

Del Gran Premio de Madrid

Con la carrera celebrada en el Circuito de la Ciudad Universitaria el pasado domingo, ha entrado Madrid en la teoría de reñones que informa cada año el Calendario Internacional de Grandes Premios.

La edición primera de este año, como toda cosa inicial, no ha sido lo que con el tiempo fuertemente debe resultar. Pero nada de lo que han podido ver el entusiasmo y el apoyo que el gran público ha brindado a la ocasión debe tener la menor duda de que queda abierta la perspectiva a términos de la máxima ambición.

Deberán profundizarse serios retoques en la fórmula, excesivamente selectiva, que ha reducido este Gran Premio a coches de cilindrada corta, solo de 1.100, que si son de bella estampa, en cambio quedan menguados de cuerpo y de poder.

Y es notable el hecho de que habiendo podido disponer de las mejores figuras del momento y de haber reunido a la salida a toda la categoría de nombres de primeras figuras auténticas y reales, no hayan podido decidirse por los bolidos grandes.

La razón de las incompatibilidades de fecha es irrisoria, habida cuenta de que el calendario reservaba la fecha para otro Gran Premio coincidente de la fórmula número uno, de mal suponer, los campeones del volante lo han desestimado olímpicamente para congregarse en Madrid y estando los pilotos disponibles, podían haberlo estado las monturas.

Como un gran ensayo. En realidad de un tanteo previo, ese Gran Premio de Madrid ha tenido un valor muy singular, que debe haber provocado inquietudes cara al futuro.

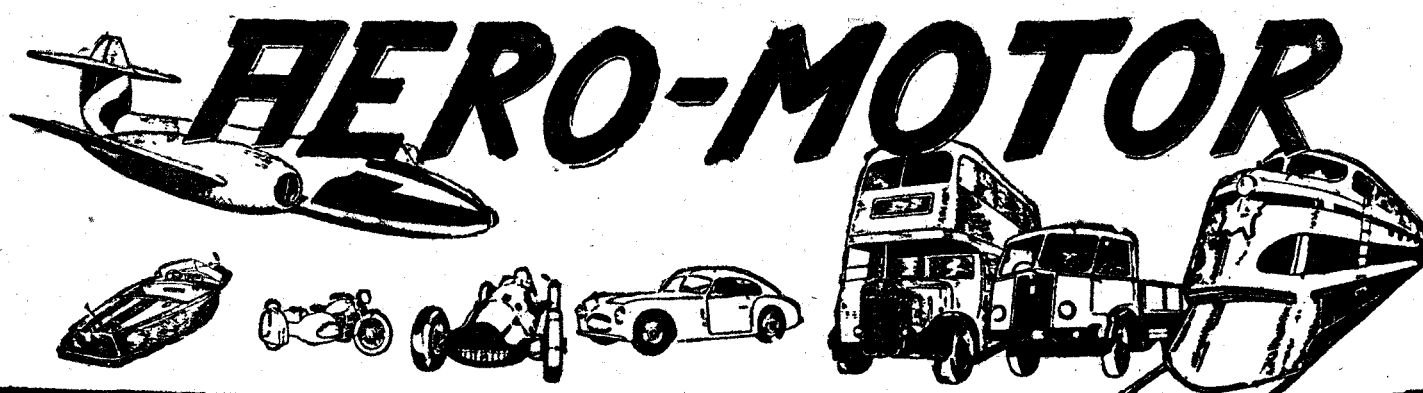
Y en un aspecto especialmente debe ser considerado. El Real Automóvil Club de España, le ha apadrinado y respaldado. Pero ha dejado la organización a manos privadas.

Derivará tal gesto la creación en Madrid de una entidad tipo de nuestra Peña Rhin, que tome en sus manos estas organizaciones que los Automóviles Clubs prefieren ceder?

Sería lo más lógico para asegurar a ese Gran Premio un sentido de encuadre deportivo y su continuidad.

FRANCISCO DE S. GIBERT.

