



MOTOCICLISMO

REVISTA MENSUAL

Boletín Oficial del Real Moto Club Español

Número 5. — MAYO, 1919

SECCIÓN OFICIAL

La Junta directiva del Real Moto Club Español recuerda a los señores socios que la Secretaría se encarga de hacer las gestiones necesarias para obtener el permiso de circulación de motocicletas, dirigiéndose por escrito al señor secretario del Real Moto Club Español, Fuentes, núm. 12.

Igualmente pone en conocimiento de los señores socios que se hallan en venta en la Tesorería, calle de la Cruz, número 19, las insignias distintivos de socios, al precio de seis pesetas las pequeñas y al de treinta las grandes, para colocar en la moto.

Excursión oficial.—El día 22 del próximo mes de junio se

celebrará una excursión oficial al Puente del Burguillo (provincia de Avila), saliendo a las siete de la mañana del puente de Segovia, donde se reunirán los socios que deseen adherirse a la excursión. El itinerario a seguir, es: Madrid, Campamento, Villaviciosa, Brunete, Chapinería, Puerto de San Juan, San Martín de Valdeiglesias, El Tiemblo y Puente del Burguillo.



CIRCUITO DE GALAPAGAR

15 DE JUNIO DE 1919

Instrucciones para los corredores

Aparte de las instrucciones impuestas por el Reglamento, los corredores deberán tener presentes las instrucciones siguientes:

Los corredores tendrán dispuestas sus máquinas una hora antes de la salida, colocándolas detrás de la meta por el orden correlativo de numeración que les haya correspondido.

Si durante el tiempo que permanezca cerrado un paso a nivel llegara uno o más corredores, éstos deberán quedar colocados uno tras otro por el orden de llegada al lado derecho de la carretera, y, para proseguir su marcha, deberán esperar a que el cronometrador ordene respectivamente la salida a cada uno de ellos.

El tiempo de parada les será descontado desde el paso por la bandera nacional colocada a 50 metros del paso a nivel.

Todo corredor está obligado a conocer con todo detalle el circuito; además, se señalará el recorrido con banderas nacionales en los sitios que existan bifurcaciones, y con banderas blancas antes de los sitios más peligrosos del circuito, teniendo éstas el solo objeto de recordar a los corredores que tengan precaución.

Las banderas rojas indican parada absoluta, debiendo obedecer estrictamente la señal de parada que les hagan los comisarios de los pasos a nivel por estar éstos cerrados.

Se advierte a los corredores que únicamente estarán provistos de bandera roja los comisarios de los pasos a nivel y el de salida, haciendo caso omiso de cualquier otra señal de parada que se les hiciese durante el circuito, y de las cuales no será responsable en ningún caso el Real Moto Club Español.

Si durante la carrera se detuviera algún corredor, éste se colocará lo más fuera posible de la carretera a su lado derecho.

El puesto de aprovisionamiento estará situado en Las Rozas, carretera de La Coruña, próximo al cruce con la del Escorial.

Los corredores se comprometen, por el hecho de efectuar su inscripción, a obedecer cuantas indicaciones les puedan hacer los comisarios.

Reconocimiento y precintado

Los corredores presentarán sus máquinas para el reconocimiento y precintado el día 13, de seis a siete de la tarde, en la calle de Valenzuela, velodromo.

Al mismo tiempo se dará á cada corredor el número de orden de la salida.

El sorteo para el orden de salida, dentro de cada categoría, se verificará el día 12 de junio, a las doce de la noche, en la Maison Dorée (Alcalá, 22), pudiéndolo presenciar los corredores que lo deseen.

Las salidas se darán por el orden siguiente de categoría:

Motos solas.—Turismo.

- 1.^a Hasta 300 c. c.
- 2.^a Desde 301 a 500 c. c.

Motos con sidecars.—Turismo.

- 3.^a Hasta 750 c. c.
- 4.^a Desde 751 c. c. en adelante.

