ª Julieta Gardelle, en 4 h., 1 m., 30 s.
- 2.ª Srta. Comte, 4 h., 11 m.
- 3.ª Srta. Monginot, 4 h., 20 m.
- 4.ª Srta. Nougaret, 4 h., 26 m.



Detalle de la travesía de París á nado



Julieta Gardelle, vencedora de la categoría femenina

peonato, y su detentación será disputada en 11 campeonatos consecutivos, después de los cuales pasará á ser propiedad definitiva del Club que mayor número de campeonatos la haya detentado.

2.^a El Club campeón será el detentor hasta el próximo campeonato.

3.^a El nombre del Club detentor, con el año de su victoria, serán grabados en los escuditos que circundan el trofeo. La inscripción empezará por el escudito superior de la izquierda, y continuará por el superior de la derecha, y bajando así alternativamente, quedará el escudito final de la parte inferior reservado a la inscripción del campeonato final. La inscripción irá á cargo de la «F. E. de N. A.»

4.^a El Club detentor guardará el trofeo bajo su responsabilidad, el cual le será entregado, contra recibo, por la «F. E. de N. A.», y para

esta posesión temporal se aplicará la regla número 11 del reglamento de los campeonatos de España de natación vigentes. Dicho Club deberá devolver el escudo al señor secretario general de la «F. E. de N. A.», convenientemente asegurado y bajo su responsabilidad, con sesenta días de antelación á la fecha señalada para la celebración del próximo campeonato de 250 metros por relevos.

5.^a En el caso de que al determinar la propiedad definitiva del escudo existan dos ó más Clubs que lo hayan detentado igual número de campeonatos, deberá decidirse mediante otra carrera igual, a la que serán convocados únicamente los referidos Clubs con un mes de anticipación por la «F. E. de N. A.» Los Clubs que no comparezcan á dicha convocatoria serán considerados de hecho que rehusan el derecho de discusión para la posesión del trofeo. Si en dicha carrera sobreviniese un empate, deberá decidirse por otra carrera igual entre los nuevamente empatados, celebrándose en el mismo día y con un descanso mínimo de treinta minutos.

6.^a Todo lo no previsto en estas bases será resuelto por la «F. E. de N. A.», y su fallo será inapelable.

Campeonato de Water Polo («Challenge» M. R.)

1.^o La «F. E. de N. A.» establece para el campeonato de España de Water Polo una *Challenge* á perpetuidad.

2.^o Esta *Challenge* tendrá que jugarse todos los años.

3.^o El Club vencedor del campeonato español de Water Polo será el detentor para un año.

4.^o Para la posesión temporal de dicho trofeo se aplicará la regla 11 del reglamento de los campeonatos de España de natación, según el *Anuario* de 1921.

5.^o Dos meses antes del campeonato de España de Water Polo deberá el Club detentor entregar al señor secretario general de la «F. E. de N. A.» dicho trofeo.

Campeonato de España de 800 metros libres («Challenge» Picornell)

1.^o La «F. E. de N. A.» establece para este campeonato la *Challenge Picornell*.

2.^o Esta *Challenge* será á perpetuidad.

3.^o Esta *Challenge* tendrá que disputarse todos los años en esta misma prueba de campeonato.

4.^o El Club vencedor de dicho campeonato será el detentor por un año de dicho trofeo.

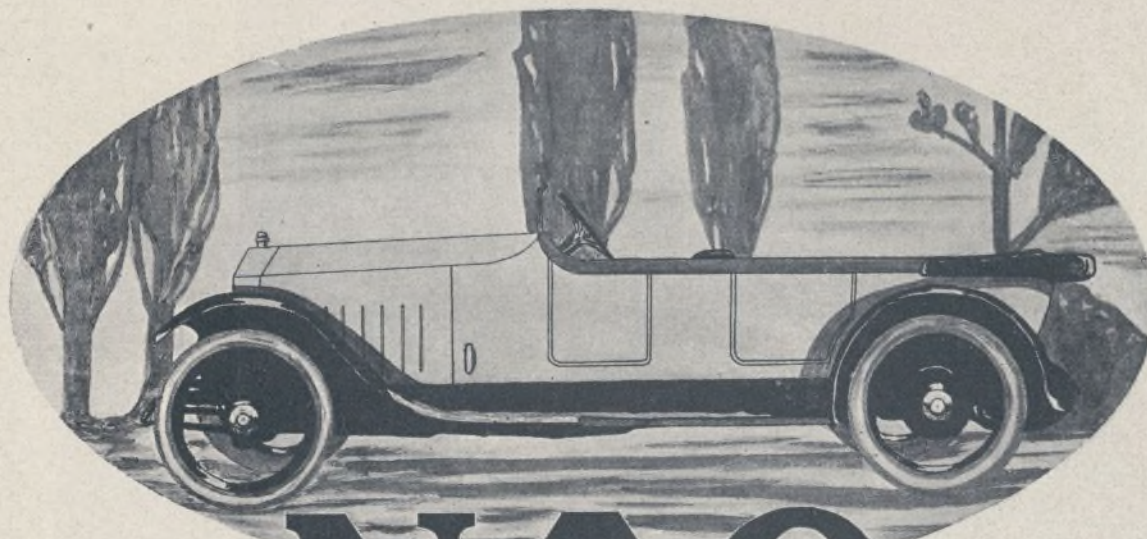
5.^o Para la posesión temporal de dicho trofeo se aplicará la regla 11 del reglamento de los campeonatos de España de natación, según el *Anuario* de 1921.

6.^o La «F. E. de N. A.» regalará al equipo primer clasificado cuatro medallas de plata, tipo oficial de la Federación.

7.^o Todo lo no prescrito en este reglamento será resuelto por la «F. E. de N. A.», y su fallo será inapelable.



Bacigalupo, vencedor de la travesía



ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES (S. A.)

CENTRAL:
Nicolás M.^a Rivero, 8 y 10

EXPOSICIÓN:
Alberto Aguilera, No. 62

DEPÓSITO:
Francos Rodríguez, 42. - MADRID

REPRESENTANTES:

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

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

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

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

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

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

AGENTE EN MADRID:

