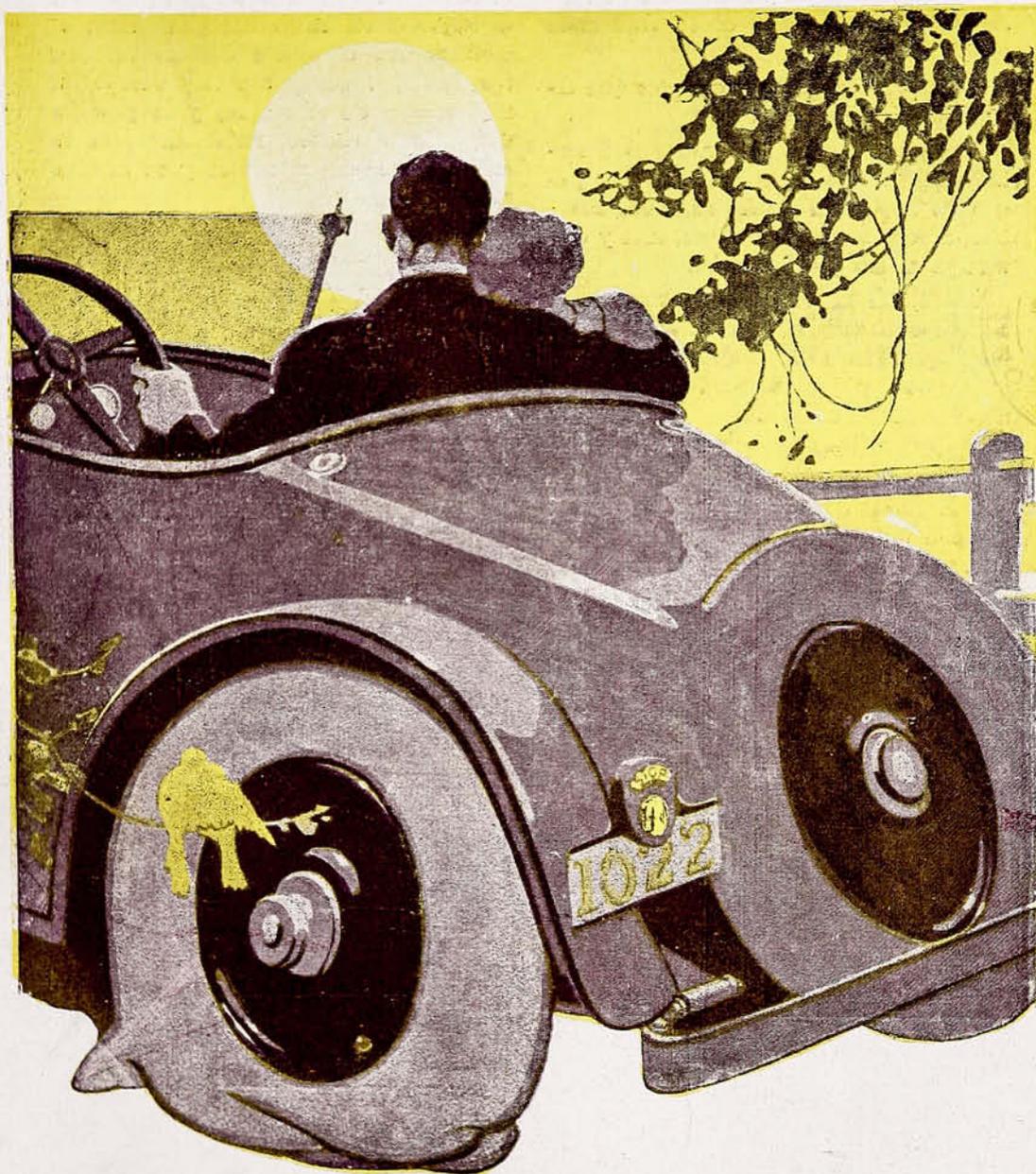


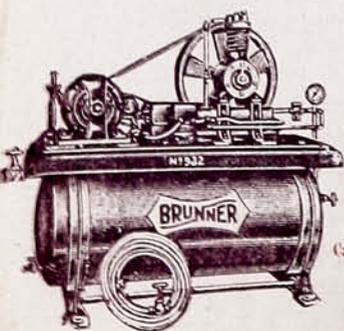
AUTO y TURISMO

ANTIGUA REVISTA **AUTO y AERO**

FUNDADA 1913



RECEIVED
REVISTA
AGRICULTURA
Y TURISMO
MAY 1932



"BRUNNER"
La Compresora de Aire Ideal
ALERT Y CIA.

Importadores
Casilla 1932 - Compañía 1289 - Teléfono 81731

NÚM. 166 — AÑO XI
PRECIO \$ 1.00

A TODOS LOS DUEÑOS DEL NUEVO FORD

La deuda de Servicio de la Ford Motor Company y de su organización de Agentes Autorizados, crece con cada coche que se entrega.

Es a estos nuevos poseedores que dirigimos este mensaje.

El Nuevo Ford es un automóvil notablemente fino para su costo tan pequeño. Es de un diseño sencillo, construido con los mejores materiales y con una precisión poco común.

Estas son las razones de su maravilloso funcionamiento, y la causa también que sus necesidades de Servicio sean pocas y que su costo de mantenimiento sea tan bajo.

Cuando Ud. reciba su Nuevo Ford del Agente Autorizado, él le explicará las pequeñas atenciones que habrá que darle a intervalos regulares para asegurarse de su perfecto funcionamiento. Igualmente le explicará las facilidades especiales de que dispone para hacer estos ajustes en forma rápida y económica.

Con la compra de su Nuevo Ford, Ud. adquiere derecho al Servicio de Inspección Gratuito por parte de su Agente a los 800, 1,600 y 2,400 Kilómetros. Este Servicio se le debe y le encargamos que se aproveche plenamente de él. La debida atención durante este período le significa mucho en la vida de su automóvil.

Se incluye en el Servicio de Inspección Gratuito la revisión de la batería, el régimen de carga del generador, el distribuidor, el ajuste del carburador, las luces, frenos, amortiguadores, el mecanismo de dirección, y la presión del inflado de los neumáticos, se le cambia el aceite al motor y se lubrica el chasis.

No se hace cobro alguno por la mano de obra ni los materiales que se usen en este Servicio de Inspección, salvo caso que haya necesidad de hacer reparaciones originadas por accidente, mal uso o negligencia.

La mano de obra de cambiar el aceite del motor y la lubricación del chasis es también gratis; pero, se cobra el valor del aceite nuevo.

Creemos que al observar el efecto benéfico de esta Inspección usted continuará pidiéndola durante toda la vida de su automóvil.

Donde quiera que Ud. viva Ud. hallará un Agente Ford dispuesto a mantener su automóvil en perfectas condiciones de funcionamiento por muchos miles de kilómetros con un mínimo de gastos y molestias.

El Agente opera su taller de Servicio bajo la vigilancia estrecha de la Fábrica y tiene los conocimientos y equipo de herramientas y maquinarias para hacer este trabajo bien, con prontitud y economía.



FORD MOTOR COMPANY
SANTIAGO DE CHILE

Goodrich Silvertowns

El afamado neumático que ha triunfado en todas las últimas carreras de Automóviles en el País:

- «Circuito Antofagasta»
- «Circuito Sur-Santiago»
- «Circuito Rancagua»
- «Cuesta Jahuel»

Siempre ha hecho honor a su lema

“Superioridad Indiscutible”

(Garantizamos su servicio)

Un tipo para cada trabajo

Unicos fabricantes de
los famosos forros

“GOODRICH DE LUXE”

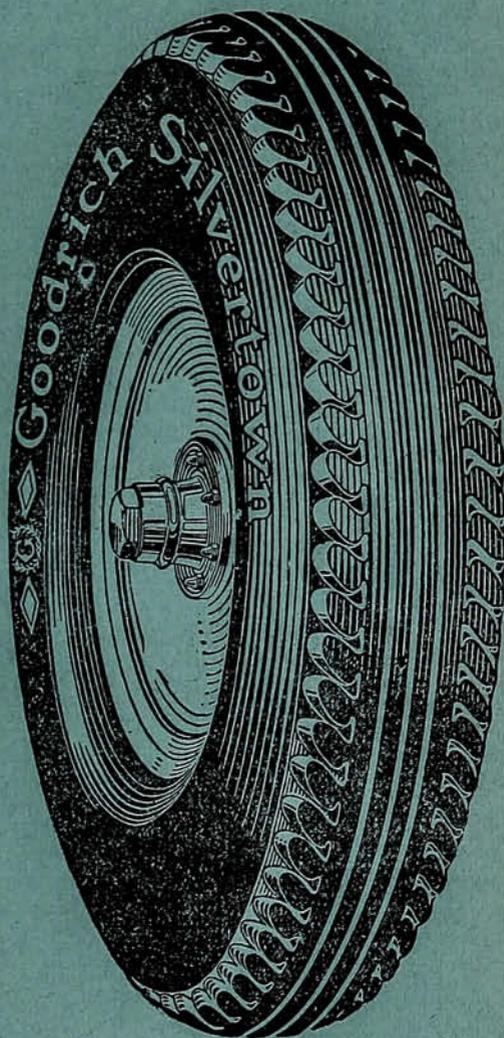
Para Turismo

la última palabra en calidad,
elegancia y confort.

Pruebe en su máquina los

“GOODRICH OIL FIELD”

Para Góndolas
y servicio pesado.



PIDALOS EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO EN CHILE
BABURIZZA, LUKINOVIC Y Cía.

AGENTES GENERALES

VALPARAISO
Casilla N.º 11-V.

SANTIAGO
Huérfanos N.º 785

ANTOFAGASTA
Casilla N.º 869/70



Continental



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

CURIOSA ESTADISTICA DEL MERCADO AMERICANO

Por considerarlo de interés publicamos esta estadística que muestra el total de automóviles nuevos de pasajeros registrados en Estados Unidos durante el año 1928.

Arburn.	11,154	Jordan.	4,205
Buick.	195,690	La Salle.	20,235
Chandler.	15,464	Lincoln.	6,027
Chevrolet.	767,767	Marmon.	14,758
Chrysler.	142,635	Moon.	2,790
De Soto.	14,528	Nash.	114,980
Dodge.	148,541	Oakland.	35,343
Durant.	71,264	Oldsmobile.	73,605
Essex.	177,175	Packard.	42,890
Elcar.	1,198	Peerles.	7,751
Erskine.	22,633	Pierce Arrow.	5,733
Falcon.	5,322	Plymouth.	28,455
Ford.	481,340	Pontiac.	183,840
Franklin.	7,423	Reo.	21,366
Gardnor.	3,190	Stearns.	1,184
Graham Paige.	58,416	Studebaker.	84,419
Hudson.	48,321	Stutz.	2,404
Hupmobile.	55,441	Willys Knigth.	40,118
		Whippet.	190,826
		Varias marcas.	7,473
		Total.	3.134,272

BUEN SERVICIO

BUENA MERCADERIA

BUENOS PRECIOS

INMENSO SURTIDO TIENEN

TODOS LOS CLIENTES EN

REPUESTOS Y ACCESORIOS

CASA

MIGUEL MARTINEZ U.