Motos solas.—Turismo.

- 5.^a Desde 501 a 750 c. c.
- 6.^a Desde 751 c. c. en adelante.
- 7.^a Motos con sidecars de carrera.
- 8.^a Motos solas de carrera.

—

La carrera Campeonato de Castilla se celebrará, como queda anunciado en el número anterior, el día 15 de junio, dándose la salida a las ocho de la mañana en el pueblo de Las Rozas, en el sitio de costumbre.

Campondrán el Jurado los señores siguientes:

De salida:

Presidencia.

Don Andrés F. Cuervo.

- Fernando Ribed (presidente del Moto Sport Español).
- Antonio Belda (idem de la Unión Velocipédica Española).

Representación del Centro Electrotécnico.

- de la Comandancia de Intendencia.

Vocales del Jurado.

Don Juan Maycas (secretario del Moto Sport Español).

- Pedro Fra (idem de la U. V. E.)
- Agustín de Ibarra.
- Carlos Santos.

Los representantes de la Prensa deportiva.

Comisarios.

De salida:

Don Patricio Cuesta.

De ruta:

Don Federico Sawa.

— Francisco Garay.

De pasos a nivel:

Don Enrique Rivera.

— Roberto Aldeanueva.

— Francisco A. Delgado.

— Bárbaro Jerez.

De aprovisionamiento:

Don Francisco Caro.

Cronometrador oficial.

El que designe el Real Automóvil Club de España.

Secretario de Jurado.

Don Emilio V. Arche.

Servicio de socorro.

Puesto de socorro del Real Automóvil Club de España
en el pueblo de las Rozas.

Puesto de socorro de la Cruz Roja en Villalba; médico:
señor Navarro.

Servicio ambulante.

En ruta: R. A. C. de España. En Galapagar: Cruz Roja.

**Tabla de velocidades medias por vuelta
al circuito de Galapagar**

Invirtiendo en la vuelta h. m.		Se hace una media por hora de kilómetros		Invirtiendo en la vuelta h. m.		Se hace una media por hora de kilómetros	
30		102,400		1	1	50,360	
31		99,096		1	2	49,548	
32		96,120		1	3	48,761	
33		93,090		1	4	48, —	
34		90,323		1	5	47,261	
35		87,771		1	6	46,545	
36		85,333		1	7	45,850	
37		83,027		1	8	45,176	
38		80,863		1	9	44,521	
39		78,761		1	10	43,885	
40		76,800		1	11	43,267	
41		74,926		1	12	42,666	
42		73,142		1	13	42,083	
43		71,441		1	14	41,513	
44		69,818		1	15	40,960	
45		68,266		1	16	40,421	
46		66,782		1	17	39,896	
47		65,361		1	18	39,384	
48		64, —		1	19	38, —	
49		62,693		1	20	38,400	
50		61,440		1	21	37,925	
51		60,215		1	22	37,463	
52		59,076		1	23	37,012	
53		57,962		1	24	36,571	
54		56,888		1	25	36,140	
55		55,854		1	26	35,720	
56		54,857		1	27	35,310	
57		53,894		1	28	34,909	
58		52,965		1	29	34,516	
59		52,067		1	30	34,133	
60		51,200					

ALTAS DURANTE EL MES DE MAYO

Don Manuel Gómez.

