

# AUTO MOTO AEROK

**La inauguración de la temporada catalana de Grandes Premios internacionales constituye también la primera gran competición motociclista europea**

**La primera salida de los nuevos modelos en Hannover y la carrera de Montjuich**

Faltan tres días para la celebración del Gran Premio Barcelona y quedan todavía dos jornadas de entrenamientos para poder formarse cargo de la forma como han de desarrollarse las carreras del programa, y del modo que ha de producirse la lucha para los primeros puestos.

La organización del Moto Club de Cataluña es una de las primeras del programa motociclista internacional, y así resulta difícil conocer las posibilidades de las diversas máquinas inscritas y la forma y preparación de los corredores.

Por esta causa los entrenamientos y su desarrollo tienen mucha importancia en esta prueba, ya que constituyen uno de los pocos elementos de juicio de que pueden disponerse para formarse cargo de lo que pueden ser las carreras del próximo domingo.

Otro elemento que puede ayudar a prejulgar las posibilidades de los diversos concursantes es la carrera de Hannover, recién disputada, en la que participaron varios pilotos y máquinas que figuran inscritos para el Gran Premio Barcelona.

En la carrera de las 250 c. c., del G. P. de Hannover se daba por segura la victoria de los ases del equipo D. K. W., Geiss y W. Winkler, que figuran inscritos para el G. P. Barcelona. Dichos corredores evidenciaron ser los más rápidos, pero el frío intenso perjudicó su carburación y acabó produciendo dificultades de encendido. Otro piloto de D. K. W., Kluge, ganó la prueba seguida de cerca por S. "Ginger" Wood, que montaba una New Imperial, que también está inscrito para el G. P. Barcelona.

La lucha entre Geiss y W. Winkler, que quieren desquitarse de Hannover, y del inglés "Ginger" Wood será una de las notas interesantes de la carrera de las 250 c. c.

En la prueba de las 350 c. c., del

lona, Ganó la carrera el corredor inglés Mellors, que el año pasado se clasificó segundo a 1-10 de segundo del primero en el G. P. Barcelona.

Fué segundo en Hannover Fleischel con máquina Nj S. U., clasificándose tercero Lambet con Husqvarna y cuarto Fergus Anderson con Velocette.

En la prueba reservada a las 500 c. c., de Hannover los tres primeros puestos fueron alcanzados por pilotos de D. K. W., que no figuran inscritos para el G. P. Barcelona, ocupando el inmediato puesto en la clasificación el sueco Stromberg con Husqvarna, que figura inscrito para la carrera del próximo domingo.

En la carrera de sidecar de Hannover se clasificó en segundo puesto el corredor Braun, con Horex, que figura entre los inscritos para el G. P. Barcelona. Starkle, el sidecarista vencedor del G. P. Barcelona del año pasado se clasificó en tercer puesto o sea detrás de Braun.

Los resultados del G. P. Einlenride de Hannover permiten formar muy buenas impresiones sobre las posibilidades de velocidad y el comportamiento de los nuevos modelos D. K. W., tanto en 250 c. c., como en 500 c. c., y de las máquinas suecas Husqvarna, que este año parece haber dedicado especial atención a las 350 c. c., y a las 500 c. c., dejando la pequeña 250 c. c., de lado.

El nuevo modelo de New Imperial, que montará "Ginger" Wood en la prueba de las 250 c. c., y 500 c. c., también causó excelente impresión en el circuito de Einlenride y se mostró muy rápida.

La Velocette inglesa y la N. S. U., alemana también lograron resultados buenos.

La mayoría de las marcas citadas están bien representadas en la inscripción de las pruebas que forman el programa

minación deficiente En otras ocasiones tiene su origen en un defecto visual del automovilista. También hay casos en los que se trata simplemente de falta de experiencia del conductor en conducir de noche.

Cuando se dispone de un coche con buen sistema de iluminación y se tiene un poco de experiencia, se marcha de noche con la misma velocidad que durante el día, y se logran muy buenos promedios, a la vez que se aprovechan unas horas poco útiles para el trabajo y las menos adecuadas para estar en el campo o en la montaña.

Las carreteras durante la noche suelen estar menos concurridas que durante el día, y así resulta que el automovilista encuentra más despejado su camino y puede viajar muy rápidamente. Claro está que al tratar de viajar de noche no significa emprender el viaje a la caída de la tarde de una vigilia o de un día festivo, ya que en tal caso la aglomeración automovilista en la carretera es más intensa que a cualquier hora del día, y el viaje más penoso. El caso es salir ya tarde, a ser posible después de la comida nocturna. En dichas condiciones son muchos los conductores que realizan mejores promedios que los que suelen desarrollar sobre los mismos trayectos durante el día.

Los faros deben ser regulados de modo que no proyecten su haz luminoso sobre la carretera. Para ello es necesario que su eje óptico sea horizontal o, mejor todavía, que tenga una pequeña tendencia a elevarse. En dicha forma el cono luminoso del haz presenta su generatriz inferior paralela al suelo y no llega a chocar con él, resultando que la zona iluminada se dilata lo más posible por delante del coche, sin que se opongan obstáculos a la misma.

