

GASTELLON

# Automovilista



Año III

Núm. 34



# 47

años de experiencia dentro de cada envase



# La Hispano de Fuente En-Segures, S. A.

SUMINISTROS EN GENERAL PARA AUTOMÓVILES Y CAMIONES

## NEUMATICOS

Goodyear y Pirelli.

## ELECTRICIDAD

Estación de servicio Bosch.

Lámparas Osram.

Escobillas Morganite.

## ACCESORIOS

Rodamientos a bolas y rodillos Riv.

Frenos hidráulicos Lockheed.

Pistones Frigobor.

Metal antifricción Findlay.

Gatos hidráulicos Blackhawk.

Correas eslabonadas Whittle.

» de goma Dayton y Pirelli.

Cinta de freno Ingo.

» » » Ferodo.

Líquido para juntas Adherent.

Baterías Tudor.

Tornillería en general.

## VENTAS

AVENIDA PEREZ GALDOS, 19

Teléfono 187

CASTELLON

R=24.624



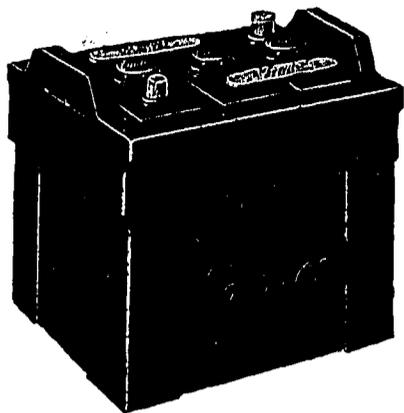
# Antes de realizar la compra de un coche...

No se olvide de pedir pruebas y referencias al  
**AGENTE OFICIAL**

## *Ford*

**Exposición, Talleres,  
Stock de recambios  
y Accesorios**

**Calle Asensi, 17. ~ CASTELLON**



# AUTOMOVILISTAS

**TUDOR** ES ECONÓMICA Y ES CALIDAD **TUDOR**  
Siempre tendrá buen servicio con BATERÍAS  
Equipad vuestros automóviles con BATERÍAS

DEPOSITARIO EN CASTELLÓN:

◆ José Marzá Añó ◆  
GARAGE FIAT

LA MEJOR BATERÍA PARA AUTOMÓVILES

Pi Margall, 171 ≡ CASTELLÓN ≡

31 on 70

||| ¿NO SABE VD. DONDE SIRVEN EL MEJOR CAFE? |||

VISITE EL

## BAR NEGRESKO

Aperitivos y vermouths de  
● ● todas clases y marcas ● ●  
Gran variedad en licores finos  
Café exprés ● Servicio esmerado

ESPLÉNDIDOS RESOPONES

(INSTALADO EN LA PUERTA DEL SOL)



¿QUERÉIS COMER BIEN Y ECONÓMICO?

VISITAR LA

## PENSION VALENCIA

Pi y Margall, 42.-Teléfono 428.-CASTELLÓN

### FARO INDUSTRIAL

CORREAS — GOMAS — AMIANTOS

ACEITES  
Y  
GRASAS  
LUBRIFI-  
CANTES

Instalaciones de  
riego  
**CITI**  
Alquiler de gru-  
pos de aforo y  
agotamiento

ACCESO-  
RIOS PARA  
LA INDUS-  
TRIA, MINAS  
Y BODEGAS

CASTELLÓN

CALLE FALCÓ, 7 - TELÉFONO 2

### Taller de Pintura de todas clases

ESPECIALIDAD  
EN CARRUAJES,  
AUTOMÓVILES  
DE TURISMO,  
CAMIONES,  
MOTOS Y  
BICICLETAS

MANUEL BLANCO

Lepanto, 8 (Frente Escuelas del Ejército) — CASTELLÓN

**HOJALATERIA  
Y FONTANERÍA**

**JOSE PERIS**

**San Vicente, 21**

**CASTELLON DE LA PLANA**

**GARAGE NICOLAU**

**Servicio permanente  
- ESTANCIAS -  
Reparaciones garantizadas**

**Asensí, 6 - Cajal, 4  
Teléfono núm. 54**

**Castellón de la Plana**

**Disponible**



LAS BUJIAS  
**Firestone  
 Hispania**  
 VENCEN

# Firestone-Hispania



Fábrica y Oficinas en BASAURI. Apartado 406. Teléf. 17.827 - 28 - 29 - BILBAO.

SUCURSALES

MADRID: General Pardíñas, 50: Teléf. 51.724  
 BARCELONA, Claris, 92-Teléfs. 80.123 y 80.124  
 SEVILLA: San Pablo, 35-41-Teléfono 26.332  
 VALENCIA: Colón, 15-Teléfono 10.567  
 CORUÑA: Juana de Vega, 56 al 60-Teléf. 2.940

DEPOSITO

MURCIA: Plaza Belluga, 3-Teléfono 1.123

**FIRESTONE - HISPANIA S. A.**  
 Apartado 406. BILBAO

Sírvase remitirme gratis su folleto  
 EL CUIDADO DE LOS NEUMÁTICOS

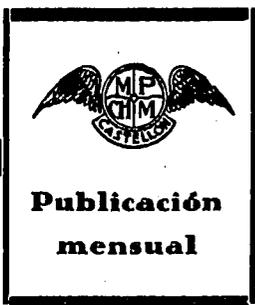
Nombre .....

Dirección .....

Población .....

# Castellón Automovilista

Organo Oficial del Montepío Provincial de Chofers y Mecánicos



AÑO III  
NÚMERO 34

Publicación  
mensual

Director: VICENTE SOS  
Redactor-Jefe: RAFAEL MONFORT

de la Provincia de Castellón de la Plana

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: ASENSI, 8 - BAJOS

CASTELLÓN, ABRIL 1935 - TEL. 469

SUMARIO: Romeo y Julieta.—No más barcos por el Atlántico, alas tan sólo.—Ventajas del motor a dos tiempos.—Por qué las cubiertas balón son el equipo que lógicamente corresponde a los camiones modernos.—Tarjeta postal.—Transportes por carretera.—¡Un cambio de marchas automático y progresivo!—Programa para obtener los permisos de conducción.—Nota de interés.—Junta general extraordinaria.—Notas de Secretaría.—Balance de Caja

## BOSQUEJO HISTÓRICO

# Romeo y Julieta

Por RAFAEL DE LA PLANA

¿Quién no ha leído la sugestiva novela de estos amantes célebres? Yo creo que muy pocos deben ser los que no se hayan deleitado con esta sobria lección histórica. De todas formas, hemos de rendir un culto efusivo a la historia, ya que en muchísimas ocasiones nos proporciona, ora sabias lecciones de los diferentes procesos de la vida, ora despertándonos de esa idiosincrasia psicológica de nuestros contemporáneos.

Hay muchos casos de amantes célebres, pero también han existido una enormidad de paradojas, que la leyenda nos las ha pintado de variados colores, para que resulten seguramente más interesantes. Ahora bien, los dos personajes que como título encabezan mi pobre comentario, son los amantes clásicos más conocidos.

Muchos son los poetas y hombres eminentes, que han vibrado de inspiración ante estos seres históricos; pero los dos jóvenes que murieron por su propia pasión, deben su inmortalidad a la pluma sublime y maestra del famoso dramaturgo inglés Shakespeare. Este ilustre escritor amplió su historia y la expuso ante el mundo entero con tanta sencillez, quedando «Julieta y Romeo» como modelo de amor inquebrantable; dudo, pues, que haya escrita obra tan emotiva sobre amantes en los anales de la historia hasta la actualidad.

Veamos, pues, lectores amados, la verídica historia de estos enamorados: «En la ciudad de Verona, allá por el año 1530, dos familias, los Capuletos y los Montescos, mantenían su atávico odio que venía transmitiéndose de una a otra

generación. Sin embargo, Julieta y Romeo, hijos de ambas familias, se enamoraron locamente, hasta el extremo que, pasando por encima del furor de sus padres, se unieron en matrimonio. Romeo, al poco tiempo, partía desterrado por el príncipe de Verona. (Intriga concebida por el padre de Julieta). La noche antes de partir la pasó el infeliz amante encaramado sobre la barandilla del balcón de su esposa, besando sus rubias trenzas y mirándose en sus grandes y lípidos ojos azules.

Mientras Romeo se hallaba en el destierro, la familia de Julieta, creyéndola soltera, la obligaban a casarse con otro. La joven, con ayuda de un narcótico, se fingió muerta. Romeo, después de haber logrado escapar de su destierro, llegaba hasta ella, y pensando que en realidad había muerto, se mataba sobre su sarcófago abierto. Al volver en sí la desdichada Julieta, con el puñal de su amado atravesóse el corazón.»

