

AUTO-MOTO

REVISTA TÉCNICA MENSUAL

ÓRGANO OFICIAL DEL

REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA

y

REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

Año VIII

Septiembre-Octubre 1926

NÚMS. 96 y 97

Si desea un pequeño faro móvil orientable en todas direcciones que le permita alumbrar a gran distancia durante la marcha los cruces, virajes, postes y reconocer los obstáculos que están fuera del alcance de los faros, emplee el



BARCELONA
Mallorca, 281
Teléf. 2172-G

Representantes exclusivos para España
Equipo Bosch, S. A.

MADRID
Génova, 3
Teléf. 2131-J

TRANSPORTES GONZALEZ

CONCESIONARIOS DE "CORREOS MARÍTIMOS"

OFICINAS: GRAN VÍA LAYETANA, 4 : TELÉFONO 4939-A

GARAGES: CORTES, 735 - CERDEÑA, 222 - 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 ÓMNIBUS 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

ÓRGANO OFICIAL DEL
REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA Y REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

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

DIRECTOR
Pablo Nicolau
INGENIERO



AÑO VIII : NÚMS. 96 y 97

SEPTIEMBRE-OCTUBRE DE 1926

SUMARIO : Teléfonos en las carreteras. — Cambio de carnets. — Reformas inaplazables, Las travesías, por F. de A. R. — Tasa especial de Rodaje. — Reseña de la prueba de regularidad organizada por el Real Moto-Club de Cataluña el día 17 de octubre de 1926, por C. V. — Sección Oficial

Teléfonos en las carreteras

No hay clase alguna de duda que una de las mejoras más interesantes que podrían hacerse en las carreteras sería la de dotar a los que por ellas circulan de un medio rápido y seguro para solicitar auxilio en casos de avería del vehículo y sobre todo en caso de accidentes personales que en muchas ocasiones si pudiesen ser socorridos con prontitud no tendrían las fatales consecuencias que desgraciadamente con demasiada frecuencia se producen.

Hay en nuestras carreteras tramos de bastante longitud en los que no se atraviesa ninguna población, ni se encuentran éstas próximas a ellas, ni tan sólo se vislumbran caseríos habitados, que aun en caso de existir estos últimos, poco servicio podrían prestar, pues por lo general se hallan desprovistos de los elementos necesarios para acudir al remedio de un accidente de la importancia que suelen tener los ocasionados por averías de los vehículos o por la imprudencia de sus conductores. Lo mismo ocurre con las casillas

de peones camineros, que por acaso alguna vez se encuentran en estos largos tramos y aun en el caso de que se dotase a estas casillas de un pequeño botiquín, quizá sería en ocasiones contraproducente su empleo por la falta de conocimientos de los que lo utilizaran al presentarse la oportunidad.

El único medio práctico y seguro para poder solicitar con rapidez el auxilio deseado y necesario, consiste en la instalación de aparatos telefónicos en las casillas de peones camineros, si las hay, o en instalaciones adecuadas que deberían ser objeto de minucioso estudio o en los postes de los telégrafos públicos.

Para que diesen el resultado deseado, deberían colocarse en forma que la distancia entre el punto en que pudiese ocurrir un accidente y uno de los puestos telefónicos pudiera ser recorrido a pie en media hora a lo sumo que puede apreciarse en tres kilómetros y como el puesto más alejado entre dos instalaciones sería el punto medio, las

estaciones telefónicas podrían estar a unos seis kilómetros unas de otras y debería indicarse en la carretera, tal vez en los postes kilométricos, la situación de tales estaciones. Hoy día que el servicio telefónico de España está en una sola mano ha de ser muy fácil establecer un servicio de tal naturaleza y es de creer que su instalación no había de ser de un coste demasiado elevado, pues es de confiar que la Sociedad que en la actualidad monopoliza la explotación de los teléfonos, dado el carácter humanitario del proyecto, se prestaría a efectuarla gratuitamente o poco menos, puesto que con la extensión que según sus comunicaciones se propone dar a la red telefónica apenas debería tender ninguna línea especial para este servicio, y como hemos indicado que sólo deberían instalarse puestos telefónicos en las secciones despobladas que tuvieran de cinco a seis kilómetros de longitud, tampoco es de creer que el número de aparatos fuese muy crecido.

Este Real Automóvil Club de Cataluña, en varias ocasiones, se ha dirigido a los Poderes públicos solicitando que se hiciera por lo menos un ensayo de instalación de teléfonos y al parecer se establecieron algunos en las carreteras que de Madrid conducen al Norte de España, pero en nuestra región no se ha instalado todavía ninguna estación.

En vista de ello y aprovechando la ocasión actual de que todas las redes telefónicas se hallan en una sola mano, se ha dirigido nuevamente al señor Director General de Comunicaciones con la siguiente instancia :

Excelentísimo señor :

El Real Automóvil Club de Cataluña, domiciliado en Barcelona, Lauria, 28 principal, y en su nombre y representación el Secretario General que suscribe, con la mayor consideración a V. E.

EXPONE : Que ha venido siendo preocupación constante de esta Entidad desde su fundación,

la obtención de una mejora en las carreteras que sería de gran utilidad para los que por ella circulan en caso de averías y de gran carácter humanitario en el caso desgraciado de ocurrir accidentes. Hay tramos de carretera de gran longitud en los cuales no se encuentra ninguna población y en algunas ni tan sólo caseríos aislados y en estas ocasiones si se produce alguna avería o algún accidente la víctima de ellos se halla por completo abandonada y sin posibilidad de solicitar auxilio más que haciendo el recorrido de muchos kilómetros a pie, lo que representa un retraso que en determinadas circunstancias puede producir consecuencias irremediables.

La instalación de estaciones telefónicas convenientemente espaciadas vendría a remediar este funesto estado de cosas y la administración pública que lo acordara, merecería la gratitud de todos cuantos utilizan aquellas vías públicas y especialmente de los automovilistas.

Hoy que la totalidad de la red telefónica nacional se halla en manos de una sola empresa, considera este Real Automóvil Club de Cataluña que facilita la implantación de tal mejora, que de momento podría ensayarse colocando las estaciones en las casillas de peones camineros y procediéndose al estudio de la mejor manera de colocarlos allí donde no existieran tales casillas.

Podría empezarse haciendo un ensayo de tal servicio en tramos de longitud extraordinaria para ir intensificando la colocación hasta llegar a tenerlos colocados en todo tramo que sea superior a 8 kilómetros sin población.

Como indicación y por tratarse de carreteras de mucho tránsito y de carácter internacional, nos permitimos señalar los siguientes tramos en que podría iniciarse el ensayo :

Carretera de Ribas a Puigcerdá

entre Urg y Tossas (24 kms.) 4 ó 5 aparatos

Carretera de Barcelona a Ribas

entre Ribas y Campdevanól (10 kms.) 1 aparato;

» Ripoll a Montesquiu (13 kms) 2 aparatos

» S. Quirico a S. Hipólito (12 kms) 2 aparatos

» San Hipólito a Vich (12 kms.) 2 aparatos

Carretera de Barcelona a Francia por La Junquera

entre Tordera y Sils (13 kms.) 2 aparatos

» Sils a Girona (19 kms;) 4 aparatos

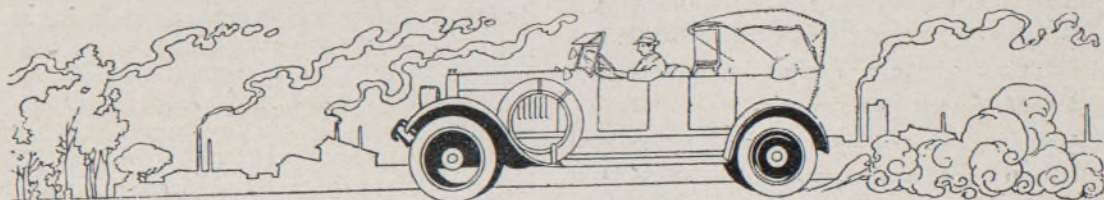
Este Real Automóvil Club de Cataluña confía que por tratarse de una obra humanitaria y de gran utilidad merecerá esta petición una buena acogida de V. E., que seguramente habrá de ser

también aceptada con simpatía por la Compañía Telefónica Nacional de España y que, por lo tanto, en breve serán dictadas las disposiciones necesarias para proceder a su instalación por V. E., cuya vida guarde Dios muchos años.

Barcelona 6 octubre de 1926.

Señor Director General de Comunicaciones.

Es de desear que en esta nueva gestión seamos más afortunados que en las anteriores y podamos ver en los tramos de mucha longitud de nuestras carreteras instalados tan útiles aparatos.



Cambio de Carnets

Habiendo sido publicada por esta Jefatura de Obras Públicas, en cumplimiento de órdenes recibidas una circular ordenando el canje de los permisos de conducir y de circular por libretas de nueva creación, por las cuales se exigía, además de una póliza de 2,40 pesetas, otras cuatro pesetas por la confección de la libreta, consideró este Real Automóvil Club de Cataluña que era una medida injustificada la que se había decretado y se dirigió al excelentísimo señor Ministro de Fomento en la siguiente instancia de la que remitió copia a las sociedades automovilistas de Madrid, Sevilla y Santander para que apoyaran la gestión al objeto de que se dejara sin efecto lo dispuesto.

La Real Sociedad Automovilista Sevillana y el Real Club Automovilista Montañés se dirigieron en instancias similares al señor Ministro y al Real Automóvil Club de España, ya anteriormente había dirigido una comunicación en la que consideraba necesario el cambio de los carnets de conductor y no se refirió a los de circular porque en ningún punto del Reglamento podía preverse que se tuvieran que canjear.

Excelentísimo señor :

El Real Automóvil Club de Cataluña, domiciliado en esta ciudad, Lauria, 28, y en su nombre

y representación el Secretario General que suscribe, a V. E., con la mayor consideración, expone :

Que la Jefatura de Obras Públicas de esa provincia publicó en el *Boletín Oficial* de 14 actual una circular fechada el 8 en la que después de recordar algunas de las más importantes disposiciones del Reglamento de 16 junio último, citaba algunas posteriores al Reglamento, entre las que, con gran sorpresa de los automovilistas, propietarios y conductores, se exigía el cambio de las libretas hasta ahora en vigor por otras nuevas.