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

AUTOMÓVILES Y CAMIONES

GRAN LUJO

GRAN RENDIMIENTO

ULTIMOS MODELOS ACABAN DE LLEGAR

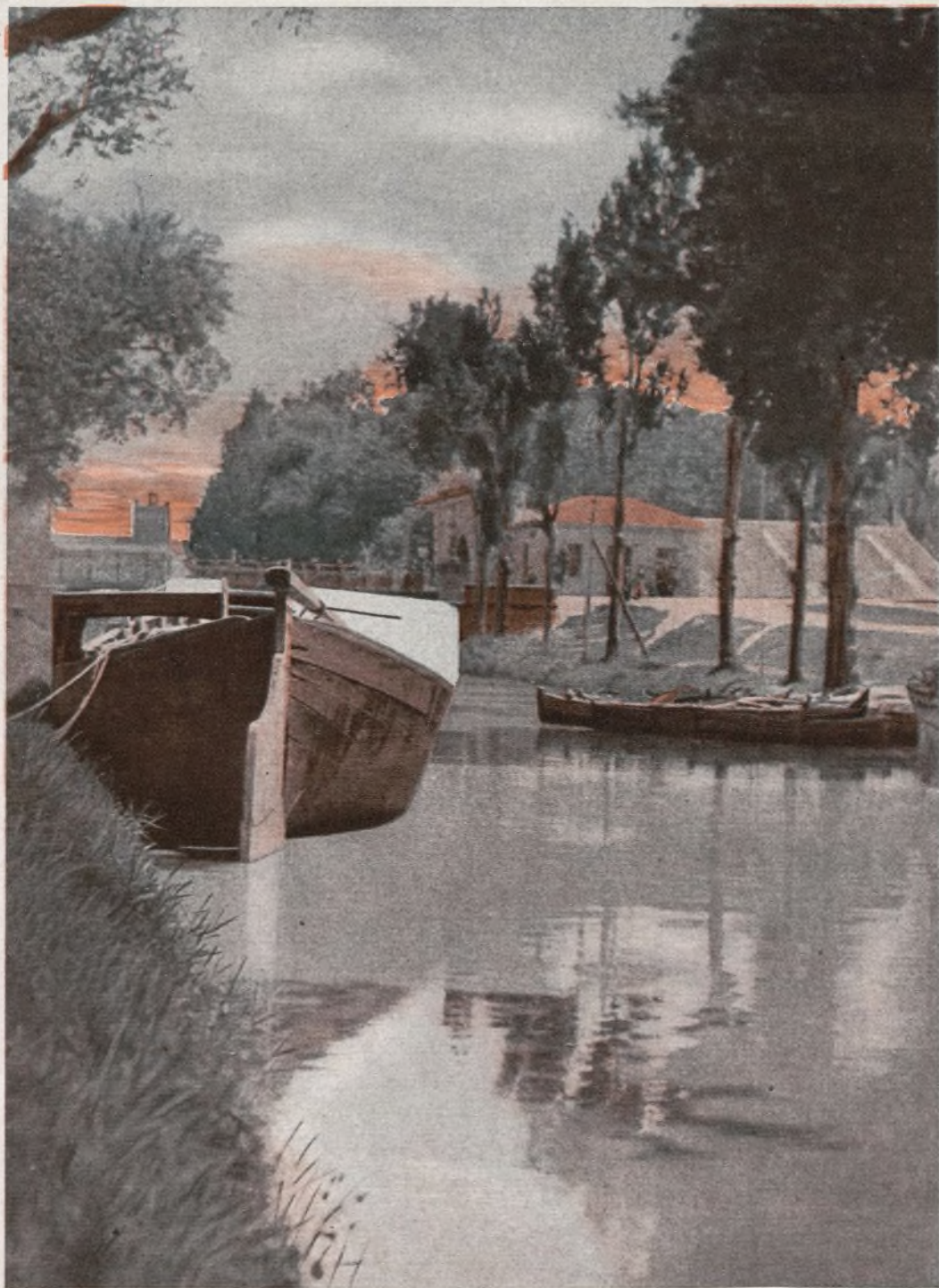
Bosch



Representantes exclusivos para España
F. XAUDARÓ Y C^a
Barcelona, Aragón, 254.

SUCURSAL EN MADRID:
Villanueva, 32 dp.º

FOTOGRAFÍA ARTÍSTICA



CREPÚSCULO

Fot. Castellanos

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

MADRID
TELÉFONO M.-454

Lo que opinan
de los aparatos

BOWSER

sus clientes
de España:

Calleros Mecánicos
de
Carpintería y Herrería
Almacenes de Maderas
de
Europa y América

Depósito de hierros U
y viguetas I
Cuerros y Persianas
enrollables de madera
Canales giratorias
Cada clase de trabajos
de Carpintería y Herrería
Depósito en Bayona

Cuenta corriente con el Banco de España

NUEVOS TALLERES Paseo de Atocha

HEREDEROS DE RAMON MIGICA
Contratistas de Obras
San Sebastián 29 de Dicbre de 1915
MIRACRUZ Nº 9

TELÉFONO Nº 12

Sres. Bowser & C^a
-- 5 -- Rue Denis -- Poisson --

R. Paris

Muy Sres ntros: Contestando á su att.
del 25 Novbre ppdo. tenemos el gusto de manifestarles, que
estamos muy satisfechos de la adquisición de los aparatos
automáticos Bowser para el despacho y almacenaje de aceites.
Dichos aparatos son muy recomendables, pus además
de la economía que supone en el despacho de aceite que no
se desperdicia ni una gota, son de gran solidez y funcionan
admirablemente, por lo que les repetimos nuestra satisfac-
ción de haberlos comprado.

Nos repetimos de Vds. attos. y
S.S. Q.B.S.M.

Ramon Migica

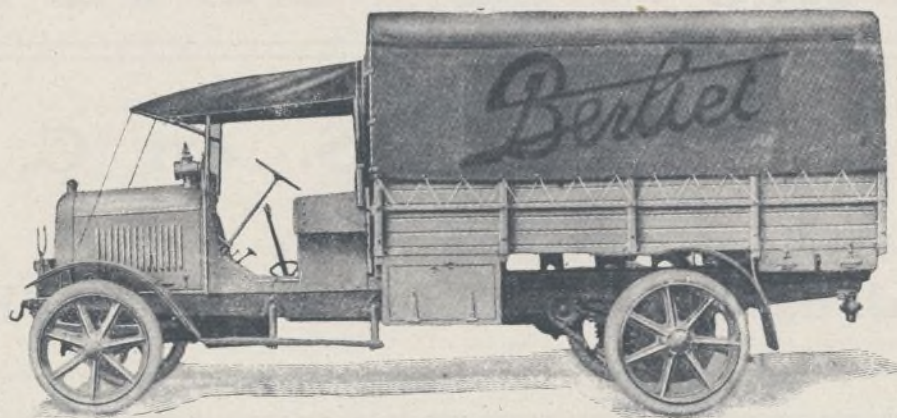
C.C.

Pida usted á la Casa

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

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

Automóviles y Camiones "BERLIET"



Chassis C. B. A. con carrocería corriente

Entrega inmediata



AUTOMÓVIL SALÓN

Talleres y Garaje:
Lagasca, 103

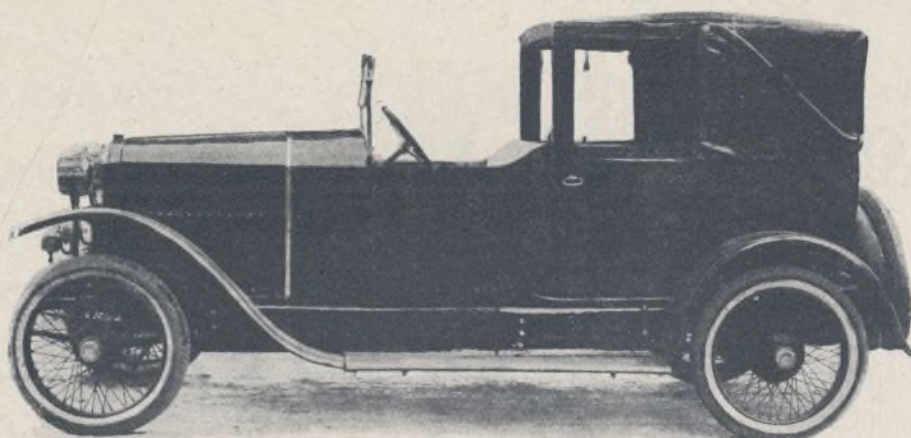
MADRID

Exposición:
Alcalá, 81

Trafalgar, 52. BARCELONA - Paz, 33. VALENCIA

FABRICA

NACIONAL



Automóviles ESPAÑA

F. BATLLÓ, S. en C.

OFICINAS Y TALLERES:

San Andrés, 430 (S. A.)

