



SECCIÓN OFICIAL

Prueba del «Kilómetro lanzado», organizada por el Real Moto Club Español.

Como previamente se había anunciado, el domingo 27 de abril, tuvo lugar la «prueba» del Kilómetro lanzado, organizada por el Real Moto Club Español, entre los kilómetros 21 al 23 de la carretera de Aragón, próximos al pueblo de Torrejón de Ardoz, elegidos al efecto por la Junta directiva de la mencionada Sociedad, en consideración a que constituyen, sin duda, el trozo mejor acondicionado (incluso por lo que a su conservación se refiere), para esta clase de deporte, de cuantos existen en los alrededores de la corte. La Junta

directiva fué unánimemente elogiada por su evidente acierto en la elección de lugar.

Solamente se presentaron once concursantes, de los catorce inscritos; y, respetando las causas de tal retraimiento, es lamentable que el número de concursantes no haya estado en la proporción debida al entusiasmo y celo desplegado por la Directiva del Real Moto Club Español en todo lo que se refiere a la organización de esta «prueba» anual.

Solicitada la neutralización de los kilómetros anteriormente indicados, y concedida oportunamente por la superioridad, a las nueve y treinta de la mañana llegaron los cronometradorez designados por el Real Automóvil Club, quedando, desde este momento, interrumpida la circulación, y dando comienzo el concurso a las diez y quince, siendo presenciado por numerosos aficionados a nuestro deporte, sin que, afortunadamente, hubiera que lamentar incidente alguno desagradable.

Como resultado, se obtuvo la clasificación siguiente:

PRIMERA CATEGORÍA (Motos con side-cards) Hasta 750 c. c.

	<i>Cilindrada</i>	<i>Primera vuelta m. s. d.</i>	<i>Segunda vuelta m. s. d.</i>	<i>Promedio</i>	<i>Velocidad media</i>
1 Antonio Trelles.....	557	1-31-8	1-4-2	1-18-0	46,153

SEGUNDA CATEGORÍA (Motos con side-cards)

Desde 751 c. c. en adelante

2 Mariano Ramírez.....	997	0-44-8	0-40-0	0-42-4	84,905
------------------------	-----	--------	--------	--------	--------

TERCERA CATEGORÍA (Motos solaz) Hasta 300 c. c.

3 Marcelo Beltrán.....	226	1-0-0	0-52-2	0-56-1	64,280
4 Gonzalo Alonso Martínez...	298	No presentado	—	—	—
5 Emilio Vallejo.....	298	No presentado	—	—	—
6 Baltasar Santos.....	257	1-7-0	1-0-6	1-3-8	56,426

CUARTA CATEGORÍA (Motos solas) Desde 301 a 500 c. c.

7	Angel Rodríguez.....	497	1-3-8	0-55-0	0-59-4	60,606
---	----------------------	-----	-------	--------	--------	--------

QUINTA CATEGORÍA (Motos solas) Desde 501 a 750 c. c.

8	Jesús Fernández.....	662	0-55-8	0-47-6	0-51-7	69,762
9	Pedro Ceballos.....	662	0-55-2	0-37-8	0-39-5	91,362
10	Félix Sivilla.....	662	0-41-8	0-37-4	0-39-6	90,908
11	José Rasinangue.....	750	0-41-6	0-41-4	0-43-5	82,944
12	José Amador de los Ríos...	750	0-55-6	0-46-6	0-50-6	71,428

SEXTA CATEGORÍA (Motos solas) Desde 751 en adelante

13	Celso Arellano.....	750	0-36-4	0-32-8	0-34-6	104,046
14	José Amador de los Ríos...	994	No presentado	—	—	—

Terminada la «prueba», algunos de los concursantes, buen número de socios del Real Moto Club Español y la Junta directiva, se trasladaron al vecino pueblo de Alcalá de Henares, congregándose en el Hotel Cervantes, donde les fué servido el almuerzo. Luego, y en la grata compañía del capitán de Intendencia D. Arturo Navarro, amigo de nuestro consocio D. Enrique Rivera, para quien guardaremos imperecedero agradecimiento por las singulares distinciones de que hizo objeto a los excursionistas, visitaron el Casino y el Parque militar.