Talleres MeIA
M. Pelayo, 158-Barc-T. 76615
Construcción y reparación de Colectores - RECAMBIOS BOBINAJES en general del Ramo Industrial y Automóvil



Lo que debe ser un aeropuerto modelo



La más reciente versión de lo que debe ser un aeropuerto a la altura de las exigencias de hoy, viene señalada por la inauguración de la estación terminal aérea de Seattle-Tacoma, en Bow Lake, del estado norteamericano de Washington. Toman su arranque de allí varias líneas internacionales con destino a Filipinas, Japón, Corea, China y Alaska. Su coste se estima en once millones de dólares. Dispone de 920 acres de terreno y la pista máxima, mide unos dos mil metros de longitud. Esta foto recoge el momento de la inauguración, al que asistieron más de cien mil personas. (Foto Ussis)

¿CUANDO SE LLEGARAN A CONSTRUIR TURBINAS DE GAS PARA AUTOMOVILES?

Todos los aviones rápidos están actualmente propulsados por motores de turbinas, mientras que el motor de pistones se ve desplazado de una manera creciente por los constructores de aviones. La aspiración que tienen las turbinas de gas se explica por el peso relativamente bajo y su superficie frontal mínima, que permite dotar al avión de un aerodinamismo más eficiente.

Porque es lógico que se trate de beneficiar al automóvil de las ventajas de la turbina de gas. Pero es probable que no se vean los automóviles a reacción antes de cierto tiempo y esto por las razones que exponemos a continuación.

En aviación la potencia proporcionada por el motor, salvo en el despegue y en ascenso, es más o menos constante. Al contrario, para un vehículo terrestre la potencia que desarrolla varía constantemente. El motor rurala veces gira a plena carga, pero lo que es importante es llegar a una buena aceleración cuando el número de revoluciones del motor es bajo. Ahora bien, la turbina de aviación presenta aquí una desventaja con relación al motor normal. Esta consume demasiado carburante con carga pequeña o mediana y su motor secundario disminuye al mismo tiempo que el del número de revoluciones. La falta de elasticidad de la turbina no parece ser adecuada para un automóvil, ya que la aceleración de éste es tanto mejor cuando el momento de giro de la unidad motriz es mayor y menor el número de revoluciones.

Es pues necesario construir la turbina de gas para un automóvil de forma distinta de aquella para un avión, tanto más cuando la utilización directa por la violenta reacción de los gases no puede considerarse para los vehículos terrestres. Los aviones rápidos equipados de reactores, utilizan directamente la presión producida por la reacción de los gases, mientras que los turbo-propulsores transforman esta reacción a lo menos en su mayor parte, sobre la hélice y en su motor directamente. Por fin, los motores, a tracción deben de obtener una transformación, lo más completa posible de la energía de los gases en el motor secundario. Las cualidades necesarias están mejor cumplidas cuando los gases al salir de la cámara de combustión impulsan al compresor que facilita el aire necesario a la propulsión del vehículo. De esta forma el compresor puede girar siempre a una velocidad constante, lo que favorece su rendimiento, por otra parte el motor acoplado con la segunda turbina y accionado por un generador de gas, es tanto mayor cuanto el número de revoluciones es menor, lo que es una condición del buen funcionamiento del motor de vehículo terrestre.

El consumo de una turbina de gas es mayor que el de un motor normal de la misma potencia, sobre todo con carga parcial. Esta desventaja podría ser compensada por el aumento del rendimiento, o sea por el aumento de la relación de compresión y de la temperatura de los gases a la entrada de la turbina. Pero esto significaría un aumento del coste de producción, sin contar que los metales de los cuales disponemos actualmente no soportan temperaturas superiores a 750 grados. El rendimiento podría mejorarse utilizando un cambiador de calor. Pero todo esto encarecería también la turbina.