Este es, en síntesis, el drama de los amantes más célebres del Universo. Desde luego, si les analizamos serenamente, es decir, por el crisol de la vida actual, veremos que estos jóvenes, no obstante el odio harto evidente de sus respectivas familias, se casaron «contra viento y marea» como vulgarmente decimos. ¡El ejemplo no puede ser más convincente! Ni el destierro de uno, ni la coacción de los padres de Julieta, fueron óbice para que estos amantes dejaran de olvidarse mutuamente; antes al contrario, se impuso una vez más el arma más poderosa y triunfó rotundamente ¡EL AMOR!

Probablemente alguien que lea este comentario dirá: me parece esto sencillamente propio del año 1530, pero la metamorfosis de los siglos nos han llevado a considerar ridículo, un amor parecido a éste; es decir, sublime y puro, capaz de elevar al máximo lirismo, las plumas de los grandes eruditos, especialmente la del inmortal Shakespeare. Y que el siglo XX—dirán—no admite romanticismo de esta índole. Pero yo, ro-

mántico siempre, contestaría gustosísimo: convengo que esta metamorfosis de los siglos existe y ha existido siempre, pero jamás señalará la historia que el amor haya muerto; esto es, que el cariño y la convivencia desaparezcan.

El mundo evoluciona constantemente, las costumbres varían a la vez que las cosas, pero el «amor» subsistirá siempre, porque es símbolo de cultura y de humildad, por eso pues, desfilan todos los años millares de turistas por la tumba de Verona, donde yacen enterrados los dos amantes célebres: Julieta y Romeo. ¡La admiración es cada vez mayor hacia estos dos personajes que nos señala la historia, como ejemplo a seguir por esta humanidad y las venideras...!

PARA LOS VIAJEROS DEL PORVENIR

## No más barcos por el Atlántico, alas tan sólo

La próxima y definitiva victoria de las alas sobre el Océano ya no es un sueño: es una realidad y no hay mérito alguno en predecirla.

Dentro de poco, muy pronto, los grandes y enormes vapores se confesarán vencidos por el esquife aéreo.

Si hubiese todavía incrédulos, quisiera, yo que he consagrado mi vida y todas mis fuerzas a la aviación, convencerles, no con palabras, sino con hechos y cifras. Empecemos.

\* \* \*

Si se consideran los elementos constitutivos de todo transporte, a saber: 1.º, rapidez; 2.º, economía; 3.º, frecuencia; 4.º, regularidad, y 5.º, seguridad, se verá en seguida que en todos esos órdenes la aviación transoceánica va a derrotar muy prontamente a todos los demás medios de transporte.

1.º La rapidez. Es innegable. El avión puede actualmente recorrer 250 a 300 kilómetros por hora y unir a Europa con América en 16 o 20 horas. No hay por qué insistir, pues, en este punto.

2.º La economía. Las compañías marítimas, por influencia de la competencia mundial, se esfuerzan por crear enormes palacios flotantes,

cada vez más caros y más cómodos, pero cuyo coste llega a ser astronómico.

Los vapores modernos, como el «Queen Mary» o el «Normandie», han costado más de 800 millones de francos para un total de 2.000 viajeros, lo que representa por plaza de viajero un capital de 40.000 francos, mientras que en el avión, ese mismo capital vendría a ser de unos 100.000 francos.

Como el avión marcha cuatro veces más rápidamente y puede cruzar el Océano dos o tres veces por semana—mientras que el vapor sólo puede hacerlo dos o tres veces al mes—, se ve palpablemente cuánto mayor sería el interés del capital invertido en el avión, a pesar de la diferencia de amortización.

3.º La frecuencia. La aviación no necesita construir unidades de más de 20 a 25 plazas, que son suficientemente cómodas para una permanencia de pocas horas. El avión de transporte puede, pues, ir completo en cada uno de sus viajes, aun cuando esos viajes sean diarios, mientras que un vapor de 2.000 plazas no es seguro que vaya al tope en cada uno de sus viajes semanales.

4.º y 5.º La regularidad y la seguridad. Son ambas condiciones principales de una explotación comercial.

Están condicionadas por la infraestructura. Esto es indispensable para la aviación terrestre, tanto como para la marítima. El esfuerzo que queda por hacer para realizar esa infraestructura es todavía notable. Apelamos, al efecto, a los órganos calificados para encontrar la solución financiera del problema, conseguida ya desde el punto de vista técnico. Añadiré que hay que apresurarse porque se dibuje ya una competencia entre el vapor y el zeppelin. En el mes de Junio próximo un servicio de zeppelines unirá en 48 horas la América del Sur con Europa, como une ya la América del Sur con el antiguo continente.

Claro está que esos zeppelines no podrán alcanzar nunca la velocidad del avión, pero no puede asegurarse que algún día no rivalicen con ellos, tanto en regularidad como en seguridad y aún en economía.

\* \* \*

Parece que ahora se note un cambio de frente en la técnica de los transportes. Ha llamado la atención la importancia del peso muerto requerido para la comodidad de los pasajeros. En los trenes de lujo el transporte de un pasajero representa un peso muerto de varias toneladas y el coeficiente de utilización quizá no sea

siquiera de 2 por 100. Ese coeficiente se reduce a 1/2 por 100, y aún menos en los grandes vapores. Es natural, pues, que se trate de conseguir un rendimiento superior y que se recurra a las Michelinas y a los automóviles que transportan un peso útil aproximado al 20 por 100, lo que reduce notablemente el gasto kilométrico.

En el avión es preciso que la relación entre el peso útil de pago, al peso muerto, sea por lo menos de 20 por 100, si no se quiere incurrir en precios de transporte muy elevados.

No hay que pensar en que se tenga siempre para su transporte, correo al tipo de tarifa de dos millones de francos la tonelada, como ocurre actualmente en la línea Francia-América del Sur. Ese correo se reducirá al dividirse entre los países que establecerán los mismos recorridos, y además quedará progresivamente sometido a la competencia de la T. S. H.

Habrà, pues, que considerar un flete menos remunerador. La dificultad, en los grandes recorridos marítimos, estribará entonces en reservar a ese flete por lo menos el 20 por 100 del peso del avión.

En tal caso, como hay que calcular alrededor del 60 por 100 para el peso de los órganos del motor y de la tripulación, no quedará más que el 20 por 100 para el peso del combustible, lo que limitaría las escalas a unos 1.500 kilómetros, que son las que se pueden realizar hoy día a las velocidades de 200 a 250 kilómetros por hora.

Por otra parte, si consideramos que un viajero pagará de buen grado un franco por kilómetro transoceánico recorrido y reservamos 20 por 100 para la remuneración de la infraestructura, quedarán unos 80 céntimos para la compañía explotadora.

Un viaje transoceánico de 5.000 kilómetros produciría, pues, 4.000 francos por viajero y 80.000 francos para veinte viajeros, o sea, para la compañía 16 francos de ingresos por kilómetro recorrido.

El asunto está actualmente resuelto por medio del establecimiento de islas flotantes, de las que me he de ocupar en un próximo artículo.

Luis BLERIOT

## ¡Un niño inteligente!

—Si eres bueno tres días—dice la madre—te daré dos pesetas.

El niño no contesta.

—¿Qué piensas?

—Pienso si me conviene.

## Ventajas del motor a dos tiempos

La diferencia entre los motores de cuatro y dos tiempos es el siguiente: en los primeros la distribución se hace por medio de válvulas, y en los segundos por lumbreras.

En un motor monocilíndrico a cuatro tiempos, son precisas 25 piezas móviles diferentes, tales como válvulas, resortes, balancines, taqués, árbol de levas y engranajes, mientras que el de dos tiempos no necesita más que tres, biela, émbolo y cigüeñal. La construcción de un motor de esta clase es de una extraordinaria sencillez. Como estas tres piezas pueden tener dimensiones mayores que las normales, podrán ser más resistentes, y por lo tanto de mayor duración.

La apertura y cierre de lumbreras se hace con el mismo émbolo y como las operaciones de admisión y escape de gas se hacen siempre simultáneamente por encima y debajo del émbolo, por el ciclo de trabajo, no precisan más que dos tiempos, que corresponden a una vuelta de cigüeñal. Siempre que está el émbolo en la parte superior, el cilindro tiene gas combustible y se produce una explosión. Por tanto, a cada revolución el émbolo recibe una impulsión. El motor a cuatro tiempos necesita, para que se llene y vacíe un cilindro, doble tiempo, y por lo tanto no recibe impulsión más que cada dos revoluciones. El sistema a dos tiempos tiene a su favor, no sólo una producción de energía más regular y sin brusquedades, sino un aumento en la potencia, ya que en la misma unidad de tiempo facilita una potencia doble. Al uso muestra de una manera palpable estas cualidades; resaltan principalmente, tanto en las subidas como en la aceleración y arranque.