BARCELONA

Camiones BERNA



ENTREGA INMEDIATA

REPRESENTACION GENERAL EXCLUSIVA

Gonzalo R. Peñalver

P.º de la Castellana, 6 d.º

Calle de Génova, No. 11

☛ ☛ Teléfono J. 444 ☛ ☛

Teléfono S - 607 MADRID

AERONAUTICA

La Copa Gordon Bennett

Cuando aparezcan estas líneas se hallarán ya en Bruselas, efectuando los preparativos para la participación de España en esta prueba internacional de globos, los pilotos que envía el «R. Ae. C. E.» á dicha competición.

El quinto lugar ha correspondido á España en el sorteo de salidas.

El rey de Bélgica ha ofrecido un cronógrafo de oro para el vencedor de este año.

Si América consigue ganar este año la copa, ésta pasará á su poder en posesión definitiva, pues ya la ganó dos veces.

El equipo americano es verdaderamente de cuidado y trae dos globos, que representarán á Nueva York, y uno que defenderá los colores de San Luis.

El jefe del equipo es Ralph Upson, vencedor de la Gordon Bennett en 1913 y aeronauta de brillantísima hoja de servicios.

Hagamos votos por que el globo



D. Eduardo Magdalena, «recordman» entre los pilotos civiles españoles del número de ascensiones y tesorero del «R. Ae. C. E.» Fots. Alfonso

español, el «Jesús Fernández Duro», que tripularán nuestros pilotos Eduardo Magdalena y Joaquín de La Llave, deje el pabellón nacional en el lugar



José Valencia, profesor piloto, última víctima de la Aviación española

de honor que merece nuestra Aerostación, no muy numerosa en pilotos, pero entre los cuales figura el compañero del malogrado Jesús Fernández Duro, que pilotará esta vez el globo español al que el «Real Aero Club de España» ha dado el nombre de su fundador y primer presidente.

El último accidente

De todos los accidentes (que, por desgracia, son ya numerosos) ocurridos en la Aviación militar, el último, ocurrido en Guadalajara, y que nos ha privado del alumno señor Utrilla y del profesor piloto señor Valencia, se presta á consideraciones especiales.

En las pocas horas que pudo el profesor sobrevivir al alumno, tuvo lucidez suficiente para explicar cómo se produjo la trágica caída. Y después de averiguar lo ocurrido, se ocurre preguntar cómo no ha habido otros accidentes análogos.

El aparato de escuela en que se produjo esa catástrofe, es de doble

mando, pero ese mecanismo no se puede desconectar en vuelo. Así, cuando el profesor quiso corregir la falsa maniobra del alumno, no pudo conseguirlo porque, obstinado éste en mandar hacia la izquierda, pudo más que el profesor intentando mandar hacia la derecha.

Es, pues, preciso que en los aparatos de escuela de doble mando, se adopte un mecanismo tal, que pueda el piloto, en cualquiera de los dos asientos que ocupe, dejar sin mando al alumno en un instante dado. El hecho de que este accidente sea el primero de su clase no quiere decir que haya de ser el último.

El piloto José Valencia era uno de los más antiguos del servicio, y de no haber sido víctima de este trágico accidente habría sido destinado á un puesto superior, pero relevado de volar; llevaba cerca de nueve años volando.

El aeroplano de los deportistas

De nuestro colega *El Sol* reproducimos lo siguiente:



D. Joaquín de La Llave, piloto militar de globos, comandante de ingenieros y secretario de la Comisión de Aeronáutica del «R. Ae. C. E.»

«La «Real Federación Española de Fútbol» ha contestado á nuestra comunicación relativa á la iniciativa del «Veloz Sport Balear», de Palma de Mallorca, enviándonos la siguiente carta:

«Muy señor mío: Recibida su muy atenta del 27 del actual, en la que nos manifiesta haber sido encargado por el «Veloz Sport Balear», de Palma de Mallorca, para organizar en toda España fiestas de carácter deportivo para la adquisición de aeroplanos con destino a nuestro Ejército de Africa, y conformes con usted en el resultado negativo que produciría la competencia entre dichas fiestas y los partidos de futbol que, á propuesta de esta «Real Federación», se celebren en fecha próxima en todas las regiones de España, al objeto de recaudar fondos para los heridos de

Africa, teniendo ambas el mismo fin patriótico, este Comité nacional accede á lo por usted solicitado, destinando una parte de los ingresos que se obtengan en los mencionados partidos á la adquisición de aeroplanos.

Con este motivo se ofrece de usted seguro servidor y amigo, q.e.s.m., el Secretario, *Joaquín Heredia*».

Con esta comunicación consideramos terminado lo que llamaríamos «el prólogo» del programa de trabajo de esta gestión.

Respetadas así «las fechas» (punto interesantísimo en la vida del futbol español), queda expedito el campo para organizar lo que sea posible en beneficio de la suscripción de los deportistas.

* * *

Numerosos son, no obstante, los

elementos del deporte español que no pueden servir de base para la organización de espectáculos deportivos, y que en manera alguna habrían de conformarse con la pasividad resultante de esa circunstancia.

A esos elementos les pediremos, pura y simplemente, su óbolo, y ellos lo concederán, para el mejor éxito de la empresa.

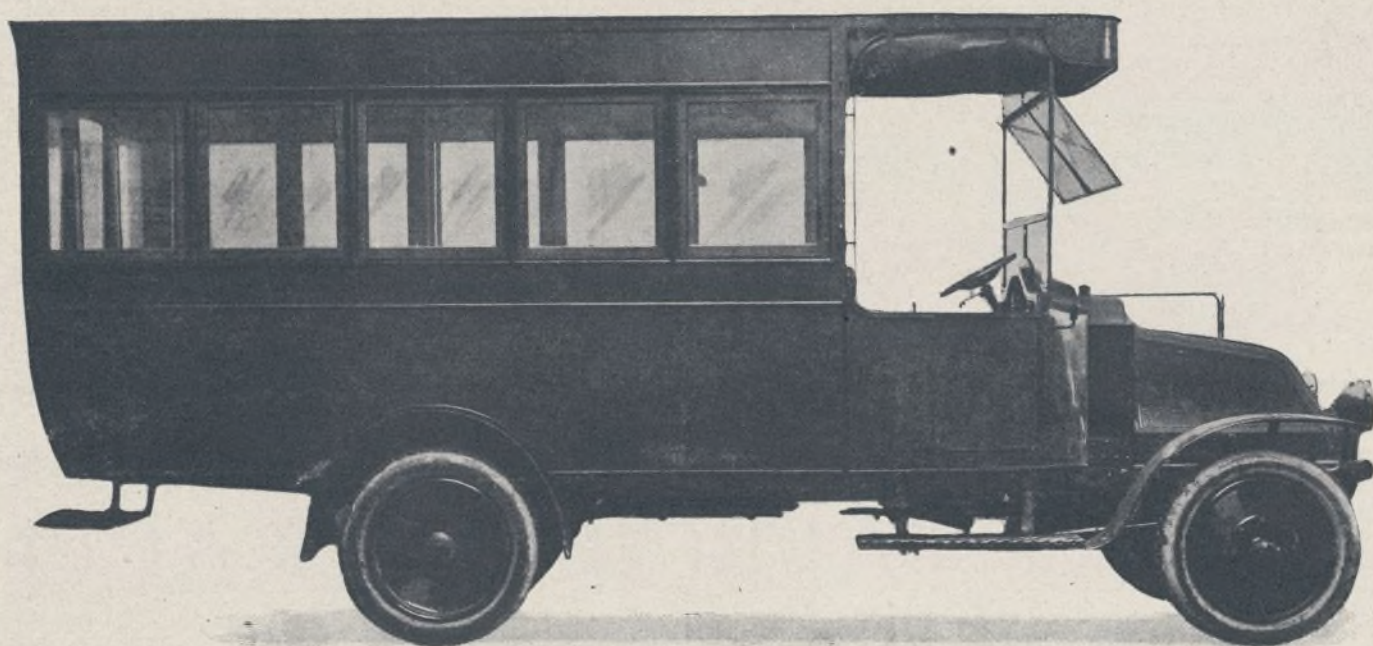
Análogo criterio ha de aplicarse á los «deportistas sueltos» que espontáneamente quieran colaborar á dicho éxito.