Como sea que la turbina consume once veces más aire que un motor a explosión de la misma potencia, habría que construirse de una manera especial el filtro de aire, el silencioso de escape y las traídas de los gases quemados. Existen todavía problemas que tendrán que ser resueltos, en particular la reducción del número de vueltas de 20.000 o más a unas 3.000 vueltas por minuto, la eliminación de los ruidos como asimismo la supresión del peligro de incendio que proviene de la alta temperatura de los gases evacuados. Además la turbina de gas no tiene ningún efecto de frenado en vacío. Habrá que prever un dispositivo que impida el embalaje de la turbina y toda clase de dispositivos para el demarraje del compresor, la inyección del número de vueltas a la cámara de combustión, etc., etc.

Como vemos, y a pesar de todos los progresos, estamos aún bastante lejos del objetivo a pesar de que en varias empresas se trabaja activamente en el desarrollo de las turbinas para automóviles, siendo los primeros beneficiados los automóviles rápidos, los camiones y solamente después los coches grandes de turismo. — W. J. KAPPEYNE.

NOTAS DEL AIRE

VUELOS GEOGRAFICOS SOBRE LAS ZONAS ARTICAS

Más de 675.000 kilómetros cuadrados de territorio desolado en Alaska y en la región Ártica han sido fotografiados y cartografiados por las fuerzas aéreas de los Estados Unidos desde el verano de 1946. Como resultado de los vuelos de reconocimiento se ha obtenido una valiosa información sobre las formaciones glaciares, sobre posibles yacimientos de petróleo y minerales y sobre la posibilidad de establecer un servicio regular de transporte aéreo a dicha zona.

Gran parte del territorio fotografiado fué en todos los tiempos inaccesible a los exploradores y hasta ahora no pudo hacerse su cartografía.

En la actualidad las más remotas zonas del territorio de Alaska han sido fotografiadas, habiéndose expuesto más de 500.000 películas negativas. Gracias a las actividades de las fuerzas aéreas, los antiguos mapas de Alaska que presentaban numerosas lagunas, salvadas con la palabra «zona inexploreda», están ahora definitivamente completados.

OTRO GIGANTE DEL AIRE
El enorme avión de carga y

transporte XC-99 de las fuerzas aéreas de los Estados Unidos, ha transportado una carga record de 45.300 kilos durante varias pruebas celebradas hace algunas semanas. El aeroplano tiene una envergadura de 70 metros, una longitud de 56.500 metros y está provisto de múltiples ruedas de aterrizaje, que le permiten girar a voluntad de que el avión tome tierra. Su fuselaje tiene dos cubiertas. Este avión cuenta con seis motores de tipo propulsor que desarrollan 18.000 caballos de fuerza, proporcionando una velocidad máxima de 583 kilómetros por hora. Su máxima autonomía, con carga reducida es de 12.000 kilómetros. El avión puede alcanzar una altura de 9.000 metros. Los depósitos de combustible sobre sus alas tienen una capacidad de 24.464 litros. Ha sido construido este avión por la Consolidated Vultee Aircraft Corporation en San Diego, California.

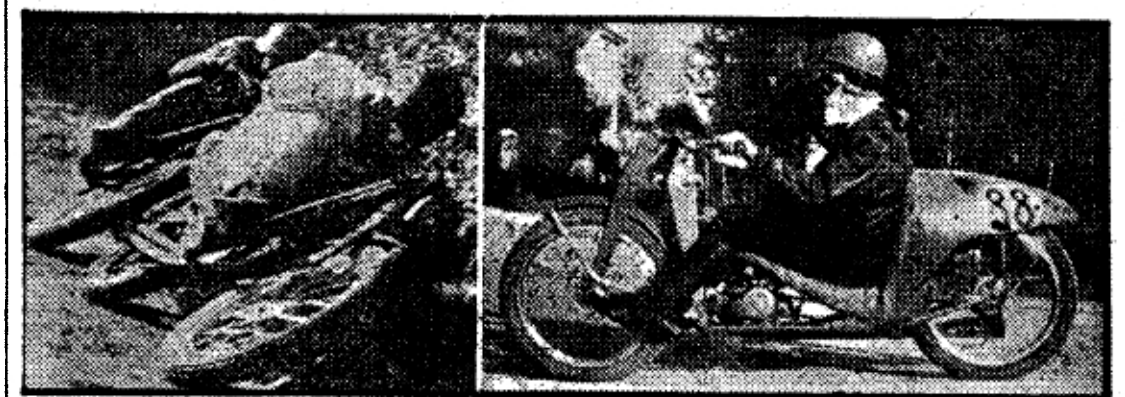
Al lanzar este nuevo tipo de avión los Estados Unidos aumentan la extraordinaria potencia de sus fuerzas aéreas que hoy día constituyen uno de los más fundamentales factores para salvaguardar la paz mundial.