También es digno de elogiar, y no menos de agradecer, a nuestro buen amigo y querido consocio D. Francisco Garay, a quien debemos la iniciativa de la instalación del teléfono eléctrico, de su propiedad, poniendo en comunicación a los cronometradores que tanto facilitó como lucidez dió a la carrera.

CAMPEONATO DE CASTILLA

Copa de S. M. el Rey. — Circuito de Galapagar.

REGLAMENTO

Artículo 1.º La carrera campeonato de Castilla se celebrará el día 15 de junio de 1919, si causa de fuerza mayor no lo impidiese, en el circuito siguiente: Las Rozas, Galapagar, Collado-Villalba, Torreldones, estación de Las Matas y Las Rozas, en la dirección de marcha que resulte de la enumeración que antecede, cuyo circuito comprende un recorrido total de 51.200 kilómetros.

Art. 2.º Esta carrera será libre para todos los corredores que estén domiciliados en España, así como para toda clase de motocicletas, solas o con sidecars, sean éstas de carreras o de turismo, sin más restricción que: las máquinas de carreras sólo tendrán opción a los campeonatos respectivos de motocicletas solas y motocicletas con sidecar, entrando en una sola clasificación general, fuerza libre, no teniendo derecho a participar de los demás premios, y no habiendo, por lo tanto, para esta clase de máquinas categorías por cilindradas.

Las máquinas de turismo tendrán opción, además de los campeonatos respectivos, a una copa que se crea para la clasificación general de turismo a premios de regularidad y a todos los demás premios especiales establecidos por categorías para esta clase de máquinas.

Art. 3.º Para los efectos de esta carrera, se entenderán por máquinas de turismo: las máquinas de serie catalogadas, impresas sus características en un catálogo u hojas impresas con la reproducción de la máquina, debiendo estar equipada

con salvabarros completos, caja apaga ruidos (silencioso), aparato de aviso, soporte de equipaje, caja o carteras de herramientas y esmaltada, sea cualquiera su color.

En los motores no se admitirán más que una sola válvula de escape y una sola de admisión por cilindro, sea cualquiera su disposición, un solo ruptor o bujía por cilindro; tampoco serán admitidos los cilindros taladrados, ni las aplicaciones provisionales en las máquinas que no sean de esta serie de fabricación, siendo cualquiera la compresión y número de vueltas a que trabaje el motor.

Las carrocerías de los sidecars han de estar guarnecidas, pintadas y barnizadas, no admitiéndose cajas de mimbre o análogas, así como las improvisadas o de fortuna.

No se permite para estas máquinas el escape libre.

Por máquinas de carreras se entenderán las demás máquinas que no reunan cualquiera de las condiciones anteriores, pudiendo usar el escape libre, con la condición de no estar éste dirigido hacia el suelo.

Art. 4.º Especialmente para las máquinas de turismo, además de la clasificación general, se establecen las categorías siguientes por cilindrada:

Motocicletas solas.

Primera categoría.—Hasta 300 c. c., dos vueltas al circuito (102.400 kilómetros).

Segunda categoría.—De 301 a 500 c. c., cuatro vueltas al circuito (204.800 kilómetros).

Tercera categoría.—De 501 a 750 c. c., cuatro vueltas al circuito (204.800 kilómetros).

Cuarta categoría.—De 751 en adelante, cuatro vueltas al circuito (204.800 kilómetros).

Motocicletas con sidecars.

Quinta categoría.—Hasta 750 c. c., tres vueltas al circuito (153.600 kilómetros).

Sexta categoría.—De 751 en adelante, cuatro vueltas al circuito (204.800 kilómetros).

Para las motocicletas de carreras, sólo habrá dos categorías con opción a los campeonatos respectivos y premios especiales que pudieran establecerse para esta clase de máquinas.

Motocicletas solas.

Primera categoría única, fuerza libre, cuatro vueltas al circuito (204.800 kilómetros).

Motocicletas con sidecars.

Segunda categoría única, fuerza libre, cuatro vueltas al circuito (204.800 kilómetros).

