

# HERALDO DEPORTIVO

Fundado en 1915



BIBLIOTECA  
MUNICIPAL  
MADRID

No. 233



SOCIEDAD ESPAÑOLA DE  
NEUMÁTICOS Y CAUCHO

**GOODYEAR**

C. de Recoletos, 1 P. de Gracia, 93  
M A D R I D BARCELONA

5 noviembre 1921

Ayuntamiento de Madrid

50 céntimos



# Exide

**Son los mejores acumuladores  
para arranque y alumbrado**



**Son los preferidos por las  
marcas de automóviles más  
famosas, desde el FORD  
❖ al ROLLS ROYCE ❖**

**Tenemos gran "stock" de todos  
los tipos y piezas de recambio**

---

**JOSE JUNQUERA**  
GARAJE ELÉCTRICO

Olózaga, 12

MADRID

Teléf. S-595



## Carreras de automóviles BERLIN GRUNEWALD

El conoci-  
do tipo de  
turismo



C. 4  
10-30 HP

Bate á todos los coches y vence fácilmente en carrera de la clase XA

### REPRESENTANTES:

Sres. J. B. Trias y Compañía.—  
Barcelona, Aragón, No. 208.

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

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

Sr. D. Manuel Marco.—Alican-  
te, Plaza de la Reina Victo-  
ria, 6

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 Vía.—Garaje  
Victoria, Alberto Aguilera,  
No. 62.

Dos coches tomaron  
parte y los dos vencieron

El concurso automovilista de  
Berlín es el primero de gran-  
dísima resonancia de los cele-  
brados en Alemania después  
de la guerra. Concurrieron  
57 coches de las marcas más  
renombradas y sobre todos  
triunfó el coche de turismo

**N. A. G.**

**N. A. G. ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES (S. A.)  
MADRID**

DEPÓSITO:  
Francos Rodríguez, 42

OFICINAS:  
Nicolás M.<sup>a</sup> Rivero, 8 y 10  
Teléfono M-94

EXPOSICIÓN:  
Alberto Aguilera, 62



# 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

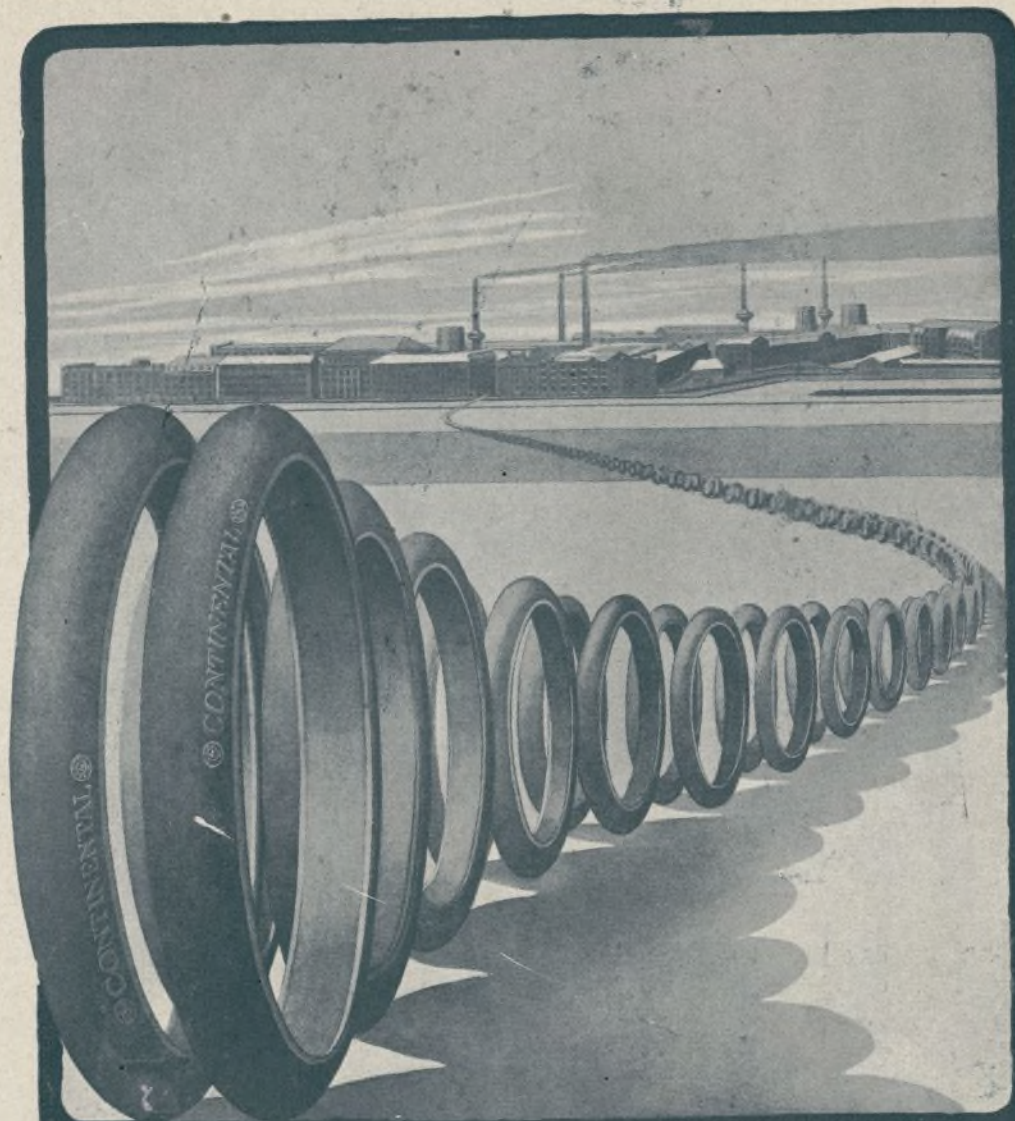
BARCELONA  
Balmes, 129 bis

BILBAO  
Garduqui, 3

VIGO  
Policarpo Sanz, 16

Fábricas: MADRID y ZARAGOZA





# Continental



CENTRAL:  
M A D R I D  
Sagasta, 6

NEUMÁTICOS "CONTINENTAL"  
SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

SUCURSAL:  
BARCELONA  
P.º Gracia, 61





# 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. 233  
 5 noviembre 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,—

## **AERONÁUTICA** **La Conferencia de Madrid**

Nos faltará espacio para dar hoy cuenta, con el detalle que merece, de este acontecimiento aeronáutico internacional que ha tenido lugar en Madrid, y por cuyo éxito merece el «Real Aero Club de España» la gratitud de cuantos se interesan por que nuestro país alcance en esta rama del saber humano, en este importantísimo capítulo del progreso moderno, el lugar que le corresponde.

Componíase el programa de dos partes: una, la dedicada al trabajo material de los delegados; otra, la que componían los festejos organizados en honor de dichos delegados.

Había el «Aero Club» conseguido de la amabilidad del director de Comunicaciones, señor conde de Colmbí, que las sesiones de la Conferencia en cuestión se celebrasen en el suntuoso local donde tuvo lugar aquel Congreso Postal internacional que, á poco de terminar la Gran Guerra, se celebró en Madrid y sirvió para que los representantes de todos los países del mundo, aquí congregados, regresaran á sus respectivos pueblos agradecidos y admirados, llevando de España una impresión exacta y justa, es decir, una rectificación completa y absoluta de lo que por esos mundos de Dios se venía opinando acerca de nuestra tierra.

En tan adecuado marco, realizado por la presencia de los Reyes de España, que se dignaron asistir á la solemne sesión inaugural de esta Conferencia, se ha llevado á cabo la labor de los delegados reunidos al efecto, y de la que vamos á ocuparnos en primer lugar, dejando para segundo término lo que pudiéramos denominar labor complementaria y patriótica del «Real Aero Club de España».

\* \* \*

Indispuesto en el último momento el presidente de la Directiva de la «F. A. I.», príncipe Rolando Bonaparte, é imposibilitados de venir á Madrid dos de los vicepresidentes (el general sir Capel Holden (Inglaterra), M. Carlo Montu (Italia) y el tesorero, M. Georges Besançon), asistieron de dicho Comité: el señor conde Henri de la Vaulx (vicepresidente por Francia), que sustituyó en la presidencia al príncipe Bonaparte; el vicepresidente belga, M. Fernand Jacobs; el americano Mr. Frank S. Lahm; el secretario general, M. Paul Tissandier, y el secretario-relator, D. R. Ruiz Ferry.

Las delegaciones fueron las siguientes:

*Argentina:* teniente coronel don Francisco M. Vélez, agregado militar de la Embajada en Madrid; doctor

D. Fernando Jardón; ingeniero y piloto Sr. Fernández.

*Bélgica:* conde Fernand de Ville-gas de Saint Pierre Jette.

*Dinamarca:* capitán A. Brun.

*España:* comandantes D. Alfredo Kindelán, presidente de la Comisión Aeronáutica del «R. Ae. C. E.»; don Joaquín de La Llave, secretario de la misma, y D. Emilio Herrera, vocal técnico de ella.

*Estados Unidos:* M. Sidney Veit y Mr. F. L. Cabot.

*Francia:* teniente coronel Casse; capitanes Du Roper, Hirschauer y Périssé; señores Blondel la Rougery, Wateau y Clunet.

*Gran Bretaña:* tenientes coroneles O'Gorman, Perrin y Mac Clean.

*Italia:* ingeniero Sr. Pavía, marqués de Prato, ingeniero D. Hugo Sauda, comandante Federici y capitán Riso.

*Japón:* capitán de Ingenieros Shiro Kuwahara.

*Países Bajos:* Sr. Jonkheer van den Berch van Heemstede.

*Suecia:* teniente coronel señor K. Amundson y M. Bergius.

Dejaron de asistir, á pesar de tener anunciada su presencia, Brasil, Portugal, Suiza, Checoslovaquia y el Uruguay.

A las seis en punto de la tarde del día 26 de octubre llegaron



SS. MM. á la Casa de Correos, siendo recibidas al pié de la escalera de honor por el conde de Colombi, M. de la Vault, y el presidente del «Real Aero Club de España», que entregó á D.<sup>a</sup> Victoria un ramo de flores. Inmediatamente fueron los reyes cumplimentados por el ministro de Fomento, Sr. Maestre; el capitán general, Sr. Primo de Rivera; el gobernador militar, general Burguete; el director de Aeronáutica militar, general Echagüe, y el alcalde de Madrid, Sr. Conde de Limpías.

Alineadas las delegaciones en la parte del salón de sesiones que rodea al local, propiamente ocupado por los escaños, y previa presentación del Comité de la «F. A. I.» á SS. MM., el conde de la Vault acompañando al Rey, y el Sr. Ruiz Ferry á la Reina, fueron presentándoles á los distintos señores delegados, con cada uno de los cuales conversaron detenidamente las personas reales.

Terminada esta parte de la ceremonia, ocupados ya los escaños por delegados é invitados, penetraron los Reyes en el estrado, sentándose á la derecha de D. Alfonso el conde de la Vault y el capitán general, y á la izquierda de doña Victoria el ministro de Fomento y el presidente del «Real Aero Club de España», quien, con la venia de S. M., leyó la siguiente cuartilla:

«Señor: La «Federación Aeronáutica Internacional», institución que muy en breve agrupará, sin excepciones, á todos los «Aero Clubs» del mundo, va á celebrar en la capital de vuestro Reino su Conferencia de 1921.

En el Congreso del pasado año se adoptó el acuerdo, y los sufragios que así lo decidieron se inclinaron en favor de España, principalmente como acto de adhesión, como prueba de particular gratitud hacia la augusta persona de nuestro amado Soberano por la infatigable labor humanitaria que V. M. realizó en los dilatados y luctuosos días de la Gran Guerra.

Dignándoos dar á este acto el más alto honor, la más elevada solemnidad que todos pudiéramos anhelar, vuestra presencia y la de vuestra augusta

esposa, la «F. A. I.», los delegados aquí presentes y el «Real Aero Club de España», os quedan una vez más obligados y agradecidos.

En nombre de todos ellos, Señor, y á la vez que respetuosa, pero sinceramente, os expreso su profundo reconocimiento, sus sinceras simpatías y sus votos de felicidad y larga vida para V. M. y para toda vuestra real familia, os suplico, Señor, tengáis á bien declarar abierta la Conferencia de Madrid 1921».

En nombre del Rey, el Sr. Maestre, ministro de Fomento, pronunció un breve y elocuente discurso de salutación á los delegados de la Conferencia declarando ésta abierta.

Y después de ser obsequiados con una merienda en el jardín de invierno, contiguo al salón de actos, los Reyes abandonaron el Palacio de Comunicaciones, dejando en el ánimo de los delegados extranjeros una impresión agradabilísima, augurio de un éxito seguro en el curso de la Conferencia.

