

AUTO-MOTO

REVISTA TÉCNICA MENSUAL

ÓRGANO OFICIAL DEL

REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA

y

REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA



BIBLIOTECA
MUNICIPAL
MADRID

Año VIII

Febrero 1926

NÚM. 89



MOTOR LUBRICANTS

Los mejores para toda clase de motores
de explosión y aplicaciones mecánicas.

¡ NO ENGRASAN LAS BUJÍAS ! : : ¡ NO DEJAN RESIDUOS !

Únicos recomendados y
adoptados por la casa

ROLLS-ROYCE

Cubre-ballestas engrasadores
"C. de S."



Engrasan las ballestas, evitan ruidos y roturas
y proporcionan una excelente suspensión al coche

Agente exclusivo en Cataluña y Baleares

S. DE UGARTE

CALLE PROVENZA, 292
BARCELONA

TRANSPORTES GONZALEZ

CONCESIONARIOS DE "CORREOS MARÍTIMOS"

OFICINAS: GRAN VÍA LAYETANA, 4; TELÉFONO 4939-A
GARAGES: ROGER DE FLOR, 83 - BARCELONA

CAMIONES CERRADOS para transportar hasta seis toneladas, para embarques, facturaciones, cargas y estibas

CAMIONES VOLQUETES (descarga automática), para tierras, piedra, carbón, etc.

CAMIONETAS "LANCIA" para reparto, por abonos mensuales, por días y horas, llevando el anuncio del abonado en su exterior

ESTABLECIMIENTO Y ORGANIZACIÓN DE LÍNEAS DE ÓMIBUS PARA VIAJEROS EN PROVINCIAS



Sociedad Española del Acumulador TUDOR

SECCIÓN TRANSPORTABLES

BARCELONA: BALMES, 129

BILBAO: GARDOQUI, NÚM. 3

SEVILLA: ALONSO EL SABIO, 12

MADRID: ALMAGRO, 16 y 18

VIGO: POLICARPO SANZ, NÚM. 22

VALENCIA: PIZARRO, NÚM. 31

AUTO-MOTO

REVISTA TÉCNICA MENSUAL

ORGANO OFICIAL DEL

REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA Y REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

Redacción y Administración
Lauria, 28 : Telef. 941-SP.
::: BARCELONA :::

DIRECTOR
Pablo Nicolau
INGENIERO



AÑO VIII :: NÚM. 89

: FEBRERO DE 1926 :

SUMARIO : Real Automóvil Club de Cataluña : Junta general ordinaria. — Real Moto-Club de Cataluña : Memoria. — Circuito Nacional de firmas especiales. — Real Moto Club de Cataluña : Prueba en cuesta Montserrat. — Sección Oficial

Real Automóvil Club de Cataluña

Junta general ordinaria (Conclusión)

Habiendo sido dictada una disposición ordenando que al cruzarse los automóviles en la carretera extinguieran sus faros y dejaran tan sólo las luces de ciudad, y considerando que era una medida equivocada que podía ser causa de mayor número de accidentes de los que pretendía evitar, nos dirigimos en instancia al señor Subsecretario de Fomento haciendo las consideraciones pertinentes y presentando el ejemplo de lo que ocurre en las naciones en que es más intenso el movimiento automovilista que en España, pues si bien en Francia se ha establecido en el Código de las Carreteras que las luces no deben ser deslumbrantes, se dispone que se lleve por lo menos un foco luminoso que alumbré el camino a una distancia de 100 metros; en cambio en Italia y en Inglaterra no hay nada dispuesto en este sentido, y en esta última nación una Asociación tan importante como el Real Automóvil Club publicó un acuerdo de su Comité Directivo aconsejando que se abandonara la equivocada práctica de apagar las luces en los cruces, por ser muy expuesto a accidentes.

A pesar de nuestra instancia, no se ha modificado la disposición ni se nos ha dado contestación.

Acercándose la fecha en que debían quedar suprimidas las llantas estrechas de los vehículos de tracción animal, nos dirigimos al mismo señor Subsecretario de Fomento pidiendo que no se concedieran nuevas prórrogas, y no sólo no

hemos recibido contestación a ella, sino que se ha concedido un nuevo plazo de tres años en que se autoriza el uso de llantas más estrechas que las reglamentarias y que continuarán destruyendo las carreteras. La única modificación que existe es que se hace pagar un arbitrio, que es creciente cada año para los carros que las empleen.

Como ha sido nombrada una Comisión para redactar un nuevo Reglamento de Policía y conservación de carreteras, hemos de procurar que en él sean corregidas estas disposiciones equivocadas, por lo que nos acercaremos al digno Jefe de Obras Públicas de esta provincia que forma parte de ella para exponerle nuestro punto de vista.

La situación en nuestra ciudad ha mejorado algo en cuanto a las denuncias innumerables de que eran objeto los automovilistas, y sobre todo se ha logrado que éstas sean comunicadas en un plazo razonable.

También está en trámite de redacción una Ordenación de Circulación Municipal en la que intervendrá una Comisión de la que formamos parte, y ha sido dictado recientemente un bando fijando normas para la circulación en general, en el que se señala para los automóviles la velocidad máxima de 25 kilómetros, que ya constituye una mejora.

Vida de la Asociación. — Ha sido mayor que el año anterior el número de socios, puesto que

no sólo han sido cubiertas bajas ocurridas unas por fallecimiento y otras voluntarias, sino que el total de socios existentes ha aumentado de una manera muy halagadora. El día 31 de diciembre existían 744 socios de número contra 698 en igual fecha del año pasado y 155 socios corresponsales contra 130 del año anterior.

Fué repartida, como anunciábamos, la segunda serie de tarjetas itinerarios; en la actualidad se está repartiendo la tercera y existe una cuarta en preparación, en la que se incluirán algunos itinerarios por el Mediodía de Francia. Ha sido muy grande el número de automovilistas que se han dirigido al extranjero durante todo el año, habiendo alcanzado, como es muy natural, su mayor intensidad este movimiento durante los meses de verano.

El número de permisos de circulación internacional que se han expedido ha alcanzado la importante cifra de 741, habiendo sido casi todos ellos facilitados a las veinticuatro horas de su petición.

Consecuentes con nuestro propósito de proporcionar toda clase de facilidades a nuestros asociados, hemos procurado los medios para evitarles dificultades al atravesar las fronteras y han sido en gran número los que han aprovechado la combinación lograda, que además de producir aquella ventaja tiene la de resultar muy económica.

Han sido muchas las pérdidas sufridas a causa del fallecimiento de varios dignos socios, a los que dedicamos en esta ocasión un piadoso recuerdo.

Durante el año han fallecido los señores don Ramón Batlló, don José Daura, don Arturo Elizalde, don Miguel Fargas, don Marcelino Jorba, don Pedro Larrañaga, don José Muntadas, don Carlos Zeigler, don Francisco Prats y doña Ramona Soler.

Ya terminado el ejercicio, hemos experimen-

tado la pérdida del que había venido formando parte de esta Junta Directiva durante muchos años, en la que había ocupado varias veces el cargo de Vicepresidente don José Almirall y Trius, que con su entusiasmo deportivo y su clara inteligencia había prestado muy apreciables servicios a nuestra Asociación. Dejó de existir el día 7 del corriente. Descanse en paz.

Situación económica. — A continuación van a leerse los estados que a la misma se refieren, y por ellos podréis apreciar cuál es la de nuestra Sociedad.