* * *

Tenemos la satisfacción de comenzar á publicar la lista de las entregas que ya nos han sido hechas, á saber:



Avión «Bréguet», tipo XIV A 2, adoptado por la Aeronáutica militar española



Omnibus y camiones

RENAULT

Entrega inmediata

S. A. E. DE AUTO-
MÓVILES RENAULT

Avenida de la Plaza de
Toros, núm. 9 MADRID



Camioneta
ELIZALDE

1 1/2 TONELADA
DE CARGA ÚTIL

CONCESIONARIO: **UREÑA**
Prim, 1 MADRID

AUTOMÓVILES

TALBOT-DARRACQ

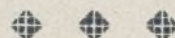
OCHO
CILINDROS



ENTREGA EN
BREVE PLAZO



CUATRO
CILINDROS



ENTREGA
INMEDIATA

PARÍS-LONDRES

AGENCIA PARA MADRID:
J. M. MANRESA

SALÓN DE EXPOSICIÓN:
Calle de Recoletos, 1

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE



JÚPITER

Inalterable à todas las temperaturas

	Pesetas
«Real Aero Club de España».	5.000
Señores Deutsch y Compañía (Motonafta).....	500
Señores Desmarais Hermanos (Automovilina).....	500
Industrias Babel y Nervión (El Clavileño).....	500

Francia vence á Italia

Solo contra todos, el francés Sadi Lecointe, ha vencido la prueba corrida en Brescia hace pocos días.

Participaban los pilotossiguientes:

La victoria francesa no puede sorprender á quienes estén al tanto de lo que es el aparato vencedor en relación con sus contrincantes.

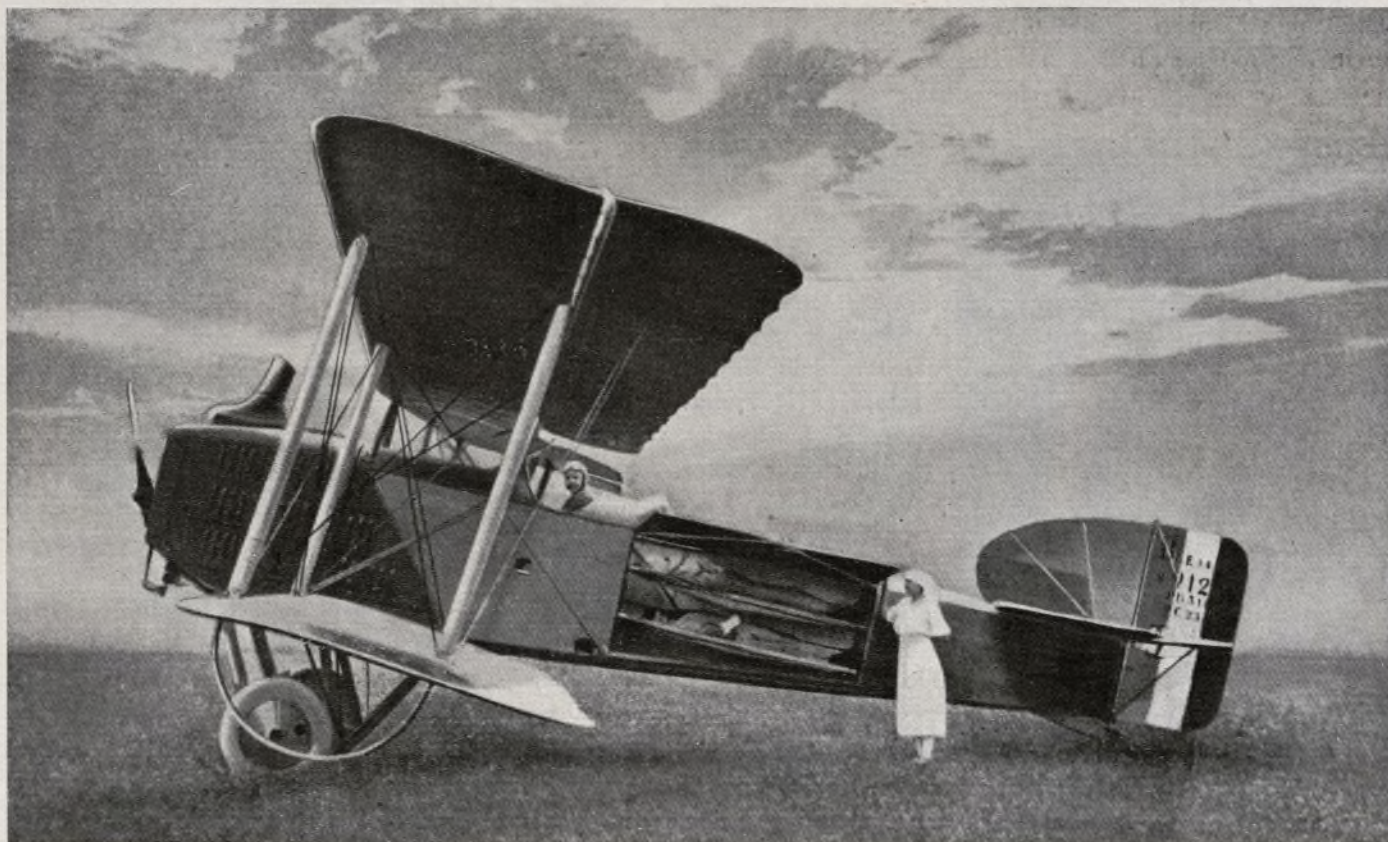
En cuanto al piloto, sabido es que Sadi Lecointe es un especialista del vuelo de concurso.

Aviones sin motor

En la Prensa inglesa diaria han aparecido hace pocos días unos artículos, que el telégrafo ha transmitido á España, en que se efectuaba un descubrimiento sensacional: Alema-

curso de «vuelo á la vela», realizado en la región alemana del Rhön. En este año publicamos, también, hace tiempo el programa del segundo concurso, y aun excitábamos á los aficionados españoles á iniciar algo en el sentido de investigación científica que siguen los alemanes.

