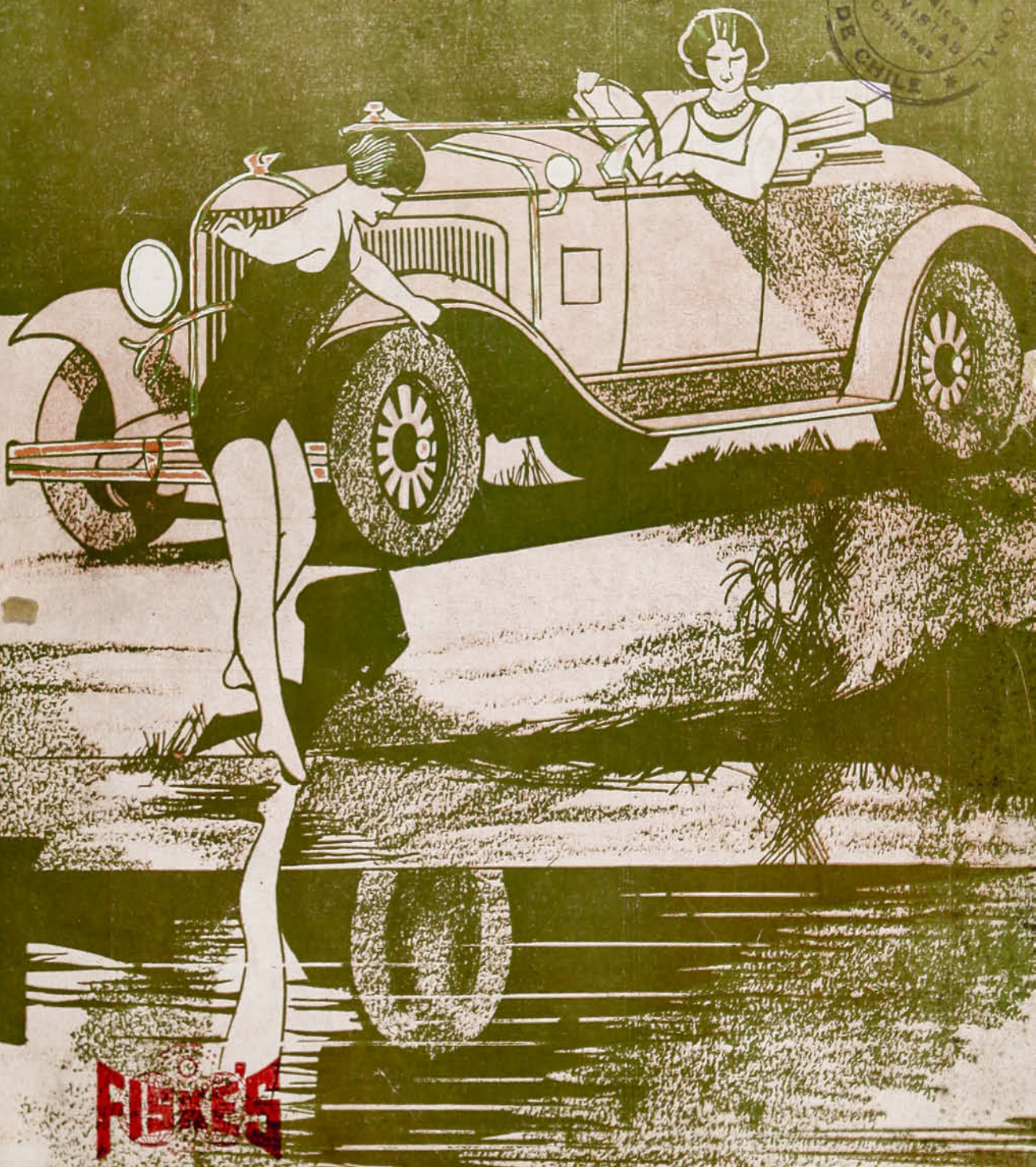


^{Sup} AUTO y TURISMO ²⁴

ANTIGUA REVISTA **AUTO y AERO**

12/61-16-19

FUNDADA 1913



FISKE'S

LOS BUENOS LUBRICANTES
HACEN LOS BUENOS MOTORES
"LOS FISKE'S"
SON BUENOS LUBRICANTES

NÚM. 162 - AÑO XI
PRECIO \$ 1.00

EL SISTEMA DE SEIS FREÑOS

**completamente protegidos, es una de las
cualidades características del nuevo FORD**

Una de las primeras cualidades que se notan al manejar un Nuevo Ford, es la acción rápida y efectiva de su sistema de seis frenos.

Este sistema de frenos significa la seguridad más grande que se puede pedir, pues tanto los cuatro frenos como los dos de emergencia son todos del tipo mecánico, de expansión interna, con la superficie de frenaje completamente protegida contra el barro, el agua, arena y grasa.

Las numerosas ventajas de este sistema de frenos han sido ya ampliamente reconocidas. En el Nuevo Ford, se han mejorado por medio de perfeccionamientos mecánicos que son nuevos en la forma y construcción.

Probablemente no hay otra característica en los automóviles modernos más interesantes que el modo como se ha construido un tambor especial que permite el uso de dos juegos separados de frenos internos en las ruedas traseras.

La construcción de los frenos en las ruedas delanteras es también algo fuera de lo común y la simplicidad de diseño significa mayor seguridad y más larga vida.

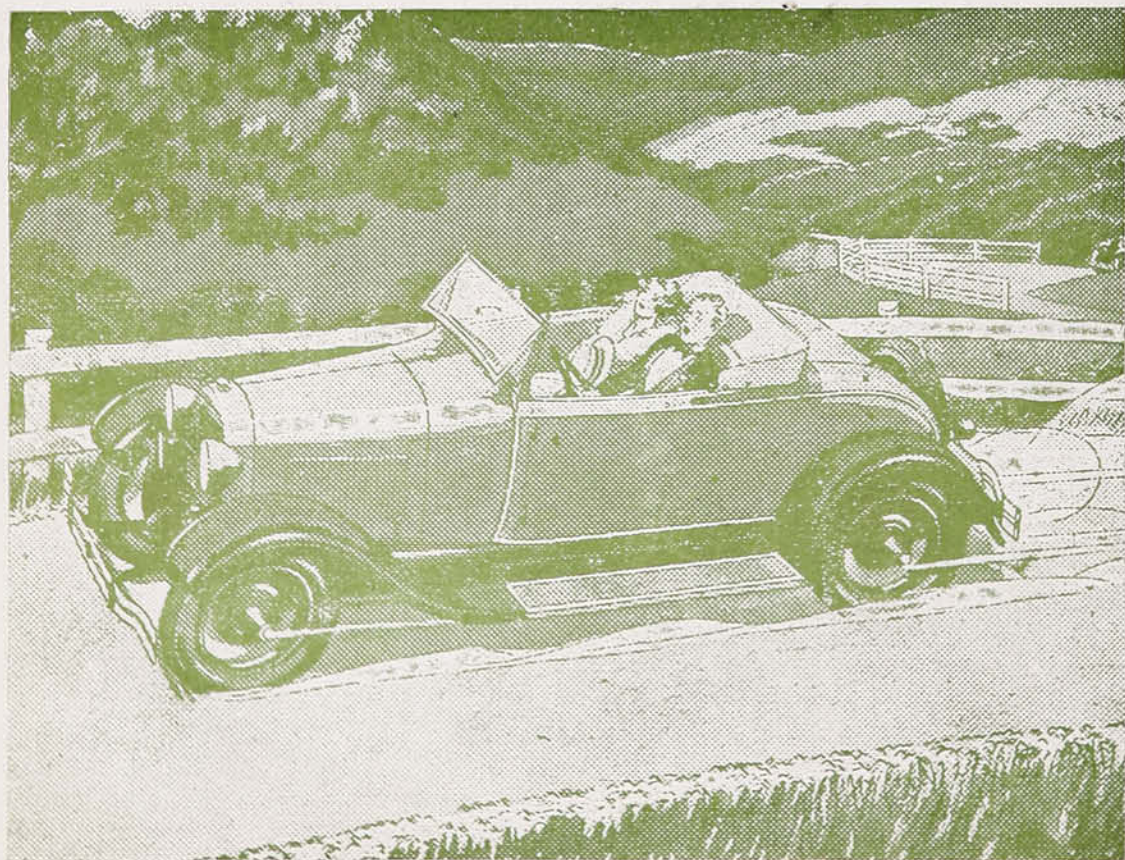
Por un sistema de centración propia, los cuatro frenos accionan al mismo tiempo y en el instante que se pone el pie en el pedal del freno.

Otra cualidad de los frenos del Nuevo Ford es su facilidad de ajuste que puede hacerla fácilmente cualquiera persona sin ningún inconveniente ni molestia.

Por sus frenos, por su motor, por todo su mecanismo, el Nuevo Ford es más que un nuevo automóvil:—es la expresión más avanzada de la ingeniería automovilística moderna.

Por estas razones el Nuevo Ford es el automóvil más seguro y a la velocidad que vaya, Usted sabe que sus frenos han de responderle en cualquier emergencia.

**FORD MOTOR COMPANY
SANTIAGO**





Continental

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores



A NADIE EXTRAÑO

que el

CHANDLER

haya salido entre los
VENCEDORES

en el **Circuito Sud de Santiago**
del **6 de Enero de 1929**

CARLOS FACHE, en «Chandler 75»

ocupó el segundo puesto haciendo una de las
más bonitas carreras que se haya visto y
llamó la atención por la

REGULARIDAD ADMIRABLE
de su máquina

IMPORTADORES:

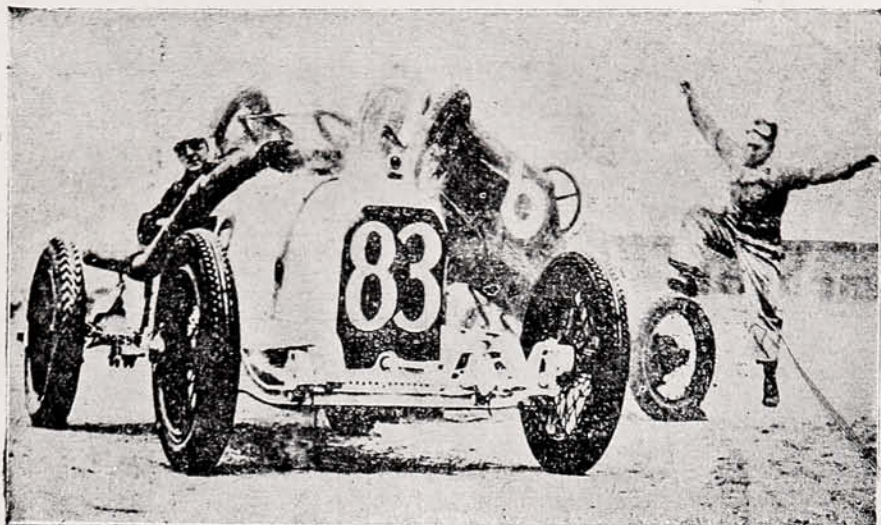
Simón Hnos. - Viau y Lafosse

DELICIAS, 2114

DELICIAS, 2474



UNA INTERESANTE INSTANTANEA



Durante los ensayos en la pista de tierra de Staten Island. N. Y., tuvo lugar el accidente que reproduce este interesante grabado. El choque, que se produjo cuando los dos corrían a gran velocidad, fué terrible, los coches quedaron poco menos que inutilizados y los drivers recibieron heridas de gravedad.

**TUTHILL
TITANIC**

**ESTE RESORTE
ESTÁ GARANTIDO
CONTRA QUEBRADU-
RA AL CENTRO**

**NO TIENE
PERNO
AL CENTRO**



MIGUEL MARTINEZ U.

DELICIAS 1174 • SANTIAGO • TELEFONO 6705



ES LA MEJOR AGUA
MINERAL DE CHILE.

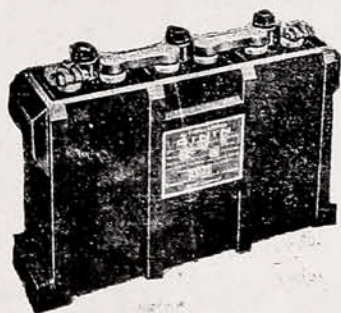
DE LA FUENTE VA
DIRECTAMENTE AL
CONSUMIDOR.

Sociedad Vinos de Chile
Vicuña Mackenna 20 - SANTIAGO

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores



LAS CATARATAS DEL LAJA



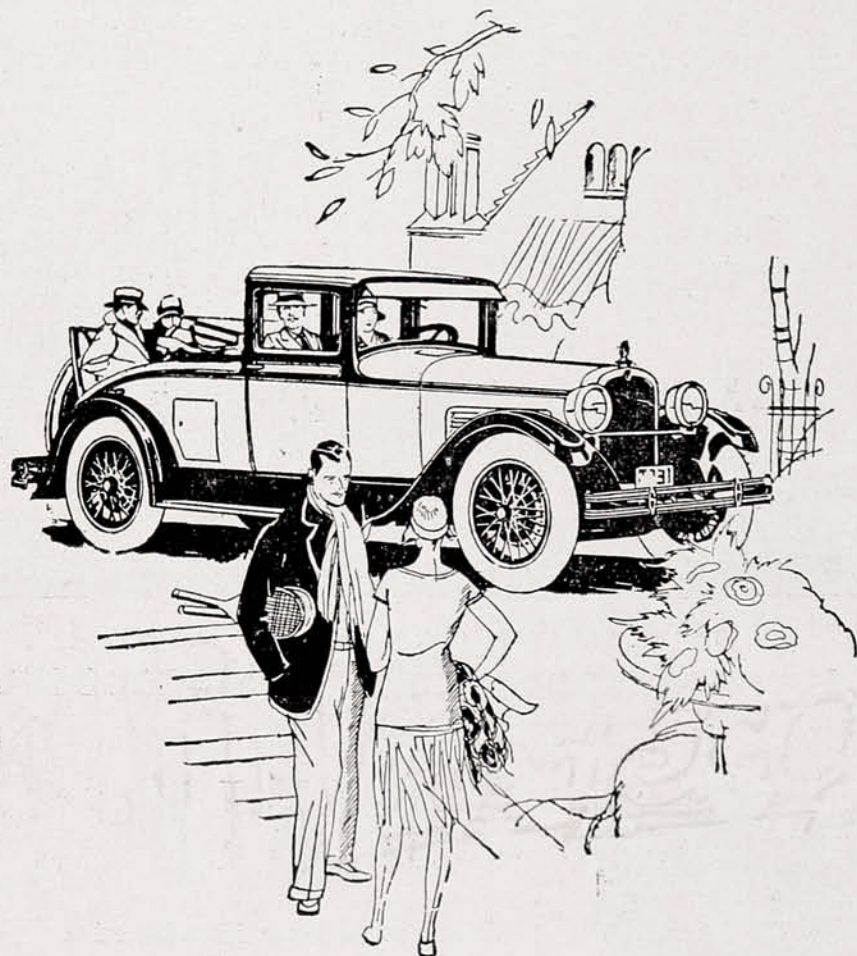
DININ

La mejor Batería
Europea

Esta batería, cargada en seco
es muy ventajosa

SIMON Hermanos -: Delicias 2114 -: Santiago

La Serie Mayor DODGE BROTHERS



Bello En Todas Partes

Estacione su "Senior" donde Ud. quiera y verá que la atmósfera más distinguida no hace otra cosa que acentuar más aún su refinamiento y estilo.

En los bulevares, al frente del club, bajo el alero de la opera—en todas partes—la belleza del "Senior"

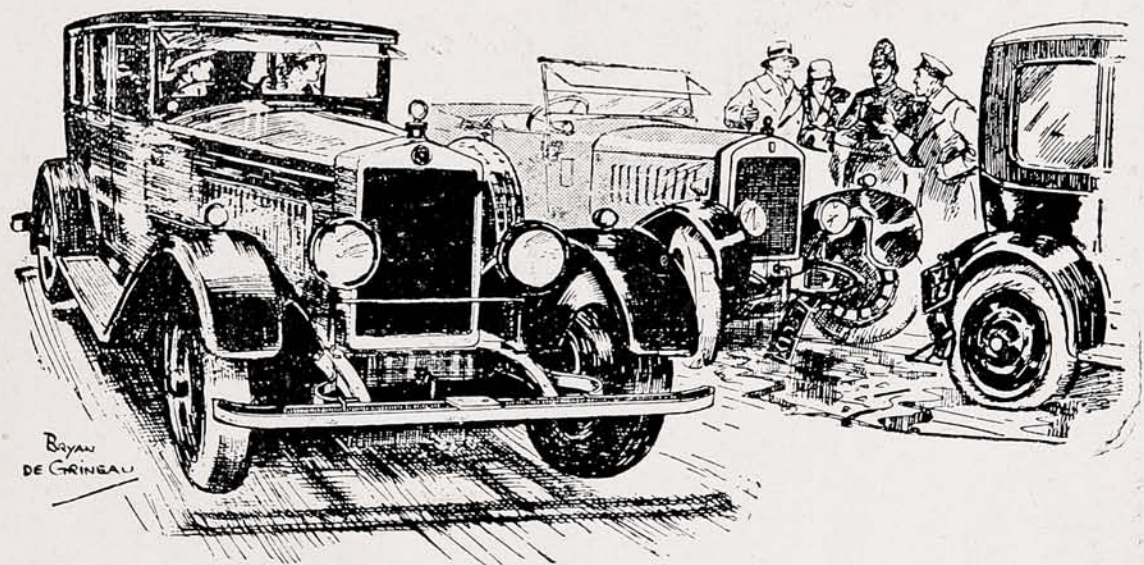
Dodge Brothers atrae la atención de todas las personas que lo ven.

Los ingenieros del "Senior" han impartido a este gran coche el agradable contorno bajo y prolongado sin recurrir a formas extravagantes ni sacrificar la comodidad.

BESA Y CIA. LTDA.
DELICIAS 950 - SANTIAGO

LA HISTORIA DE LA VELOCIDAD

1898			1922		
Chasseloup Labaut	Jeantaud	63.14	Guinness	Sunbeam	215.11
1899			1923		
Jenatzky	Jenatzky	66.65	Malcolm Campbell	Sunbeam	219.91
Chasseloup Labaut	Jeantaud	71.30	Eldridge	Fiat	233.84
Jenatzky	Jenatzky	80.30	Malcolm Campbell	Sunbeam	235.11
Chasseloup Labaut	Jeantaud	93.74	1924		
Jenatzky	Jenatzky	105.92	Malcolm Campbell	Sunbeam	262.77
1902			1927		
Vanderbilt	Mors	123.27	Malcolm Campbell	Napier	281.43
Fournier	Mors	124.12	Segreave	Sunbeam	328.04
1903			1928		
Duray	Gobron	136.36	Malcolm Campbell	Napier	333.01
Rigolly	Gobron	150.—	Keech	Triplex-	
De Caters	Mercedes	156.60		White	336.83
1909					
Hemery	Benz	202.65			



PROTEJA UD. SU AUTOMÓVIL

Contra los accidentes del tráfico, asegurándolo en la Compañía de Seguros

«LA CHILENA CONSOLIDADA»

CAPITAL PAGADO: 20 MILLONES DE PESOS

OFICINA: AGUSTINAS 1165

CASILLA 996 — SANTIAGO — TELÉFONO AUTO 3915

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores



No pida nunca
a su proveedor fotografico
una pelicula" - - -

sinó pida expresamente una
Pelicula Agfa

Automóvil de fabricación Sud Americana

Ha de extrañar a nuestros lectores este título, pero, no está muy lejos el día en que sea una realidad.

Leemos en nuestro Colega brasilero "Boas Estradas" una información en la que dice que han llegado al Brasil los ingenieros yankis señores Misses y Codd, ex - delegado al último Congreso automovilístico de Roma. Van al Brasil a estudiar las posibilidades de organizar una fábrica de motores automóviles a fin de abastecer los mercados sud americanos a precios muy reducidos.

Después de estudiar Brasil seguirán viaje a la República Argentina con igual objeto.

Agrega la información que las más interesadas en este negocio son las fábricas italianas.

Un nuevo motor Marcel Violet va a establecer un dos tiempos de ocho cilindros

Parece ser que el famoso ingeniero francés Marcel Violet, uno de los indiscutibles especialistas de los motores a dos tiempos, ha terminado el estudio de una nueva máquina de ocho cilindros que no tardará en pasar a vías de ejecución.

Violet lleva establecidos una serie de motores a dos tiempos verdaderamente notables y que montados sobre diferentes vehículos alcanzaron repetidos triunfos, conducidos por el propio Violet.

Según rumores que recoge la prensa francesa, Violet ha llegado a un acuerdo con un célebre constructor de París que se encargará de la construcción del motor en cuestión y de los coches a que está destinado.

AUTOMOVILISTA!

"VARTA" DE LARGA DURACIÓN Y DE BAJO PRECIO!

VENTA DE
TODAS MAR-
CAS DE NEU-
MÁTICOS



RODOLFO MUERMANN REPRESENTANTE:

SANTIAGO - CALLE MORANDÉ 680 - TELÉFONO 5253 - CASILLA 4045



Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores

Parece Mentira, Pero.... ES VERDAD

Donde actúan los "Chrysler", triunfan los "Chrysler"

**El Circuito Sur, corrido el 6 de Enero es
una confirmación de este lema**

Los caminos chilenos piden "CHRYSLER" y los "CHRYSLER"
están hechos para los caminos de Chile.

Los "Chrysler" tuvieron la siguiente colocación:

FUERZA LIBRE

1.º ALADINO AZZARI EN "CHRYSLER"

4.º ATILIO CASSALE EN "CHRYSLER"

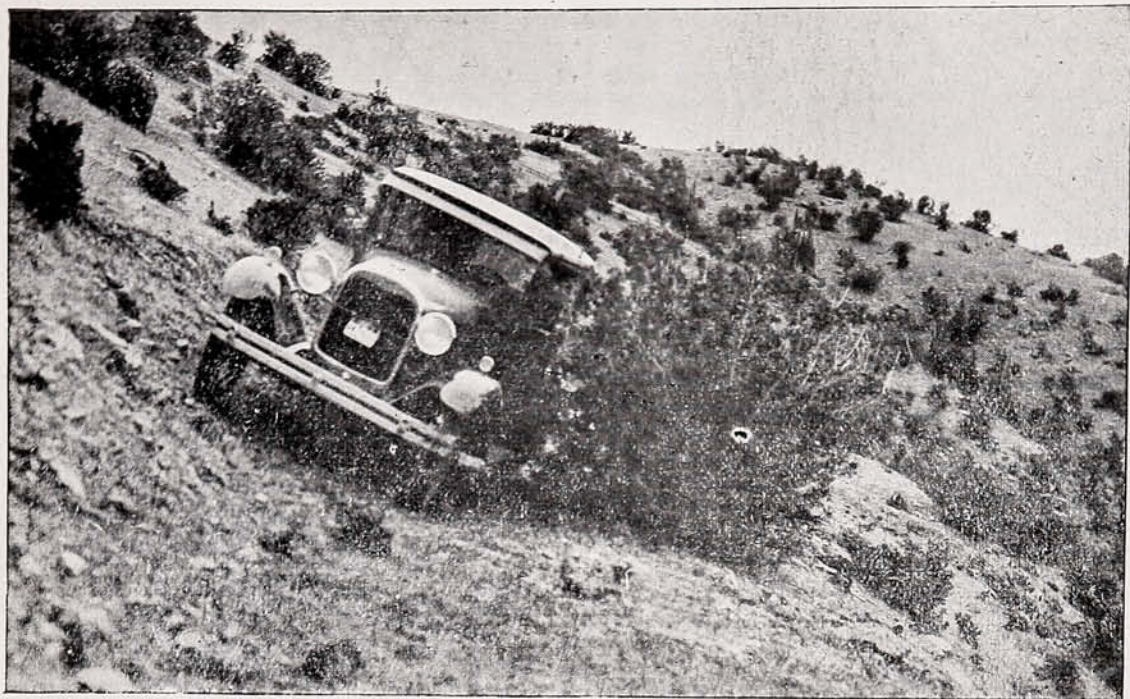
Gran Categoría Turismo

1.º Andrés Galvez en "Chrysler"

El otro "Chrysler" que participó, no figuró, pues Joaquín González que lo piloteaba, después de dar dos espléndidas vueltas, fué violentamente atropellado por uno de los competidores.