Ante el temor de que las cantidades que fueron adelantadas al Municipio de La Canonja para la compra de terrenos al objeto de ser cedidos para la construcción del circuito de carreras proyectado cerca de Tarragona (hoy abandonado) no puedan ser recobradas, y que por un fallo desfavorable del pleito sobre el impuesto de inquilinato de que antes os hemos hablado no nos fuesen devueltas las cantidades dejadas en depósito y aún quizá nos fuesen pedidas en mayor cuantía, hemos dejado en consignación (bajo el título de fondos de reserva) una parte de los sobrantes de este año. Las dos cantidades de que hacemos referencia figuran englobadas en la rúbrica valores pendientes.

Figura en el activo de la Sociedad una partida de 15000 bajo el título de Autódromo de Terramar, que es la que corresponde a los seis primeros meses del ejercicio de 1926 de las pesetas 30000 que fueron entregadas para hacer el ensayo de rehabilitación de aquella pista por un período de un año. Dicha cantidad será liquidada, si el resultado del ensayo lo hiciese preciso, con parte de la sección del presupuesto social destinada a manifestaciones deportivas.

Hechas estas salvedades, el activo líquido de la Sociedad ha experimentado durante el año un aumento de pesetas 4404,04.

Estado de ingresos y gastos del Real Automóvil Club de Cataluña durante el año 1925

Ingresos

	Pesetas
Por cuotas de señores socios	91 750,00
» ingresos por derechos entrada	6 450,00
» cobrado por intereses de valores.	3 827,20
» venta de billetes kilométricos.	2 992,00
» talonarios de bencina C. Moll.	62 233,50
» venta de gallardetes y mapas en tela.	492,00
» » valores	500,28
» cobrado a cuenta valores Banco Barcelona e intereses.	479,20
» » de saldos deudores de 1924	5 556,15
» » por cuenta Touring Club Suizo.....	4 612,80
	<u>178 893,13</u>

Gastos

	Pesetas
Por alquiler	12 000,00
» personal y aguinaldos.	25 776,00
» gastos de Secretaría	3 387,05
» » generales diversos.	5 387,65
» » Biblioteca y subscripciones.	2 292,80
» » alumbrado y teléfono.	1 612,85
» supresión de badenes.	1 064,00
» información carreteras	1 305,80
» mapas y tarjetas itinerario.	2 117,00
» premios a Entidades deportivas y gastos menores.	4 472,00
» gastos de viaje.	1 800,00
» » Delegación en Madrid.	2 000,00
» coste publicación AUTO-MOTO.	5 034,95
» arrendamiento Autódromo Nacional.	30 000,00
» subvención Puente sobre Fluvía	1 000,00
» compra billetes kilométricos.	3 300,00
» » astas para gallardetes.	75,00
» satisfecho por bencina a C. Moll.	64 431,55
» pagado a Touring Club Suizo.	4 767,25
Diferencia sobrante.	7 069,23
	<u>178 893,13</u>

Balance-inventario del Real Automóvil-Club de Cataluña en 31 diciembre de 1925

Activo

Valores en cartera :	
Por los existentes al tipo de cotización en 31 de diciembre de 1925.	79 015,25
Banco Comercial de Barcelona : por saldo de cuenta corriente.	1 814,53
Banco de España : por saldo de cuenta corriente.	20 000,00
Caja : existencia en efectivo	15 024,54
Billetes kilométricos : por valor de 1 245 existentes a pesetas 55 por 100.	684,75
Gallardetes : por valor de 40 existentes	315,00
Cuotas pendientes de cobro : por las que quedan en esta fecha	1 470,00
Valores pendientes : por cantidades pendientes de liquidación	7 765,00
Autódromo de Terramar : por arrendamiento adelantado de 1/1/926 a 30/6/926	15 000,00
Mobiliario : por valor en 1.º enero 1925	Pesetas 15 000
» por depreciación calculada	» 3 000
Touring Club Suizo : por saldo deudor de esta cuenta.	12 000,00
	154,45
	<u>153 324,52</u>

Pasivo

Cuentas corrientes : Por saldo acreedor de esta cuenta.	175,00
Talonarios de bencina C. Moll y por los cobrados por su cuenta.	10 130,50
Fondo de reserva : Por cantidad destinada a posibles depreciaciones.	9 000,00
Capital : por el del Real Automóvil Club de Cataluña	133 938,02
	<u>153 243,52</u>

S. E. u O.

Barcelona 31 diciembre 1925

El Vocal Tesorero

R. Puigmartí



Real Moto - Club de Catalunya

Memoria

Volguts consocis :

Com cada any, anem a donar-vos compte de la tasca esportiva del nostre Club, portada a cap per aquesta Junta Directiva que vareu elegir per representar-vos en el finit exercici de 1925 i amb l'ajuda de tots vosaltres.

Aquest Club, que porta vint-i-u anys d'actuació en el nostre esport i quin historial és ben conegut, sempre ha tingut la norma de seguir el seu camí, fent cada any una varietat de proves que, mercès an ellas, han nascut a casa nostra un bon nombre de motoristes de tota llei, ja que no sols tenim bons corredors, sinó experts conductors, i que un dels millors fonaments són les proves de regularitat, que avui el nostre Club compta amb una bona xifra de mestres de les mateixes.

Els qui ja fa anys que ens arroseguem per aquesta casa, com vulgarment es diu, i que el més gros motiu és la molta estimació que portem al Club, voldríem innocular-la als que ara pugen, perquè pugui continuar aquest amb la ufanesa com fins avui i fer-lo més gran si és possible, per orgull de tots i perquè Catalunya sigui sempre mirall, tan amb matèria d'iniciatives com de bones organitzacions.

Com a bons aimants del nostre esport, veiem amb gust que l'Autòdrom revisqui i que aquest Club, per falta de medis materials (doncs com veureu més endavant necessitem els cabals per les seves no escases organitzacions) no va poder ajudar a les dues entitats germanes que avui amb tan coratge treballen per cons eguir-ho. El nostre Club, sempre que ha tingut ocasió, ha procurat contribuir al seu aixecament, ja amb la nostra Cursa Campionat d'Espanya del maig de 1924, ja amb la que hi ha en projecte per al vinent maig que tenim ja demanat permís per organitzar-hi el Campionat de Catalunya.

Tasca esportiva.—El calendari projectat en el passat exercici s'ha complert amb la seva totalitat, i ha sigut deforça vàlua esportiva, doncs hi hagut tres curses de velocitat :

La prova en costa a Montserrat.

La cursa Internacional a Mataró i

El quilòmetre llençat,

(aquesta última s'han batut una colla de records, alguns d'ells segurament tardaran a ésser batuts) i quatre proves de regularitat :

La del mes de març.

La de Barcelona-València.

La Volta a Catalunya i

La prova per equips,

totes elles força costoses, sobretot la Volta a Catalunya, que va ésser de més de mil quilòmetres i és la primera vegada que en cursa es va a la Vall d'Aran.

Ja veieu, doncs, que el programa executat és fins excessiu, ja que el Club, tal vegada, gasta més del que pot, i per aquest any hem procurat formular un programa que si bé és ben complert, no serà de moltes despeses, i així podrem dedicar-nos a milloras del local social.

El calendari per aquest any és :

21 febrer.	Prova Regularitat
21 març.	Prova en Costa
17 maig.	Campionat de Catalunya
26, 27, 28 i 29 juny	Volta a Catalunya
10 octubre.	Prova Regularitat
28 novembre.	Prova per equips
19 desembre.	Quilòmetre Llençat

Segurament per falta de temps, per haver tingut d'ajornar el quilòmetre llençat no es podrà fer la de regularitat senyalada per la data del 21 de febrer, deixant-la per a millor ocasió.