Reunióse inmediatamente la Conferencia en sesión ordinaria y, después de proceder á la confrontación de poderes de los delegados, el secretario-relator dió lectura de la Memoria siguiente:

«Señor presidente:

Señores y queridos colegas:

Mi antecesor, M. Pittard, comenzaba su Memoria en la Conferencia de Ginebra de 1920 con esta frase, con la que quiero encabezar mi modestísimo trabajo:

«Es tradicional en la «F. A. I.» que el secretario-relator comience su relato con una alusión á la pesada carga que le incumbe, dada la modestia de su personalidad comparada con la competencia de sus antecesores y, también, á causa de la amplitud del tema que ha de tratar».

A la vez que permanezco fiel á esta tradición, me permitiréis que añada que el peso de este cargo ha pasado á ser imponente por el hecho de que las comunicaciones que deberían suministrar habitualmente al secretario-relator los «Aero Clubs» afiliados á la «F. A. I.» van escaseando, y por el

hecho de mi inferioridad real, sin falsa modestia, con respecto á mis antecesores en este cargo.

Para redactar mi Memoria me he permitido infringir las costumbres del pasado en lo concerniente al período de tiempo de que anteriormente se hacía el historial. En efecto, nuestras conferencias se reúnen durante el último trimestre del año y nos ha parecido que no nos criticaríais nuestro intento de recuperar, en parte, el retraso que consistía en detenerse en el final del año anterior los hechos relatados en octubre del año en curso.

Voy, pues, á reseñar los acontecimientos deportivos mundiales ocurridos entre el 1.º de enero de 1920 y el 30 de junio de 1921. Pero ante todo quiero recordar en la memoria de todos nuestros afiliados, la acogida que nuestros queridos cofrades suizos, cuya ausencia en este acto lamentamos, hicieron á los delegados de la Conferencia de septiembre de 1920 (primera que tuvo lugar en país neutral después de la guerra).

El mitin de Mónaco, en abril de 1920, abre el calendario aéreo con resultados satisfactorios.

El alférez de navío Bellot, sobre un *G. L. Renault*, 300 HP, franquea el Mediterráneo, ida y regreso, sobre el itinerario Mónaco-Bizerta-Bizerta-Mónaco.

Sadi Lecoite, sobre *Nieuport-Sunbeam*, 450 HP, único de los concurrentes en regla, cubre las dos primeras etapas del Gran Premio de Mónaco.

Juan Cassale gana el premio de altitud con 6.500 metros, estableciendo la mejor hazaña de altitud con hidroavión, sobre *Spad-Herbemont-Hispano*.

Bernard De Romanet, sobre aparato análogo al anterior, gana la primera prueba de velocidad, y aquí permitidme que envíe un sentido recuerdo á la memoria de este intrépido piloto, perdido prematuramente para el afecto de todos los que fuimos sus amigos.

Zanetti, sobre *Nieuport-Macchi-Isotta*, gana la segunda prueba de velocidad, estableciendo la mejor hazaña de velocidad para hidros.

Los deslizadores de Lambert ga-



# Magnetos BOSCH

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS PARA ESPAÑA:

**F. XAUDARÓ Y C.<sup>1A</sup>**

Aragón, 254 - BARCELONA

Villanueva, 32 dupl. - MADRID

## Gran Premio Peña Rhin

### 1.º y 2.º PREMIO

Vencedores: Vizcaya y Mauri, sobre BUGATTI, equipados con magneto BOSCH, alemana.

De los 10 coches que tomaron parte en el concurso, 8 equipados con magneto BOSCH, ó sea el 80 por 100.

## Salón Automóvil de Berlín

De 335 automóviles expuestos:

256,	ó sea el 76,5 por 100,	equipados con magneto BOSCH
266,	— — 79,5 — — — —	— alumbrado BOSCH
251,	— — 75,3 — — — —	— arranque BOSCH

De 25 motores no montados en „chassis“:

22,	ó sea el 88 por 100,	equipados con magneto BOSCH
11,	— — 44 — — — —	— alumbrado BOSCH
11,	— — 44 — — — —	— „démarrreur“ BOSCH

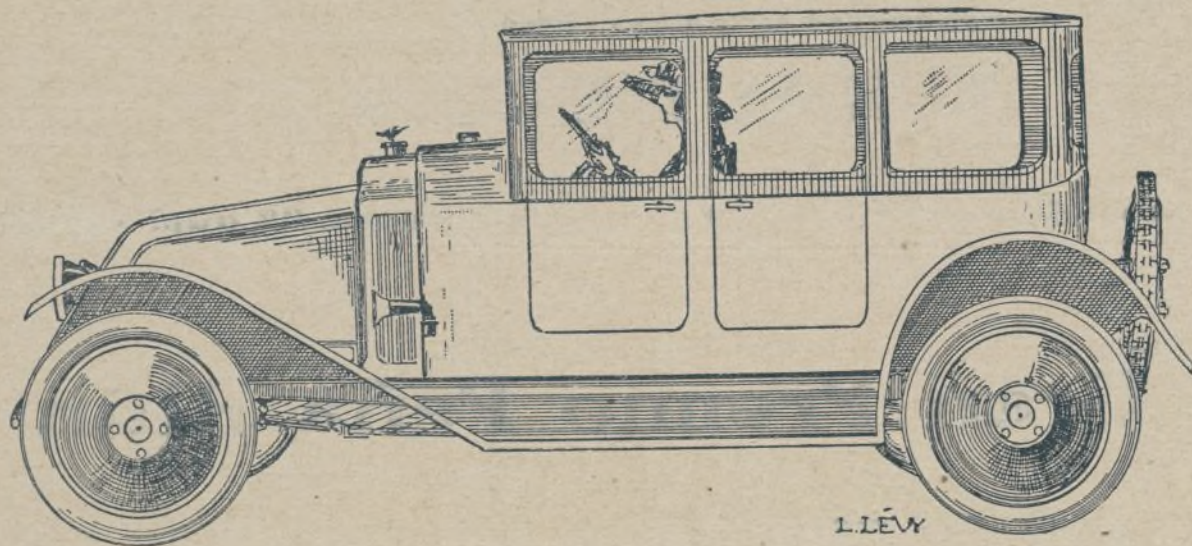
De 61 motocicletas:

31,	ó sea el 50,8 por 100,	equipadas con magneto BOSCH
3,	— — 4,9 — — — —	— alumbrado BOSCH

De 32 motores auxiliares para bicicletas:

10,	ó sea el 31,25 por 100,	equipados con magneto BOSCH
-----	-------------------------	-----------------------------





# AUTOMÓVILES RENAULT

**Entrega inmediata**

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

**Avenida de la Plaza de  
Toros, núm. 9 MADRID**



nan todas las pruebas de hidrodeslizadores de hélice aérea. Por primera vez toman parte estos aparatos en competiciones públicas.

El 1.º de junio de 1920 los tenientes italianos Ferrarin y Massiero, que habían salido de Roma el 13 de febrero, llegan á Tokio, terminando en 27 etapas un inmenso recorrido de cerca de 17.000 kilómetros sobre el itinerario Roma - Salónica - Esmirna - Adelia-Bagdad-Bender Abbas-Delhi-Bangkok-FouTcheou-Shangai-Pekín-Corea-Tokio.

Este *raid* extraordinario, del que tiene derecho á estar orgullosa la Aviación italiana, fué realizado sobre aparatos *S. V. A.*, y puede considerarse como un *record* de resistencia y de tenacidad por parte de los tenientes Ferrarin y Massiero.

Los días 3 y 4 de junio de 1920, Bousoutrot y Bernard, pilotando por turno un *Farman-Goliath-Salmson*, se apropiaban el *record* de duración en aeroplano, con 24 horas, 19 minutos y 7 segundos de vuelo, sin escala, cubriendo 1.915 kilómetros y batiendo, á la vez, los *records* de velocidad de 1.000 y 1.500 kilómetros, así como el de distancia. Y ha de advertirse que, tanto el avión como los pilotos, hubieran podido prolongar, aun durante varias horas, su vuelo; pero el tiempo, poco favorable, á causa de una intensa bruma, sumamente molesta de noche, había empeorado hasta el límite de lo delectable.

Del 17 al 31 de julio, con ocasión de la VIII reunión internacional de los Juegos Olímpicos, celebrada en Amberes, hubo en dicha capital un mitin aeronáutico que obtuvo un éxito considerable de vulgarización aeronáutica.

La Copa marítima Jacques Schneider, fundada en 1912, había sido ganada en 1913 por Prévost, en Mónaco; Pixton la ganó en 1914; quedó sin competición de 1914 á 1918, y en 1919 no llegó á ser adjudicada.

Los días 20 y 21 de septiembre, y bajo la organización del «Aero Club de Italia», el teniente Bologna efectuaba el recorrido de 200 millas marinas, con 300 kilogramos de lastre, inutilizable á bordo, en 2 horas, 10 minutos, 35 segundos, y conquistaba

para Italia la referida Copa Schneider. Era el único concurrente.

El 28 de septiembre se disputaba en el circuito Villesauvage-La Marmogne la Copa Gordon Bennett, de Aviación, fundada en 1909, y cuyo historial es el siguiente:

- 1909. Glen Curtiss.
- 1910. Graham White.
- 1911. Weymann.
- 1912. Vedrines.
- 1913. Prévost.

No se disputó de 1914 á 1919, y en 1920 reunió á los competidores de América, Inglaterra y Francia, á saber:

América: mayor Schroeder, Rohlf y Rinehart.

Gran Bretaña: Raynham, Taitcox y Lancelot Gordan.

Francia: Sadi Lecointe, De Romanet y Kirch.

Fué Sadi Lecointe quien ganó la prueba, cubriendo los 300 kilómetros del recorrido en 1 h., 6 m., 17 segundos, 1/5, ó sea una velocidad horaria media de 271,547.

Del 8 al 10 de octubre de 1920 celebróse en Buc (Francia) un gran mitin de Aviación, organizado por el «Aero Club de Francia», con el apoyo de la Subsecretaría de Estado en la Aeronáutica y el de la Cámara Sindical de Industrias Aeronáuticas.

Durante este mitin De Romanet elevó á 292,682 kilómetros por hora el anterior *record* de velocidad (283,234).

A su vez Thierry eleva el de altura hasta 7.000 metros.

En el concurso de precisión de aterrizaje (subir á 1.000 metros, descender con el motor parado y aterrizar lo más cerca posible del centro de un círculo de 10 metros de diámetro) el ganador, Fronval, hizo 2,60 metros.

Fuera del mitin, Sadi Lecointe, sobre *Nieuport-Hispano*, batió el *record* de velocidad de De Romanet, llevándolo á 296,694 por hora.

El 20 de octubre este mismo piloto, sobre la base de un kilómetro, lleva dicho *record* á 302,529 por hora. Y unos días después De Romanet alcanza 309,012.

El 23 de octubre la Copa Gordon Bennet de esféricos ponía en compe-

tición, en la ciudad de Birmingham (Estado de Alabama, EE. UU.), á tres americanos, dos italianos, un belga y un francés.

Recordemos el historial de esta Copa:

1906. París. Ganador M. Frank P. Lahm (América); 647,098 kilómetros; duración, 22 h., 5 m.

1907. San Luis. M. Erbslöh (Alemania); 1.403,559 kilómetros; 40 horas.

1908. Berlín. Coronel Schaeck (Suiza); 1.212 kilómetros; 73 horas.

1909. Zurich. M. Edgar Mix (América); 1.121,110 kilómetros.

1910. San Luis. M. Allen R. Hawley (América); 1.884 kilómetros; 44 h., 25 m.

1911. Kansas City. M. Gericke (Alemania); 758 kilómetros.

1912. Stuttgart. M. Maurice Bienaimé (Francia); 2.191 kilómetros (*record*); 46 horas.

1913. París. M. Ralph Upson (América); 618 kilómetros; 43 horas, 10 minutos.

Incompetida de 1914 á 1919, la Gordon Bennett había reunido en Birmingham á los siguientes competidores para 1920:

América: Ralph Upson, Honneywell y teniente Thompson.

Bélgica: Demuyter.

Francia: capitán Hirschauer.

Italia: mayores Madori y Valle.

Inglaterra: que había inscripto tres concurrentes, no estuvo representada.

Los pilotos americanos habían sido designados después de celebrada una prueba eliminatoria en Indianapolis el 11 de septiembre.

La victoria correspondió al excelente aeronauta belga M. Demuyter, que cubrió un recorrido de 1.730 kilómetros.

El 12 de diciembre de 1920, siempre en Villacoublay, Sadi Lecointe renueva sus proezas de *recordman* de velocidad. Alcanza, sobre *Nieuport-Hispano*, 300 HP, la velocidad media de 313,043 sobre un recorrido de cuatro kilómetros en dos ida y vuelta.

Como el año anterior, es al mitin de Mónaco á quien corresponde abrir el calendario de 1921.