Delicias 1174

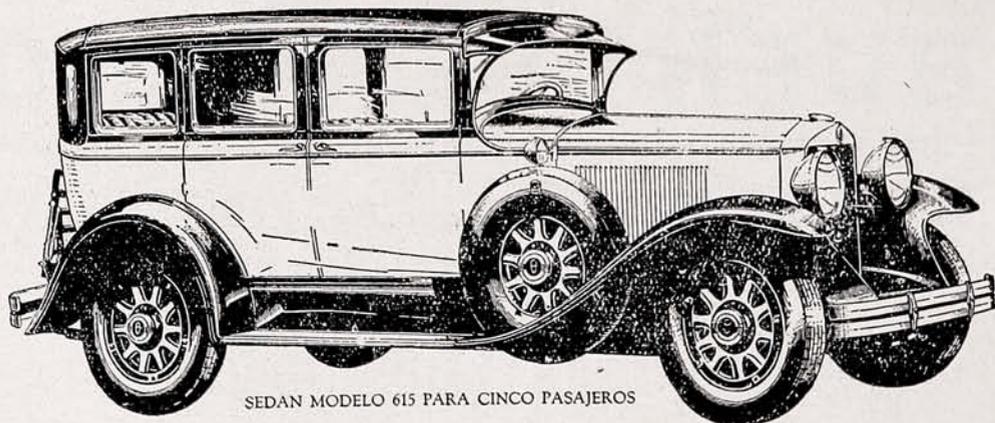
SANTIAGO

Teléf. 81767

Nuevas Mejoras y Refinamientos

LOS COCHES Graham-Paige de seis y ocho cilindros, que se distinguen hace tiempo por sus cuatro velocidades de avance (dos altas, cambio de tipo regular), traen ahora refinamientos y mejoras que realzan la belleza y comodidad de la carrocería y el funcionamiento mecánico del chasis. Ponemos a su disposición un coche de prueba.

*Joseph L. Graham
Robert C. Graham
Ray A. Graham*



SEDAN MODELO 615 PARA CINCO PASAJEROS

AGENTES PARA CHILE

HUIDOBRO Y OCAMPO

DELICIAS 1740 - TELEFONO 86801

Estación de Servicio: Domeyko 1780

GRAHAM-PAIGE



CHILE PINTORESCO. — Cajón del Maipo (Cortesía de la Casa Agfa)

CERTIFICADO

PAVONE Y ARVEA
Garage — 10 de Julio 444

Santiago, Marzo 19 de 1929

Señores Folsch & Cía.
Presente.

Muy señores nuestros:

Viéndonos amenazados por un principio de incendio, motivado por la inflamación de 10 litros de bencina, originado en el negocio deslindante a éste, o sea en el No. 452, y cuya propagación podía habernos causado daños considerables en nuestro negocio, nos vimos en la necesidad obligada de usar nuestro extinguidor MINIMAX de 9 litros, siendo su resultado bastante favorable, pues la enorme llamarada quedó totalmente apagada aplicando dicho extinguidor.

Me hago un deber en conocimiento de Uds. y sin otro particular nos suscribimos de Uds. Attos y S. S.

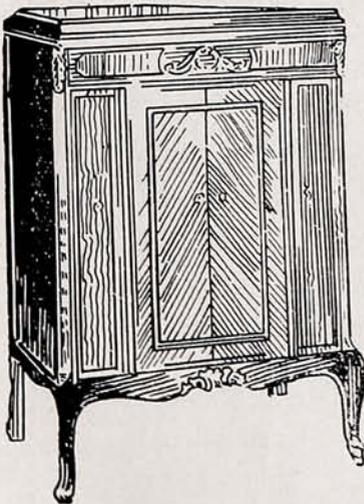
(Fdo.) A. ARVEA.

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

CALENDARIO AUTOMOVILISTICO PARA JUNIO Y JULIO

- 2 de Junio — Bélgica "Grand Prix de las Fronteras.
- 2 de Junio — Alemania — Kesselbergrennen.
- 2 de Junio — Francia — Carreras de Velocidad Automóvil Club de Rhone.
- 9 de Junio — Tchevo-Slovaquia — IV Circuito de Mont Praded.
- 9 de Junio — Italia — IX Circuito de Mugello.
- 9 de Junio — Francia — Toul-Nancy.
- 15 y 16 de Junio — Francia — VI "Grand Prix" de Resistencia de 24 horas.
- 16 de Junio — España — Carreras en la Costa de Rabasada.
- 16 y 23 de Junio — Polonia — Concurso Internacional de Turismo de Aut. Club Polski.
- 19 y 24 de Junio — Alemania — IX Baden — Badener Automobil Turnier.
- 22 y 25 de Junio — Lethonia — Carrera de Resistencia con el concurso de Aut. Club de Alemania, de Lithuania y de Esthonia.
- 30 de Junio — Francia — "Gran Prix" del Automóvil Club de Francia.
- 6 y 7 de Julio — Bélgica — "Gran Prix" de Bélgica (S P A).
- 7 de Julio — Francia — "Gran Prix" de Marne.
- 7 de Julio — Austria — Carrera de la Costa de Alberg.
- 12 y 13 de Julio — Irlanda — International Motor-Car Race.
- 14 de Julio — Alemania — "Gran Prix" de las Naciones para carros de sport.
- 20 y 21 de Julio — Francia — "Gran Prix" del Aut. Club del Norte e Copa Boillot.
- 21 de Julio — Italia IX Circuito de Montenegro.
- 25 de Julio — España — VII "Gran Prix" de San Sebastián.
- 31 de Julio — — España — "Gran Prix" de España.

LOS GRANDES ARTISTAS



HAN ELEGIDO SIEMPRE LA COMPAÑIA VICTOR PARA PERPETUAR SU ARTE

Porque saben que la célebre combinación musical de Victrolas Ortofónicas y Discos Víctor es la única que reproduce con fidelidad absoluta y con naturalidad maravillosa todas las manifestaciones de la música.

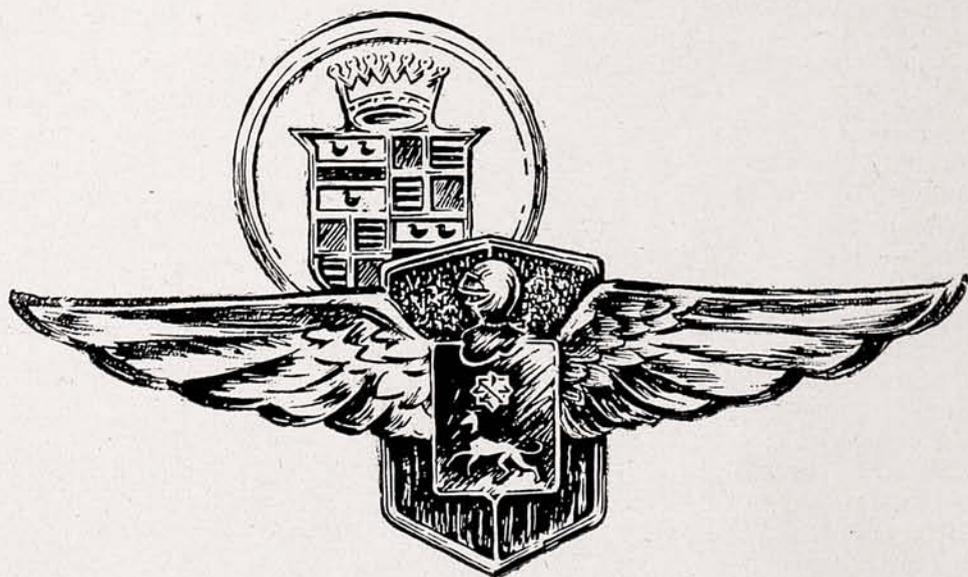
LA NUEVA
VICTROLA
ORTOFÓNICA
M. R.

REPRODUCE LAS VOCES DE LOS ARTISTAS CON EL MISMO REALISMO QUE SI UD. LAS ESTUVIERA OYENDO EN EL TEATRO

Distribuidores Exclusivos

CURPHEY Y JOFRE Ltda.
SANTIAGO, Ahumada 200, Esq. Agustinas





Automóviles "LA SALLE"

El notable producto de la GENERAL MOTORS

Consulte precios y pida una demostración sin compromiso para Ud. y quedará convencido que el LA SALLE en su categoría marcha a la cabeza de sus competidores.

IMPORTADORES

MORRISON & CIA

AHUMADA 67



TARDE O TEMPRANO

Ud. estará usando

Neumáticos **FIRESTONE**



De como los peatones se vengan de los chicos que comienzan a popularizarse automóviles

Perfeccionamientos

Está usted interesado en las carreras de automóviles? Muchos de los conocedores lo están, porque a menudo la pista de carreras presenta un anteproyecto del desarrollo de los motores.

Los anales de 1928 nos enseñan que los carros con transmisión a las ruedas delanteras, han dado un buen resultado. Uno de ellos corrió 50 millas en la pista de Atlantic City, con una velocidad promedio de 131.075 millas por hora. Este motor tenía una cilindrada de 91.5 pulgadas cúbicas.

En la misma pista, en mayo de 1927, Franck Lockhart, batió el récord anteriormente establecido corriendo milla y media en 46.66 segundos, que hacen una velocidad promedio de 147.729 millas por hora.

Esto se llevó a cabo con todo éxito en la clase de "dos a tres millas", y esto hace presumir importantes desarrollos en el futuro.

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

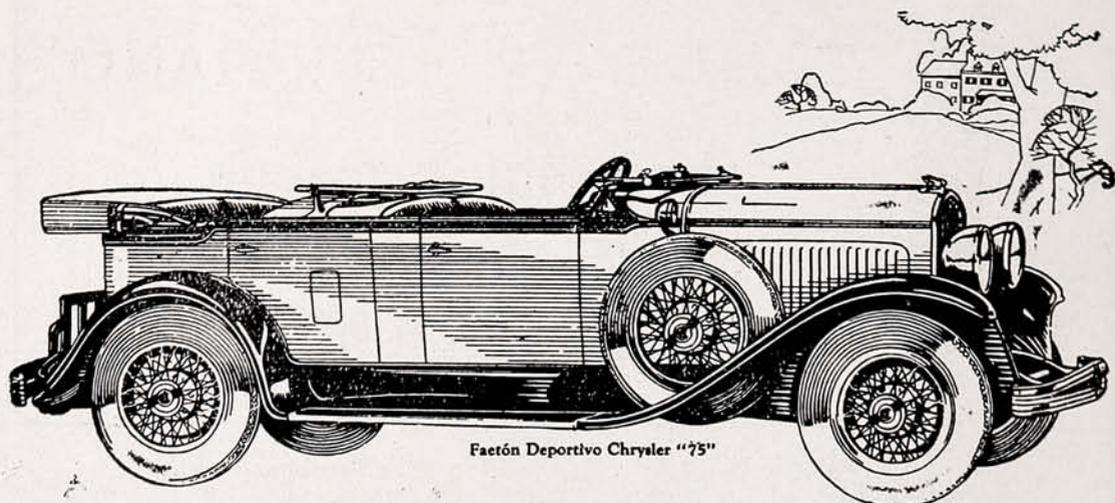
DE **ATILIO GIOVINAZZI**

LA MAS IMPORTANTE DEL PAIS

Sólo cinco días 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



Faetón Deportivo Chrysler "75"

CHRYSLER

Coche de Gran Turismo por su alto poder, fácil manejo, consumo limitado y que se adapta como ningún otro a nuestros caminos.

Quien prueba un

“CHRYSLER”

No desea adquirir otro coche pues este satisface ampliamente.

Compañía Chilena de Automóviles y Accesorios

Delicias 1326 — SANTIAGO

Sírvase mencionar “AUTO Y TURISMO” al dirigirse a los avisadores

Jorge V y el automóvil

La rapidez con que mejora en su enfermedad el rey Jorge ha aconsejado a la Real Casa la adquisición de tres nuevos automóviles de especial fabricación para que sean utilizados por los soberanos.

Se cita el caso curioso de que desde hace cinco años la familia real de Inglaterra no había adquirido ningún automóvil.

Los tres coches son de construcción inglesa y el único que merece citarse por sus características es el que, provisto de seis ruedas, reemplazará en el futuro a la carroza tirada por caballos que hasta ahora acompañaba al rey Jorge cuando salía de caza.

El rey usará este magnífico coche para visitar sus granjas y sus casas de campo, ya que por ahora no podrá hacerlo todavía a pie.

Dicho automóvil está construido expresamente para atravesar terrenos ásperos y accidentados, que resultarían impracticables para otro cualquiera.