Campionat del Club.—Al donar-vos compta l'any passat de l'estat del Campionat del Club de 1924, recordareu varen quedar empatats les categories de motos i side-cars, qual desempat tenia que fer-se amb una cursa de velocitat i que per motius de tots coneguts, no va tenir lloc, quedant desert el campionat de motocicletes i adjudicant-se el de side-cars a en Francesc Torres per renúncia del nostre consoci en Vicens Carrión, que no es trobava en condicions.

El finit 1925 han pres part amb el Campionat 81 socis, corresponent la puntuació màxima de cada categoria als seyors :

Ignasi Faura, en motocicleta, amb 47 punts.

Fem remarcar que el dèficit més gros ha sigut el de la Cursa del Circuit de Llevant, doncs aquest importa pessetes 5 282,70, estant ademés pendent de cobro la subvenció de l'Ajuntament de Mataró, que són pessetes 5 000 i altres petites partides que importen unes 600 pessetes que per aquest motiu, mentre es fan efectives les esmentades quantitats, ha sigut necessari vendre part dels valors del fons de reserva per atendre el pagament dels premis d'aquesta Cursa.

Barcelona i gener, 1926.

HABER

							Pesetas	Pesetas
Enero.	1. ^o	Pagado alquiler local P. Tetuán	1. ^{er}	trimestre	....		4 000,00	
Abril.	1. ^o	» » » »	2. ^o	»	....		4 000,00	
Julio.	1. ^o	» » » »	3. ^{er}	»	....		4 000,00	
Octubre.	1. ^o	» » » »	4. ^o	»	....		4 000,00	
Enero.	1. ^o	» » » » c. Cortes	1. ^{er}	»	....		3 300,00	
Abril.	1. ^o	» » » »	2. ^o	»	....		2 500,00	
Julio.	1. ^o	» » » »	3. ^{er}	»	....		2 500,00	
Octubre.	1. ^o	» » » »	4. ^o	»	....		2 500,00	26 800,00
Enero.	31	Gastos generales de este mes					5 000,35	
Febrero.	28	» » » » »					5 619,85	
Marzo.	31	» » » » »					5 191,60	
Abril.	30	» » » » »					5 512,85	
Mayo.	31	» » » » »					6 544,85	
Junio.	30	» » » » »					5 422,80	
Julio.	31	» » » » »					5 130,25	
Agosto.	31	» » » » »					5 511,60	
Septiembre. .	30	» » » » »					5 465,75	
Octubre.	31	» » » » »					5 658,15	
Noviembre. .	30	» » » » »					5 940,65	
Diciembre. .	31	» » » » »					6 794,15	67 792,85
Diciembre. .	31	Pagado al Real Automóvil Club de Cataluña, déficit publicación AUTO-MOTO hasta el número 79. .					4 266,55	
Junio.	30	Pagado a don L. Hereter 650 ejemplares n. ^o 80. .					325,00	
Agosto.	31	» » » » » n. ^o 81. .					325,00	
Septiembre. .	30	» » » » » n. ^o 82. .					325,00	
Noviembre. .	30	» » » » » n. ^o 83. .					325,00	
Diciembre. .	31	» » » » » n. ^o 84. .					325,00	5 891,55
Junio.	30	Pagado déficit Segunda Carrera Montserrat.					106,75	
»	30	» » Prueba Regularidad.					1 184,40	
»	30	» » Prueba Regularidad Barcelona-Valencia					2 253,25	
Septiembre. .	30	» » Sexta Vuelta a Cataluña.					1 959,45	
Diciembre. .	31	» » Décima Prueba de Equipos					440,35	
»	31	» » Carrera Circuito Levante.					5 282,70	
»	31	» » Kilómetro Lanzado.					1 419,40	12 646,30
Saldo existente en Caja.							7 889,50	
								121 020,20

Barcelona 31 de diciembre de 1925.

EL CONTADOR
José R. Carles

EL TESORERO
Andrés Bresca

Los comprobantes en Secretaría a disposición de los señores socios que los soliciten.

Inventario general del Real Moto - Club de Cataluña
formulado en 31 diciembre 1925

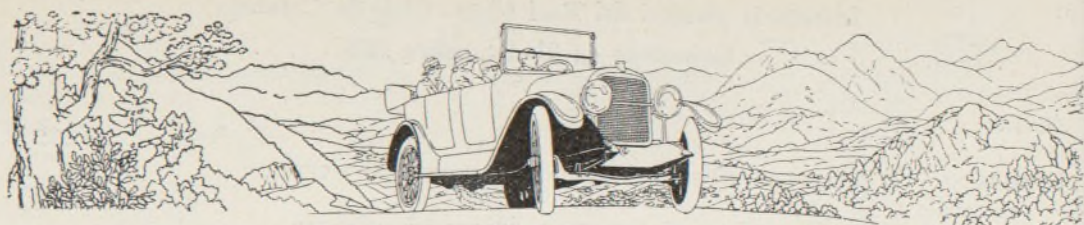
ACTIVO

	Pesetas	Pesetas
MOBILIARIO. Por el existente en las diversas dependencias del Club según se detalla :		
SALA DE JUNTAS. 32 sillones de olivera, una mesa, estufa salamandra con su chimenea.		
SECRETARÍA. Una mesa escritorio, 2 armarios archivos, 2 máquinas de escribir marca Underwood y Remington, un sillón, una estufa eléctrica, dos estufas petróleo, 2 mesitas con sus taburetes.		
BIBLIOTECA. 2 mesitas con sus taburetes, un armario biblioteca, 6 sillones pequeños, una mesa grande, 3 lámparas arañas con 12 bombillas cada una, existentes en Secretaría, Sala de Juntas y Biblioteca, 2 relojes pared, tres roperos, 5 ventiladores eléctricos, un aparato telefónico supletorio instalado en Secretaría y propiedad del Club y lámpara Secretaría, dos botiquines, lavabos, bicmbos, etc., todo junto valorado en el año anterior en pesetas.	4 969,50	
Amortización 20 por 100 año 1925	<u>993,90</u>	3 975,60
ALTILLOS. Por el altillo resguardo motos con un montacargas y demás instalaciones, valorado año anterior en pesetas	13 372,65	
Por el altillo Secretaría, Sala de Juntas, etc., amortización 20 por 100 año 1925.....	<u>2 674,55</u>	10 698,10
UTILES GARAGE. 3 bombas hinchar neumáticos, 12 aparatos extintores Minimax, 3 cricks, 1 bicicleta, cuartos lavabo, cubos, escaleras, etc., etc. valorado año anterior en pesetas.	2 229,35	
Amortización 20 por 100 año 1925	<u>445,85</u>	1 798,50
VARIOS. Letrero entrada Club con una insignia de bronce; aparato y 1 000 metros cordón eléctrico para kilómetro lanzado, un cronógrafo con retrapante, bombo sorteo, bandera, gallardetes, lámparas garage, etcétera, etc., valorado en pesetas.	1 123,20	
Amortización 20 por 100 año 1925.	<u>224,65</u>	898,55
MATERIALES TROFEO ARMANGUÉ. Por el existente en Tarragona, valorado año anterior en pesetas.....	2 713,60	
Amortización 20 por 100 año 1925	<u>542,70</u>	2 170,90
BANCO ESPAÑOL DEL RÍO DE LA PLATA. Saldo existente hoy en nuestra cuenta corriente.		1 985,09
BONOS TESORO. 23 500 pesetas nominales en Bonos Tesoro al cambio de 101,75 pesetas		23 911,25
CAJA. Existencia en efectivo.		7 889,50
Total pesetas.....		<u>53 312,49</u>

Barcelona 31 de diciembre de 1925

EL CONTADOR
José R. Carles

EL TESORERO
Andrés Bresca



Circuito Nacional de firmes especiales

En la *Gaceta* de 10 del corriente ha sido publicado un Real decreto por el que se resuelve segregar de los servicios generales de Obras Públicas un cierto número de secciones de carreteras que se encomiendan a un Patronato autónomo que cuidará de su reparación y conservación, para cuyos fines dispondrá de unas ciertas subvenciones que le permitirán no sólo utilizar firmes especiales, sino también modificar rasantes, rectificar curvas, ensanchar travesías, suprimir pasos a nivel, construir puentes, y, en resumen, hacer todas cuantas obras produzcan un mejoramiento de los caminos.