Lo verdaderamente gracioso del caso es que este «descubrimiento» hecho por la Prensa británica es una de tantas variedades como ha dado á sus reclamos y propagandas el constructor inglés de los aparatos gigantescos, cuyo



Ambulancia sanitaria «Bréguet»

Francés: Sadi Lecointe. Italianos: Stoppani, Ganzini, Leonardi, Baratini, Beghetti, Ferrarin, Brack Papa, Lordi, Massi, Zambelli y Lovadina.

La distancia era de 280 kilómetros, y la clasificación, después de retirarse Stoppani, Ganzini y Beghetti, fué como sigue:

- 1.º Lecointe, 1 h., 13 m., 9 s., 1/5.
- 2.º Brack Papa, 1 h., 18 m., 58 s.
- 3.º Lordi, 1 h., 28 m., 41 s.
- 4.º Ferrarin, 1 h., 32 m.
- 5.º Massi, 1 h., 39 m., 2 s.
- 6.º Zambelli, 1 h., 40 m., 11 s.
- 7.º Baratini, 1 h., 48 m., 34 s.
- 8.º Leonardi, 2 h., 26 m., 24 s.

nia acababa de «dar á luz» unos extraños aviones que volaban sin motor y que tomaban tierra sobre pelotas de goma...

La multitud de los periódicos españoles, cuya candidez en estas cosas del aire les ha permitido repetidas veces publicar cada disparate que encendía el pelo, ha reproducido ese famoso telegrama.

Los lectores de HERALDO DEPORTIVO habrán podido sonreír ante ese espléndido descubrimiento, que en estas modestas planas se les hizo hace dos años, publicando, además, magníficas fotografías del primer con-

fracaso es conocido de todo el mundo, pero que por lo visto siente aún el placer de ver su nombre en letras de molde... sin pagar á tanto la línea.

Porque en esto de hacer reclamos gratuitos la Prensa española es un verdadero modelo. Parece un verdadero deporte el de nuestros plumíferos de «diario», que podrán no decir, al hablar de aviones en viaje, etc., los nombres de los tripulantes (piloto, pasajeros, etc.), pero, en cambio, colocan siempre la marca del aparato, la del motor, y por su gusto añadirían las de carburador, bujías, magneto, aceite...

Por tercera y última vez va á correrse en el circuito de Galapagar la «Copa Madrid», prueba cuyos antecedentes son ya conocidos de nuestros lectores.

Ganada el año 19 por Federico Sagrario (precoz fenómeno ciclista que nos dejó asombrados y que después trocó nuestras esperanzas en decepciones), al que siguieron en la clasificación Manchón y Valentín, esta prueba, instituida en honor del veterano Guillermo Antón, ofreció en



Sigüenza y Miguel Serrano, equipo ganador de la carrera «á la americana» Fots. Alvaro

dicho año, primero de su existencia, el resultado siguiente:

1.º Federico Sagrario, que cubrió las tres vueltas (150 kilómetros aproximadamente) en 5 horas, 58 minutos, 12 segundos, 2/5.

- 2.º Manchón, 6 h., 1 m., 38 s.
- 3.º Valentín, 6 h., 4 m., 14 s.
- 4.º La Osa, 6 h., 18 m., 45 s.
- 5.º García, 6 h., 19 m., 30 s., 3/5.
- 6.º Segura, 6 h., 53 m., 22 s.
- 7.º Cubells, 6 h., 53 m., 40 s.

* * *



Serrano, Torres (B.) y López (V.), momentos antes de llegar á la meta

El segundo año, en 1920, se introdujo la modificación de anticipar la hora de la salida para hacer menos sofocante la marcha de las últimas horas de la carrera.

La clasificación fué la siguiente:

- 1.º Valentín, 5 h., 49 m., 32 s., 4/5.
- 2.º Antón, 5 h., 49 m., 35 s.
- 3.º Torres, 5 h., 49 m., 39 s.
- 4.º L. Torres, 6 h., 7 m., 53 s.
- 5.º La Osa, 6 h., 34 m., 41 s., 2/5.
- 6.º Morán, 6 h., 51 m., 18 s., 2/5.
- 7.º García, 6 h., 51 m., 20 s.
- 8.º S. García, 6 h., 56 m., 13 s., 4/5.

Se caracterizó esta carrera por la endiablada táctica de Miguel García, que derrochó estúpidamente sus

energías en la primera vuelta, perdiendo con ello una excelente ocasión de entrar primero.