En las características de potencia un motor de dos cilindros y de dos tiempos equivalen, «en estas circunstancias», a un motor de cuatro cilindros y cuatro tiempos; y un motor de cuatro cilindros y dos tiempos a un motor de ocho cilindros y cuatro tiempos.

Verificándose el encendido cada vez que el émbolo ocupa la posición superior, parece que el motor a dos tiempos ha de ser muy rápido. En realidad no es así, porque el número de revoluciones a pleno gas se limita a 3.500 por minuto, cifra que es sobrepasada con mucho por la mayor parte de los motores modernos de cuatro tiempos.

Gracias a los perfeccionamientos introducidos en los últimos años, se ha conseguido llegar a

un consumo de gasolina extraordinariamente reducido, y podemos citar como «hecho muy digno de tenerlo en cuenta», que el record del mundo de consumo mínimo lo tiene un motor de dos tiempos. En la prueba, conocida por todos, «Treinta días sin parada», de la Standar Co. D. K. W., se clasificó en segundo lugar de consumo mínimo, con 6'8 litros por 100 kilómetros en la categoría de coches pequeños. En otra prueba de consumo en Flensburg, ejecutada por Adac, una máquina de 300 c. c. ha recorrido 90 kilómetros con dos litros de combustible.

Lo que en definitiva puede decidir la elección de uno u otro motor es la sencillez de su empleo. El motor a dos tiempos tiene un entretenimiento elemental. No hay que efectuar reglajes, esmerilado de válvulas; no se producen deformaciones o roturas de muelles, como ocurre en los de cuatro tiempos. Basta con limpiar las lumbreras, después de un largo funcionamiento, de los residuos que se hayan podido adherir, operación sencillísima que la puede hacer cualquier operario del taller. Conviene recordar que como en los motores a dos tiempos no hay piezas móviles al aire, toda la instalación está protegida. La sencillez de su construcción y el poco número de órganos complicados que poseen, proporcionan al conductor confianza y seguridad de funcionamiento.

W. A. DOERRNHOEFFER



Si eres asociado, cumple tus deberes, porque así honrarás al Centro y te honrarás. Asiste a las juntas. Haz labor de proselitismo. Prestigia a la colectividad



**¡VAYA FRESCURA!**

—Caballero, ¿quiere Vd. facilitarme cuatro duros?

—Pero si no le conozco a usted...

—Pues precisamente por eso se los pido, porque he llegado a una situación en que no puedo pedírselos a quien me conozca.

## **PORQUÉ LAS CUBIERTAS BALÓN SON EL EQUIPO QUE LÓGICAMENTE CORRESPONDE A LOS CAMIONES MODERNOS**

La tendencia moderna en los vehículos a motor son, altas velocidades siempre que no causen perjuicio al vehículo ni a la carga, puntualidad en el servicio, seguridad completa y economía en las operaciones. Los neumáticos se usan en vehículos a motor de todas clases, porque amortiguan los golpes, protegen la carga y el camión, proporcionan la máxima tracción, son antideslizantes y porque reúnen las características necesarias a su larga duración; cuanto mayor es la rapidez que se exige de los vehículos, tanto mayor es la necesidad de reducir las presiones. Por eso los camiones deben equiparse con cubiertas balón con preferencia a las de alta presión, que eran las más usadas hace pocos años.

Ha pasado ya el período de desarrollo de las cubiertas balón; actualmente están tan perfeccionadas que trabajan mejor que las de alta presión, aparte de que por todos conceptos resultan aquéllas más económicas.

### **1.—CONVENIENCIA DE LOS NEUMÁTICOS BALÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA DE RESULTADO EN LOS CAMIONES.**

Las presiones que ahora se recomiendan para los neumáticos balón son una tercera parte, por término medio, más bajas que en las de alta presión, lo cual hace que las primeras amortigüen con más facilidad las irregularidades del camino. El resultado práctico de esto es que un camión puede trabajar a velocidades mayores sin perjuicio para el mecanismo y también sin deterioro de la carga cuando la naturaleza de ésta es frágil. Probablemente, la ventaja principal que se deriva de usar neumáticos balón en toda clase de servicios, es que los camiones y autobuses pueden trabajar a una velocidad media superior. No tienen que acortar la marcha cuando el camino está en malas condiciones y son tan seguras, que cualquier vehículo puede aumentar su capacidad diaria de trabajo.

En las poblaciones, una buena parte del pavimento está en malas condiciones, con baches y desigualdades que necesitan reparaciones, etc. En estos casos los neumáticos balón protegen tanto al vehículo como a la carga, y esto es, naturalmente, una ventaja que bien vale la pena, hasta cuando los camiones trabajan a marcha lenta. En los trabajos que se realizan en las afueras de las poblaciones, los neumáticos balón contribuyen a la mayor rapidez en las entregas de mercancías, porque los camiones pueden conducirse a velocidades superiores. En el transporte interior de las poblaciones, en que la velocidad supone una economía de tiempo y de dinero, los neumáticos balón permiten una velocidad media más alta sin perjuicio para el vehículo y las cubiertas.

En muchas clases de transportes es necesario que los camiones hagan el viaje de retorno en vacío, y los neumáticos balón contribuyen entonces de un modo definitivo a conseguir, un rodaje seguro. Las cubiertas de alta presión, especialmente cuando van a altas velocidades, hacen saltar al camión de manera muy perjudicial. La mayor área de contacto de los neumáticos balón añadido a la mayor facilidad con que éstos se amoldan a las irregularidades del suelo, proporcionan una mayor

seguridad y dominio al frenar y al arrancar. Cuando el suelo es muy blando los neumáticos balón no se hunden porque sus dimensiones son más grandes y mayor su volumen.

En el servicio de remolques, los neumáticos balón tienden a aumentar las velocidades, pues cuando un vehículo es muy ligero, se producen, merced a la presión baja, menos movimientos y oscilaciones.

## II.—ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS NEUMÁTICOS BALÓN COMPARADOS CON LOS DE ALTA PRESIÓN.

De un modo general, la carga transportada por *libra neumática* es la misma para ambas cubiertas. También la carga transportada por peseta es prácticamente la misma. Por consiguiente, de cualquier modo en que el neumático balón pueda superar al de alta presión en duración y servicio, es una ventaja a su favor.

En las cubiertas balón es característico que su sección sea mayor con paredes más estrechas y con más goma en la banda de rodamiento. Esto se traduce en dos ventajas; primera, las paredes más estrechas y la sección más alta contribuyen a una mayor duración, desde el punto de vista de flexibilidad de las capas; es decir, que es positivamente más difícil que ocurran fallos prematuros a causa de la flexión. Segunda, los neumáticos balón, en condiciones iguales, no se calientan tanto como los de alta presión.

En los neumáticos para camión, uno de los problemas más difíciles de resolver ha sido la eliminación de la flexión excesiva. Los fallos producidos por esto son muy molestos, porque tienen su origen en el interior, en donde no es posible verlos, tomando proporciones serias sin que se de uno cuenta, hasta que finalmente las cubiertas revientan de tal modo que se destrozan sin posibilidad de repararlas. Se ha podido perfeccionar el neumático de tipo balón para resistir esta forma de fallo, con mayor efectividad que en los neumáticos de alta presión.

Los efectos del calor, que antes mencionamos, son especialmente importantes en los neumáticos que se usan en camiones. Todas las cubiertas de camión son mucho más gruesas que las de turismo, y cuando trabajan a altas velocidades en carreras largas, tienden a producir calor con mucha mayor rapidez que el viento puede disiparlo; como la conductibilidad del caucho y de las cuerdas es muy baja, los efectos de la refrigeración son muy lentos. Cualquier combinación de caucho y lona que se caliente a un grado muy alto, es susceptible de serios deterioros y de un debilitamiento de la goma y del algodón de las cuerdas.

Esto significa que los neumáticos que trabajan a una temperatura normal están más libres de posibilidades de reventones y de otras clases de fallos de las capas: asimismo, a menor calor, menos posibilidad de separación de la banda de rodamiento del cuerpo de la cubierta. La amplia sección de la cubierta balón proporciona menor intensidad de la presión en la banda de rodamiento; esta menor intensidad es otro factor que contribuye a evitar el peligro de despegue.