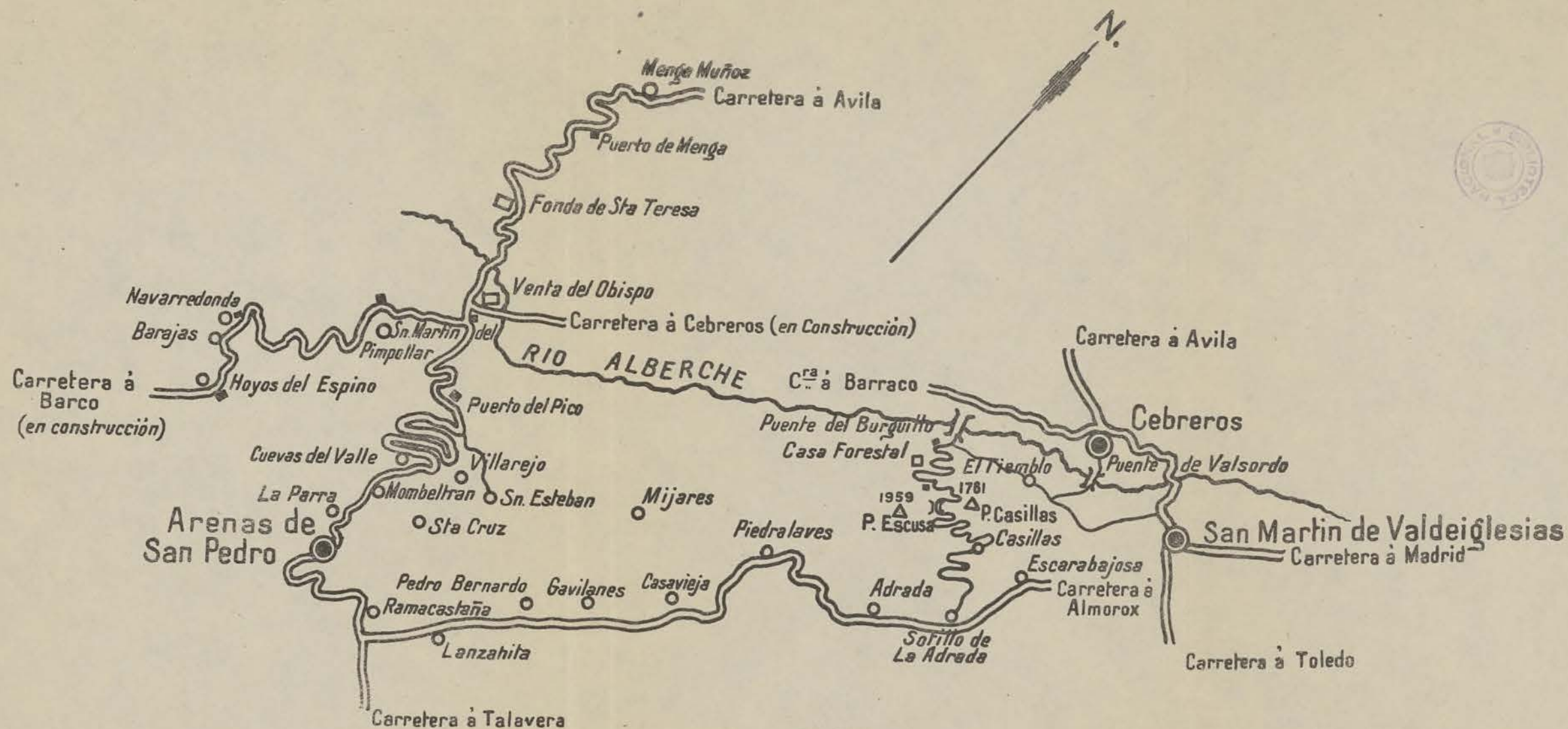
— Fidel Fernández.

— Cosme Solana.