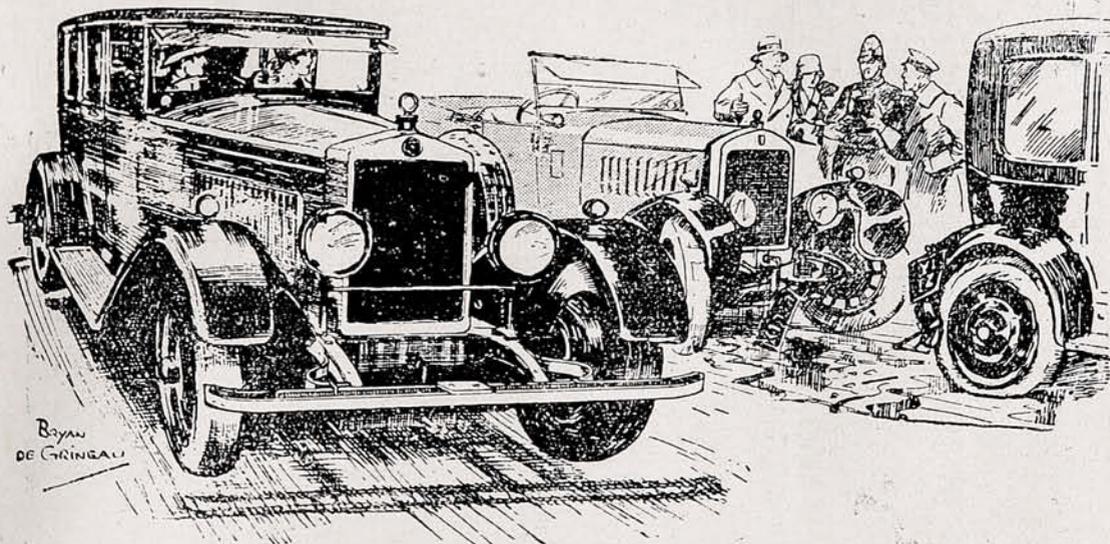
El rey ha solicitado con gran interés que en la parte interior del coche sea colocado un segundo indicador de velocidad que le permita controlar la que en cualquier momento lleve el coche.

Exención de impuestos para las motocicletas

Siguiendo Italia el ejemplo de Alemania, acaba de eximir de todo impuesto a las motocicletas de cilindrada inferior a 175 c. c. Asimismo no se exige ningún permiso de conducción para esta categoría de motocicletas.

Un nuevo cambio de velocidades automático

M. Salerni, ingeniero italiano, ha inventado un dispositivo de cambio de velocidades automático, muy simple, cuyo precio no pasará, según parece, de una libra esterlina. Este aparato va a ser lanzado en Inglaterra.



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

La competencia y buen servicio

Según las últimas noticias recibidas de los Estados Unidos, están observándose cosas muy extrañas en el mundo del automovilismo. Por ejemplo, algunos de los clubs automovilísticos expiden libretas con cupones que les permiten a sus socios el ayudar a determinadas compañías expendedoras de gasolina a vender a precios más bajos que sus competidores. Para hacer frente a esta clase de organizaciones, algunas compañías refinadoras dan gratis toda clase de informes para los turistas relacionados con los clubs de automóviles.

Muchos comerciantes en automóviles se dedican también a la venta de gasolina al menudeo, en tanto que los expendios de gasolina que se encuentran en la esquina siguiente se desquitan ofreciendo un servicio gratis de lubricación.

Los fabricantes de automóviles están

coqueteando con las compañías de seguros, y éstas están comenzando a preguntarse por qué será que nadie está contento con sus propios negocios, sino que a todo el mundo le gusta invadir el terreno ajeno.

Y ahora las compañías financieras se han alarmado al ver la tendencia que comienza a generalizarse de vender pólizas de seguro como si se tratara de accesorios comunes y corrientes para los automóviles.

Nueva compra de la Ford Motor Co.

El alcalde de Rotterdam ha sometido al Consejo Municipal una proposición de venta, de 28.000 metros cuadrados de terreno a la Ford Motor Co., de Holanda. Los rumores relativos a un cambio de las fábricas Ford de Amberes a Rotterdam no han sido todavía confirmados.

AUTOMOVILISTA!

"VARTA" DE LARGA DURACIÓN Y DE BAJO PRECIO

Quiere andar seguro en su automóvil? Compre una batería alemana

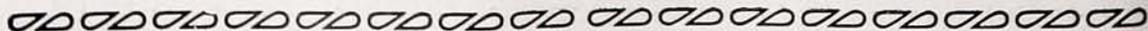


VENTA DE
TODAS MAR-
CAS DE NEU-
MÁTICOS



RODOLFO MUERMANN REPRESENTANTE:

SANTIAGO - CALLE MORANDÉ 680 - TELÉFONO 5253 - CASILLA 4045



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



Importadores

REISER, PETITBON Y CIA

SANTIAGO

VALPARAISO



**EL NUEVO TIPO "DODGE SENIOR" CON SU
ADMIRABLE MOTOR DE SEIS CILINDROS, SU
REGIA CARROCERIA TIPO SEDAN, ES EL AU-
TOMOVIE. INDICADO PARA TODA EPOCA : :**

BESA Y CIA. LTDA.
DELICIAS 950
SANTIAGO

Buick ha muerto en situación apenada

Ha fallecido en Nueva York en una situación económica rayana en la miseria David Buick, el famoso industrial fundador de las fábricas de automóviles que llevan su nombre. Contaba 74 años y en 1910, por motivo de salud dejó de dirigir sus fábricas. Más tarde, forzado por circunstancias adversas se vió en la necesidad de vender sus acciones de la compañía que había fundado.

Calefacción en el interior de los coches

En los coches que prestan servicio todo el año es aconsejable tener algún sistema permanente de calefacción. Con ello no sólo se eliminan los calentapiés, botellas de agua caliente, alfombras y prendas especiales, sino que puede ponerse en funcionamiento instantáneamente, en cuanto se necesite calor, a cualquiera hora de la noche o del día.

Probablemente el método más popular de calefacción en el interior de los coches es el calor del escape, ya sea haciendo pasar éste a través de un calentapiés de metal o haciéndole llegar aire que previamente se ha encontrado adyacente al amortiguador caliente o caño de escape, por medio de un aparato similar.

Hay también una gran variedad de calentapiés eléctricos, algunos de los cuales funcionan con la batería del coche, mientras otros, que poseen cualidades destacadas para retener el calor, son calentados de antemano hasta la temperatura deseada, conectándolos al sistema eléctrico de la casa o del garage.

Además hay calentapiés especiales, en los cuales el calor se genera químicamente.

KELLY BALLOON



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

USARLO ES ADOPTARLO

Exíjalo en las casas del Ramo

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

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

NO OLVIDE ESTE NEUMATICO CUANDO NECESITE EQUIPAR SU COCHE



U.S. ROYAL CORDS

ES EL EQUIPO DE VENCEDORES

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

**AUTOMOVILES CHRYSLER
AUTOMOVILES USADOS
ACCESORIOS Y REPUESTOS**

OFRECE A UD.

RENÉ DE TERÁN M.

Delicias 1327 - Casilla 1042 - Teléfono 4022 - SANTIAGO

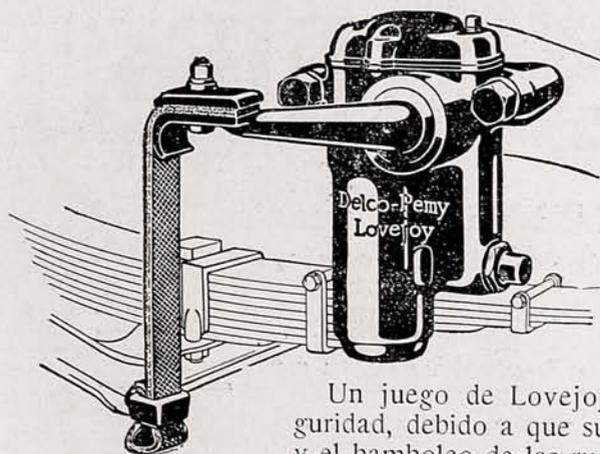
Los progresos en el arranque, cigüeñal y motor en V

El arranque automático eléctrico apareció como equipo standard en el año de 1912 en uno de los carros más populares en aquella época, y que aún hoy día es uno de los que más se venden dentro de su precio y estilo.

El adelanto en lo que respecta al cigüeñal compensado, es uno de los más notables que se hayan hecho para los motores modernos. Tuvo su aceptación definitiva en el año de 1923, cuando apareció en uno de los modelos de carros finos que

salieron en aquel año. Desde entonces todos los cigüeñales de los coches han venido los cigüeñales de los coches han venido que trabajen realmente como volantes.

Como es fácil observar en un motor de los de tipo V el desgaste de los cilindros debía ser disparejo, desgastándose primero la parte más baja. Pero esto se evita con el aceite que tiene la tendencia de ocupar el nivel más bajo, produciendo de esta manera una sobrelubricación en las ya citadas partes bajas, dando por resultado un equilibrio entre la fricción y la lubricación.



Amortiguadores

Hidráulicos

Delco - Remy
LOVEJOYS

Para todos los automóviles

Un juego de Lovejoys Delco-Remy aumenta la seguridad, debido a que suprime el "galope", el balanceo y el bamboleo de las ruedas delanteras y facilita el manejo del coche en toda circunstancia. Se goza de mayor facilidad de dirección y manejo a todas las velocidades cuando el coche esté provisto de "Lovejoys".

Hay un tipo para cada automóvil

- Tipos para **Chevrolet** - Brusadelli y Manni
- Tipos para **Dodge** - Besa y Cía., Ltda.
- Tipos para **Hudson y Essex** - Graham, Rowe & Co.
- Tipos para **Chrysler** - Cía. Nacional de Automóviles y Accesorios
- Tipos para **Whippet** - Magnani y Calvo
- Tipos para **Buick y Oldsmobile** - Morrison y Cía.
- Tipos para **Chandler** - Simón Hnos.

EL POTENTE WHIPPET SEIS

Con motor de 43 H P con 7 descansos al cigueñal, de gran potencia, velocidad y arranque, á sus ínfimos precios.

De \$ 10.600 a \$ 12.500

Y

EL MODERNO WILLYS KNIGHT

Propulsado por un motor sin válvulas, exclusivo y patentado, más grande, de mucho mayor potencia, que desarrolla mayor velocidad y una aceleración más activa. Alta compresión uniforme, con cualquier combustible.

Al bajo precio de: \$ 14.800 a \$ 16.900

Puede Ud. examinarlos sin compromiso

MAGNANI & CALVO

DELICIAS 1661

DELICIAS 1661

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

¡Cada día más automóviles!

La producción alcanzada por la industria automóvil en los Estados Unidos durante el mes de Enero, como consecuencia de las órdenes recibidas, ha excedido en mucho de lo que se había esperado, habiendo sobrepasado en un 64 por 100 la producción del mes de Enero de 1928. Las dedandas en cartera, recibida de los mercados exteriores, demuestran que las exportaciones serán mucho mayores este año que las del año pasado, en el que, como se recordará, alcanzaron una cifra tan elevada que asombraron a todo el mundo.

Se atribuye la gran demanda actual a la aceptación que han tenido los nuevos y elegantes modelos que presentan este año las más importantes fábricas americanas. Entre las que van a la cabeza, se hallan la Graham-Paige Motors Corporation, cuyas exportaciones en el mes de Enero del corriente año alcanzaron la cifra más elevada, jamás conseguida por la Compañía desde su fundación, igualando el total de exportaciones efectuadas durante los tres primeros meses del año pasado.

La enorme cantidad de pedidos que vie-

ne recibiendo constantemente desde el 1.º de Enero la Graham-Paige Motors Corp., permite esperar que las ventas de esta importante Compañía durante 1929, excederán en mucho a las de 1928, en cuyo año ya excedieron en más de un 150 por 100 a las de 1927.

Los nuevos modelos Hupmobile

La fábrica Hupmobile está produciendo coches de 6 y 8 cilindros, con una mejora importante que se traduce en una aceleración mayor, a un régimen de revoluciones del cigüeñal más elevado, y una suavidad de funcionamiento que no es dable hallar en motores que no reúnan esta innovación. La velocidad ha sido aumentada en un 10 por ciento.

Esta mejora consiste en un cambio importantísimo en el sistema de lubricación del perno del pistón. En los modelos anteriores, dicha parte se lubricaba a salpicado, mientras que ahora ésta lubrica a alta presión, mediante un conducto perforado a lo largo de las bielas.