La orientación de los faros en el sentido horizontal tiene también importancia. Así es que además del reglaje de los faros en altura, corrigiendo la inclinación del eje óptico sobre la horizontal, hay que tener en cuenta el reglaje del haz luminoso en sentido horizontal.

Los faros acostumbra a regularse de modo que los ejes ópticos de los faros se encuentren en planos verticales paralelos. De este modo se cortan los conos luminosos de los dos faros e iluminan muy bien la parte central de la carretera.

Como que los conos de luz forman un ángulo muy pequeño el punto donde se cortan los dos haces se encuentra bastante por delante del coche y la iluminación de la carretera es buena.

Debe procurarse que los ejes de los conos de luz de los dos faros no presenten tendencia a converger por delante del coche, ya que en dicho caso se cortarían demasiado pronto y acortaría el campo de iluminación.

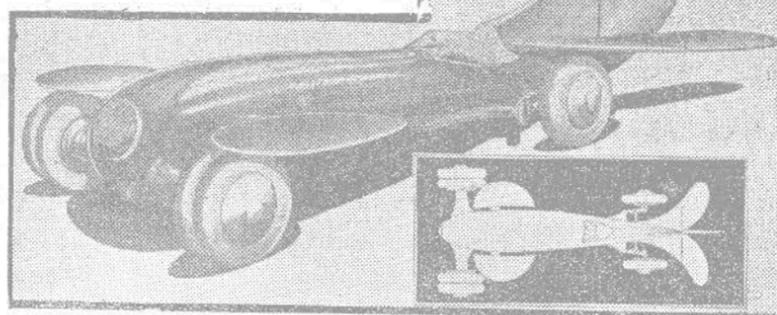
Otro defecto de la convergencia es que la parte lateral de la carretera queda sin iluminar, lo que significa un inconveniente.

Como sea que siempre es difícil regular los faros con precisión es recomendable tender a exagerar hacia la orientación más favorable.

Así, de la misma manera que la regulación en el campo vertical se aconseja

**Seguridad a 560 Kms. por hora**

**Un nuevo género de caza records**



Vista general del "Coroplane" y dibujo en planta del mismo. Las ruedas delanteras con las propulsoras y las posteriores las directrices. A elevada velocidad el timón se encarga de la dirección del vehículo, mientras que el timón de profundidad se utiliza para aumentar y disminuir la adhesión de las ruedas traseras con el suelo. Las aletas delanteras son utilizadas para aumentar la carga de las ruedas motrices sobre el suelo y también para la estabilidad lateral del vehículo a elevada velocidad.

En "The Motor" ha sido presentado un nuevo tipo de caza records estudiado con vistas a posibilitar el mejoramiento del record automovilista absoluto actual.

Según el articulista que presenta el proyecto de la nueva máquina, las mayores dificultades que se ofrecen al intentar estudiar un vehículo para rebajar el actual record de velocidad son las relativas al control y estabilidad del coche.

Todo lo relativo a la potencia y a los esfuerzos a que está sometido el mecanismo y los neumáticos está en condiciones de ser resuelto por expertos especialistas.

El control del coche presenta la máxima dificultad, y es el factor que ha limitado la velocidad en los últimos intentos de record realizados.

Y es que el sistema de control utilizado en los coches normales no es probablemente el más adecuado a las altas velocidades de los caza records.

A dichas velocidades el control de un avión resulta seguro, y el piloto tiene dominio absoluto de su máquina a cualquier velocidad por elevada que sea. Y no será porque en el aire no se encuentren "baches"; pero las corrientes y remolinos son contrarrestados por los mandos del aparato en forma que los sistemas normales de control del auto no pueden lograr con los desniveles e irregularidades del piso.

La razón del manejo y control seguro del avión a alta velocidad no es difícil de comprender. El avión es controlado por la acción del aire sobre superficies muy grandes si se le tomara

interesante disminuir la adherencia de las ruedas directrices posteriores con el suelo, en cuyo caso la cola o timón de profundidad que se encuentra en la parte posterior, encima de las ruedas traseras, cuidaría de disminuir la carga que pesa sobre ellas. Dando al timón de profundidad en cuestión una incidencia positiva las ruedas posteriores tienden a perder su contacto con el suelo. Si el ángulo de dicho timón es negativo aumenta la presión sobre las ruedas posteriores. Caso de ser grande el ángulo que forma el timón de profundidad con la horizontal, los planos del mismo actúan como freno, con la particularidad que además de su acción frenante aerodinámica tienden a aumentar la eficacia de los frenos sobre las ruedas posteriores por cuanto aumentan la carga sobre las ruedas traseras y por tanto también su adherencia.

El motor va dispuesto en la parte delantera del vehículo y forma un todo compacto con el mecanismo transmisor y propulsor que actúa sobre las ruedas frontales.

La parte trasera es utilizada para el puesto del piloto. Los controles de mando y dirección del caza records son análogos a los de los coches clásicos.

Bajo el volante de dirección se encuentra un segundo volante que el conductor manipula cuando quiere mover las alas o alerones delanteras.