Art. 5.º La cuota de inscripción será de 25 pesetas para los socios del Real Moto Club Español, que cuenten en la Sociedad con una antigüedad de tres meses, reembolsables, siempre que terminen la carrera en el tiempo que actúe el Jurado. Para los no socios, ésta será de 50 pesetas, no reembolsables en ningún caso, no pudiendo tomar parte en esta carrera, ni como corredores, ni como pasajeros de los sidecars, los menores de diez y ocho años.

Art. 6.º La inscripción queda abierta desde esta fecha hasta el día 12 de junio de 1919, a las ocho de la noche, en casa de don Victoriano Suárez (Preciados, 48), y de diez a doce de la noche del mismo día, en la Maison Dorée (Alcalá, 22), y al formalizarla, deberán hacerse las declaraciones siguientes:

Nombre y domicilio del corredor.

Nombre y domicilio del propietario de la máquina.

Marca de la motocicleta.

Fuerza en HP. catalogada.

Cilindrada en c. c.

Número del motor.

Clasificación (turismo o de carreras).

Sola o con sidecar.

Firma y rúbrica.

Al hacer la inscripción, se presentará una hoja impresa o catálogo, donde consten las características de la máquina, y a falta de éstos, una relación firmada por la casa comercial vendedora o propietaria de la misma.

Cualquier falsedad en la hoja de inscripción, al ser comprobada, llevará aneja la descalificación.

Ninguna máquina será admitida a correr fuera de concurso.

Art. 7.º La firma del boletín de inscripción lleva aneja para el corredor la conformidad, con todas las disposiciones del presente reglamento, y los del Real Automóvil Club de España, para lo que en el primero no se hallara previsto, así como en descargo para la entidad organizadora de toda responsabilidad civil o criminal en que pudieran incurrir los propietarios o conductores de las motocicletas concurrentes a la carrera, así como de los daños que durante ella pudieran sufrir y que éstos causaran a tercero.

Art. 8.º Por el hecho de hacer su inscripción, cada corredor, declara conocer el circuito de la carrera y estar conforme con el reglamento de la misma, sin que la Sociedad organizadora se obligue a hacer señalamiento alguno, a excepción de los comisarios, que colocará a distancia conveniente en los pasos a nivel, para prevenir a los corredores en caso de hallarse éstos cerrados. Conocido el circuito por los corredores, convendrá que éstos moderen su marcha en las proximidades de dichos pasos a nivel, para que puedan fácilmente darse cuenta de la señal de cerrado, que el comisario le hará agitando una bandera roja de grandes dimensiones y perfectamente visible.

Art. 9.º Esta carrera será cronometrada oficialmente por el Real Automóvil Club de España, siendo su cronometrador el único juez de salida y llegada.

Art. 10. El orden de salida será el que resulte por sorteo dentro de cada categoría, y el orden de éstas será el que acuerde el Jurado. La clasificación se hará por tiempos invertidos, con deducción de las paradas que los corredores se hayan visto obligados a hacer en los pasos a nivel, por hallarse éstos cerrados.

Un comisario, situado en cada paso a nivel, contará el tiempo de parada obligada, terminando ésta en el mismo instante de quedar la vía libre y el comisario dé la señal de partida, aunque el corredor permanezca parado por causas ajenas a aquellas circunstancias.

Art. 11. Las salidas se darán con el intervalo que establezca el cronometrador, contándose los tiempos desde el momento que se le dé la señal de salida a cada corredor, aunque éste, por circunstancias cualesquiera, no consiguiera hacer arrancar a su máquina, dado que la salida será en la línea y a máquina parada, aunque el motor esté en marcha.

Al efecto, los corredores tendrán media hora antes de la indicada para la salida sus máquinas puestas en línea en la meta de salida por el orden que les haya correspondido.

Art. 12. Las máquinas serán presentadas para ser reconocidas y precintadas el día antes de la carrera en el lugar y hora que oportunamente se anunciará.

Art. 13. Ningún corredor podrá cambiar de máquina durante el recorrido, siendo preciso que efectúe el correspondiente a su categoría, precisamente en la máquina en que tomó la salida.