Como ésta había sido la aspiración constante del Real Automóvil Club de Cataluña, inmediatamente después de publicado se dirigió al excelentísimo señor Ministro de Fomento felicitándole por su feliz iniciativa, pero acompañándole una serie de consideraciones que al pie se transcriben, encaminadas a que sean introducidas ciertas modificaciones en el proyecto, que, a juicio de la Entidad, lo mejorarían.

CONSIDERACIONES SOBRE EL CIRCUITO NACIONAL DE TURISMO QUE ELEVA AL EXCELENTÍSIMO SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO EL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA

Distribución de los circuitos

En abril de 1923 se celebró en Barcelona una Conferencia Nacional de Turismo organizada por la entusiasta Entidad «Atracción de Forasteros» al objeto de estudiar los medios que facilitarían el desarrollo del turismo, y entre las conclusiones acordadas figuraba la de solicitar del Estado la creación de un Circuito Nacional de Turismo, que permitiera a los extranjeros continentales la entrada en España por los dos extremos de la frontera francesa y a los de Ultramar que desembarcaran en Cádiz o Santander su fácil utilización desde estos puntos. Ante el temor de solicitar del Estado un sacrificio demasiado grande, se limitó el circuito a una longitud

de algo más de 3 000 kilómetros y tuvo que quedar forzosamente fuera del mismo, y bastante alejada, toda la región de Galicia y Asturias, o mejor dicho, toda la región Noroeste de España, que tantas bellezas encierra.

Por su forma y constitución, el circuito propuesto podría calificarse de periférico.

Es, pues, motivo de gran satisfacción para esta Sociedad, ver que en el circuito propuesto hoy por el excelentísimo señor Ministro de Fomento, que tiene mucha mayor extensión que el propuesto en aquel Congreso, existe en su parte periférica casi comprendido en su totalidad, el que en aquella fecha se proyectó y que viene aumentado con una sección que abraza toda la región gallega y asturiana, y además por una serie de secciones radiales que unen las costas y fronteras con la capital del reino.

Del proyecto primitivamente solicitado se ha suprimido la sección que unía Lérida con Pamplona pasando por Jaca y Huesca, con lo que resulta que la región aragonesa se halla casi por completo aislada de circuito, puesto que no existen en ella más que los 260 kilómetros de la carretera de Madrid a Francia por la Junquera, que están comprendidos en las provincias de Zaragoza y Huesca.

Teniendo el circuito proyectado por el excelentísimo señor Ministro de Fomento un desarrollo de 6 743 kilómetros, quizá sin grave perjuicio para la Hacienda Pública y desde luego sin necesidad de aumentar el presupuesto total calculado, — puesto que consideramos que en él pueden obtenerse economías, — podrían aumentarse algunas secciones que lo completarían, y al estudiarlo sobre el mapa se podría observar que con él se ha tratado de contribuir al desarrollo de todas las regiones por igual.

Los nuevos sectores a aumentar serían los siguientes:

Lérida a Huesca, Jaca y Canfranc.
Jaca a Pamplona y San Sebastián.
Barcelona a Ribas y Puigcerdá.
Lérida a Balaguer, Tremp y Viella.

Las comunicaciones con Francia por los Pirineos son muy numerosas y todas ellas muy pinto-

rescas, excepción hecha, quizá, de las dos que están comprendidas en el circuito proyectado; y como por esta frontera ha de efectuarse la entrada de todos los turistas que proceden de Europa, considera este Real Automóvil Club de Cataluña que quizá no sería equivocado aumentar el número de carreteras que a ella conduzcan en perfecto estado de conservación, tanto más cuanto todas las anteriormente propuestas atraviesan regiones de España que encierran bellezas naturales muy apreciables.

Además hay otra consideración, y es la de que si se desarrolla y atrae con la ejecución del proyecto, el turismo internacional, la inmensa mayoría del procedente del Centro y Oriente de Europa se dirigirá al través de la región meridional de Francia hacia la entrada por los Pirineos comprendidos entre Bagnères de Luchon y Cerbère.

Firmes a emplear

Opina este Real Automóvil Club de Cataluña que en la elección de firme deben tenerse en cuenta dos principios fundamentales:

- 1.º Huir de todo procedimiento patentado.
- 2.º Procurar por todos los medios que la construcción se efectúe con productos nacionales, eliminando todos aquellos que supongan la importación de materias extranjeras que depauperan la economía nacional.

Todo procedimiento o producto patentado supone la existencia de un privilegio, que a su vez presupone la obtención de un beneficio extraordinario, que al ser logrado sobre trabajos de carácter público satisfechos por el Estado, representa la obtención de un lucro exagerado, con daño para la Hacienda Nacional.

Además debería ser objeto de una investigación concienzuda la validez de las tales patentes, pues por lo general se aplican a mezclas en proporciones variadas — que comúnmente no se fundan en consideración científica alguna — de productos naturales que, según la Ley de Propiedad Industrial, no son patentables, y que una vez mezclados, si llegan a constituir un resultado industrial, es como consecuencia de la utilización de sus propiedades físicas y parece lógico considerar, que si los productos en sí por ser naturales no son patentables, tampoco deben serlo sus propiedades físicas, pues precisamente éstas son las que los hacen utilizables.

Ha sido práctica constante que está de acuerdo con un bien entendido patriotismo, la de acudir a la industria y producción nacional para satisfacer las necesidades de los servicios públicos, siempre que aquéllas han sido capaces de ello.

En el caso a que nos referimos en estas consideraciones, o sea en la preparación de firme sólido, cómodo y duradero para las carreteras

que han de constituir el Circuito Nacional, creemos que la producción nacional es ampliamente suficiente para dejar satisfechas aquellas condiciones.

Hay piedras y basaltos de buenas cualidades para la preparación de gravas y adoquines propios para la construcción de firme de macadam y adoquinados, existen calizas de variadas calidades para la preparación de otras clases de pavimentos, se producen cementos en abundancia para la consolidación de los elementos antes citados, hay alquitranes propios para el riego de los firme a fin de producir su impermeabilización y aglutinado de la superficie, y se puede producir en la escala que se quiera silicato sódico para la construcción del firme especial silicatado.

Una concienzudamente bien estudiada repartición de firme para que fuesen capaces en cada punto de soportar el tráfico de aquella localidad, podría dar un promedio de coste de metro cuadrado de carretera que no creemos excediera de diez a doce pesetas.