CÍA. CHILENA DE AUTOMÓVILES Y ACCESORIOS

DELICIAS 1326



Un Ford Modelo A en las serranías de Jahuel

"TAXIS BRUHN"

**YA NO PAGARA MAS UD, LOS \$ 25
que TALICE y Cía. le cobra por su arriendo**

Cuando necesite Nafta, Aceite,

Repuestos, etc., cómprelos en la

COOPERATIVA DE CHOFERES DE CHILE

DELICIAS 2867 :---: 10 DE JULIO 363

**y esta Casa dará a Ud. vales que los
señores TALICE y Cía. le recibirán co-**

==mo parte de pago de su TAXI==

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores



FIAT *Mod 520*

SEIS CILINDROS (LIGHT SIX)

El coche que ha revolucionado la
industria automovilística europea

REISER, PETITBON & Co.

IMPORTADORES.—DISTRIBUIDORES

SANTIAGO

VALPARAISO

SUB-AGENTES EN LAS PRINCIPALES CIUDADES DEL PAIS

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores

TRANQUILIDAD ANTE TODO

Los dueños de automóviles particulares y camiones de carga necesitan tomar una «Póliza Comprensiva» en la Compañía de Seguros «SOL DE CHILE» que los pone a cubierto de las pérdidas provenientes de todo riesgo a que continuamente están expuestos sus vehículos:

Solicite **hoy mismo** mayores detalles a los Agentes Generales

BUCHANAN, JONES & CIA.

Huérfanos 1160

Casilla 3439

Teléfono 7418

El automóvil en Gran Bretaña

De acuerdo con una reciente publicación aparecida en Londres, el número de automóviles que circulaban al comenzar este año en Gran Bretaña representaba un aumento de 159.270 unidades con respecto a la circulación de enero de 1927. Este aumento era algo inferior al correspondiente al año 1926, que fué de 161 mil 920, pero apreciablemente mayor a los de 1925 (133.000) y 1924 (107.000).

En los automóviles circulantes el 1.º de enero de 1928 se notaba un aumento en el número de coches de 10 HP., y una disminución en los de 12 HP. en relación con los de igual fecha del año pasado. También se observa una disminución en los coches de más de 25 HP. de registro (fórmula fiscal inglesa), que eran 973 a principios del año actual, contra 1.324 en enero de 1927, y 1.498 en igual mes de 1926.

Con respecto a la proporción de coches de fabricación inglesa cabe consignar un apreciable y casi continuo aumento, como puede verse por estos datos: en 1922 la circulación de vehículos contruidos en el país alcanzaba al 49 por ciento; en 1923, al 62 por ciento; en 1924, al 70 por ciento; en 1925, al 69 por ciento; en 1926, al 86 por ciento, y en 1927, al 82 por ciento.

Un record de producción

El automóvil número dos millones, fabricado hace poco por la Willys-Overland, ha merecido los comentarios más elogiosos, por cuanto llegó también como anuncio de que la misma empresa, en los seis primeros meses del año, fabricó más coches que en el total de doce meses de los años anteriores. Favoreció este enorme desarrollo la presentación del nuevo Whippet, de precio reducido.

ACCESORIOS para AUTOMÓVILES

STOCK PERMANENTE A PRECIOS SIN COMPETENCIA

Amortiguadores APCO para Ford, Ampolletas para autos y alumbrado, Baterías para todo carro, Bocinas marca «Klaxon» eléctricas y de mano, Bugías marca «Champion» y «Cico», Máquinas, Parches «Shaler», Neumáticos de toda la marca, Repuestos Ford legítimos, etc., etc.

Descuentos a comerciantes 20 a 35%

RENÉ DE TERÁN M.

SANTIAGO

Casilla 1042 — Delicias 1516 — Plaza Brasil 381

(Pídanos lista de precios)

Sírvase mencionar «AUTO Y TURISMO» al dirigirse a los avisadores



FAROS

"AGA"

DE TRANSITO Y DE PELIGRO

INSTALACIONES DE ALUMBRADO

"AGA"

PARA AUTOMOVILES Y MOTOCICLETAS

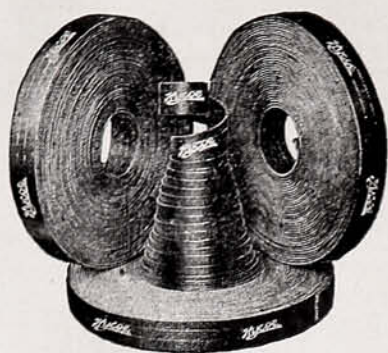
Maquinarias para Talleres y Maestranzas
Instalaciones de Soldadura Autógena

OXIGENO ACETILENO DISUELTO

Compañía Chilena **'AGA'**

SANTIAGO-BANDERA, 638-TELEFONO 3105
CASILLA 2738

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores



BALATA "HYCOE"

Le proporciona una frenada segura en cualquier momento
El aumento de vehículos le obliga a mantener sus
frenos en buenas condiciones

USE «HYCOE»

La balata de calidad y larga duración

En venta en las principales Casas Automovilistas de Chile

¡Parese el motor!

En los Estados Unidos, las compañías de seguros han emprendido una campaña con el objeto de enseñarles a los automovilistas y chauffeurs, encargados de garages, etc., el peligro de muerte de que se hallan amenazados por envenenamiento con el monóxido de carbón. De las 279 muertes habidas por esta causa el año pasado, 169 ocurrieron en el mes de Diciembre, según datos suministrados por una sola compañía. Es interesante observar que el aumento habido fué progresando de Julio hasta el fin de Diciembre. Comenzando con seis muertes, hubo un aumento de una en Agosto, en tanto que en Setiembre, el número aumentó hasta un total de 12. A medida que aumentó el frío, hubo 29 muertos en Octubre, y 56 en Noviembre.

Sólo hay una manera de explicar este estado de cosas: la ignorancia. Equivale casi siempre a un suicidio el hacer trabajar un motor de automóvil en el interior

de un garage durante un tiempo mayor del absolutamente indispensable para sacarlo o volverlo a su lugar. Todo el mundo debiera saber este detalle tan sencillo y al mismo tiempo de una trascendencia tan grande, ya que la vida va de por medio.

En bien de la seguridad

¿Tienen los demás automovilistas la mala costumbre de sonar exageradamente su claxon cuando no detenemos para dar una vuelta? En tal caso, ¿qué hacemos nosotros, quedarnos inmóviles o continuar nuestro camino?

Lo mejor que se puede hacer es no detenerse. En algunas ocasiones, el automovilista que viene atrás no puede hacer alto, o no tiene oportunidad de desviarse ni a la derecha ni a la izquierda. Es preferible cambiar los engranes a baja y caminar un poco hacia adelante, y de esta manera contamos desde luego con un margen de seguridad.

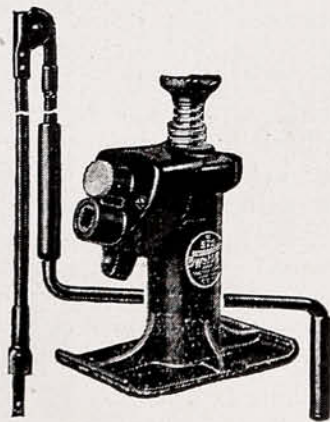
EVITE MOLESTIAS

en las pannes de neumáticos usando para levantar su coche una

GATA «WALKER»

Tipos especiales para neumáticos balloon y chassis bajos.

PIDA LA GATA «WALKER» (Series 500).



Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores

CINZANO

VERMOUTH



Salvavidas para automóviles

Ante las autoridades municipales de Montevideo se realizaron con todo éxito en el bulevar Artigas las pruebas de un salvavidas para automóviles. El aparato se asemeja a uno de los parachoques usuales en esta clase de vehículos, pero cuando es tocado por alguna persona o cualquier objeto de algún peso, las barras caen trabando las ruedas en tal forma que el automóvil queda detenido instantáneamente evitando que el peatón sea lesionado. Las pruebas produjeron buena impresión entre los técnicos.

El inventor, D. Miguel Coppola, fué muy felicitado.

El Imperio japonés y sus redes de caminos

En el Congreso Mundial de Transportes, que se llevó a cabo recientemente en Londres, estuvo representado oficialmente el gobierno japonés. La delegación dió a conocer interesantes proyectos que desde hace años están siendo estudiados en las lejanas islas del Imperio, tendientes a fomentar dentro de todos los medios posibles el desarrollo del tráfico automovilista. Claro está que el primer punto que debía resolverse era el de la construcción de numerosas carreteras comunes para todo el tráfico rodado, como asimismo otros caminos especialmente destinados a los automóviles, análogos a los que en los últimos dos o tres años se hicieron, por vía de ensayo, en Italia y los Estados Unidos. El ancho de los mismos es de alrededor de cincuenta metros, con lo que

las velocidades más o menos grandes dejan de representar el gran peligro de los caminos de once metros y aun menos que hasta fines del siglo pasado predominaban en todo el mundo.

De esas grandes carreteras especiales, hay por lo menos dos que fueron inauguradas hace pocos meses en Japón; ambas tienen una longitud de 32 kilómetros y unen, respectivamente, a Tokio y Yokohama y a Osaka con Kobe. Según las declaraciones de los delegados nipones al Congreso de Londres, se trataría ahora de unir en idéntica forma a varias otras ciudades del Imperio.

Aumento del número de obreros empleados en las fábricas Ford

La Ford Motor Company tiene empleados actualmente en sus talleres de Detroit 115.395 obreros; 77.924 trabajan en las fábricas Fordson, 32.759 en las de Highland Park y 4.712 en las fábricas de automóviles Lincoln.

PINTURA PREPARADA

PRESERVOL

**PROTEGE EFICAZMENTE
LA MADERA - PIEDRA
FIERRO O CEMENTO
PIDA FOLLETOS Y PRECIOS**

COMPANIA DE CONSUMIDORES DE GAS

SANTO DOMINGO 1061

CASILLA 8 D.—SANTIAGO

EL FARO DE LA VICTORIA

KELLY BALLOON



Faro Monumental construido en Turín (Italia).

El Senador don Juan Agnelli Presidente de la Fiat ha querido que sobre la colina de la Magdalena, la más alta que dominan la ciudad, surgiese, en perpetua memoria de los soldados de Turín muertos en la gran guerra, el Faro de la Victoria.

Todas las noches enciende el faro su potente luz, recordando a los vivos - el sa-



El neumático "KELLY BALLOON" está diseñado científicamente para dar el mayor confort y duración.

USARLO ES ADOPTARLO

Exíjalo en las casas del Ramo

crificio realizado por sus hermanos en la larga y terrible tormenta del conflicto mundial.

(Continúa en la pág. 19)

Asegure su Automóvil

Contra Accidentes del Tráfico, Incendio y responsabilidad por perjuicios a terceros

Con la Compañía Inglesa de Seguros "Unión Assurance Society Ltd."

GERENTE GENERAL: J. J. MURPHY — A. PRAT 136 — VALPARAISO

AGENTES EN SANTIAGO:

EDUARDO LLEWELLYN — JONES

CASILLA N.º 2 — CALLE NUEVA YORK 54 — TELÉFONO 3980, CENTRAL

LOS NEUMATICOS STANDARD PARA 1929

Comunican de Nueva York que después de varios meses de esfuerzos, todas las fábricas de automóviles y de neumáticos acaban de confirmar un acuerdo, registrado por la National Automobile Chamber of Commerce.

Según este acuerdo, a partir del 1.º de enero de 1929, habrá en todo el territorio de los Estados Unidos, solamente 18 modelos de llantas para neumáticos.

Ha sido decidido igualmente que a la indicación Standard, llevada sobre cada llanta se añadirá la indicación de la sección del neumático y el diámetro de la llanta.

Actualmente las llantas y neumáticos llevaban la indicación siguiente: 1.º diámetro de la rueda, comprendido el neumático; 2.º sección del neumático.

Actualmente una llanta de 20 pulgadas por neumático de 5 pulgadas era marcada 30 x 5. A partir del 1.º de enero, será marcada 5 — 20.

Damos a continuación la lista de las

dimensiones standard para los vehículos americanos a partir del 1.º de enero de 1929:

Nuevas marcas	Marcas antiguas
4.50 — 21	30 x 4.50
4.75 — 19	28 x 4.75
4.70 — 20	29 x 4.75
5.00 — 19	29 x 5.00
5.00 — 20	30 x 5.00
5.25 — 18	28 x 5.25
5.25 — 19	29 x 5.25
5.50 — 18	28 x 5.50
5.50 — 19	29 x 5.50
5.50 — 20	30 x 5.50
6.00 — 18	30 x 6.00
6.00 — 19	31 x 6.00
6.00 — 20	32 x 6.00
6.50 — 18	30 x 6.20
6.50 — 19	31 x 6.20
6.50 — 20	32 x 6.20
7.00 — 18	30 x 6.75
6.00 — 20	32 x 6.75

Flexibilidad y Resistencia Máxima

Es la base sobre la cual se fabrican los resortes
"MOOC.-St. LOUIS"

Si su coche está equipado de estos muelles,
ríase de los malos caminos : : : : :

En venta en todos los negocios del ramo

St. LOUIS SPRING Co.

St. Louis Mo.

--

U. S. A.

REPRESENTANTE EN CHILE

PAGE Hnos.

Casilla 3072

--

Santiago



La ventaja para cada dueño de automóvil, consiste fundamentalmente en elegir un establecimiento acreditado para cualquier reparación de su automóvil.

Para la refacción, reparación y pintura de su carrocería prefiera únicamente, la

FABRICA DE CARROCERIAS

DE ATILIO GIOVINAZZI

LA MAS IMPORTANTE DEL PAIS

Solo cinco dias se necesitan para repintar y dejar como nuevo su automóvil, gracias a nuestras instalaciones y al competente personal.

AVENIDA SANTA MARIA N.º 0180

Teléfono 298, Recoleta -:- Casilla 3821

La gran familia "Fiat" agrupada alrededor de su Jefe, ofrece así el reverente tributo de su recuerdo a los caídos que en las líneas de fuego inmolaron su vida por los supremos ideales de la Patria.

El monumento representa una de las más audaces tentativas de grandes fusiones en bronce; bastará pensar que solamente la estatua tiene una altura de 18,50 metros. Es la mayor estatua fundida en bronce que existe en el mundo. Las dificultades

que ha habido necesidad de vencer para obtener este resultado no han sido pequeñas. Se emplearon en la fundición 25 toneladas de bronce y no existiendo hornos capaces de contener una mole semejante de metal, fué preciso crear una fundición especial. Desde la base al vértice, el monumento mide 26,50 metros; para la construcción del basamento se emplearon 110 metros de granito labrado.

iii COMO PUEDE SALVAR UD. SU AUTOMÓVIL EN CASO DE UN INCENDIO???

AGUA NO SIRVE.

— Extinguidores a base de polvo o espuma ensucian el mecanismo interior y exigen una limpieza minuciosa.— Los extinguidores a base de bomba por atascamiento de ésta, no son seguros.

El único aparato, que merece su absoluta confianza es el EXTINGUIDOR DE INCENDIO

«MINIMAX» tipo especial para AUTOMOVILES



AUTO-MINIMAX

FOLSCH & CIA.

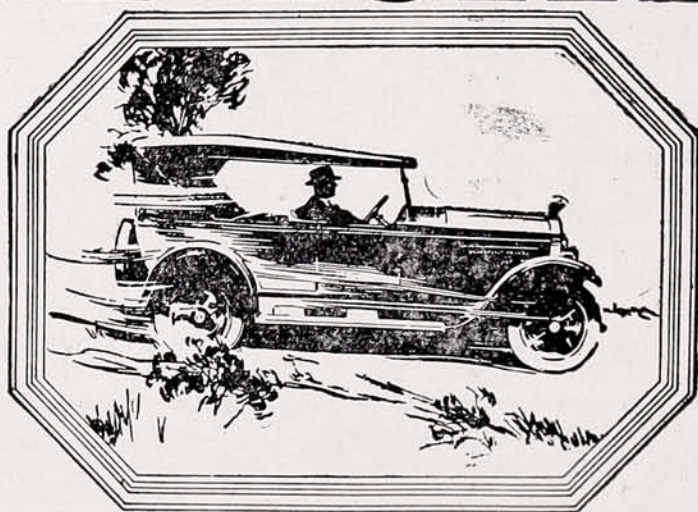
VALPARAISO
Esmeralda 2-4

SANTIAGO
Huérfanos 1372
Teléfono 4485

TEMUCO
Vic. Mackenna 501

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores

WILLYS KNIGHT



"SILENCIOSO COMO ANTES"

A los 70,000 Kilómetros

"Después de recorrer 70,000 kilómetros en mi Willys-Knight, su motor funciona tan silenciosamente como cuando lo compré." Esto es lo que dice uno de los millares de entusiastas propietarios.

El motor Willys-Knight es el único tipo de motor que *mejora* con el uso—ganando constantemente en suavidad, potencia y economía. No tiene válvulas que esmerilar. El carbón no es una inconveniencia. El costo de manutención es reducido en extremo.

Además, el Willys-Knight ofrece estas otras cualidades ventajosas: Aisladores "Belflex" que eliminan los chirridos en

el chasis—Frenos en las cuatro ruedas, positivos—Rectificador del aceite "Skinner", para evitar la dilución en el cárter—Cigüeñal en 7 cojinetes—Soportes del parabrisa angostos para mejor dominio exterior—Control del alumbrado en el volante de la dirección—Asiento delantero ajustable—8 Cojinetes "Timken" en el eje delantero—Limpiador de nuevo tipo para el aire—Control automático de la temperatura en el sistema de enfriamiento.

Pídanos darle un paseo de prueba en el Modelo Willys-Knight que mejor le agrade.

DELICIAS 1685

Casilla 3009-Teléf. 88124

Magnani & Calvo

Dirección Telefónica: "Magniealvo"

Santiago (Chile)

AUTO y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO y AERO

ORGANO OFICIAL DEL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE Y DE LAS ASOCIACIONES DE ACONCAGUA, BIO-BIO,

— COLCHAGUA, CAUTIN, ÑUBLE, TALCA, TRAIGUEN, VICTORIA Y AUTO CLUB DE MAGALLANES —

FUNDADA EN 1913

AÑO XI

SANTIAGO, (CHILE) ENERO DE 1929

N.º 162

Alejandro Gumucio V.
Carlos de la Barra F.
Propietarios

Dirección y Administración
Delicias 1171—Teléf. 2203
Casilla 3319
Santiago de Chile
Ofic. en E.E. UU.—154 Nassau, St. NEW YORK

Telegramas «Autoaero»
Suscripción anual
\$ 12.—
Suscripción para el extranjero 2 dollars



ACONCAGUA



BIO-BIO



CAUTIN

A. C. C.

AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

Delicias 1171 - Santiago - Teléfono 7344

Cerca de Ud hay una Asociación de
Automovilistas.

Hágase socio de ella y así contribuirá al
desarrollo del automovilismo nacional.



TRAIGUEN



TALCA



ÑUBLE



COLCHAGUA



MAGALLANES



VICTORIA



Estamos informados que los señores Reiser y Petit Bon, representantes en Chile de los automóviles Fiat y neumáticos Pirelli han arrendado un local en la Alameda de las Delicias N.º 1468 en el que inaugurarán exhibiciones de dicha fábrica. Este nuevo local empieza a ser refaccionado en poco tiempo más para dejarlo en condiciones de satisfacer las exigencias de tan importantes representaciones. Creemos que a principios de Marzo próximo los señores Reiser y Petit Bon se contarán en el número de los comerciantes del ramo de automóviles que han hecho de nuestro principal paseo el centro de sus actividades.

El Departamento del Tránsito ha estado vendiendo durante el presente mes las patentes para automóviles. El plazo vence el 1.º de Febrero próximo.

El Automóvil Club de Chile da facilidades a los socios para la adquisición de la patente. Hay que entregar el valor de ella en el local del Automóvil Club y al día siguiente se le entrega al interesado las placas.

El 18 del presente se dirigió en automóvil hacia Carahue, el Director del Automóvil Club de Chile, don Roberto de la Maza.

El señor de la Maza hizo

el año pasado el mismo recorrido pasando por todas las provincias australes, tomando nota del estado de los caminos.

Este viaje es de suma importancia para el automovilismo porque las informaciones y observaciones serán hechas por un antiguo, entusiasta y experimentado sportsman.

La designación del señor Juan Ignacio García como Sub-Secretario del Ministerio de Fomento ha sido una medida muy acertada de parte del Gobierno.

Durante muchos años el señor García perteneció al Departamento de Caminos donde ocupó la jefatura de varias secciones. Es, pues un experto en tópicos camineros y el automovilismo y el turismo serán los primeros en obtener beneficios con la presencia del señor García en la Sub-Secretaría.

Ya es ley de la República la que ordena invertir 90 millones de pesos para la construcción de caminos. Esta agregada a la cantidad que tendrán que invertirse anualmente en cumplimiento de otras leyes, formarán una base para desarrollar un vasto plan de mejoramiento y construcciones definitivas.

El puente de concreto sobre el río Cachapoal al Sur de Rancagua sigue su cur-

so de construcción y está provisoriamente entregado al tráfico.

Durante el mes de Enero hubo un itinerario para pasarlo, el que fué puesto a disposición del público. Durante la mayoría de los días estuvo suspendido el tráfico de 12 a 24 horas.

Durante los últimos días, las autoridades del Tránsito han estado ensayando prácticamente un aparato controlador de velocidad de que es inventor el señor Elías Arze. Las pruebas que se han hecho han sido satisfactorias. Por las referencias que tenemos de este aparato, sabemos que reúne todas las condiciones para evitar el exceso de velocidad y es imposible alterarlo para burlar los reglamentos.

Los accidentes del tránsito alcanzaron en el año 1928 a 580 de los cuales 222 corresponden al primer semestre y 358 al segundo. Los meses de más accidentes fueron Julio y Diciembre, el primero de estos meses con 88 y el otro con 73 accidentes.

De los 358 accidentes denunciados en el segundo semestre, 117 se debieron a culpa de los propios accidentados.

La Dirección del Tránsito de Valparaíso ha dispues-

(*Signe en pág. 24*)

Su Majestad, el Automóvil

La velocidad es el delirio de moda. Ya los muchachos no sólo se aturden con ajeno y oporto. También se embriagan con kilómetros. Y es esta una embriaguez breve, elegante y heroica.

Para entregarse a este vicio nuevo con todas las fuerzas del alma, no es necesario poseer un coche carísimo. El camión, democrático y estruendoso, humilde hermano del tranvía, basta.

El caballero medieval, que salía a conquistar gloria con su lanza y su escudero, se ha transformado actualmente en el muchacho "bien", que sabe manejar su Studebaker con una maestría rara. A su lado pasan los peligros sin descomponerle el correcto gesto de indiferencia, indispensable a sesenta kilómetros por hora.