Art. 14. Los corredores pueden establecer un repuesto de esencia, aceite, neumáticos, etc., etc., en las proximidades de las Rozas y en el lugar que oportunamente se les indicará. En dicho repuesto podrán tomar lo que necesiten sin ayuda alguna de nadie, excepción hecha del abastecimiento de gasolina y aceite, y tener la máquina en equilibrio.

El tiempo que permanezcan parados por este concepto, no les será deducido del invertido en el recorrido. La organización de dicho repuesto será de la exclusiva cuenta de los corredores, quedando la Sociedad organizadora exenta por completo de responsabilidad, tanto sobre los extravíos o falta de materiales y elementos allí depositados, como de los accidentes que los mismos pudieran producir.

Art. 15. Queda terminantemente prohibido todo género de auxilio a los corredores por servicios organizados o aislados durante la carrera y en cuanto a ésta se refiera, y como tal se considerará toda maniobra que, sin ir dirigida a auxiliar directamente al corredor, constituya perjuicio para otro u otros.

Art. 16. Durante el curso de la carrera los corredores vienen, naturalmente, obligados al estricto cumplimiento de las disposiciones que regulan la circulación por carretera, y que no se citan aquí por considerarlo innecesario; pero cuyo conocimiento también queda establecido para los corredores, por el hecho de suscripción en la carrera.

Solamente se recuerda que, en carrera, cuando un corredor avisa a otro para pasarlo, éste debe dejar libre, por su izquierda, dos tercios de carretera. Debiendo obedecer también las órdenes que les den los comisarios de la carrera.

Art. 17. Las reclamaciones deberán versar exclusivamente sobre posibles inexactitudes en las declaraciones de la inscripción y sobre incidentes ocurridos durante la carrera, no admitiéndose reclamación alguna sobre la admisión y exclusión de máquinas a que se refiere el art. 3.º

Art. 18. Toda reclamación o protesta deberá presentarse en el domicilio indicado para la inscripción, por escrito, antes de transcurridas veinticuatro horas, contadas desde la llegada del último corredor a la meta antes de retirarse el Jurado. La reclamación irá firmada por el corredor reclamante y acompa-

ñada de 250 pesetas, que no le serán devueltas si no se demuestra su fundamento, siendo, además, de cuenta del reclamante los gastos de desmontaje y peritación, si hubiere lugar. Caso de comprobarse la razón del reclamante, dichos gastos serán de cuenta del culpable de la denuncia, reintegrándose entonces al reclamante la cantidad depositada ante el Jurado. Contra las decisiones adoptadas por el Real Moto Club Español sobre las reclamaciones que le fueren presentadas, podrán los reclamantes apelar ante el Real Automóvil Club de España, cuyas resoluciones serán inapelables.

Los corredores quedan obligados a conservar intactos los precintos de sus máquinas hasta la publicación de las clasificaciones.

Art. 19. La carrera comenzará a las ocho en punto de la mañana, dándose por terminada a las cuatro horas de la salida del último corredor.

Art. 20. El Real Moto Club Español se reserva el derecho de modificar el presente reglamento, si así lo estimase conveniente, comunicándoselo a los corredores con la debida anticipación, así como de interpretar el mismo.

Madrid, 8 de mayo de 1919.—Por la Comisión Deportiva del R. M. C. E., el presidente: *Federico Sawa*.