Que la sorpresa ha sido producida por no haber sabido encontrar en ninguna de las disposiciones relacionadas con dicho Reglamento ni en éste la obligación de efectuar este cambio. Con referencia a las libretas de los vehículos, el Reglamento sólo indica que las había de tres categorías sin que se establezca que deben ser canjeadas las que estaban ya expedidas por virtud de haberse reducido el número de categorías, ni por el hecho de que en vez de expedirse por los Gobernadores civiles lo sean en lo sucesivo por los ingenieros jefes de las Jefaturas de Obras Públicas y es muy lógico que no se estableciera la obligación de tal cambio, como tampoco se estableció la obligación de canjear los títulos académicos establecidos por el Ministerio de Instrucción Pública por otros expedidos por el Ministerio del Trabajo, por el hecho de haber pasado a depender del segundo algunos establecimientos de enseñanza que antes dependieron del primero.

Tampoco en la Real orden de 7 de julio de 1926 (*Gaceta* del 16) se presupone tal cambio, puesto que lo que se dice en su disposición 1.^a es que las Jefaturas de Obras Públicas facilitarán las libretas del modelo propuesto por el Real Automóvil Club de España y que fué el aprobado

por ese Ministerio, al objeto de que exista una uniformidad en esos títulos que no existiría si cada Jefatura hubiese adoptado libremente su modelo.

En la disposición de la Dirección General de Obras Públicas de 26 agosto de 1926 (*Gaceta* del 30) no se trata en absoluto de las libretas correspondientes al vehículo. No puede fundamentarse la disposición de esta Jefatura de Obras Públicas más que en una circular de 22 de septiembre que en ella se cita y que esta Entidad desconoce.

En lo que se refiere a las libretas de los conductores en el Reglamento se dispone que existirán de 1.^a y 2.^a clase y solamente en su artículo 5.^o (f), se dispone que en todos los permisos se deberá hacer constar la clase de vehículo en que se hizo el examen, no dando derecho aquéllos más que a la conducción de los vehículos de la categoría a que dicho vehículo pertenezca y esto está claro que no puede hacerse más que en los que hayan sido solicitados a partir del 1.^o de agosto, pues en los exámenes anteriores a dicha fecha como el Reglamento entonces en vigor no exigía la anotación del vehículo en que se efectuaba el examen, no sería posible hacerlo constar y por lo tanto si se obliga a canjear los permisos antiguos por libretas nuevas de 2.^a categoría, éstas adolecerán de un defecto de origen, pues no se podrá anotar en ellas con certitud la categoría de vehículos que autoriza a conducir. En la Real orden de 7 julio 1926 (*Gaceta* del 16) en su disposición 2.^o que hace referencia a las libretas de los conductores, parece deducirse de su texto que a los conductores de vehículos deberá proveérseles de nueva libreta, pero haciendo la salvedad de que solamente se anotará lo referente a las categorías de los vehículos que están autorizados a conducir, a los que hayan solicitado el permiso después de 1.^o de agosto último, resultando de ello que las libretas que a los anteriores a dicha fecha se les faciliten sólo diferirán de los que actualmente poseen en que en vez de estar firmados por el Gobernador civil lo estarán por el Ingeniero Jefe de Obras Públicas.

En la disposición de 26 agosto de 1926 (*Gaceta* del 30), dictada a consecuencia de una comunicación del Real Automóvil Club de España, que proponía que a los poseedores de los certificados de aptitud expedidos hasta la fecha no les fuera preciso proveerse de los nuevos permisos y que los conductores de vehículos que prestaran servicios públicos deberán hallarse en posesión del permiso de 1.^a clase, se dispone que a estos últimos se les conceda un plazo de seis meses para que puedan acreditar la aptitud necesaria, pero por lo que se refiere a la primera parte de la comunicación y teniendo en cuenta el segundo Resultando que en dicha comunicación figura

y a que no hay disposición especial que a ello se refiera, parece darse una aprobación tácita a lo solicitado que excluye la obligación de efectuar el canje. Parece, pues, que también lo dispuesto en la circular de esta Jefatura de Obras Públicas debe proceder de la de 22 de septiembre antes aludida.

Este Real Automóvil Club de Cataluña se atreve a solicitar que, teniendo en cuenta que el cambio de libretas que por la Jefatura de Obras Públicas se ha dictado en virtud, sin duda, de instrucciones recibidas, no ha de producir otro efecto que ocasionar un gasto y una molestia a los propietarios y conductores de vehículos de motor mecánico, pues en su aspecto exterior son completamente idénticas las nuevas a las antiguas, no habiendo otra diferencia que en el cambio de autoridad otorgante y que su expedición ha de producir una aglomeración de trabajo en las oficinas de Obras Públicas ya muy recargadas de él, y han de distraer la atención de los ingenieros jefes con la firma de tan gran número de documentos, sin que ello produzca beneficio económico alguno al Estado, se dicten por V. E. las disposiciones oportunas para que quede sin efecto la orden publicada y sean reintegradas las cantidades percibidas por la expedición de las libretas hasta hoy libradas como consecuencia de ella.

Gracia que espera merecer de V. E., cuya vida guarde Dios muchos años.

Barcelona 21 octubre de 1926.

Excelentísimo señor Ministro de Fomento, Madrid.

A esta instancia se ha recibido la contestación del señor Director General de Obras Públicas que anotamos a continuación. Como deja contestada una parte de la instancia y además suscita alguna duda, será pedida una aclaración que publicaremos en la próxima edición.

Vista la instancia que dirige usted a este Ministerio solicitando se dicte una disposición por la cual quede sin efecto la orden por la que se obliga al cambio de libretas a los conductores de automóviles y se reintegren a los mismos las cantidades percibidas en virtud de tal disposición,

RESULTANDO :

1.^o Que el Reglamento aprobado por Real decreto de 16 de junio del presente año establece en su artículo 5.^o (a) las clases de conductores y en el mismo artículo en su segundo apartado

considera como de segunda clase a todos los conductores cuyos permisos de conducción han dado los Gobernadores; siendo requisito indispensable para conducir que los permisos sean expedidos por las Jefaturas de Obras Públicas.

2.º Que el artículo 7.º (b) menciona el registro que debe llevarse en las Jefaturas de Obras Públicas de los permisos para conducir automóviles y las inscripciones que en el mismo deben hacerse.

3.º Que la Real orden de 7 de julio pasado se dictó en virtud de lo dispuesto en el Reglamento citado con el fin de dar uniformidad a las libretas de conductores, y que reconocidos los derechos adquiridos por éstos se dispone que el cambio de libretas se efectúe sin gasto alguno para éstos (salvo de los confección de las libretas y el de la póliza de 3,60); y que respecto al número de las libretas que hayan de canjearse cada mes, como cuando los poseedores de las mismas que no residan en la provincia no se ha dictado disposición alguna por hallarse tales extremos pendiente de la resolución que adopte la Junta Central de Transporte a la cual se le remitieron tales

consultas, como igualmente si tales libretas están exentas del timbre del Estado.

CONSIDERANDO que ínterin no resuelva la citada Junta Central las consultas mencionadas, los conductores de automóviles han de ajustarse a lo dispuesto en el vigente Reglamento de automóviles y a las Reales órdenes de 7 de julio y 15 de septiembre del presente año.

Esta Dirección General ha resuelto participar a usted que las Reales órdenes citadas han de cumplirse por las razones manifestadas anteriormente, y mientras, no sufra variación por posteriores resoluciones dictadas por la citada Junta Central.

Lo que comunico a usted para su conocimiento y efectos oportunos.

Dios guarde a usted muchos años.

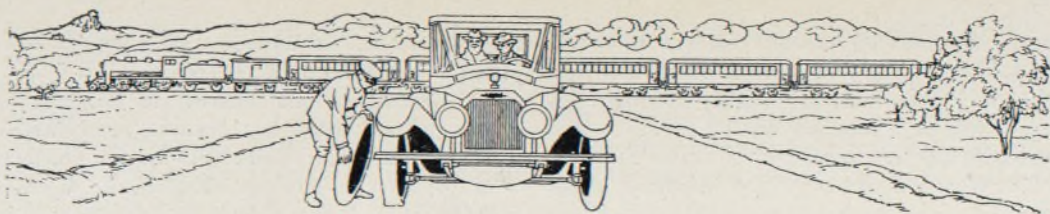
Madrid 29 de octubre de 1926.

El Director General
GELABERT

Señor Presidente del Real Automóvil Club de Cataluña.



Entrada al Real Moto-Club de los señores Catrick y Castley



REFORMAS INAPLAZABLES

LAS TRAVESÍAS

II

En nuestro anterior escrito nos ocupábamos de lo muy molestos y peligrosos que son para el turismo en automóvil los innumerables pasos a nivel existentes en las carreteras de nuestra región y de la conveniencia de suprimir todos los que fuera posible, señalando debidamente los que subsistieran, particularmente en las carreteras internacionales.

Las complicadas travesías en las grandes poblaciones, como así también las muy angostas que en pequeños poblados pasan nuestras carreteras deberían ser objeto de reforma o señalamiento, por la dificultad que a todas horas representa para los automovilistas — particularmente a los forasteros — y mucho más pasándolas de noche, por no encontrar muchas veces a quién preguntar.

Hace ya muchísimos años que desde la Sociedad de Atracción de Forasteros y del Real Automóvil Club de Cataluña solicitamos del enaquel entonces Alcalde constitucional de nuestra ciudad, señor Collaso (q. e. p. d.), fueran instalados en sitios determinados unos postes indicando la dirección a seguir para tomar las distintas carreteras que afluyen a nuestra capital, a fin de que no se repitieran escenas como la que presenciábamos y vamos a relatar.

Unos turistas franceses, que seguramente se habían hospedado en alguno de los hoteles del centro de nuestra capital, se encontraban en la plaza de Urquinaona sin saber qué calle seguir para tomar la dirección de Francia, y consultando a un agente de la autoridad gubernativa aquél les indicaba las calles que afluyen a la estación del ferrocarril, pues él decía no conocer otro camino para ir a la vecina nación.