Aunque a primera vista parezca simple esta reforma, los experimentos que se han llevado a cabo en los laboratorios Hupmobile revelan todo lo contrario.

BONDI Y CIA.

ALAMEDA 2197 -- AUTO 87228.

Inmenso surtido de pasadores, válvulas, anillos, ejes, resortes, radiadores, correas de goma, coronas y piñones. Existencia permanente de Embolos de Aluminio y Fierro. Escogido Material Eléctrico: Dinamos, Enducidos, Partidas, Escobillas. In finidad de Re puestas para FORD y CHEVROLET.

UNICA CASA EN PLAZA QUE VENDE MAS BARATO
Gran Tornería mecánica. Se hace cualquier pieza de automóvil por difícil que sea.

SIMON HERMANOS LDA.



Tiene el agrado de avisar
a los aficionados al
automovilismo que
ha recibido la primera
partida de

HUPMOBILE

Todos han de
salir beneficiados
después de visitar la
exposición de estos coches
que se está realizando ahora
en los Salones de Venta de :- :- :-

SIMON HERMANOS
DELICIAS 2114

Aunque uno no tenga la intención de
adquirir un

HUPMOBILE

tiene interés en visitar esta exposición
para formarse la idea de lo que es un
coche bien terminado



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) JUNIO DE 1929

N.º 166

Alejandro Gumucio V.
Carlos de la Barra F.
Propietarios

Dirección y Administración
Delicias 1171—Teléf. 80041
Casilla 3319
Santiago de Chile
Ofic. en E.E. UU.—151 Nassau, St. NEW YORK

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



ACONCAGUA



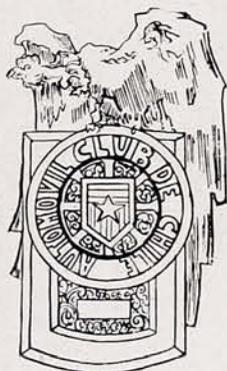
BIO-BIO



CAUTIN



COLCHAGUA



AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

Delicias 1171-Santiago-Teléfono 87344

Cerca de Ud hay una Asociación de
Automovilistas.

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



TRAIGUEN



TALCA



ÑUBLE



MAGALLANES



VICTORIA



Ha regresado de Buenos Aires el señor Antonio Escobar W. y allá tuvo la oportunidad de obtener la Agencia exclusiva para Chile de los automóviles americanos marca Reo, cuya primera partida recibirá en breve.

* * *

Se encuentra en circulación la segunda edición de la obra titulada "Tránsito Público" de que es autor el señor Oscar Iribarren ex-Director del Departamento del Tránsito.

Esta obra es de suma utilidad para los automovilistas pues en ella están recopilados todos los reglamentos y disposiciones que rigen el Tránsito en la capital.

* * *

En calle San Pablo N.º 2050 se ha instalado la firma Sanchez y Ferres como agentes de los señores Brusadelli y Manni. Se exhiben en el local los automóviles Chevrolet, Pontiac y Oakland.

* * *

Se ha dirigido a los Estados Unidos el señor Edwin Livingston Jefe de la Sección Automóviles de la casa Morrison y Cía. Se nos informa que el viaje del señor Livingston tiene relación con al aparición del nuevo modelo chico "Buick" que

próximamente llegará al país.

* * *

La firma Simón Hnos. Agentes de los Automóviles Hupmobile han recibido la primera partida de estos automóviles y los exhiben en su local en la Avenida Delicias.

* * *

Durante los últimos días festivos, se han visto muy concurridos por turistas en automóvil, los Cajones de Maipo y Las Condes, donde se ha acumulado tanta nieve debido a los últimos temporales.

* * *

El Automóvil Club de Chile está organizando para sus socios una excursión en caravana organizada hasta "El Volcán", aprovechando la presente estación que ofrece caminos de cordillera tan buenos y tan bellos panoramas.

* * *

El señor Guillermo Gellona importador de los camiones G. M. C. se ha he-

cho cargo últimamente de la representación de los neumáticos de fabricación norteamericana marca India.

* * *

El Automóvil Club de Chile ha entregado al señor Carlos Fredes la concesión del Bar y Restaurant del Club. Este nuevo concesionario ha introducido reformas de importancia en estos servicios a fin de que los señores socios del A. C. C. cuenten con todas las comodidades que sean posibles.

* * *

Se ha fundado recientemente la firma británica Shell Mex Chile Ltd., sucesora de la Anglo Mexican Petroleum Co. El capital social de la rama chilena es de 500 mil Libras Esterlinas.

* * *

Tan pronto como la firma Morrison y Cía reciba la primera partida de los automóviles Buick modelo "Marquette", traspasará al señor Guillermo Gellona la Agencia de los automóviles "Oldsmobile".

* * *

En Delicias esquina de calle Cienfuegos se están haciendo las transformaciones de un local para instalar allí la exposición permanente de los automóviles Hudson y Essex.



EL IMPERMEABLE BLANCO

Durante las oscuras tardes de temporal del invierno de 1928, varios carabineros fueron víctimas de atropellos por automóviles.

Estos accidentes fueron casuales porque el impermeable negro y brillante se confundía con el pavimento de asfalto, negro y brillante también.

La repetición de estos sucesos alarmó a las autoridades policiales y autorizó a los carabineros para colocarse en las aceras durante los días de lluvia.

En vías de ensayo se utilizó el impermeable blanco, el que dió un magnífico resultado.

El carabinero se destaca a la distancia y produce, cuando está oscuro, un contraste con el pavimento.

En vista del buen éxito de esta experiencia se acordó adoptarlo. Durante los días de lluvia del mes pasado, vimos en las calles céntricas de la ciudad a los ca-

rabineros dotados de esa útil prenda.

Pero, no todo es perfecto.

Hemos tenido oportunidad de experimentarlo personalmente y lo que nos ha ocurrido a nosotros le ha ocurrido también a otros automovilistas.

Cuando llueve fuerte el carabinero se coloca el capuchón para cubrirse el casco. Con esto, impide la visión lateral. A fin de dirigir el tránsito de vehículos debe observar hacia los costados, pero para mirar no gira solo la cabeza sino todo el cuerpo. Este giro confunde al automovilista y cree que le está dando la pasada, cuando en realidad no es así.

Un movimiento de cabeza bastaría y así el automovilista no sufriría equivocaciones que podrían traer fatales consecuencias.

Una orden del Comando dando instrucciones en este sentido subsanaría este inconveniente.

Los automóviles y su duración

Los automovilistas prudentes van descubriendo poco a poco la manera de lograr que sus automóviles tengan mayor duración; y, lo que es más, están comenzando a darse cuenta de la importancia de marchar de esa manera.

La buena calidad del aceite y de la nafta, el servicio esmerado y la inspección sistemática son esenciales, pero no son todo. En efecto, muchos automóviles que reciben lo mejor que hay desde el punto de vista material se encuentran entre los que dan más molestias. Ningún automóvil puede llegar a tener todo lo que necesita mientras no se vea libre de 3 de las peores costumbres que pueden tener sus propietarios. Es decir, mientras éstos no eliminen todos los ascensos innecesarios por las montañas, mientras caminen a prisa en aquellos casos en que sería suficiente una velocidad moderada, y mientras hagan paradas repentinas.

Cada vez que el automóvil trepa por una montaña tiene que ejecutar un trabajo doble: el de elevarse y el de avanzar. Cada vez que camina a prisa, todas las partes del motor se ven sometidas a un gran esfuerzo. Las paradas repentinas

equivalen a una carga terrible a que se ven sometidas todas las partes activas del automóvil, sin hacer mención de los frenos.

El automovilista que evita subir por una montaña cuando no es ello inevitable contribuye a la mayor duración del motor, o lo que es lo mismo, podrá recorrer más tarde mayor número de kilómetros. No cabe duda que es una gran diversión trepar "directa" por una montaña inclinada, pero este placer cuesta muy caro. Para eso se han construido la primera y segunda velocidad.

Si los automovilistas pudieran ver el movimiento de los pistones en el momento de hacer parada y de cambiar o invertir su movimiento, cada vez que recorren de cuatro a cinco pulgadas, tendrían más consideraciones de sus motores y menos velocidad innecesaria. Cuando un automóvil se pára repentinamente, el motor tiene que desempeñar una parte muy importante para retardar el movimiento, lo que quiere decir que se somete a un esfuerzo más que precipita su desgaste y aumenta su deterioro.

Rolls-Royce celebra sus bodas de plata

Breve reseña histórica de la Fábrica

En los días de la infancia del automóvil, cuando los primeros pasos de aquellos vehículos mecánicos que contaban con velocidades de 20 kilómetros por hora, un joven **sportsman** inglés Mr. Charles S. Rolls, dejó asombradas a las gentes batiendo el récord mundial del kilómetro, en octubre de 1903, a la velocidad de 133 kilómetros por hora.

En aquellos mismos días Mr. F. Henry Royce, eminente ingeniero, se hallaba dedicado a los ensayos de un coche de 10 caballos del cual terminó tres ejemplares en la primavera de 1904. Ya en aquellos coches estableció Royce el principio de no emplear ninguna pieza que no fuese del mejor material existente, trabajada por la mejor mano de obra y montada y ensayada con el mayor esmero.

Hon. C. S. Rolls se hallaba asociado con Mr. Claude Johnson, y habiendo visto y ensayado aquellos coches de Royce, entraron en relaciones con éste, y en 23 de diciembre de 1904 se firmaba el contrato de constitución de la Sociedad que había de llamarse Rolls-Royce Limited.

Según costumbres de entonces, el número de tipos de coches que Royce ha-

bía incluido en su catálogo era grande y comprendía desde un 10 caballos de dos cilindros hasta un 30 caballos de seis cilindros.

Dos años transcurrieron en trabajos de puesta en un punto de los nuevos coches y en perfeccionamientos sucesivos, efectuados en los primitivos talleres de Mr. Royce en Manchester, hasta que en 1907 la Sociedad Rolls Royce quedó formalmente registrada, con un capital de 200.000 libras, y se trasladaron sus talleres de construcción de chasis a la fábrica de nueva planta que en Derby se había levantado bajo los planos de distribución estudiados por Mr. Royce.

Entre los primitivos Rolls-Royce figuró un tipo de 20 caballos cuatro cilindros que reportó resonantes triunfos a la firma, tales como el Tourist Trophy inglés, el Campeonato Mundial de coches de Turismo, y el récord de cinco millas en las carreras de la Playa Ormond, en la Florida. Es de notar que, en contra de las prácticas corrientes en los fabricantes de aquella época, de presentar a las carreras y concursos coches especialmente estudiados y preparados para ellas, los Rolls-

Royce que acudieron a todas las manifestaciones deportivas y de competición fueron simples iguales a los que se vendían a la clientela.

Al poco tiempo de organizada la Compañía Rolls-Royce, bajo la gestión comercial de Mr. Claude Johnson, hoy difunto, la dirección tomó una decisión inusitada en aquellos tiempos: el



El primer Rolls vendido. Un 10 H. P. dos cilindros construido en 1904

construir un solo modelo de coches, el que entonces llamaron **Silver Ghost**, de 40-50 caballos.

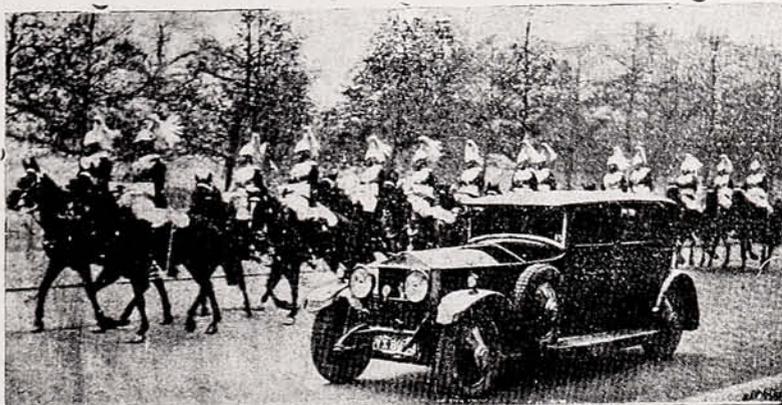
Era el **Silver Ghost**, el maravilloso coche de seis cilindros que dió rápidamente la reputación mundial a la casa Rolls-Royce; el chasis que todos hemos conocido y aun vemos y veremos pasar silenciosamente durante muchos años sin perder su aspecto de modernidad.