Los accidentes ya han perdido su antiguo color sensacional. Porque ahora vemos más automóviles volcados que corriendo sobre sus cuatro ruedas. El choque es una parte integrante del paseo automovilístico.

Esta tarde dice un aficionado — fuí a Providencia. Hermoso el paseo. El accidente fué al llegar al Salvador.

El tranvía, que es juicioso, manso y vulgar, se ha desprestigiado por su prudencia. Es un vehículo anticuado. El vértigo no se cuenta entre sus pasajeros. No sabe de ansiedades ni de arrojos, ni de embriagueces. Claro que aún tiene instantes de picardía, y con sus pisaderas altas, en algunas esquinas obliga a las muchachas a mostrar las medias de seda. Pero estas son frivolidades. La belleza está en la cercanía de la muerte. Y a esas zonas solo se llega en automóvil.

El tranvía es un hombre mediocre. Siempre teme comprometerse. Es un bostezo con ruedas. Si supiera hablar, diría una de esas grandes verdades inmovibles, que no nos apasionan.

—Hoy hace un poco de frío.

Además, es perezoso. Durante sus lánguidos vajes, dormita. Debería ser retirado del servicio y empleado en dar vueltas una noria.

No es la velocidad, precisamente, lo que atrae a los muchachos. Es el peligro. Y más que el peligro, las admiraciones

que conquistan sus audacias. Cuando pasan como un huracán por las calles centrales, muchos rostros pálidos de mujeres se vuelven ansiosos. Algunos amores inmensos, de esos de "almas predestinadas" y "felicidad eterna", nacieron de un accidente automovilístico.

El iba elegantísimo, a toda velocidad por una calle céntrica. Ella salía de una tienda. Se vieron y se saludaron amables y risueños. En ese momento, el automóvil fué lanzado, con un tremendo estrépido de cristal rotos, a un almacén de pianos, y el joven que manejaba, aún sin terminar de saludar, se encontró en un quinto piso, abrazado con ternura a un chimenea.

El auto entró en el almacén, pasando por entre dos filas de señoras desmayadas, fué a colocarse entre dos pianolas que cambiaron de forma. El dueño del establecimiento, después de comprobar que no había huido la cajera, sufrió un síncope. Inmediatamente, todas las señoras, todavía medio desmayadas, se marcharon sin pagar.

Todos somos un poquito suicidas. Porque salir a la calle ahora, es echarle una galantería a la muerte.

En cualquiera esquina, un camión tropieza con un poste, y derrama 14 chiquillas simpáticas en diversas direcciones. Algunas quedan heridas; pero otras sólo consiguen mostrarnos más cosas que una bailarina de bataclán.

Las autoridades lanzan unos alaridos que los oye con envidia Primo de Rivera en España. Los periódicos describen unos accidentes fenomenales.

En las noches cuando llegamos a escribir estas crónicas, encontramos al redactor policial relatando cuatro choques simultáneos de última hora. Entramos a nuestra oficina y empezamos a escribir. En nuestro trabajo empleamos mucho tiempo. Lo malo se puede hacer rápidamente. Pero lo pésimo, nó. Requiere cierta reflexión.

Terminamos la crónica y aprovechamos las visitas que han ido llegando para hablar mal de los ausentes. A cada escritor le inventamos las calumnias más ho-

rrendas, y salimos dichosos, rodeados de admiradores, con la íntima satisfacción de haber cumplido con nuestro deber.

Y encontramos el redactor policial exhausto:

—¡Todavía me quedan diez choques!

En la calle trepamos a un automóvil, y, a una velocidad vertiginosa, regresamos a casa lamentando que nuestro compañero tenga tal exceso de trabajo.

¿Y las mujeres? también: es natural.

Ellas, que en España enloquecen ante la arrogancia fascinante de los toreros, y en Inglaterra se enamoran de la paciencia de los soñolientos jugadores de golf, aquí en Santiago suspiran enternecidas por los muchachos que se despedazan en las esquinas.

El amor y la muerte,— y ya lo han repetido todos los autores originales, — son

hermanos. Jamás se separan la flecha ardiente y la guadaña helada.

¿Cómo, pues, las cabecitas rubias y morenas iban a permanecer indiferentes ante esta nueva forma de seducción?

Rome, Hamlet, Werther y el chauffeur, tienen el mismo encanto.

Su Majestad el Automóvil pasa.

El cronista, envuelto entre las nubes azules de gasolina, se descubre humildísimo.

Daniel de la Vega.

(Del Rev. de la E. M.)

“De todas las invenciones, las que acortaron las distancias son las que mayor beneficio han traído a la humanidad”.

(De la pág. 22)

to, con fecha reciente, que todo vehículo que llegue a Valparaíso, de otras comunas, incluso Santiago, deberá premunirse de un permiso especial que será otorgado por esa repartición a cambio que el solicitante adquiera un reglamento de tránsito del vecino puerto, sin cuyo requisito será negada la autorización correspondiente para que pueda transitar por las calles porteñas. Estos trámites deberán ser llenados en el edificio de la Municipalidad, calle Independencia N.º 471.

Por orden de la Dirección del Tránsito, se practicará periódicamente revisiones extraordinarias en las diferentes líneas de autobus,

con el fin de retirar sus documentos al chofer, a quien se sorprenda manejando una máquina sin el cartón de recorrido correspondiente.

Este Departamento, por diversas razones, dispone el retiro temporal de la circulación de las máquinas, que no ofrecen garantías de seguridad, para el público y ni corresponden a un buen servicio de tránsito por sus condiciones de conservación y aseo.

Como ha podido establecer la Dirección del Tránsito que hay empresarios que hacen circular sus máquinas suspendidas, aplicará las sanciones correspondientes a los infractores.

La Compañía Chilena de

Automóviles y Accesorios ha hecho importantes transformaciones en su local de Delicias 1326. Las oficinas han sido trasladadas al segundo piso, dejando el local destinado exclusivamente para la exhibición de automóviles.

En la inauguración del local se han exhibido todos los modelos Chrysler y al efecto se ha hecho una instalación eléctrica especial con luces de colores que dan al local un aspecto elegante y fantástico.

Durante el presente mes el establecimiento ha permanecido abierto hasta las 12 de la noche y a toda hora se ha visto el local lleno de visitantes.



Interesante estadística de vehículos automotrices, neumáticos combustibles y accesorios

Hemos obtenido de la Superintendencia de Aduanas los datos estadísticos que van a continuación referentes a la importación de automóviles y sus anexos. El resumen corresponde a los meses corridos desde Enero a Octubre de 1928.

Automóviles:

ADUANA	C/U	CANTIDAD KILOS	VALOR \$ M/L
Arica.....	26	42.075	157.043
Iquique.....	112	197.960	852.698
Tocopilla.....	16	26.317	162.407
Antofagasta.....	174	283.927	1.338.633
Chañaral.....	4	9.246	55.441
Coquimbo.....	82	129.067	537.571
Los Andes.....	7	9.332	31.398
Valparaíso.....	2.528	4.663.816	18.282.201
Talcahuano.....	325	510.392	1.775.936
Valdivia.....	40	66.297	294.008
Magallanes.....	103	187.850	754.885
Aduanas de Fronteras.....	3	4.440	11.500
	<u>3.420</u>	<u>6.130.719</u>	<u>24.253.721</u>

Aceites minerales para lubricar

ADUANA	CANTIDAD KILOS	VALOR \$ M/L
Arica.....	146.115	144.983
Iquique.....	1.133.807	935.302
Tocopilla.....	534.938	601.804
Antofagasta.....	1.776.070	1.606.837
Taltal.....	117.054	96.139
Chañaral.....	266.441	286.056
Coquimbo.....	127.955	95.357
Los Andes.....	28	66
Valparaíso.....	4.152.165	3.186.604
Talcahuano.....	909.718	687.414
Coronel.....	534	2.040
Valdivia.....	378.712	281.679
Puerto Montt.....	33.735	25.412
Magallanes.....	98.157	159.537
	<u>9.675.429</u>	<u>7.109.180</u>

Bencina y otras esencias para motores

ADUANA	CANTIDAD QLT. MTR.	VALOR \$ M/L
Arica.....	90	3.028
Iquique.....	2.510	169.708
Tocopilla.....	667	46.344
Antofagasta.....	226.456	629.836
Coquimbo.....	1.362	100.000
Valparaíso.....	3.413.416	6.482.704
Magallanes.....	6.587	334.080
	<u>3.651.088</u>	<u>7.765.700</u>

Llantas de caucho neumaticas, forros y cámaras

ADUANA	CANTIDAD KLG. BTO.	VALOR \$ M/L
Arica.....	2.707	22.275
Iquique.....	31.810	316.221
Tocopilla.....	5.545	64.864
Antofagasta.....	89.811	801.601
Chañaral.....	897	11.155
Coquimbo.....	1.840	18.743
Los Andes.....	271	6.247
Valparaíso.....	644.141	5.765.396
Talcahuano.....	18.405	153.753
Valdivia.....	12.252	33.493
Magallanes.....	14.499	148.806
	<u>822.178</u>	<u>7.342.554</u>

Llantas sólidas, aunque vengan adheridas a armaduras de hierro

ADUANA	Cantidad Klg. Bruto	Valor \$ M/L
Iquique.....	24.117	128.303
Antofagasta.....	24.710	92.416
Chañaral.....	2.041	17.390
Valparaíso.....	90.674	367.651
Valdivia.....	235	1.845
Magallanes.....	1.660	3.300
	<u>143.437</u>	<u>610.905</u>

Piezas y repuestos no especificados para vehículos

ADUANA	Cantidad Klg. Bruto	Valor \$ M/L
Arica.....	3.256	6.755
Iquique.....	19.727	135.217
Tocopilla.....	5.163	44.427
Antofagasta.....	43.230	341.769
Chañaral.....	2.226	25.565
Coquimbo.....	5.743	26.513
Los Andes.....	3.827	53.234
Valparaíso.....	396.079	1.731.594
Talcahuano.....	14.266	80.355
Valdivia.....	817	6.293
Magallanes.....	15.347	84.836
	<u>509.681</u>	<u>2.536.558</u>

RESUMEN

Automóviles.....	24.253.721
Lubricantes.....	8.109.180
Bencinas, petróleos, etc.....	7.765.700
Neumáticos y cámaras.....	7.342.554
Llantas sólidas.....	610.905
Repuestos.....	2.536.558
	<u>50.618.618</u>

EL ULTIMO CIRCUITO

Sin duda ninguna, la mayor atracción del automovilismo en Chile, lo constituye la, ya clásica, Carrera del "Circuito Sur". Año a año, el público ha ido aumentando su interés por estos torneos automovilistas, lo que quedó demostrado ampliamente durante la última carrera efectuada el 6 del presente. No bajarían de cincuenta mil personas las asistentes, distribuidas a lo largo de los caminos que forman el circuito.

Por otra parte, los pilotos hicieron un gran esfuerzo para dejar bien puesta su reputación de grandes volantes y la calidad de sus máquinas.

El actual dirigente del automovilismo en Chile, El Automóvil Club de Chile, patrocinador y organizador de la Carrera, ha entrado a la vida deportiva nacional, con una espléndida demostración de buena organización, como la constituida en "El Circuito" y al mismo tiempo ha logrado interesar a las propias autoridades, quienes han prestado su entusiasta y desinteresado concurso para el mayor brillo de la carrera.

Especial mención, hemos de hacer del valioso obsequio entregado al Automóvil Club de Chile, a nombre del Exmo. Sr. don Carlos Ibáñez del Campo, quien sin

duda en esta forma, al colocar bajo su alto patrocinio, la más característica de nuestras pruebas automovilistas, da una ejemplar prueba de interés por el progreso de la motorización nacional, base del mejoramiento de nuestras vías camineras.

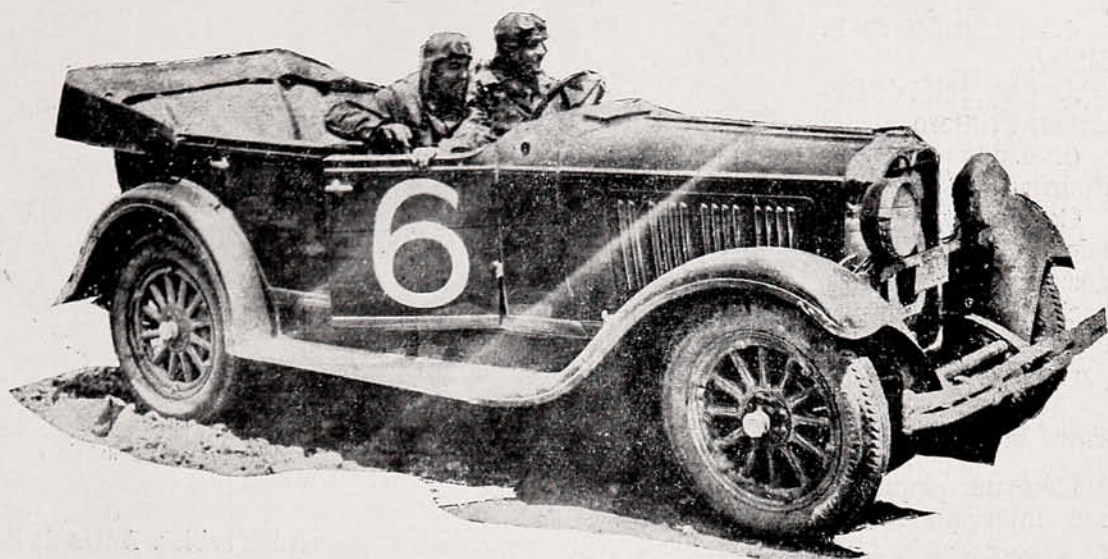
El Presidente del Automóvil Club de Chile, don Amadeo Heiremans también quiso prestigiar el "Circuito 1929" donando un hermoso trofeo, otros valiosos premios sirvieron para estimular a nuestros volantes en la simpática carrera.

Muchos creyeron en esta oportunidad, que la copa obsequiada por nuestra Empresa, para ser entregada en definitiva, al piloto que la obtenga dos veces, iba a quedar en poder de Joaquín González o Hernán Freitas, cuyos nombres, como conquistadores del primer puesto está grabado en ella; pero no ha sido así, hoy día Aladino Azzari, al colocarse a la cabeza del lote triunfador en este último circuito, inscribe su nombre en la "Copa Auto y Aero", al lado de los dos primeros corredores mencionados. En el próximo circuito ¿quién será el que lleve el trofeo?

Deseamos antes de terminar estas cortas líneas, dejar bien en claro, la actitud por demás entusiasta de todos los miembros del Comité Organizador, formado por socios del Automóvil Club de Chile. Vasco de Larraechea, caballero en un flamante "Oakland" facilitado gentilmente por la firma Brusadelli y Manni, para el Comité Organizador, hizo su pública reaparición en el automovilismo, con el entusiasmo y alegría de que todos hemos podido apreciar en él. Fué un digno Representante del Automóvil Club de Chile, en su carácter de Presidente del Comité Organizar de la Carrera. Para qué hablar de Roberto de la Maza,



Azzari y acompañante, momentos después de haber triunfado



Luis Rodríguez en Dodge; ganador en la Categoría de Turismo

su corpulenta figura, tomaba relieves de General, a cargo de una extensa línea de combate. R. de la Maza se ha llegado a identificar tanto con las actividades automovilistas, que se puede decir ha sido el alma y el cuerpo de esta carrera (. . . no es alusión, en modo alguno a su estatura. . .) El Secretario del Automóvil Club de Chile, Oscar Concha, no merece mención especial, estamos ya tan acostumbrados a su actuación oportuna a su entusiasmo, que no decae y a su modo de actuar, que realmente decir algo respecto a su personalidad en estas lides, sería francamente una redundancia. Pero hay una serie de figuras que no actúan de diario en las actividades automovilistas, nos referimos al jurado, a todos ellos, nuestros aplausos y nuestras felicitaciones, su concurso muchas veces es insustituible y merecen la gratitud de los automovilistas.

Capítulo aparte, en este breve comentario, nos es grato dedicar al Cuerpo de Carabineros y a los servicios de la asistencia pública, los jueces de cancha, Comité Central de Organización y en fin el público asistente, solo tuvo elogios para la actuación del Cuerpo de Carabineros, que con todo interés y eficiencia prestó sus valiosos servicios, de orden y vigilancia de la carrera. La Asistencia Pública, a la altura de sus anteriores actuaciones.

Pasamos a resumir la interesante bre-

ga, dejando para terminar nuestra modesta crítica, que será dictada únicamente para aportar ideas que estimamos pueden servir para ir, poco a poco eliminando esos pequeños defectos de esta clase de justas. No nos guiará sino el interés general y el creciente prestigio de la Institución patrocinante, el naciente Automóvil Club de Chile.

Los Turismos

Poco antes de la una de la tarde, los diversos Stands, a un costado de la pista, terminaban sus preparativos para la jornada, dándose las últimas revisiones a los coches inscritos para la serie tipo turismo sin arreglos.

Minutos antes de la 1. se dió la orden de tomar colocación e inmediatamente los competidores se alinearon en el punto de partida, mientras el público situado en los alrededores, buscaba a su vez colocación, para seguir el desarrollo de la prueba, desde su comienzo.

A la primera serie

A la una en punto se dió la partida a la primera serie compuesta de las seis siguientes máquinas:

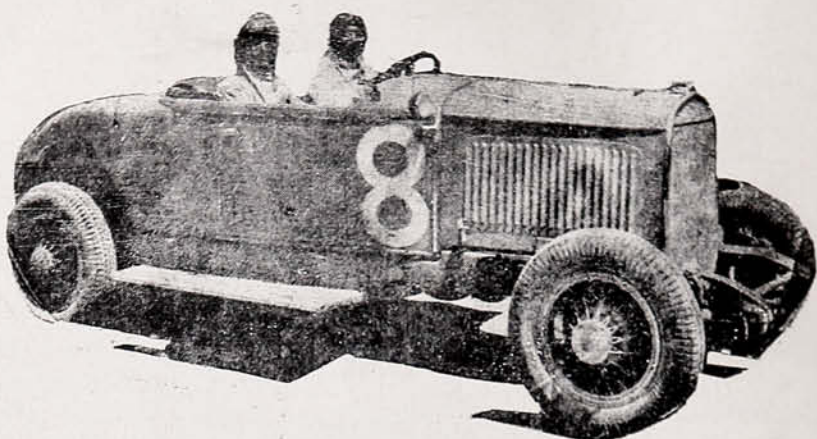
- 1.º Ford de Alfredo Jenkins.
- 2.º Chevrolet de Pedro Arrigoni.
- 3.º Whippet de Humberto Magnani.

4.º Chevrolet de P. Millar.

5.º Chevrolet de Celestino Fruttero.

6.º Dodge de Luis Rodríguez.

Con intervalo de un minuto fueron largados los seis coches, haciendo todos en perfectas condiciones la partida.



Parte la segunda serie

Con un pequenísimo intervalo se dió en seguida, a la segunda serie de coches standard, haciéndolo con intervalo de un minuto entre ellos, los cuatro coches siguientes:

7.º Bugatti de Carlos Délano.

9.º Oakland de Atilio Cassale.

10.º Chrysler de Andrés Gálvez.

11.º Chrysler de Eugenio Lazo.

En iguales condiciones que los anteriores, los competidores de la categoría turismo, el público no pudo disimular en ningún momento su impaciencia por el desarrollo de la prueba.

La primera vuelta

Luis Rodríguez que de los primeros momentos imprimió a su máquina una gran velocidad, logró tomar ventaja y así pudo completar la primera vuelta con el tiempo de 23' 27". Poco después pasaba Pedro Arrigoni, que había empleado 29 minutos 34 segundos, Humberto Magnani, que completó la vuelta en 29 minutos 57 medio superior a 90 kilómetros por hora, fué entusiastamente aplaudido.

El resultado de la segunda serie

Los cuatro competidores que intervinieron en la segunda serie "standard" iniciaron la competencia en espléndidas condiciones, pero luego la mala suerte persiguió a los pilotos.

En efecto, a Carlos Délano, en el primer control se le acabó la bencina y se le chupaba el motor. En el segundo control le falló nuevamente la bencina y al fre-

El ganador de la jornada Azzari que supo conducir con gran tino y maestría su veloz Chrysler.

nar, se le cortaron los cables. Antes de llegar a Bajos de Mena quedó fuera de concurso.

Eugenio Lazo tampoco alcanzó a cumplir la primera etapa.

segundos y finalmente Celestino Fruttero, que hizo el recorrido en 28 minutos tres segundos.

Pedro Millar no logró terminar la primera vuelta debido a que se volcó su "Chevrolet" pasado la curva de Bajos de Mena, felizmente sin consecuencia para el piloto.

Alfredo Jenkins, abandonó también la prueba a 20 kilómetros con motivo de habérsele fundido una biela.

La etapa definitiva

Magnani, que había cumplido en espléndidas condiciones la jornada inicial, en la curva Santa Rosa con La Legua hubo de abandonar la prueba porque se le cortó la cañería de la bencina.

En estas condiciones sólo completan la competencia en la primera serie Rodríguez, Arrigoni y Fruttero.

El primero en su Dodge manteniendo su tren de las primeras distancias, com-

Finalmente Atilio Cassale se le rompió un neumático al completar la primera vuelta en 31 minutos, no continuó.

Quedó en consecuencia, la prueba a merced de Andrés Gálvez, quien hizo el recorrido de la primera vuelta en 26' 13" y la segunda en 26' 9", adjudicándose la victoria en el tiempo total de 52 minutos 22 segundos.

LA PRUEBA DE FONDO

Inspección a la pista

Terminada la competencia de la categoría "Turismo", el juez del jurado oficial, señor Vasco de Larraechea, acompañado de varios periodistas efectuó un recorrido de inspección a la pista.

A las 14.20 todos los conductores y sus máquinas se hallaban frente a la meta, correctamente alineados, listos para dar comienzo a la importante jornada del volante.

Un piloto que se retira

Anotamos el retiro del piloto señor Antonio Muza Méndez, que se había inscrito con un Dodge.

14.05 Carlos Fache, Chandler.

14.06 Aladino Azzari, Chrysler.

14.07 Pedro Pavonne, Alfa Romeo.

14.08 Hernán Freitas, Chandler.

14.09 Eugenio Redard, Chandler.

14.10 Atilio Campomassi, Alfa Romeo.

Para cada uno de los concursantes los asistentes tuvieron frases de aliento, especialmente para aquellos que en cada una de sus presentaciones han obtenido brillantes éxitos. Aplausos llegaron con preferencia para el argentino Félix Terzzano, Azzari, Freitas, Fache, Pavonne y González.

Azzari cumple victoriosamente la primera etapa

Pasan los minutos y los asistentes se entregan a los más variados comentarios,



Azzari en la curva de Puente Alto.

Este retiro se prestó para algunos comentarios, ya que la jornada quedaba, desde ese instante, circunscrita a once competidores y fué debida a que una de las válvulas no funcionó correctamente.

Los once concursantes inician la contienda

A las 14.50 horas, y en conformidad al sorteo reglamentario efectuado el Sábado en la mañana, correspondió iniciar la competencia al piloto argentino Félix Terzzano, conduciendo su "Studebaker".

Sucesivamente, y cada minuto, partieron en el orden que se indica, los siguientes pilotos:

14.01 Joaquín González, Chrysler.

14.02 Germán Leissler, Hudson.

14.03 Aquiles Cassale, Chrysler.

14.04 Antonio Freitas, Winton.

haciendo interesantes vaticinios hacia el probable resultado de la jornada, que se está desarrollando.