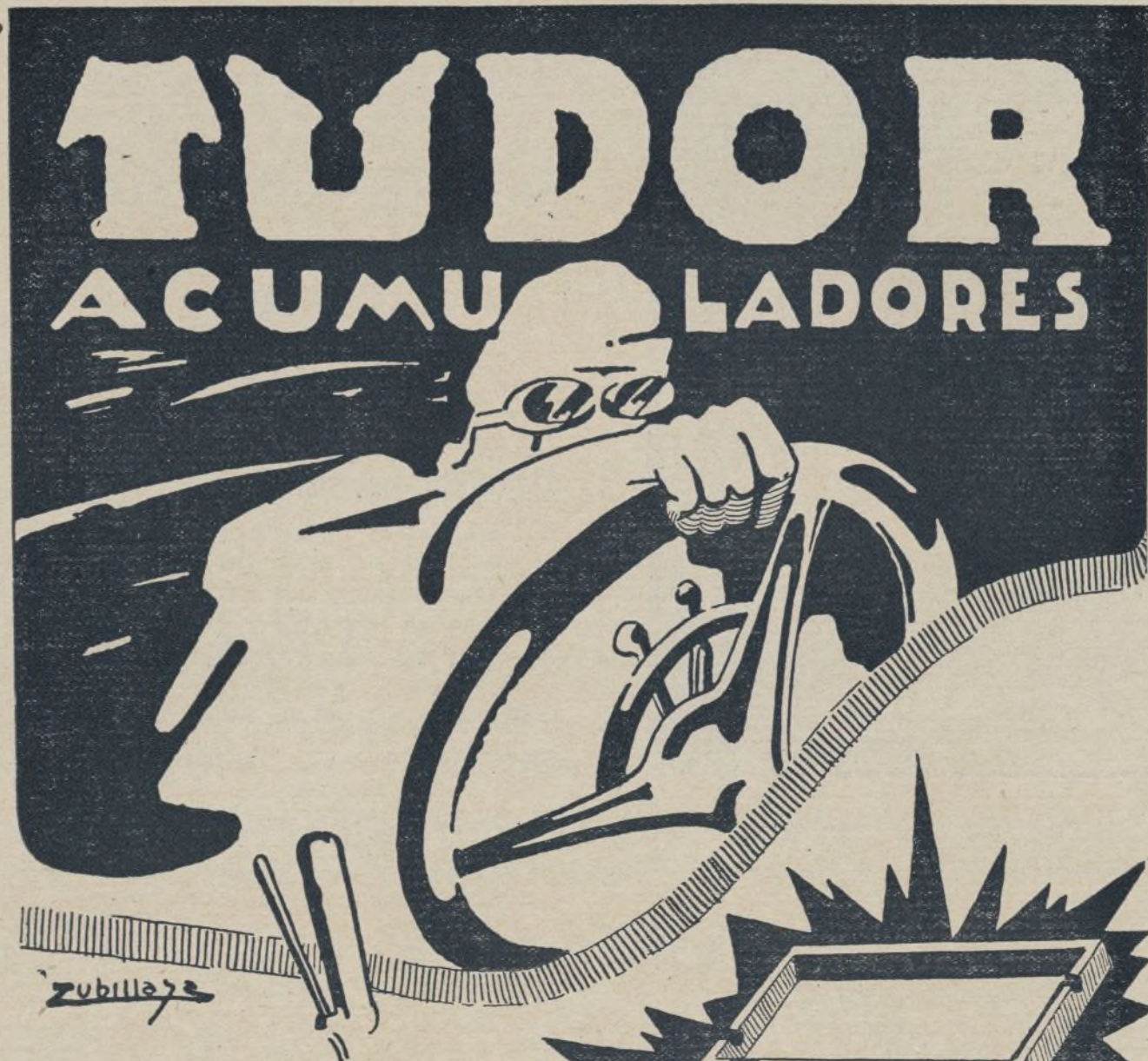
* * *

Este año circunstancias ajenas á la voluntad del fundador de la «Copa Madrid» han hecho que esta carrera se celebre en octubre.

El espíritu que presidió en 1920 ha sido modificado. Nuestros campeones del pedal no transigen con madrugar (¡cualquiera les habla de Paris-Brest-Paris á estos «ases»!) y la prueba comenzará á las siete y media de la mañana... que lo mismo podrán ser las ocho... para ter-



Un viraje en la carrera «á la americana» que se celebró el día 4 en Madrid



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
Balma, 129 bis

BILBAO
Garduqui, 3

VIGO
Policarpo Sanz, 16

Fábricas: MADRID y ZARAGOZA



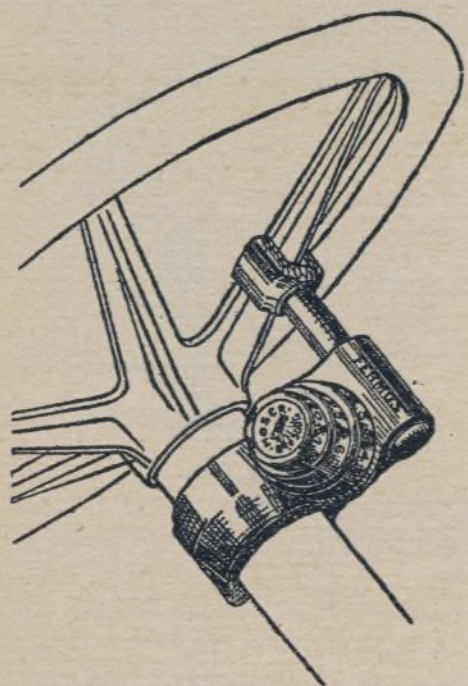
Amortiguadores y
Compensadores

J. M.

Agencia exclusiva
para toda España

E. TARRIDA

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



Aparatos
de
seguridad

“FERMOS”

para
Autos

AGENCIA EXCLUSIVA PARA ESPAÑA:

E. TARRIDA

Claudio Coello, 50 - MADRID

San Pablo, 116 - BARCELONA

minar en un plazo máximo de siete horas.

He aquí el Reglamento:

«Esta carrera, reservada á corredores de la primera región, tendrá lugar el día 2 de octubre próximo, cubriendo por tres veces el circuito mencionado más arriba, con un recorrido de 150 kilómetros.

La salida se dará á las siete y media de la mañana en la Vaquería de Las Rozas, carretera del Escorial, concediéndose siete horas para poderse clasificar, y la meta de llegada se situará en la carretera de Las Rozas, frente á la casa-cuartel de la Guardia civil.

La prueba se disputará sin entrenadores y los corredores no podrán tomar alimentos más que en marcha cuando éstos sean servidos por tercera persona y ajena á la organización, quedando autorizados para tomarlos

en los controles que se establecen: Alto de Galapagar, Villalba (Jabonería) y Vaquería de Las Rozas.

Las máquinas serán precintadas en las cabezas de sus horquillas y ejes de pedalier, quedando en libertad los corredores de hacer el cambio de las ruedas.

El periodo de inscripción comprende desde la publicación de este Reglamento hasta las ocho de la noche del día 30 de septiembre, debiendo estar los corredores al corriente de sus cuotas y abonar como derechos de inscripción tres pesetas, no reembolsables.

La inscripción será formalizada en casa del presidente, Paseo de la Castellana, número 6.

Será llevado á cabo el precintaje de las máquinas en el Café Madrid, el día 30 de septiembre, de diez á doce de la noche.

Los corredores deberán tener pre-

sente todas cuantas prescripciones determina el Reglamento especial de carreras, á los efectos de [la misma, por los cuales se rige la presente prueba.

El Comité no acepta responsabilidad alguna por los accidentes causados ó sufridos por los corredores y se reserva la facultad de nombrar Juez árbitro para el curso de la carrera, quedando impuesto de cuantas prerrogativas y facultades lleva anexas dicho cargo.

El Jurado queda facultado para modificar cualquier disposición del presente Reglamento, dando conocimiento de ello á los corredores con el tiempo necesario.

Madrid, 8 de septiembre de 1921.
V.º B.º: El Presidente, *Patricio Cuesta*.—El Secretario, *Pedro Frá*.

Nota.—Como en el año anterior, la lista de premios será publicada oportunamente».

MOTOCICLISMO

El Congreso de Ginebra

Terminada la publicación del proyecto de reglamento para la constitución de la «Unión Motorista Española», y próxima á celebrarse la Junta general del «R. M. C. E.», nada nuevo hemos de añadir, pues ya dijimos al comenzar á ocuparnos de este asunto que no queríamos hacer comentario alguno de nuestra parte.

Recogemos, en cambio, un interesante relato que al popular colega *España Sportiva* ha entregado, á su regreso del Congreso de Ginebra, el delegado del «R. M. C. E.» en dicha reunión internacional:

«En Ginebra, el 8 del corriente, después de una visita á la fábrica suiza de motocicletas por los congresistas, que se reunieron en almuerzo oficial, ofrecido por la «Union Motoriste Suisse», en el lindo *restaurant* del Parque d'Eaux-Vives, para trasladarse después, á las dos de la tarde, al gran salón del «Automóvil Club de Suiza», en el que se celebró el Congreso.

Presidió éste el vicepresidente de la «Federación Internacional», y presidente de la «Unión Motociclista Suiza», M. Jules Neher, el cual tenía

á su derecha á M. Longuemare, también vicepresidente de la «Federación Internacional» y delegado de Francia.

A la izquierda de la presidencia ocupaba su puesto Mr. T. W. Longborough, secretario general de la «Federación Internacional» y del «Auto Cycle Union de Inglaterra».

A la derecha de Francia ocupaban sus puestos nuestros representantes, Sres. Delgado y Lanuza, frente á otro buen amigo de España, el conde de la Bonancossa, presidente del «Moto Club de Italia».

Otros puestos estaban ocupados por M. Boileau y M. Ebbelwhite, del «Auto Cycle Union de Inglaterra»; Mr. Weells, de los Estados Unidos de América; M. A. Fels y M. E. Mass, delegados de Holanda; monsieur Kandberg, delegado de Suiza.