Otra ventaja importante del menor grado de calor que producen los neumáticos balón, es la de preservar la cámara de aire. La goma de las cámaras pierde su consistencia cuando se la somete a altas temperaturas prolongadas.

Y otro efecto importante es el hecho de que, en los

casos de neumáticos gemelos, la mayor deflación de las cubiertas balón hace que la carga esté mejor equilibrada entre las dos cubiertas.

Cuando se hacen altas velocidades sostenidas, ocurre, a veces, el fallo que se denomina «rotura por golpe». Esto sucede cuando el camión pasa sobre un obstáculo o bache del camino, recibiendo un fuerte que perfora todas las capas. Sin embargo, se ha comprobado que este tipo de rotura ocurre a veces en caminos que están en buenas condiciones, debido probablemente a los rebotes en el pavimento. Estas roturas ocurrirán en neumáticos de alta presión, solamente a velocidades medias y generalmente, se admite que la frecuencia de estos fallos es proporcional a la presión de aire.

Desde el punto de vista de economía del vehículo, el mayor acojinamiento que proporciona una presión inferior de aire, evita el desgaste y la cristalización de las partes, además la disminución de la vibración protege la carga.

En los caminos que están en malas condiciones, se economiza gasolina porque el camión rueda sobre el pavimento más fácilmente sin dar botes. Cuando se trabaja a altas velocidades en caminos malos no hay tanta tendencia a que las ruedas balón se separen del suelo, con la consiguiente economía en gasolina y en desgaste.

Resumiendo puede decirse que los neumáticos balón si son Firestone-Hispania cuestan menos por kilómetro, o sea que siguen nuestro lema de siempre: Más kilómetros por peseta, pues reducen los gastos de conservación de los vehículos, y disminuyen las averías de las cargas frágiles. Los neumáticos balón Firestone-Hispania tienen en sí mayor kilometraje porque en definitiva tienen más goma en la banda de rodamiento. Además de esto, la intensidad de la presión de la banda contra la superficie del suelo es más baja, lo cual, naturalmente, implica un desgaste menos pronunciado de la goma. Nuestros neumáticos balón, al no tener más que las dos terceras partes de presión de los neumáticos de alta presión, someten sus cuerdas a una menor tensión, y esto, combinado con su sección más amplia, resulta en un menor grado de flexión, y hace que el cuerpo de una cubierta bien equilibrada exponga al desgaste un gran sector de la banda de rodamiento.

FIRESTONIANO

**DROGUERIA Y PERFUMERIA**  
DE

**L. Gómez Granell**

ESPONJAS, GAMUZAS, MANGUERAS DE GOMA, PINTURAS Y CERAS PARA COCHES, ACEITES, GRASAS Y VALVOLINAS. - ARTICULOS PARA LA CONSERVACION DE AUTOS Y CAMIONES

Zaragoza, 29 CASTELLON Amadeo I, n.º 1

## TARJETA POSTAL

Por RAFAEL

*Llega a mis manos un periódico español de fecha muy reciente, y leo con asombro este título: ¿Se utilizará la leña como combustible del motor del automóvil? La noticia, como puede verse, no puede ser más excepcional.*

*Según referencias—que desde luego es-timo verídicas—no hace mucho se empezaron a ver en las calles de Londres vehículos que consumen gasolina sacada del carbón. En Francia se han realizado recientemente diversos ensayos en el mismo sentido con éxito semejante.*

*Veamos, pues, lo que dicen ahora:*

*«Se ha dado un nuevo paso más en la busca del combustible que permita substituir al petróleo, que, como es sabido, fuera de Rusia y de Rumania, no se produce en Europa. En efecto, dos reputadas fábricas francesas de automóviles han sometido a la fiscalización de las autoridades del Automóvil Club de Francia y a la de algunos funcionarios de los ministerios competentes varios coches que consumen sea carbón de leña, sea directamente leña de la que se utiliza corrientemente para la calefacción.*

*Las experiencias, realizadas con resultado muy lisonjero, revisten un gran interés desde el punto de vista de la técnica automovilística y también desde el punto de vista de la economía general de aquellos países que o no producen petróleo o bien lo producen en cantidades insuficientes para cubrir el consumo interno.*

*En tal concepto, estos experimentos adquieren un valor muy particular para aquellos países que, encontrándose en uno u otro caso, poseen una riqueza forestal que les colocaría en condiciones de recurrir a un combustible que podría llamarse «nacional».*

*De los coches presentados ese día en el autódromo de Monthlery, tres de ellos han recorrido 500 kilómetros a una velocidad media que oscila entre 83 y 88 kilómetros por hora.»*

*Tal es el progreso que viene desarrollándose en la técnica automovilista que nos hace prever inverosímiles adelantos para que la humanidad esté dotada de todas cuantas necesidades le sugieran.*

*¡Viva el progreso!...*

### ¡INGRATITUD!

- Tiene usted un cabello muy ingrato.
- Rebelde lo comprendo; pero ingrato ¿por qué?
- Porque lo abandona a usted, caballero.

## Transportes por carretera

### Suspensión y negación de derechos

En virtud del decreto de 30 de Octubre de 1930, se dejó en suspenso la otorgación de servicios por carretera denominados clase A, y posteriormente, por Orden de 27 de Julio de 1932, los de la clase B.

El objeto de ambas disposiciones, según dice el decreto de 19 de Julio de 1934, consiste en impedir que «siguieran creándose derechos al amparo de una legislación en trance de ser revivida». Nos sorprende que después de reconocer tácitamente los derechos adquiridos, sea el mismo decreto el que los trate con alguna desconsideración, ya que al referirse a los mismos empieza por decir «cualquiera» y termine sacrificándolos. La causa de este sacrificio la encontramos en la «anómala situación de los ferrocarriles españoles, imposibilitados de establecer servicios de transporte de viajeros paralelos y por lo tanto complementarios de sus recorridos»...

¿Por qué en vez de suprimir las líneas de autobuses en explotación no mejoran las empresas de ferrocarril su servicio? ¡O es preciso que desaparezcan las citadas líneas! Siempre hemos creído que la carretera no debía estar supeditada a las líneas de ferrocarril, por ser completamente distintas, ya que son, una de propiedad del Estado y otra de propiedad particular.

Para seguir justificando el privilegio concedido a las Empresas ferroviarias, se dice «que su rentabilidad deficitaria o negativa por no alcanzar la densidad de tráfico indispensable para costear el transporte ferroviario». De esto se desprende que el privilegio aludido tiene que basarse en obligar al público a usar determinado medio de locomoción, lo cual constituye un ataque a la libertad y al progreso. ¿Quiénes son las Empresas ferroviarias para obligar al público a que viaje en el ferrocarril forzosamente, cuando en muchas ocasiones carece de la más elemental cualidad de rapidez y comodidad?

No creemos que la actividad con que se desvuelve actualmente la vida, deba supeditarse al ferrocarril con sus honorarios, en muchas ocasiones intempestivos, puesto que están confectionados sin tener en cuenta la comodidad del viajero, únicamente la conveniencia del tráfico.

Agrega el referido decreto... «sin daño para

el interés público e incluso con beneficios para el viajero». No concebimos esta afirmación, porque la realidad nos dice todo lo contrario, ya que si ahora que las circunstancias lo requieren y les obliga la competencia, el servicio que prestan está plagado de deficiencias, al amparo de las cuales ha nacido el transporte de viajeros y de mercancías por carretera, menos lo harán cuando tengan ambos medios de transporte en su poder.

En cuanto que a las Empresas ferroviarias se les permita «obtener legítimos beneficios», nos sugiere la duda de que si los obtenidos por los concesionarios de líneas de autobuses son ilegítimos, y por lo tanto carentes de todo amparo por parte del Estado.

Todos sabemos que en la prosperidad de una nación influyen en gran manera los transportes, y en España el ferrocarril está en una situación de inferioridad bien notoria en relación con los demás países de Europa, siendo el transporte por carretera el que ha llenado el hueco, colocándonos en situación privilegiada. ¿Cómo vamos a volver atrás sin otra causa fundamental que la de beneficiar a unas Empresas ferroviarias en perjuicio general del país?