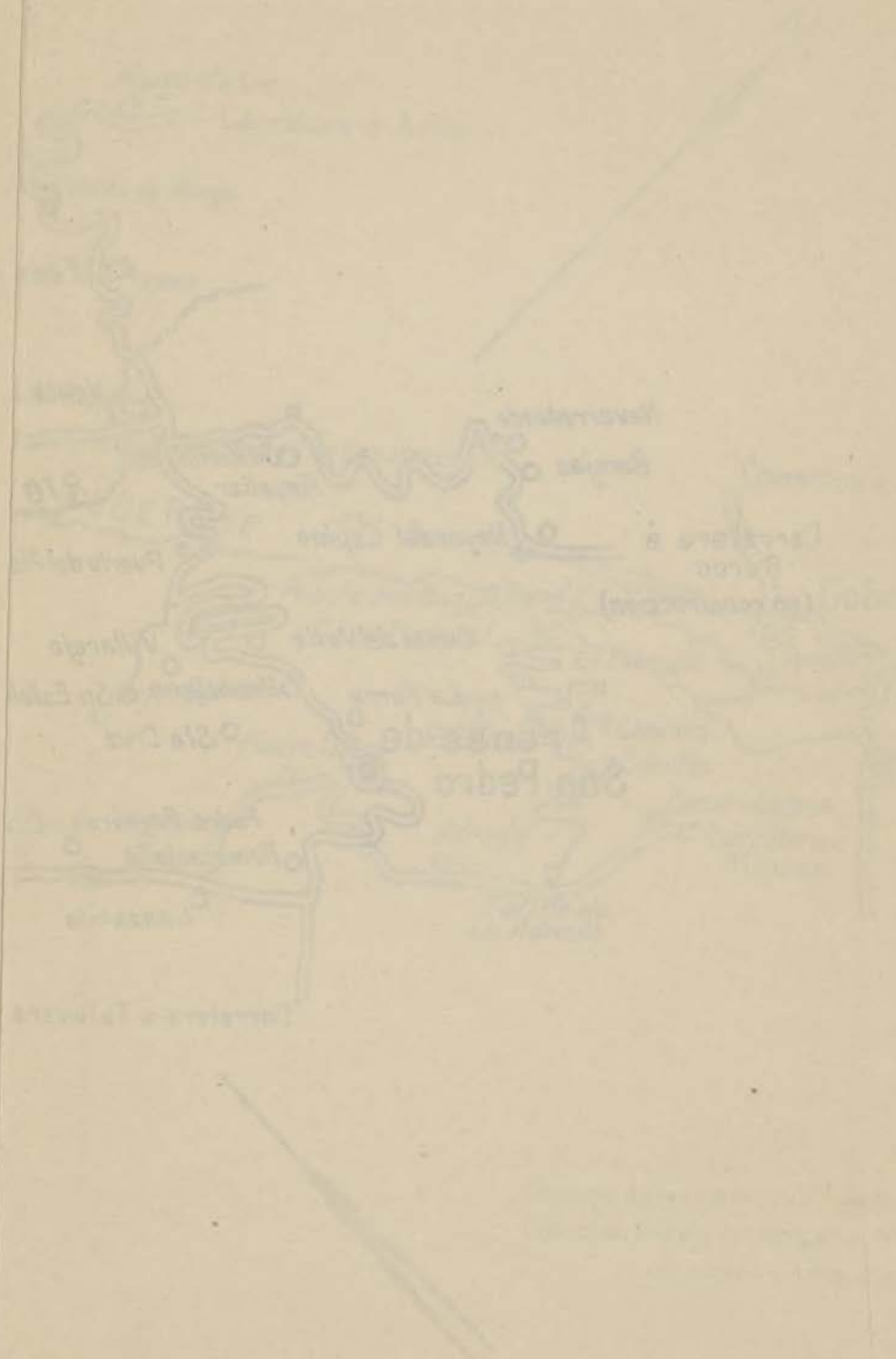
BAJAS

Don José Amador de los Ríos.





Esquema de las carreteras recorridas en la excursión: San Martín de Valdeiglesias, Cebreros, Puente del Burquillo, Sotillo de la Adrada, Arenas de San Pedro, Hoyos del Espino y Avila. (Mapa hecho exclusivamente para Motociclismo).