Maicon, sobre *Caudron-Clerget*,



gana el gran crucero Mónaco-Ajaccio-Mónaco (492 kilómetros).

El crucero pequeño Mónaco-Cannes-San Remo-Cannes-San Remo-Mónaco, lo ganan Maicon, para hidros transportadores, y Poirée, para hidros-velocidad.

Ambos pilotos son los únicos que toman parte en el concurso y se reparten la totalidad de las pruebas del programa.

El 18 de junio de 1921 termina, con la victoria de Bossoutrot, D'Or y Drouhin, sobre *Goliath-Farman-Salmson*, el Gran Premio del «Aero Club de Francia», cuyas condiciones esenciales eran éstas:

Prueba de velocidad y de resistencia para aviones de transporte franceses, ocupados por tripulaciones francesas y llevando, además de sus equipos, 480 kilogramos de lastre, precintado, en seis cargas amarradas a los lugares que hubieran de ocupar seis pasajeros.

De tres períodos constaba el plazo para realizar este programa; los dos primeros no permitieron obtener resultado alguno satisfactorio.

El 30 de noviembre de 1920, por primera vez, la convención postal universal firmada en Madrid, en este mismo salón que actualmente ocupamos, contiene disposiciones relativas a los servicios aéreos.

Aunque no sea momento propicio de hacer cuadros estadísticos, es sabido el desarrollo que está tomando en todas partes la navegación aérea, desarrollo que alcanzará proporciones extraordinarias cuando se consiga obtener un motor absolutamente seguro, labor en que se ha distinguido recientemente Francia creando un premio que, iniciado con un millón de francos, ofrecidos por el «Comité de Propaganda Aeronáutica», tiene ya en estos momentos un segundo millón, ofrecido en determinadas condiciones por el propio Gobierno francés.

La actividad de los Aero Clubs es intensísima en todos los países; y al decir esto, lo hago de intento ya que vemos laborar denodadamente a los de Argentina, Méjico, China, Colombia, Finlandia, Estonia, etc.

Menciono en primer término a la

Argentina por considerarlo de justicia y deseo llamar vuestra atención sobre el intenso trabajo realizado por nuestro colega el «Aero Club Argentino», que acaba de constituir una Federación en que se cobijan diez Clubs afiliados a él y que poseen su aerodromo y su escuela cada uno.

Paralelamente con su desarrollo deportivo, la Argentina adquiere, en cuanto a su Aeronáutica militar, un impulso considerable. Renueva su material volante que eleva a 200 aviones y establece seis líneas que parten de Buenos Aires y que cuentan con el auxilio de 45 aerodromos, cifra que antes de tres meses se elevará a 126.

En el período comprendido en esta Memoria, se han producido en Argentina diversos hechos deportivos que vamos a revistar brevemente:

El 11 de febrero de 1920, el teniente Prieur, de la misión francesa, atraviesa la cordillera de los Andes, entre Mendoza y Santiago.

El 9 de marzo, el capitán argentino Antonio Parodi, ejecuta la doble travesía de los Andes, sin aterrizar a la ida, en cuatro horas treinta minutos.

Seis días después el capitán argentino Zani bate este *record* en cincuenta y cinco minutos.

El 29 de marzo, el capitán argentino Almandos Almonacid, lleva a cabo la travesía nocturna de los Andes, con salida de Mendoza y toma de tierra en Viña del Mar (Chile).

El 1 de abril de 1921, la aviadora francesa Mlle. Bolland, efectúa esta famosa travesía de los Andes, de Mendoza a Santiago, sobre un modesto *Caudron*, 80 HP, hazaña que quedará como modelo de audacia y de resistencia.

La propaganda efectuada por el «Aero Club Argentino» ha producido asimismo valiosos frutos en un campo extraordinariamente interesante: el de la aplicación del avión a la visita de inspección de las grandes granjas argentinas. En efecto, varias de estas inmensas propiedades agrícolas pertenecen a un mismo dueño y las distancias enormes que separan las propiedades hacían sumamente penosa su vigilancia. El avión ha

traído para este grave problema la única solución práctica posible y a la hora presente son ya varios los propietarios que lo utilizan. Los que aún no están provistos del modernísimo vehículo, constituyen un mercado interesante para la industria aeronáutica.

Si me he extendido sobre la actividad de este Club es porque, como queda expuesto, muestra un método nuevo en la propaganda aeronáutica.

Las mejores «Memorias» son las más cortas—suele decirse—y yo voy a terminar aquí la mía, con la nota optimista de esperar que todos los países que hasta el día contemplaban desde un poco alto... y desde un poco lejos el desarrollo de la navegación aérea, tomen como ejemplo al «Club Argentino» y multipliquen su actividad.

Esto proporcionará mayor cantidad de trabajo al secretario-relator de 1922, pero yo estoy convencido, y acepto la responsabilidad que resulte, de que no habrá de quejarse de ello».

Aprobada la Memoria que antecede, se procedió al nombramiento de la Comisión encargada de examinar las cuentas del año, quedando elegidos los Sres. Perrin, Villegas y Van den Berch.

Y se levantó la sesión.

\* \* \*

La segunda sesión comenzó por la admisión definitiva de China y de Chile, que el Comité de la «F. A. I.» había anotado como provisionales en 9 de enero de 1921.

En lo referente a China hubo algún debate, porque resulta existir en Shanghai un «Aero Club» que trabaja acaso más que el de Pekín, por el hecho de ser aquella población más «europea» que la capital nacional de la República, es decir, por contar con elementos de que carece, probablemente, el «Club Nacional de Pekín».

Pero el Reglamento es concluyente, y aun los que, en un principio, apoyaban la situación del «Club de Shanghai», votaron en pro del «Club Nacional de Pekín».

(Continuará)



# **Triunfo de los neumáticos „PIRELLI“**

## **GRAN PREMIO PEÑA RHIN** **CIRCUITO VILAFRANCA DEL PANADÉS**

**440 kilómetros**

**VENCEDORES:**

- 1.º Vizcaya, en coche „BUGATTI“**
- 2.º Mauri, en coche „BUGATTI“**

**ambos equipados con**

**P  
NEUS**

**P  
IRELLI**

**SIN CAMBIAR UN SOLO NEUMÁTICO**

---

**COMERCIAL PIRELLI, S. A.**

**BARCELONA:**  
R. Universidad, 18

**MADRID**  
Calle Alcalá, 78

**BILBAO:**  
Gran Vía, 42

**CORUÑA:**  
Plaza Orense, 6

**SEVILLA:**  
Pl. Sto. Tomás, 29



# SANTIAGO SANCHEZ QUINONES

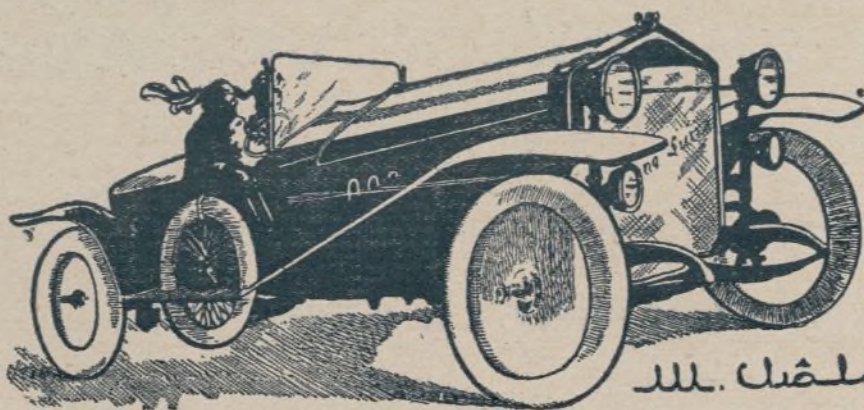


**Artículos para automóviles,  
aeroplanos y globos**

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. Hutchinson* **Hutchinson**



# AUTODROMOS

Ahora que se habla de autodromos en todas partes, aunque en algunas de ellas no haya industria automovilista suficientemente desarrollada para hacer necesario este campo *sui generis* de experimentación, nos parece altamente interesante reproducir algunas fotografías que nos comunica el *Eco Continental*, y que dan exacta idea de lo que



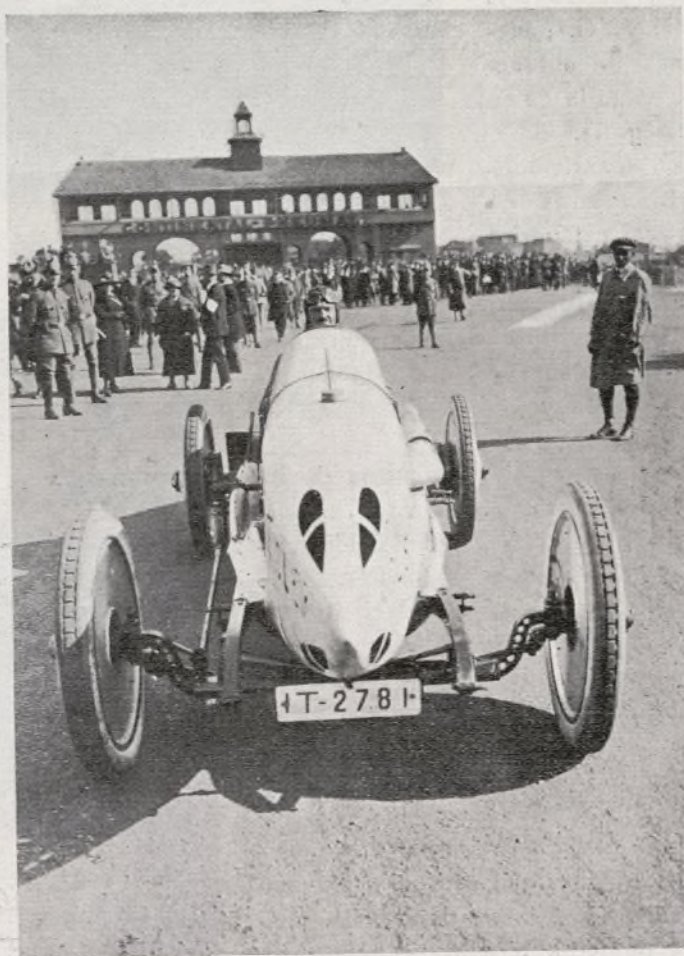
El garaje de automóviles al aire libre en el autodromo de Grunewald

es el autodromo de Grunewald, en Alemania, inaugurado recientemente con ocasión de la Exposición de Automóviles de Berlín.

En ese autodromo ha obtenido recientemente un triunfo resonante un coche de la conocida marca «N. A. G.», que tan gran aceptación está teniendo en España, á pesar del escaso

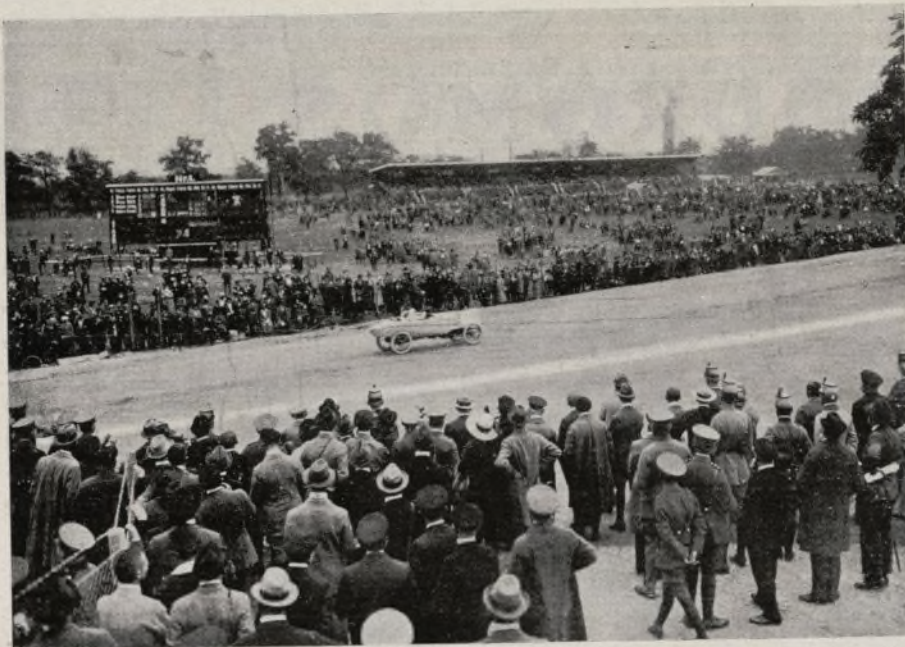


El aeroplano sigue la carrera desde las alturas



El famoso conductor Kellner, vencedor de una carrera, sobre neumáticos «Continental»





Tribunas y cuadro de tiempos en el viraje Norte del autodromo

tiempo que la Casa española lleva ocupándose de esta sección.