Unión Industrial y Comercial del Automóvil.  
Por la Sección de Transportes,

LA COMISIÓN

## ¡Un cambio de marchas automático y progresivo!

Esto es lo que de momento preocupa al automovilismo

(Conclusión)

En un grueso y robusto camión cargado de grava, un juego de velocidades ortodoxo, es decir, pesado y... ruidoso, cumple perfectamente su misión acaso, e incluso «completa el cuadro». Es más, extremando recursos, podemos aceptar la antiestética y vieja maniobra cuando la realiza un hombre. Pero infligirla—pedal, palanca, ruedas que chirrían...—una y mil veces a nuestras delicadas damitas, constituye, en verdad, grave delito de lesa galantería. Y puesto que la mujer se apoderó ya del volante, forzoso será buscar otra cosa, es decir, un cambio de marchas automático y... progresivo. Esta es la meta, este el ideal, este el «invento» que obsesiona a miles de ciudadanos. ¡Magnífico «premio gordo»

de Navidad para el afortunado que llegue a realizarlo!).

Automático primero: con el cambio automático el conductor olvidará la existencia mismo de los cambios de marchas y de sus enojosas y a veces ruidosas maniobras; la palanca de los cambios desaparecerá del coche; el motor en cada momento se ocupará de un modo perfecto e infalible de elegir y colocar la marcha precisa y matemáticamente perfecta. En suma: comodidad. Esta es su característica.

Necesitamos, además, la «progresión».

Para cada motor existe un régimen óptimo (dos en realidad: «potencia máxima» y «consumo mínimo»), es decir: una velocidad de rotación que nos proporciona el rendimiento máximo. Ahora bien: como las condiciones—las del terreno en primer lugar—varian constantemente, preciso será variar constantemente también, es decir, de un modo infinito, el juego de cambios.

Necesitamos, en suma, el cambio... progresivo.

«Un cambio de marcha automático y progresivo a la vez ha de ser, forzosamente, un mecanismo delicado y relativamente costoso—escribíamos el mes de Septiembre próximo pasado—. El automovilismo, en la época actual, no lo adoptó todavía. Pero no se trata de un problema mecánicamente insoluble ni muchísimo menos». (Patentes Constantinesco, Labeault, etc., etc.).

Y miles de hombres, muchos miles de hombres, ignorantes unos, capacitados otros, ingeniosos casi todos, se queman las cejas en estos momentos, y se estrujan el cerebro imaginando un cambio de marchas automático, y si puede ser... progresivo.

Algunas soluciones son verdaderamente curiosas, aunque casi todas complicadas y de exposición laboriosa. En diversas ocasiones, en estas mismas columnas, explicamos el nuevo invento de algún extranjero. Permítaseme hoy comentar brevemente el fundamento de un cambio de marchas automático y progresivo, imaginado por un compatriota nuestro.

En síntesis: un disco o plato fijado al eje motor y provisto de una manivela de excentricidad regulable desde el centro a la periferia del plato y que al girar ésta describe aquella circunferencia de diámetro variable, según su posición, llegando hasta girar sobre sí misma cuando está en el centro del plato. Sobre esta manivela va montada una pieza en forma de cruz que mueve sucesivamente cuatro trinquetes de acción doble e inversa, es decir, que impulsándoles en un sentido se fijan sobre un disco solidario al árbol movido (cardán) y en sentido contrario dejan libre

a este disco para fijarse en una llanta fija a la caja del mecanismo.

Supongamos ahora la manivela en el centro del plato giratorio; entonces la pieza en forma de cruz no se moverá, y al girar el árbol motor no transmitirá ningún movimiento al árbol movido (cardán). Esta posición es, pues, la de desembrague. Pero a medida que vayamos desplazando la manivela hacia la periferia, la pieza en forma de cruz impulsará sucesivamente los trinquetes, que producirán un movimiento de rotación del árbol, movido tanto más rápido cuanto mayor sea el desplazamiento dependiente de la excentricidad de la manivela, y cuando dicha manivela llegue a la periferia, dos de los trinquetes llegarán a tomar contacto, quedando entonces solidario el disco movido, la pieza en cruz y el disco motor, consiguiéndose así una transmisión «directa» de árbol motor a movido.

El desplazamiento de la manivela se consigue voluntariamente mediante una pequeña palanquita que acciona un pedal, pero si la resistencia en el árbol movido aumenta, la manivela, mediante un mecanismo con resorte, se acerca hacia el centro, cambiando así de velocidad automáticamente.

Además, en el interior del disco A hay un contrapeso que se desplaza en sentido inverso y simultáneamente con la manivela, para equilibrar en todo momento dinámicamente el sistema. Y por último, mediante un sencillo mecanismo, variando el sentido de los trinquetes, se consiguen las marchas atrás. En conjunto, el aparato con piñón libre, marchas múltiples sin engranajes ni embragues, resulta relativamente sencillo y silencioso.

Aunque, claro está, un aparato de estos supone una multitud de detalles, de pequeños problemas a resolver, los más ingeniosos acaso, pero que no es posible detallar aquí.

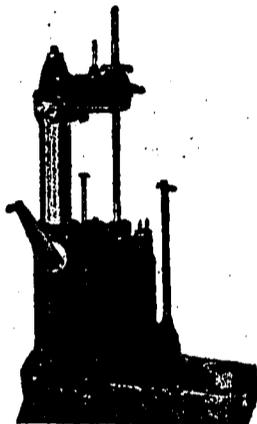
En conjunto, el mecanismo funciona normalmente pero... en modelo reducido, con un motorcito de un cuarto de caballo. Difícil sería decir lo que este nuevo cambio de marchas—ya patentado—puede dar de sí en la realidad «de verdad», montado sobre un coche y sometido a los mil esfuerzos de su penosa misión.

R. ALVAREZ

Para colaborar en nuestra Revista, no olvides compañero, que no es necesario ser sabio ni literato, falta sólo una buena dosis de voluntad.

## GARAGE ROBERTO

SERVICIO PERMANENTE



TALLER DE  
REPARACIONES

RECTIFICADORA  
MODERNA DE  
CILINDROS

AUTOS, MOTOS  
Y CAMIONES

LAVADERO A  
GRAN PRESIÓN

PEREZ GALDÓS, 16 Y ALCALÁ ZAMORA, 7--TELÉF. 328

CASTELLÓN

### Programa para obtener los permisos de conducción

#### Permisos de segunda clase

Primero. Conocimientos legales de la parte del Código de la circulación que especialmente interesan al conductor y señales reglamentarias que regulan aquélla, principalmente los conceptos contenidos en los artículos 3.º, 4.º, 5.º, 16, 17, 19, 21 al 38, 40, 42 al 46, 48, 49 al 53, 89 al 104, 106, 110, 113, 115 al 117, 125, 128 al 130, 143 al 150, 167, 169, 170 al 173, 261 y 296.

Segundo. Mandos del motor y modo de usarlos.—Manejo del cambio.—Puesta en marcha a mano o mecánica y precauciones que deben tenerse en cuenta para su empleo.—Frenos, su accionamiento y manera de usarlos en cada caso; precauciones que deben tomarse en las

bajadas bruscas y en las curvas; ídem en la marcha atrás y para maniobras en calles estrechas; ídem para parar el vehículo; ídem que debe tomar el conductor al efectuar un frenazo rápido si los frenos aprietan desigualmente.—Accidentes que pueden ocurrir.—¿Cuándo es peligroso desembragar?—¿Cuándo y cómo se debe frenar?—Precauciones que deben tomarse cuando el automóvil desliza.—¿Cómo bajar una pendiente si los frenos no funcionan?—¿Qué debe hacerse cuando, marchando a gran velocidad, estalla un neumático?—Precauciones a tomar si se incendia el carburador.—Modo de parar el motor si no funciona el interruptor del encendido.

*Ejercicio práctico:* Arranque del vehículo en horizontal, rampa y pendiente, empleando suavemente el embrague sin sacudidas bruscas.—Cambios de velocidad de mayor a menor y viceversa, sin mirar las palancas ni pedales y sin producir ruido ni parar el motor.—Cambios de velocidad por doble embrague.—Marcha atrás en recta, curva, ángulo, rampa y pendiente.—Parada y arranque del automóvil junto al bordillo sin subirse en la acera.—Maniobra de cambio de dirección en una calle estrecha.

#### Permisos de tercera clase

Los ejercicios primero y segundo serán los que se exigen a los conductores de segunda clase; pero ajustadas las preguntas y respuestas al motor y mecanismo de los motociclos.

*Ejercicio práctico:* Además de los indicados para la obtención del permiso de segunda clase, excepto, naturalmente, los de marcha atrás, se describirán con el motociclo, sin coche lateral y sin apoyar el pie en el suelo, curvas cerradas de poco diámetro entre los límites que en cada caso determinará el ingeniero examinador.