Repentinamente un miembro del jurado, provisto de sus poderosos "gemelos", anunció que se divisaba un coche. La silueta difusa y lejana se fué aclarando, hasta que pudo constatarse que era el popular Joaquín González, que había partido segundo y que en su Chrysler ya empezaba por aventajar al piloto trasandino.

Y así sucesivamente fueron apareciendo el piloto argentino, Cassale, Leissler, Azzari, Fache, Pavonne, Freitas, Antonio Freitas, Campomassi y Redard. Este último permaneció durante un lapso prolongado en su "stand" sin pasar por la meta, intentando arreglar un desperfecto en la distribución; vista la inutilidad de sus esfuerzos optó por abandonar la com-

petencia. En consecuencia se había producido el primer retiro de la tarde.

Efectuado el cómputo y contemplado el orden de partida se estableció el siguiente resultado parcial:

1.º Azzari, 2.º González, 3.º Cassale, 4.º Pavonne y 5.º Freitas.



Carlos Fache en Chandler cuya brillante actuación en la carrera mereció aplausos de la concurrencia

La segunda etapa también favorece a Azzari

El tren violento que ha impreso a la jornada el gran piloto Aladino Azzari hace presagiar que el tiempo empleado por Bondi se habría de ver batido, considerando que este automovilista cumplió aquella performance corriendo en diez vueltas el año último.

Nuevamente se anuncia el arribo del coche N.º 2, piloteado por Joaquín González, que seguía en buenas condiciones conservando una situación espectable en el orden general.

Con escasa diferencia apareció Azzari, y seguidamente: Cassale, Leissler, Fache, Pavonne, Freitas, Campomassi y Antonio Freitas. En cuanto a Félix Tezzano, hubo de abandonar, pues se le saltó el tornillo de una de las bielas, la cual saltó lejos. Esto ocurrió en las proximidades de Puento Alto.

González, reparó rápidamente algunos pequeños desperfectos en la distribución, y continuó en seguida.

El orden de esta etapa se clasificó en la siguiente forma: Azzari, Cassale, Fache, González, y Leissler. Nótese que Fache iniciaba uno de sus clásicos avances, aprovechando la falla en los tiempos que marcaban por vuelta sus competidores, y manteniéndose a su vez dentro de su costumbre de señalar en cada pasada del Circuito Sur un tiempo uniforme.

González y Leissler fuera de competencia

La demora de la reparación que intentara González, por defecto en el distribuidor, dió chance a Cassale y Leissler para ganar terreno.

En las proximidades de los Bajos de Mena, González se dió cuenta nuevamente de que el desperfecto continuaba, y decidió detenerse a la derecha de la pista, a fin de dejarla libre para el paso de los concursantes. En esta maniobra, sintió a sus espaldas el ruido del motor de Cassale; hizo señas para que prosiguiera; pero Cassale considerando que el camino no era suficientemente ancho estuvo un tanto indeciso. Cassale en un esfuerzo meritorio logró pasar velozmente cerca de González, mientras Leissler se acercaba a su vez a gran velocidad; el conductor del Hudson no divisó a González, debido a la tierra levantada por el coche de Cassale, y fué a estrellarse violentamente contra el automóvil de González.

Rápidamente se supo del accidente, pues Fache lo hizo presente, de acuerdo con la señalización especialmente establecida o sea agitando una mano en círculo. De inmediato y por ambos lado de la ruta de La Legua partieron coches de la Asistencia pública y de la Asistencia Médica del Automóvil Club de Chile."

Instantes más tarde supimos que tanto González como Leissler, y sus acompañantes, resultaron con ligeras magulladuras. El coche de Leissler, resultó completamente destrazado, mientras el Chrysler de González solo experimentó ligeros desperfectos de fácil reparación, a pesar de la terrible y violentísima embestida.

Azzari, Fache y Cassale

Azzari entra a tomar resueltamente el puesto de vanguardia, demostrando con sus tiempos muy parejos en la casi totalidad de las vueltas, que era en realidad

TIEMPOS MARCADOS EN CADA VUELTA

PILOTO	MÁQUINA	Hora de partida	1.a Vltá.	2.a	3.a	4.a	5.a	6.a	7.a	8.a	Tiempo total
Félix Terzzano.....	Studebaker	14.30	24 16	Se retiró.							
Joaquín González.....	Chrysler	14.31	20.52"	24.23"	Se retiró.						
Jerman Leissler.....	Hudson	14.32	23.3"	22.55	Se retiró.						
Aquiles Cassale.....	Chrysler	14.33	21.42"	22.38 3/5	20.18 3/5	24.29 3/5	22.22"	21.37	21.15 2/5	20.59 1/5	2 horas 57.1 1/5
Antonio Freitas.....	Winton	14.34	28.7"	27.24 "	27.15.4 1/5	28.3 3/5	Se retiró				
Carlos Fache.....	Chandler	14.35	22.44 4/5	21.59 4/5	21.52 4/5	22.7 "	21.52"	21.31 1/5	21.26 4/5	21.14 1/5	2 horas 54.28
Aladino Azzari.....	Chrysler	14.36	20.10"	20 28 2/5	20 18 2/5	24.32 1/5	21.37 2/5	20.13 2/5	20.24 2/5	21.15 4/5	2 horas 48.0 1/5
Pedro Pavonne.....	Alfa Romeo	14 37	22.6	24.48"	22.7"	21.45"	21.6" 2/5	22.3 1/5	19.32 3/5	21.54 2/5	2 horas 55.23"
Hernán Freitas.....	Chandler	14.38	22.19 2/5	25.46 3/5	21.53 2/5	21.34 3/5	21.16"	21.19 3/5	23.19 2/5	24.38	3 horas 2.7"
Eugenio Reddard	Chandler	14.39	Se retiró.								
Atilio Campomasi.....	Alfa Romeo	14.40	22.49"	23.19"	23.19"	22.52"	27.37 3/5	27.40"	23.16 2/5	22.14 1/5	3 horas 8.13 2/5

uno de los pilotos que llevaba gran opción al premio de honor.

Después de Azzari, avistamos en este orden a: Cassale, Fache, Pavonne, Freitas, Campomasi y Antonio Freitas.

Desde este instante la lucha quedaba circunscrita a siete pilotos, en la colocación que hemos venido anotando. La cla-

sificación en esta etapa fué adjudicada como sigue: Azzari, Fache, Cassale, Pavonne y Campomasi.

Pueden anotarse los avances formidables de Fache, Cassale y Pavonne, que entran a luchar con denuedo por el sitio de preferencia, dejando fuera de la tabla a muy diestros "volantes".

Azzari y Cassale se detienen en el "Stand"

Va a cumplirse la cuarta vuelta, y ya se notaba cierta impaciencia por la demora de Azzari que pasaba del tiempo ordinario, que venía marcando en sus vueltas. Divisamos el coche de Azzari en el horizonte e instante después el piloto se detenía en el "stand". De inmediato nos

acercamos a él, y obtuvimos las informaciones correspondientes: cerca de los Bajos de Mena debió cambiar una rueda y obtener otra, al mismo tiempo que hacer provisión de nafta. Por esta circunstancia, Azzari cumplió la vuelta en el tiempo de 24.321|5, superior en cuatro minutos más o menos a las vueltas anteriores, y que señalamos después.

Por su parte, Aquiles Cassale ingresaba al "stand" para proveerse de bencina y aceite, y en seguida continuaba la prueba con mayores bríos, en medio de entusiastas aclamaciones. Mientras Cassale hacía esta provisión, pasó a gran velocidad y con un normal funcionamiento en su motor, Carlos Fache, que cumplía la vuelta en 22'7".

Tras Cassale, pasaron: Pavonne, Freitas, Campomassi y Antonio Freitas. En estas condiciones el jurado fijó el siguiente resultado parcial: Azzari, Fache, Pavonne, Cassale y Freitas, que se mantuvo hasta el término de la prueba.

Azzari conserva el puesto de honor, seguido por Fache

Estimulado por la bondad de su máquina y los entusiastas aplausos de los aficionados, Azzari prosigue en forma victoriosa en la prueba, llevando varios minutos de diferencia sobre su más serio contendor: Carlos Fache, quien a su vez empieza a distanciarse apreciablemente de Pavonne, Cassale y Freitas.

En esta quinta etapa anotamos el retiro de Antonio Freitas, que no pudo reparar con suficiencia los desperfectos de su Winton, por lo cual optó por desertar de la competencia. En estas condiciones, la jornada quedaba entregada a seis concurrentes.



Joaquín González piloteando su Chrysler. Las dos vueltas que alcanzó a dar fueron hechas en forma magistral. No pudo continuar por haber sido víctima de un choque de otro vehículo.

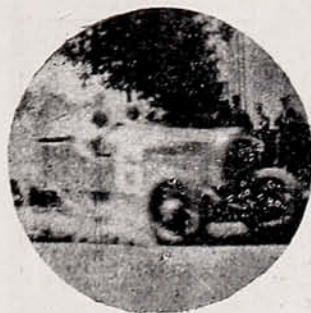
Azzari, Fache, Cassale, Pavonne, Freitas y Campomassi, son avistados y registrados por los controles. El orden parcial no sufre alteración, y se conserva la clasificación que hemos anotado para la vuelta anterior.

Freitas gana terreno

Mientras Pavonne empieza a aproximarse peligrosamente a Fache, Freitas a su vez inicia un avance de gran empuje, que lo separa en el control por escasos segundos de Pavonne. Conocida esta situación por el público, se hacen entusiastas comentarios, y se aguarda la oportunidad en que ellos traspondrán la meta, en su llegada parcial, para estimularlos.

Es así como Cassale arriba con anterioridad a Pavonne, aventajando en 30 segundos a su contendor. Anotemos, como detalle intercalado, que Azzari seguía ocupando su situación de preferencia, y que los coches de Hernán Freitas y Campomassi, pasaron por la meta, a continuación de Pavonne.

Con la modificación que queda anotada, el orden para esta sexta etapa se establece como sigue: Azzari, Fache, Pavonne, Freitas y Cassale.



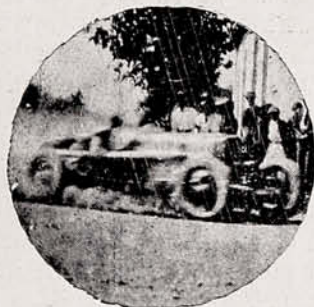
Carlos Fache que se adjudicó el 2.º puesto piloteando un Chandler.



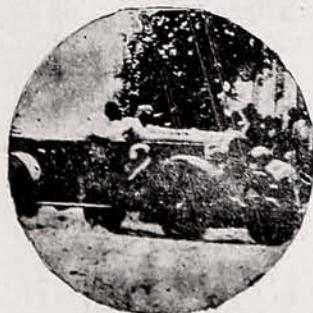
Hernán Freitas en Chandler, ganador del trofeo «Auto y Aero» de 1928.



Atilio Cassale piloteando su Chrysler.



Pavonne en su Alfa Romeo, que obtuvo el record de la vuelta quebrando el tiempo hecho en 1298.



Pedro Arrigoni dando vuelta en la curva de Bajos de Mena en su Chevrolet, en la Categoría Standard.

Pavonne quiebra el tiempo record de la vuelta

Azzari nuevamente traspone la meta con ventaja sobre sus contendores, siguiéndole en el orden: Fache, Cassale, Pavonne, Hernán Freitas y Campomassi.

Anotado el tiempo de Pavonne, en su Alfa Romeo, se pudo establecer que este piloto había batido el tiempo que detenía Atilio Cassale, de 19.46 1/5, marcando el año último en esta misma competencia, con 19.32 3/5.

Los aficionados premiaron con calurosos aplausos la excelente performance de Pavonne, que es un mérito que deberemos agregar a sus innegables cualidades de piloto, a la calidad de su máquina, y a la bondad de la pista carretera.

En esta penúltima etapa anotamos la apreciable reacción de Aquiles Cassale, que nuevamente entraba a recuperar con respecto a Hernán Freitas, la colocación que le perteneciera en la cuarta y quinta jornada parcial.

Los demás componentes ocuparon en definitiva el siguiente orden:

1.º Azzari, 2.º Fache, 3.º Pavonne y 6.º Campomassi.

Azzari corona la prueba con una hermosa victoria

Terminada la séptima vuelta, los jurados hacen indicaciones a los pilotos, haciéndoles presente que le falta una etapa.

El interés entre la concurrencia aumenta considerablemente, y la fuerza de carabineros se ve obligada a obrar con energía para reprimir los entusiasmos de muchos concurrentes que desean ubicarse en condiciones más favorables para divisar a su favorito.

Sin alternativas de ninguna especie se reiteran las llegadas frente al control en el siguiente orden: Azzari, Fache, Cassale, Pavonne, Hernán Freitas y Atilio Campomassi.

Revisados los tiempos, se pudo establecer el siguiente orden definitivo de llegada:

1.º Aladino Azzari, Chrysler, 2 horas 48.0 1/5.

2.º Carlos Fache, Chandler, 2 h. 54.28.

3.º Pedro Pavonne, Alfa Romeo, 2 horas 55.29".

4.º Aquiles Cassale, Chrysler, 2 horas 57.1 1/5".

5.º Hernán Freitas, Chandler, 3 h. 2.7".

6.º Atilio Campo-massi, Alfa Romeo, 3 horas 8.13 2/5.

Tres pilotos mejoraron el tiempo

En nuestra edición anterior anotamos que el mejor tiempo pertenecía a D o m i n g o Bondi que al cubrir el año último las diez vueltas del Circuito Sur, cumplió las ocho vueltas de los 300 kilómetros en el tiempo de 2.56.5 3/5". Puede notarse que



El piloto Millar en Chevrolet al dar la curva de los Bajos de Mena no alcanzó a tomarla y se estrelló contra la tapia. El auto fué lanzado en sentido contrario, descansando sobre un árbol. Esta feliz circunstancia salvó la vida a Millar y a su acompañante.

tanto Azzari, como Fache y Pavonne, superaron estos tiempos, especialmente el primero de los mencionados.

La Copa "Auto y Aero"

CIRCUITO SUR

Un trofeo sin grandes pretensiones, como el que nuestra Empresa ofreció por intermedio del Auto Club, hace tres años al ganador del circuito, llega pasado cierto tiempo a constituir un verdadero estímulo deportivo de valor.

La Copa "Auto y Aero" ganada en 1926 por Joaquín González piloteando un Alfa Romeo, según todas las probabilidades estaba destinada la tercera vez que se corría a pasar definitivamente a Joaquín González o Hernán Freitas, que la obtuvo el año 1927. El tenedor de esta copa será durante el presente año Aladino Azzari, es decir como decíamos al comenzar, nues-

tro modesto estímulo pasa, por el solo hecho de tener tres mantenedores para un circuito próximo, a constituir el más valioso trofeo deportivo que se haya disputado jamás en nuestras pistas automovilistas.

Joaquín González, Hernán Freitas y Aladino Azzari, son sin disputa los más temibles volantes del país, la Copa "Auto y Aero" para el que gane por segunda vez, irá pues gravada con los mejores pilotos nacionales. Puede como hemos dicho no constituir un valor intrínseco mayor pero el valor deportivo que ella tiene, prestigiada por los valientes pilotos que la han conquistado es innegable.



AUTOMOVIL CLUB DE CHILE**DELICIAS 1171 — TELÉFONO 7344 — CASILLA 3320**

Presidente: Señor Amadeo Heiremans.

Vice-Presidente: » Raul Barahona.

Secretario: » Oscar Concha.

Tesorero: » Oscar Greene.

Directores:

Señores: Juan P. Blurton, Jorge Cruz P., Roberto de la Maza, Emeterio

Larraín y Vasco de Larraechea

SESION DE DIRECTORIO DE DICIEMBRE 19 DE 1928

Se abrió la sesión a las 18.45 bajo la presidencia del titular señor Amadeo Heiremans, con asistencia del Vice señor Raúl Barahona, de los Directores señores; Cruz, de la Maza, Greene, Larraín y Concha y de los socios, señores: González Aliro, Alejandro Gumucio y Wenceslao Díaz.

Se leyeron y aprobaron las actas de la sesión preparatoria, primera y segunda.

El señor Presidente dió cuenta de haber ordenado de tomarse diariamente las entradas del Club por medio de la Caja registradora.

De una propuesta del señor Julio Ramos para la confección de los Carnets de los socios.

De una proposición de la firma Buchanan Jones sobre seguro de automóviles.

El señor Larraín comunicó al Directorio en el estado en que se encontraban las gestiones que estaba haciendo para llevar a efecto una carrera.

De las solicitudes de admisión de socios de los señores: Francisco Nogués A., Enrique Bouchert F., Juan Campos, Raúl Kulzchewsky G., Mariano Navarrete, Gmo Perez, Juan H. Espinoza, Jorge Figueroa.

De la circular enviada a todos los sobre; Constitución del Automóvil Club de Chile. (Socios de la A. A. S. y Auto Club.)

“Tenemos el agrado de comunicar a Ud. que desde el 12 del presente, de acuerdo con las aprobaciones de las juntas Generales de la Asociación de Automovilistas de Santiago y del Auto Club, estas instituciones se han unido bajo el nombre de Automóvil Club de Chile for-

mando parte de él todos los socios al día en el pago de sus cuotas de ambas entidades.

El Directorio Provisorio elegido de acuerdo con los Estatutos confeccionados por la Comisión nombrada en Jahuel, quedó compuesto en la siguiente forma: Presidente Don Amadeo Heiremans, Vice Don Raúl Barahona, Secretario, Oscar Concha, Tesorero Oscar Greene y Directores los señores Vasco de Larraechea, Roberto de la Maza, Jorge Cruz, Juan Blurton y Emeterio Larraín.

En la segunda reunión del Automóvil Club de Chile se acordó respetar los contratos que la Asociación Automovilistas tenía por el local. Como los gastos que originan este contrato son grandes, es necesario que los automovilistas concurren al local social lo más a menudo posible, para así poder mantener esta casa que ha sido instalada a instancias de los mismos socios que deseaban tener un local donde reunirse y que ahora que se han cumplido sus deseos, no lo frecuentan.

El Directorio acordó considerar como socios, únicamente a los miembros de ambas instituciones que se encuentren con sus cuotas pagadas totalmente el 31 del presente mes de acuerdo con los Estatutos. Por lo tanto rogamos a Ud. si no se encuentra en esta condición, se ponga al día antes de esta fecha que será fatal y con esto se evitará reclamaciones y perjuicios, ajenos a la voluntad de este Directorio.

Se fijó por ahora, como cuota de incorporación la cantidad de \$ 100 (Cien

pesos) y para los socios la de Diez pesos (\$ 10.) mensuales, pagaderas por trimestres anticipados. Estos últimos se empezarán a cobrar desde el 1.º de Enero de 1929 inclusive.

Los socios que deseen acojerse a las franquicias concedidas a ambas instituciones por la Dirección del Tránsito y demás, que tanto el Auto Club como la Asociación tiene vigentes para sus socios deberán pasar por la Secretaría del Automóvil Club de Chile, llevando dos retratos para carnets y dejando en ellos los datos que les sean solicitados.

Desde el Viernes 21 hasta el 28 del presente, se encontrará en la Notaría Echeverría Vial (Bandera esq. Gal. Alessandri) la escritura Social para que tenga a bien pasar a firmarla."

Sin otro particular saludan a Ud. att.

Presidente.

Secretario.

Necesitando la Tesorería Fondos y no teniendo entradas hasta el 1.º de Enero de 1929 se acordó aceptar la cantidad de Cuatro mil pesos que le ofrecían entre la Asociación de Automovilistas y el Auto Club prestándole cada uno la cantidad de Dos mil pesos (\$ 2.000.)

Se aceptaron solo la de los señores: Gmo. Perez G., Juan H. Espinoza y Jorge Figueroa en vista que los otros no cumplían con la cuota de incorporación

fijada por el Directorio. Se acordó comunicar a estos señores pidiéndoles ratifiquen su solicitud de acuerdo con lo establecido.

Se acordó aceptar la propuesta presentada por el señor Ramos sobre confección de Un mil de carnets en cuero con forme al modelo del Auto Club.

Aceptar la cantidad de \$ 28.70 saldo del paseo a Jahuel último.

Estando en estudio este asunto se acordó dejar para segunda discusión la propuesta de los señores; Buchanan Jones y Compañía.

Habiendo comunicado las Asociaciones de San Felipe y Los Andes, que el señor Gregorio Yarza no es socio de esas instituciones, se acordó poner en conocimiento de este caballero y de la Ford Motor Co. estas notas ya que la competencia llevada a efecto en Jahuel era únicamente para socios de algunas Asociaciones de Chile y del Auto Club.

Se encargó al director señor R. de la Maza buscar una persona para que se encargase diariamente de publicar en la prensa algo relacionado con nuestra institución, ya sea sobre caminos, deporte, turismo etc.

Se levantó la sesión a las 20.05.

(Fdo.) Oscar Concha.

(Fdo.) A. Heiremans.

SESION DE DIRECTORIO de DICIEMBRE 26 DE 1928

Se abrió la sesión a las 18.30 bajo la presidencia del titular señor Heiremans, con asistencia del Vice, señor Raúl Barahona y de los Directores señores; Juan Blurton, Oscar Greene, R. de la Maza,

Jorge Cruz, Emeterio Larraín y Oscar Concha y del socio señor Miguel Martínez.

Se leyó y aprobó la del 19 de Diciembre.

Se presentaron y aceptaron las siguientes



Asociación de Automovilistas de Ñuble Chillán

Presidente
1.er Vice
2.º Vice
Secretario
Tesorero

Sucre Guzmán
Jorge Roeschmann
Francisco Schleyer
Leopoldo López
Arturo Alvarez

Directores: Gustavo Schleyer, Nicasio Andrade, Santiago Yufer, E. González Laura, Santiago Venegas, León Cazenave, Ivar Ulriksen, José Madrid, José N. Amigo, Oscar Matthews, Enrique Martín

tes solicitudes de: Don Germán Medina Bravo, presentada por Juan Passalacqua. De don José Bascuñán presentada por Luis Fontecilla, de don Alexander F. Miller presentada por el señor Chalmers.

Aceptar la renuncia de don Anibal Muñoz como socio.

Se dió cuenta;

De una nota del administrador de Aduana de Los Andes sobre turistas Argentinos.

Se acordó contestar diciéndole que se está tomando disposiciones sobre ese asunto.

De una carta de los señores Picó e hijos pidiendo ciertos datos.

Contestar enviándole lo que solicita.

De diferentes circulares de la A. I. A. C. R.

Escribir al Automóvil Club Argentino pidiéndole informaciones sobre los turis-

tas que vienen y preguntándole si son socios de esa Institución.

Enviar nota al Administrador de Aduana de Los Andes adjuntándole copia del Decreto sobre Almacenaje ficticio y pidiéndole los derechos y gastos que deberá pagar todo coche que sea introducido al país en viaje de placer.

Siendo huéspedes los turistas argentinos que vendrán al país en Enero próximo de la Asociación de Automovilistas de Valparaíso, enviarle copia de la carta recibida del señor Administrador de Aduana de Los Andes.

Se siguió estudiando el modelo de insignia de la institución.

Se levantó la sesión a las 20 P. M.

(Fdo.) **Oscar Concha.**
Secretario.

(Fdo.) **A. Heiremans.**
Presidente.

SESION DE DIRECTORIO DE ENERO 2 DE 1929

Se abrió la sesión a las 18.45 y presidió el señor Heiremans y asistieron el Vice, señor Barahona y los Directores señores; Blurton, Larraechea, de la Maza, Larraín, Greene y Concha y los socios Carmona y Alejandro Gumucio.

