

triunfo

EN EL MUNDO

nuestra revista se vende en:

ALEMANIA

W. E. SAARBACH G. M. B. H.
Gertrundenstrasse, 30.
COLONIA

BELGICA

Agence & Messageries de la Presse, S. A.
Rue du Persil, 14-22.
BRUSELAS

FILIPINAS

San José Traders, Inc.
P. O. Box, 1.340.
MANILA

FRANCIA

Nouvelles Messageries de la Presse Parisienne.
111, Rue Réaumur,
PARIS

HOLANDA

M. Van Gelderen & Zoon N. V.
N. Z. Voorburgwal, 142.
AMSTERDAM

INGLATERRA

The Continental Publishers and Distributors Limited.
101, Southwark Street.
LONDRES

ISRAEL

Steinatzky's Agency Ltd.
Citrus House.
TEL-AVIV

LIBANO

The Levant Distributors Co.
Place de L'Etoile, Assely Bldg.
BEIRUT

NICARAGUA

Don Oscar Lempira Lanuza.
Del Cine Salazar la Arriba, 321.
MANAGUA

PARAGUAY

Don Evaristo Arrufat Moliné.
Casilla de Correos, 835.
ASUNCION

PERU

Distribuidora Inca, S. A.
Apartado número 3.115.
LIMA

PORTUGAL

Agencia Internacional de Livraria e Publicações Limitada.
Rua São Nicolau, 119.
LISBOA

Livraria Bertrand.
Apartado número 2.078.
LISBOA

VENEZUELA

Ediciones y Distribuciones «Edimev».
Apartado número 3.887.
CARACAS

AUTODROMO DE MADRID



Un aspecto del circuito japonés de Suzuka, realizado por el mismo técnico que ha trazado el autódromo de Madrid. (Foto MOTOR PRESS.)

ESPAÑA está construyendo su segundo autódromo. El primero, inaugurado por Alfonso XIII, estuvo en Sitges, y allí pueden contemplarse todavía sus peraltadas ruinas. Hace algunos años fue cedido por sus propietarios a varios equipos motociclistas para entrenamiento con visitas a las «Veinticuatro Horas de Montjuich», pero no ha sido posible volver a alquilarlo, porque las gallinas se declararon en huelga de huevos si se les asusta con ruido de motores.

Autódromo y deporte, acaso hubieran mantenido vivo el espíritu de nuestros técnicos. Pero con una afición marchita, no fueron capaces de continuar por los caminos de fama internacional que se abrieron a principios de siglo. Y sin afición, en lugar de creadores, surgieron «royalties» cuando llegó la hora en que empezaba a ser rentable la producción de automóviles.

Naturalmente siempre ha habido personas conscientes de la importancia del deporte del automóvil, y el autódromo —en diversos puntos de la Península— ha sido una aspiración a la que sólo faltaba el hada madrina de una generosa cuenta corriente para cristalizar en realidad.

El Real Automóvil Club de España, activo, desinteresado y potente, decidió hace un año construir bajo sus expensas el mejor circuito permanente de Europa, aplicable para carreras de automóviles, motos y bicicletas. Adquirió entre los kilómetros 25 y 27 de la carretera de Irón la extensa finca de labor y recreo denominada «Pesadilla» y contrató los servicios del técnico holandés John Hugenholtz para diseñar la pista y los accesos.

cómo son los circuitos de hoy

Hugenholtz, director del circuito de Zandvoort, en Holanda, es autor de los trazados y asesor en la realización de los principales circuitos del mundo, entre los que destaca el de Suzuka, en Japón, que es el más moderno de cuantos existen.

Los principios del técnico holandés son los siguientes:

1.º Al piloto hay que ofrecerle seguridad en la pista.

2.º Hay que eludir los fuertes peraltes de los antiguos autódromos, aunque vaya en detrimento de los promedios, porque se gana en emoción y se ponen más a prueba todos los elementos del vehículo.

3.º Es conveniente olvidar los viejos anillos de velocidad y trazar circuitos con abundancia de curvas a derecha e izquierda.