#### Permisos de primera clase

Además de lo indicado en los ejercicios primero, segundo y práctico del permiso de segunda clase, los conductores que aspiren a obtener el de primera clase deberán saber lo siguiente:

Descripción del motor de explosión y del de combustible interna de cuatro o más cilindros y de dos o de cuatro tiempos.—Razones técnicas del funcionamiento del motor y de sus elementos: distribución, encendido, caja de cambios, diferencial y diferentes clases de frenos.—Averías más frecuentes en los automóviles de segunda y tercera categorías y modo de repararlas.—Engrase y cuidado de sus mecanismos.—Accidentes y penas por imprudencias contra las personas y las cosas.—Seguros.—Artículos del Código penal relacionados con estos accidentes.—

Interpretación fiel de planos de carreteras y poblaciones.

*Ejercicio práctico:* Desmontar y montar varias piezas del motor, entre ellas, imprescindiblemente, las que constituyen el encendido (magneto, distribuidor, etc.).—Poner a punto el motor, previamente desarreglada la distribución.—Ejercicios de conducción con camión pesado (cargado si el ingeniero lo cree conveniente), realizando las maniobras detalladas para el examen de segunda clase.

## NOTA DE INTERES

**La Cámara Española del Automóvil de Madrid ha conseguido que quede en suspenso la cobranza de las multas que se determinan en el nuevo código de la circulación en los artículos que se citan**

*Las gestiones que dicha Cámara viene realizando para que se modifique el Código de la Circulación y se condonen las multas impuestas, han dado como resultado la apertura de una información pública, a la que han concurrido consiguiendo la suspensión de la cobranza de las multas, según se desprende del siguiente oficio:*

*«Vista la instancia de la Cámara Española del Automóvil, solicitando que se dicte una disposición condenando o dejando en suspenso las multas impuestas por infracción de los artículos 159 al 166 del Código de la Circulación de 25 de Septiembre de 1934;*

*Resultando que fundamenta su petición en que se ha abierto una información pública, para que a ella puedan concurrir con sus observaciones y reclamaciones, cuantas personas o Entidades se consideren afectadas y en que ya en 3 de Junio de 1929, se atendió una petición análoga, referente al Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana entonces vigente;*

*Considerando, que no hay perjuicio para la Administración en dejar en suspenso la cobranza de las multas, hasta que en vista de la información pública abierta, se resuelva, si se modifican o no los artículos de cuya aplicación se trata y que, si se modificaran por considerarlos razonables, podrían resultar no justificadas las multas de que se hace mención; esta Subsecretaría ha resuelto acceder a lo solicitado, dejando en suspenso la cobranza de las multas impuestas por infracción de los artículos 159 al 166 del vigente código de la circulación, hasta que se resuelva en vista de la información pública abierta lo que proceda.—Madrid, 28 de Febrero de 1935. Firmado, El Subsecretario.*

## Junta general extraordinaria

(Celebrada el 15 de Febrero de 1935 para tratar de la creación de UNA CAJA DE DEFUNCIÓN)

Con asistencia de 40 asociados; 38 de número y dos aspirantes se celebró esta Junta General, estando compuesta la mesa de los compañeros Presidente, Secretario, Vicepresidente, Vicesecretario, tesoreros 1.º y 2.º e Inspectores Modesto Bellés Porcar y Vicente Sales Martínez.

Antes de comenzar a tratar del asunto objeto de la sesión se guarda un minuto de silencio en recuerdo del compañero Carlos Maset.

Por el compañero Secretario se dió lectura al Anteproyecto que presenta la Junta Directiva sobre la fundación de UNA CAJA DE DEFUNCIÓN EN ESTE MONTEPÍO, partiendo de la base de una transferencia de la Caja de Enfermedades y Accidentes a esta de Defunción de 2.000 pesetas; cuota de 0'50 pesetas y un tanto por ciento obligado sobre los Libramientos de Enfermedades o Accidentes. Como subsidio se señalan los de 1.000 y 2.000 pesetas según situación de años en el Montepío.

La Presidencia defiende por la Junta Directiva dicho proyecto por creerlo de gran conveniencia e interés para todos, dejándolo a la consideración de la General para su aprobación o reparos.

El compañero Reboll se pronuncia por la propuesta de la Directiva, debiéndose mantener la cuota extraordinaria de PESETA en caso de fallecimiento como se determina en el art. 43 del Reglamento. El compañero Tomás se adhiere a la proposición del compañero Reboll pero con la diferencia que en vez de UNA peseta la cuota extraordinaria que sean DOS. El compañero Coca se muestra contrario con la creación de la Caja de Defunción que propone la Junta y a todo aumento de la cuota extraordinaria. El compañero Querol se pronuncia contra el aumento de la cuota por entenderlo contraproducente. El compañero Martínez también se muestra contrario a la creación de dicha Caja por temer un fracaso al ponerse en vigor, por entender que su estudio es incompleto y se parte de una base falsa. El compañero Querol vuelve a hacer uso de la palabra para manifestar que la creación de la Caja traería consigo bajas de socios por no poder pagar el aumento de la cuota y ello supondría un atropello a los intereses creados por los asociados. El compañero Montañez interviene para llamar la atención sobre el gran interés que debe tener para todos el asunto que se debate y que se debe tratar con cariño, y en caso de que no prospere la creación de la Caja de Defunción no debe abandonarse este asunto por ser insignificante lo que actualmente se abona por dicho subsidio. El compañero Martínez se adhiere a las manifestaciones del compañero Montañez, pero que no se debe aumentar la cuota. El compañero Saborit propone que se haga una prueba con la Caja que se trata de crear y si resultaba que se mantenga y en caso contrario desistir de ella, siendo rechazada la proposición del compañero Saborit por el trastorno que podría traer consigo.

La Presidencia para abreviar la discusión propone ir

a la votación del Proyecto de la Directiva, propuesta que se acepta. Puesto a votación dicho proyecto es rechazado por la General, pasándose a discutir otras proposiciones que a continuación se presentan.

El compañero Coca mantiene su criterio contrario al aumento de la cuota, pero entiende que se podría resolver esta cuestión con el establecimiento de cuotas extraordinarias a favor de la Caja de Invalidez y Vejez, y que la de Enfermedades y Accidentes atendiera al aumento del subsidio de fallecimiento con el ingreso que le reportara el tanto por ciento obligado de los que cobran por subsidios de Enfermedades o Accidentes. (El compañero Sales le interrumpe para que presente una solución concreta pero el compañero Coca no se da por aludido).

El compañero Trilles presenta una proposición para que se atienda al subsidio de fallecimiento con una cuota extraordinaria de dos pesetas, lo que determina el artículo 43 del Reglamento y 630 pesetas de la Caja de Enfermedades y Accidentes sin aumentar la cuota actual.

La Presidencia, estimando bastante discutido el asunto pone a votación las anteriores proposiciones que dieron el siguiente resultado:

La del compañero Montañez 28 votos a favor y 10 en contra. La del compañero Martínez 2 votos en favor y 36 en contra. La del compañero Coca 6 votos en favor y 32 en contra; y la del compañero Trilles 3 votos en favor y 35 en contra.

Son rechazadas estas últimas tres proposiciones y aprobada la del compañero Montañez.

A continuación el compañero Reboll hace brevemente uso de la palabra para explicar su voto.

Una vez aprobada la proposición del compañero Montañez la Presidencia hace presente que es preciso fijar al mismo tiempo la cantidad a que ha de ascender el subsidio aprobado.

Se presentan tres proposiciones: El compañero Martínez con 1.500 pesetas sin tope de años en los asociados. Se adhieren a esta proposición los compañeros Saborit, Reboll y Federico Sánchez; el compañero Tomás con otra proposición de 1.500 pesetas para los socios aspirantes y 2.000 para los socios de número y por último el compañero Montañez propone el subsidio de 2.000 pesetas sin distinción de años en los asociados, o sea para todos igual.

Por aclamación se aprueba la proposición del compañero Montañez.

Una vez aprobada la proposición del compañero Montañez, el compañero Martínez interviene para hacer presente que visto que el Reglamento actual concede un beneficio a favor de los asociados en el primer año del Montepío, debe mantenerse este mismo criterio con el subsidio aprobado. La proposición del compañero Martínez es rechazada por unanimidad.

Se acuerda que entre en vigor el subsidio aprobado a partir de las veinticuatro horas de la fecha del acta que se reseña.

El compañero Martínez propone, y se acepta que el aumento de la cuota sea a partir del recibo del mes de Marzo, como asimismo que como lo acordado en esta Junta General supone una reforma al Reglamento, sea imprimida con arreglo a lo que se determina en el artículo del mismo.