CAMPEONATO DE CASTILLA

DISTRIBUCION DE PREMIOS

PREMIOS	CONDICIONES	DONANTES
Copa de S. M. el Rey y título de Campeón. Objeto de arte y alegoría de aviación. (Título de Campeón de sidecars).....	Al corredor que con motocicleta en general, de carreras o de turismo, invierta menos tiempo en el recorrido total de la prueba, 204,800 kilómetros (cuatro vueltas al circuito)..... Al que con sidecar invierta menos tiempo en el recorrido de 204,800 kilómetros (cuatro vueltas al circuito).....	S. M. el Rey. R. M. C. E.
PARA MÁQUINAS DE TURISMO EXCLUSIVAMENTE — FUERZA LIBRE		
Copa de Turismo.....	A la motocicleta sola que invierta menos tiempo en el recorrido total de 204,800 kilómetros (cuatro vueltas al circuito).....	Copa de Landaluze.
Copa de Turismo.....	A la motocicleta con sidecar que invierta menos tiempo en el recorrido total de 204,800 kilómetros (cuatro vueltas al circuito).....	Copa de Landaluze.
PREMIOS POR CATEGORÍAS		
<i>Primera categoría, hasta 300 c. c.</i>		
Estuche, pitillera y fosforera de plata.....	Primer premio. Al que invierta menos tiempo en el recorrido de 102,400 kilómetros (dos vueltas).	Automóvil Salón.
Medalla de plata.....	Segundo premio. Al que se clasifique en segundo lugar (dos vueltas).....	R. M. C. E.
Medalla de cobre.....	Tercer premio. Al que se clasifique el tercero (dos vueltas).....	R. M. C. E.
<i>Segunda categoría, desde 301 hasta 500 c. c.</i>		
Objeto de arte.....	Primer premio. Al que invierta menos tiempo en el recorrido de 204,800 kilóms. (cuatro vueltas).	Conde de Cerragería.
Medalla de plata.....	Segundo premio. Al que se clasifique el segundo (cuatro vueltas).....	R. M. C. E.
Medalla de cobre.....	Tercer premio. Al que se clasifique el tercero (cuatro vueltas).....	R. M. C. E.
<i>Tercera categoría, desde 501 hasta 750 c. c.</i>		
Copa de plata.....	Primer premio. Al que invierta menos tiempo en el recorrido de 204,800 kilóms. (cuatro vueltas).	D. Marcelo Beltrán, representante de <i>The James</i> .
Medalla de plata.....	Segundo premio. Al que se clasifique en segundo lugar (cuatro vueltas).....	R. M. C. E.
Medalla de cobre.....	Tercer premio. Al que se clasifique en tercer lugar (cuatro vueltas).....	R. M. C. E.
<i>Cuarta categoría, desde 751 c. c. en adelante.</i>		
Medalla de oro.....	Primer premio. Al que invierta menos tiempo en el recorrido de 204,800 kilóms. (cuatro vueltas).	R. M. C. E.
Medalla de plata.....	Segundo premio. Al que se clasifique en segundo lugar (cuatro vueltas).....	R. M. C. E.
Medalla de cobre.....	Tercer premio. Al que se clasifique en tercer lugar (cuatro vueltas).....	R. M. C. E.
<i>Quinta categoría, hasta 750 c. c. con sidecar.</i>		
Medalla de plata.....	Primer premio. Al que mejor se clasifique en el recorrido de 153,600 kilómetros (tres vueltas)...	D. Esteban Marín.
Medalla de cobre.....	Segundo premio. Al que se clasifique en segundo lugar (tres vueltas).....	R. M. C. E.
	Tercer premio. Al que se clasifique en tercer lugar (tres vueltas).....	R. M. C. E.
<i>Sexta categoría, desde 751 c. c. en adelante con sidecar.</i>		
Medalla de oro.....	Primer premio. Al que invierta menos tiempo en el recorrido de 204,800 kilóms. (cuatro vueltas).	R. M. C. E.
Medalla de plata.....	Segundo premio. Al que se clasifique en segundo lugar (cuatro vueltas).....	R. M. C. E.
Medalla de cobre.....	Tercer premio. Al que se clasifique en tercer lugar (cuatro vueltas).....	R. M. C. E.
PREMIO DE REGULARIDAD		
Anfora de plata.....	A la máquina de turismo, de cualquier categoría, que con mayor uniformidad efectúe el recorrido de las cuatro vueltas (204,800 kilómetros), no debiendo de exceder de diez minutos la diferencia de tiempo entre ellas, siempre que se clasifique.....	D. Agustín de Ibarra.
Copa de plata.....	A la máquina de turismo, de cualquier categoría, que efectúe la vuelta más rápida al circuito...	R. M. C. E.