VALVULAS LAF
VOLANDO CON PIES DE PLOMO

El serio problema de establecer un tren de aterrizaje para aviones de gran peso, que sea apto para terrenos que no sean precisamente las pistas de los aeródromos, ha obligado a buscar fórmulas de excepción. Para la Superintendencia Boeing B-50, la aviación militar americana ha ensayado con éxito, los trenes oruga que amplían la zona de contacto con el suelo y reparten mejor los efectos del serio impacto de la masa del avión, al rozar el suelo con la fuerte velocidad de toque de estas grandes aeronaves. — (Foto Ussis)

LA AUTOMOTO FUTURA

Una nueva interpretación del concepto motociclista



La preferencia en los catálogos y en las carreras de las nuevas monturas ligeras, reducidas de peso y de dimensión que se titulan, por algunos constructores y por otros «escoters», ha dado al motociclismo un sesgo nuevo, que por los datos que nos llegan tiende a evolucionar la vieja línea clásica.

La parte delicada de toda moto moderna es precisamente el doble concepto de la estabilidad y de la protección del pasajero que la conduce.

Y este doble alegato de dificultades parece que ha sido enfocado por una marca italiana que sigue una media entre la moto normal y el scooter: ha ideado un nuevo estilo de reparto de pesos, una nueva fisonomía y al decir de los fabricantes a una mayor seguridad.

El pie de grabado que acompaña a estas líneas son bastante elocuentes para insistir sobre este nuevo estilo motociclista. La máquina ha sido titulada modestamente «Automoto Futuro», y como puede verse surge al piloto dentro de unas condiciones incorrientes en los vehículos de dos ruedas.

La máquina, que tiene un centro de gravedad bajísimo, se ofrece a más no poder y ofrece la mejor postura en los virajes. Sin la media entre la moto normal y el scooter: ha ideado un nuevo estilo de reparto de pesos, una nueva fisonomía y al decir de los fabricantes a una mayor seguridad.

do un nuevo estilo de reparto de pesos, una nueva fisonomía y al decir de los fabricantes a una mayor seguridad.

El pie de grabado que acompaña a estas líneas son bastante elocuentes para insistir sobre este nuevo estilo motociclista.

La máquina, que tiene un centro de gravedad bajísimo, se ofrece a más no poder y ofrece la mejor postura en los virajes. Sin la media entre la moto normal y el scooter: ha ideado un nuevo estilo de reparto de pesos, una nueva fisonomía y al decir de los fabricantes a una mayor seguridad.

do un nuevo estilo de reparto de pesos, una nueva fisonomía y al decir de los fabricantes a una mayor seguridad.

La máquina, que tiene un centro de gravedad bajísimo, se ofrece a más no poder y ofrece la mejor postura en los virajes. Sin la media entre la moto normal y el scooter: ha ideado un nuevo estilo de reparto de pesos, una nueva fisonomía y al decir de los fabricantes a una mayor seguridad.

El piloto que marcha en ella como en un coche.

Y la protección viene asegurada por una capota que en caso de lluvia pone al resguardo al conductor.

Va provista de motores a dos tiempos de 98 y de 125 c. c. Lleva tres marchas en el cambio, manejadas por el pie. Cuadro flexible con suspensión en las dos ruedas, que son de tamaño normal. La segunda foto pone en evidencia el nuevo estilo en los virajes que denota una superior estabilidad.