En la carrera de referencia, los coches «N. A. G.», además de obtener la victoria en su categoría, batieron los tiempos alcanzados en otras categorías por vehículos de mayor fuerza.

De la Prensa alemana reproducimos el comentario que esta victoria ha merecido:

«La sensacional victoria de los coches «N. A. G.» en estas carreras, nos obliga a hacer algunas indicaciones sobre dichos automóviles.

El Reglamento establecía dos categorías de coches: los de válvulas colocadas en la parte alta de la culata ó de válvulas suspendidas, y los de válvulas accionadas inferiormente por árbol de levas ó de válvulas laterales. Los resultados de dichas carreras han demostrado que con válvulas suspendidas eran tan numerosas las averías, que muy pocos automóviles pudieron terminar el recorrido. Así, por ejemplo, en la categoría

VI B, de cuatro coches presentados ni uno solo pudo resistir la carrera, y en la categoría VIII B solamente uno consiguió llegar a la meta. También el rendimiento de los coches con válvulas suspendidas era, por término medio, inferior a los de válvulas accionadas inferiormente.

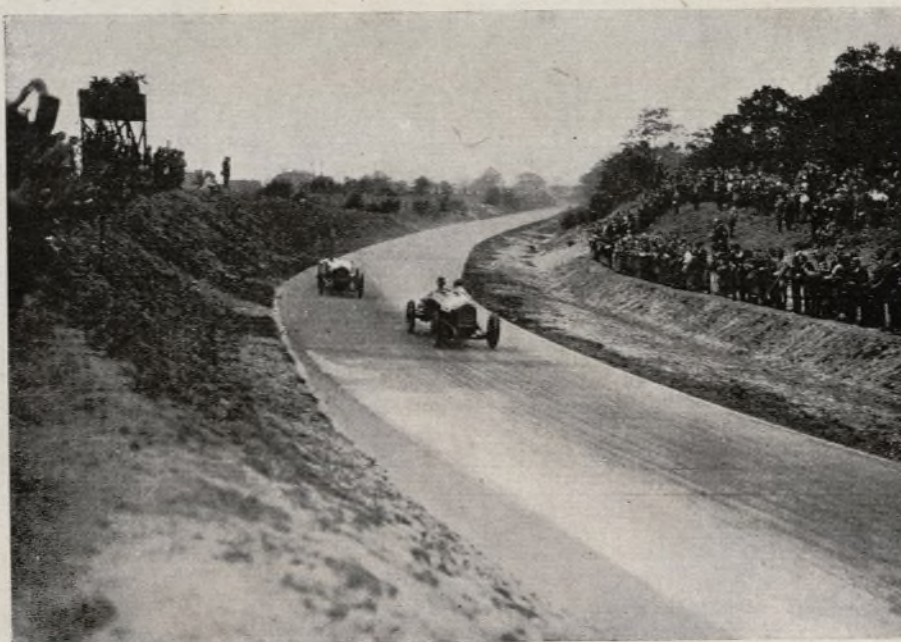
Ya era conocido que en los coches de válvulas colocadas en la cabeza pueden alcanzarse potencias adicionales hasta el 20 por 100, pero estas carreras demostraron que su velocidad estaba muy por bajo de la de los coches con válvulas accionadas inferiormente.

Indudablemente, ninguna casa constructora ha alcanzado tan brillante resultado como la «N. A. G.», que había presentado dos coches y, pre-

cisamente, en la categoría donde era de esperar una lucha reñidísima. Las casas constructoras más importantes de automóviles alemanes estaban representadas. En esta categoría fueron inscritos la mayoría de los coches (13), presentándose 11, y terminando la ca-



Una salida de coches en carrera



Un viraje del autodromo



**EN EL SALÓN**

**FIAT HISPANIA**

**Avenida del Conde de Peñalver, 19  
MADRID**

**se expone el**

**COCHE FIAT**

**e s p e c i a l**

**para carreras**



**Son los aparatos**

**surtidores y medidores**

**BOWSER**

**los más perfectos**

**los más económicos**

**los más seguros**

**Pida usted á la Casa**

**S. F. Bowser & Cº. Inc., 5, rue Denis Poisson - PARIS**

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



rrera 10, lo que no ocurrió en ninguna de las restantes categorías.

Que los coches «N. A. G.», en esas circunstancias, se colocasen en un lugar tan preeminente, es, sin duda alguna, un éxito que muy pocas casas nacionales y extranjeras han alcanzado en carreras parecidas; tanto más, teniendo en cuenta que especialista de tanta fama como el señor Sleeveogt, director de una importante casa constructora, manifestaba en los periódicos: *que condiciones tan duras como en este concurso, sólo se exigían en las grandes carreras internacionales.*

Volviendo sobre los coches con

válvulas suspendidas, debemos decir que resultados tan mediocres no deben desesperanzar, pues creemos que las casas constructoras no hubieran debido presentar los automóviles antes de probarlos más a fondo. Que los adelantos en el desarrollo del automóvil nos conducen a las válvulas suspendidas, nos lo demuestran las exposiciones actuales de automóviles y todas las revistas científicas internacionales especializadas en el ramo. Las grandes marcas de automóviles que inscribieron más de dos coches en las carreras, presentaron, por regla general, coches de la misma fuerza en las mismas categorías de válvulas suspen-

didas y de accionadas inferiormente.

También la «N. A. G.» está probando las válvulas suspendidas, y tan adelantadas están sus experiencias en los camiones de este tipo, que, vistos sus magníficos resultados y no teniendo nada que temer, han empezado a fabricar la serie.

El coche de turismo «N. A. G.», tipo D 5, que exhibieron en la exposición de automóviles, es de válvulas suspendidas y está probado hasta la saciedad, pero quieren, antes de lanzarlo al mercado, construir una pequeña serie-prueba, para someterlos a los servicios más duros antes de presentarlos al gran público.

## AUTOMOVILISMO

# El Salón de París

Entre los diversos expositores del último Salón de París, que por su raigambre en España pueden considerarse como si fueran «de casa», encuéntrase la veterana marca «Bergougnan».

Sus conocidos productos tienen en España arraigadísima clientela, y otro tanto acontece, como es natural, en Francia, donde puede, además, asegurarse que tiene acaparado el mercado de los *poids lourds*.

Entre sus diversos tipos, bien conocidos, ya exhibía este año el *sculpté* 955 por 155, neumático gigante cuyas concluyentes pruebas le han colocado a la cabeza de esta moderna especialidad.

Sus acreditados tipos para moto y para bicicleta, así como sus famosos tubulares, eran igualmente objeto en dicho Salón de la atención y del elogio de los numerosísimos visitantes.

\* \* \*



El «stand» «Bergougnan» en el Salón de París

Cuatro instalaciones tenía «De Dion Bouton» en el Salón de París. La que reproduce nuestro adjunto grabado era únicamente la destinada a sus modelos de turismo; en las otras tres exponía sus vehículos industriales, sus motores industriales y grupos oelectrógenos y sus bicicletas.

Entre los diferentes tipos expuestos por esta marca, una de las más antiguas, si no la más antigua en el mercado español, destacábase el 10 HP.

No se trata de un coche de expo-

sición, es decir, de un tipo que se muestra por primera vez.

El 10 HP de referencia no es un cochecillo, es un coche provisto de un motor nervioso y potente que alcanza 75 por hora y que no tiene miedo a las cuestas.

Provisto de alumbrado y arranque eléctrico, tiene, además, un *châssis* cuyas dimensiones permiten co-

locarle una carrocería apropiada para llevar personas, y no una de esas «fantasías» que, con el nombre de carrocerías, suelen verse en los llamados coches pequeños, y que son más bien bancos de martirio de los infelices pasajeros que tienen la desgracia de ocuparlos.

Una suspensión perfecta y unos frenos robustos cierran el ciclo de las perfecciones que posee el 10 HP «De Dion Bouton».

Conviene con este motivo, ahora que a la vuelta de cada esquina surge



un señor que se atribuye la paternidad de inventos diversos, apoyándose en la favorable circunstancia de que, por el tiempo transcurrido, numerosas patentes han caído en el dominio público, recordar á nuestros lectores que algunas de las actuales novedades sensacionales tuvieron, hace luengos años, la paternidad de «De Dion Bouton». Por ejemplo, el 12 de marzo de 1902 es la fecha de la patente de esta Casa para el siste-

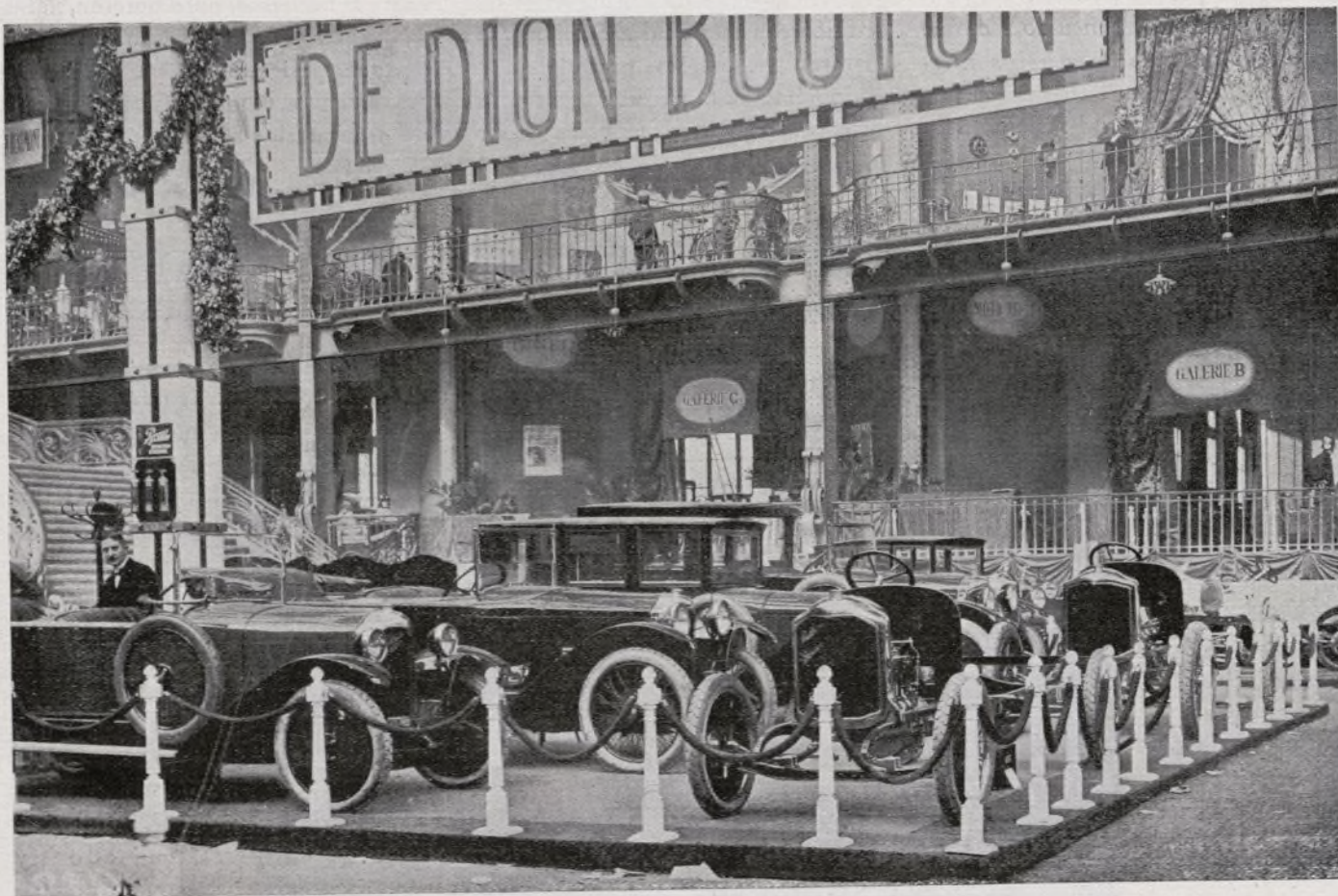
ma de engrase bajo presión de todos los órganos de un motor de explosiones por medio de una bomba de aceite mandada por un tornillo sin fin.

De 10 de octubre de 1906 es otra de las patentes de «De Dion Bouton»: el montaje por un enlace flexible, no sólo entre el *châssis* y la carrocería, sino entre el mecanismo motor y el bastidor, que constituía un amortiguador excelente.

De 1.º de mayo de 1896 es la patente del mando de frenos por engranajes diferenciales para repartir por igual el esfuerzo de la frenada á cada uno de los patines del freno.

Sería interminable la lista y, además, se saldría del marco de esta Revista.