Por tierras de Castilla

Salimos con rumbo a San Martín de Valdeiglesias en una apacible mañana del mes de mayo; y la primavera, pródiga en mostrarnos sus galas, nos obsequia con una sintonía de colores en que discuten su brillantez los violetas y verdes de las jaras, el blanco puro de las retamas, el rojo vivo de la amapola y las manchas diminutas de las margaritas que salpican los pastizales. El paso del Puerto de San Juan es delicioso, y al cruzar sobre el puente, el Alberche nos ofrece, en su corte por la roca, un rincón que parece dispuesto por la más hábil escenografía, decorada, además, con los restos de las avanzadas de aquellos muros que cercaban el convento-fortaleza de Velayos.

Más apacible en su aspecto, pero igualmente delicioso, es el trayecto de los quince kilómetros que separan San Martín de Cebros. Después de rodear el pueblo tomamos la nueva carretera al Barranco, y sus once kilómetros que nos dejan en el Puente del Burguillo, se nos hacen cortísimos por el hermoso panorama que compone la extensa vega del Alberche, el macizo oriental de Gredos, que se alza rápido, las sinuosas hoces del río al cortar la Sierra, y las caperuzas de nieve que adornan los picos en contraste con la espléndida vegetación primaveral.

Bien atendidos, como es costumbre en la Venta del Burguillo, damos fin a una buena comida y emprendemos la subida al Puerto de Casillas por un camino serrano que goza de unas pendientes fabulosas y que resulta una temeridad habernos metido en tan arriesgada empresa, siquiera se trate de una moto estupenda (desde este día la quie-

re más), y de un motorista a quien puede uno confiarse por completo, porque hasta cuando vuelca, lo hace con tal suavidad, elegancia y *pose*, que encima hay que darle las gracias por habernos hecho disfrutar, sin consecuencias desagradables, de una tan intensa emoción. Apelando a todas las habilidades y recursos de buen motorista, conseguimos dominar el Puerto, y cuando todo parece hecho, resulta que la vertiente opuesta es mucho más rápida, peor el camino y aun más peligroso que a la subida. Hemos salvado la *pelleja* y los diez y siete kilómetros, y estamos en el pueblo de Casillas comentando las emociones disfrutadas, recordando el paisaje, de una belleza imponderable, y sintiendo no poder recomendar la excursión a los motoristas, porque la consideramos arriesgada; pero el que quiera probar que pruebe: conste que no se engaña a nadie. Algo mejora el camino, pero aun con todo lo suyo en los primeros, hasta convertirse al final en buena carretera, quedan cinco kilómetros para dejarnos en Sotillo de la Adrada, en donde hacemos noche en la posada del Gordo, buen amigo de alpinista y turistas, a quienes atiende con el mayor agrado e interés.