«Progresará esta fórmula, que en tantos aspectos de la moto clásica»

LA PRUEBA POR EQUIPOS CUATRO CAPITALES (TROFEO JOSE MARIA VALON)

Catorce equipos componen hasta la fecha la inscripción para esta prueba que el Real Moto Club de Cataluña organiza para el próximo domingo día 6 del actual y que hoy, jueves, día 3, quedará definitivamente cerrada a las 4 de la tarde, procediéndose acto seguido al sorteo para el orden de salida.

De estos equipos, nueve corresponden a la categoría «Expertos» que por la totalidad de publicación de sus máquinas, aunque sea «Expertos», correrán a las medias de los No Expertos, y tres de la categoría No Expertos.

NO EXPERTOS
Equipo R. M. C. Cataluña. Jefe, Juan Ferrer, Fiat; José Pech, Sanglas; Vicente Pons, Sanglas; José Casanovas, Sanglas.
Equipo R. M. C. Cataluña. Jefe, Juan Mitó, Wanderer; José Arnau, Sanglas; Juan Ortola, Sanglas; Antonio Clará, Sanglas.
Equipo R. M. C. Cataluña. Jefe, José Huet, Fiat; Roger Montané, Norton; Ramon Marimon, Norton; Joaquín Botet, D. K. W.
Equipo R. M. C. Cataluña. Cuclación inferior a 1.000 c. c. Jefe, José M. Llobet, Montesa; José A. Rumeu, Montesa; Juan S. Butó, Montesa; Leopoldo Milá, Montesa.
Equipo R. M. C. Cataluña. Cuclación inferior a 1.000 c. c. Jefe, Guismero Carvany, Montesa; José A. Soler, Montesa, Jaime

Más, Montesa; José Llorens, Montesa.
Equipo Independiente. Jefe, Nicolás Corvellos, Lube; Juan Canals, Lube; Juan Vilas, Lube; José M. Barrieta, Lube.
EXPERTOS
Equipo R. M. C. Cataluña. Jefe, Manuel Giró, Ford; Victor Giró, B. M. W.; Ernesto Vidal, B. M. W.; Francisco Arderiu, B. M. W.
Equipo R. M. C. Cataluña. Jefe, Jaime Hugas, B. M. W.; Miguel Soler, Matchless; Mariano Bigorra, Side B. M. W.; José M. Iglesias, Fiat.
Equipo R. M. C. Cataluña. Jefe, Pedro Elizalde, B. M. W.; Arturo Elizalde, B. M. W.; Luis Marqués, Matchless; Salvador Fabregas, Ford.
Equipo R. M. C. Cataluña. Jefe, José Valls, Oldsmobile; Francisco Mir, B. M. W.; Antonio Vidal, B. M. W.; Joaquín Abel, B. M. W.
Equipo R. M. C. Cataluña. Jefe, Eduardo Rocamora, Opel; Juan Carveto, Simca; José Jover, Triumph; X. X., X. X.
Equipo R. M. C. Cataluña. Jefe, Ricardo Vilas, Ford; Antonio Doménech, B. S. A.; Papi, B. S. A.; X. X., X. X.
Equipo Peña Motorista Barceloneta. Jefe, Luis Tribó, N. S. U.; Jaime Cercós, Ariel; Esteban Correas, B. M. W.; Juan Valls, B. M. W.

Equipo Moto Club de Manresa. Jefe, Esteban Marsal, Citroen; Jose M. Ribera, Matchless; Juan Puig, na Jefe, Carlos Usandizaga, coche Equipo Peña Motorista Barceloneta. Jefe, Luis Valls, Lasele. Triumph; Julián de Gomar, B. M. W.; Julián Usandizaga, W.; José Romeu, Royal Enfield.
Equipo R. M. C. Cataluña. Jefe, Juan Calabá, Matchless; Bernardo Joaquín Canadell, B. M. W.; José Canadell, Citroen; Jesús Batillo, Riley.