4.º Proporcionar al público amplia visibilidad y desahogo de aparcamientos.

5.º Buenas instalaciones técnicas y edificios auxiliares.

La experiencia de Hugenholtz ha servido de base a los realizadores del proyecto —ingeniero de caminos, Sandro Rocci; arquitectos, Rodríguez Riveiro y Domínguez Aguado; y constructor, Golcochea— para que el circuito de Madrid se ajuste a todos los cánones actuales.

Terminaron las tareas su labor de trazado; se han tomado muestras de tierra de cada una de las zonas, y han sido analizadas por el laboratorio de Obras Públicas; y se han ensayado los firmes para conseguir tal perfección que no se produzca ningún bache. Aunque el piso no habrá de soportar fuertes pesos, habrá de someterse a la presión de constantes frenadas en las zonas an-

teriores a las curvas, al arrastre de gomas por la fuerza centrífuga y el agarre de las mismas en las aceleraciones.

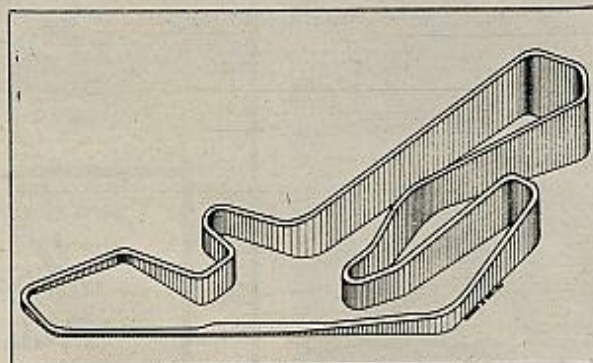
detalles del circuito del Jarama

La seguridad del Circuito del Jarama —que así se llamará el autódromo del Real Automóvil Club de España— estará garantizada para pilotos y público por las franjas laterales de derrape, de veinticinco metros de anchura, con doble barrera de altas telas metálicas que distarán diez y quince metros del borde de la pista, para amortiguación del golpe en caso de despiste brusco de algún bólido. Por ambos lados del asfalto correrán dos pistas de hierba, de siete metros de anchura, regadas diariamente mediante aspersores automáticos.

Los peraltes han sido estudiados con meticulosidad, y se ha calculado una alzada máxima del 10 por 100. Once curvas jalonan el circuito, cada una con su problema particular a resolver por la habilidad del piloto. Casi todas ellas se podrán contemplar desde las tribunas de meta, porque el circuito serpentea sobre un plano inclinado. Hay reserva para aparcamientos un espacio capaz para 2.500 coches, que podrán penetrar y salir del recinto con la mayor comodidad, a través de una «hoja de trébol» con paso subterráneo bajo la carretera Madrid-Irón. Solamente en Madrid, el Automóvil Club cuenta con 12.000 socios, así que estas provisiones no son exageradas.

Ningún autódromo del mundo tendrá unos servicios auxiliares tan completos como los que ha previsto el Real Automóvil Club de España: Stand con restaurante, postes de gasolina, torre de cronometraje, antena de radio, motel, museo del automóvil, sistema de comunicaciones con cables subterráneos... Y el complemento de un local para socios de 4.206 metros cuadrados, campo de golf de 27 agujeros, una piscina abierta y otra cubierta y climatizada, pistas de tenis y picadero con cuadra de caballos de raza.

Para 1968, es muy posible que veamos sobre el asfalto del Circuito del Jarama el Gran Premio de España, puntuable para los Campeonatos del Mundo. Y está programada una prueba de Doce Horas; finales de rallies y pruebas de resistencia. Probablemente se inaugurará con la iniciación del rally del R. A. C. E. 1965, el 1 de abril, que será puntuable para los Campeonatos de Europa. Por lo tanto, éste es un acontecimiento que se prepara a corto plazo.



He aquí el plano del Circuito del Jarama, alzado sobre cotas de nivel.

LUIKE