Se leyó y aprobó la de la sesión del 26 de Diciembre de 1929.

Se dió cuenta que S. E. el Presidente de la República había donado una Copa para disputarla en la Carrera del 6 del presente. Se acordó agradecer.

De las personas que habían solicitado datos sobre estados de caminos del 18 al 31 de Diciembre.

Se acordó publicar la lista.

De una solicitud del Concesionario del restaurant de la Institución en que pide se le conceda a él el buffet de la carrera.

Se comisionó al señor R. de la Maza para que se entendiera con él.

De una carta de la Revista Auto y Turismo en que pide se considere la Copa donada por dicha revista como premio de la Carrera del 6 de Noviembre en las condiciones establecidas.

Se acordó agradecer.

De otra enviada por la Casa Wessel Duval y Cía. un cajón Mobiloil para el ganador de la prueba. Se acordó agradecer.

De un vale enviado por la Casa Bara-



Asociación de Automovilistas de Bio-Bio LOS ANGELES

Presidente	Francisco Gonet.
Vice-Presidente	Manuel Escobar Moreira.
Secretario	Francisco Pino.
Tesorero	Nemoroso Barrueto
Director	Gabriel Cristi

hona y Herman y Cía. por una bocina Sparton Bugle para premio de la categoría de turismo.

Se acordó agradecer.

Se presentaron las solicitudes de admisión de socios; Del señor Luis Zegers Baeza presentada por don Sergio Larraín, del señor Andrés Díaz Frayo presentada por don Gabriel Gumucio; del señor Hernán Beaumont P. presentada por don Gabriel Gumucio; del señor Felipe Urzúa S. presentada por don Oscar Greene; del señor Alfredo Wolnitzky B. presentada por don R. de la Maza; del señor Pedro Pascual B. presentada por don Luis Rodríguez.

Se acordó aceptar estas solicitudes.

El señor Larraín dió cuenta que las Casas a quienes había solicitado avisos para el programa de la carrera, habían respondido en forma, con lo cual junto con lo que produjeran las inscripciones se completaba la cantidad necesaria para los premios.

El señor Presidente ofreció una Copa para el ganador de la segunda categoría turismo.

El Diario Ilustrado ofreció también una Copa.

El señor Rafael Vives ofreció un Reloj de oro para el piloto que quebrase en una vuelta el record establecido por el Chrysler el año pasado.

Se acordó agradecer estos premios.

Se fijaron los siguientes premios para los ganadores de la fuerza libre.

Al 1.º la cantidad de \$ 5.000.

Al 2.º la cantidad de \$ 2.500.

Al 3.º la cantidad de \$ 1.500.

Se pasó en seguida a nombrar los miembros del jurado, quedando compuestos en la siguiente forma:

Presidente del jurado; Don Amadeo Heiremans, Vasco de Larraechea y Don Miguel Martínez.

Jueces de partida; Raúl Barahona, Jorge Cruz y O. Greene.

Cronometradores; Juan Blurton, Jacques Courtois B, y D. Jara.

Comisión Técnica; César Copetta, W. Díaz y Antonio Escobar.

Comisión de Stand; Oscar Concha, Alejandro Huidobro y F. Orrego.

Calificación de pilotos; Raúl Hurtado, y Oscar Silva.

Comisiones Generales:

Invitación a S. E.; Vasco de Larraechea, Amadeo Heiremans y Oscar Greene.

Médica:

Dr. Dreckman, Dr. Krüger y Dr. Francisco Zuleta.

Anunciador; Oscar Silva, Alfredo Carmona y Horacio Silva.

Jefes de Servicios; Roberto de la Maza y Osvaldo Silva Bezanilla.

Se comisionó al señor Concha, Secretario, para que nombrara todos los jueces del recorrido.

Se siguió tratando sobre este asunto.

Se acordó a pedido del señor Concha resolver en la sesión del próximo Miércoles este punto y mandarlas hacer inmediatamente.

Se levantó la sesión a las 20.35.

(Fdo.) O. Concha.

Secretario.

(Fdo.) A. Heiremans.

Presidente.



Asociación de Automovilistas de Traiguén

DIRECTORIO 1928-1929

Presidente: Roberto Duclos.

Secretario: Carlos Schnake Vergara

Tesorero: Juan Bonfond.

Directores: Federico Keller, Julio Brieu,

Alfonso Arrivé y Alfredo Arrivé.

Los rumbos de la Ford Motor Co. en Chile

Se da comienzo a la armaduría de los automóviles en el país.—Entrevistas a su dirigentes.— Interesantes declaraciones.—Lo que es "Servicio" y la Fordización del país

La Ford Motor Company de Chile recibió durante el curso del año 1928 gran cantidad de automóviles modelo A que eran enviados directamente desde la fábrica en los Estados Unidos.

Las remesas no dieron abasto a los crecientes pedidos que les hicieron sus agentes distribuidores diseminados en todo el país.

Esta restricción de entregas fué debido a que aun no estaba definitivamente organizada la fabricación, debido al cambio radical del modelo que ahora se ha entregado a la venta en los mercados mundiales.

Ya está en vías de normalizarse y en poco tiempo más se recibirán en Chile remesas de importancia para satisfacer la demanda. Hay, sí, que tomar en cuenta que el mercado chileno comparado con el de otros países, resulta insignificante.

Ante todo la Ford Motor ha debido abastecer, de preferencia los Estados Unidos, y Europa, Brasil, Argentina, países donde las ventas son muy superiores a las nuestras.

Con el objeto de abaratar la importación, reduciendo el costo de fletes, la Ford Motor Co. de Santiago, ha comenzado a importar sus unidades desarmadas.

A fines de Diciembre llegó una partida considerable totalmente desarmada. Durante la primera quincena de Enero el personal de la Ford se dedicó de lleno a la armaduría.

Este es ya un indicio de normalización de entregas.

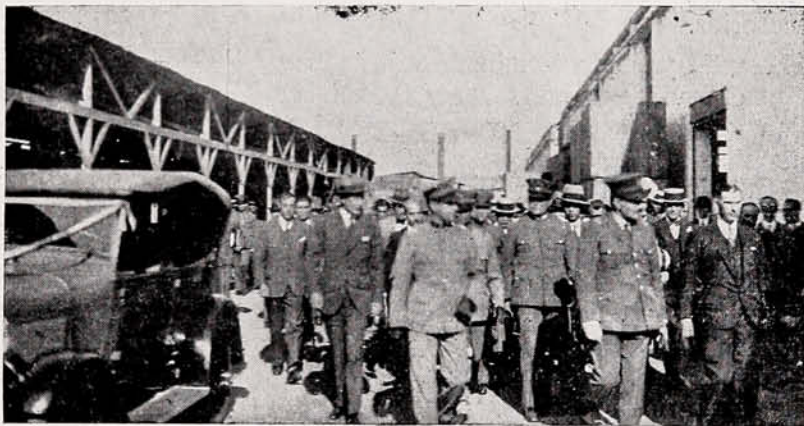
El día 15 de Enero la Fábrica en Santiago deseando solemnizar este aconteci-

miento invitó a S. E. el Presidente de la República Excmo. Sr. Carlos Ibáñez, Embajador de los Estados Unidos, a las autoridades y a un enorme grupo de invitados para lanzar el primer coche modelo A armado en el país.

Ese día, concurriendo a la invitación asistió un numeroso público, superior a mil personas, con el objeto indicado.

Tuvimos oportunidad de observar punto por punto el proceso del armado de los automóviles.

En un amplio y adecuado local estaban en primer término las carrocerías armadas. Los operarios, con elementos es-



S. E. el Presidente de la República recorre las dependencias de la Ford Motor Co., acompañado del Gerente señor Matray

peciales procedían a pulirlas y dejarlas listas para la sección pintura.

Las cajas se transportan de un punto a otro sobre unos carros con ruedas, de manera que el operario no tiene que hacer esfuerzo para moverla. El sistema de pintura que se emplea es el de pulverización con aire comprimido. Los obreros, para efectuar este trabajo usan mascarillas, iguales a las que se utilizaban durante la guerra para los gases asfixiantes.

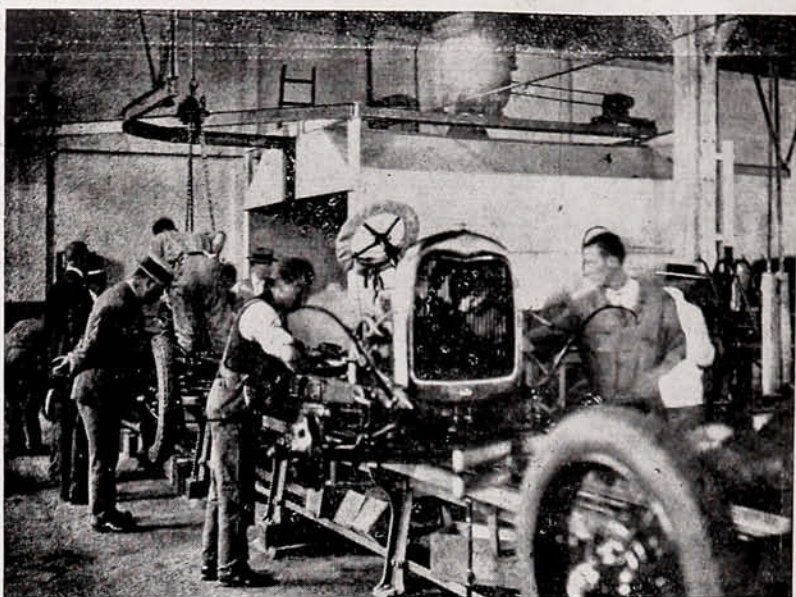
En seguida la caja pasa por unas salas a una temperatura superior a 60°, donde las manos de pintura adquieren dureza y consistencia.

Mientras se efectúa esta operación en

el departamento de Carrocerías, otros grupos de operarios desempeñan la labor en los chasis. Se le colocan los sostenes de las pisaderas y tapabarridos, remachandolos automáticamente.

Después se les colocan los ejes, delanteros y traseros, los amortiguadores, el sistema eléctrico, el motor.

Por medio de rieles aéreos se transportan los chasis sobre una plataforma especial donde recibe los demás accesorios.



El montaje de los motores, ajuste y regulación de los órganos del automóvil

Estando ya todo terminado, ajustado y regulado, viene la carrocería suspendida por un tecele eléctrico y va a pararse justamente sobre el chasis.

Cada operario es un especialista en su rol. Adquiere, por lo tanto, una destreza suma. Economiza movimientos inútiles y su esfuerzo se transforma en una eficiencia que representa economía de tiempo y dinero.

Lo interesante es observar que como cada operario tiene perfectamente definida su actuación y el tiempo calculado para efectuar una determinada labor, no estorba a su compañero; y además, como todo marcha casi cronométricamente, el grupo de operarios que rodea un auto, trabajando como hormigas, termina su labor al mismo tiempo.

Este sistema, el de la especialización, es el sistema industrial moderno de las grandes usinas y no cabe duda alguna que su creación se debe al genio del cerebro de Henry Ford.

Henry Ford es un creador y un organizador, cuyo ejemplo ha sido imitado en el mundo entero, no solo en el ramo de la industria automovilera, sino también en todas las actividades comerciales.

El Presidente de la República se manifestó muy interesado por cada uno de los detalles que acabamos de relatar y tu-

vo frases de elogios para el Gerente de la Ford Motor Company señor Jorge Matray y sus colaboradores.

* * *

Nosotros también unimos nuestros parabienes al señor Jorge Matray por la magnífica organización que está bajo su control y al efecto, aprovechamos para obtener de él algunas declaraciones sobre la Compañía cuya sucursal dirige.

Los 52 Agentes Ford diseminados en todo el país, son una garantía de seguridad para los propietarios de automóviles Ford, pues en cualquier momento y en cualquier parte encuentran repuestos y servicio, nos dice el señor Matray.

Cada uno de estos Agentes es un comerciante de reconocida honorabilidad, pues este punto es considerado primordialmente por la Compañía. Los precios por los repuestos y la obra de mano por las reparaciones son uniformes, en su costo, en todo el país, de manera que el automovilista no será víctima de engaño y será atendido con toda puntualidad y competencia.

Durante las diversas giras que hemos hecho en automóvil a través del país, manifestamos al señor Matray, nos ha llamado la atención a que el Agente Ford de cada localidad se destaca ante sus co-

legas. La presentación de su almacén, la uniformidad en las estanterías, la elegante distribución de las mercaderías y por último una atención especial al turista a quien ayudan con sus indicaciones sobre los caminos etc. En casi todas las ciudades, el Agente Ford es el centro del movimiento automovilista.

El señor Matray, nos interrumpe y nos declara que con sumo agrado oye nuestras impresiones, disimula la satisfacción de ver realizada su obra directiva.

El señor Arturo Sheriff es el Superintendente de la Ford Motor Co. y tiene a su cargo la dirección técnica de los talleres de armaduría.



La armaduría. Nótese al fondo el chasis en el cual los operarios trabajan. Más adelante un coche terminado y listo para la entrega.

El señor Sheriff ha implantado en Santiago los mismos sistemas que se emplean en Detroit y en Buenos Aires, donde ha ocupado en ocasiones anteriores puestos de importancia.

El obrero chileno, nos dice el señor Sheriff es uno de los mejores trabajadores que he conocido. Nuestros métodos de trabajo los asimila con toda facilidad y es así como en poco tiempo se hace un verdadero maestro."

"A pesar de que casi todos nuestros operarios son nuevos" continúa el señor Sheriff, "no hemos tenido ninguna dificultad en nuestra producción, y puedo decirles que sólo ocupamos a chilenos y, que el programa de la Compañía y mi propio deseo es el que algún chileno pueda alguna vez tomar la dirección de los talleres de esta sucursal".

* * *

La Sucursal Ford ocupa en Santiago un edificio que tiene más de 6.000 metros cuadrados, tiene capacidad para producir 25 unidades diarias y a su capacidad máxima necesita más de 250 hombres de personal de fábrica. Paga a un personal de operarios un sueldo mínimo de \$ 24 diarios que es aumentado a \$ 28 a los noventa días de trabajo y son varios los individuos que ya ganan más de \$ 34 por día.

La Ford cree que pagando más a su personal hace obra social y eleva el nivel de vida de sus empleados con el resultado de un mayor bienestar general.

La Sucursal Ford de Chile ha sido la precursora del automovilismo en el país



Sr. Jorge Matray, Gerente de la Ford Motor Company en Chile.—(Dibujo de Adduard, «La Nación»).

y esta cualidad le es ampliamente reconocida en todos los círculos de trabajo.

* * *

El Jefe de Ventas señor Federico Fanta, antiguo empleado de la Compañía, nos proporciona algunos datos relacionados con la producción.

Nos dice el señor Fanta que en los Estados Unidos ha alcanzado en un año, un promedio casi tan alto como durante 16 años en el antiguo modelo. Después de 16 años de trabajo del modelo T, Ford produjo una cifra máxima diaria de unos 8,500 unidades. Hoy día en unos diez meses solamente, está produciendo y vendiendo cerca de 7,000 coches y camiones por día".

"Por intermedio de nuestra organización de 52 agentes en todo Chile, esperamos colocar este año entre 6,000 y 8,000 unidades del nuevo Ford en el territorio de nuestra jurisdicción."

"Este programa de ventas y de servicio nos permite asegurar que nuestros agentes Ford autorizados tendrán este año más trabajo que nunca, y será uno de los años más brillantes de toda nuestra organización.

* * *

El señor Bernardino Ponce de León, Jefe del Departamento de Propaganda co-

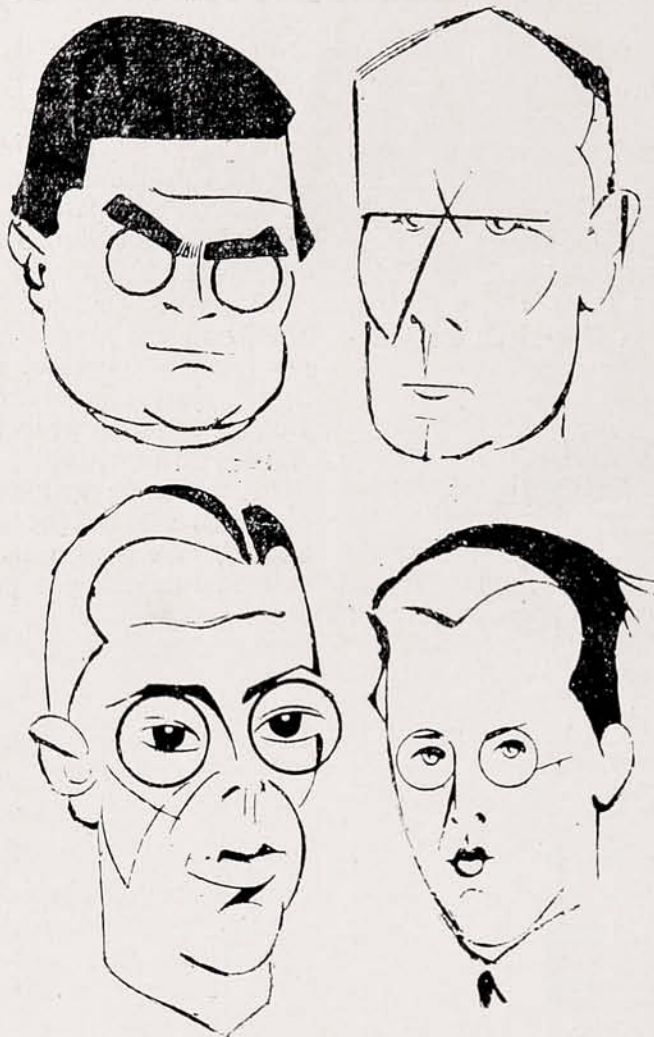
roborando lo afirmado por el señor Fanta nos dice que según los datos estadísticos recientes, las estimaciones hechas por las diversas plantas y sucursales de la Ford Motor Company indicando que la producción de los nuevos automóviles y camiones Ford durante 1929 igualará, o probablemente excederá, los anteriores records de producción Ford del año 1924.

En ese año la Compañía fabricó y vendió algo más de dos millones de automóviles y camiones. Para el año 1929 se estima que solo en Estados Unidos se construirán y venderán 1.800,000 unidades Ford y 300,000 más en otros países del mundo.

La producción del modelo A. durante la primera semana de Diciembre fué de 6,435 unidades por día lo que significa un aumento de más de 400 unidades sobre la primera semana de Noviembre. Se estima en la actualidad esta producción sube de 7 mil máquinas diarias, para llegar próximamente a más de 10 mil.

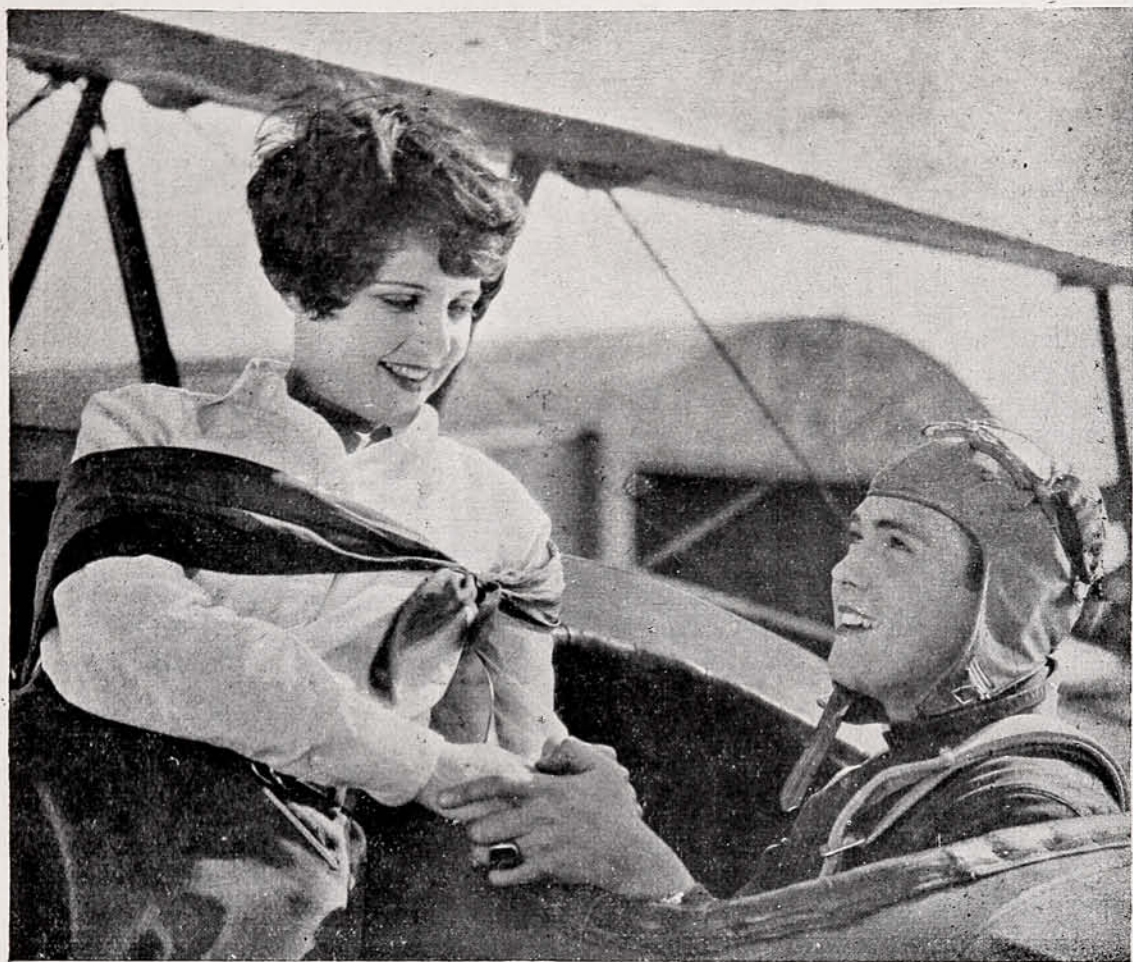
Durante el mes de Noviembre se construyeron y vendieron en los Estados

Unidos 105.891 automóviles y camiones. La planta canadiense en Walkerville, Ontario, produjo 7,591 y todas las otras sucursales y plantas extranjeras produjeron y distribuyeron 7,555, lo que hace un total general para el mes de 121,037.



Personal de la Ford Motor Co.

Sr. Bernardino Ponce de León, Jefe del Departamento de Propaganda, Sr. Federico Fanta, Jefe de Inspectores, Sr. Arturo Shriff, Superintendente y Sr. Jhon Q. Nielsen, Contador.—(Dibujos de Adduad, «La Nación»).



Sue Carol y David Rollins en «El Circo Aéreo» (Cortesía de la Fox Film Corporation)

El señor John O. Nielsen, Contador de la Compañía nos toca el punto "Servicio". No basta que nuestro agente venda un automóvil. Con esto se ha cumplido con la mitad del programa. En seguida debe mantener a ese cliente, atendiéndolo a fin de que pueda utilizar su automóvil con todo agrado y eficiencia.

"El éxito sin precedentes de Mr. Henry Ford", nos dice el señor Nielsen, "se debe a su intenso afán de "servir" a sus semejantes". Construyó un automóvil que se destinó a la multitud. Ha sido el motivo de grandes progresos en todos los países de la tierra y el sustento diario de miles y miles de personas. Al construir un automóvil al alcance de todo el mundo y capaz de rendir tanto como la má-

quina más costosa o lujosa inició el "servicio" en el automovilismo, pues esta palabra significa la cooperación que debe existir entre el fabricante y el consumidor, y el lazo de unión necesario para que una industria subsista".