Dándose el caso de que algunos motoristas deseen formar equipo y no pueden formalizar la inscripción por falta de algunos concursantes que lo completan, se manifiesta que en la Secretaría del Real Moto Club de Cataluña hay abierta una relación de los que se encuentran en este caso, donde pueden dirigirse para ponerse en contacto y llegar a la formación del correspondiente equipo.

Excursión Colectiva de Regularidad Individual
El Real Moto Club de España (R. M. C. de E.), organiza para el día 6 de corriente una Prueba de Regularidad Individual.

En esta prueba podrán tomar parte todos los socios del Real Moto Club de España con motocicleta o automóvil. Indistintamente, estaándose en para dichos vehículos las siguientes categorías:

Primera categoría. Motocicletas desde 330 c. c. en adelante, a 72.000 kilómetros por hora; Automóviles de más de 1.100 c. c., a 72.000 kilómetros por hora. (Tiempo a tardar en un kilómetro, 50 segundos).

Segunda categoría. Motocicletas side-car y Automóviles de 1.100 c. c., a 65.434 kilómetros por hora. (Tiempo a tardar en un kilómetro, 55 segundos).

Tercera categoría. Motocicletas de 250 c. c., a 60.000 kilómetros por hora. Automóviles hasta 1.000 c. c., a 60.000 kilómetros por hora. (Tiempo a tardar en un kilómetro, un minuto).

Cuarta categoría. Motocicletas de menos de 250 cc., a 48.000 kilómetros por hora. (Tiempo a tardar en un kilómetro, un minuto y 15 s.)

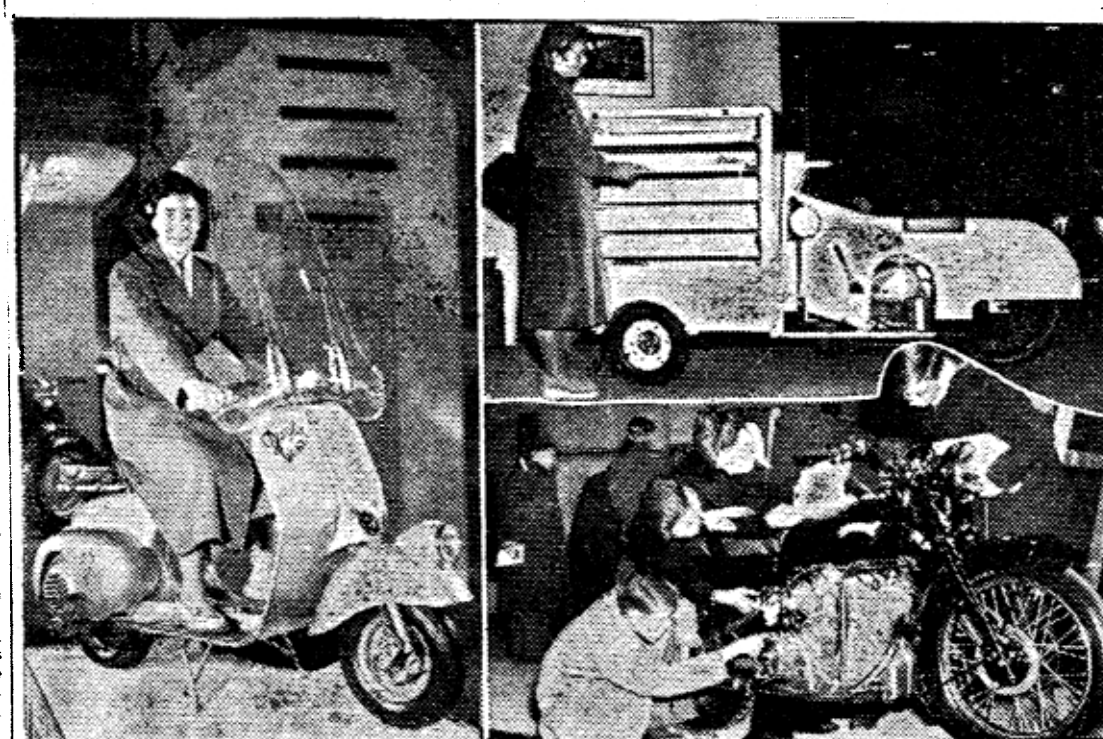
Las motocicletas con side-car y los automóviles sufrarán una penalización del 25 por 100 en caso de llevar pasajero.