Esta Junta General terminó sus discusiones a las 24'30 horas, notándose gran descontento entre muchos de los asociados que estiman que el acuerdo tomado será perjudicial para el Montepío.

## Avisos de Secretaría

### Reconocimiento médico

Se pone en conocimiento de los socios comprendidos hasta el n.º 436 de recibo, que pueden pasar cuanto antes por casa del médico inspector de este Montepío (Dr. Julio Roca, calle Mayor, número 33-1.º), debiendo antes pasar a recoger en Secretaría las hojas de reconocimiento, y así poder estar en posesión de todos sus derechos.

### Avisos de accidentes

Para evitar dilaciones que pueden perjudicar a los interesados, éstos están obligados inmediatamente que les ocurra un accidente ponerlo en conocimiento de nuestro Abogado, cuyo domicilio va anotado en el recibo del mes.

### Abono de recibos

Se pone en conocimiento de los Socios de número, que todo compañero que al llegar el día último del mes no tuviera retirado el recibo corriente, no tendrá derecho a los subsidios de «Enfermedades y accidentes».

### Adquisición del carnet de Montepío

Se recomienda a todos los compañeros la conveniencia ineludible de contar con dicho carnet para poder hacer valer su personalidad Mutualista, no solo en Castellón, sino también en otras Capitales de España con las que tengamos establecido las bases de intercambio.

Para su adquisición se necesita además de la presentación del permiso de conducción, dos fotografías para el carnet.

### Cambio de domicilio

Para la buena marcha de la Sociedad y por el propio interés de los socios, es muy conveniente que cuando éstos cambien su domicilio lo pongan en conocimiento de la Secretaría; si así no lo hacen no se quejen de las molestias que con ello les pueden sobrevenir.

### Colaboraciones para la Revista

Por encargo de la Junta de Revistas se comunica a los compañeros y demás personas que remiten sus trabajos para su publicación, que las colaboraciones se recibirán hasta el día 16 de

cada mes en la Secretaría social; las que lleguen pasada esta fecha, se publicarán en el número siguiente. Las colaboraciones deben ser escritas a máquina, o en letra manuscrita, en forma clara y a una sola carilla.

Para la índole de las colaboraciones se recomienda lo prescrito en la parte pertinente de nuestro Reglamento, quedando también a cargo de nuestro Director y Redactor-Jefe la selección de los trabajos recibidos sin derecho a reclamación alguna por parte de los colaboradores.

### Motivos de queja en general

Todo socio, lo mismo los de la Capital que los de Provincia, están obligados a poner en conocimiento de la Secretaría (bien sea verbalmente o por escrito) cualquier motivo de queja o censura que puedan tener, pero siempre que éstas estén relacionadas con el Montepío o con su Revista.

### Aviso importante

Se recuerda a todos los señores socios de este Montepío, la obligación que tienen de presentar la baja por enfermedad el mismo día de la fecha, pudiéndola entregar en este Montepío de 2 a 3 o de 8 a 11.

Igualmente se recomienda a todos los señores socios de este Montepío que cuando tengan un accidente tomen los nombres de los testigos para mejor esclarecimiento

### Notas

Se pone en conocimiento de los señores socios que se hallen comprendidos en los números que preceden, se dignen pasar por secretaría a recoger las hojas de reconocimiento para que el Sr. Julio Roca, Médico inspector de este Montepío, pueda reconocerlos.

Lo que se hace presente para que luego no aleguen ignorancia en caso de accidente u enfermedad. Con el bien entendido que si hasta esa fecha no se ha hecho el reconocimiento reglamentario, perderán un mes de derecho a subsidios a partir del día que se efectúe dicho reconocimiento:

Los números son los siguientes: 47-82-89-93-114--132--164-171-182-183-191-195-198-204--218-226-236-242--252--262-270-271-273--275-277--285--310--311-318--324--331--351-344--355-358-363-371-374-377-379-385-387.

## Caja de enfermedades y accidentes

	Ingresos		Gastos	
	Pesetas		Pesetas	
<i>Saldo anterior</i> .....	13.215	—	—	—
Recaudado por cuotas.....	2.157	—	—	—
A Vicente Marco, por 13 días subsidio-menor.....	—	—	52	—
A Angel Porcar, 14 fd. >.....	—	—	56	—
A Francisco Mas, 12 fd. mayor.....	—	—	72	—
A José M.ª Allepuz, 7 fd. >.....	—	—	42	—
A José Miralles, 7 fd. >.....	—	—	32	—
A Pedro Saporta, 5 fd. menor.....	—	—	20	—
A Vicente Sebastián, 9 fd. >.....	—	—	36	—
A Joaquín Monfort, 8 fd. >.....	—	—	44	—
A Luis López, 21 fd. menor.....	—	—	84	—
A Vicente Peña, 11 fd. >.....	—	—	58	—
A Pascual Ramos, 6 fd. mayor.....	—	—	36	—
A Daniel Solsona, 6 fd. >.....	—	—	36	—
A Francisco Fauvell, 9 fd. >.....	—	—	52	—
A Joaquín Herrero, 10 fd. mayor.....	—	—	60	—
A Vicente Casaña, 16 fd. menor.....	—	—	64	—
A Hijo de J. Armengot, según factura.....	—	—	46	25
Al Sr. Médico Inspector, por sus honorarios del mes.....	—	—	125	—
Al Sr. Abogado Titular, fd. >.....	—	—	100	—
Al Sr. Procurador, fd. >.....	—	—	60	—
Al Auxiliar de Secretaría fd. >.....	—	—	60	—
A Imprenta Mercé, por impresos.....	—	—	17	—
A Compañía Telefónica, por su abono y conferencias.....	—	—	34	45
A Secretaría, por gastos varios.....	—	—	70	05
A Jeremías Alcácer, por premio cobranza.....	—	—	86	25
Por un donativo a la Caja de Invalidez y Vejez.....	—	—	1.000	—
A la Revista «Castellón Automovilista».....	—	—	200	—
A Hijo de J. Armengot, por impresos.....	—	—	185	—
	—	—	2.728	—
<i>Saldo en caja</i> .....	—	—	12.642	—
<b>TOTAL</b> .....	15.370	—	15.370	—

### RESUMEN DE EFECTIVOS

Valores del Estado.....	18.000'00
Cuenta corriente del Banco de España.....	292'35
Saldo en Caja.....	12.642'00
<b>SALDO TOTAL</b> .....	<b>30.934'35</b>

### Movimiento de fondos de la caja de invalidez y vejez en el mes de Febrero de 1935

	Ingresos		Gastos	
	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
<i>Saldo anterior</i> .....	9.274	87	—	—
Recaudado por cuotas.....	284	—	—	—
Donativo de Luis López.....	10	—	—	—
> de Joaquín Monfort.....	10	—	—	—
> de Francisco Mas.....	12	—	—	—
> de Vicente Peña.....	8	—	—	—
> de Francisco Fauvell.....	10	—	—	—
> de Vicente Casaña.....	10	—	—	—
> de Angel Porcar.....	11	—	—	—
> de Vicente Marco.....	10	—	—	—
> de Jeremías Alcácer.....	5	—	—	—
> de la CAJA DE ENFERMEDADES Y ACCIDENTES.....	1.000	—	—	—
A Jeremías Alcácer por premio cobranza.....	—	—	11	35
	—	—	11	35
<i>Saldo en caja</i> .....	—	—	10.633	52
<b>TOTAL</b> .....	10.644	87	10.644	87

**Pruebe y admire**

EN NUESTROS  
SALONES DE EXPOSICION  
Y  
EN LOS DE TODOS NUESTROS  
CONCESIONARIOS

**EL**



PRECIO: **9.500** <sup>PTS</sup>

Y LOS MODELOS **8.10.15** cv.  
DE NOVISIMA E INGENIOSA SUSPENSION POR MEDIO DE  
**RUEDAS DELANTERAS INDEPENDIENTES**  
Y BARRAS DE TORSION