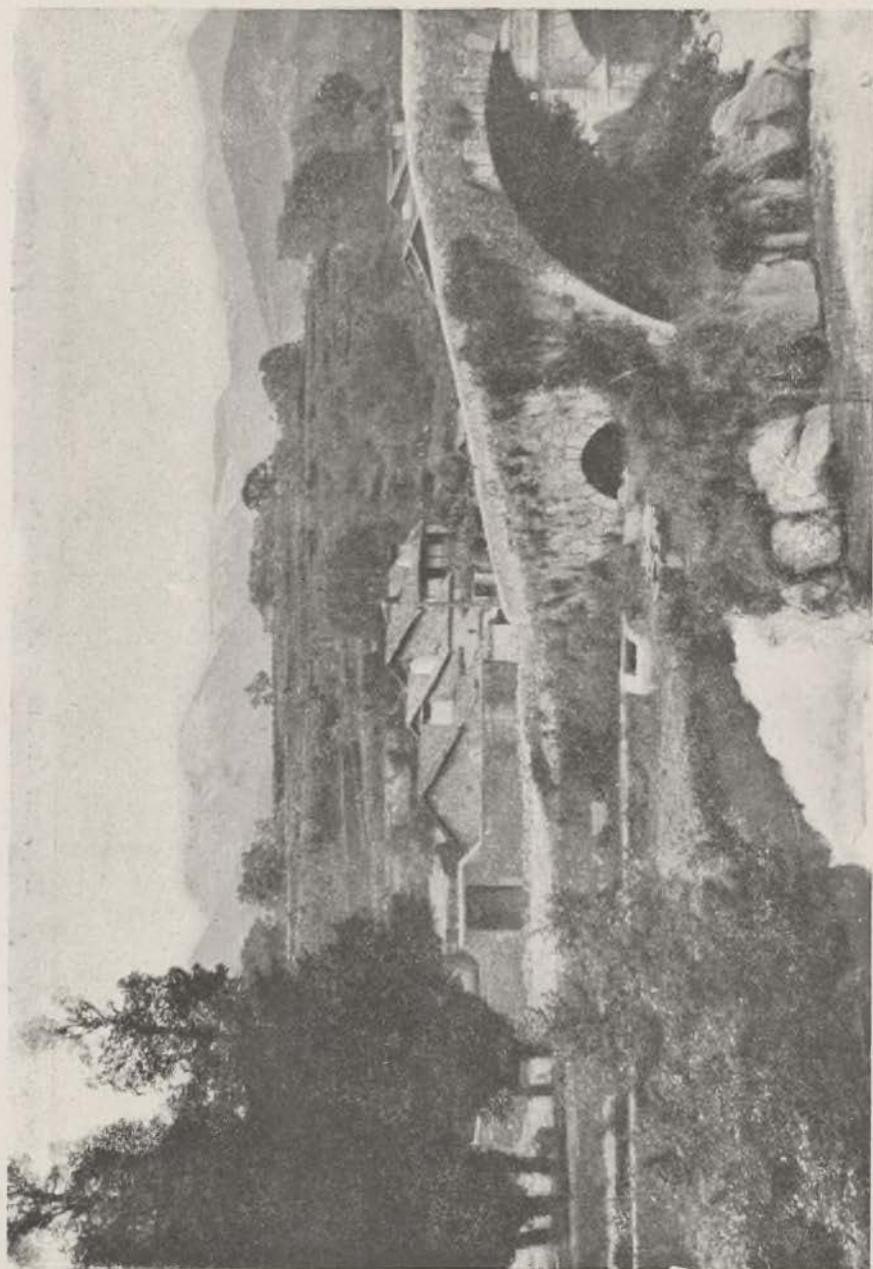
Al siguiente día es el Valle del Tietar quien nos ofrece su bello paisaje, faldeando la vertiente S. E. de Gredos y divagando la carretera por numerosos pueblos, a cual más interesante y pintoresco: a unos que favorece con su contacto, otros que saluda desde lejos, nos va dando la impresión sucesiva de la Adrada con su castillo, Piedralaves y Casaviejas dignos de artísticas fotos, Pedro Bernardo, Lanzahita y Rama Castañas hasta entrar en el vergel de Gredos, que así puede llamarse a Arenas de San Pedro.

Comer en el Hotel Gredos, saludar al simpático Jaráiz, y visitar el espléndido local-casino de la Sociedad Arenas-Gredos, las indispensables fotos del castillo y el puente, y



Fot. MOTOCICLISMO.

El puente del Burguillo sobre el río Alberche.



Fot. MOROCISMO.

Un rincón de Arenas de San Pedro (Ávila).



Fot. MOROCCLISMO.

Pueblo serrano.—Piedralaves (Ávila).



Orillas del Tormes en las cercanías del pueblo de Hoyos (Ávila).

Fot. MOTOCICLISMO.

cátanos en marcha por la encantadora carretera a su paso por los pinares de la Parra, del pueblo Villa de Mombeltrán, a quien presta gran interés su famoso castillo, de la curiosa villa Cuevas del Valle, y, por último, la inenarrable emoción que produce la subida del Puerto del Pico, que ofrece uno de los panoramas más hermosos del famoso *barranco*.