Como es natural ellos replicaron que pedían la dirección de la carretera, no la de la estación del ferrocarril.

En vista de que los citados turistas no llegaban a enterarse con el policía nos acercamos a ellos explicándoles las calles que debían tomar para encontrar la carretera de Madrid a Francia, por la Junquera, que aquéllos solicitaban.

Explicamos también a los agentes que la carretera llamada vulgarmente de Badalona o Mataró es la que conduce a Francia por la Junquera, cosa que ellos ignoraban. ¡Cuántos agentes de la autoridad y público encontraríamos que todavía hoy ignoran las salidas de nuestra ciudad para ir a Lérida, Tarragona, Gerona!...

Repetidas veces hemos insistido en la conveniencia de que fueran colocados los mencionados postes, y a pesar de

que incluso se hicieron muestras para ver si el tamaño de las letras era suficiente visible, continuaban sin colocar los diez o doce postes que bastarían para orientar al turista que más desconociera nuestra capital.

Es muy sensible que obra de tan poco coste y que a medida que va aumentando el turismo se hace más indispensable, no podamos verla realizada.

No hace mucho nos hemos enterado de que a la entrada de Lyon y otras ciudades francesas han sido instalados por las respectivas municipalidades postes con indicaciones para guía del turista, por el estilo de las que habíamos propuesto hace ya bastantes años a nuestra corporación municipal, ofreciéndonos solemnemente convertir en una inmediata realidad nuestra modesta iniciativa, que no desconfiamos saldrá algún día del montón de proyectos donde lleva tanto tiempo durmiendo.

También existen en el Ministerio de Fomento y en las respectivas Jefaturas de Obras Públicas de nuestra región, los proyectos de desviación o cambio de travesías de la carretera de Madrid a Francia, por La Junquera, en su paso por Esparraguera (malísima), Arenys de Mar, Canet, Gerona (muy engorrosa y molesta especialmente los días de mercado) y otras varias que omitimos detallar.

De la carretera de Barcelona a Ribas existe un proyecto de nueva travesía en su paso por La Garriga (que es muy accidentada y angosta en su último trozo permitiendo sólo el paso de un

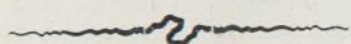
carruaje), así como también requeriría alguna mejora en su paso por la ciudad de Vich, Ripoll, etc., etc.

Entendemos que interin no se puedan ejecutar las obras de desviación de travesías — por lo menos en las carreteras internacionales — se impone el señalamiento por medio de carteles bien visibles, evitando así las molestias y peligros que representan para el turismo en automóvil que con tanto cariño atienden todos los países y hoy también parece iniciarse en el nuestro con la creación de la Junta del Circuito Nacional de Turismo — antigua aspiración nuestra que nos permitimos proponer en muchas ocasiones, habiéndola adoptado como una de sus conclusiones en el Congreso de Turismo celebrado en el año 1923 bajo los auspicios de la Sociedad de Atracción de Forasteros en el local social del Real Automóvil Club de Cataluña.

Es innegable que la partida de 600 millones de pesetas consignadas en los recientes proyectos del Ministerio de Fomento con destino a firmes especiales de nuestras carreteras demuestra palpablemente que en las esferas oficiales se reconoce por fin la conveniencia de atender debidamente el desarrollo del turismo que de muy antiguo venimos solicitando constantemente por medio de instancias, fotografías y verbalmente cerca de las más elevadas personalidades y corporaciones de nuestra nación.

Barcelona, julio 1926.

F. DE A. R.





Tasa especial de Rodaje

Por Real decreto-ley se autoriza el establecimiento de una tasa especial de rodaje

La Gaceta del 27 de julio último inserta el Real decreto-ley del Ministerio de Fomento, que autoriza el establecimiento y percepción de una tasa especial de rodaje aplicable a los automóviles, carros, camiones y motocicletas.

A continuación copiamos íntegra dicha sobarana disposición :

EXPOSICIÓN. — SEÑOR : Las Diputaciones provinciales vienen obligadas a contribuir al sostenimiento y construcción del Circuito de Turismo, si han de disfrutar de sus beneficios, como consta en el Real decreto de 9 de febrero de este año.

Constando, asimismo, en el Estatuto provincial que aquellos organismos puedan establecer tasas de rodaje, el ceder parte de las mismas, sea que estén establecidas o que necesiten establecer, es un medio directo de cumplir con el compromiso de cooperación que queda mencionado; pero el importe de tales tasas sumado al de las que se autorice para el Patronato del Circuito, no debe ser superior al límite prudencial de recargo que el usuario pueda abonar, sin olvidar que del reparto entre Diputaciones y Patronato no ha de resultar un aumento de mejora para las primeras sobre el que en su presupuesto figuraba, pues tal resultado sería en perjuicio del segundo y contrario al espíritu de cooperación a que aquéllas vienen obligadas.

El hecho de que en algunas Diputaciones tengan establecida tasa de rodaje no debe ser motivo para que el Patronato se prive de ese recurso en lo que a él afecte; si bien debe procurarse llegar a un concierto con las Diputaciones

respectivas, de forma que quede asegurada la cantidad que debe percibir aquél por rodadura y la Diputación misma para evitar así molestias excesivas a los usuarios.

La unificación de las tasas o cuotas diversas que han de abonar los usuarios es extremo de suma conveniencia, a la par que constituye una simplificación y por tanto una economía en el procedimiento de cobranza; debe por ello ser motivo de concierto entre las distintas entidades, con tendencia a que el cobro se realice bien por las Delegaciones de Hacienda o por otra entidad que reparta el líquido recaudado en la proporción que se establezca; en el entretanto, cabe tener en cuenta que las Diputaciones, en su mayoría, están dispuestas a garantizar el cobro de la parte proporcional al Patronato, circunstancia que para éste puede representar apreciable economía.

Debe asimismo tenerse en cuenta que si alguna Diputación no acepta el cambio que se decreta de proporción a las tasas, demostrará no estar conforme con aceptar a contribuir con la cooperación debida, y por tanto deberá el Patronato poder cobrar directamente o por intermedio de las Delegaciones de Hacienda aquellas tasas y aun proponer el cambio de itinerario del Circuito si lo estima conveniente, sin contar en este caso con la Diputación.

Dentro del propósito que guía al Ministro que suscribe se ha estudiado por el Patronato y por la Sección de Carreteras las tasas aplicables, admisibles con ligeras modificaciones que faciliten su aplicación.

En la distribución de su importe se ha tenido en cuenta que la propuesta por las Diputaciones representaría un perjuicio para el Patronato y un beneficio para aquellas contrario al espíritu de cooperación que la ley establece, por lo que se propone una distribución proporcional más equitativa.

Sin perjuicio de su aplicación general, es aceptable admitir el concierto que ofrece la Diputación de Barcelona, que tiene ya establecidas las tasas de rodaje, de substituir el que correspon-

diese al Patronato por una anualidad fija, evitando así molestias a los usuarios; no deberá sin embargo tal concierto ser de valor absoluto, sino que deberá estar sujeto a la ley de crecimiento del rodaje.

Fundado en las consideraciones que preceden, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Real decreto-ley.

Madrid 26 de julio de 1926.

SEÑOR: A L. R. P. de V. M., RAFAEL BENJUMEA Y BURÍN.

REAL DECRETO-LEY

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros, a propuesta del de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente :

ARTÍCULO 1.º Se autoriza el establecimiento de una tasa especial de rodaje aplicable a los automóviles, carros, camiones y motocicletas, con sujeción a la tarifa especificada en el artículo 7.º de este Real decreto; el importe de su recaudación se distribuirá a razón del 65 por 100 libre de gastos para el Patronato y el 35 por 100 restante para las Diputaciones, siendo esto último aplicable exclusivamente al arreglo y construcción de sus caminos provinciales y vecinales y siendo de cuenta de las mismas todos los gastos de cobranza.

ART. 2.º Si alguna Diputación no está conforme con esta distribución, el Patronato podrá imponer y cobrar directamente el 65 por 100 de las tasas indicadas, con un recargo del 2 por 100 de cobranza y tendrá facultad para proponer cambiar el itinerario del Circuito si así lo estimase oportuno, no teniendo esta Diputación representación alguna en el Patronato.

ART. 3.º En las provincias cuyas Diputaciones no puedan justificar una organización adecuada para asegurar la regularidad del cobro, el Patronato puede hacerlo directamente y entregar a la Diputación la parte que le corresponda, o convenir dicho cobro con las Delegaciones de Hacienda.

ART. 4.º Con la Diputación de Barcelona se hará un concierto por un año, por la suma de 600 000 pesetas, ampliable por años sucesivos y sujeto a los aumentos que la ley de crecimiento de la rodadura justifique, dentro de las cuantías de las tasas que en este decreto se establecen.

ART. 5.º Se aprueba el presupuesto que ha presentado el Patronato por su 50 por 100, aplicable al semestre de julio a 31 de diciembre de 1926, que importa 64 159 750 pesetas y asimismo el de ingresos en igual cuantía del 50 por

100, que importa 71 825 000 pesetas, con las variaciones que se deducen de la distribución y cuantía de las tasas que en este decreto se establecen.

ART. 6.º En concepto de cooperación por las travesías podrá el Patronato imponer a los Ayuntamientos una tasa especial de 0,50 pesetas por habitante, en substitución o equivalencia de la cooperación que en el decreto-ley se autorizaba a pedirles.