"Dentro de las perfecciones de los automóviles modernos no se ha podido llegar a la máquina que no se gaste nunca. El uso, la imprudencia, la negligencia, la ignorancia son fuentes de desgaste de muchas partes de una máquina, y si por cualquier motivo no hubiera un medio de hacer seguir esa máquina trabajando o rindiendo porque no fuera posible el cambio de la parte inservible el total de la máquina sería un peso muerto para su dueño".

El Raid por el mundo de la Srta. Clarenore Stinnes

Su permanencia en Santiago.—Recepción que le ofrece el A. C. C.

Desde hacía muchos meses el cable nos estaba dando noticias del raid que realizaba a través de este continente la señorita Clarenore Stinnes acompañada del señor C. A. Soderstroem, utilizando un automóvil cerrado alemán marca Adler.

Desde Buenos Aires se lanzó hacia Chile, pasando por las pampas argentinas y trasmontando el macizo andino.

Esta prolongada gira comenzada en Mayo de 1927 ha sido la más grande que se ha realizado en el mundo y es simpático anotar que sea una mujer la autora de semejante proeza.



La Sta Stinnes en el local del Automóvil Club de Chile, rodeada de los concurrentes a la manifestación que se le ofreció.

El raid comenzó partiendo de Berlín hacia el Oriente llegando a Persia pasando por Moscú y la Siberia. De aquí continuaron a Pekín, Mukden y Corea. En



La Sta. Stinnes en el Automóvil Club de Chile. (Sentados de izquierda a derecha) señores Raúl Barahona Vice, Presidente del A. C. C., Oscar Concha, Secretario y Vasco de Larraechea (De pie) señores Oscar Greene, Jorge Cruz, Ernesto Larraín y Roberto de la Maza.

Preguntas y Respuestas sobre Automovilismo

14. ¿Por qué la chispa que se adelanta excesivamente no hace que desaparezca la tendencia que tienen los combustibles de mala calidad a arder lentamente?

14. Una chispa adelantada excesivamente no compensa la ignición lenta de los combustibles de baja calidad, porque la chispa enciende sólo la cantidad suficiente de la mezcla que arde lentamente, para producir golpes.

15. Si la chispa y las válvulas están arregladas para un funcionamiento más rápido, caminará el automóvil con tanta lentitud en "alta" como lo hacía antes de que se hiciera el cambio?

15. Si la chispa y las válvulas se han ajustado para el funcionamiento más rápido del automóvil, éste no caminará tan lentamente como lo hacía antes en "alta". Lo que se gana en funcionamiento por un lado se pierde por otro lado.

16. ¿Es propio hablar de las abrazaderas o de los pernos de los muelles cuando se refiere uno a la lubricación de las extremidades de los muelles?

16. Al hablar de la lubricación de los extremos de los muelles, es propio hacer tanto de las abrazaderas cuanto de los pernos. Las abrazaderas conectan las extremidades de los muelles con el bastidor y con los soportes. Los pernos sujetan las extremidades de los muelles en su lugar en las abrazaderas. La lubricación es indis-

pensable tanto a la abrazadera cuanto al perno.

17. ¿Cuál es el punto más frío del radiador?

17. El centro del radiador es la parte más fría, debido a la acción del ventilador.

18. ¿Debe ser igual en todos los motores de seis cilindros el orden en que hacen explosión?

18. El orden en que se verifica la explosión no tiene que ser el mismo en todos los tamaños. No sólo es posible emplear varios órdenes, sino que en realidad se usan. Lo mismo puede decirse al hablar de los motores con ocho cilindros.

19. ¿En qué consiste que el motor de dos ciclos no ha podido ganar terreno en la construcción de los automóviles modernos?

19. El motor de dos ciclos no ha podido hacer grandes progresos en la construcción de los automóviles modernos a causa de su ineficacia. No puede limpiar los cilindros con suficiente rapidez para que las mezclas resulten limpias, y al trabajar a una velocidad elevada se tapan.

20. ¿A qué se da el nombre de carrocería de "hoja de trébol"?

20. Una carrocería de "hoja de trébol" es la que sirve para tres o cuatro pasajeros, es abierta, tiene dividido el asiento delantero y la entrada a todos los asientos se verifica por las puertas del frente.

este punto se embarcaron a Japón. Atravesaron el Pacífico hacia los Estados Unidos, tocando en San Francisco y Panamá. Recorrieron las repúblicas sudamericanas internándose por el Perú hacia Bolivia y entrando a la República Argentina por Tucuman, donde llegaron a principios de Diciembre último. Desde Tucuman siguieron a Buenos Aires y desde esta metrópoli a Santiago de Chile.

La presencia de la señorita Stinnes en Santiago fué un acontecimiento automovilístico. El Automóvil Club de Chile quiso adherirse para manifestarle su admiración y al efecto le ofreció una recepción en su local social.

Ofreció la manifestación el Vice Presidente de la Institución señor Raúl Ba-

rahona en términos elocuentes manifestando el sentir del automovilismo nacional. Su breve discurso fué muy original, en términos apropiados para una dama.

Rodeada de los socios del A. C. C. conversó en perfecto castellano sobre sus impresiones en nuestro suelo, demostrándose encantada de la belleza de nuestro país y de nuestra leñendaria hospitalidad.

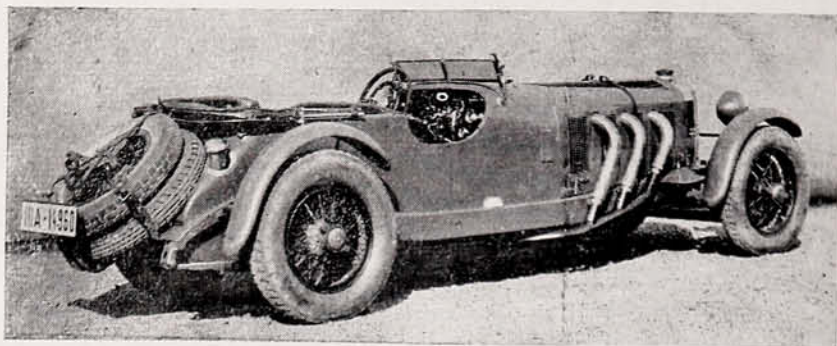
Nosotros, aprovechamos la oportunidad para obsequiarle una colección del Guía del Automovilista para que la utilizara en su gira a través del país.

En la presente semana se trasladará la señorita Stinnes acompañada del señor Soederstroem, al vecino puerto de Valparaíso, con el objeto de embarcar su automóvil y dirigirse a Panamá.

Los nuevos coches en nuestro mercado

LOS MERCEDES - BENZ

Damos como primicia a los automovilistas de Chile, los primeros detalles de la nueva gran organización alemana para la fabricación de automóviles de alta calidad, los Mercedes - Benz.



El modelo S. S. de carreras. Obsérvese la solidez.

Con este objeto hemos entrevistado a don Federico Maurer, socio de la firma Guttman Maurer y Cía. que han tomado la representación en nuestro país de los coches Mercedes - Benz.

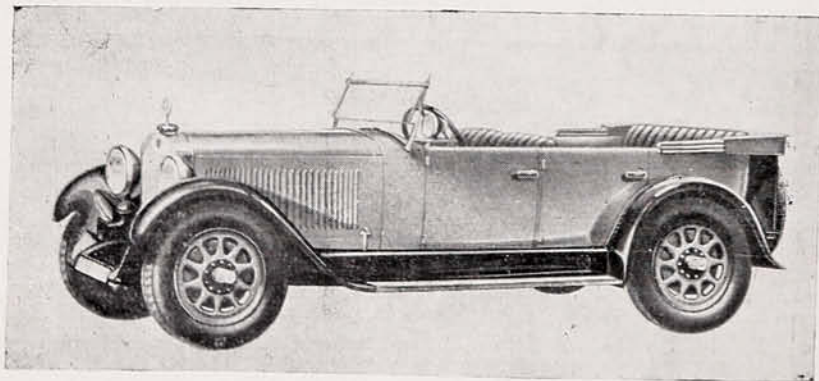
Es el señor Maurer, un antiguo y acreditado comerciante de nuestra plaza, la mayor parte de los automovilistas conocen las actividades desplegadas por su firma en la venta de los neumáticos Continental, también de fabricación alemana, que han alcanzado buena reputación en nuestro país.

Gentilmente recibidos, el señor Maurer con la fineza y bondad, en él usuales, se dispone a darnos algunos detalles.

Los Mercedes - Benz, nos dice, los fabrica, la más nueva y poderosa organización automovilista de Alemania, formada sobre la base de las Fábricas Daimler y Benz, pone a disposición de la nueva marca Mercedes - Benz, los enormes recursos de sus grandes usinas de Untertü-

ken, Mannheim, Sildelfingen Gaggenau y Marienfeld. El conocido Deutsch Bank (Banco de Alemania) respalda la organización, asegurando los grandes capitales necesarios para la empresa.

En general la fabricación que nosotros estamos orgullosos de representar, nos dice el señor Murer a una pregunta nuestra, no trata de competir con coches de otra procedencia, en efecto, las características técnicas difieren sustancialmente y sería imposible hacer una comparación, solo pueden Uds. decir que nuestros coches, representan las sumas de adelantos de la técnica automóvil en el mundo; una buena demostración de ello, son los brillantes triunfos donde nuestros coches se han presentado. Así puedo mencionarles la gran carrera de Nuerburgh, posiblemente la de mayor importancia en todo el mundo, donde nuestra marca se clasificó en los primeros lugares, después solo de un coche, fabricado también por nosotros.



Uno de los «Mercedes-Benz» llegados a Chile.

Como la falta de espacio, no nos permite dar las características técnicas de los Mercedes - Benz, dejaremos para otro número los interesantes detalles que nos suministró el señor Maurer, por ahora deseamos referirnos en grandes rasgos al plan de trabajo

por desarrollar en nuestro país.

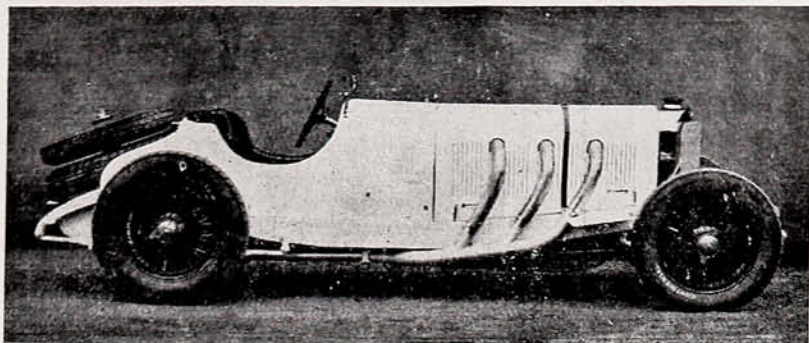
El señor Maurer nos manifiesta que trabajarán los coches por intermedio de agentes repartidos a lo largo del territorio, prestando la atención de servicio inherente a esta clase de negocios.

Piensen i n s t a l a r un local de exhibiciones y ventas en la Alameda de las Delicias, posiblemente en el local en que han exhibido los primeros modelos llegados a Chile.

—Cuántos coches han recibido hasta ahora?

—Nos contesta el señor Maurer, que dado que recién solamente comienzan a trabajar la representación, solo han recibido tres coches, que ya se vendieron, vienen otros tres, entre ellos un cerrado del tipo Neuburgh, ganador de la carrera del mismo nombre. Este coche es uno de los ocho cilindros de alto precio.

El empleo de compresores, hacen de



El «SSK» otro modelo de gran figuración en las pistas. Próximamente se traerá uno al país

los coches Mercedes - Benz, los coches más potentes y veloces.

Prometiéndole dar a nuestros lectores una información más detallada, respecto a los coches sucesores de las marcas Europeas más famosas en las pistas mundiales, como son el antiguo Mercedes, el Benz y el Daimler, cerramos esta sumaria información, en la seguridad de ser los primeros que damos al público la grata nueva de la entrada al mercado de estos coches orgullo de la renaciente poderosa industria que tantos triunfos ha dado a la técnica mundial.

UN VERIDICO CASO DE DISTRACCION

Un marino de nacionalidad británica residente en Santiago tiene un automóvil cerrado de dos puertas.

Llegaron de Europa dos colegas suyos y el marino automovilista deseando dar a conocer a sus amigos las bellezas de Santiago, los llevó a todas partes: al San Cristóbal, Santa Lucía, Parques etc. El Domingo los llevó a las carreras del Club Hípico.

Era un día de verano muy caluroso y los tres paseantes dejaron sus sombreros dentro del auto. Al bajarse se le echó llave a la portezuela y el automóvil quedó detenido en la Av. interior del C. Hípico.

Al terminar la penúltima carrera el "cicerone - automovilista" invita a sus compañeros a terminar la tarde con un paseo a Peñaflor, proyecto que fué aceptado con entusiasmo.

Van en demanda de su automóvil, pero la llave no abría la chapa apesar de los múltiples esfuerzos. Como pasaba el tiempo y era necesario partir pronto antes que

acabase la última carrera, pidieron a un chofer vecino herramientas para deserrajar la puerta. No fué esto una operación fácil pero en todo caso había que abrir la portezuela a toda costa. Lograron sacar una bisagra y a viva fuerza trataron de tener acceso dentro aunque se destruyera totalmente.

Hay que pensar cómo estaba ya esa puerta; toda torcida, pintura saltada. Estaba hecha una calamidad y había que reemplazarla por una nueva.

En esta operación estaban cuando se presenta un señor que con ademanes enérgicos los increpa diciéndoles:

¡Que tienen Uds. que meterse con mi coche y destruirlo en esta forma!

Ustedes son responsables de los perjuicios que esto me ocasiona.

Aquí vinieron a comprender la plancha. El auto del marino estaba a diez metros de distancia y era exactamente igual. Solo se diferenciaban en el número de la placa - patente.



CAMINOS

Santiago y sus alrededores

Camino Longitudinal Norte (Santiago a Chacabuco 64 kilómetros).—Se encuentra en buen estado.

Longitudinal Sur (Por la Cisterna, Los Morros y Angostura) 64 kilómetros.—Está en regular estado entre La Cisterna y Los Morros, bueno hasta Los Morros y Hospital, salvo pequeños trozos asperos. En Hospital siempre hay que tomar por el camino provisorio con las dificultades de los pasos de agua y curvas cerradas, mientras no demos término a la variante. En pocos días más se colocará una señalización provisoria en todo el Departamento de Maipo.

Camino de Santiago a Valparaíso por Cuesta de Lo Prado.—Se encuentra en buenas condiciones hasta la Cuesta de Lo Prado, entre Lo Prado y la Cuesta de Zapata (límite de la Provincia) hay partes buenas y algunos trozo regulares.

Camino de Santiago a Puente Alto, San José y El Volcán.—Se encuentra en buenas condiciones en toda su longitud.

Camino de Santiago a Melipilla y San Antonio.—En buen estado hasta Puangue, salvo pequeños trozos un poco ásperos cerca de los Cerrillos, en Maipú, se han reparado a la lijera porque pronto se iniciarán los trabajos definitivos.

De Puangue a San Antonio por La Unión o por San Juan se encuentra en partes bueno y en partes en regular estado.

Camino de Santa Rosa.—Se encuentra bueno en toda su extensión.

Camino de Calera de Tango (A Lonquén).—Este camino se encuentra en regular estado. Con la construcción del camino definitivo de Santiago a Melipilla, todo el tráfico se cargará al camino de Calera de Tango, por cuyo motivo en el presupuesto par el año próximo se le asignará algunas partidas de dinero que per-

mitirán dejarlo en buenas condiciones de vialidad.

Estado del camino longitudinal desde Santiago a Concepción

Santiago a Hospital.—Bueno.

Hospital a Angostura.—Se encuentra en malas condiciones. Curvas peligrosas.

Rancagua a Rengo.—Buen estado, está habilitado el paso en el Río Cachapoal conforme a un horario especial. Al llegar a Rengo se debe pasar con cuidado el puente del Río Claro cuya cubierta está en mal estado y desnivelada.

Rengo a Pelequén.—Buen estado.

Pelequén a San Fernando.—Tránsito expedito.

San Fernando a Estación Quinta; Estación Quinta a Curicó.—Buen estado.

Frente a Moterilla 2 Kms. malos.

Curicó a Estación Lontué.—Regular estado.

Estación Lontué a Casablanca.—Buen estado.

Casablanca a Puente Claro.—Regular estado.

Puente Claro a San Rafael.—2 Kms. en buen estado y 37 Kms. en regular estado.

San Rafael a Estero Pangui.—2 Kms. en buen estado y 4 Kms. en regular estado.

Estero Pangui a Talca.—12,5 Kms. en buen estado.

Talca a Puente Maule.—15,8 Kms. en buen estado.

Puente Maule a San Javier; Villa Alegre y Estación Putagán.—Regular (4 Kms. antes de llegar a Putagán: Malo).

Putagán a Linares.—Regular.

Linares a Río Archibueno.—En partes regular y en otras malas.

Río Archibueno a Longaví.—Regular.
Río Longaví a Perquilauquén.—Regular.

Río Perquilauquén a San Carlos.—Regular estado.

San Carlos a Río Ñuble.—Buen estado.

Puente Ñuble a Chillán.—Buen estado.

Chillán a Nebuco.—Buen estado.

Nebuco a Río Larqui.—Mal estado.

Río Larqui a Búlnes.—Regular.

Búlnes - Quillón - Florida - Concepción.—Su estado es regular. En la Sección Agua de la Gloria está transitable para autos. La Sección Búlnes - Quillón - Florida, su estado es menos que regular. No es recomendable para autos todavía.

Concepción a Talcahuano.—Transitable para autos.

(VARIANTE)

Linares a Parral.—Regular.

Parral a Cauquenes.—Regular.

Cauquenes a Quirihue.—Regular.

Quirihue a Coelemu.—Regular estado.

Coelemu - Nueva Aldea - San Rafael - Tomé.—Su estado es menos que regular. Se están efectuando reparaciones para habilitarlo para autos en el presente mes.

Tomé a Lirquén - Penco - Concepción.—Su estado es bueno, es transitable para autos en toda su extensión.

Concepción a Talcahuano.— Bueno. Transitable para autos.

Camino de Viña del Mar a Concón.—

Está transitable. Los trabajos que se efectúan obligan a ocupar parte de la faja del camino, por lo que en ciertos puntos solo hay una vía de tránsito.

El camino no podrá ser cerrado antes del 1.º de Abril según está establecido en las bases del contrato.

Lo que se ha hecho en los caminos en 1928

Durante el año que acaba de terminar se han invertido en caminos 34 millones 957,244 pesos, de los cuales corresponden \$ 23.000,000 a trabajos de conservación y \$ 11.000,000 a contratos de obras extraordinarias, celebrados durante el año, con un valor total de \$ 43.517,000, correspondiente a los siguientes caminos:

Valparaíso a Casablanca	\$ 7.500,000
Santiago a San Bernardo	6.187,000
Viña del Mar a Concón.	4.429,000
Concepción a Talcahuano.	2.500,000
Punta Arenas a Natales	1.100,000
Santiago a Melipilla. . .	8.120,000
Santiago a Polvirenes de Batuco.	330,000
Melipilla a Chocalán. .	200,000
Troncal Valparaíso - Los Andes, Sección Paso Hondo Peña Blanca .	1.300,000
Cauquenes a Chanco, 1.ª Sección.	152,000
Constitución a Chanco, 1.ª Sección.	332,000

\$ 43.517,000

La longitud de caminos contratados es de 973 kilómetros, de los cuales 668 no

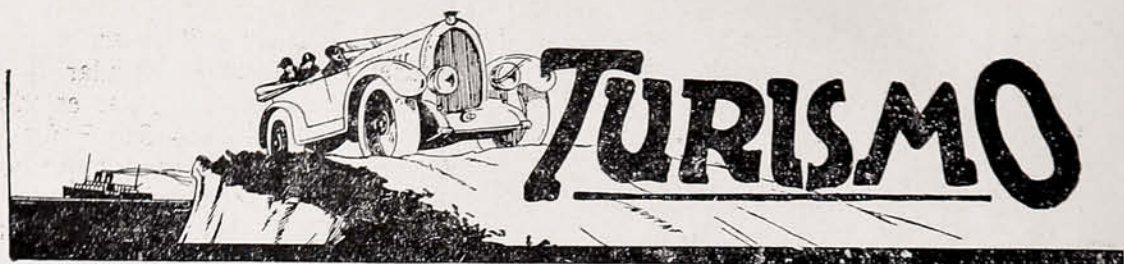
AUTO Y T. 4

comprendidos en la enumeración anterior, se hacen por pequeños contratos.

Las obras realizadas representan el mayor esfuerzo que se haya hecho hasta el presente en materia de construcción de caminos y, en cuanto a contratos, un aumento de 43 por ciento sobre el año 1927. Las inversiones de puentes alcanzan a \$ 12.436,000 y superan en 32 por ciento a las ejecutadas en 1927.

Es digno de la mayor consideración el hecho de que en los últimos 8 años la inversión en caminos se ha elevado en un medio por ciento sobre un presupuesto de \$ 500.000,000 a un 3 1/2 por ciento sobre un presupuesto de mil millones de pesos, lo que revela que las obras camineras han tenido un desarrollo inmenso, especialmente en el último año.

Esta política habrá de continuarse e incrementarse con el despacho de la ley que acaba de obtener el Ministerio del Congreso Nacional y que autoriza la contratación de un empréstito de 90.000.000 de pesos, servido con el incremento de las rentas generales de caminos, para dar un mayor desarrollo de trabajos de las vías camineras, repartiéndolo proporcionalmente entre las diversas provincias.



Relacion del viaje efectuado por el presidente del Automóvil Club de Chile al Iguazú

Debemos a la gentileza y buena voluntad del señor Marcelo Heiremans, la interesante relación del viaje que efectuó el Presidente del Automóvil Club de Chile, don Amadeo Heiremans, su distinguida esposa y su hijo don Marcelo a la frontera paraguayo-brasilera, especialmente para conocer las Cataratas del Iguazú, justamente famosas en todo el mundo.

Al través de las líneas escritas por el señor Heiremans, podemos darnos cuenta del maravilloso espectáculo. Las observaciones recogidas por el señor Heiremans, junto con las fotografías que ha tenido la amabilidad de facilitarnos, servirán sin duda de estímulo para los automovilistas para colaborar en estas columnas, destinadas a dar a conocer, tanto las bellezas naturales de nuestro propio país, como en el caso presente, una de las más grandes maravillas naturales del mundo.

Nos es altamente honroso, agradecer sinceramente a los señores Heiremans su alto espíritu de cooperación a nuestras tareas y repetimos, ojalá este constituya un ejemplo y recibamos en el futuro muchas colaboraciones de viajes automovilistas efectuados por socios del Automóvil Club de Chile o de automovilistas entusiastas:

LAS CATARATAS DE IGUAZÚ

Las cataratas del Iguazú, ignoradas del turista hace apenas algunos años se vienen convirtiendo en estos últimos tiempos en un gran centro de atracción, tanto por la belleza y grandiosidad de su paisaje como por las facilidades concedidas para su visita e inteligente propaganda que realizan algunas empresas de turismo entre ellas especialmente la Agencia Expripter. Los medios de transporte que pa-

ra llegar a ellas se emplean han sido considerablemente mejorados gracias a los nuevos servicios de vapores en el Aito Paraná en combinación con el ferrocarril Nordeste Argentino.