NOTA.—Caso de no concurrir en cada categoría más de tres corredores, se suprimirán el segundo y tercer premio, y de concurrir uno solo, el Jurado establecerá en su caso una velocidad media mínima, sirviendo de base el último circuito de su categoría.

OTRA.—A todo corredor que termine la carrera se le concederá un certificado oficial del tiempo invertido, refrendado por el Real Automóvil Club de España.

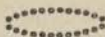
ALTAS DURANTE EL MES DE ABRIL

Don Antonio Fuentes.

- Juan Manuel Sánchez.
- Francisco Garay.
- L. Barrera.
- José Amador de los Ríos.

BAJAS DURANTE EL MES DE ABRIL

Don Luis Coppel.

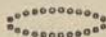


Club Motociclista Nacional de Chile

Con fecha 28 de enero del corriente año, se ha constituido en Santiago de Chile una nueva agrupación de motociclistas, adoptando por título el que encabeza estas líneas, y que ya es propio de Sociedades similares de Brasil y Argentina.

En la sesión celebrada el 31 del mismo mes de enero, por los componentes de la joven agrupación, quedó constituida la Junta directiva provisionalmente. Cuenta ya con numerosos asociados, y está ultimando sus estatutos, a fin de iniciar en breve su campaña deportiva.

El Real Moto Club Español felicita efusivamente a la hermana Sociedad floreciente y le desea una vida próspera y feliz.





SECCIÓN TÉCNICA

EL CILINDRO DEL MOTOR

(Continuación.)

Como la parte delicada del émbolo está en el juego perfecto de los segmentos, si uno de éstos se rompe, se puede continuar la marcha con los restantes, notándose esto solamente al desmontar el cilindro. La insuficiencia de los segmentos por el uso, da motivo a una insuficiente compresión. El arranque del motor se hace con facilidad, y éste, a su vez, no dará casi ninguna fuerza. Un buen segmento debe estar construido de fundición dulce, y, alojado en su ranura, no tendrá juego vertical apreciable; pero, sin embargo, deberá moverse sin dificultad, pues si su ranura fuese muy ajustada, no podría en este caso hacer las veces de resorte. Los segmentos deben estar situados en tal forma, que sus extremos no han de estar en línea recta, sino en una línea quebrada; deben estar terciados, mejor dicho, que sus ranuras estén cada una separadas un tercio de la circunferencia del pistón. Con estos cuidados se obtendrá la hermeticidad, y, por consiguiente, el aprovechamiento de la fuerza del motor.

Los segmentos son muy delicados de retocar, y si hiciera falta comprar un segmento, cuyo origen se ignorase, sería conveniente asegurarse de que su diámetro no es muy gran-

de, y, en este caso, límense las extremidades, cuidando siempre de conservar el ángulo primitivo de la sección. Para asegurarse de que un segmento está bien ajustado, se introduce hasta el centro del cilindro paralelamente a los bordes, comprobando que los dos extremos de la sección se aproximan en unas dos décimas de milímetro.

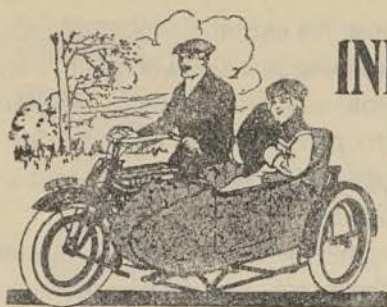
Para introducir los segmentos en el cilindro, apriétense en tanto otro presenta el cilindro sobre el émbolo. Caso de que no pudieran sujetarse, o que esta operación la efectuara uno solo, se atan con un alambre fino de latón, retorciendo la extremidad hasta que el segmento esté cerrado, cortando el alambre una vez que el segmento haya entrado en el cilindro.

Con objeto de tener compresión inmediatamente de terminar el montaje, conviene engrasar un poco las paredes del cilindro, que vienen resacas después de la limpieza.

Para conservar los segmentos en buen estado, sobre todo en los motores de enfriamiento por aire, recomiendo, cuando el motor esté frío, introducir por el robinete un poco de petróleo, pues el aceite quemado pega los segmentos y puede inmovilizarlos en una desfavorable proporción, facilitándose mucho también con esto el arranque del motor, y asegurando al mismo tiempo el buen estado de los segmentos y una insuperable aspiración de gas.