Con el 10 HP 4 cilindros compartieron la atención de los visitantes al Salón de que nos ocupamos, los 8 cilindros 12 y 18 HP.



Vista general de la instalación de «De Dion Bouton» en coches de turismo

## CICLISMO

# Carrera de veinticuatro horas

En Barcelona se ha celebrado días pasados, en el velódromo de Sans, una carrera de veinticuatro horas, internacional, con participación de los siguientes equipos:

Ali Neffati-Dupuy, franceses.  
Manager-Parisot, franceses.  
Veillet-Catudal, franceses.  
Hermanos Narcy, franceses.  
Lemay-Berthault, franceses.

Antón-García, madrileños.  
Armengol-Tresserras, barceloneses.

Alegre-Saura, barceloneses.  
Solanas-Llorens, barceloneses.  
A las diez de la noche se les dió la salida con asistencia de numeroso público.

Según los relatos de los informadores la carrera careció de verdade-

ras emociones, pues la enorme superioridad de los extranjeros alejaba toda posibilidad de victoria para los nuestros.

Los recorridos más salientes han sido:

4.ª hora: 1.000 vueltas, ó sean 133 kilómetros.

6.ª hora: 1.460 vueltas.

8.ª » 1.900 »



**PASA POR  
TODAS PARTES**



**EL MACIZO**

**BERGOUGNAN**

Ayuntamiento de Madrid



# **„L'ANNUAL“**

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

**FUNDADO EN 1905**

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

**Constructores y comerciantes**

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

**del mundo entero**

**„L'ANNUAL“**

**222, Boulevard Péreire, PARIS**

Precio del tomo encuadernado: 25 francos  
(portes aparte)

# **¡Seamos**

## **Fuertes!**

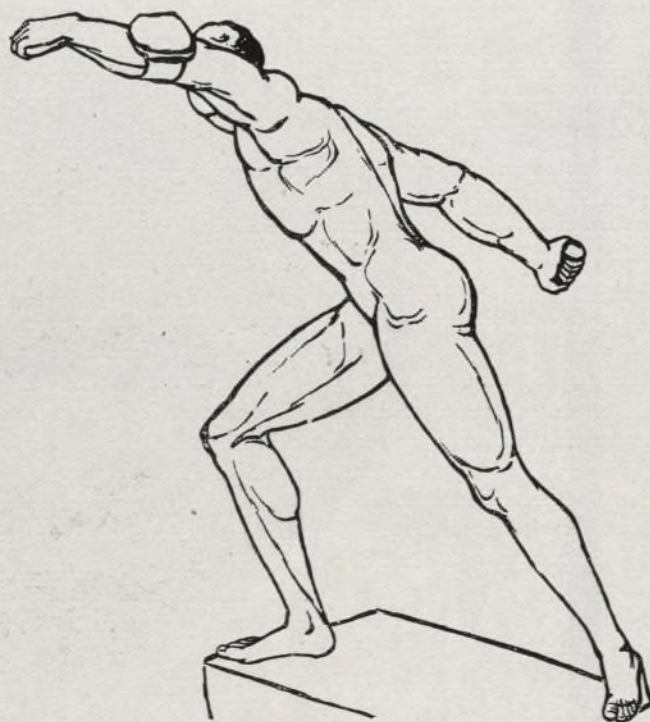
**Manual de Cultura  
Física elemental**

Por el Doctor

**J. E. RUFFIER**

Traducción española de

**R. RUIZ FERRY**



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

Precio para el público:  
**CINCO PESETAS**

**HERALDO  
DEPORTIVO**

Villalar, 10, bajos Apartado No. 822  
**MADRID**



**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



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

## DOS ARTICULOS

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

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

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

PRECIOS Y CONDICIONES

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

MADRID  
Gaztambide, 3

VALENCIA  
Lauria, 9

BARCELONA  
Princesa, 61

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

BILBAO  
Eguía, 4

ZARAGOZA  
San Clemente, 4



10.<sup>a</sup> hora: 2.350 vueltas.  
 12.<sup>a</sup> > 2.715 >  
 14.<sup>a</sup> > 3.130 >  
 16.<sup>a</sup> > 3.430 >  
 18.<sup>a</sup> > 3.860 >  
 20.<sup>a</sup> > 4.250 >  
 22.<sup>a</sup> hora:  
 4.590 vueltas.  
 24.<sup>a</sup> hora:  
 5.050 vueltas.

La clasificación final es la siguiente:

1.º Dupuy-Ali Neffati, 5.050 vueltas, ó sean 671,652 kilómetros.

2.º Catudal-Veillet, á 3 vueltas.

3.º Narcy-Lemay, á 4 vueltas.

4.º Manager-Solanas, á 4 vueltas.

5.º Saura-Alegre, á 26 vueltas.

6.º Antón-García, á 44 vueltas.

Los clasificados en tercer y cuarto lugares se clasificaron el tercer puesto en una carrera á 10 vueltas, que ganó Nancy á Manager.

La característica de estas carreras, que es la abundancia de primas, puede decirse que faltó en absoluto y ello se explica perfectamente pues no se habría, de seguro, logrado modificar esencialmente el resultado de la prueba.

Nosotros admiramos el espíritu y

la fé de que dan prueba los organizadores de estas pruebas en Sans y lamentamos que sus esfuerzos no obtengan la recompensa que merecerían.

En efecto, el «Club Ciclista», de

no basta cuando hay que competir con verdaderos profesionales de este género de carreras, conocedores, además, de la pista de Sans mucho más que los corredores españoles. Y esto influye enormemente cuando, como

en este caso, se trata de una pista que realmente no reúne las condiciones normales para carreras de duración.

Cuando el gran estadio de Montjuich esté terminado tal vez pueda llegarse á formar un buen núcleo de corredores del país sometiendo á pruebas sucesivas de preparación, de seis y de doce horas, reservadas á

corredores españoles además, con el fin de que el estímulo de «ganar algo» pueda servirles para procurar añadir á la «buena voluntad» el legítimo interés material de las pesetas.

Además, es indudable que el público que anima, con su presencia y con sus primas, este género de carreras, es un público de noctámbulos que abunda en Barcelona y que irá, sin duda alguna, á Montjuich, pero que será siempre muy difícil hacer llegar hasta Sans.



Salida de los corredores en el velódromo de Sans

Fot. Dominguez

Sans, es una de las entidades velocipédicas de Cataluña que con más tesón defienden la bandera y que no se descorazonan á pesar de la escasa colaboración que obtienen de la suya afición ciclista.

En resumen: estas «veinticuatro horas ciclistas» han sido una carrera más que hace emigrar «allende el Pirineo» un puñado de pesetas.

Por lo que se refiere á la actuación de los españoles, es escaso el comentario que puede hacerse, pues sabido es que con buena voluntad

## MOTOCICLISMO

### La prueba de Regularidad

El más rotundo éxito coronó los esfuerzos del «Real Moto Club de Cataluña» en su prueba de Regularidad celebrada en Barcelona recientemente, y cuyos resultados de clasificación acaba de comunicarnos el Secretario de dicha entidad.

Los inscriptos para la prueba fueron los siguientes:

Motos de 250 c. c.—Miguel Boniquet, E. E., Antonio Armangué.

Motos de 350 c. c.—Joaquín Torruella.

Motos de 400 c. c.—Joaquín Torruella, Jaime Casalius, A. F., C. M. K., Isidro Ibáñez.

Motos de 500 c. c.—Félix Piferer, Lux, J. P. y Gerardo Vincke.

Motos de 750 c. c.—Domingo Guitart, F. F., Mariano Bigorra, T. M., C. A.

Motos de 1.000 c. c.—J. S., Salvador Broca, Notsag, N. N., Hermann Palay.

Sidecars de 400 c. c.—R. Ll., J. R. G.

Sidecars de 560 c. c.—Antonio Alá, Wenceslao García.

Sidecars de 750 c. c.—Luis Calvo.



*Sidecars de 1.000 c. c.*—Antonio Renom, Vicente Carrión, Pedro Pi, Antonio Portabella, Baudilio Roca, Francisco Torres, F. G., José Bertrand, José Sáez, Eduardo Ausió, Joaquín Vidal, Juan Arruga, Vicente Prats, Pedro Estalella, Juan Prats, José Sellés, Cornering.

*Autociclos de 1.100 c. c.*—Luis Solé Saladrigas, Juan Craywinckel, Esteban Cardelús, Enrique Torruella, Antonio Leal, José M. Cardelús, Juan Calvet, Juan Antonio Orús y Luis Huguet.

Como puede verse, son 53 los inscritos, faltando solamente cuatro a la salida, y clasificándose 39, entre los cuales se reparten 12 medallas de oro y 17 de plata, mas las correspondientes de bronce.

El resultado es tanto más halagüeño si se tiene en cuenta que, además

de la prueba de puesta en marcha y la del medio kilómetro lanzado, había en el recorrido seis controles secretos, dos de paso, tres fijos y tres *non-stop*, que son suficientes dificultades para perder dos puntos, con lo cual ya no se obtenía medalla de oro, y, sin embargo, se han clasificado doce, que, con toda seguridad, serán trece si se comprueban ciertos detalles que están en averiguación.

Los medallas de oro han sido: M. Boniquet, sobre moto *Salvador*; J. Prats, sobre moto *Motosacoche*; Estalella, sobre *sidecar Harley Davidson*; V. Carrión, sobre *sidecar Indian*; J. Sáez, sobre *sidecar Harley Davidson*; Francisco Torres, sobre *sidecar Harley Davidson*; E. Ausió, sobre *sidecar Harley Davidson*; Cornering, sobre *sidecar Harley Davidson*; R. Ll., sobre *sidecar A. B. C.*;

Antonio Alá, sobre *sidecar Triumph*; W. García, sobre *sidecar Triumph*, y E. Torruella, sobre autociclo *América*.

Los medallas de plata han sido: Brocá, sobre moto *Indian*; Bigorra, sobre moto *Harley Davidson*; Armangué, sobre moto *Royal Enfield*; C. A., sobre moto *Harley Davidson*; E. E., sobre moto *Salvador*; Christin, sobre moto *A. B. C.*; N. N., sobre moto *Harley Davidson*; T. M., sobre moto *Harley Davidson*; Vincke, sobre moto *Motosacoche*; Portabella, sobre *sidecar Indian*; Renom, sobre *sidecar Indian*; Mercadal, sobre *sidecar Triumph*; Bertrand, sobre *sidecar Harley Davidson*; J. R. G., sobre *sidecar A. B. C.*; Craywinckel, sobre autociclo *David*; Cardelús, sobre autociclo *Hebe*, y Huguet, sobre autociclo *España*.

## HAZAÑAS MOTORISTAS

Más arriba hallará el lector el relato de la reciente prueba de regularidad celebrada en Barcelona, bajo la organización del «Real Moto Club de Cataluña».

En la lista de los premiados con medalla de oro, la más alta recompensa, figuran Estalella, Sáez, Torres, Ausió y Cornering.

En la lista de los medallas de plata figuran C. A., N. N., T. M. y Bertrand.

Todos estos corredores, premiados en un concurso tan duro como el de referencia, llevaban máquinas *Harley Davidson*.

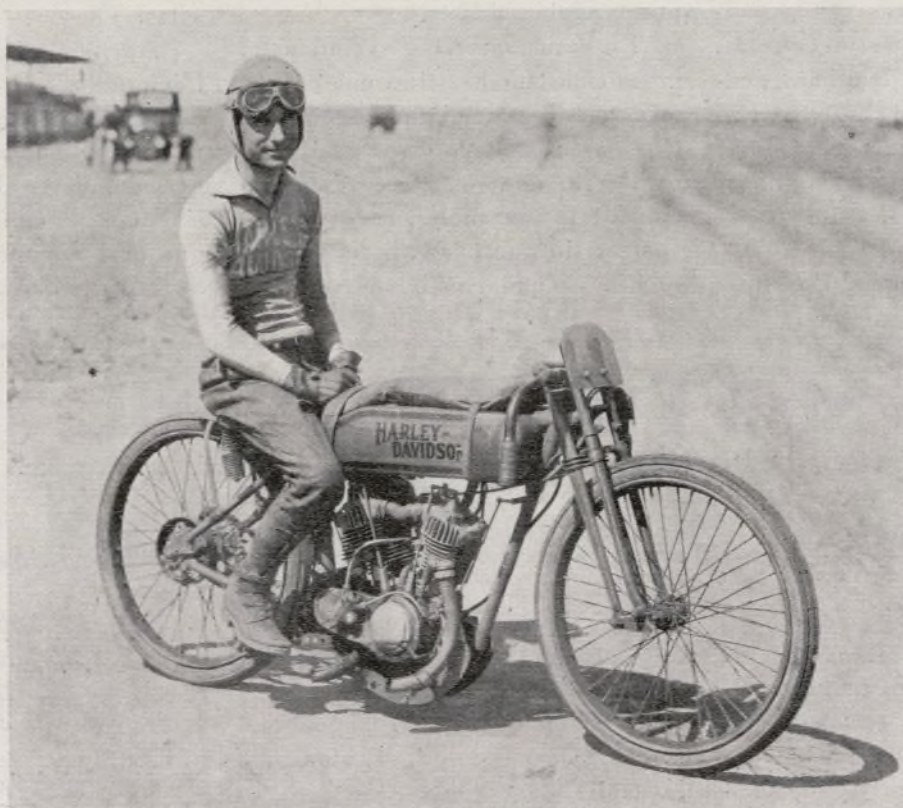
Este nuevo éxito de la cono-

cida marca americana es uno más que añadir a la larga lista de los que viene obteniendo en el mundo.