ART. 7.º

TARIFA QUE SE APRUEBA

Carros de llanta más estrecha que la reglamentaria

	Ptas. al año
Una caballería.....	15
Dos caballerías.....	22,5
Tres caballerías.....	30
Cuatro caballerías.....	37,5

Carros de llantas reglamentarias

Una caballería.....	10
Dos caballerías.....	15
Tres caballerías.....	20
Cuatro caballerías.....	25

Automóviles

Hasta 5 HP de fuerza.....	75
Hasta 10 ídem de ídem.....	125
Hasta 15 ídem de ídem.....	150
Hasta 20 ídem de ídem.....	175
Hasta 25 ídem de ídem.....	200
Hasta 30 ídem de ídem.....	225
Hasta 40 ídem de ídem.....	250
Desde 40 en adelante.....	300

Camiones

Hasta 2 toneladas.....	200
Hasta 4 ídem.....	300
Hasta 5 ídem.....	400
Hasta 10 ídem.....	500
Motocicletas.....	50
Motocicletas con sidecar.....	60

ART. 8.º Las Empresas concesionarias de transportes abonarán como canon el establecido

por el artículo 7.º del Real decreto de 20 de febrero del año actual.

ART. 9.º No obstante lo expresado en las disposiciones que preceden, se procurará por el Patronato y las Diputaciones que se acumulen estas tasas a los impuestos de los Ayuntamientos y al de rodaje, a que hace referencia el Real decreto citado en el artículo anterior, a fin de que su abono se reduzca a un impuesto único, el cual se cobrará preferentemente por las Delegaciones

de Hacienda, las que harán su distribución entre aquellas entidades con sujeción a lo dispuesto en este Real decreto-ley y en el ya citado de 20 de febrero del actual año.

Dado en Palacio a veintiséis de julio de mil novecientos veintiséis.

ALFONSO

El Ministro de Fomento

RAFAEL BENJUMEA BURÍN



Banquete en el Restaurant La Florida a los señores Catrick y Castley por la Directiva del Real Moto-Club de Cataluña



Reseña de la prueba de regularidad organizada por el Real Moto-Club de Cataluña el día 17 de octubre de 1926

El Real Moto-Club de Cataluña organizó esta prueba de regularidad introduciendo en el curso de la misma algunas pruebas suplementarias con el exclusivo objeto de que la obtención de las máximas clasificaciones diese la sensación de que habían sido conquistadas por vehículos debidamente preparados para ser sometidos a cuantas contingencias pueden sobrevenir a un conductor en una prueba de gran turismo, demostrando a la par éste las condiciones necesarias para hacerse acreedor a aquellas superiores clasificaciones.

Se establecieron como pruebas suplementarias las de **Aceleración, Medio kilómetro lanzado y Frenaje**; las dos primeras acordaron los organizadores efectuarlas en la etapa de la

mañana y la última por la tarde; no obstante hubo necesidad de variar estos proyectos debido a que en las primeras horas de la mañana la parte del recorrido donde habían de verificarse las pruebas de aceleración y medio kilómetro lanzado se vió invadida por una niebla espesa que, aparte de la dificultad que en sí representaba para los buenos resultados de aquéllas, había producido una humedad excesiva que, al dejar el piso completamente mojado, suponía un peligro para intentar llevar a cabo las pruebas dichas.

Quizá debido a estas dificultades introducidas, la inscripción no fué tan numerosa como en otras ocasiones, habiéndose inscrito para participar en la prueba los siguientes concursantes:

A 35 kilómetros por hora de promedio

N.º 1.	Miguel Simó.	Velomotor...	Simó	125 c. c.
» 2.	Bernardo Morcego.	Autociclo ...	Sénéchal.	750 c. c.
» 3.	Manuel Teixidor	Autociclo ...	Peugeot	750 c. c.
» 4.	A. Catalá.	Motocicleta..	Terrot.	250 c. c.
» 5.	Langran.	Sidecar	Norton	560 c. c.
» 6.	Antonio Alá	Sidecar	Triumph	500 c. c.
» 7.	José M. Planás	Autociclo ...	Austin.	750 c. c.
» 8.	José M. Valón	Autociclo ...	Peugeot	750 c. c.
» 9.	José Royo	Autociclo ...	Austin.	750 c. c.

A 40 kilómetros por hora de promedio

N.º 10.	Francisco Sanahuja	Motocicleta..	Pantehr	500 c. c.
» 11.	Juan Aleu	Sidecar	Harley-Davidson ..	1 000 c. c.
» 12.	José M. Masó	Autociclo ...	X. X.	1 100 c. c.
» 14.	Pablo Barba	Motocicleta..	Matchless	350 c. c.
» 15.	Emilio Atmetlla	Autociclo ...	Amílcar	1 100 c. c.
» 16.	José Basedas	Motocicleta..	B. S. A.	350 c. c.
» 17.	José Castany	Motocicleta..	A. J. S.	350 c. c.
» 18.	José Bonet	Motocicleta..	Douglas	350 c. c.
» 19.	Pablo Aixelá	Motocicleta..	Douglas	350 c. c.
» 20.	Jaime Serra	Autociclo ...	Fiat	1 100 c. c.
» 21.	Agustín Coma	Autociclo ...	Hércules	1 100 c. c.
» 22.	Mariano Bigorra	Motocicleta..	Norton	500 c. c.
» 23.	Ramón Sellés	Autociclo ...	Salmsen	1 100 c. c.
» 24.	Antonio Vila	Autociclo ...	Amílcar	1 100 c. c.
» 25.	Ramón Murias	Motocicleta..	F. N.	350 c. c.
» 26.	Juan Oriol	Motocicleta..	A. J. S.	350 c. c.
» 27.	Ignacio Faura	Motocicleta..	B. S. A.	350 c. c.
» 28.	Ferreol Bros	Motocicleta..	B. S. A.	350 c. c.
» 29.	Ramón Espiell	Autociclo	Citro n.	1 100 c. c.
» 30.	Luis Piferrer	Motocicleta..	Terrot	350 c. c.
» 31.	José Baqué	Sidecar	Harley-Davidson ..	1 000 c. c.
» 32.	Julián Bigorra	Motocicleta..	Terrot	350 c. c.
» 33.	Antonio Cristófol	Motocicleta..	B. S. A.	350 c. c.
» 34.	Ignacio Maseras	Autociclo ...	Citroën	1 100 c. c.
» 35.	Pablo Atserá	Motocicleta..	Royal Enfield	350 c. c.
» 36.	Pedro Camats	Motocicleta..	Norton	600 c. c.
» 37.	José Arch	Autociclo ...	Salmsen	1 100 c. c.
» 38.	Ignacio Macaya	Motocicleta..	Norton	500 c. c.
» 39.	Salvador Vallvé	Sidecar	A. J. S.	1 000 c. c.
» 40.	Federico Esteve	Autociclo ...	Salmsen	1 100 c. c.
» 41.	Antonio Enríquez	Sidecar	Harley-Davidson ..	1 000 c. c.
» 42.	Joaquín Garriga	Sidecar	Harley-Davidson ..	1 000 c. c.

El primero de 35 kilómetros por hora debía efectuar la salida a las 6 de la mañana y el primero de 40 kilómetros por hora a las 7, saliendo el resto de los de cada categoría con intervalos de minuto en minuto.

De los concursantes inscritos dejaron de presentarse Miguel Simó, Manuel Texidor y José Royo en la primera categoría, y Juan Aleu, José M. Masó, José Basedas, Mariano Bigorra, Antonio Vila, Pedro Camats y José Arch en la segunda categoría; los demás tomaron la salida a la hora de su horario, misión

que corrió a cargo del Secretario General señor Viamonte.

De salida Castanys sufre un patinazo que le origina una caída sin consecuencias, continuando seguidamente la prueba; sufren también pana en sus vehículos antes del primer control los concursantes Atserá y Espiell, lo cual les retrasa bastante hasta el punto de abandonar la prueba.

Tan pronto entran los concursantes en la comarca del Vallés tropiezan con una espesa niebla que continúa en gran trozo del recorrido, cada vez más es-

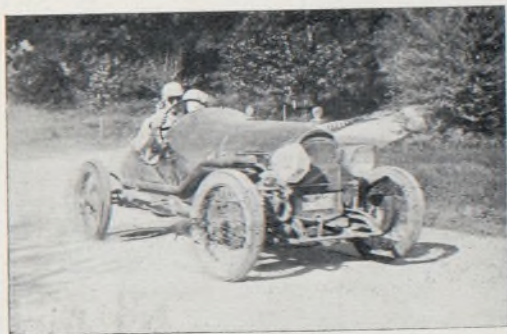
pesa ; parte de los concursantes se ven detenidos en un paso a nivel, cuyo guarda tuvo cerrada la valla catorce



Pablo Aixelá - Douglas 600 c. c.
Medalla de plata

minutos, iniciándose tan pronto fué franqueado el paso una formidable escapada en la cual los promedios fueron bastante superiores a los marcados en el reglamento, y aun así llegaron todos con retraso al primer control secreto montado por los señores Llorens, Antoniotti y Dalfau en el lugar donde habían de correrse las pruebas de aceleración y medio kilómetro lanzado, que por las causas antes anotadas con muy buen criterio acordaron no verificar.

Continúa la carrera en dirección a La Garriga ; a la salida de Samalús y



Agustín Coma - Hércules 1100 c. c.
Medalla de oro

en uno de los varios virajes dobles en descenso que hay en este recorrido, el corredor Murias, debido a una maniobra desgraciada que le produce el desballes-tamiento del juego delantero de su má-

quina, sale bruscamente despedido de aquélla, quedando en la carretera gravemente lesionado. Inmediatamente es auxiliado por varios de los concursantes que, pidiendo auxilio a un coche que en aquellos momentos pasaba por dicho lugar, conducido por don Enrique Busquets, quien de muy buen grado se prestó a trasladar al accidentado en su vehículo al hospital de la Garriga, acompañado de los concursantes señores Macaya y Baqué, quienes no le abandonaron hasta dejarle convenientemente asistido, prosiguiendo su carrera después de cumplir este deber de humanidad y compañerismo, con el consiguiente



Francisco Sanahuja - Ponthier 500 c. c.
Medalla de oro

retraso que los Comisarios de la prueba han tenido en cuenta para solicitar una recompensa del Club organizador.

Continúa la carrera sin incidentes pasando todos los concursantes por el control de San Feliu de Codinas, que corre a cargo del señor Forcada.

El *non stop* entre Avinyó y Santa María del Estany es ascendido por los concursantes en forma reglamentaria, anotándose únicamente la parada de Garriga.