El timón de profundidad o cola es accionado mediante un pequeño volante dispuesto al lado del piloto.

El autor del proyecto resuelve con su original vehículo las dificultades de estabilidad y la insuficiencia de adherencia

le están vedados al aeroplano, salvo cuando se acondicionan costosísimas instalaciones, como barcos portaaviones, etc. El autogiro puede efectuarse sin más medios que los puestos en uso por la Lufthansa y sin más modificación que la que supone unos simples flotadores. La finalidad que ha perseguido el señor La Cierva con la invención del autogiro no ha sido lanzarlo al mercado para entablar toda suerte de competiciones con el aeroplano, sino que ha querido poner en uso un tipo de aparato de mayor practicismo y más fácil manejo dentro de las necesidades que la existencia actual impone en las grandes urbes, por ejemplo.

Al parecer, el autogiro que se intenta utilizar para el raid es el modelo americano, del cual se podría obtener un mayor radio de acción, pero que ofrece el inconveniente de que todavía no ha sido llevado al mercado, pues hasta la fecha sólo ha sido utilizado como base de experimentación por el ejército americano.

El vuelo lo realizaría solo el aviador, pues como ya hemos dicho, uno de los asistentes sería reemplazado por un depósito de gasolina.

Este es el proyecto y al parecer en francas vías de realización.

**El plan general de servicios de verano de la L. A. P. E.**

Visto el informe de la Dirección General de Aeronáutica sobre el plan propuesto por la Compañía de Líneas Aéreas Postales Españolas para desarrollar este verano se ha dispuesto que dicho plan comprenda las siguientes líneas:

Diaria de Madrid (Barajas) a Lisboa (Alverca).

Diaria de Madrid a Sevilla (Tablada).

Diaria de Madrid a Valencia (Manises).

Diaria en "pool" con la Compañía Air de France, de Madrid a París (Le Bourget).

Diaria de Madrid a Barcelona (Prat).

Diaria de Barcelona a Palma de Mallorca (Son San Juan).

Semanal de Madrid a Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife (Gando y Los Rodeos).

Diaria, con domingos, de Madrid a Berlín, en "pool" con la Deutsche Lufthansa, correspondiendo un día al servicio de L. A. P. E., con escalas en Barcelona, Marsella, Ginebra, Stuttgart y Berlín (Tempelhof).

Este plan de verano comprende desde el pasado domingo día 19 hasta el 6 de octubre, salvo en la línea de Berlín, en que, por parte de L. A. P. E., no se empezará el servicio hasta el 15 del próximo mayo.

OTRO RAID EN PERSPECTIVA

**De Madrid a Buenos Aires, en seis etapas**

**La salida entre los días 29 del corriente y 3 de mayo**

Otro vuelo interesante el que prepara el piloto Velaz de Medrano Echevarría, con avioneta de construcción nacional "G. P." análoga a la que el madrileño Lorenzo Eichi realizó recientemente su viaje de ida y vuelta a Guinea.

Hace esa avioneta una velocidad máxima de 230 kilómetros a la hora, y una mínima de 75. Su velocidad en crucero de "raid" es de 185 kilómetros, y de 200 en crucero normal. La velocidad ascensional de despegue, con la carga total, es de 2.70 metros por segundo; la longitud de despegue en pista, es de 370 metros.

El peso con toda la carga es de 1209 kilos y lleva en sus depósitos esencia para veintidós horas.

El motor es un "Gipsy" de 130 h. p. de cuatro cilindros, con refrigeración por aire.

El consumo de esencia es de 30 litros hora y de aceite uno en igual tiempo aproximadamente.

Aunque el vuelo se puede decir que comenzará en Madrid, el piloto saldrá del campo soriano donde están enclavadas las ruinas de Numancia, con cuyo nombre se ha bautizado el aparato.

Desde Madrid irá a Sevilla, y desde este punto el itinerario será el siguiente: S villa - Villa Cisneros (kilómetros 1793), Villa Cisneros - Dakar (1014), Dakar - Natal (3023), Natal - Río Janeiro (2071) y Río Janeiro - Buenos Aires (2007).

Estas distancias se entienden de aeródromo a aeródromo.

El salto del Atlántico lo hará probablemente el día 5 de mayo, aprovechando los vientos de cola y la zona de calma existente en esta época en el mar hasta cerca de la costa americana, donde encontrará algunas lluvias y vientos de costado.

Don José Velaz de Medrano Echevarría es natural de Soria y piloto de turismo desde el año 1931.

Hizo sus estudios en la Escuela Estremena y pertenece actualmente a la Liga de Pilotos Civiles de Aeroplano

El señor Velaz de Medrano se propone realizar su vuelo sin ayuda oficial alguna, pues sólo cuenta con la cooperación de sus paisanos y del Ayuntamiento de Vinuesa (Soria), su pueblo natal, donde inició una suscripción popular.

Iniciará el vuelo, probablemente, entre los días 29 del actual al 3 de mayo, aprovechando la luna llena, para dar el salto del Atlántico.