(Continuará.)





INFORMACION

Máquinas marinas de gas

Resulta algo paradójico que los Estados Unidos, la nación rica por excelencia en combustible líquido, sea la única de que tengamos conocimiento que haya aplicado a la propulsión de los buques el gas generado por gasógenos ideados para el empleo de carbones de mediana o mala calidad. Excusado es decir que el principio en que se funda la aplicación de estas máquinas no hay nada que oponer, si bien son, hasta la fecha, completamente inadecuadas al desarrollo de grandes fuerzas para la propulsión económica de los buques. Una aplicación de las mismas leemos en una revista americana. Se trata de un buque de 65 pies de eslora por 18 de manga. El espacio ocupado longitudinalmente por la máquina es nada más que de 15 pies. La máquina de cuatro tiempos es de tres cilindros con un desarrollo de fuerza en el eje para cada uno de 90 caballos. El consumo de carbón es de 0,875 libras por caballo hora, resultado verdaderamente extraordinario si se compara con el consumo corriente de las buenas máquinas de vapor.

(De *Vida Marítima*.)

Nueva industria en Soria

La Sociedad anónima *Petrol*, construida a principios de 1912, está implantando en Fuentetoba (Soria), la importante

industria de destilación de pizarras bituminosas, obteniendo petróleo, bencina, gasolina y lubricantes, dejando por residuo cok excelente para la fabricación de material eléctrico, carbones, escobillas de dínamos, arcos y diafragmas para gramófonos, etc.

(De *Revista Minera*.)

El petróleo de Méjico

Sabíamos que Méjico era un gran productor de petróleo; pero, francamente, no creíamos llegase a tanto. Actualmente se almacenan en Tampico, para ser exportados a España, tres millones de toneladas métricas.

En nuestra nación se ha sentido bastante la escasez de petróleo y el alto precio a que se pagaba, siendo el motivo de esto la carencia de buques que lo puedan transportar, ocasionando grandes pérdidas en la explotación normal de los pozos petrolíferos. Las personas peritas opinan que Méjico podrá producir dentro de poco el 33 por 100 de la producción total del mundo.

(De *El Mundo Militar*).

La producción del caucho

Según recientes datos estadísticos, la producción mundial del caucho durante el año último alcanzó a 256.976 toneladas, aumentando 55.378 toneladas sobre la producción del año 1916. Obedece este aumento, casi en su totalidad, al desarrollo de nuevas plantaciones, pues de 152.650 toneladas en 1916, las plantaciones produjeron 200.400 toneladas, aproximadamente, en 1917. El Brasil se calcula que produjo 39.370 toneladas, o sea 2.870 más que en 1916, y 3.010 menos que en 1912, que fué el año de mayor producción.

(De *América*).

MOTOCICLETAS DE OCASION

En esta SECCIÓN se anunciarán, gratuitamente, las motocicletas de ocasión que así lo solicitasen sus propietarios.

INDIAN, Turismo, año 1917,
7 HP sola, precio: 2.100 ptas.

INDIAN, Turismo, año 1918,
7 HP sola, precio: 2.200 ptas.

INDIAN, Turismo, año 1915,
7 HP con sidecar, precio: pesetas 2.700.

INDIAN, Turismo, año 1917,
7 HP, sola, precio: 2.000 ptas.
Dirección: Automóvil Salón. La-
gasca, 103. Madrid.

INDIAN, Turismo, año 1916,
7 HP, sola, precio: 1.000 ptas.

Dirección: Garage Rivera. Lagas-
ca, 25. Madrid.

HARLEY-DAVIDSON, modelo
1917, con magneto, fuerza
16 HP, sola. Ptas. 1875.—Direc-
ción: J. A. de Landaluze. Alcalá,
num. 99.

HARLEY-DAVIDSON, modelo
1916, tipo carreras, sola,
fuerza 7-9 HP. Ptas. 1.700.—Di-
rección: J. A. de Landaluze. Alca-
lá, núm. 99.