Situadas en el río Iguazú, en la frontera del Brasil con la Argentina a cerca de 2,000 Kms. de Buenos Aires, las cataratas son accesibles hoy día en un viaje de cinco días que se realiza en cómodos vapores y trenes y finalmente por un camino en el que se trabaja actualmente activamente a fin de dejarlo en buenas condiciones.

Para el viajero que parta desde Chile el viaje puede dividirse en tres etapas: Santiago - Buenos Aires, Buenos Aires Posadas y Posadas Iguazú.

La primera etapa es bien conocida de todos; la segunda si bien no muy interesante en cuanto a panoramas, lo es y mucho bajo el punto de vista económico: las provincias de Entre Ríos y Corrientes que se atraviesan, están en pleno desarrollo y representan una gran reserva de vitalidad y riqueza para el futuro. La tercera etapa agrega a este interés el de una reunión extraordinaria de bellezas naturales que la hacen la más interesante de las tres.

Llegados a Buenos Aires en plena efervescencia de las festividades de la última transmisión del Mando Presidencial, hubimos de temer por un momento el fracaso del programa de viaje elaborado con tanta anticipación, debido a una huelga marítima que afectaba precisamente las líneas de vapores que habíamos de emplear para llegar a nuestro destino. Felizmente en el último momento y gracias a las medidas tomadas por la Cía. Argentina de Navegación pudimos embarcarnos el 17 de Octubre a bordo del "París" y con

rumbo a Concordia. El viaje que se realiza por el río Uruguay es interesante, pudiéndose el turista de los modernos establecimientos de Fray Bentos en la ribera uruguaya así como también de la próspera ciudad de Colón en Argentina. Después de una agradable navegación de un día y una noche, llegamos a las 6 1/2 de la mañana a Concordia, ciudad a d q u e s e h a



Las Cataratas del Iguazú. (Foto. tomada por el Sr. Marcelo Heiremans)

convertido en un centro ganadero y agrícola de gran importancia. Las ferias de animales logran reunir todos los años lo más representativo de la región y las transacciones alcanzaron en la última a más de \$ 1.000.000 m/n. Su producción de mandarines y vinos crece de año en año, logrando imponerse sobre los productos importados. Es fácil observar las consecuencias de esta creciente prosperidad: la ciudad se hermosea, se construyen nuevas carreteras, se pavimentan las calles, los bancos y demás instituciones elevan importantes edificios, en fin todo hace presajiar que en un futuro muy próximo, ésta ciudad será de una gran importancia.

De Concordia a Posadas el viaje se realiza por la línea del ferrocarril Nordeste Argentino que atravieza una región muy análoga a la pampa y poco interesante debido a su misma monotonía. Después de 18 horas de viaje se llega a la capital del territorio de Misiones. Posadas ofrece el aspecto característico de las ciudades en formación, cabeza de un territorio que día a día aumenta su producción de yerba mate, esta ciudad será dentro de poco un gran centro de este producto, ya que a sus muelles deben llegar forzosamente la producción de yerba del Paraguay, de Misiones y de los grandes yerbales brasileros del Alto Paraná. El cultivo de la yerba en Argentina ha ido en gran aumento llegando la producción hoy en día a 14 millones de Kgs. más o menos. Si se compara esta cifra con el consumo de esta yerba en la Argentina (90.000.000 de Kgs.) se ve inmediatamente la enorme importancia que puede adquirir esta re-

gión. Es así como día a día se establecen nuevos yerbales que naturalmente emplean los más modernos métodos de explotación. Debido a la huelga marítima nos hemos visto obligados a permanecer dos días en Posadas que hemos aprovechado muy mal, debido al intenso mal tiempo reinante.

El día 22 de Octubre partíamos a bordo de un antiguo vapor de Posadas para Puerto Aguirre. Favorecido por un tiempo espléndido, que vino súbitamente a reemplazar las tormentas y lluvias de los días pasados, el viaje se anunciaba interesantísimo, ya que la travesía de la región del Alto de Paraná ofrece todos los encantos de una navegación por la región tropical. Riberas frondosas y llenas de vida, una variedad infinita de insectos, la calma bulliciosa de todo ese mundo oculto en la selva y que sin embargo se siente palpar, dan un atractivo desconocido para el turista de las regiones del Sur. Son muchos los "obrajes", faenas, que se han establecido a orillas del río, colonias todas que gozan de una franca prosperidad. Llegando ésta han crecido las necesidades y un pequeño caserío que se bautiza pomposamente con el nombre de Puerto anuncia al viajero que algunos kilómetros al interior se extiende un gran yerbal o alguna gran explotación de maderas.

Después de dos días y medio de lenta pero agradable navegación llegamos a Puerto Aguirre, término de nuestra perenigración fluvial; desde aquí un autobus nos conduce a través de una "picada" en la selva hasta las puertas del Hotel.

Construido en estilo noruego, el Hotel

del Iguazú ofrece amplias comodidades y una atención exquisita de parte de su propietario y administrador don Oscar Adam. Situada sobre una altura, especie de meseta, se domina desde sus corredores una gran parte del lado argentino de las caídas, al mismo tiempo que se tiene una magnífica vista sobre la ribera brasilera del Iguazú.

El río Iguazú que forma las cataratas, sufre a la altura de ellas un considerable ensanche, extendiéndose las caídas sobre una longitud de más o menos 3.000 mts. De estos 1.300 mts. constituyen casi un solo salto, cortado de vez en cuando por una roca angosta cubierta de verdura, que comienza en el salto de las dos hermanas para terminar en el gran Salto San Martín. La altura de las caídas es sumamente variable, debido a las considerables diferencias de nivel del río, pero pueden estimarse en un término medio de 60 a 65 metros.

Es lógico pensar que se ha intentado o por lo menos estudiado la manera de captar esos millones de HP. que representan estas formidables caídas; desgraciadamente los estudios hechos hasta la fecha han demostrado la imposibilidad de tal aprovechamiento debido a las grandes diferencias de niveles que presenta el río, que llegan a veces hasta 20 y más metros, lo que hace sumamente difícil, por no decir imposible la elección del terreno para la construcción de la planta en tal forma que se viera libre de un peligro de inundación. Existe además la dificultad que estando situadas las caídas justamente sobre la frontera entre Brasil y Argentina sería preciso llegar previamente a un acuerdo internacional para determinar su explotación. Sin embargo, dado el formidable progreso de la ingeniería moderna, no sería extraño que viéramos dentro de algunos años la construcción de esta planta hidroeléctrica que con su capacidad de 2.000.000 de HP. podría abastecer de energía a toda la Argentina y gran parte del Brasil. Mientras tanto regocijémonos que la mano del hombre aun ha dejado intacta esta belleza natural, tal vez única en el mundo.

La visita de las cataratas se hace bajo la conducción de un guía competente, el que por senderos abiertos a través de la

espesa selva conduce al Turista hasta los puntos de vista más interesantes para contemplar la grandiosidad e imponente majestad de esta verdadera maravilla terrestre. Debido a las grandes lluvias caídas incesantemente durante el invierno pasado las cataratas presentaban un volumen de agua inusitado a tal punto que parte de los terrenos colindantes, así como muchos islotes y aun pequeños puentes contruidos sobre los riachuelos para facilitar las visitas, se encontraban bajo agua. Es así como la visita de uno de los saltos más interesantes, La garganta del Diablo se veía dificultada por esta circunstancia, debiendo contentarnos con admirarlo de lejos. La mayor hermosura de estas caídas reside en la variedad de formas y aspectos que tienen las innumerables secciones en que se divide. Desde el salto formidable que aterriza por su enorme volumen de agua, su altura prodigiosa y el ruido ensordecedor de su carrera hasta la pequeña cascada que escondida entre los ramajes de la selva despeña suavemente sus aguas, el turista puede admirar una variedad infinita de panoramas, cada cual con su sello propio. Es así como cada salto, cada rápido o corredera tiene su nombre propio que los distingue de los demás. No podemos en esta pequeña exposición pretender transcribir en todo su colorido y belleza las impresiones recogidas a orillas del Iguazú, sería para ello necesario la pluma de un maestro y la imaginación de un poeta. Nos concretamos pues a referirnos a las fotografías que se insertan en este trabajo que esperamos logren dar una idea aproximada de lo que es el Iguazú como espectáculo único en el mundo, como manifestación de las fuerzas de la naturaleza en toda su majestuosidad y en toda su salvaje energía.

El itinerario consulta dos días de estadía en el Hotel del Iguazú, tiempo suficiente para una visita detenida e impuesta para muchos por el único inconveniente de éste viaje, los bariguis, especie de mosquito tan tenaz y molesto que su fama se extiende muy lejos con grave detrimento de la afluencia de público. Sin embargo en el gran album del Hotel son muchos los que al anotar sus impresiones han confesado su sentimiento de abandonar tan pronto este sitio encantador.

El regreso se efectúa por el mismo camino hasta Posadas, pero es mucho más breve (unas 30 horas) debido a la fuerte corriente del río que algunos puntos llega a 10 Km. por hora.

De Posadas seguimos a Corrientes en un magnífico vapor de la Cía. Argentina de Navegación, habiendo navegado así 720 Km. sobre el Alto Paraná. El trayecto de Posadas a Corrientes presenta ya menos interés debido a la misma situación de progreso de la región que se atraviesa. El río se ha transformado ya en una moderna arteria de navegación, perfectamente balizado y en cada puerto se encuentra esplendidos muelles flotantes instalados por el M. O. P.

Muy de madrugada llegamos a Corrientes, teniendo oportunidad así de visitar la ciudad durante todo el día. Capital de provincia, ésta ciudad no presenta sin embargo la animación de las otras que hemos visitado. Buenos edificios, hoteles confortables y calles nuevas que se abren atestiguan sin embargo que también aquí se elabora por el progreso.

Son las 6 1/2 de la mañana cuando nos embarcamos el 1.º de Noviembre a bordo del Guaraní para realizar la última etapa de nuestro viaje. La navegación por el Paraná no ofrece grandes atractivos, sobre todo en esta ocasión en que gran



Otro aspecto de la Catarata del Iguazú. (Fot. Sr. Marcelo Heiremans)

parte de las riberas están inundadas con las creces del río. Paraná marca el punto desde donde un gran movimiento de vapores, lanchones, remolcadores hace cambiar completamente el aspecto del río para llegar finalmente al gran puerto de Rosario que con sus grandes malecones que se extienden por kilómetros a orillas del río, repletos de vapores, es muestra palpable de la enorme importancia que está adquiriendo esta región. Una noche de navegación más y a la mañana siguiente nos encontramos navegando lentamente en medio del gran estuario del Río de la Plata. Pronto se perfila en el horizonte Buenos Aires con sus enormes edificios que parecen desde lejos sumidos en el agua y tras algunas horas de maniobras para evitar los bajos fondos, son las diez de la mañana cuando entramos a la Darsena Sur, dando así por terminada esta gira de 3.500 Kms. por los ríos Paraná y Uruguay.

OBSERVACIONES DE UN TURISTA

Hace pocos días tuvimos ocasión de conversar con un distinguido caballero norteamericano, quien venía de paso por Santiago para continuar a Buenos Aires.

Aprovechamos la tarde para efectuar un paseo hasta Apoquindo. El regreso lo hicimos por Providencia.

Nuestro acompañante nos hizo una curiosa observación al pasar por las proximidades de la Avenida Manuel Montt.

“Manejar por aquí es muy expuesto para todos los vehículos. Tal vez sea uno de los tráficos más complicados que yo conozca en el mundo”.

En efecto, las líneas de tranvías en sus dos sentidos, colocadas a un costado de la carretera hace difícil el manejo especialmente de subida y de noche.

FACILIDADES AL TURISTA EXTRANJERO

Como medio de fomentar el turismo en nuestro país, y a insinuación del Ministerio de Fomento, se ha acordado otorgar, excepcionalmente, facilidades a los turistas que vengan de Argentina, Uruguay y Perú.

Estas facilidades serán las siguientes:

a) No se exigirá a los turistas presentación de pasaportes.

b) Los turistas vendrán premunidos de su carnet de identidad o certificado policial que lo reemplace y certificado de buena conducta expedido por la autoridad policial de su residencia.

c) Las empresas de transporte que contraten viajes de turismo deberán comunicar a la Prefectura de Carabineros del puerto de desembarco de aquellos a la

Prefectura de Los Andes una nómina de aquellos.

d) Dichas Prefecturas visarán los respectivos certificados de antecedentes de los turistas, colocando a las visaciones un número de orden correlativo y anotando éste en la nómina a que se refiere la letra anterior y que debe quedar archivada en dicha Prefectura.

e) Los certificados, con la visación indicada de la Prefectura del lugar de arribo, serán documentos suficientes para la permanencia transitoria del portador en el país con un plazo máximo de 3 meses.

f) Transcurrido el término de tres meses, las Prefecturas de Carabineros podrán exigir a los turistas su inscripción en el registro de extranjeros, con arreglo a la Ley de Residencia.

A LA ARGENTINA EN AUTOMOVIL

En efectivo es preciso depositar \$ 375.55 moneda nacional. — De esta suma se paga por servicios \$ 11.93

Con motivo de la intensificación del tránsito de pasajeros en automóvil entre Chile y la República Argentina y con el propósito de evitar las dificultades que suelen a veces producirse en la frontera debido al desconocimiento por parte de los viajeros de los trámites aduaneros, damos a conocer los requisitos que deben llenar los viajeros procedentes del país.

Los datos que reproducimos han sido enviados por la Administración de la Aduana de Mendoza a nuestro Consulado en aquella localidad y han sido considerados a base de un automóvil cuyo valor sea de \$ 500, oro argentino.

Los gastos que deben hacerse en el resguardo fronterizo de "Las Cuevas" ascienden a la suma de \$ 375.55 moneda nacional argentina o \$ 165 oro.

Por importación al 25 % debe pagarse \$ 125 oro o \$ 284.08 papel; además hay que pagar un adicional del 5 % que es igual a \$ 35 oro o \$ 79.54 papel; el eslingaje que sube a \$ 3.75 oro, o \$ 8.52 papel y lo correspondiente a estadística al 3 % o sea \$ 1.50 oro o \$ 3.41 papel.

El total que hemos expresado hay que pagarlo en dinero efectivo de los cuales se devolverá la suma de \$ 363.62 que corresponde a los derechos cuando el pasajero retorne al país de origen; los \$ 11.93 del saldo quedan por los servicios.

Los permisos de retorno se extienden por 180 días y vencido este plazo los fondos depositados, o sea, \$ 363.62 moneda nacional, ingresan a rentas generales.

FOMENTO DEL TURISMO

La primera nación que tomó medidas a favor de los turistas o viajeros fueron según mis noticias, los árabes a fines del siglo VII.

En aquel país y en ese tiempo la iglesia y el Estado marchaban unidos, sobre todo en materias de alta política y los sucesores de Mahoma dándose cabal cuenta

de los beneficios que podían dejar en Arabia una cantidad de gente que viniese allí a gastar su dinero, tomaron dos medidas, una espiritual para atraer a los viajeros y una temporal para protegerlos en su largo viaje.

Ambas resultaron de una eficacia tal que aún hoy continúa su efecto.



La Sta. Stinnes en el Lago Baikal en el interior de la Siberia

La primera fué ofrecer nada menos que las delicias del paraíso a todos los creyentes que visitasen los santos lugares de Me-ka y Medina.

¿Quién iba a afrontar los peligros del desierto para llegar a esos desamparos sin esperanzas de eterna recompensa?

La segunda fué conminar con pena de muerte a quien quiera que osara asaltar, robar o apresar a los peregrinos que se dirigían a esos santuarios.

No pocas expediciones primitivas tuvieron que hacer los árabes para castigar a los nómades infieles que molestaban a sus viajeros; pero el resultado fué que aprendieron a conocer y recorrer las diferentes rutas y recorrer de entonces y pocos siglos más tarde estaban cómodamente instalados en las mejores tierras de Andalucía y dominaban, además de la costa sur y oriente del Mediterráneo, partes importantes del Asia y la Europa hasta el Danubio.

Chile tiene mucho que esperar de los turistas; pero estos no se atraen con avisos ni con "Tanglefoot" como las moscas. Se atraen dando facilidades a los que quieren venir y tratando bien a los que llegan.

Así lo ha comprendido el Gobierno y ha dictado un decreto dando facilidades a los ciudadanos de los países vecinos que quieran visitarnos eximiéndoles de los en-gerrosos trámites del pasaporte.

Es esta una medida eficaz que no tardará en dar sus frutos. Lleguen mis felicitaciones a sus autores, y para que no disminuya su efecto, es preciso que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado abandone su criterio de avaricia, en lo que respecta a economizar su equipo, especialmente en coches dormitorios.

¿Qué efecto produciría a los argentinos, a quienes nunca se les ha negado una cama en su país, cuando aquí tengan que esperar turno de diez o más días para conseguir sitio en los coches dormitorios que van a Valdivia?

Las empresas de ferrocarriles en Argentina tienen un reglamento de tráfico que cumplir y lo cumplen, y así cuando los coches dormitorios están llenos, agregan los que sean necesarios para satisfacer el pedido de los viajeros.

Jamás he oído qué se niegue una cama pedida la víspera o la mañana del viaje y varias veces he visto agregar en Mendoza un vagón que partió vacío para atender los pasajeros que suben en el camino.

Es un ejemplo que debe seguirse como también el de los coches comedores, si es que quiere que los turistas vuelvan y que cuenten a sus amigos lo agradable y cómodo que se viaja en Chile; pues esta propaganda vale más que todos los anuncios y carteles.

Arturo Irarrázabal.



LA GENEROSIDAD DE GUGGENHEIM

500.000 dólares para la aviación civil chilena

Daniel Guggenheim el multimillonario yanki desde hace tiempo ha destinado parte de su cuantiosa fortuna para fomentar la aviación civil y conseguir la seguridad absoluta en el aire.

Cuenta Guggenheim con una escuela de aeronáutica experimental mantenida con sus fondos particulares. Esta escuela ha servido de base para la formación de destacados pilotos yankis.

Por intermedio de su representante en Chile ha comunicado al Gobierno que está dispuesto a donar al Gobierno de Chile para el fomento de la aviación civil la suma de quinientos mil dólares.

El Gobierno ha agradecido la generosidad del filántropo y ha cableografiado al

Embajador de Chile en Washington para que se estudie la mejor inversión de esa suma. Se sabe ya que se adquirirá un laboratorio aeronáutico, la instalación de un tunel de viento, una maestranza moderna, diversos aparatos científicos y una partida de aviones.

Jamás, la aviación civil, había estado en mejores condiciones para organizarse en definitiva.

Cada chileno debe agradecer tal noble acto de magnanimidad, cuyo propósito no persigue lucro sino el dominio absoluto del aire.

Auto y Turismo hace llegar por estas columnas al señor Guggenheim, sus agradecimientos.

LA AVIACION CIVIL SE DESARROLLARA

mediante la iniciativa del Club Aéreo de Chile

Como informamos en nuestra edición anterior ha quedado constituido el Club Aéreo de Chile, que está llamado a hacer surgir la aviación civil entre nosotros.

El Directorio de la Institución es el siguiente:

Presidente Honorario, Exmo. señor Carlos Ibáñez del Campo.

Presidente Efectivo, señor Arturo Merino Benítez.

Vice-Presidente, señor Salvador Sanfuentes.

Secretario, señor Roberto Costabal.

Pro-Secretario, señor Emilio Larraín.

Tesorero, Ramón Vergara.

Pro-Tesorero, señor Rafael Saenz.

Directores: señores Diego Aracena; Emilio Etchegaray y Federico Helfmann.

Han ingresado al Club más de cien socios, alguno de los cuales cuentan ya con maquinarias propias, marcas Avro, Curtiss y Moth.

La finalidad del Club es formar pilotos civiles, la divulgación de la aviación y el entrenamiento de los reservistas.

Proyecta el Club iniciar en 1929 cursos especiales para civiles, cursos que tendrán buen éxito debido al entusiasmo que existe en nuestra juventud por la aeronáutica.

Deseamos al "Club Aéreo de Chile" una próspera vida y no dudamos que debido a su esfuerzo ha de desarrollar brillantemente las actividades aeronáuticas en el país.

LA ACTIVIDAD DEL AUTOGIRO LA CIERVA

Según saben nuestros lectores después de los ensayos del autogiro La-Cierva hace tres años en Inglaterra y Francia se constituyó en el primero de dichos países una sociedad, The Cierva Autogiro Co. Ltd., que ha constituido varios aparatos, por cuenta algunos del Gobierno Inglés, y otros para su propaganda y venta.

En la última manifestación deportiva inglesa de la Copa del Rey y que consistió en una vuelta por etapas sobre gran parte de Inglaterra, no tuvo suerte el autogiro inscrito. Con objeto de contrarrestar ese mal efecto y demostrar que la retirada se debió a circunstancias fortuitas, un autogiro realizó un viaje sobre Inglaterra, aterrizando en poblaciones importantes. Tuvo gran éxito, y los periódicos ingleses se han ocupado de él con simpatía.

Posteriormente, el día 18 de Septiembre, el señor La Cierva efectuó personal-



El inventor estrecha las manos de los periodistas que vienen a felicitarlo.

mente sobre su aparato la travesía del Canal de la Mancha, según hace tiempo había prometido realizar.

Piloteando un autogiro con motor Lynx de 180 HP., partió a las diez de la mañana del aerodromo londinense, de Croydon, y aterrizó en Saint Inglevert, cerca de Boulogne una hora más tarde. Después salió para Le Bourget, París, siguiendo la dirección de Abbeville. Su vuelo fué escoltado por un aparato Goliath de los que hacen el servicio de pasajeros entre Londres y París y desde este segundo aparato se obtuvieron del autogiro interesan-

tísimas películas. El paso del Canal, propiamente dicho, duró 15 minutos. Acompañaba al señor La Cierva el periodista técnico francés Mr. Henri Rouché.

Aunque ya había sido admirado el autogiro en Francia hace tres años, ahora ha tenido un gran éxito de prensa y el Ministro de la



La Cierva en el volante de su autogiro



La intrépida raidista en plena Siberia, a orillas del Lago Baikal

Guerra, Mr. Painlevé le ha ido a contemplar e nsus demostraciones.

Existen ciertas opiniones en el público acerca del autogiro, todas ellas envueltas en inexactitudes.

Aprovecharemos, por lo tanto, la oportunidad para rectificarlas y aclarar algo las ideas.

Algunos han dicho que es un helicóptero. No hay tal cosa; el autogiro se funda en una concepción distinta.

Consiste en un fuselaje, o cuerpo, de avión normal, sobre el cual, en vez de las alas fijadas hay un pivote vertical donde puede girar locamente una gran hélice de cuatro palas. A un lado y otro del fuselaje hay unos pequeños planos sustentadores, que en realidad no tienen misión tal, y sólo la de estabilizar el aparato.

Delante del fuselaje está colocado como en los aviones corrientes, el motor con su hélice ordinaria de tracción.

Cuando ésta pone en marcha el apar-

to sobre el terreno, hace girar a la hélice o molinete horizontal de cuatro palas, y cuando éste llega a dar unas 80 vueltas por minuto resulta ya sustentador y entonces el autogiro puede despejar el suelo. Tal sucede a los cien metros de recorrido sobre el suelo; en esto no gana a muchos aeroplanos.