Recientemente, en Siracusa esta máquina ha logrado completar el cuadro de sus victorias, alcanzando las que le faltaban para poseer todos los Campeonatos americanos de 1921.

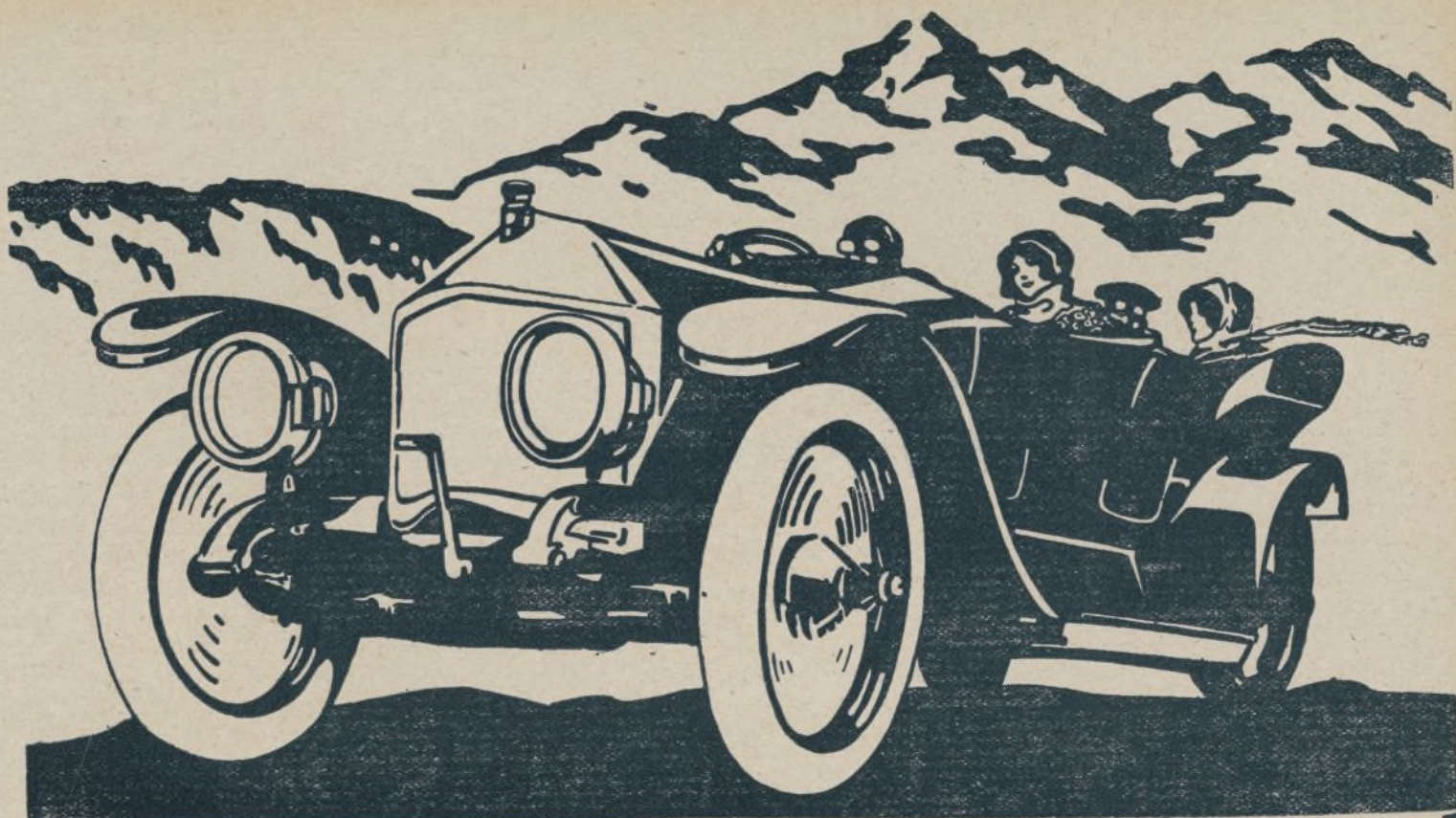
El excelente corredor Fred Ludlow, cuya fotografía acompañamos, ganó en Siracusa cinco carreras, y de la Prensa americana reproducimos el comentario siguiente:

«Fred Ludlow, corredor americano afamado, realizó brillantes demostraciones en las carreras del Campeonato nacional celebradas en Siracusa (Nueva



Fred Ludlow, campeón americano, sobre «Harley Davidson»





# **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



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



York) en 19 de septiembre, demostraciones que figurarán en la historia del motociclismo de los Estados Unidos como las más asombrosas y emocionantes que se han presenciado.

Montado en su máquina *Harley Davidson*, Ludlow alcanzó la victoria en todas las pruebas del programa, estableciendo ahora los *records* «M. y A. T. A.» en las distancias de 10, 25 y 50 millas. Las iniciales «M. y A. T. A.» representan la «Asociación de Motociclismo e Industrias Similares», que es la institución que dirige la industria del motociclismo en los Estados Unidos.

Habiendo ganado los cinco Campeonatos de distancias cortas en Siracusa y los tres Campeonatos de distancias largas en Dodge City (Kansas), en 4 de julio, la *Harley Davidson*, que ha sido la máquina montada por Ludlow, se ve honrada con la distinción, por nadie alcanza-

da hasta ahora, de poseer todos los Campeonatos de las carreras nacionales de 1921, celebradas bajo los auspicios de la «M. y A. T. A.»

A continuación se indican las distancias de los Campeonatos, los ganadores y el tiempo invertido.

1 milla: Fred Ludlow, 44 minutos, 5 segundos.

5 millas: Fred Ludlow, 3 m., 45,54 s.

10 millas: Fred Ludlow, 7 m., 38,80 s.

25 millas: Fred Ludlow, 19 m., 17,60 s.

50 millas: Fred Ludlow, 38 m., 52,13 s.

100 millas: Ralph Hepburn, 1 h., 7 m., 52,4 s.

200 millas: Ralph Hepburn, 2 h., 17 m., 54 s.

300 millas: Ralph Hepburn, 3 h., 30 m., 3 s.

## EDUCACIÓN Y REEDUCACIÓN FÍSICA

Al regreso de su excursión veraniega de estudios, el Dr. Bartrina ha reanudado la serie de sus interesantes trabajos, fruto de dicho viaje. En nuestro número del 5 de agosto publicábamos el primero de los artículos de esta serie. Reproducimos hoy el segundo:

### «La Educación física en Francia en el momento actual»

Al intentar hoy hablar de la educación física en Francia, desde el punto de vista oficial, rehuso historiar y sólo hago constar que este país protegió al coronel español Amorós creando en Granelle, en 1819, una escuela de gimnasia (más que un gimnasio), pero que tuvo que cerrarse en 1837 por falta de medios económicos; que en 1852 se creó la Escuela Normal de Gimnasia y Esgrima en Joinville, y que esta nación debe eterna gratitud á los trabajos y esfuerzos de Amorós, Olías, Lagrange, Tissier Egeuel, Demeny, Philippe, Boigey, Bonvelot, Bernard y Hébert.

Hasta hace poco la educación física oficial no ha tenido existencia.

El primer paso interesante en este sentido es el que marca la ley reciente, que ya marca una orientación nacional, fisiológica y hacedera.

En las sesiones del 8, 9 y 10 de

julio de 1920 el Senado francés votó el proyecto de ley sobre la educación física obligatoria en toda la nación, siendo sus más importantes artículos:

1.º La educación física es obligatoria para los jóvenes franceses de los dos sexos, á saber: a) Para los niños, después de cumplidos los seis años hasta su incorporación al Ejército de mar y de tierra; b) Para las niñas, tanto en la enseñanza primaria como secundaria y conforme á las leyes y reglamentos especiales de Instrucción pública.

Art. 3.º La educación física tiene por objeto: a) Asegurar, mediante ejercicios apropiados, el desarrollo normal del organismo y dar á cada uno el máximun de salud, fuerza, flexibilidad, estética y resistencia posibles de adquirir; b) Preparar el organismo para soportar los entrenamientos especiales en vista de una función profesional y militar. El método y programa de esta enseñanza están trazados para cada edad y sexo en un reglamento de Administración pública, previa sanción del Consejo superior de educación física.

Art. 4.º Se educa físicamente: a) En los establecimientos de enseñanza primaria, pública ó privada, á los niños menores de trece años; b) En las instituciones postescolares, á los niños de ambos sexos después de ha-

ber cumplido con su obligación escolar; c) En las escuelas superiores, en los establecimientos de enseñanza secundaria, públicos ó privados, en las escuelas agrícolas, comerciales é industriales, en las escuelas municipales del Estado; d) En las asociaciones aprobadas por decreto ministerial en las condiciones determinadas en el art. 9.º de la presente ley; e) En las asociaciones que son reglamentariamente declaradas en virtud de la ley de 1.º de julio de 1907; f) En los cursos de educación física dirigidos por profesores diplomados á este efecto; g) En la familia, para los niños que reciben ya enseñanza primaria ó secundaria; h) Los ejercicios en conjunto serán prescritos por el ministerio de la Guerra.

En todos los casos previstos en los párrafos 1.º á 6.º del presente artículo, la enseñanza de la educación física está sometida á la comprobación del Estado.

Art. 7.º Las sesiones de cultura física son dadas en los diversos establecimientos, cursos y asociaciones enumeradas en el artículo precedente, sea por instructores primarios, sea por profesores especiales, cumpliendo los requisitos de aptitud determinados en la presente ley.

En las escuelas y establecimientos de enseñanza pública de niños, el personal del servicio de la instrucción física del Ejército participará de esta enseñanza hasta el reclutamiento del personal civil previsto por la presente ley.

Art. 8.º La ley de Hacienda determinará en qué condiciones los terrenos y locales necesarios á la educación física serán puestos á la disposición de las escuelas públicas y otros establecimientos de enseñanza pública.

Art. 9.º Las asociaciones de educación física *aprobadas* son aquellas que se someten en sus estatutos á las reglas y á las garantías determinadas por el reglamento de Administración pública. Sólo se obtiene la aprobación por decreto de los ministerios de la Guerra y Marina; puede la aprobación ser retirada si las asociaciones no se conforman á las reglas fijadas por estos Estatutos. Las asociaciones aprobarán en esta enseñanza hasta el reclutamiento del personal civil presupuestos á la aprobación del ministro de la Guerra ó del ministro de Marina.

Las asociaciones de educación física aprobadas podrán estar subvencionadas por el Estado, dentro de los límites de los cuadrillos abiertos á este efecto y teniendo en cuenta los esfuerzos realizados, los resulta-



dos obtenidos y la extensión del fin que persiguen.

Art. 10. Las asociaciones que sin estar aprobadas ni subvencionadas dieran clases de educación física, conforme al art. 6.º, deberán seguir para esta educación el programa decretado por el reglamento de Administración pública y estarán sometidas á la comprobación del Estado, en las condiciones fijadas por el artículo siguiente.

Art. 11. El control de la educación física nacional está ejercido por el Estado:

1.º Por la autoridad de los ministerios interesados, en las escuelas y establecimientos de enseñanza de todos órdenes y grados.

2.º Por la autoridad militar: a) En las sociedades de educación física y deportiva aprobadas por el ministerio de la Guerra, en las sociedades no aprobadas y en todas las agrupaciones que se sirvan de monitores militares; b) En las escuelas militares y cuerpos del Ejército; c) En las sociedades de preparación militar.

3.º Por la autoridad marítima: a) En las sociedades aprobadas por el ministerio de Marina; b) En las escuelas marítimas y en los equipos de la Armada.

4.º Por la autoridad prefectural: En los cursos organizados por las Diputaciones y Municipios.

Art. 12. A los niños sometidos al cumplimiento de esta ley se les proporciona una cartilla individual de educación física.

Art. 13. Todos los jóvenes franceses de uno y otro sexo, antes de presentarse á los exámenes ó empleos del Estado, Diputaciones, Municipios ó servicios públicos, deberán justificar por un certificado, llamado certificado de educación física, conforme ellos han cumplido la ley de educación física obligatoria.