Se construye un hormigón mosaico por la Dirección General de los servicios técnicos del Ayuntamiento de Barcelona que tiene seguramente mayor resistencia que el adoquinado y que por tener las juntas recubiertas de cemento no produce polvo ni barro en tanta cantidad como los adoquinados, siendo tan agradable al rodamiento como el asfaltado, sin tener el inconveniente de ser resbaladizo. Es un firme que no llegaría seguramente al precio de veinticinco pesetas el metro cuadrado, pues en los ensayos hechos por el Ayuntamiento de Barcelona no llegan a este precio a pesar de que el de la mano de obra es sin duda en la ciudad española que resulta más elevado, y por consiguiente el ahorro que en ella pueda obtenerse compensará quizá con creces los gastos generales y beneficio industrial de un contratista.

Se construye asimismo en Barcelona el firme que denominan macadam lechado, que consiste en un firme construido con ligeras diferencias como el macadam ordinario y que en vez de recebo se recubre con una lechada de cemento que rellenando los huecos que quedan entre la grava la consolidan, resultando un firme de mucha resistencia que puede soportar tránsito muy pesado y al que para darle un mejor aspecto puede recubrirse con un riego superficial de alquitrán. El precio de coste de una reparación de estos firme previendo un recargo promedio de 750 metros cúbicos por kilómetro con la lechada de cemento y el riego de alquitrán podrá elevarse a ocho y media o nueve pesetas por metro cuadrado.

Los firme de macadam alquitranado que está construyendo la Diputación provincial de Barcelona dan un resultado sumamente satisfac-

torio, quedando las carreteras en una situación muy agradable para la circulación y de gran duración con un ligero cuidado de conservación.

El coste de estas carreteras, con un recargo como el anterior y dos capas de alquitrán, debe resultar aproximadamente al mismo precio que el antes citado.

En la provincia de Navarra la Dirección de Carreteras de aquella Diputación foral ha hecho un ensayo de firme silicatado sobre cuyo resultado no pueden adelantarse apreciaciones, pues sólo lleva de existencia algunos meses, aunque por el momento parece ser satisfactorio, y es de esperar que sea así, pues en Francia en el Departamento de Doubs se están construyendo con este procedimiento más de 200 kilómetros de carreteras departamentales después de una experiencia de dos años. El procedimiento es de muy fácil ejecución, y el único inconveniente es el de tenerse que utilizar calizas de clase inferior, blandas, y éstas podrían ser difíciles de encontrar, o deberían soportar grandes gastos de transportes que las harían inaplicables.

El ensayo hecho en Pamplona, a pesar de haberse efectuado un recargo de cerca de 600 metros cúbicos por kilómetro, resultó a siete pesetas por metro cuadrado.

Con estas cuatro clases de firmes consideramos que podría darse satisfacción a todas las necesidades del tráfico, y haciendo un prudencial repartimiento de todos ellos no nos resultaría un promedio de precio superior al indicado de diez a doce pesetas por metro cuadrado, que sobre la superficie total del circuito proyectado nos representaría una cifra que dejaría un sobrante que podría destinarse a las mejoras complementarias de las carreteras que más adelante trataremos.

Recursos económicos para su ejecución

Dice la nota oficiosa que aparte de la cantidad que figura para firmes especiales en los presupuestos, de las correspondientes a las reparaciones de las vías que pasando a formar parte de los circuitos se segregan de los servicios generales y de las subvenciones de Diputaciones y Ayuntamientos, se percibirá un impuesto de los automovilistas que se regulará a razón de pesetas 300 anuales para aquellos que se hallen sobre los circuitos y otras cantidades inferiores en relación con la mayor proximidad o utilización de los mismos, para los demás.

Este Real Automóvil Club de Cataluña considera que esta participación de los automovilistas podría ser orientada en forma distinta y que resultaría más equitativa.

Hoy día el automovilista se encuentra o puede verse obligado al pago de variados impuestos,

y uno nuevo podría llegar a hacer la carga tan pesada que acarrearía la disminución del número de vehículos, lo cual sería muy de lamentar.

Los impuestos que hoy pueden pesar sobre los automóviles de turismo son los siguientes:

Impuesto sobre carruajes de lujo, que fué cedido a los Ayuntamientos en compensación de la desgravación de los vinos y supresión del impuesto de consumos.

Arbitrio de circulación, que también perciben los Ayuntamientos y que puede alcanzar hasta pesetas 20 por caballo si lo debe satisfacer a un solo municipio, y hasta 25 pesetas si son varios a percibirlo.

Arbitrio sobre circulación por carreteras provinciales autorizado por el Estatuto provincial, en el cual no existe limitación señalada.

Tasas de rodaje y arrastre que, apoyándose en un artículo del Estatuto Municipal, pretenden percibir y perciben los Ayuntamientos, y que a juicio de esta Entidad no son exigibles si hay que atenerse a lo dispuesto en el artículo 51 del Reglamento de Hacienda Municipal.

Además satisfacen indirectamente cantidades variables, según la utilización que de ellos se haga, por derechos arancelarios sobre los neumáticos y sobre la bencina, y que representa este último unos quince céntimos de peseta por litro.

El automóvil que se vea obligado a satisfacerlos todos y que además deba pagar el que se proyecta imponer como consecuencia de la creación de los circuitos, se verá agobiado con un conjunto de impuestos muy superior a los que se pagan en otros países como Inglaterra, en que se paga tan sólo una libra esterlina por caballo; y como Francia, en que no llegan a satisfacerse 50 francos por igual potencia.

Como quiera que una parte de los impuestos de consumos se han restablecido con nombres distintos tales como arbitrios sobre bebidas alcohólicas, sobre consumo de carnes, derechos de inspección, etc., etc., y que por el Estatuto Municipal han sido autorizados los Ayuntamientos para crear arbitrios e impuestos, sobre obras nuevas, plus valua, inquilinatos, alcantarillados, etcétera, etc., y habiéndose autorizado asimismo numerosos impuestos a favor de las Diputaciones provinciales por el Estatuto Provincial, considera este Real Automóvil Club de Cataluña que la solución más conveniente sería segregarse de Ayuntamientos y Diputaciones todos en absoluto los arbitrios, impuestos y derechos, o tasas hoy existentes, y convertirlos en un impuesto único que podría ser de pesetas 30 por caballo de vapor, estableciendo una fórmula para su cálculo. Del total de la recaudación de este impuesto único podría destinarse un tanto por ciento para las Diputaciones provinciales para que lo destinaran a la conservación de las carreteras que

tienen a su cargo; otro tanto por ciento para los respectivos Ayuntamientos, y el resto, que para el Estado representaría un ingreso nuevo, podría destinarse al fondo de amortización del presupuesto de construcción de los circuitos proyectados. Tiene esta Asociación el más completo convencimiento de que el ingreso que con esta forma obtendría el Estado sería mucho mayor que con el arbitrio de pesetas 300 que hoy se propone crear.

No quiere dejar pasar esta ocasión el Real Automóvil Club de Cataluña sin hacer pública su opinión de que no considera equitativos ni lógicos los impuestos sobre los automóviles, cuya base de imposición sea la unidad coche, la potencia o el precio; antes por el contrario, cree que la imposición racional para el automóvil sería la que se basara sobre la utilización del mismo, sobre todo si a dicho impuesto se le quiere dar el carácter de remuneración por el desgaste que por su uso sufren los caminos y vías públicas. Dos elementos existen que podrían servir de base para una tributación proporcional al empleo del automóvil: uno es el combustible y otro la llanta de goma, sea maciza o neumática.