El **Silver Ghost** comenzó ganando en 1908 la prueba de resistencia del Real Automóvil Club escocés, y poco tiempo después ganaba en la India la prueba Bombay-Kholapur haciendo un recorrido de 1,000 kilómetros, con el capot del motor precintado y sin llevar piezas de recambio ni herramientas. Ya en el año 1911 uno de esos coches fué sometido victoriosamente a la prueba de ir y volver de Londres a Edimburgo en directa, sistema de prueba que ahora está tan de moda para demostrar la elasticidad de los motores de hoy.

En 1913 un **Silver Ghost** salía triunfante entre los mejores coches de la época en una dura prueba; el recorrido de dos mil quinientos kilómetros en los Alpes austriacos, en el que había que atravesar 19 puertos. . .

Cuando en 1925 fué reemplazado aquel modelo por el actual **New Phantom**, no estaba anticuado, pero en tantos años había habido en el automovilismo mundial algunos progresos fundamentales, y una casa de la alta reputación de Rolls-Royce no podía dejar de incorporarlos en sus modelos.

Después de la difusión actual de los modelos de seis cilindros y de los frenos sobre las cuatro ruedas en coches populares, es posible que haya personas que se pregunten cuál es la razón para que un chasis Rolls-Royce cueste en fábrica dos mil libras, cuando sus elementos componentes son en cantidad y en disposición



S. M. B. escoltado por la Guardia Real se dirige en su Rolls Royce hacia el Palacio de Buckingham

poco más o menos los mismo que en los coches más corrientes.

La razón fundamental es que en la construcción del coche Rolls-Royce preside el principio de efectuar todo con la mayor perfección humanamente posible, sin atender al costo. Después se suma y el resultado es el precio que tiene el bastidor.

En las fábricas Rolls-Royce se llega a unas meticulosidades que pudieran algunos considerar ridículas, y, sin embargo, en ellas estriban las seguridades de servicio y la duración casi indefinida de sus coches.

Las materias empleadas, antes han sido sometidas a pruebas en los laboratorios Rolls-Royce para ver si cumplen con el cuadro de rigurosas características previamente fijadas.

Las piezas forjadas o fundidas y mecanizadas, pasan a la inspección, y una por una se prueban con minuciosidad. La más leve diferencia micrométrica con el patrón es motivo para devolver la pieza al taller o tirarla a la chatarra, si no tiene arreglo.

Después que los motores están montados, se les somete a una pequeña velocidad de 300 vueltas por minuto. Cuando se hace ésta en las factorías de grandes series se acciona al nuevo motor con fuerza independiente. Entonces el motor no trabaja por sus propios medios y el resultado es que el esfuerzo opera al revés, sin que la prueba pueda dar el resultado positivo que se busca. En la prueba Rolls-Royce se acciona el nuevo motor con gas

y después de cinco horas se aumenta la velocidad a unos 1,000 vueltas por minuto durante una hora.

Mientras marchaba el motor, la circulación del aceite en lugar de cerrarse indefinidamente dentro de su circuito, funciona tomando continuamente limpio de fuera del motor y saliendo de éste. De ese modo son barridas las menores partículas y polvillo metálico que inevitablemente queda siempre dentro de los motores en las operaciones de montaje.

Si todo ha marchado bien, pasa el motor al freno hidráulico para trabajar en él durante otras ocho horas, pero ya a plena admisión de gases. Durante la primera hora se observan el rendimiento y las curvas de potencia, calentamientos, etc., y en caso aprobatorio sigue trabajando el motor rudamente el las siete.

La caja de cambio y el puente posterior, que tanta influencia tiene en el ruido de un coche, sufren durante la construcción Rolls-Royce inspecciones, ensayos y pruebas numerosas. Para ello existe un taller especial, y el eje completo posterior, montado en un chasis apropiado, trabaja allí en condiciones semejantes a las de la carretera.

Con todos los elementos ya ensayados se monta el chasis, y antes de someterle a la definitiva prueba de la carretera se le ponen unas ruedas traseras especiales y dentro del taller, con el coche fijo y el motor en marcha, ruedan éstas sobre tambores rotativos una equivalencia de 800 kilómetros. Así se tiene seis horas, y se mide exactamente la potencia útil en las llantas. En el moderno Rolls - Royce **New Phantom**, la prueba se ejecuta con el motor a 2,750 vueltas por minuto y no se da el V.º B.º a ningún chasis cuya potencia difiera en más de 2 por 100 de la cifra fijada de antemano, con velocidades pequeñas, y en más del 5 por 100, con las velocidades grandes.

Por último viene el ensayo en carretera, durante un período que dura unas cinco semanas y que efectúan cuatro especialistas diferentes.

Cuando estalló la Gran Guerra el gobierno inglés se apresuró a utilizar las inmejorables condiciones de la fabricación Rolls-Royce, pidiéndoles, además de vehículos, motores de aviación, pues justamente para fabricar máquinas delicadas

y de las cuales depende la vida de los hombres, son precisos los fundamentos que desde un principio estableció Royce: los mejores materiales, la mejor mano de obra, la máxima inspección.

Rolls-Royce construyó los modelos denominados **Eagle** (águila), **Hawk** (gavián) y **Falcon** (halcón). El **Eagle** original, de 1915, desarrollaba 255 caballos, pero sucesivos perfeccionamientos le llevaron a dar en 1918, 360 caballos. El **Hawk**, primero rendía 75 caballos y más tarde se llegó a conseguir de él 105. El **Falcon** era de 205 caballos y se perfeccionó hasta los 285.

Al final de la guerra se creó el más potente tipo, el **Condor**, de 650 caballos, que posteriormente ha sido aun mejorado.

Con uno de esos motores **Eagle** montado en un aeroplano "Vickers Vimy", se realizó la primera travesía aérea del Atlántico, desde Terranova a Irlanda, por Sir John Alcock y Sir Whitten Brown, empleando diez y seis horas.

El año 1922 la Compañía Rolls-Royce presentó su modelo de 20 caballos, de seis cilindros, que venía a ser el hermano menor del **Silver Ghost** de 40|50 caballos. Posteriormente, las mejoras continuas que en todo el mundo se han hecho en las carreteras permiten construir coches con aceleraciones enormes, siempre que el sistema de frenos tenga la necesaria seguridad.

Tal fué uno de los motivos de la construcción en 1925 del **New Phantom**, cuyo motor de seis cilindros tiene una potencia de treinta y tres por ciento mayor que el célebre **Silver Ghost**, y el nuevo sistema de seis frenos Rolls-Royce ha sido el complemento indispensable.

El **New Phantom** salió de primera intención tan acabado que en los cuatro años de su existencia no ha experimentado más que pequeños perfeccionamientos en el aligeramiento de algunas piezas, según las enseñanzas obtenidas en los motores aéreos.

Tal es la historia, escrita a grandes rasgos, de la Casa que ha llevado la construcción del automovilismo a la cúspide de la perfección mecánica, de forma que un vehículo Rolls-Royce puede equiparse a una máquina de relojería de alta precisión o a la pieza de orfebrería del más reputado artífice.

Quince días en Buenos Aires

Interesantes declaraciones para "Auto y Turismo" del señor Antonio Escobar W.

Hemos tenido oportunidad de conversar con don Antonio Escobar W., antiguo comerciante en el ramo de automóviles y entusiasta cultor del deporte automovilista.

Aprovechando su regreso de Buenos Aires, donde se había dirigido por asuntos comerciales, quisimos obtener de él algunas informaciones sobre tópicos automovilistas a fin de transmitirlos a nuestros lectores.

Cortos, muy cortos se me hicieron los quince días que estuve en Buenos Aires, comienza por decirnos el señor Escobar; para conocer bien esa ciudad es necesario estar más de un mes.

—Es esta la primera vez que Ud. va a Buenos Aires?

—No mi amigo. Es la tercera oportunidad que tengo. He quedado sorprendido ante el grandioso progreso de la ciudad y sus servicios. El área de la metrópoli ha crecido considerablemente a tal punto que los pueblos y villas que antes estaban fuera del límite urbano, están hoy incorporadas a la ciudad porque se ha poblado el espacio que había entre ellos.

—Usted tendría oportunidad de preocuparse de asuntos automovilísticos, le dijimos.

—Naturalmente. Esto formaba parte de mi programa.

Fueron muchas las novedades que encontré. Los garages de 9 y 10 pisos, donde los automóviles son elevados por motacargas. En su interior no hay boxes. Cada automóvil se guarda en un espacio común. Los útiles y repuestos los guarda el chofer en unos compartimentos colocados en la pared. Con este sistema se economiza mucho espacio. El cánón de arrendamiento mensual fluctúa entre 70 y 150 nacionales. En este precio va incluido el lavado diario del automóvil, de manera que el chofer no tiene que preocuparse de esa tarea. De estos Garages hay gran número en Buenos Aires.

La congestión del tránsito con una po-



Sr. Antonio Escobar

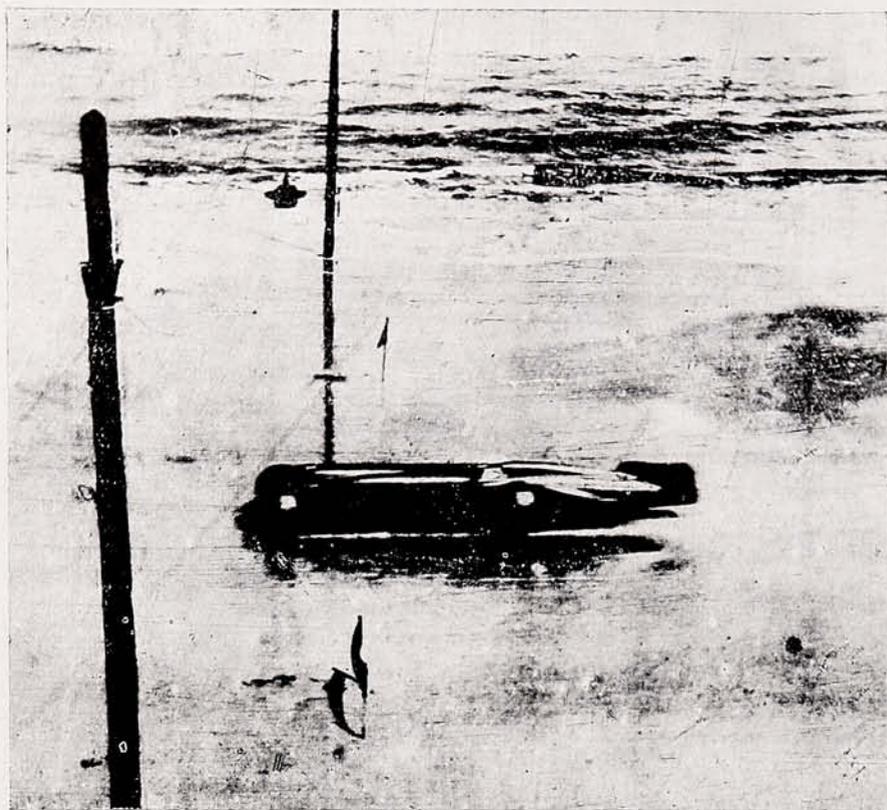
blación de más de 120.000 automóviles en las calles céntricas fué un arduo problema para las autoridades porque era tal el número de automóviles que ya casi no era posible utilizar un vehículo. Para recorrer unas diez cuadras se demoraba un automóvil como media hora. Debo advertirle también que el estacionamiento de los vehículos de alquiler no es permitido. Deben circular constantemente.

La descongestión se produjo habilitando manzanas enteras en pleno centro para el estacionamiento de vehículos, donde el conductor lo deja al cuidado de un personal especial a quién se le da una módica propina.