Los jóvenes que debiendo ser incorporados no han podido obtener, por incapacidad física, el certificado de aptitud militar, serán recluidos en un Centro de educación física dos meses, á fin de restablecer su condición física.

Art. 14. Se instituirá un diploma de aptitud de enseñanza de la educación física, del que deberán estar provistas las personas encargadas de tal enseñanza, ya sea en los establecimientos de enseñanza primaria y secundaria, como en cursos y obras postescolares y en los establecimientos, asociaciones, etc., previstos en el art. 6.º

Estos diplomas y certificados deberán ser ratificados cada cinco años

en las condiciones determinadas por un reglamento de Administración pública.

Art. 15. Se ha creado un Consejo superior de educación física que tiene por objeto centralizar los trabajos de estudios ejecutados por los órganos técnicos, los documentos de procedencia extranjera, de coordinar todos los elementos adecuados para la fijación de un método de traducirlo y vulgarizarlo en forma de reglamentos.

Un reglamento de Administración pública determinará las reglas relativas á la constitución y funcionamiento del Consejo superior de educación física y el modo de nombrar sus miembros.

Art. 16. En caso de un accidente sobrevenido en el curso de las sesiones de educación física, dadas bajo la dirección ó vigilancia de los maestros de enseñanza pública ó de los instructores militares, la responsabilidad del Estado queda sustituida por la de los maestros é instructores, en las condiciones reglamentadas en el párrafo último del art. 1.384 del Código civil y en la ley del 20 de julio de 1895.

La responsabilidad es del Estado; pero el Estado puede presentar recurso contra el maestro ó instructor á quien se creyera culpable del accidente.

#### CAPITULO IV

Art. 27. La preparación de los maestros de todos los grados que se destinan á la enseñanza de la educación física está asegurada:

1.º Por una escuela superior de enseñanza de la educación física, en donde son instruidos: a) Los profesores especiales de los dos sexos destinados á dar enseñanza de educación física en las escuelas normales de instructores é instructoras, en los establecimientos de jóvenes, de los dos sexos, de la enseñanza secundaria; b) Los instructores militares de instrucción física destinados á dar enseñanza en los Centros regionales de educación física y en la escuela de Marina, y á dirigir los servicios regionales de instrucción física, en vista de la instrucción en los cuerpos del Ejército.

2.º Por la organización en las escuelas normales de instructores é instructoras de cursos teóricos y prácticos, permitiendo á los alumnos obtener al fin del curso un certificado de aptitud de la enseñanza de la educación física.

Al salir de la escuela superior de educación física, se librará á los alumnos que hayan seguido de un

modo regular los cursos y hayan aprobado en los exámenes teóricos y prácticos á que se les someta, un diploma superior de dicha escuela. El certificado de aptitud de la enseñanza de la gimnasia (grado superior) obtenido antes de la promulgación de la presente ley, será considerado como equivalente al diploma superior.

La Escuela Superior de Enseñanza de la Educación Física es creada en Joinville por transformación de la Escuela Normal de Gimnasia y de Esgrima.

Art. 29. Las sociedades y asociaciones calificadas para la educación física y preparación militar podrán asegurar con título facultativo la educación física y la enseñanza postmilitar de los hombres que hayan cumplido su servicio militar.

Aquellas, que serán aprobadas por el ministerio, recibirán las subvenciones y el apoyo, tanto científico como moral, necesarios al cumplimiento de su misión.

Art. 32. La presente ley es aplicable también á Argelia y á las colonias.

Vienen á continuación las disposiciones referentes á los principios que han de regir el entrenamiento físico.

Principio A. El entrenamiento y la elección de los ejercicios dependerá del juicio clínico que forme el médico especializado en este orden de conocimientos.

B. Clasificación de los reclutas á la llegada, según su estado fisiológico.

Al incorporarse, los reclutas estarán clasificados por el médico en tres categorías:

1.ª Sujetos normales.

2.ª Sujetos débiles.

3.ª Sujetos que necesitan re-educación.

C. Período de las cuatro primeras semanas.

En cada unidad, los normales están sometidos á un ligero entrenamiento: ejercicios de agilidad respiratorios, educativos, aplicaciones simples, pequeños y grandes juegos.

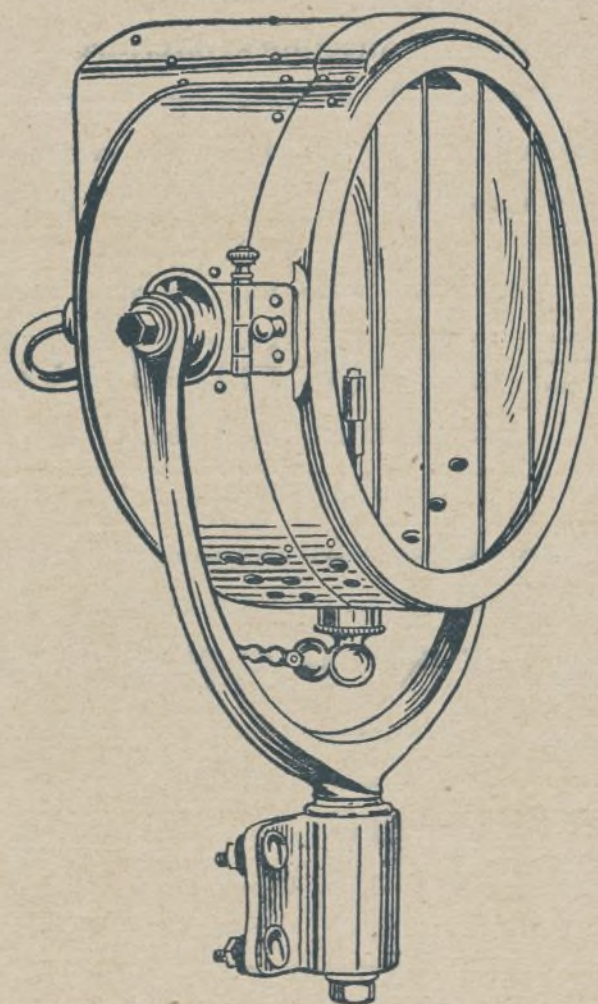
La educación física de los individuos débiles no comprende en este período más que ejercicios respiratorios, educativos y pequeños juegos.


Durante este período de aclimatación, y, sobre todo, durante las semanas de vacunaciones diversas, el reposo prescrito debe ser formalmente respetado, lo mismo que toda fatiga inútil proscrita.

D. Ejecución de las pruebas tipos. Clasificación de los reclutas según su valor físico.



FAROS Y PROYECTORES  
**Tarrida y "Omnia"**



Stock importante  
en almacén 

**E. TARRIDA**

Claudio Coello, 50

M A D R I D



# 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 ómnibus

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

(Disponible)

### 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



Las pruebas tipos, teniendo por objeto determinar el valor físico de sujetos normales, serán ejecutadas durante la quinta semana que sigue á la incorporación.

Los individuos débiles no pueden ser admitidos á la ejecución de ellos sin una autorización previa del médico.

La ejecución de las pruebas tipos es estrictamente individual, quedando suprimido todo espíritu de concurso.

No podrá ser considerado fuerte sino aquel que, después de la ejecución de tales ejercicios, quede en un estado fisiológico completamente normal. A este efecto, el médico examinará atentamente el estado físico del sujeto inmediatamente después de las pruebas.

**E. Educación física á partir de la quinta semana.**

Terminadas las pruebas tipos, los soldados serán entrenados por categorías.

Los ejercicios físicos correspondientes á cada categoría son los siguientes:

**Grupo de débiles.**—Ejercicios respiratorios y de agilidad, educativos, aplicaciones simples, pequeños y grandes juegos.

**Grupo de medianos.**—Ejercicios respiratorios y de agilidad, aplicaciones, pequeños y grandes juegos, juegos deportivos.

**Grupo de fuertes.**—Los mismos ejercicios, más los deportes en gran escala.

El entrenamiento de las tres categorías debe ser lento, progresivo y continuo.

**K. Reeducación.** Los sujetos reeducables serán seleccionados y clasificados por el médico.

Una ley que comprenda:

La obligación de las prácticas de cultura física, y extensiva á todos los individuos de todas las edades y sexos; la adecuación del ejercicio físico, según el estado fisiológico del individuo; que no descuide las finalidades funcionales estéticas y prácticas; que asegure la educación física, protegiendo moral y económicamente á los profesores y sociedades; que cree un órgano de dirección intelectual la Escuela Central de Educación Física, bajo la autoridad médica y pedagógica, que los métodos que prescribe siguen un criterio netamente funcional; no puede, en el estado actual de los conocimientos y de las necesidades, ni ser más científico ni más práctico.

DR. FRANCISCO BARTRINA

Profesor de Mecanoterapia del Hospital Clínico de la Facultad de Medicina de Madrid.

#### UNA CAUSA OLVIDADA (1)

### Aeroplano de los deportistas

Si mal no recordamos, fué una Sociedad de Palma de Mallorca, el «Veloz Sport Balear», quien tuvo esta iniciativa simpática comunicándosela á nuestro querido compañero Sr. Ruiz Ferry, y que éste se apresuró á amparar con su prestigio de maestro y decano en estas lides deportivas.

La pluma autorizada de Ferry lanzó la idea á los cuatro vientos, desde las columnas de *El Sol*, pidiendo el concurso de las Sociedades deportivas y el de los plumíferos que nos ocupamos de estas cosas de deportes. Y si de los últimos fuimos pocos los que acudimos al llamamiento, de las primeras el silencio fué casi más unánime, y la inactividad ante la idea unánime también.

¿Causas? No las sabemos. Mejor dicho, no queremos imaginarlas, porque lo noble de la iniciativa se mancharía con tal comportamiento ruin. El «más no eres tú» y otras inconfesables rivalidades parece que darán al traste con la feliz iniciativa del «Veloz Sport Balear», ahogándola entre el conjunto desatado de los egoísmos imperantes.

Pocas, muy pocas, entidades deportivas han respondido hasta ahora. Tan sólo los cuatro *clubs* Reales: el «Real Aero Club», el «Real Automóvil», el «Real Moto Club» y el «Real Moto Club de Cataluña», mandaron donativos, y el «Club de Natación Atlético», el único que organizó un festival, dedicando su producto á la suscripción en pro del aeroplano de los deportistas. Algunas empresas industriales, como la «Sociedad de Industrias Babel y Nervión», «Desmarais Hermanos» y «Deutsch y Compañía», también han contribuido para lo mismo, y escasos, muy contados, los escritores que pusimos nuestra pluma al servicio de esta buena causa, digna de mejor suerte.

Ante el general y unánime estremecimiento nacional en beneficio de

nuestros compatriotas que luchan en el Rif, no creemos que sea un galardón para las agrupaciones deportivas el ser las únicas en permanecer al margen de este impulso que parece despertar á la raza. Es que, por egoísmo, el santo y honrado egoísmo, conviene á la clase deportiva el que se vea por todos que, dentro del modesto ambiente en que el deporte se desenvuelve, nos afanamos por contribuir, dentro de la medida de nuestras fuerzas, con el granito de arena, no por modesto é insignificante menos digno de loa y enaltecimiento.

Clamamos contra la indiferencia existente para el deporte y la educación física en esferas oficiales. Nos duele el alejamiento de gran parte de la opinión en estas modernas luchas del músculo, que tanto significan hoy día en la vida de las naciones. Todo eso es verdad y nos quejamos con justicia. Pero también hemos de reconocer que hemos desdeñado todo contacto, encastillándonos en nuestra aparente superioridad moral, camino que no es muy adecuado para obtener la ayuda que nos es precisa para el desarrollo y esplendor del deporte. Oportunidad tenemos ahora para con nuestra conducta hacer que todas las miradas converjan en nosotros.

A todos los que significan y pueden algo en el deporte patrio van dirigidas estas líneas. Esperamos la pronta organización de festivales para que el aeroplano ó aeroplanos de los deportistas pase de esperanza á ser realidad. Y aquí, en Madrid, donde el aeroplano que llevase el nombre de la Corte á las duras tierras mogrebina no levantó su vuelo, bien aherrado en tierra por la difusión de las obras necesitadas del óbolo madrileño, es más necesario que se lleve á cabo la idea propuesta.

El requerimiento va para todos los que no contribuyeron aún. *Clubs* ciclistas, Federación de deportes de defensa, salas de armas, agrupacio-

(1) De *Eco de Sports*, de Madrid.



nes deportistas de todas clases, Sociedad de carreras de caballos y Clubs de futbol. A estos últimos de manera especial, porque son los

que arrastran gran cantidad de público. Y esperamos confiadamente un feliz resultado, á menos que estiméis haber cumplido ya con aquel partido

benéfico, de infausta memoria, en el que todos pusisteis vuestras manos para hacerlo fracasar.