Por averías en sus vehículos abandonan la carrera Morcego, Piferrer y Bigorra, quedando en línea 24 concursantes que pasan con relativa regularidad por el control fijo establecido en Moyá, a cargo de los señores Renom y Brocá.

El ascenso a la estribación del Mont-

seny no ha sido, al parecer, muy laborioso; sin embargo, el cronómetro de Sedó que en funciones de control secreto actúa antes de Arbucias anota bastantes retrasos, lo cual deja bien patente la dificultad tanto del ascenso como del trayecto irregular entre Viladrau y Arbucias.

Sin más novedades nos vamos acercando a San Celoni, donde tiene preparada la prueba de frenaje a un kilómetro de dicho lugar, los señores Llorens, Dalfau, Antonietti y Mullor; como los concursantes se han visto en su mayoría sorprendidos por esta prueba, son muchos los que no han echado



Antonio Catalá - Terrot 250 c. c.
Medalla de oro

de ver la señal de paro, y por consiguiente ha sido efectuada en su mayoría en una forma imperfecta.

En San Celoni, final de la etapa de la mañana, reparan fuerzas los concursantes, muy bien servidos en el Hotel Suizo, transcurriendo las dos horas de parada entre los más animados comentarios acerca de la etapa de la mañana y los más diversos augurios y cábalas con respecto a la etapa de la tarde.

Los señores Renóm y Brocá en funciones de jueces de salida la dan desde las 3 de la tarde a los 23 concursantes llegados reglamentariamente, siendo sorprendido a poco trecho de la salida por la bandera roja, que les advierte va a efectuarse la prueba de Aceleración y Medio kilómetro lanzado.

De dichas pruebas cuidan los señores

Llorens, Dalfau, Antonietti y Mullor, y aun cuando la prueba de aceleración no ha dado resultados técnicos extraor-



José M.^a Planás - Austin 750 c. c.
Medalla de oro

dinarios, en cambio las velocidades adquiridas en el medio kilómetro son verdaderamente notables las obtenidas por varios de los concursantes.

Terminadas estas pruebas se verifica el ascenso a Dos Rius, *non stop* que, aunque el piso está bastante defectuoso, no da lugar a pérdida de punto, siguiendo sin más incidentes hasta Barcelona, donde antes del fielato de San Martín recibe a los concursantes el señor Bresca en funciones de Juez de llegada, que anota la de 23 concursantes dentro del término reglamentario.



E. Atmetlla - Amílcar 1100 c. c.
Medalla de plata

Desde este control de hora continúan los concursantes a velocidad reglamentaria de población hasta el Real Moto-Club de Cataluña, donde está establecido el control de firma.

La Plaza de Tetuán, como de costumbre, rebosa de público, entre el cual se hacen los más animados comentarios, siendo la opinión general de que las máximas recompensas no serán muy



Lugar donde se verificó la prueba de frenos

numerosas, tanto por la dureza del recorrido como por el incumplimiento de algunas condiciones reglamentarias que han de representar para muchos pérdida de punto. Entre estos comentarios circula la triste nueva de que el accidente sufrido por el corredor Murias ha tenido fatales consecuencias según han podido comprobar los señores Planás, Viamonte y el representante de la prensa señor Canto Arroyo que regresaban de La Garriga, donde se trasladaron para poder prestar todo género de auxilios que fueran necesarios en nombre del Club y a los que desgraciadamente no hubo lugar por haber acaecido el fatal desenlace al poco tiempo de ingresar el malogrado corredor en el benéfico establecimiento de aquella población.

Es la primera vez que en una prueba de regularidad ocurre un grave accidente de esta naturaleza, que ha causado

un hondo sentimiento entre los organizadores y concursantes en general, produciendo una nota de dolor en el éxito de organización que, como de costumbre, ha alcanzado el Real Moto-Club de Cataluña en esta prueba de regularidad.

A continuación publicamos un estado detallado de la clasificación oficial de la prueba, y la simple inspección del mismo da cuenta exacta de la labor llevada a cabo por los concursantes en las diferentes fases de la carrera.

Los Comisarios de la prueba, reunidos para dictar la clasificación, acordaron la siguiente

NOTA OFICIAL

Los Comisarios reunidos han acordado la supresión del primer control secreto de Cánovas, debido a que fueron los concursantes detenidos durante largo tiempo antes de aquel en un paso a nivel poco distante.

Igualmente suprimen los Comisarios los resultados de la Prueba de frenos, pues no pudo realizarse en lugar previsto por estar mojada la carretera, lo que obligó a efectuarlo en condiciones cuyos resultados creen en justicia no cabe aplicar esta vez.

Lamentan los Comisarios no hallar manera, de acuerdo con el reglamento, de indemnizar a los corredores señores Macaya y Baqué los puntos perdidos, por haber asistido al desgraciado compañero señor Murias, pero propondrán a la Junta Directiva una compensación o premio especial por su acto de caridad y compañerismo.

Medallas de oro

N.º 4.	A. Catalá	Motocicleta..	Terrot	100 puntos
» 21.	Agustín Coma	Autociclo ...	Hércules.	100 »
» 6.	Antonio Alá	Sidecar	Triumph.....	99 »
» 7.	José M. Planás	Autociclo ...	Austin	99 »
» 10.	Francisco Sanahuja	Motocicleta..	Pantherh	99 »

Medallas de plata

N.º 14.	Pablo Barba	Motocicleta..	Matchlees	93 puntos
» 15.	Emilio Atmetlla	Autociclo ...	Amílcar	94 »
» 18.	José Bonet	Motocicleta..	Douglas	91 »
» 19.	Pablo Aixelá	Motocicleta..	Douglas	97 »
» 20.	Jaime Serra	Autociclo ...	Fiat	91 »
» 27.	Ignacio Faura	Motocicleta..	B. S. A.	97 »

Medallas de cobre

N.º 5.	Andrés Todolí	Motocicleta..	B. S. A.
» 8.	José M. Valón	Autociclo ...	Peugeot.
» 17.	José Castanys	Motocicleta..	A. J. S.
» 23.	Ramón Sellés	Autociclo ...	Salmson.
» 26.	Juan Oriol	Motocicleta..	A. J. S.
» 28.	Ferreol Bros	Motocicleta..	B. S. A.
» 33.	Antonio Cristófol	Motocicleta..	B. S. A.
» 34.	Ignacio Maseras	Autociclo ...	Citroën.
» 38.	Ignacio Macaya	Motocicleta..	Indian.
» 39.	Salvador Vallvé	Sidecar	A. J. S.
» 41.	Antonio Enríquez	Sidecar	Harley-Davidson.

RESULTADOS DE LAS PRUEBAS DE ACELERACIÓN Y MEDIO KILÓMETRO LANZADO

Motocicletas 250 c. c.

		Aceleración	Pierde	Kilómetro	Pierde	Total
A. Catalá.....	Terrot	29,500		62,600		
Andrés Todolí	B. S. A.	27,500		52,900	1	1

Sidecars hasta 600 c. c.

Antonio Alá	Triumph.....	27,500		52,900	1	1
-------------------	--------------	--------	--	--------	---	---

Autociclos hasta 750 c. c.

José M. Planás	Austin	26,400		52,300	1	1
José M. Valón	Peugeot	24,000		43,900	2	2

Motocicletas hasta 350 c. c.

Pablo Barba	Matchlees	31,500		76,200		
José Castanys	A. J. S.	36,000		78,200		
José Bonet	Douglas	27,200	1	69,700	1	2
Juan Oriol	A. J. S.	31,500		65,300	1	1
Ignacio Faura	B. S. A.	32,700		81,800		
Ferreol Bros	B. S. A.	30,000		62,000	1	1
Antonio Cristófol	B. S. A.	27,200	1	69,700	1	2

Motocicletas hasta 560 c. c.

Francisco Sanahuja	Panther	35,200	82,500
--------------------------	---------------	--------	--------

Motocicletas hasta 750 c. c.

Pablo Aixelá	Douglas	34,600	79,600
--------------------	---------------	--------	--------

Motocicletas hasta 1 000 c. c.

Ignacio Macaya	Indian	27,600	1	94,700	1
----------------------	--------------	--------	---	--------	---

Sidecars hasta 1 000 c. c.

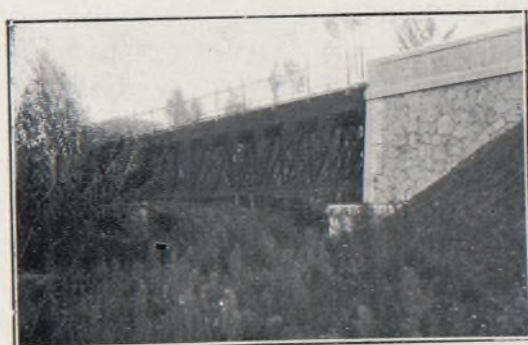
Salvador Vallvé	A. J. A.	30,000	60,000	1	1
Antonio Enríquez	Harley-Davidson	28,500	59,200	2	2

Autociclos hasta 1 100 c. c.

Emilio Atmella	Amílcar	26,800	73,100		
Agustín Coma.....	Hércules	31,500	70,300		
Jaime Serra	Fiat	23,300	47,800	2	3
Ramón Sellés	Salmson	25,700	60,000	1	1
Ignacio Maseras	Citroën	20,000	39,100	2	3

Octubre de 1926.