Circulan muchos autobuses con carrocerías muy amplias para contener 30 a 40 pasajeros, montados en chasis de grandes dimensiones. Los hay con toldo y sin toldo; a estos últimos los llaman "bañaderas".

—Y existe mucho orden y disciplina en el tránsito?

—Ah! este es el punto débil. En cuestión de orden y disciplina estamos en Santiago mucho más adelantados. El tránsito allá es desordenado. Los accidentes son muy frecuentes porque no se cumple las



Extraordinaria instantánea que se tomó en la misma meta cuando Seagrave finalizaba la carrera a 230 millas por hora. La sombra que se ve en la fotografía no es el agua sino las nubes de arena que levantó el bólido a su paso.

disposiciones y ordenanzas; no se conocen las flechas indicadoras, ni la señalización en el pavimento.

La mayoría de los automóviles de alquiler son de marca Buick, Hudson, Nash, Packard, etc. El Ford no se le ve en la ciudad, sino en el campo. Quedan aun muchos viejos taxis de marcas europeas como Renault, Panhard, Peugeot, etc.

Siguió nuestro entrevistado relatándonos una serie de otros asuntos interesantes, como su visita al local de la firma Resta Hermanos, importadores de los automóviles Chrysler. Estaban listos en el local 360 automóviles listos para la entrega a los distribuidores. Visitó la pista de la terraza y las amplias instalaciones de esta moderna y progresista firma.

—Y los caminos? le preguntamos.

—Desde Buenos Aires arrancan dos caminos principales: uno a La Plata y el otro a El Tigre. Estos son pavimentados y se conservan en magnífica condiciones.

Desgraciadamente, en la República Argentina, existe una disposición en la Constitución por la cual el Gobierno no tiene

derecho a imponer contribuciones ni peaje a los ciudadanos. El camino debe ser costado íntegramente por el Estado. No hay que olvidar que la Constitución fué hecha hace más de cien años.

Esta situación dificulta el financiamiento de las obras camineras que debían construirse al interior.

—Y obtuvo Ud. buenos resultados en sus gestiones comerciales?

—Si mi amigo, obtuve la representación para Chile de la marca Reo, producto de la antigua fábrica Reo Motor Car Co. Lansing - Michigan.

Esta es una marca muy difundida en Argentina y sus modelos Mate y Flying Cloud se ven a cada paso en Buenos Aires.

Los camiones Reo tienen allá gran aceptación.

Tengo el propósito de dar gran impulso a esta representación y a efectuar un raid durante el verano próximo en uno de estos coches hasta Buenos Aires mismo.

Agradecemos al señor Escobar sus interesantes declaraciones y le deseamos un franco éxito en sus nuevas actividades.

El Ferrocarril Subterráneo de Santiago

La movilización urbana de la capital ha sido durante este último tiempo un problema que preocupa a las autoridades. La población va en aumento. También en forma inusitada el incremento del automóvil y los autobuses. Santiago está pasando por el mismo período de evolución que han sufrido otras capitales.

El servicio de tranvías es malo. Su material antiguo y falto en absoluto de confort. Los autobuses, apesar de su gran número no dan abasto a ciertas horas para trasportar las inmensas masas de pasajeros. Es cierto que si no se hubiese establecido el servicio de autobuses, la movilización en Santiago habría sido una calamidad. Ellos han descongestionado a los tranvías.

Pero es oportuno afirmar que hoy día ninguno de estos dos servicios son suficientes, ni capaces para atender a las necesidades de la población.

La solución tendrá que venir con la construcción del ferrocarril subterráneo.

Este proyecto ha sido elaborado por el ingeniero don Luis Lagarrigue, competente profesional cuyo nombre está ligado a grandes empresas y construcciones que existen en Chile.

Después de un estudio minucioso que se ha hecho sobre este negocio se ha llegado a la conclusión que la distribución de la red metropolitana tiene que ser radial, dirigiéndose hacia los puntos de afluencia suburbana.

Estos puntos principales de afluencia son dos al Norte: Independencia y Recoleta, dos al Oriente: Providencia y Ñuñoa; uno al Sur: Matadero, y dos al Poniente: Estación y Yungay.

El primer programa por realizar, consiste en la construcción de dos radios principales que ponen el centro de la ciudad en relación con la Plaza Argentina y con la Plaza General Baquedano.

La prolongación de esas líneas, por Vicuña Mackenna hasta Diez de Julio y por Matucana hasta San Pablo, serviría cuatro puntos de afluencia: los dos de Oriente y los dos del Poniente de la ciudad.

Más tarde el ramal de Norte a Sur, podrá servir Recoleta y Providencia al Norte y San Diego al Sur. Así se habrá conseguido poner en comunicación rápida el centro de la ciudad con los siete puntos principales de afluencia de la población suburbana.

Para el servicio de los diversos barrios, bastará construir, en su oportunidad, una línea de circunvalación intermedia que los comunique con las líneas radiales.

Las redes subterráneas, aun cuando adquieran todo su desarrollo, necesitan del concurso conveniente de los tranvías, y sobre todo, de las líneas de autobus.

El concurso de los tranvías se refiere principalmente a las vías suburbanas, las cuales pueden relacionarse con el Metropolitano, por medio de "correspondencias". Las vías de superficie pueden mantener grandes velocidades fuera de la ciudad y así, el que vive en los alrededores, se movilizará rápidamente usando el tranvía y el Metropolitano.

Dentro de la ciudad, los autobuses pueden reducir a menos de la tercera parte sus actuales recorridos, aumentando en un 50 por ciento sus entradas, si se combinan con el Metropolitano por medio del sistema de "correspondencias".

El servicio actual de movilización de la ciudad de Santiago, se hace diariamente, en término medio, con 860 autobuses y 320 tranvías, de los cuales 245 de primera y 75 de segunda clase.

Los autobuses trasportan diariamente, en término medio, 700 pasajeros y los tranvías, 750 los de primera y 900 los de segunda.

El movimiento diario en Santiago, se eleva así a 853,000 pasajeros, con un costo de \$ 163,900.

De este modo los gastos de la población de Santiago en su movilización por tranvía y autobus, supera, seguramente, la cifra de 60 millones de pesos anuales.

La observación comparativa del tránsito, desde 1924, permite estimar que el incremento es a lo menos, de un 15% anual. Ahora bien, considerando que el in-

cremento sea sólo de 10 por ciento anual y que el Metropolitano llegue a absorber únicamente el 50 por ciento del tránsito de Alameda, este ramo de red subterránea iniciará sus servicios, a fines de 1931, con una cifra no inferior a 127,000 pasajeros diarios.

Condiciones económicas

El valor de la primera sección de las obras, según el presupuesto estudiado asciende a la suma de 24.611,449 pesos moneda legal.

Pero si se toma en cuenta los gastos preliminares de concesiones, estudios, organización de la Sociedad, colocación del capital, impuestos, etc., se llega a la suma de 23 millones 500,000 moneda legal.

Descripción del proyecto

El tramo inicial del Metropolitano se desarrolla en la Avenida de las Delicias en una longitud de 4,196 metros, incluyendo las estaciones de término, próximas a Plaza Argentina y Plaza General Baquedano.

Entre las estaciones de término, se colocan 8 estaciones intermedias, todas ellas a 80 metros de longitud y cuya distribución es la siguiente:

- Estación N.º 1.—**Plaza Argentina.**
- Estación N.º 2.—Unión Americana.
- Estación N.º 3.—República.
- Estación N.º 4.—Brasil.
- Estación N.º 5.—Ejército.
- Estación N.º 6.—Teatinos.
- Estación N.º 7.—Estado.
- Estación N.º 8.—Cerro.
- Estación N.º 9.—Maestranza.
- Estación N.º 10.—**Plaza Baquedano.**

La línea se desarrolla en dos túneles independientes, cuyos ejes están situados, en general a 8,40 metros de distancia.

Cada túnel tiene una sección ovoidal y simétrica en el sentido vertical y en el sentido horizontal. La sección transversal del túnel, se ensancha en las curvas, separando, según el eje vertical sus dos métodos simétricos.

Sus dimensiones en vía recta, son de 3,40 metros de ancho y 4,40 metros de altura, con radio mínimo interior de 1,60 metros y máximo de 3,497 metros.

Las estaciones tienen una sección ovoidal de 7,60 mts. de ancho por 3,90 mts. de altura sobre el andén. Los andenes tienen 4,85 mts. de anchura y están coloca-

dos a 1 mt. sobre el nivel de la rasante de la vía.

Las escaleras situadas en cada extremidad de los andenes, tiene 3,40 mts. de ancho y se dividen en dos tramos. El primer tramo asciende 3,00 mts. desde el andén hasta la plataforma de servicio de pasajeros y pasillos de concurrencia, y el segundo tramo, de altura variable, liga esa plataforma con la superficie del terreno.

El trazado de los túneles permite construirlos sin alterar las canalizaciones del alcantarillado de agua potable y de gas y menos aún los de servicios eléctrico y telefónico. Los túneles se desarrollan bajo el nivel de todos esos servicios.

La construcción de las estaciones no compromete la red del alcantarillado y sólo habrá que alterar el trazado de cañerías de agua potable en las estaciones, Plaza Argentina, Estado, Cerro y Maestranza, en una longitud total, aproximada de 500 mts. lineales.

Vía y material rodante

La trocha de la vía es de 1,44 mts. El galibo del convoy es de 2,00 mts. de ancho por 3,30 de alto.

El material rodante se compone de 12 carros motores y de 24 carros acoplados, para formar diez trenes que recorren la línea a una velocidad media de 25 kms. por hora, haciendo, en consecuencia un servicio de 2 minutos de frecuencia.

Cada carro motor tiene capacidad de 30 pasajeros sentados y 32 de pie.

Los carros acoplados tienen una capacidad de cuarenta personas sentadas y 38 de pie, y son de las mismas dimensiones de los carros motores y de un peso neto de 16 toneladas.

Estación convertidora y consumo de fuerza

La energía es suministrada por la estación convertidora, que se conecta con la red de 12,000 volts, de la Tracción Eléctrica, y que se compone de dos convertidores escalonados de 3,800 kw. cada uno, y de 800 a 850 volts; de dos convertidores de corriente continua, para servicios anexos de 11 kw. y 220 volts., para capacidad de 216 amperes—horas.

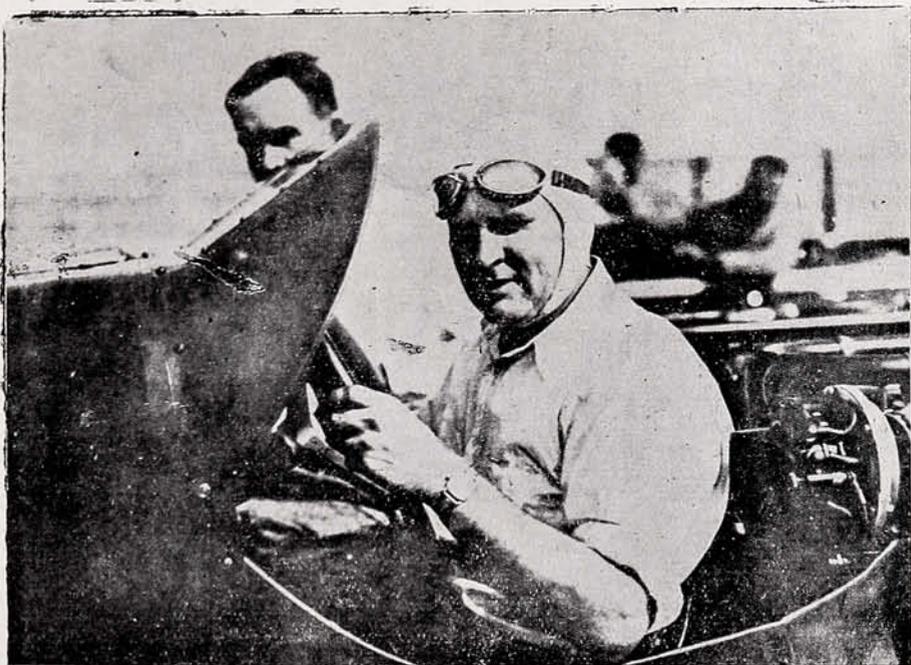
Se ha consultado para el proyecto, una planta convertidora de 3,000 kw.