El recorrido de la prueba será el siguiente:
Salida del Chalet del Real Moto Club de España (kilómetro 8.600 de la carretera general de La Coruña), a tomar la carretera de Castiella, Puente de los Franceses, carretera de la Bombilla a Puente de Hierro y por la carretera de El Pardo hasta el Puente de San Fernando a salir a la Cuesta de las Perdices y volver de nuevo al Chalet social, teniendo que cubrir siete veces este Circuito, cuyo recorrido es de 8.600 kilómetros, por lo que hace un total de 68.600 kilómetros.

LEA TODOS LOS DIAS El Mundo Deportivo

Motores Diesel MATA CÁS
Rosellón, 288 Tel. 71223

El salón motociclista de Londres



Las ideas que acostumbran a exhibirse en el clásico salón por excelencia de la moto de Londres, ambientado en Earl's Court, ejercen un gran peso en las modas de cada año. Las fotos que recogemos muestran tres de las notas más salientes de la Exposición reciente y de este año. En primer lugar, la moto «argentina», para repartos livianos que ha exhibido la marca Pashley, que viene a plantear sobre nuevos términos una solución de este problema bajo los visos más económicos imaginables. En segundo término, la versión inglesa del «scooter» italiano de éxito sonado en el Continente, el «vespa», que fabrica en Inglaterra la antigua marca Douglas. Y en tercer lugar, la nota más intensa de esta exposición que conmemora las bodas de plata de este Salón de la Moto. La moto del último tipo de la Vincent H. R. D. — calificada la más rápida del mundo — que ha sido adoptada por la policía móvil inglesa. — (Fotos Airpress)