ALFONSO R. KUNTZ



## H I P I C A



### El desastre de la Cría Caballar <sup>(1)</sup>

Desde el desastre de Annual á la fecha han sido librados para la Cría Caballar y Remonta créditos por treinta millones de pesetas. Ello significa que á pesar de todo el aparato oficial y burocrático que la nación sostiene y que le cuesta, aproximadamente, unos diez millones de pesetas anuales, á pesar de todo eso, nuestro Ejército no tiene ganado, y los regimientos de Caballería y de Artillería no tienen, ni con mucho, remontados todos sus efectivos.

Ello no deja de ser uno de tantos casos que se han evidenciado con motivo de la dolorosa derrota, y que podrían hacernos decir, parodiando la frase del entonces ministro de la Guerra, que la Dirección de la Cría Caballar y Remonta se había también derrumbado con estrépito.

El único agradecimiento que la nación, y sobre todo los ganaderos, pueden guardar al organismo que dirige la industria hípica desde el ministerio de la Guerra, es haber convertido en fundamentalmente tributaria del extranjero la producción del caballo, y haber desnacionalizado esta que pudo haber sido una de las industrias más típicas españolas.

En caballo de silla no tenemos más que el patrón del pura sangre árabe, inglés ó angloárabe, para producir el caballo de Caballería. En caballo de tiro, después de haber naufragado el percherón, que tantos años y dinero costó al Estado, y que comenzaba en algunas regiones—Aragón—á establecer un cierto fundamento del que poder extraer una cría floreciente, nos dedicamos con ahin-

co al bretón, tal vez más apropiado, pero que nos convierte en esclavos de Francia, como lo han demostrado los años de la guerra. Y el delirio por el bretón llega al extremo de que se envían sementales bretones incluso á Andalucía, depósito de Córdoba, y hacen la monta, que sepamos, en la provincia de Jaén, contraviniendo con ello, no sólo los acuerdos de la Junta Superior del Fomento hípico, sino los más esenciales dictados que aconsejan producir sólo en esa región caballo fino.

Se refleja todavía más el desconcierto hípico de España—todavía no ha dicho la Dirección general, que nosotros sepamos, cuál es el modelo de caballo que necesita, para que los criadores lo produzcan—en la producción mular, combatida á sangre y fuego, y la única floreciente, y que en estos momentos, en que las Comisiones de compra recorren los mercados productores, encuentran suficientemente abastecida de ella. No sucede lo mismo con los caballos, cada día más reducidos, á pesar de todas las medidas y Juntas, y de los que no se encuentran ya ni buenos ni malos, porque el criador se aleja cada día más de esa producción.

En una de las últimas sesiones del Senado, el marqués de la Hermita declaraba que de los diez millones anuales que se dedican á cría caballar, lo menos cinco se despilfarran, y el hecho doloroso, pero cierto, es que, á pesar del esfuerzo económico de la nación, no sólo no hay caballos, sino que ni se adivina un plan racional de reconstitución hípica que pudiera entreabrir el horizonte. Es más, tan abandonadas están las cuestiones de cría caballar, que en algunas regiones, como Aragón,

este año no se han abierto siquiera las paradas, porque la durina está haciendo estragos en la población equina.

Todavía estima el organismo hípico del ministerio de la Guerra que sus funciones son acaso limitadas, y pretende ahogar cada vez más con su artificiosa organización la producción caballar, por cuanto no hace mucho que redactó un famoso proyecto de reglamentación de paradas de sementales, que levantó tal clamor de oposición, que, seguramente, hubo de enterrarlo.

La inutilidad flagrante de ese organismo la denuncia, por otra parte, la organización provincial que tiene por medio de sus delegados—antes comandantes, y creemos que ahora tenientes caroneles—, cuyo principal papel es hacer la estadística del ganado equipo de la nación, estadística inútil y formularia, que ni ha reflejado las enormes bajas sufridas por la nación durante la guerra europea, ni ha reflejado nunca el efectivo total, por cuanto la Inspección Pecuaria del ministerio de Fomento, en estadística documentada recientemente publicada, acusa la existencia de unas 400.000 cabezas caballares y unas 500.000 mulares más que la famosa estadística de Guerra.

Es España, seguramente, una de las naciones que gastan más dinero en Cría Caballar, oficialmente, en cuanto á papel del Estado en la cuestión, y es, también seguramente, de las que peor organizado tienen el servicio.

Ello es doloroso; pero será preciso tenerlo muy presente en la no menos dolorosa hora de las liquidaciones.

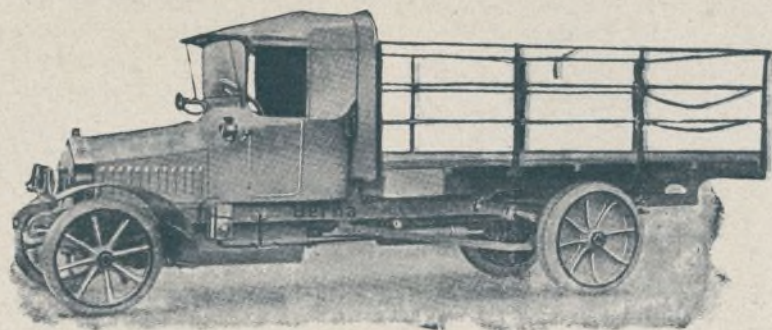
RAFAEL CASTEJÓN

Catedrático de la Escuela de Córdoba

(1) De El Sol.



# Camiones BERNAL



ENTREGA INMEDIATA

REPRESENTACION GENERAL EXCLUSIVA:

**Gonzalo R. Peñalver**

P.º de la Castellana, 6 d.º

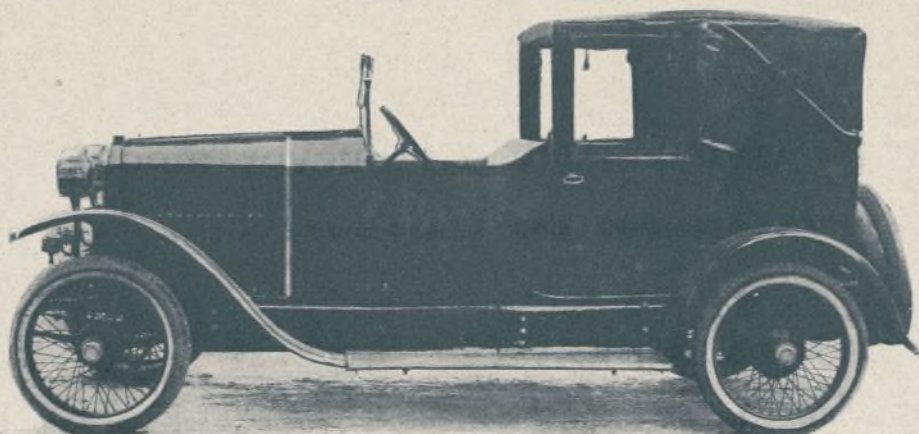
Calle de Génova, No. 11

☛ ☛ Teléfono J. 444 ☛ ☛

Teléfono S - 607 MADRID

FABRICA

NACIONAL



## Automóviles ESPAÑA

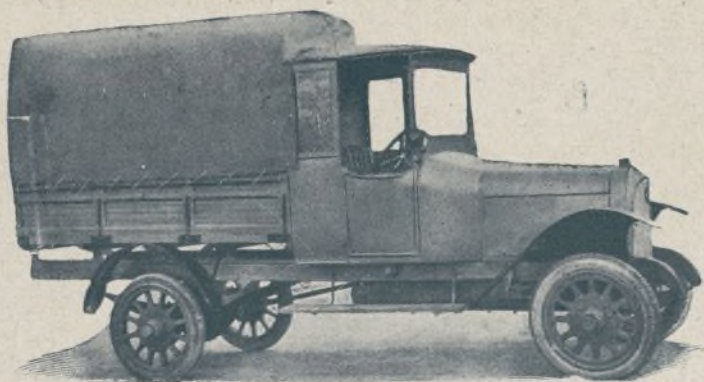
**F. BATLLÓ, S. en C.**

OFICINAS Y TALLERES:

**San Andrés 430 (S. A.)**

**BARCELONA**





Camioneta  
**ELIZALDE**

1 1/2 TONELADA  
DE CARGA ÚTIL

CONCESIONARIO: **UREÑA**  
Prim, 1 MADRID

**Automóviles "Minerva"**



Entrega normalmente los nuevos modelos 1921

FABRICADOS ESPECIALMENTE PARA LA

**SOCIEDAD ESPAÑOLA  
DE AUTOMÓVILES MINERVA**

Castelló, 41  
MADRID

**MOTO-NAFTA**



La mejor esencia para  
automóviles.

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

**ACEITE**



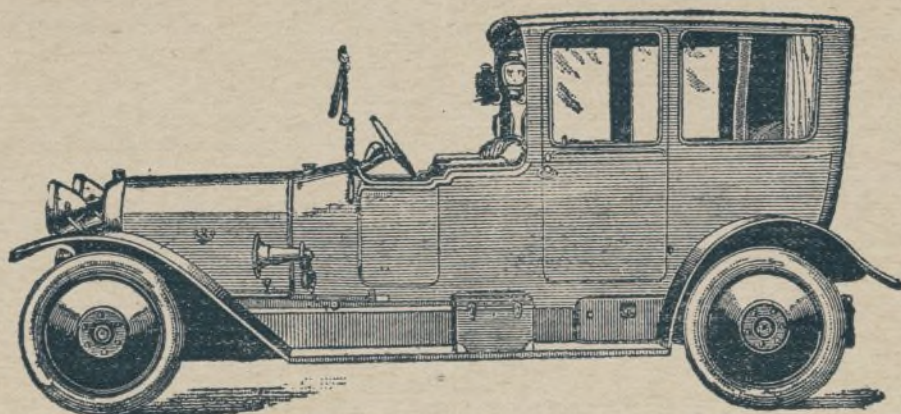
**JÚPITER**

Inalterable à todas las temperaturas



AUTOMÓVILES

# Chenard & Walcker



ENTREGA INMEDIATA

Representante general para España:

**Julián Olave**

Jorge Juan, 15

M A D R I D

## HIJOS DE LABOURDETTE

CONSTRUCCIÓN  
Y REPARACIÓN DE CARROCERÍAS

VENTA  
DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES

Miguel Angel, 31

MADRID

Teléfono J - 723



**Alfonso**  
FOTÓGRAFO

Fuencarral, núm. 6  
Teléfono 2869-Madrid

Fábrica de radiadores de todas clases

**RICARDO COROMINAS**

Proveedor efectivo de la Real Casa

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



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

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

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

¿Quieren ustedes reducir los gastos de imprenta? ¿Quieren ustedes economizar la mano de obra? ¿Quieren ustedes obtener el mayor rendimiento de sus trabajos? ¿Quieren ustedes aumentar la cifra de negocios por un medio de poco costo?

IMPRIMAN USTEDES MISMOS  
con el

**„ROTARY“**

*A. Gestetner*

El cual les permitirá reproducir inmediatamente, y sin depender de nadie, toda clase de escritos de máquina de escribir ó de mano, tales como:

FORMULARIOS DE DESPACHO Ó DE FÁBRICA - CUADROS - PLANOS - TARIFAS - CARTAS - PRESUPUESTOS - PÓLIZAS - NOTAS DE SERVICIOS  
MENUS - CROQUIS - COPIAS - CIRCULARES - FORMULARIOS - CONTRATOS - REGISTROS - NOTAS DE HOTEL - ETC.

**NINGUNA CLASE DE LIMPIEZA ni DIEZ AÑOS DE GARANTÍA**  
Pidan los informes que deseen, absolutamente gratuitos

BARCELONA:  
Pasaje de la Paz, 8

**ARNOLD GESTETNER**

MADRID:  
Postas, núms. 11 y 13

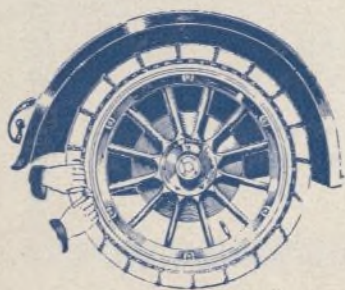




**¡Cuatro gotas!...**

**Pues hay que poner las  
Cadenas antipa-  
tinantes WEED**

**Mi seguridad y la de los  
transeuntes así lo requieren**



**VILLAMIL**

Calle de Alcalá, 62

Teléfono S - 586

Ayuntamiento de Madrid



**50** años de experiencia  
**25,000** neumáticos y macizos fabricados cada día  
**25,000** obreros empleados  
**175,000** kilogramos de caucho utilizados por día  
**650,000** metros cuadrados de superficie de fábricas.




 TRADE MARK

# 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

Talleres tipográficos STAMPA - Villalar, 10 - MADRID

Ayuntamiento de Madrid