Entre estos dos elementos considera que el más lógicamente utilizable es el segundo, aunque en Inglaterra se proyecta crearlo sobre el primero. Las razones en que apoya su opinión, son por lo que se refiere a la no imposición sobre la gasolina, el que ésta es empleada por la industria con otras finalidades y la imposición sería de difícil arreglo, y en cambio las gomas neumáticas o macizas que emplea el automóvil no tienen otra utilización y son muy caracterizadas, por lo que la imposición sobre ellas que representara el impuesto sobre los automóviles, podría percibirse en las mismas fábricas nacionales o en los despachos de Aduanas en las fronteras y puertos. Además, hay otra consideración en pro de que sea sobre las gomas que se aplique el impuesto, y es la de que ciertas maniobras como una frenada brusca, que produce un desperfecto en la carretera, ocasiona al propio tiempo un desgaste en el bandaje y por tanto sería un correctivo automático que se impondría al que efectuara estas maniobras perjudiciales.

No sería muy difícil con las estadísticas de las importaciones y de la producción de las fábricas nacionales, determinar el importe de la tributación que debería imponerse a cada una de las medidas que se utilizan en los coches automóviles.

Mejoras complementarias del circuito

No hay que desconocer que el más principal elemento para atraer excursionistas extranjeros

y fomentar el desarrollo del turismo es el camino en buen estado de conservación.

Pero si el turista, una vez en la carretera, se encuentra bien orientado, ve en ella instalaciones que le presten seguridad y comodidades, y si además encuentra confortable alojamiento, no hay duda alguna que serán alicientes que acelerarán el desarrollo de esta fuente de riqueza para nuestra nación.

Es preciso, pues, que al mismo tiempo que se cuida del arreglo del firme, se trate de la implantación de una serie de mejoras indispensables de que nos ocuparemos someramente.

Señalamiento de carreteras. — Aunque el buen estado de la carretera comprendida en el circuito ya sería una indicación, no es suficiente para orientar bien al turista que por ella circule, y por ello sería necesario establecer las diferentes clases de señales que indicaran el kilometraje de la carretera, los nombres de las poblaciones y distancias a ciudades o a puntos de interés artístico y las señales de peligro.

Los mojones kilométricos y hectométricos pueden ser de piedra y estar situados en el borde de la carretera, si bien los primeros podrían también hacerse en forma de postes de hierro esmaltado o vidriado, con lo que serían más visibles. El coste de una señal de esta clase y de las de peligro constituidas por unos discos de plancha esmaltada sostenidas por un pie derecho de cemento armado puede ser, a lo sumo, de treinta a treinta y cinco pesetas que para los 7 000 kilómetros escasos de longitud del circuito proyectado representa unas 225 000 pesetas.

Las placas señalando distancias y direcciones deben ser de mayores dimensiones y sostenidas por dos pies derechos de cemento armado, por lo que su coste es bastante más elevado, y no extrañaríamos que alcanzara un precio de sesenta pesetas; y como no consideramos que sean necesarios más allá de 4 000 para todo el recorrido, el coste total sería de unas 250 000 pesetas. Parte de este coste podría cobrarse mediante anuncios, que a la vez podrían ser de utilidad para los automovilistas y que debería exigirse que todos ellos fuesen de industrias, instalaciones o productos nacionales, y especialmente relacionados con las necesidades de los viajeros, por lo que deberían ser preferidos los anuncios de hoteles, balnearios, garages, depósitos de gasolina, neumáticos y piezas de recambio, talleres de reparaciones, etc., etc. Un anuncio que podría durar un número de años y cuyo precio podría limitarse al del poste indicador sería seguramente muy solicitado.

Teléfonos. — Combinando con la red de la Compañía Telefónica Nacional de España debería establecerse en todos los puntos en que ello fuera posible y que se hallaran alejados de

poblaciones, estaciones telefónicas que pudieran ser utilizadas por los turistas en caso de avería o accidente.

Para instalar estas estaciones se aprovecharían en primer lugar las casetas de los peones camineros, y allí donde no existieran deberían establecerse instalaciones en los mismos postes de las redes telefónicas.

Muy reducido sería el coste de este servicio, pues no sería necesario que el número de estaciones fuese muy crecido.

Hospederías. — Aunque han mejorado en estos últimos tiempos los servicios de hospedaje y se les ha ido dotando de mayores comodidades y más higiene, y es de creer que este mejoramiento se irá acrecentando rápidamente, sería preciso que se estudiara el medio de que se llegara a un elevado término medio de confort, que quizá pudiera consistir en la concesión de premios a los hoteles que, en un plazo determinado, dotaran a sus establecimientos de un mínimo de comodidades y perfeccionamientos que les podrían ser señalados en un programa preparado por la Comisaría Regia de Turismo, y quizá sería también conveniente que se proveyera la posibilidad de tener que construir en algunos parajes apartados de grandes y medianos centros de poblaciones y que se hallen cerca de lugares de atracción turística, edificios destinados a insta-

lación de hoteles que facilitaran el alojamiento de los automovilistas que a dichos lugares se dirigieran.

Tampoco creemos que tuviera que ser muy grande la cantidad destinada a estos establecimientos.

Pasos a nivel, virajes peligrosos, badenes. — No insistiremos en la conveniencia de que sean suprimidos estos pasos peligrosos y molestos de las carreteras, porque suponemos que en los proyectos parciales de las diferentes secciones del Circuito Nacional se habrá hecho el estudio necesario para su supresión.

Asimismo suponemos que habrán sido previstas las variantes de carreteras para suprimir el paso por el interior de muchas poblaciones que por su estrechez resulta peligroso para los peatones y difícil para los automovilistas.

—
Solamente el buen deseo de que el excelente propósito del excelentísimo señor Ministro de Fomento obtenga el mejor éxito y pueda ser llevado a ejecución con el máximo beneficio para la nación y el mínimo coste para el Estado, nos ha movido a someter a V. E. las consideraciones que anteceden, sin que en ellas pueda verse el menor espíritu de crítica.

Curriculum Vitae



REAL MOTO CLUB DE CATALUÑA

Prueba en cuesta Montserrat

21 de marzo de 1926

REGLAMENTO

El Real Moto-Club de Cataluña organiza para el día 21 de marzo próximo una carrera en la Cuesta de Montserrat, que se correrá bajo los reglamentos de la Real Federación Motociclista Española y de la Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus, con sujeción a las siguientes condiciones :

1.^a La prueba de velocidad en cuesta tendrá lugar en la carretera de Monistrol (Estación) al Monasterio de Montserrat, entre los kilómetros 4 700 y 12 700, dándose la primera salida a las once en punto de la mañana.