El «Touring Club de Suiza», representado por su vicepresidente y secretario.

El «Automóvil Club de Suiza», por su vicepresidente y secretario Mrs. Martin y Chaponiere.

La «Unión Motorista Suiza», por el tesorero y secretario, Mrs. Poucet y Revillroad, y vicepresidente, mon-

sieur Merle, y el delegado especial, Mr. Kafner.

Los acuerdos, muy interesantes, que adoptó el Congreso, fueron los siguientes:

Primero y segundo. Lectura y aprobación del acta de la sesión anterior.

Tercero. Memoria de la «Unión Motociclista de Suiza» sobre el concurso de 1921.

Después de los discursos de rúbrica, en que los deportistas suizos dieron la bienvenida á los congresistas extranjeros, se dió lectura al *rapport* sobre el concurso internacional de los seis días, organizado por la «Unión Motorista de Suiza», aprobado por unanimidad, Memoria que demuestra la excelente organización de tan dura prueba, por lo que se felicitó al Comité organizador.

Se acordó, en principio, que esa magna prueba, para lo sucesivo, como prueba de gran turismo, sea exclusivamente de regularidad, y para la revisión eventual del reglamento que rija en definitiva el concurso para disputar el trofeo del «Auto-Cycle-Union», valorado en 10.000 francos, se nombró una Comisión, compuesta del Sr. Longuemare, el secretario de

la «Federación Internacional» y el de la «Unión Motociclista Suiza», los cuales presentarán su ponencia para su aprobación al próximo Congreso.

Designación del país en que se ha de celebrar el próximo concurso

Mr. Wells, representante de los Estados Unidos, había presentado una proposición en el sentido de que el próximo concurso internacional se celebrase en los Estados Unidos; pero teniendo en cuenta la excelente organización que ha presentado este año la «Unión Motociclista Suiza», retiró aquella proposición, solicitando, en cambio, que se celebre en Suiza; idea simpática que tuvo una favorable acogida por todos los miembros congresistas, acordándose definitivamente que el próximo año la prueba de los seis días se celebre en Suiza, a partir del 3 de agosto, jueves, con descanso el domingo, para finalizarla el miércoles 10, y que por todos los países que componen la Federación se respeten diez días antes de empezar y diez días después de concluir la carrera, al objeto de no restar concurrencia á la disputa del trofeo.

Por unanimidad quedó aprobado que para lo sucesivo se dispute el trofeo internacional en el país cuyo equipo haya vencido el año anterior.

A propósito de esto se hicieron algunos ofrecimientos de envío de equipos, siendo muy interesante la oferta de Mr. Wells, que ofreció mandar un equipo americano que disputaría el trofeo en el verano próximo.

Cuarto. Discusión de una proposición por virtud de la cual toda inscripción en un concurso ó carrera internacional debería hacerse en la Asociación organizadora, por conducto del representante de la Federación en el país á que pertenezca el inscrito.

Después de alguna discusión, se acordó que la inscripción para que las pruebas internacionales puedan hacerse directamente por *carnet*, cuyo modelo establecerá una Comisión especialmente nombrada, *carnet* que reunirá las condiciones debidas, para evitar que corredores desaprensivos puedan correr por más de una Asociación ó Club, y hasta cambiando la nacionalidad.

Quinto. Discusión de una proposición, para la readmisión, de una clasificación de motocicletas con *side-car* cuyo motor no pase de 350 centímetros cúbicos.

Fué rechazada de plano, por estimar que es poca cilindrada para el

peso que debe arrastrar é inútil por completo al objeto á que se destina.

A propósito de esto, y con motivo de la discusión, se demostró que el espíritu del Congreso es contrario á las grandes velocidades, que dependen más del corredor que de las máquinas, en la mayoría de los casos, aunque claro está que no se puede negar el establecimiento de *records* individuales de velocidad.

Sexto. Discusión de una carta del «Auto Cycle Union», referente á los ensayos de *records* hechos durante una carrera.

Es éste, quizá, uno de los puntos más interesantes tratados en el Congreso y que mayor discusión produjo, porque los razonamientos en pro y en contra tenían tal abundancia de lógica, que no podía preverse la solución, y así lo demuestra el que la solución, dada en votación nominal, tuvo sólo una mayoría de tres votos. Por eso, para comprender bien el resultado obtenido, precisa conocer los términos en que el «Auto Cycle Union» planteaba el problema en su carta de 20 de julio.

Dice así la carta dirigida al secretario general de la «F. I. C. M.»:

«Estoy encargado por el Comité de carreras del «Auto Cycle Union» de pedir á la «Federación Internacional» que tenga la bondad de ocuparse en su próxima reunión de examinar la cuestión de la homologación de los *records* establecidos durante una carrera.

El 2 de julio tuvo lugar en Brooklands (Inglaterra) una carrera de motocicletas, de 500 millas, para todas las clases de motocicletas reconocidas por los reglamentos internacionales, carrera durante la cual fueron batidos gran número de antiguos *records* del mundo.

Los reglamentos referentes al establecimiento de *records* según el artículo 15 del que rige los concursos internacionales, han sido observados estrictamente; pero el «Auto Cycle Union» duda para homologarlos como *records* nacionales é igualmente para hacerlos homologar como *records* del mundo hasta que esté seguro que á ello no se ha de hacer objeción alguna por la «Federación Internacional», partiendo del hecho de que estos *records* han sido establecidos en el curso de una carrera.

El «Auto Cycle Union» debe hacer presente que en una carrera de este género las máquinas pequeñas pueden haber sido ayudadas por las más fuertes, involuntariamente, desde luego, porque el entrenamiento vo-

luntario hubiera sido contrario á las reglas de la prueba. De todos modos, debemos decir que no ha sido establecido que las máquinas se hayan hecho entrenar durante la carrera. Si los *records* hubiesen sido batidos por el hecho de hacerse entrenar por máquinas más fuertes ó de la misma fuerza, otro corredor no podría esperar batir el *record* más que en las mismas condiciones.

Por otro lado, también es de advertir que la carrera había sido fijada con cierta anticipación para cualquier tiempo que hiciera, mientras que las tentativas de *record* por una máquina aislada se suspenden con mucha frecuencia hasta que las condiciones atmosféricas son favorables al *record* que se trata de batir ó establecer. Todavía hay otra razón favorable á la homologación de estos *records*, y es la siguiente:

Un *record* batido en carrera delante de gran número de espectadores es por este motivo mucho menos sujeto á discusiones que un *record* establecido según uso actual en presencia únicamente de las personas directamente interesadas en ese asunto.

El «Auto Cycle Union» agradecería á la «F. I. C. M.» tomara una decisión en este punto, que deja enteramente á su resolución».

El acuerdo fué que los *records* batidos durante una carrera puedan ser homologados, con la condición de que el corredor termine la carrera en que ha tratado de batir otro *record*.

Fecha y lugar del próximo Congreso

El próximo Congreso tendrá lugar en Milán el 14 de diciembre del presente año, y el de verano se celebrará en Suiza los días 11 y 12 de agosto, teniendo en cuenta para ello, que en Suiza se correrá la prueba de los Seis Días, acordándose, también de un modo general, que para lo sucesivo el Congreso de verano se celebre en el país que se corra la prueba internacional.