C. V.



Puente sobre el Terry, próximo a inaugurarse



Puente sobre el Terry, próximo a inaugurarse



Variante de la Costa Roja a la salida de Gerona

REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA Prueba de Regularidad - 17 de octubre de 1926

CLASIFICACIÓN OFICIAL

Número de orden	CONCURSANTES	VEHÍCULOS	CUBICACIÓN	Control secreto S. Feliu de Codinas						Control fijo en Moya				Control secreto antes Arbucias				Llegada a San Celori			Salida de San Celori	Prueba de aceleración y medio kilómetro lanzado						Llegada a Barcelona			Total puntos perdidos
				Salida del R. M. C. C.	a 71 kilómetros de salida			Control fijo en Moya		Arbucias		Llegada a San Celori			Prueba de aceleración y medio kilómetro lanzado			Llegada a Barcelona													
					Hora de paso	Hora a que pasa	Puntos pierde	Hora de paso	Hora a que pasa	Hora de llegada	Hora a que llega	Puntos pierde	Tiempo 100 metros	Promedio	Puntos pierde	Tiempo 500 metros	Promedio	Puntos pierde	Hora de llegada	Hora a que llega		Puntos pierde									
A 35 kilómetros por hora																															
4	A. Catalá.....	M. Terrot.....	250	6,03	8,04:30	8,07	—	10,22	10,22	46	11,49	—	12,32	12,31:30	—	15,03	12 2/10	29·5	—	28·8	62·500	—	16,26	16,25	—	0					
5	Andrés Todolí.....	M. B. S. A.....	250	6,04	8,05:30	8,38:30	30	10,23	10,50:30	47	12,22	32	12,33	13,15	40	15,04	13	27·600	—	34	52·900	1	16,27	16,46	17	146					
6	Antonio Alá.....	S. Triumph.....	500	6,05	8,06:30	8,09	—	10,24	10,23:30	48	11,50:30	—	12,34	12,34:30	—	15,05	13	27·6	—	34	52·9	1	16,28	16,27:30	—	1					
7	José M. ^a Planás.....	A. Austin.....	750	6,06	8,07:30	8,08	—	10,25	10,25	49	11,49:30	—	12,35	12,35	—	15,06	13 6/10	26·4	—	34 4/10	52·3	1	16,29	16,29:30	—	1					
8	José M. ^a Valón.....	A. Peugeot.....	750	6,07	8,08:30	8,09	—	10,26	10,32:30	50	11,56:30	4	12,36	12,35	—	15,07	15	24	—	41	43·9	2	16,30	16,30	—	11					
A 40 kilómetros por hora																															
10	Francisco Sanahuja.....	M. Panther.....	500	7,00	8,46:30	8,47:30	—	10,46:30	10,46	100	12,04	1	12,43:30	12,41	—	15,15	10 2/10	35·2	—	21·8	82·5	—	16,28	16,29:30	—	1					
14	Pablo Barba.....	M. Matchless.....	350	7,03	8,49:30	8,50	—	10,49:30	10,50	103	12,10	4	12,43:30	12,48	3	15,18	11 4/10	31·5	—	23·6	76·2	—	16,31	16,30	—	7					
15	Emilio Atmetlla.....	A. Amilcar.....	1 100	7,04	8,50:30	8,56	3	10,50:30	10,50	104	12,08	1	12,44:30	12,48	2	15,19	13 4/10	26·8	—	24·6	73·1	—	16,32	16,30:30	—	6					
17	José Castanys.....	M. A. J. S.....	350	7,06	8,52:30	9,01	6	10,52:30	11,02:30	106	12,23	14	12,46:30	13,11	23	15,21	10	36	—	23	78·2	—	16,34	16,32:30	—	51					
18	José Bonet.....	M. Douglas.....	350	7,07	8,53:30	8,59:30	3	10,53:30	10,52:30	107	12,12	2	12,47:30	12,51:30	2	15,22	13 2/10	27·2	1	25·8	69·7	1	16,35	16,34:30	—	9					
19	Pablo Aixelá.....	M. Douglas.....	600	7,08	8,54:30	9,00	3	10,54:30	10,53:30	108	12,11	—	12,48:30	12,49	—	15,23	10 4/10	34·6	—	22·6	79·6	—	16,36	16,35:30	—	3					
20	Jaime Serra.....	A. Fiat.....	1 100	7,09	8,55:30	9,02	4	10,55:30	10,56:30	109	12,13:30	2	12,49:30	12,50:30	—	15,24	15 4/10	23·300	1	37 6/10	47·800	2	16,37	16,37	—	9					
21	Agustín Coma.....	A. Hércules.....	1 100	7,10	8,56:30	8,56:30	—	10,56:30	10,56:30	110	12,11	—	12,50:30	12,49:30	—	15,25	11 4/10	31·500	—	25 6/10	76·300	—	16,38	16,37	—	0					
23	Ramón Sellés.....	A. Salsom.....	1 100	7,12	8,58:30	9,00	—	10,58:30	10,59:30	112	12,20:30	6	12,52:30	12,58:30	4	15,27	14	25·700	—	30	60	1	16,40	16,46:30	5	16					
26	Juan Oriol.....	M. A. J. S.....	350	7,15	9,01:30	9,02:30	—	11,01:30	11,02	115	12,21	3	12,55:30	13,04	7	15,30	11 4/10	31·500	—	27 6/10	65·300	—	16,43	16,45	—	11					
27	Ignacio Faura.....	M. B. S. A.....	350	7,16	9,02:30	9,01:30	—	11,02:30	11,07:30	116	12,18:30	—	12,56:30	12,58	—	15,31	11	32·700	—	22	81·800	—	16,44	16,44	—	3					
28	Ferreol Bros.....	M. B. S. A.....	350	7,17	9,03:30	9,07:30	1	11,03:30	11,02:30	117	12,31	11	12,57:30	13,05:30	6	15,32	12	30	—	29	62	—	16,45	16,44:30	—	19					
33	Antonio Cristófol.....	M. B. S. A.....	350	7,22	9,08:30	9,09	—	11,08:30	11,13	122	12,31:30	7	13,02:30	13,16	12	15,37	13 2/10	27·2	1	25·8	69·7	1	16,50	16,49	—	24					
34	Ignacio Maseras.....	A. Citroën.....	1 100	7,23	9,09:30	9,13:30	1	11,09:30	11,24	123	12,56	30	13,03:30	13,57:30	52	15,38	18	20	1	46	89·1	2	16,51	16,53:30	1	100					
38	Ignacio Macaya.....	M. Indian.....	1 000	7,27	9,13:30	9,33	17	11,13:30	11,23:30	127	12,50	20	13,07:30	13,26:30	17	15,42	13	27·600	1	19	94·700	—	16,55	16,53	—	63					
39	Salvador Vallvé.....	S. A. J. S.....	1 000	7,28	9,14:30	9,30	13	11,14:30	11,50	128	13,15	44	13,08:30	14,03	53	15,43	12	30	—	30	60	1	16,56	16,53:30	1	145					
41	Antonio Enríquez.....	S. H. Davidson.....	1 000	7,30	9,16:30	9,18:30	—	11,16:30	11,21:30	130	12,45	12	13,10:30	13,34:30	22	15,45	12 6/10	28·5	—	30 4/10	59·200	2	16,58	17,00	—	39					



SECCIÓN OFICIAL



REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA Carrera de turismo

Movimiento de socios

En las reuniones últimamente celebradas por el Real Automóvil Club de Cataluña han sido admitidos en calidad de socios de número los señores siguientes : don Juan Mestres, don Augusto Batlló, don Juan Martí, doña Clementina Coll, don Angel Aguiló, don Hermenegildo Castells, señora viuda de J. Comas, don Conrado Rivière, don Federico J. Miracle, don Luis Riera, don Bernabé García, don Fernando Salvat, don Miguel Bosch, doña Ana María Moritz, don Francisco Oliva, don Miguel Biosca, don Antonio de Satrústegui, don Jaime Serra, don J. Mestre, don Oriol Martorell (Consorcio Puerto Franco), don J. Rumeu, que fueron admitidos.

Aduana de Perthus

Ha sido recibida una resolución de la Dirección General de Aduanas sobre una petición que había sido hecha en el mes de junio, acordándose que dicha Aduana estará abierta en lo sucesivo y desde el 1.º de julio a 30 de septiembre, todos los días, incluso los festivos de 9 a 22.

Multas a los automoviles

En vista de la frecuencia con que eran multados los automovilistas y de la cuantía de las multas que se imponían se efectuó una visita al excelentísimo señor Alcalde solicitando en una instancia, que le fué entregada, que fuesen modificados los tipos de multa señalados en el Decreto de la Alcaldía, publicado en diciembre próximo pasado, y rogando que se rectificara la forma de las denuncias y pidiendo una vez más que se suprimiera la participación directa en las multas de los agentes municipales, que es sin duda una de las causas principales de los errores que con frecuencia se presentan al efectuar las denuncias. El excelentísimo señor Alcalde recibió muy atentamente a la Comisión que le visitó y ofreció estudiar el asunto a fin de buscar una solución.

Esta Sociedad, aprovechando la idea lanzada por el miembro de su Junta Directiva don Manuel Creus, hizo el propósito de organizar una gran carrera de turismo, si posible fuese, con la cooperación de los Reales Automóviles Clubs de España y de Guipúzcoa, pero no habiéndole llegado a un acuerdo de principio con dichas Sociedades ha decidido organizar la carrera por sí mismo, y la Comisión Deportiva de este Real Automóvil Club ha comenzado a ocuparse de establecer las bases del futuro Reglamento por que ha de regirse la manifestación en proyecto. En próximas ediciones será posible dar cuenta del citado Reglamento y será señalada la fecha de celebración de la prueba.

REAL MOTO - CLUB DE CATALUÑA

Movimiento de socios

Durante el mes de septiembre han sido admitidos socios de número del Real Moto-Club de Cataluña los señores siguientes : don Pablo Font, don Antonio Cambra, don Baldomero Tomás Sala, don Luis Piferrer, don Leslie A. Dunt, don Juan Fité Mestres y don Juan Carné Ollé.

Asimismo fueron admitidas las bajas presentadas por don Luis M. Roig, don Rafael Asses, don Miguel Puig, don José Banús, don Salvador Garriga y don Alfredo Castellet.

Durante el mes de octubre han sido admitidos socios de número de este Real Moto-Club de Cataluña los señores siguientes : don Rogelio Serra, don Luis Mangrané y don Francisco Rizo, y como corresponsales don Julián Comes Gastino, en San Baudilio de Llobregat, y don Pablo Viñas, en Sabadell.

Asimismo fueron admitidas las bajas presentadas por los señores don Juan Moré, don E. Carreras Mercader, don Juan Anfruns, don E. Torruella, don Juan del Cerro, don Pedro Cusell, don Leopoldo M. de la Hidalga, don José Fonrodona y don Silverio Solves.