2.^a Pueden tomar parte en esta prueba, las motocicletas, sidecars y autociclos de las categorías que a continuación se citan, dividiéndose en dos clases, turismo y libre, de acuerdo con lo que se especifica en la condición 3.^a

Motocicletas. — Prueba libre

Clase A.	Motocicletas hasta	250 c. c. de capacidad cilíndrica total			
Clase B.	»	»	350 c. c. de	»	»
Clase C.	»	»	500 c. c. de	»	»
Clase D.	»	»	1 000 c. c. de	»	»

Motocicletas. — Prueba turismo

Clase E.	Velomotores hasta	150 c. c. de capacidad cilíndrica total			
Clase F.	Motocicletas	»	300 c. c. de	»	»
Clase G.	»	»	350 c. c. de	»	»
Clase H.	»	»	560 c. c. de	»	»
Clase I.	»	»	750 c. c. de	»	»
Clase J.	»	»	1 000 c. c. de	»	»

Motocicletas con sidecars. : Prueba libre

Clase K.	Motocicletas hasta	350 c. c. de capacidad cilíndrica total			
Clase L.	»	»	600 c. c. de	»	»
Clase LL.	»	»	1 000 c. c. de	»	»

Motocicletas con sidecar. — Prueba turismo

Clase M.	Motocicletas hasta	350 c. c. de capacidad cilíndrica total			
Clase N.	»	»	600 c. c. de	»	»
Clase Ñ.	»	»	1 000 c. c. de	»	»

Autociclos. — Prueba libre

Clase H	Autociclos hasta 750 c.c. de capacidad cilíndrica total
Clase G	» desde 750 a 1 100 c.c. de » » »

Autociclos. — Prueba turismo

Clase H	Autociclos hasta 750 c.c. de capacidad cilíndrica total
Clase G	» desde 750 a 1 100 c.c. de » » »

3.^a Los vehículos inscritos en la categoría de turismo deberán ajustarse a uno de los tipos catalogados por las casas constructoras como de turismo, o sean los menos rápidos del catálogo, con la sola excepción de la forma del manillar y escape de los gases que podrá ser libre para el corredor, no admitiéndose tampoco en la categoría turismo inscripciones de vehículos tipo *sport* y obligándose a los que se inscriban en la repetida categoría turismo a presentar, además del catálogo correspondiente, una declaración firmada por el constructor o representante de los vehículos, en la que se haga constar que la motocicleta o autociclo es en todo igual al tipo serie de riguroso turismo y modelo menos rápido de construcción.

Los sidecars acoplados a las motocicletas inscritas a la categoría turismo deberán ser tipos comerciales con carrocería normal, guardabarros corrientes, etc., no siendo admitidos tampoco a la prueba libre de velocidad aquellos sidecars que a juicio de los Comisarios no reúnan las características de tales.

Los autociclos inscritos en la categoría turismo deberán estar equipados para turismo, con carrocería, estribos, guardabarros, faros útiles, etcétera, con la sola excepción del parabrisas y capota, por no ser común su adopción en estos vehículos.

Todos los velomotores, motocicletas motocicle-

tas con sidecar y autociclos que no respondan exactamente a la descripción anterior, entrarán de hecho en la prueba libre de velocidad.

4.^a Los premios a conceder en esta prueba consistirán en medallas de oro, plata y cobre, para los primeros, segundos y terceros clasificados respectivamente en cada una de las clases antes mencionadas.

Los concursantes inscritos en las categorías que tienen *record* establecido y lo superen, dejando sentado otro nuevo, les será otorgada una copa de plata de *record*, en lugar de la medalla de oro establecida para los primeros clasificados.

5.^a Para la otorgación del primer premio en cada clase deberá efectuarse el recorrido en un tiempo que no exceda de un 10 por 100 del indicado a continuación; para la otorgación de los segundos y terceros premios será condición precisa que la diferencia de tiempos entre el segundo y el tercer clasificado no exceda de dos y cinco minutos respectivamente. Esto por lo que respecta a las clases que tienen *record* establecido, y por lo que atañe a las clases que no lo tienen, para la otorgación del primer premio deberán superarse los tiempos de todas las inferiores precedentes en motocicletas, sidecars y autociclos, subsistiendo las diferencias fijadas para los segundos y terceros premios.

6.^a Regirán los siguientes tiempos máximos para los efectos de la condición anterior.

Clase A.....	—	—	kms. p. h.	record	—
Clase B.....	8,30 2/5	56,426	kms. p. h.	»	1924
Clase C.....	8,08 /	59,016	»	»	1925
Clase D.....	7,48 4/5	61,453	»	»	1924
Clase E.....	11,50 6/10	40,540	»	»	1925
Clase F.....	11,50 6/10	40,540	»	»	1925
Clase G.....	9,54 1/5	48,468	»	»	1924
Clase H.....	9,19 2/5	51,483	»	»	1924
Clase I.....	—	—	»	»	—
Clase J.....	8,36	55,813	»	»	1924
Clase K.....	—	—	»	»	—
Clase L.....	—	—	»	»	—
Clase LL.....	10,10 /	47,213	»	»	1924
Clase M.....	—	—	»	»	—
Clase N.....	16,26	29,200	»	»	1925

Clase N	10,15	4/10	46,875	»	»	1925		
Clase H	9,15	1/5	51,873	»	»	1924	autociclos libre	
Clase G	8,47	4/10	54,750	»	»	1925	»	»
Clase H	11,42	2/10	41,100	»	»	1925	»	turismo
Clase G	10,10	2/10	47,244	»	»	1925	»	»

7.^a Las inscripciones para esta prueba serán dirigidas al señor Secretario del Real Moto-Club de Cataluña no más tarde del día 11 de marzo acompañadas de su importe de diez pesetas, para los señores socios del Real Moto-Club de Cataluña y de veinte pesetas para los señores no socios. La inscripción con derechos dobles será prorrogada hasta el día 16 del referido marzo en que quedará definitivamente cerrada. En la Secretaría del Real Moto-Club de Cataluña se facilitarán los correspondientes boletines de inscripción.

8.^a No se admitirán inscripciones de un mismo vehículo para varias clases distintas, como tampoco inscripciones de un mismo concursante para distintas clases.

9.^a Los concursantes recibirán un número de orden el viernes día 19 de cinco a ocho de la tarde en el local del Real Moto-Club de Cataluña donde presentarán sus vehículos, ya que el Club se reserva la facultad de examinarlos y precintarlos.

10. Los concursantes, por el hecho de su inscripción, aceptan los reglamentos de la Real Federación Motociclista Española y de la Association Internationale des Automobiles Clubs Reconus y lo estipulado en las presentes condiciones, comprometiéndose además a acatar todas las disposiciones referentes al orden de celebración de la prueba que sean dictadas por el Real Moto-Club de Cataluña, sus Comisarios o jueces.

En analogía con lo anteriormente expuesto, todos los concursantes participantes en esta prueba deberán hallarse en posesión de la correspondiente licencia que habrán de exhibir al Real Moto-Club de Cataluña y al señor Delegado del Real Automóvil Club de España antes del comienzo de la prueba.

11. El Real Moto-Club de Cataluña no acepta responsabilidad alguna por los accidentes o daños de que puedan ser víctimas o causantes los concursantes.

12. Las reclamaciones que los concursantes deseen formular, deberán presentarse por escrito dentro de las veinticuatro horas siguientes a la que termine el certamen y acompañadas de 200 pesetas, ante los Comisarios de la prueba. De las decisiones de éstos podrá apelar ante la Real Federación Motociclista Española y Real Automóvil Club de España, por lo que a auto-

ciclos se refiera, y sus decisiones serán inapelables, devolviéndose el depósito al reclamante en el caso de que su reclamación sea estimada.

13. Han sido nombrados Comisarios para esta prueba los señores don Francisco Coma, don Pablo Llorens, don Francisco Bordas, don Joaquín Dalfau y don Andrés Bresca, estos dos últimos de salida y llegada respectivamente.

Advertencias

1.^a Los concursantes deberán presentarse en el lugar de la salida con media hora de anticipación a la suya.

2.^a Se recomienda a los concursantes que ya hayan tomado parte en la prueba dejen sus vehículos fuera del recorrido de la misma y procuren, por todos los medios posibles, mantener la meta libre de obstáculos, encomendando esta conveniencia al público en general que se halle presente.