**CITROËN**

Representante exclusivo para Castellón y provincia

**GARAGE CASTELLON**  
DE

**Peris y Varella**

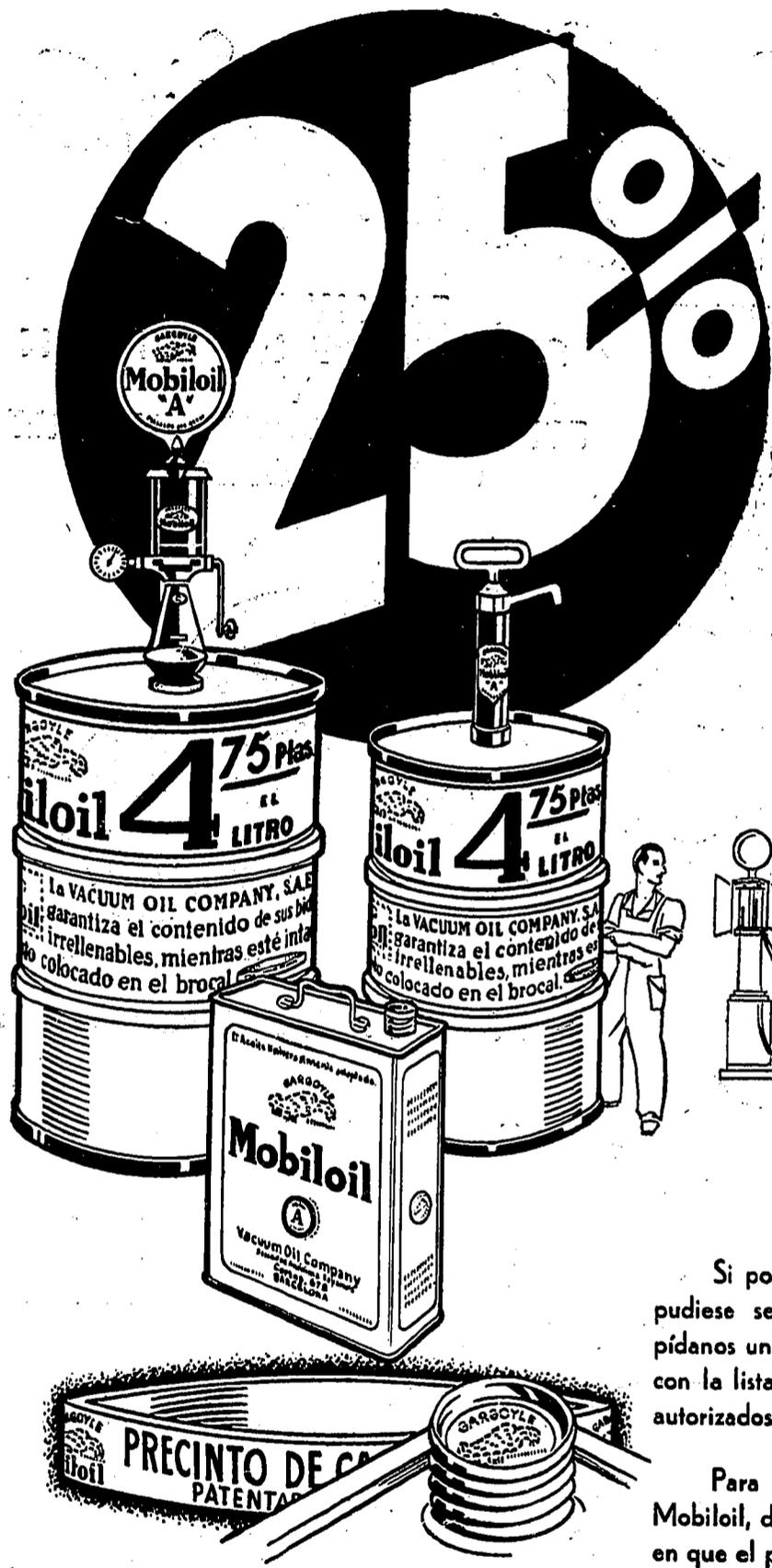
Herrero, 23

Teléfono 205



# DE ECONOMIA EN EL COSTE DEL ACEITE

La venta de Mobiloil en Bidones Irrellenables, al precio de "granel", pero con toda la garantía de la lata, está revolucionando las costumbres del público automovilista en lo que se refiere a la compra de aceite, pues es innegable que la economía realizada es verdadera ya que se debe sencillamente a la eliminación del coste de la lata, trabajo de llenarla, etc., no afectando para nada a la calidad del producto, que es siempre la misma.



## IMPORTANTE

Si por cualquier causa algún revendedor no le pudiese servir el Mobiloil del Bidón Irrellenable, pidanos un ejemplar del folleto que tenemos editado con la lista completa de los revendedores que están autorizados para vender en esta forma.

Para estar seguro de obtener el legítimo Mobiloil, del Bidón Irrellenable o de la Lata, fijese en que el precinto esté intacto.

# VACUUM OIL COMPANY

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA



**Automovilistas** USAD LOS **Lubrificantes**

**ORLOW**

VUESTROS COCHES OS LO AGRADECE-  
RAN Y LA VIDA LARGA Y PERFECTA  
DEL MOTOR OS RECOMPENSARA CON  
EL AHORRO DE REPARACIONES

Representante exclusivo en la provincia  
**EMILIO FLETCHER**

ISAAC PERAL, NÚM. 5

CASTELLON

**GARAGE CORTES**

A  
C  
E  
I  
T  
E  
V  
A  
C  
U  
U  
M  
O  
I  
L

**AUTO-ESTACION ENGRASE**

Lavadero a gran presión, venta de  
gasolina, accesorios, neumáticos y  
aceites de las mejores marcas.

Reparaciones garantizadas de autos  
y motos, rectificación de válvulas. Car-  
ga de baterías y reparaciones eléctri-  
cas del automóvil.

SERVICIO PERMANENTE

de  
**GARAGE**

Herrero, 31

PISTONES

de  
**TODAS MARCAS**

Teléfono 363

R  
E  
C  
A  
U  
C  
H  
U  
T  
A  
D  
O  
S

**TALLERES**

## ¡Atención ciclistas!

No dejéis de visitar el  
Taller de reparaciones

de

**VICENTE ESTEVE**

Ronda Magdalena, 44

CASTELLON

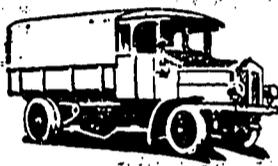
## Vicente Agost

Taller de Pintura  
para Carruajes y Automóviles

Taller:

Bartolomé Reus, 17

CASTELLON



## Antonio Branchadell

Guarnición de Autos  
Fundas, Capotas  
Toldos para Camión

P. Rey D. Jaime, 27

CASTELLON

## CASA FORCADELL

CRISTALERÍA  
ESPEJOS. - MARCOS  
Molduras. - Estampas  
COLOCACION de  
cristales a domicilio.  
Especialidad en Parabrisas

Zaragoza, 20 CASTELLON Tel. 196 A



COLCHONERIA

*Casa Sara*

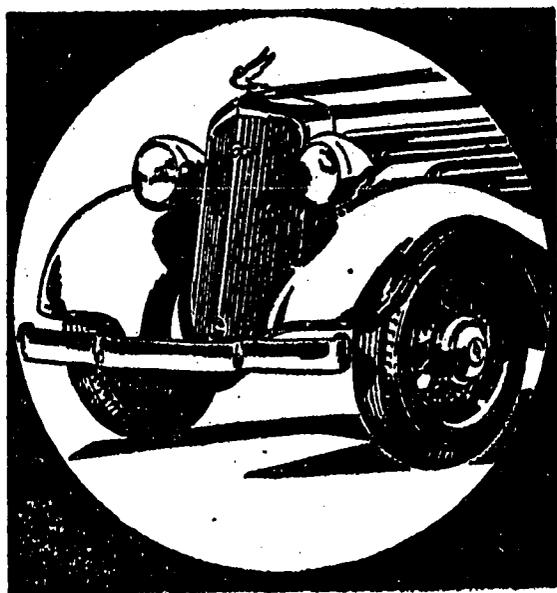
Colón 67 y 71

TEL. 395 CASTELLÓN

Disponible

# *Chevrolet sigue Delante*

## **CHEVROLET**



### **1934**

- Fuerza al freno 80 h. p. sin aumento de patente.
- Auténticas ruedas con rodillas.
- Carrocerías más amplias y más cómodas.
- Líneas aerodinámicas, muy modernas.
- Culata tipo marino.
- Mayor economía.

...y otras muchas importantísimas mejoras y ventajas.

Exposición y depósito de los coches y camiones

**CHEVROLET**

**Garage ROBERTO**

Taller especializado en las reparaciones

**CHEVROLET**

Piezas de recambio legítimas

**CHEVROLET**

Concesionario para la provincia

**PEDRO ROMERO VAZQUEZ**

Pérez Galdós, 6-Teléfono 328

# LUBRIFICANTES

# USOIL

**GARANTIZADOS**

**100 por 100 Pennsylvania**

**Pídalo en Garages y Establecimientos similares**

**DIRECTOR:**

**A. DE UGARTE**

Cirilo Amorós, 85

Tel. 148203

**VALENCIA**