Juntas Directivas celebradas

Durante el mes de septiembre celebró reunión la Directiva del Real Moto-Club de Cataluña los días 9, 18 y 28.

En ellas, además de los asuntos de trámite ordinario despachados por Secretaría, se trató de la organización de la prueba de regularidad acordada para el 17 de octubre, se acordó efectuar el reparto de premios del Campeonato de Cataluña y prueba de regularidad Barcelona-San Sebastián el día del sorteo de los concursantes de la del 17 de octubre; se trató de asuntos de orden interior del Club, aceptándose el presupuesto de pintura del local social y su fachada, que se llevará a cabo tan pronto se efectúen algunas obras de albañilería que ha de realizar el propietario de la finca; se trató de los actos a organizar con motivo de la llegada de los motoristas ingleses que dan la vuelta al mundo, señores Cathrick y Castley; y se acordó igualmente que la proyección de la película «The Motor Cycle» se lleve a cabo los días 4 y 5 de octubre en el Cine Gloria.

Durante el mes de octubre celebró reunión ordinaria la Directiva del Real Moto-Club de Cataluña los días 15, 22 y 29.

En ellas además de los asuntos de trámite ordinario despachados por Secretaría, se trató de los últimos detalles de la prueba de regularidad del 17 de octubre y aprobación de la clasificación de la misma, acordándose otorgar a los señores Macaya y Baqué una plaquita especial de plata de las últimamente adoptadas por el Club como premio a su acto de compañerismo llevado a cabo con motivo del accidente ocurrido al malogrado corredor señor Murias; se acordó organizar una excursión colectiva al Xalet de la Molina los días 13 y 14 de noviembre; se acordó señalar la fecha del 12 de diciembre para celebración de la XI Prueba por Equipos, aprobándose el itinerario y el Reglamento de la misma; se concedió un donativo de 50 pesetas para la Cruz Roja de Manresa con objeto de contrubuir a la adquisición de un coche de ambulancia; tratándose igualmente de la cooperación que se ha de conceder a la prueba de regularidad de nuestra delegación de Tarrasa, señalada para el día 7 de noviembre.

XI PRUEBA POR EQUIPOS

12 diciembre de 1926

Reglamento

El Real Moto-Club de Cataluña organiza para el día 12 de diciembre próximo la XI Prueba por Equipos que se correrá en la siguiente forma:

1.º Se regirá por los reglamentos generales de la Real Federación Motociclista Española, en cuanto se relacione con los vehículos de tres o menos ruedas, y por el Reglamento general deportivo de la A. I. A. C. R., por lo que respecta a los vehículos de más de tres ruedas, además de las condiciones especiales que a continuación se expresan.

2.º Los equipos constarán de cuatro concursantes, quienes propondrán su inscripción, nombrando a uno de los que lo compongan, que será el capitán del equipo correspondiente.

3.º Los equipos deberán estar compuestos por un autociclo, un sidecar, una motocicleta sola y un cuarto vehículo que podrá ser una motocicleta con o sin sidecar o un autociclo.

Se establecen dos categorías de equipos: una de composición completamente libre, en lo que hace referencia a la cubicación de cada vehículo dentro de las condiciones establecidas anteriormente, y otra en cual composición entre un sidecar de cubicación hasta 560 c. c., una motocicleta hasta 300 c. c. o un autociclo hasta 750 c. c.

La primera categoría deberá hacer el recorrido a una velocidad media de 40 kilómetros por hora, y la segunda a 35 kilómetros por hora de promedio.

4.º Las inscripciones de los equipos deberán ser hechas por sus capitanes respectivos, quienes las entregarán completas al Secretario General del Real Moto-Club de Cataluña para ser tramitadas a los señores de la Comisión de la Prueba, don Andrés Bresca, don Pablo Llorens y don Joaquín Dalfau, quienes de acuerdo con el presente Reglamento, revisarán la composición de los equipos y nombrarán, de acuerdo con el capitán respectivo, el color que como distintivo deberán adoptar en la prueba.

Las inscripciones, como es costumbre, se harán en los boletines que facilitará la Secretaría del Club e irán acompañadas de los derechos de diez pesetas por cada concursante para los señores socios del Real Moto-Club de Cataluña, y de veinte pesetas para los señores que no lo sean.

El plazo para inscribirse terminará el 6 de diciembre.

Si una vez cerrada la inscripción se presentara el caso de modificarse o variar la composición de algún equipo, el capitán deberá hacer la propuesta, que será resuelta por la Comisión de la Prueba, mediante consulta con los demás capitanes de equipo, si la Comisión lo creyere necesario.

5.º El equipo vencedor ganará cuatro copas de plata, las cuales serán entregadas a cada uno de los concursantes. El equipo clasificado en segundo lugar ganará medallas de oro, el tercero y cuarto medallas de plata, y el quinto medallas de cobre. Los socios del Real Moto-Club de

Cataluña que vayan de pasajeros en los sidecars y autociclos ganadores de premio, obtendrán medallas de cooperación.

6.º La clasificación de los equipos se hará en la forma siguiente : será ganador del primer premio, el equipo completo que haga el trayecto de la prueba a una velocidad media de 40 kilómetros por hora si corresponde a la primera categoría y de 35 kilómetros por hora si corresponde a la segunda categoría. En el caso de no llegar a esta velocidad, se adjudicará el primer premio al equipo que más se aproxime, contándose la aproximación tanto por exceso como por defecto y tomándose únicamente para los efectos de tiempo el del último concursante del equipo que pase por los controles de tiempo.

Caso de no llegar ningún equipo completo, serán concedidos los premios a los equipos que tengan mayor número de concursantes llegados y de acuerdo con lo estipulado en el párrafo anterior.

Obtendrán asimismo los premios 2.º, 3.º, 4.º y 5.º los equipos que se clasifiquen en 2.º, 3.º, 4.º y 5.º lugar respectivamente, de acuerdo con las reglas anteriores.

7.º El itinerario de la prueba cuyo kilometraje exacto se dará a conocer antes de finalizar el plazo de las inscripciones será el siguiente :

Etapas de la mañana. — Real Moto-Club de Cataluña, San Adrián, Granollers, San Pere de Vias, San Feliu de Codinas, San Quirico de Safaja, Centellas, Tona, Vich, San Julián de Villatorra, Bojors, San Hilario, Arbucias ; 141 kilómetros aproximadamente.

Etapas de la tarde. — Arbucias, Breda, San Celoni, Llinás, Granollers, Alella, Masnou, Badalona, Barcelona : 80 kilómetros aproximadamente.

Total de la prueba, 221 kilómetros aproximadamente.

8.º Habrá controles de tiempo fijos en los finales de etapa y de paso en diferentes lugares del itinerario, siendo facultativo del Club establecer algún control fijo adicional, que se indicará en los horarios que se entreguen a los concursantes.

Los controles prestarán servicio el tiempo necesario para anotar el paso de los concursantes cuya velocidad no sea inferior a 30 kilómetros por hora para los que efectúan el recorrido a 35 kilómetros por hora, y a 35 kilómetros por hora para los que lo llevan a cabo a 40 kilómetros por hora.

No será clasificado ningún concursante en las dos categorías, que pase a menor promedio que el antes indicado en la suya respectiva.

En el recorrido habrá varios controles secretos, restándose medio kilómetro de la velocidad media resultante del equipo en el que un concur-

sante se adelante diez minutos sobre el horario marcado en cada uno de los controles secretos.

9.º No se permitirá una velocidad antirreglamentaria en el término municipal de Barcelona, ni en el de los pueblos de tránsito.

A la salida del Real Moto-Club de Cataluña y en todo el trayecto dentro del término municipal de Barcelona, ningún concursante de un equipo podrá pasar a otro equipo, exceptuándose el caso de encontrarse en *panne*, bajo la pena de desclasificación, tanto a la ida como a la vuelta.

10. El Real Moto-Club de Cataluña se reserva la facultad de suspender o aplazar la prueba, si circunstancias excepcionales de tiempo u otras lo hicieren necesario, devolviéndose el importe de las inscripciones en el primer caso a todos los concursantes y en el segundo a los que no estuvieren conformes con la fecha aplazada.

11. Los concursantes vienen obligados, por el hecho de su inscripción y la firma de la misma, a sujetarse a todas las disposiciones del presente Reglamento y a todas aquellas otras complementarias que la Junta del Real Moto-Club de Cataluña o los Comisarios de la Prueba dicten para el buen orden de la misma. Asimismo vienen obligados los concursantes a acatar aquellas disposiciones que los Comisarios puedan adoptar en el transcurso de la misma y que circunstancias fortuitas o condiciones exteriores o de tiempo puedan hacer necesario dictar.

12. El Real Moto-Club de Cataluña no se hace responsable de los daños o perjuicios de que puedan ser víctimas o causantes los corredores.

13. En caso de empate entre dos o más equipos se resolverá a favor del equipo que tenga mayor regularidad al paso de los controles secretos.

14. Para los efectos de puntuación relacionada con el Campeonato del Real Moto-Club de Cataluña únicamente se concederán en esta prueba :

Un punto a todos los concursantes que tomen la salida y,

Un punto a todos los que terminen la prueba, dentro del tiempo reglamentario, sea cual fuere su clasificación.

15. Han sido nombrados Comisarios para esta prueba los señores don Andrés Bresca, don Pablo Llorens y don Joaquín Dalfau.

Barcelona, septiembre 1926.

El Secretario General
CÉSAR VIAMONTE CORTÉS

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

Proyección de la película «The Motor Cycle»

Los días 4 y 5 del mes de octubre tuvo lugar en el cine Gloria la proyección de la película cinematográfica editada por la gran revista inglesa *The Motor Cycle*, que fué cedida al Club merced a las activas gestiones de nuestro socio don Paul Thornberg, agente general de la casa B. S. A.

Ambos días se vió extraordinariamente concurrido el cine Gloria, honrándonos el primero con su asistencia los corredores ingleses señores Castley y Cathrick.