3.^a Caso de impedir las condiciones atmosféricas u otras causas la celebración de la prueba, el Real Moto-Club de Cataluña se reserva la facultad de aplazarla o suspenderla, devolviéndose en este caso el importe de las inscripciones y en el primero se devolverá la inscripción únicamente a los que manifiesten la imposibilidad de tomar parte en la fecha aplazada.

4.^a Los autociclos inscritos en la categoría libre podrán, si lo desean, prescindir del pasajero.

5.^a La salida será parada, esto es, sin lanzamiento previo.

6.^a Las salidas serán dadas a los concursantes de minuto en minuto, con intervalos de dos minutos en las correspondientes categorías.

7.^a Queda terminantemente prohibido que ningún concursante verifique entrenamientos en el lugar de la carrera el día en que ésta se celebre, bajo la penalización de quedar eliminado de ella.

8.^a Se recuerda muy especialmente las siguientes disposiciones del Reglamento general de carreras:

a) No se admitirán inscripciones en que el concursante no presente, en el momento de formalizar la inscripción, el certificado de conducir y el carnet de la matrícula del vehículo con que se inscriba.

b) Es obligatorio en esta carrera el uso del casco, tanto para el concursante como para el equipier.

Barcelona, febrero 1926

El Secretario General
CÉSAR VIAMONTE

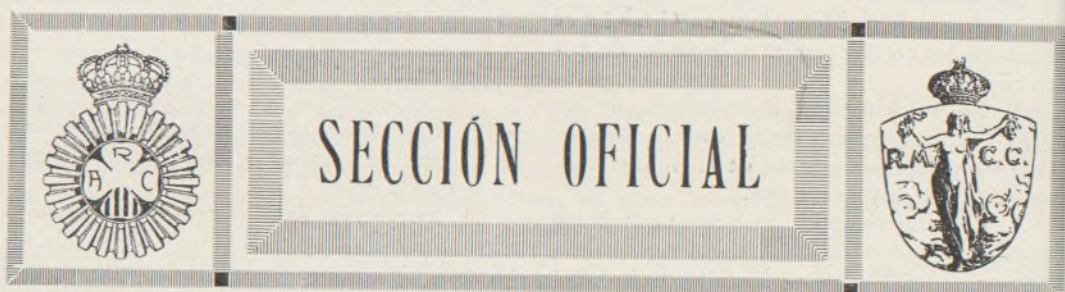
V.º B.º
El Presidente
FRANCISCO COMA Y MAS

El Real Automóvil Club de España prestó su conformidad a este Reglamento en 22 de febrero,

añadiendo a la advertencia octava los dos anexos siguientes :

c) Para que las inscripciones de autociclos sean válidas, será indispensable que sus titulares se hallen provistos de la correspondiente licencia de **concursante** impuesta por el Reglamento general de la Association International des Automobiles Clubs Reconnus.

d) De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 16 del Reglamento de la Association International des Automobiles Clubs Reconnus, no se dará la salida a ningún conductor de autociclo que no se halle en posesión de la correspondiente licencia.



REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA

Movimiento de socios

En las reuniones celebradas por la Junta Directiva de esta Sociedad en el mes corriente han sido admitidos en calidad de socios de número los señores don Manuel Borrás de Palau y la Agencia, Garage y Talleres Lancia.

REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

Movimiento de socios

Durante el mes de febrero han sido admitidos socios de número del Real Moto-Club de Cataluña los señores don Alfredo Muntaner, don Andrés Todolí, don José M. Rifá y don Emilio Castañer; admitiéndose las bajas de los señores Magín Vidal, Baudilio Pujals, Eugenio Durán, Vicente Bosch, Miguel Sas, Pablo Lloveras y Herman Palay.

Juntas Directivas celebradas

Durante el mes de febrero celebró reunión la Directiva del Real Moto-Club de Cataluña los días 5, 12, 19 y 26.

En ellas, además de los asuntos de trámite ordinario despachados por Secretaría, se trató de la redacción del Reglamento de la III Carrera en Cuesta de Montserrat y preliminares de su organización; también se cambiaron impresiones sobre algunos detalles de organización de la carrera señalada para el 16 de mayo, cambiándose impresiones con el Real Automóvil Club de Cataluña y Peña Rhin sobre condiciones de cesión del Autódromo sin resolución definitiva.

Igualmente se acordó que el Campeonato del Club para 1926 se corra bajo el mismo Reglamento que el pasado año 1925.

Quedó nombrado Vocal de turno don Antonio Portabella, cesando en dicho cometido don Salvador Brocá, al que se dió un voto de gracias por el celo e interés con que ha desempeñado el cargo durante cinco meses.

RUEDAS
METÁLICAS

RUDGE WHITWORTH

CUENTA-KILÓMETROS
CUENTA-REVOLUCIONES
RELOJES
ELEVADORES DE GASOLINA

O. S.

TRANSFORMACIÓN DE RUEDAS
METÁLICAS PARA MONTAR NEUMÁTICOS

"BALON"

PARCHE INSTANTANEO

RUSTINES

COMPRESORES **BAVOX**

TURN-AUTO : TURN-MOTOR

CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS DE VENTA PARA ESPAÑA

E. Y J. PUJOL XICOY

CLARÍS, N.º 103

BARCELONA

TELÉFONO G-371

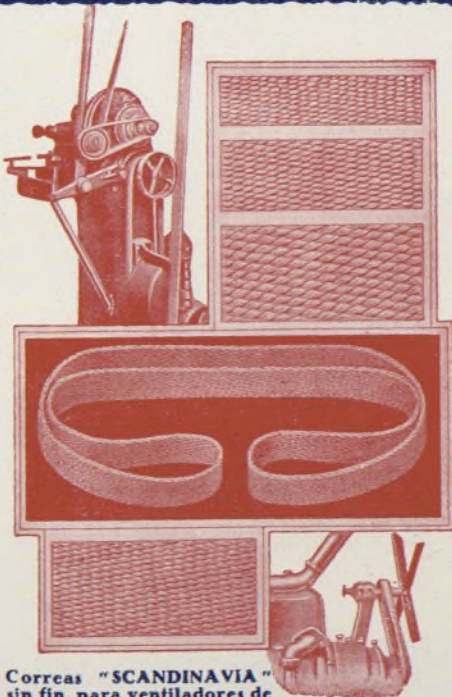
CORREAS



Fabricadas de amianto y alambre de latón tejidas y embreadas



Correas "SCANDINAVIA" para frenos de autos Ford



Correas "SCANDINAVIA" sin fin, para ventiladores de automóviles, tornos y pequeñas máquinas

MANUEL BLASI, S. A. PASEO DE SAN JUAN, NÚM. 13 **BARCELONA**
Telé. 147 SP. - Teleg.: "Scandinavia"

Sucursales: Constitución, 78, SAN S - Ayala, 142, enllo., MADRID - Hurtado de Amézaga, 52, BILBAO

Estas cajitas contienen Bujías **Bosch** auténticas



**Solo se garantiza
el origen si la etiqueta está
intacta. También se suministran
en cajitas de 4 bujías.**

BARCELONA
Mallorca, 281
Teléf. 2172-G

Representantes exclusivos para España
F. Xaudaró y C.^a

MADRID
Génova, 3
Teléf. 2131-

Ayuntamiento de Barcelona
TIPOGRAFÍA LA ACADÉMICA
ENRIQUE GRANADOS, 112 : TEL. G-104
— — — BARCELONA — — —