Plan de obras

Para realizar la obra de estaciones, no

LA CARRERA DE INDIANAPOLIS

El campeón Ray Keech en un automóvil Simplex gana la competencia, recorriendo las 500 millas en 5 horas 7 minutos 25 segundos



Ray Keech ganador de las 500 millas

La clásica carrera de Indianápolis se ha corrido este año ante un público que no baja de 160,000 personas. Había un entusiasmo loco por presenciar la prueba porque en ella se iban a medir los grandes campeones del volante norteamericanos.

Se inscribieron 33 automóviles para participar en la carrera. Los premios en dinero ascendían a 100 mil dólares de los cuales 20,000 se adjudicarían al ganador.

Obtuvo el triunfo el campeón Ray Keech en un auto Simplex recorriendo las 500 millas o sean 804 kilómetros en 5 horas 7 minutos 25 segundos a un promedio de velocidad de 157,55 kms. por hora. Como recordarán nuestros lectores, Ray Keech era el detentor del record mun-

dial de velocidad en automóvil hasta Abril último, fecha en que el mayor Seagrave se lo arrebató en la playa de Daytona.

El segundo lugar lo ocupó Lew Meyer piloteando un Miller, automóvil con las ruedas motrices delanteras. Meyer fué el ganador de la misma prueba el año 1928.

Tercero remató Jimmy Gleason en un Dussenberg último modelo y cuarto Karl Marchesse en un Marchesse.

Hubo que lamentar tres accidentes, uno de ellos fatal. Bill Spence se volcó fracturándose el cráneo por lo que falleció casi instantáneamente. Cliff Woodbury y Jules Morisot se estrellaron y afortunadamente resultaron ilesos.

En nuestra próxima edición daremos una información gráfica de esta Carrera.

se perturbará el tránsito de tranvías ni de vehículos, llevando el avance total de la obra en cada estación en forma de sección transversal, provista de puentes de tránsito de vías férreas y calzadas.

Los túneles se atacarán por medio de 15 pozos distribuidos a lo largo del traza-

do, cada uno de los cuales abastece y comunica con el exterior, 4 faenas de avance, una de las cuales será de concretadura.

Este trabajo metódico se considera como el menos molesto para la viabilidad pública.

UNA SIMPÁTICA REUNION

La despedida del Auto Club

El automovilismo no solo se reduce a utilizar el automóvil. Los que lo practican forman una familia unida por estrechos vínculos. El ejemplo lo tenemos en los socios del ex-Auto Club.

Hagamos un poco de historia.

Esta simpática institución nació en la primavera de 1926 y fué fundada por un grupo de entusiastas automovilistas.

Su finalidad era fomentar el deporte del volante y formar una entidad que en esa época era indispensable existiese.

El lema del Auto Club era: "Calidad, no cantidad". Se necesitaba que en su seno hubiese asociados capaces y entusiastas y no un gran número que observase una actitud pasiva y sedentaria.

El Club tuvo oportunidades de gran figuración en el deporte y cada uno de sus socios aportó su entusiasmo por la causa del deporte automovilístico.

La actitud dinámica y progresista del Auto Club produjo una emulación en la Asociación de Automovilistas de Santiago institución, que en esa época se hallaba aletargada, y en decadencia. Miembros del Directorio del Auto Club ingresaron al Directorio de la Asociación, produciéndose un enlace entre ambas entidades.

De esta conexión surgió la idea de formar una sola entidad, ya que no había razón para que en nuestra capital existiesen dos instituciones con fines similares.

Este proyecto produjo la reacción y el despertar de la Asociación.

Hubo diversidad de criterio para juzgar una posible fusión y en algunos momentos se creyó que aquello sería irrealizable.

Afortunadamente en Octubre de 1928, y durante los días agradables de un paseo al Balneario de Jahuel, los acontecimientos se precipitaron. Se planteó el problema. Se discutió y por último triunfó la sana armonía y se produjo la fusión.

Esta muestra de cordura y de gran espíritu deportivo trajo como consecuencia la unificación del automovilismo.

De aquí viene pues, el origen y la fundación del Automóvil Club de Chile.

El Auto Club, al dar cuenta en una Asamblea General de socios de la fusión aludida, acordó sancionarla y al mismo tiempo quiso exteriorizar en una manifestación pública el regocijo que esta amalgamación significaba.

En la Asamblea hubo unanimidad para que el Auto Club, se reuniese, por última vez, en una comida íntima.

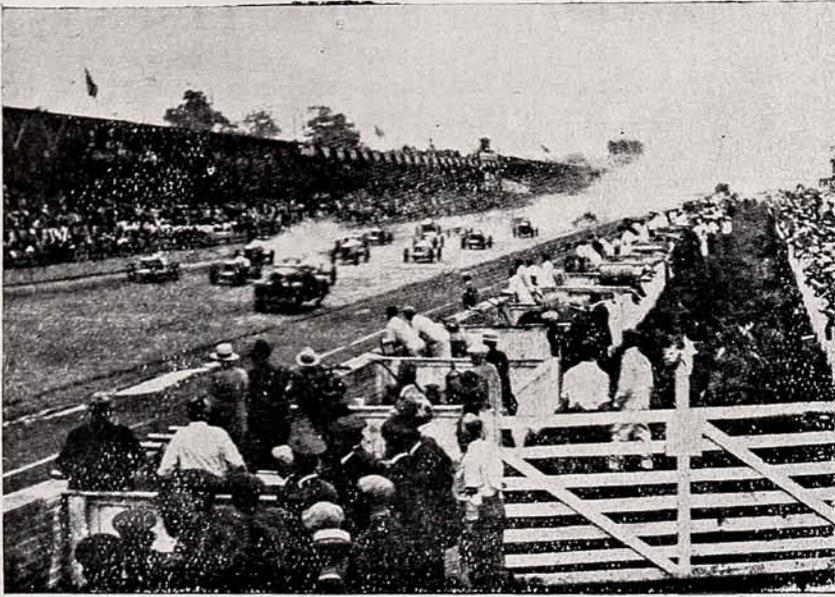
Esta comida se verificó en el Club de la Unión el 29 de Mayo.

Se encontraban reunido el Directorio del ex - Auto Club y numerosos asociados. La reunión tuvo caracteres muy simpáticos, como todas las que el Auto Club tuvo oportunidad de celebrar.

El ex - Presidente Sr. Vasco de Larrae-



Grupo de los asistentes a la comida de despedida del Auto Club, efectuada en el Club de la Unión



El desarrollo en la pista de la famosa carrera de Indianápolis

chea por aclamación general fué obligado a hablar, pero él como miembro disciplinado recordó a los asistentes que según los reglamentos, los discursos estaban prohibidos; no había que olvidar que los discursos están de más cuando se efectúan reuniones íntimas de familia.

Para salir del paso Larraechea se decidió a contar un cuento muy interesante. Erase una gallina que ponía, dijo, que ponía unos huevitos, cuando de repente vino. . . (A la voz de vino, uno de los asistentes dijo, "salud compañeros, al seco"). Seguía Vasco en su improvisación, y cada pasaje de su cuento era interrumpido por un chiste que cada cual se consideraba con derecho a lanzar.

Al finalizar fué ovacionado porque el cuento era entretenido y tenía relación con la vida y fusión que hemos relatado.

En seguida el señor Ramón Delpiano, imitando al señor Ex - Presidente contó

otro cuento, muy interrumpido también y lo terminó en medio de las carcajadas de los alegres concurrentes.

En suma, la última reunión del Auto Club fué muy simpática. El ambiente estaba saturado de esa sana alegría que inspira el dictado de la conciencia de haber cada cual contribuido para una buena obra que es la unificación del automovilismo nacional.

Los asistentes fueron los siguientes:

Vasco de Larraechea, Oscar Greene, Oscar Concha, Raúl Barahona, Alberto Carmona, Rafael Fusoni, Humberto Magnani, Alejandro Huidobro, Mario Silva, Jorge Rodríguez, Oscar Silva, Ramón Ocampo, Raúl Matte, David Jusseff, Joaquín Pérez, Enrique Kaulen, Rodolfo Gallo, Emeterio Larraín, Raúl Várgas, Antonio Escobar, Ramón Delpiano, Alejandro Gumucio.

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

AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

**Memoria que el Directorio provisorio presenta
a los socios en 16 de Mayo de 1929. : : : :**

Señores consocios:

El Directorio Provisorio, nombrado por las Juntas Generales del Auto Club y de la Asociación de Automovilistas de Santiago, ha querido daros cuenta de la labor desarrollada desde el 12 de Diciembre del año pasado, fecha en que se constituyó, hasta hoy en que termina su mandato, al aprobarse, por el Supremo Gobierno, la Personería Jurídica de la Institución.

Ha conseguido este Directorio dar fin a lo acordado por los Estatutos, cual es presentar a vuestra consideración, los Reglamentos por los cuales se regirá la Institución, lo más completos que le ha sido posible confeccionar.

En los cinco meses transcurridos, nos hemos reunidos 22 veces en sesiones ordinarias y ocho en extraordinarias; en este tiempo hemos aprobado 181 solicitudes de admisión de socios, rechazando tres; viéndonos también obligados a pedirle su renuncia a un socio.

Se han llevado a efecto en este lapso de tiempo, las competencias siguientes, organizadas y controladas por nuestra Institución: Circuito Sur, Circuito San Antonio, Circuito Rancagua y el Kilómetro Lanzado. En todas estas competencias se ha tenido la suerte de que se hayan efectuado con todo felicidad.

Controlamos, a pedido del Automóvil Club Argentino, a lo largo del territorio, el raid de nuestro compatriota Emilio Karstulovic, a quien atendimos en este local y festejamos cariñosamente. El en cambio solicitó se le hiciera socio de esta Institución, pidiendo se le enviara la insignia cuanto antes, con el objeto de ostentarla en todas sus competencias.

El Directorio que termina, nombró para representar al "Automóvil, Club de Chile" en el II Congreso de Turismo, que se llevará a efecto en Lima en Octubre próximo, al actual Vice-Presidente señor Raúl Barahona. Este nombramiento se hizo en vista que este Congreso debía haberse efectuado en Abril, habiéndose co-

municado oportunamente al Touring Club Peruano esta designación.

Diferentes Instituciones extranjeras han nombrado a nuestro Presidente como Socio Honorario de ellas, honor que nuestra Institución deberá corresponder en igual forma.

Con motivo de haber sido nombrado nuestro consocio señor Carlos de la Barra, por el S. Gobierno, Agregado Comercial en EE. UU., el "Automóvil Club de Chile" lo nombró su delegado ante la American Automobile Association, esperando obtener de este entusiasta consocio grandes beneficios.

S. E. Don Carlos Ibáñez del C., donó para una de las competencias automovilísticas que se llevó a efecto, una valiosa Copa, dando con ésto muestra de su entusiasmo por este deporte y aliento a los que se preocupan por el progreso del automovilismo.

Os damos cuenta de haber recibido en nuestros salones a la Señorita Stinnes, que recorriendo el mundo en automóvil pasó por nuestro país de vuelta a su patria.

También hemos recibido la visita de varios turistas, quienes se han ido agradecidos, alabando a nuestra Institución y deseosos de volver, logrando con ésto acercar más a la nuestra, las Instituciones a que pertenecen.

Durante este período se han presentados diversos reclamos comerciales en que se ha solicitado la intervención del Automóvil Club, siendo siempre rechazados por el Directorio, pues se ha estimado que la Institución se encuentra ajena a toda cuestión que lleve visos de comercialismo.

El Directorio ha mirado con entusiasmo, y quiere poner en conocimiento de los señores socios el espíritu de cooperación que le han prestado los socios señores: Alberto Carmona y Alejandro Gumucio, asistiendo continuamente a sus sesiones y alentando con su presencia el trabajo en que hemos estado empeñados.