En el puente Arenillas abandonamos la carretera general para tomar la nueva, que tras diez y ocho kilómetros nos deja en Hoyos del Espino, Meca del alpinismo y turismo en Gredos, merced a los constantes esfuerzos de dos figuras del relieve de Tamés y Justo Muñoz, que han sido los fundadores de los cimientos sobre que hoy se levanta el rápido desarrollo del alpinismo en la región, y acreedores por lo menos a un leal agradecimiento de todos los pueblos vecinos de la Sierra y de todo amante del turismo.

En este pueblo no rigen los meridianos de ningún observatorio, porque las horas se hacen minutos, y sin darnos cuenta pasamos un día entero con aquellos buenisimos camaradas.

Dé mañana tomamos la dirección de Menga Muñoz, pasamos el Puerto, dirigiendo una mirada de reconocimiento al Pico del Santo, que tan buenos ratos nos ha proporcionado el invierno con su excelente patinadero; y ¿cómo no estrechar la mano afectuosa del simpático alcalde Juan José Nalto, siempre obsequioso y dispuesto a complacer y hacer agradable la estancia a los alpinistas en el hospitalario Menga Muñoz?

Dejamos a un lado el pueblo La Hija de Dios, y pasado Solosancho y el puente sobre el Adaja, enfilamos la recta interminable del extenso Valle de Amblés, y ¡a 80 por hora! se nos va en un suspiro; así ya pueden venir rectas interminables.

Un breve paseo por Avila, la ciudad castellana por todos sus cuatro costados, la consabida comida en la veterana Fonda del Jardín; y sin darnos cuenta despachamos los ciento trece kilómetros que nos ponen en Madrid en menos que se santigua un cura loco.

He aquí una excursión sin complicaciones, descubrimientos, ni *records*, en que ha habido de todo, y que nos dejará un grato e imperecedero recuerdo; por eso le dedicamos estas cuartillas en testimonio de agradecimiento.

R. GONZÁLEZ

Mayo 1919





INFORMACION

La fabricación de benzol en España

Según datos publicados en el *Boletín Oficial del Ministerio de Fomento*, la producción anual de benzol en España era, antes de la guerra, de 1.150 toneladas. Durante la guerra se han montado instalaciones de producción de benzol hasta aumentarla en 815 toneladas más al año.

Con esto, la producción anual de benzol subió a unas 2.000 toneladas, de las cuales 660 tomó para sí el Ministerio de Abastecimientos, al precio de 0,90 el litro, que no cubre gastos, y las restantes 1.340 toneladas las tomó el público, como sustitutivo de la gasolina, a seis pesetas el litro. En 1913 se vendía el benzol a 0,40 el litro.

Además, está ultimando su instalación la Sociedad *Carbones de la Nueva*, que producirá 200 toneladas al año, y entra en el proyecto de la *Siderurgia del Mediterráneo* la producción de 600 toneladas de benzol anuales.

Los yacimientos petrolíferos mejicanos

Según la estadística publicada recientemente por la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo de la República mejicana, los yacimientos petrolíferos de aquel país que son objeto de explotación actualmente ocupan una extensión de 607.500 kilómetros cuadrados.

Además, existe una zona explorada de 14.373 kilómetros cuadrados, y otra que se empieza a explotar de 8.507, o sean en junto 22.800 kilómetros cuadrados.

En 1917, dice dicha estadística que se perforaron 79 pozos, de los cuales se encuentran en producción actualmente 43, que dan un promedio de 235.250 barriles diarios.

La producción potencial de los pozos actualmente en explotación, según cálculos que se consideran muy aproximados a la realidad, asciende a 1.327.012 barriles diarios.

La exportación por el puerto de Tampico, en el mes de abril de 1918, superó a la registrada en marzo anterior en 700.000 barriles, y en total ascendió a la respetable suma de 4.236.517 barriles, consumidos principalmente por las naciones beligerantes para usos de la guerra.

(De la revista *América*.)