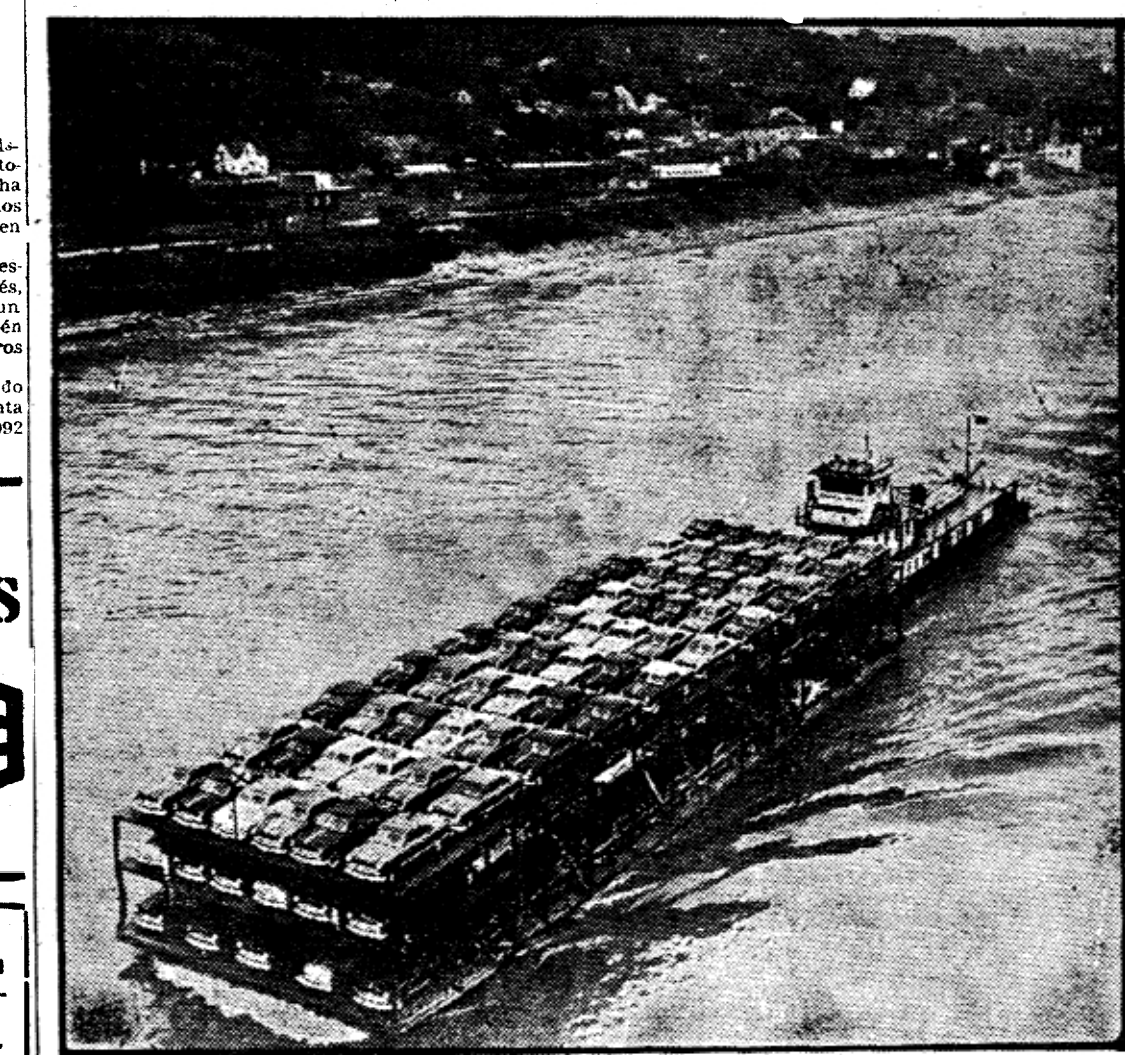
Crosley, mejora la marca mundial 50 kms. salida parada

Paris.—El corredor automovilista Geoffrey Crosley, en un automóvil de 1.500 c. c. «alfa», ha mejorado la marca mundial de los 50 kilómetros, salida parada, en el autódromo de Montlhéry.

El record anterior lo tenía desde 1926 otro corredor inglés, A. A. D. Eldridge, que en un coche americano «Miller», también en Montlhéry, hizo 120 kilómetros 60 metros.

El tiempo de Crosley ha sido de 14 m. 48 s., lo que representa una velocidad media de 125,092 kilómetros por hora.—A.H.H.

POR LAS VIAS LIQUIDAS...



Sobre lomos del Mississippi, y siguiendo la misma ruta que antaño surcaran los buques a paletas, que el cine ha popularizado con los teatros flotantes «ShowBoat», van en grandes partidas, los coches de las fábricas a los puntos de distribución. Este sistema adoptado por la Ford, ha dado lugar al imponente espectáculo de estas barcasas remolcadas, que con tres pisos de coches sobre sus lomos, discurren por el río durante tres días desde Memphis a San Luis. Cada barcaza de estas, transporta 172 automóviles. (Foto Ussis)

para mayor potencia y menor consumo

JUNTAS CABRE

MERCADO DEL AUTOMOVIL

GARAGE ATLANTICO. Autos y camiones Plaza Tetuán, 25. Teléfono, 66223.
NEUMATICOS. reparaciones y recambio. T. Bataller, Bo. 117. Tel. 51024
ROGERFLOR & L. Duplicación, 871. Reparación pinchazos, servicio permanente.
MERCADO DEL AUTOMOVIL. Autos, Camiones, Repuestos, Accesorios. Nápóles, 87. Teléfono, 67672.
GARAGE GLORIA. Autos y camiones. Entenza, 97. Teléfono, 81814.