La proyección de la película duró aproximadamente hora y media, y en su desarrollo pudimos apreciar los más interesantes momentos del Tourist Trophy, corrido en la Isla de Man en el año 1925, dándonos perfecta cuenta de las dificultades del circuito y la habilidad y audacia de los participantes; nos ofreció igualmente la cinta interesantes momentos de las 100 y 200 millas corridas en Brooklands, algunas pruebas en cuesta de Escocia y Ulster, momentos del Gran Prix de Francia en el Autódromo de Montlhery, una interesante *jimkama* y otras pruebas que pasaron ante nuestros ojos con verdadero interés y sumo agrado de los reunidos.

Llegada de los motoristas ingleses señores Cathrick y Castley que dan la vuelta al mundo en sidecar

Avisado con bastante anticipación el Real Moto-Club de Cataluña de que iban a ser nuestros huéspedes en su viaje alrededor del mundo los motoristas señores Cathrick y Castley que lo efectúan en sidecar, se acordó organizar una caravana que fuese a recibirlos en la mañana del día 3 de octubre a la vecina población de Sitges, donde pernoctaban la noche anterior.

El Real Moto-Club de Cataluña destacó a los miembros de su Junta Directiva señores Llorens, Dalfau, Forcada y Ferrán, acompañados del señor Carol (socio del Club), que se trasladaron a Sitges la tarde del día 2 para anticiparles un saludo en nombre del motorismo catalán y de la entidad que representan.

A la mañana siguiente se organizó una nutrida caravana bajo la dirección de don Ernesto Antonietti, en funciones de capitán de excursiones, y

no obstante el tiempo desapacible, ya que no cesó de llover, fueron en gran número los vehículos que se trasladaron a Sitges para saludar a los intrépidos motoristas ingleses y acompañarles hasta el local social del Real Moto-Club de Cataluña, lugar oficial donde se verificaba la llegada.

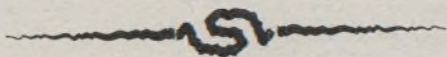
El Real Moto-Club de Cataluña invitó a las entidades motoristas de Barcelona a sumarse a la caravana organizada, concurriendo al llamamiento representaciones del Real Automóvil Club de Cataluña, Cámara Sindical del Automóvil, Motorista Club Barcelona y Sindicato de Periodistas Deportivos.

Una vez hechas las presentaciones de rigor, demostraron los señores Cathrick y Castley estar sumamente satisfechos del recibimiento que se les había otorgado, no obstante la inclemencia del tiempo.

Seguidamente se llevó a cabo el almuerzo ofrecido por el *Mundo Deportivo* en el Hotel Subur, y después de depositar una corona en la tumba del malogrado corredor Abril se emprendió la marcha hacia Barcelona, llegando al Real Moto-Club de Cataluña un número crecido de vehículos que fueron engrosando durante el trayecto; en el Real Moto-Club de Cataluña quedaron depositadas las máquinas que ambos tripulan, retirándose al hotel a descansar.

Por la noche fueron obsequiados en el Hotel de la Florida del Tibidabo con una cena íntima ofrecida por la Directiva del Real Moto Club de Cataluña, sentándose a la mesa presididos por don Pablo Llorens, quien tenía a ambos lados a los señores Cathrick y Castley, los señores Carles, Bordas, Dalfau, Bresca, que ostentaba la representación del Real Automóvil Club; Vidal, Sedó, Ferrán, Brccá, Renom, Torres, Clarasó, Thornberg, y una representación de la prensa, integrada por los señores Masferrer, Canto Arroyo y Badosa. Al finalizar la cena el señor Llorens hizo entrega a los señores Cathrick y Castley de las insignias del Real Moto-Club, entrega que agradecieron infinitamente, manifestándose en sentidas palabras sumamente reconocidos por las atenciones que les han dispensado los motoristas barceloneses y muy especialmente el Real Moto Club de Cataluña.

Huelga decir que la cena transcurrió dentro de la mayor armonía. El día 6 emprendieron el viaje para continuar la vuelta al mundo proyectada, expresando una vez más su inmenso reconocimiento por el inolvidable recibimiento que se les tributó y atenciones durante su estancia.



EL AMORTIGUADOR



ES HIDRÁULICO

GARANTIZADO 2 AÑOS contra todo vicio de construcción

ADOPTADO POR

Alba, Alda, Aries Chenard-Walcker, Delaunay-Belleville, Delage, Delahaye, D. F. P., Farman, F. N., Georges-Irat, Lincoln, Metalurgique, Miesse, Minerva, Panhard & Lavasoor, Rochet-Schneider, Rolland-Pilain, Unic, etc., etc.

MODELO C, para voitures y cyclecars : MODELO 1926 : «Poids Lourds», el único amortiguador para coches pesados, camionetas y camiones hasta 12000 kilos

Moderno tipo especial económico para FORD

■ ■ ■

Agente general para España: **JAIME MARTI CABOT**

Paseo Colón, n.º 15 - BARCELONA - Teléfono n.º 883-A

Automóvil Salón

Representante de las acreditadas marcas
STUTZ, BERLIET, MINERVA Y BUGATTI

Camiones, camionetas, ómnibus y autocars BERLIET y FEDERAL ♦ Motocicletas INDIAN ♦ Tractores agrícolas CLETRAC, tipo tanque, y toda clase de aparatos aplicables a los mismos ♦ Neumáticos de las mejores marcas ♦ Recambios, accesorios, artículos de viaje y sport ♦ Taller de reparación y construcción de toda clase de piezas

MADRID

Alcalá, 81
Lagasca, 103

BARCELONA

Trafalgar, 52 : Plaza de Cataluña, 18
Diagonal, 429

VALENCIA

Paz, 33
Salvador Giner, 23

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

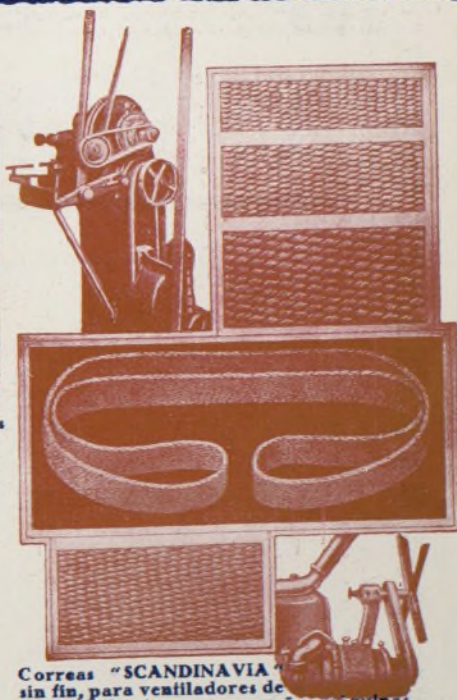
CORREAS



Fabricadas de amianto y alambre de latón tejidas y embreadas



Correas "SCANDINAVIA" para frenos de autos Ford



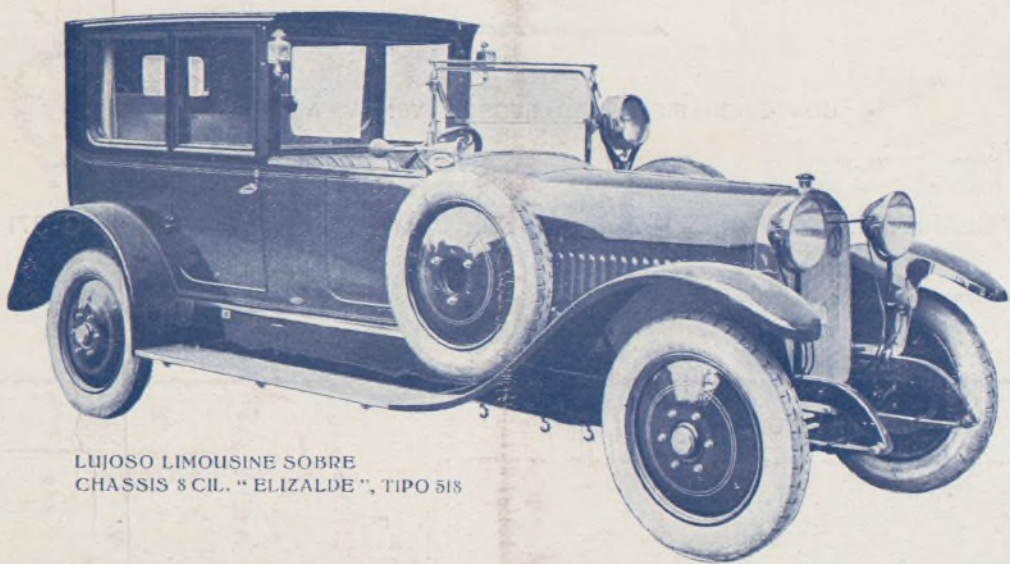
Correas "SCANDINAVIA" sin fin, para ventiladores de automóviles, tornos y pequeñas máquinas

MANUEL BLASI, S. A. PASEO DE SAN JUAN, NÚM. 13 **BARCELONA**
Telé. 147 SP. - Teleg.: "Scandinavia"
Sucursales: Constitución, 78, SAN S - Ayala, 142, entlo., MADRID - Hurtado de Amézaga, 52, BILBAO

ELIZALDE

Fábrica Española de Automóviles y Motores de Aviación

REALIZÁNDOSE AMBAS FABRICACIONES A BASE
DE LOS MEJORES MATERIALES CONOCIDOS Y DE
LOS ELEMENTOS TÉCNICOS MÁS PERFECTOS



LUJOSO LIMOUSINE SOBRE
CHASSIS 8 CIL. " ELIZALDE ", TIPO 518

CASA EN MADRID : AVENIDA REINA VICTORIA, 17



TALLERES Y OFICINAS:

A. ELIZALDE
PASEO DE SAN JUAN, 149

BARCELONA

APARTADO CORREOS, 424
— TELÉFONO 921-G —

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA Y TELEFÓNICA : AUTOELIZALDE

TIPOGRAFÍA LA ACADÉMICA : ENRIQUE GRANADOS, 112 : BARCELONA : TELÉFONO 104-G.

Ayuntamiento de Madrid