En cambio en el aire ya, el autogiro navega de modo agradable, sin cabeceos ni balanceos. Lo más característico es el aterrizaje, que se hace verticalmente, o casi, casi, si es preciso, en caso de avería del motor, gracias al frenado del molinete. Ordinariamente el descenso se hace de modo mixto, es decir desciende en paracaídas hasta cerca de cinco metros del suelo, y, entonces, al poner en marcha de nuevo al motor, éste hace que el aparato se encabrite un poco y así se apoya la cola primeramente en tierra, con lo cual se consigue enseguida la inmovilización.

"EL PROBLEMA FUNDAMENTAL DE LA CIVILIZACION CONTEMPORANEA SE REDUCE A ESTO: SUPRIMIR DISTANCIAS Y MULTIPLICAR EL VALOR DE LOS MINUTOS"

EL HOMBRE MAS VELOZ DEL MUNDO Y LA COPA SCHNEIDER

El Comandante De Bernardi ha batido su "record" de 477.876 metros por hora—record que parecía insuperable—llegando a volar a la velocidad media de Kmts. 512.776 por hora y alcanzando en algunos momentos la fantástica velocidad de 561 kilómetros.

¿Es quizás el problema actual el construir aparatos cuya velocidad produzca escalofrío a los profanos y pruebe la pericia de los pilotos excepcionales dispuestos a jugarse la vida? ¡Nada de eso! Se trata, por el contrario, de construir aeroplanos que teniendo todos los adelantos técnicos y las más salientes cualidades, representen el esfuerzo máximo de lo que es posible hacer en el campo constructivo tanto en lo que se refiere al motor, cuanto a la estructura y los accesorios; aunando estas cualidades ligereza y solidez para hacer posible el obtener el más completo éxito sin comprometer la seguridad de los aviadores los que, por razón de la altísima velocidad, deben pilotear con gran precisión y sangre fría. Pocos son los que saben que coeficiente de seguridad de estos aparatos es muy superior al que exige, de acuerdo con las normas técnicas a los aeroplanos comunes, y pocos pueden darse cuenta de lo que este hecho significa, constructivamente hablando.

El señor Schneider, que no solo era un Mecenaz sino un verdadero apasionado por la Aviación y un inteligente amateur, al instituir en 1913 el Concurso para su Copa, hizo una reglamentación que no solo impone como condición única el máximo de velocidad absoluta, en un recorrido cerrado o abierto, sino que hace preceder la prueba de velocidad por otras dos de las más grande importancia técnica: la prueba de navegabilidad y la de amerizaje.

Consisten estas pruebas en dos recorridos, de 5 millas marinas el uno y de 10 el otro flotando sobre el mar a una velocidad mínima de 12 millas marinas por hora, elevándose dos veces e interrumpiendo el vuelo con amerizajes y recorridos de media milla sobre el mar; la llegada a la meta deberá hacerse flotando sobre el mar como a la salida.

Después de esta prueba, el aparato tiene que permanecer en el mar y amarrado a una boya durante seis horas. En esta forma el hidroavión que entra al concurso de la Copa Schneider no puede ser construido con la mira única de alcanzar grandes velocidades y sin considerar la solidez y posición de los flotadores que le den estabilidad para su uso normal en el océano, sino que todos estos factores tienen que considerarse y la construcción debe de hacerse en tal forma que le permita soportar con éxito las muy duras pruebas eliminatorias y llegar al concurso final.

A pesar de que la Copa Schneider no es un concurso de velocidad, el esfuerzo de los constructores tiende siempre el aumento de ésta y el público se siente atraído por los fantásticos progresos obtenidos en las pruebas sucesivas que se han verificado para obtener este ambicionado premio.

Para obtener mayor velocidad en un aparato mecánico es necesario hacer cuidadosísimos estudios y perfeccionamientos en cada una de sus piezas. Podremos formarnos una idea de los resultados verdaderamente maravillosos obtenidos por el Comandante De Bernardi, si reflexionamos que el hidroavión está obligado a ir provisto de flotadores muy pesados y que presentan una enorme resistencia en un vuelo. El Comandante De Bernardi perfeccionó su aparato disminuyendo cuarenta centímetros de envergadura en cada una de las alas, reduciendo al mínimo de flotadores y descarnando la hélice hasta donde fué posible con objeto de conseguir el mayor número de vueltas.

Dado que, con el mismo material, a mayor solidez se disminuye la ligereza y puesto que la velocidad depende de la forma y de la relación que existe entre la fuerza tractora del motor y el peso por arrastrar, se concluye que la mayor solidez se resuelve en disminución de velocidad. Saber, por consiguiente, conciliar la seguridad con la velocidad, es resolver un problema no solo difícil sino verdadera y prácticamente útil, pues lleva a los cons-

tractores al empleo de materiales y sistemas de construcción siempre mejores.

Hemos dicho que de la forma de las alas, del fuselaje, de los flotadores y en general de todas las partes expuestas, depende la posibilidad de poder alcanzar determinada velocidad con determinada potencia motriz y peso. Esto salta a la vista, pues nadie ignora el efecto de freno que produce el aire sobre un cuerpo en movimiento, efecto conocido por "resistencia del aire"; pero es muy difícil darse cuenta de las proporciones que esta resistencia toma cuando se trata de velocidad como las que se alcanzan en este concurso. La resistencia del aire aumenta su razón del cubo de la velocidad, y su viscosidad lo hace odherirse fuertemente a las partes no pulidas del sólido en movimiento. Todo lo que no se perfila cuidadosamente según la forma de mejor penetración en los fluidos, opone una resistencia proporcional a su grueso. Por ejemplo, la apertura del fuselaje y el parabrisa del piloto representan una resistencia tal, que si se pudiera suprimirlos se ganaría del 3 al 4 por ciento de velocidad absoluta. Por esta razón con un fuselaje cuidadosamente hecho a carena se obtiene el mismo resultado que si se disminuyera la sección transversal de la masa.

Poniendo los radiadores de agua en el

ala y dejando asomar, paralelamente a la dirección del motor, solo las palancas de ondulación de los tubos del radiador, se ha logrado obtener, en comparación con los aparatos de radiador frontal, un aumento de velocidad de aproximadamente 30 kilómetros por hora.

La resistencia opuesta por los flotadores y por la estructura que los une al fuselaje, es otro factor importante. Teniendo esto en cuenta, los ingleses han reducido la estructura horizontal, entre los dos flotadores, a una sencilla pareja de perfilados, es decir, a dos láminas de acero trifilado, mientras que en los aparatos italianos se usan dos tubos de sección más sólida pero que presenta mucho mayor resistencia al aire.

No es el caso de hacer una exposición más detallada de las normas de construcción de los hidroaviones de carrera, pues solo hemos querido demostrar que un concurso como éste no es una demostración, peligrosa e inútil, de velocidad y de audacia, sino que es, sin duda alguna, el concurso más fecundo en resultados técnicos positivos con que cuenta la aviación mundial, y del que siempre han surgido resolución de problemas y soluciones técnicas que nos han acercado eficazmente al establecimiento de la aviación como medio de transporte.

CONCLUSIONES A QUE LLEGA EL DR. ECKENER

Es en todo el mundo conocida la travesía de ida y regreso de Europa a los Estados Unidos, realizada por el Dr. Eckener piloteando el Conde Zeppelin.

Las condiciones en que se hizo la travesía ya la hemos relatado y ahora publicamos la opinión del propio doctor sobre las condiciones que deben tener las areronaes para efectuar viajes de esta naturaleza.

El Doctor dice:

"Reflexionando tranquilamente en las peripecias de este viaje, he adquirido la certeza absoluta de que el Graf Zeppelin no es bastante rápido. Se precisaría que pudiese alcanzar 20 kilómetros más por hora para estar a la altura de todas las situaciones.

Por otra parte, si la nave se ha comportado bien, no es menos cierto que debe ser consolidada y reforzada. Mi con-

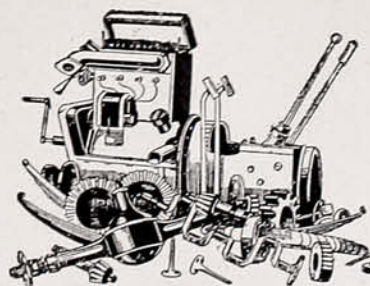
clusión, pues, es que tal como se presenta hoy día, el Graf Zeppelin no puede servir para un tráfico regular de pasajeros entre Europa y América.

Mi conciencia me dicta el llamar las cosas por su nombre, porque soy yo quien tiene la responsabilidad.

El entelado debe ser más resistente, sobre todo en el timón y en los planos de estabilización.

Esto no es todo aún. Hace falta que la armadura misma del dirigible sea construida con más solidez, sin lo cual seremos siempre el juguete de las tempestades y correremos el riesgo de ser las víctimas de una rotura del material.

Si queremos establecer un servicio regular entre Europa y América necesitaremos construir dirigibles más rápidos y más resistentes".



TÉCNICA

Cómo prueba la Ford Motor Company los radiadores de automóviles

En la fábrica de la Ford Motor Company en Highland Park, Detroit, existe una máquina que trata, con toda la eficiencia infernal de un instrumento de destrucción, de inutilizar, en el menor tiempo posible, el radiador de un automóvil Ford.

Diez horas es el tiempo asignado a esta máquina, conocida con el nombre de "Agitadora", para hacer todo lo posible por destruir un radiador Ford lleno de agua. Al terminarse este período de tiempo, el radiador, con el cual se ha abusado considerablemente, se quita de la máquina para ser cuidadosamente examinado por expertos en la materia con el fin de ver si existe algún vestigio de daño. Entonces se coloca en la máquina otro radiador completamente nuevo, también lleno de agua, y se somete a la misma prueba por el mismo espacio de tiempo.

Esta "Agitadora" forma parte de un equipo para probar los radiadores que se construyen para el nuevo Ford. Cuando se ve esta máquina trepidar y oscilar, y la forma violenta en que sacude el radiador, se concibe inmediatamente que ningún chauffeur podría manejar un automóvil por una carretera a una velocidad que hiciese dar al carro tales sacudidas y mantenerse en su asiento asido al timón. En diez horas esta máquina da más sacudidas a un radiador que las que podría recibir éste en todo el tiempo que se utiliza un radiador en el promedio de los Ford.

La gran mayoría de los radiadores que son probados en la "Agitadora" en cuestión salen de tan rigurosa prueba sin la más leve señal de deterioro. Son muy raros en verdad los que aparecen con la más pequeña filtración. Esto se debe a que todas las piezas del radiador que están en contacto con el agua son de bronce, metal éste que no se oxida y que es inmune a los efectos de la corrosión. La solidez extraordinaria de este radiador se debe a que las piezas que integran el mismo se y forjan entre sí. Este procedimiento hace imposible al mismo tiempo que los saltos del carro mientras está en marcha puedan desunir dichas piezas.

A continuación se anotan algunas de características que hacen que el radiador del nuevo Ford constituya una unidad sumamente eficiente en el sistema de enfriamiento. Los tanques superior e inferior son grandes. Las aperturas por las cuales el agua fluye de los tanques a los tubos del radiador son en forma de campana, lo que permite que el agua fluya y circule con mayor rapidez. Debido a que los tubos son de cobre y las aletas de latón, el calor se disipa con extraordinaria prontitud, y como es natural, se obtiene un enfriamiento mucho más rápido.

En síntesis, este radiador se confecta, en todos los detalles, en armonía con la gran potencia, velocidad y duración del nuevo Ford modelo A.

A NUESTROS LECTORES

Ponemos en conocimiento de nuestros lectores que hemos resuelto suprimir nuestra edición de Febrero próximo. En compensación, lanzaremos en Marzo un número extraordinario con un magnífico material de lectura.

LA DIRECCION.

ACABA DE APARECER
LA IMPORTANTISIMA OBRA, ÚNICA EN CHILE

Gran Enciclopedia Práctica de Mecánica



LA TECNICA Y LA PRACTICA MODERNA
AL ALCANCE DE TODOS

PLAN GENERAL.—SUS GRANDES DIVISIONES.—

TOMO I.—*Introducción.*—Conocimientos generales de Ciencias exactas y fisicoquímicas y de dibujo.—Principios y conocimientos de Mecánica racional y de Mecánica aplicada.—Hidráulica y Neumática.—Calor.

Elementos de las máquinas.—Materias empleadas: Hierro, fundición, acero.—Otros metales.—Madera, cuero, caucho.—Elementos de máquinas. Elementos de unión.—Arboles, Gorriones.—Manguitos.—Apoyos, Soportes. Cojinetes.—Trasmisiones por correas.—Id. por cables.—Id. por cadenas.—Id. por engranajes y por rueda de fricción.—Trasmisión del movimiento para la elevación de cargas.—Transformación del movimiento rectilíneo alternativo en movimiento de rotación continuo.—Tuberías.—Obturadores.—Aparatos engrasadores.—Trabajo en el taller.—Fundición.—Forja.—Calderería.—Ajuste.

TOMO II.—*Los motores modernos.*—Motores modernos. Motores de viento. Motores hidráulicos.—Energía hidráulica, su utilización.—Ruedas hidráulicas.—Turbinas hidráulicas, reguladores.—Motores térmicos.—Motor de vapor.—Calderas.—Máquinas de vapor.—Turbinas de vapor.—Motores de gas.—Motores de aire caliente.—Motores de explosión.—Ensayos de los motores.—Aplicaciones. Instalaciones hidráulicas. Id. neumáticas.—Calefacción y ventilación.—Instalaciones frigoríficas.—Aplicación de los aparatos en la fábrica.—Aparatos modernos de elevación y sostenimiento mecánico; Id. de elevación simples.—Id. de elevación compuestos.—Ascensores, Montacargas. Escaleras mecánicas.—TOMO III.—*Aplicaciones de la mecánica*—Locomoción. Locomotoras y vagones.—Automóviles. Navegación marítima y aérea.—Aplicaciones a la agricultura; Máquinas agrícolas.—Industria azucarera.—Fermentación, Destilación, Cervecería.—Lechería y fabricación de la manteca.—Molinería, etc.—Aplicaciones a varias industrias, etc.—Índice alfabético.

publicado bajo la dirección de
M. HENRY DESARCES,

Ingeniero de Artes y Manufactura, ex-profesor de la Asociación Filotécnica de Paris, con la colaboración de los señores Charron, E. Ingeniero de Artes y Manufacturas.—Courturier, G.; Ingeniero agrónomo.—Danty-Lafrance L.; Ingeniero de Artes y Manufacturas.—Desarces, Robert; Ingeniero mecánico.—Donadey, H.; Ingeniero de Artes y Manufacturas.—Dozou, A.; Ingeniero de Artes y Manufacturas.—Fischesser, M.; Ingeniero de Artes y Manufacturas.—Jouassain, R.; Ingeniero de Artes y Manufacturas.—Lefay, A.; Ingeniero de Artes y Manufacturas.—Pironneau, E., Ingeniero de Artes y Manufacturas.

Vertida al español y aumentada por el Ingeniero industrial
MIGUEL USEROS GAROÍA,

Profesor auxiliar de la Escuela de Ingenieros industriales de Barcelona.

CUPON PARA EL FOLLETO GRATIS

Sírvase mandar gratis el folleto explicativo de la Gran Enciclopedia Práctica de Mecánica

Nombre

Profesión

Pueblo

Domicilio Prov.

Sírvase cortar este cupón y mandarlo a

THE UNIVERSITY SOCIETY INC.

Alameda 1334

SANTIAGO—Teléfono Auto 3255

Casilla 3157

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores



El automóvil Adler de la Sta. Stinnes es arrastrado por yuntas de bueyes al atravesar las sierras del Perú.

CAMINOS Y TURISMO

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ORGANO DE LA

Asociación de Automovilistas
de Valparaíso



DIRECCIÓN Y REDACCIÓN:

Serrano 173 • Teléfono 4496
Casilla 2090 • Valparaíso

SUSCRIPCIONES:

Suscripción anual..... \$ 20 m/l
Extranjero, Suscripción anual..... 4 dólares

Dos consejos para estacionarse

Cuando hay que estacionarse en hileras paralelas, el arranque es de singular importancia. Si el automovilista se detiene con toda propiedad al lado del otro automóvil y adelante del espacio desocupado, su movimiento se le facilitará infinitamente más que si se procediera de otro modo. Si tiene presente el hacer alto de manera que el estribo no quede a más de un pie de distancia del estribo del otro automóvil, el resto de la operación es bastante sencilla.

El mover alternativamente el automóvil para adelante y para atrás con el propósito de salirse de un lugar de estacionamiento paralelo resulta menos molesto si las ruedas están desviadas hacia un lado mientras se mueve el automóvil.

El agua y los toldos

Cuando sale el sol tan hermoso como un disco de oro después de un fuerte aguacero, los automovilistas nos vemos tentados con frecuencia, si nuestro auto es abierto, a bajar el toldo y a disfrutar de la atmósfera refrescada. En tales casos, hay que tener presente este consejo, que puede dar resultados excelentes: Nunca debe bajarse el toldo mientras esté húmedo, porque lo más probable es entaonces que se pudra, que se parta o se oxide, y cualquiera de estos defectos basta por sí sólo para echar a perder el aspecto del toldo. Aun cuando por el momento ello resulte menos agradable, es más ventajoso esperar hasta que se seque.

SUSCRÍBASE A LA REVISTA

"CHILE"

La publicación que se edita en Nueva York y que está destinada a dar a conocer a nuestro país en Estados Unidos.

Suscripción anual: Dos dollars.

Solicite tarifa de avisos a

The Chile Publishing Co.

280 Broadway—New York City,
N. Y. EE. UU.

SI UD. TIENE UN

Auburn	Durant	Nash
Buick	Erskine	Oakland
Cadillac	Essex	Oldsmobile
Chandler	Ford	Packard
Chevrolet	Fiat	Pontiac
Chrysler	Graham-Paige	Rugby
Citröen	Hudson	Renault
De Soto	Itala	Studebaker
Dodge	Lincoln	Willys-Knight
		Whippet

debe tener también «**EL LIBRO AZUL**» la guía caminera más completa que se ha editado en el país.

Envíenos el cupón adjunto con un giro postal o letra por \$ 20 y le remitiremos la obra, compuesta de dos tomos. Devolveremos su dinero si la obra no es de su agrado.

EMPRESA AUTO Y TURISMO

CASILLA 3319.—SANTIAGO

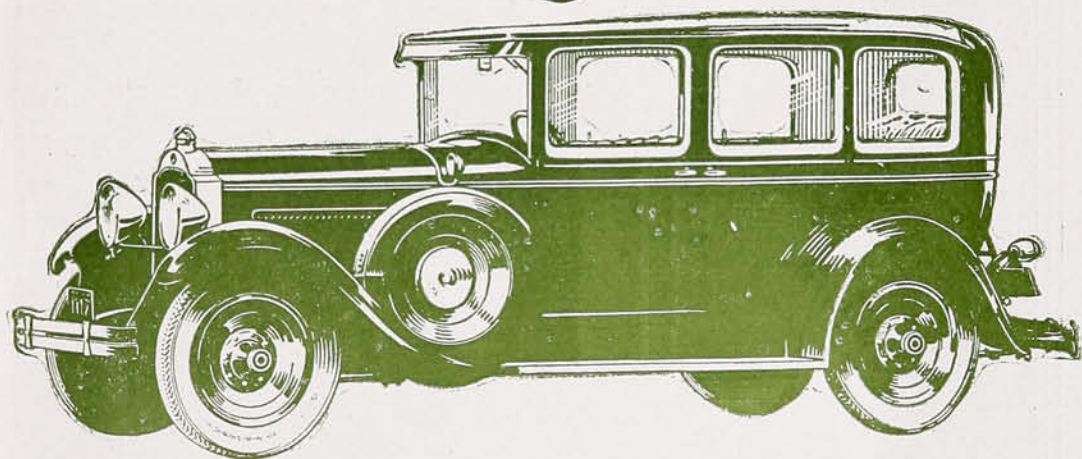
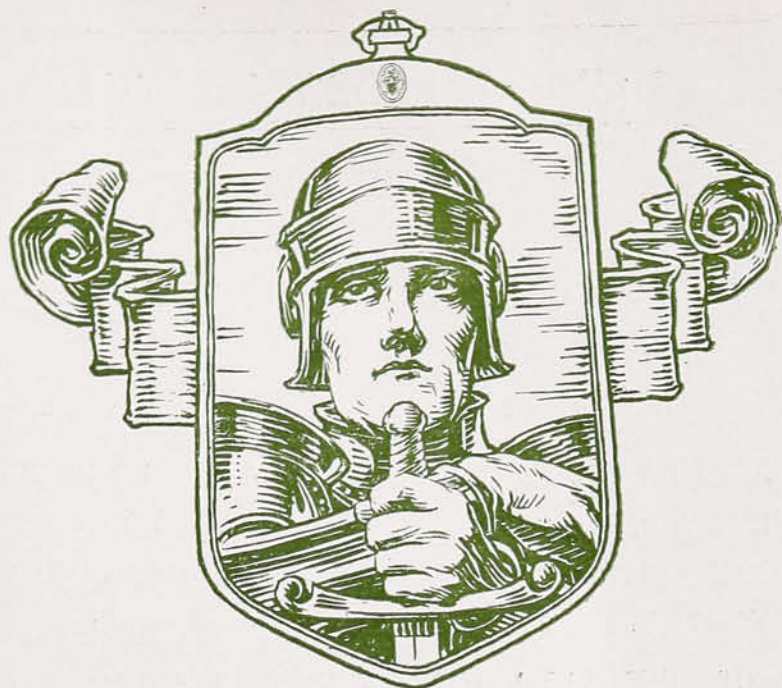
Nombre

Dirección

Ciudad

Jiro Postal N.º

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores



TRATANDO CONSTANTEMENTE de alcanzar la perfección, sin jamás descansar sobre laureles ganados en el pasado, Packard avanza una vez más. El ánimo que inspiró la introducción del primer modelo "Twin-Six" en 1913 y la del motor Ocho en Línea en 1923 prosigue adelante con la realización de mayores triunfos.

Con los dos nuevos modelos que acaba de introducir, Packard ofrece al mundo automovilista el resultado concreto de treinta años de experiencia en la construcción de automóviles finos.

Le invitamos a examinar estos dos nuevos coches en nuestros salones de exhibición.

PREGUNTE A QUIEN TENGA UNO

P A C K A R D

BARAHONA HERMAN & Cía.
DELICIAS FRENTE A ESTADO

**¡NUNCA PODRA UD. JUZGAR UN
LIBRO POR EL COLOR DE SU EMPASTADURA!**

TAMPOCO PUEDE UD. JUZGAR DE LA CALIDAD DE
UNA NAFTA POR EL COLOR DE LA BOMBA.

DESDE QUE LAS BOMBAS FUERON INSTALADAS POR
PRIMERA VEZ EN LAS CALLES Y CAMINOS DE LAS CIUDA-
DES Y PROVINCIAS DE CHILE, SIEMPRE NOSOTROS HE-
MOS PINTADO LAS NUESTRAS DE COLOR COLORADO.
NUESTRA FRASE DE ALERTA HA SIDO ESTA:

“OBTENGALA EN LA BOMBA COLORADA”

PERO AHORA, POR RAZONES QUE UDS. PUEDEN APRE-
CIAR, NOS VEMOS OBLIGADOS A CAMBIAR ESTA FRASE EN
ESTA OTRA:

**“OBTENGA SU NAFTA Y ACEITE
LUBRICANTE EN LAS BOMBAS COLORADAS”**

¡PERO!

ANTES ASEGURESE QUE LA BOMBA TIENE

ESTA



MARCA

WETS INDIA OIL COMPANY

Impresa en los Talleres Gráficos de la Imp. LA TRACCIÓN, Carreras 287, Santiago.