España ha sido invitada muy especialmente por el presidente del «Moto Club de Italia», conde de la Bonancossa, para acudir al de la «Unión Motorista Suiza», con análogo fin».

Felicitemos al colega, pues gracias á esa información se ha podido saber en España lo que ha pasado en el Congreso de Ginebra, del que no se han ocupado apenas los periódicos extranjeros especializados en los deportes.

Automóviles *De Dion-Bouton*

MODELOS 1921

ENTREGA NORMALMENTE:

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

Camiones de 3 1/2 toneladas, carga útil

Camiones de 5 toneladas, carga útil

Torpedos, 10 HP., 4 cilindros

Chassis para omnibus

SOCIEDAD ANONIMA ESPAÑOLA

Telégrafo:
AUTODION

DE DION-BOUTON

Teléfono:
5 - 10 26

16, PASEO DE RECOLETOS, 16

MADRID

GARAJES ESPAÑOLES

ALICANTE

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

LOGROÑO

Garaje Central
(Junto a Gran Hotel)

SAN SEBASTIÁN

Grandes Garajes Garnier
Miracruz, 9

BADAJOS

Garaje Hispano-Portugués
Germán 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

MALAGA

Auto-Garaje Merino
Somera, 5

SEVILLA

Garaje Laverán
Goles, 38 al 44

BILBAO

Automóviles Damborenea
Gran Vía, 31

MURCIA

(Disponible)

ZARAGOZA

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

Automóviles y Camiones

**Hijos de
Labourdette**

Miguel Angel, 31
MADRID

Teléf. J-723

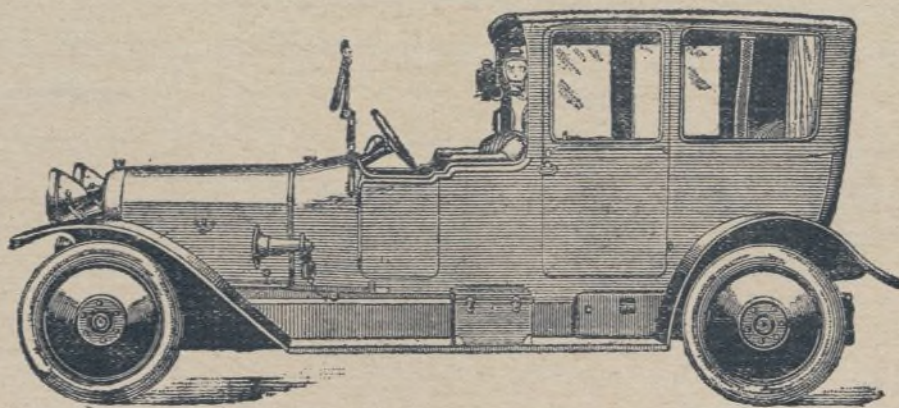


REPRESENTANTES
GENERALES PARA:
Galicia, Asturias,
Vascongadas, Gui-
púzcoa, Navarra,
Extremadura
y Castillas

QUEDAN AGENCIAS REGIONALES QUE CONCEDER

AUTOMÓVILES

Chenard & Walcker



ENTREGA INMEDIATA

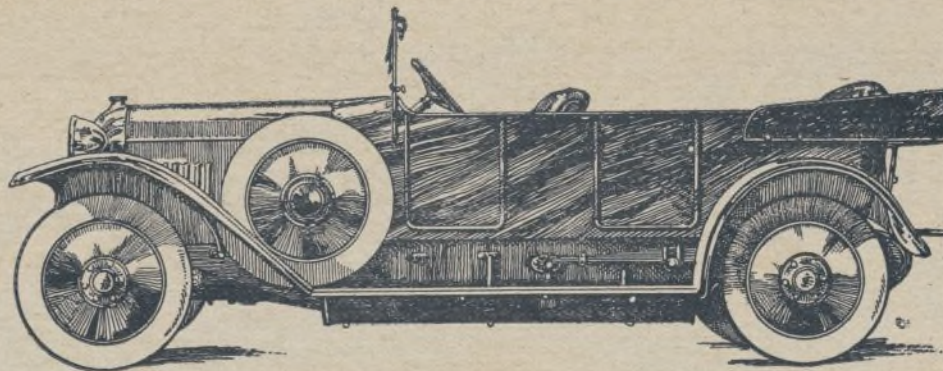
Representante general para España:

Julián Olave

Jorge Juan, 15
MADRID

RocheL-Schneider

El automóvil europeo de calidad



Leoncio Garnier

Miracruz, 9

SAN SEBASTIÁN

SE SOLICITA AGENTES EN LAS DEMÁS REGIONES



SUBAGENCIAS

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

Automóviles "Minerva"



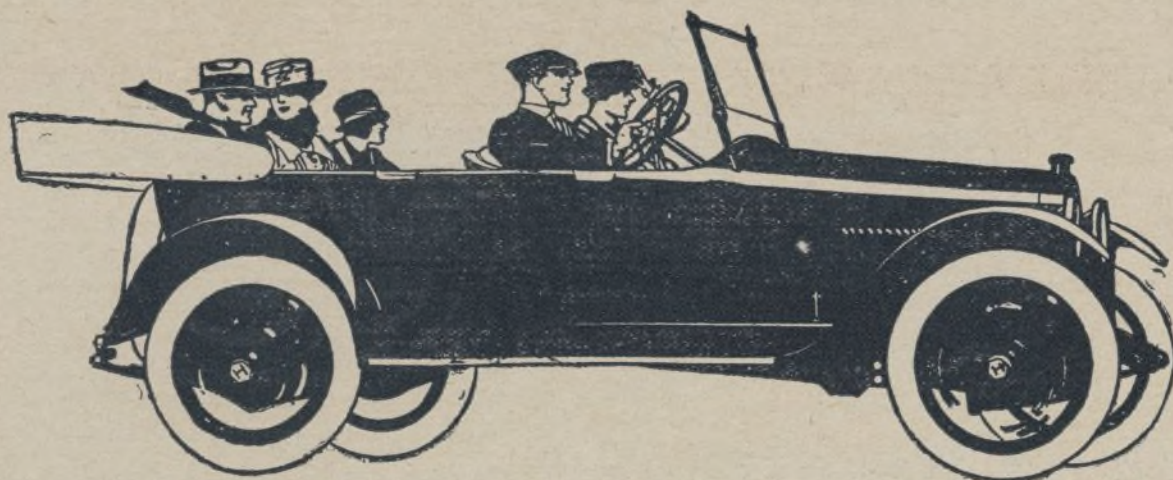
Entrega normalmente los nuevos modelos 1921

FABRICADOS ESPECIALMENTE PARA LA

**SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE AUTOMÓVILES MINERVA**

**Castelló, 41
MADRID**

AUTOMÓVILES
HUPMOBILE



ENTREGA INMEDIATA

Zurbano, núm. 52

MADRID

Teléfono J-127



**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

PASA POR
TODAS PARTES



EL MACIZO

BERGOUGNAN

Ayuntamiento de Madrid



DUNLOP

**La cubierta
Extrapesada
para Motos**

Tan conocida por sus innumerables triunfos

Soc. Española DUNLOP (S. A.)

MADRID
Claudio Coello, 106

BARCELONA
Buenos Aires, 18

Talleres Tipográficos STAMPA. Villalar, 10. MADRID

Ayuntamiento de Madrid