El nuevo Directorio del Automóvil Club de Chile.—(Sentados) señores: Juan P. Blurton, Raúl Barahona, Amadeo Heiremans y Oscar Concha. (De pie) Fernando Orrego P., Jorge Cruz, Javier Gumucio y Vasco de Larrachea. Al lado del señor Heiremans, el Director del Tránsito Cap. Benavides.

Se hace un deber, también, en felicitar a los socios señores: Carlos de la Barra, Eduardo Izquierdo, Fernando Baldrich, Gustavo Várgas, Joaquín Pérez, Alfonso Ciuffardi, Javier y Alejandro Gumucio y Terencio Cassale, por sus informes pasados después de las competencias; única manera de dar luz y corregir defectos en ellas.

Por exceso de trabajo, no hemos podido preocuparnos de hacer venir mayor número de socios a este local, viéndose generalmente desierto; pero, ya encarrilado este asunto, esperamos verlo lleno, gracias al nuevo Directorio que entrará en funciones.

Es esperanza de este Directorio, ver cumplido su anhelo de comprarse un terreno al lado de la ciudad, donde el socio pueda descansar y llevar a efecto muchas entreteniciones y competencias, que hoy día tiene que ir a buscar a otros Clubs.

El Directorio pone en conocimiento de los socios que siempre que ha solicitado la ayuda pecunaria a las Casas Comerciales del ramo, han respondido generosamente,

lo cual demuestra el espíritu de cooperación de ellas por la Institución.

No queremos mencionar las franquicias que hemos conseguido para nuestros asociados, como: La orden del día de Carabineros en que no permite que a los socios se les retire sus documentos ni se les conduzca a la Comisaría, ni los Cuidadores de automóviles. No queremos, tampoco, hablar nada de los pocos documentos que necesitan nuestros socios para salir del país, ni del Control de Carnets de competencia, retiro de patentes anuales, entrada al Parque Cousiño, paradero frente al local, descuentos, etc., por cuanto ya se ha hecho en la circular recién repartida.

Queremos, sí, hacer referencia a que hemos cumplido la orden que recibimos de vosotros, cuando fueron aprobados los Estatutos, reuniéndonos Miércoles a Miércoles en sesiones ordinarias para despachar todos los asuntos llegados, y en sesiones extraordinarias para estudiar y aprobar los Reglamentos que ponemos a vuestra consideración.





AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

DELICIAS 1171 — TELÉFONO 7344 — CASILLA 3320

Presidente: Señor Amadeo Heiremans.
 Vice Presidente: > Raúl Barahona.
 Secretario: > Oscar Concha.
 Tesorero: > Juan P. Blurton.

Directores:

Señores: Vasco de Larraechea, Jorge Cruz, Javier Gumucio V.,
 Fernando Oirego P., Rafael Moreno E.

SESION ORDINARIA DE 24 DE ABRIL DE 1929.

Se abrió la sesión a las 18.40 horas bajo la presidencia del señor Heiremans, con asistencia del Vice señor Barahona y de los Directores señores; Blurton, Cruz, De la Maza, Concha, de Larraechea, Greene y Larraín y de los socios señores Alejandro Gumucio y Carmona.

ACTA.—Se leyó y aprobó el acta del 22 del presente.

CUENTA.—De haber fallecido el Contador de la Institución.

Se acordó enviar una nota de condolencia a la familia y contribuir con la cantidad de \$ 200 a sus funerales.

Se acordó que el Tesorero hiciere poner al día los libros, pagando por este trabajo hasta la cantidad de \$ 200.

Se dió cuenta de haberse agotado el Kardex.

Se comisionó al Secretario para comprar otro igual.

El señor Barahona dió cuenta de haber recibido la visita del señor Arturo Moreno Fritz, comisionado por el Auto Club de Antofagasta, que solicitó los Estatutos de la Institución y que se le permitiera a esa Institución, usar la misma insignia nuestra.

Se acordó permitir el uso de la insignia,

con el nombre de Automóvil Club de Antofagasta.

Se acordó hacer un paseo a Jahuel el 18 de Mayo, para volver el 21, siempre que el tiempo lo permitiera.

A indicación del señor Barahona, se acordó fijar como fecha anual del paseo a Jahuel, con la carrera, el 12 de Octubre en conmemoración de la unión de las Instituciones Auto Club y Asociación de Automovilistas de Santiago.

Se aceptaron las siguientes solicitudes de socios:

Señor Luis F. Rencoret A. presentado por el señor Osvaldo de la Cuadra.

Señor Santos Allende A. presentado por el señor Emeterio Larraín.

Señor Matías Astoreca P. presentado por el señor Alejandro Gumucio.

Señor Eduardo Barril I. presentado por Varios Directores.

Señor Oscar Donoso B. presentado por Varios Directores.

Se entró en seguida a terminar la aprobación de los Reglamentos.

Se levantó la sesión a las 20.25 horas.

Oscar Concha M.

Secretario.

A. Heiremans.

Presidente.

SESION ORDINARIA DE 1o. DE MAYO DE 1929.

Se abrió la sesión a las 18.20 horas bajo la presidencia del señor Barahona, con asistencia de los Directores señores; Blurton, De la Maza, Cruz, Greene, de Larraechea, Larraín y Concha y de los so-

cios señores: Jorge Figueroa, Carmona y Bates.

ACTA.—No se leyó por haber acordado de hacerlo conjuntamente con la próxima.



Asociación de Automovilistas de Ñuble Chillán

Presidente	Sucre Guzmán
1.er Vice	Jorge Roeschmann
2.o Vice	Francisco Schleyer
Secretario	Leopoldo López
Tesorero	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

CUENTA.—El señor Administrador habló sobre el sueldo del Contador, que solicitaba más del que se había acordado.

Se acordó que el señor Tesorero arreglara esta situación.

Se leyó el Decreto de Personería Jurídica concedido a la Institución por el Supremo Gobierno con fecha 30 de Abril del presente año que dice así:
Santiago, 30 de Abril de 1929.

Hoy se decretó lo que sigue:

Vistos estos antecedentes, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Reglamentario N.º 2736 de 31 de Octubre de 1925 y con lo informado por el Consejo de Defensa Fiscal,

Decreto:

1.º.—Concédece Personería Jurídica a la corporación denominada "Automóvil Club de Chile", con domicilio en esta ciudad; y

2.º.—Apruébanse los Estatutos por que ha de regirse dicha corporación, en los términos de que da testimonio la Escritura Pública adjunta, otorgada ante el Notario Público de Santiago, Dn. Fernando Errázuriz Tagle, el 15 de Enero último.

Tómese razón, comuníquese, publíquese e insértese en el Boletín de las Leyes y Decretos del Gobierno.

C. IBAÑEZ DEL C. — OSVALDO KOCH.

Lo que digo a Ud. para su conocimiento.

Dios gñe a U.

JORGE GAETE

Secretario.

Se acordó en vista de ésto, citar a Jun-

ta General de socios para el día a del presente, y en caso que no hubiera quorum ese día, para el 15 a las 21.30 horas, en el local social.

Se leyó un estado de gastos, pasado por el señor Figueroa sobre la Personería Jurídica.

Se aceptó y se le pidió sus honorarios.

Se acordó publicar la citación en los tres diarios, agregando que los socios deberán estar al día en el pago de sus cuotas, para la elección y que los Reglamentos se podían consultar en la Secretaría.

Se acordó también, reunirse el Viernes próximo para terminar la lectura y aprobación de los Reglamentos.

De una nota de la Casa Barahona Herman, en que solicita diferentes datos sobre entradas de Aduana.

Se acordó solicitar esos datos.

De una nota del Touring Club Peruano, en que acusa recibo de la nota en que se nombra al señor Raúl Barahona Delegado de la Institución al II Congreso de Turismo y anuncia su postergación a pedido del Touring Club Argentino, para Octubre.

Se acordó archivarla.

De un estado de socios y estado de la cuenta bancaria.

De haberse presentado las siguientes solicitudes de socios que fueron aceptadas:

Señor Pedro González Valenzuela, presentado por el señor Oscar Concha.

Señor Alejandro Rengifo Reyes, presentado por el señor Oscar Concha.

Se levantó la sesión a las 20.25 horas.

Oscar Concha.

Secretario.

Amadeo Heiremans

Presidente.

SESION ORDINARIA DE 8 DE MAYO DE 1929.

Se abrió la sesión a las 18.25 horas, bajo la presidencia del señor Heiremans, con asistencia del Vice señor Barahona, de los Directores señores: de Larraechea, Blurton, Greene, De la Maza, Cruz, Larraín y Concha y de los socios, señores Alejandro Gumucio y Luis Bates.

ACTA.—Se leyó el acta de la sesión anterior, quedando aprobada con la siguiente modificación:

A pedido de los señores De la Maza y Larraín, se deja constancia para la mejor interpretación del Art. 37, que el Directorio estimó necesario dejarlo, porque él implicaba el derecho de los socios a usar de la palabra.

Puesto en votación el Art. 43, en sus incisos a) y b) fué aprobado, rechazándose la indicación de los señores De la Maza y Larraín que pedían el rechazo, pues no conciben que un Director no vaya a faltar a esas disposiciones que están penadas con la grave sanción indicada en la letra b) del Art. 59 o sea la suspensión. Estiman que con ésto rebajan las disposiciones reglamentarias, pues dicha sanción no será aplicada por no guardar relación con la falta cometida. Por otra parte, la letra c) de este Art., comprende perfectamente las disposiciones a) y b) en forma aplicable y justiciera.

CUENTA.—Se dió cuenta de: Una carta del Concesionario de la Cantina, en que avisa que se hará cargo nuevamente de la Concesión mientras encuentra otro comprador, y en el caso de encontrarlo, pagará la cuenta de luz pendiente.

Se acordó que el Concesionario debía

arreglar previamente el cánon de arriendo de Abril y Mayo, y la luz, antes de conversar de este asunto, y se comisionó al Secretario, para que en forma enérgica exigiera ésto e hiciera cumplir el Contrato.

De una nota del Consulado Americano, en que solicita planos camineros y estado en que se encuentran los caminos en diferentes épocas del año, para enviárselos a varios raidistas que piensan venir de EE. UU.

Se acordó pedir informes al socio señor Karstulovic, que acaba de atravesar el país en toda su extensión.

Se leyó un programa de fiestas confeccionado por el señor Barahona, para el paseo a Jahuel que se llevará a efecto el 18 del pte., siendo aprobado.

Se dió cuenta de una factura por servicios profesionales, pasada por el Abogado señor Jorge Figueroa, sobre obtención de la Personería Jurídica de la Institución.

Se acordó cancelarla.

De una nota del representante de la Dunlop Rubber Co., en que solicita diferentes datos estadísticos.

Se acordó enviarlos.

De otra nota en el mismo sentido de los señores representantes de la Tyde Water Oil Company. Se acordó enviarlos.

Se presentaron y aceptaron las siguientes solicitudes de socios:

Señor Juan I. García V. presentado por el Directorio.

Señor Pedro Baquedano A. presentado por el señor Gustavo Vargas M.



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.



Asociación de Automovilistas de Bio-Bio LOS ANGELES

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

Señor Luis Baquedano L. presentado por el señor Raúl Barahona V.

Señor José Contreras C. presentado por el señor Otto Krefft.

Señor Roberto Naretto B. presentado por el señor Otto Krefft.

Señor Jorge Romero R. presentado por el señor Otto Krefft.

Señor Guillermo Aguirre U. presentado por el señor Oscar Concha.

Señor George A. Smith M. presentado por el señor Otto Krefft.

Señor Francisco Silva P. presentado por el señor Oscar Concha.

Señor Francisco Tapia C. presentado por el señor Manuel Soza.

ACUERDOS.—Se acordó que las solicitudes de socios que presentara en cuerpo el Directorio, por este hecho quedaban eximidos del trámite de pizarra.

Se acordó enviar una nota al Director

del Tránsito, felicitándole por la medida recientemente tomada en orden de avisar a los automovilistas con toques de sirena, cuando infrinjan la velocidad, antes de pasarles el parte.

Se acordó enviar a la Dirección de Carabineros una nota de condolencia por la muerte del Carabinero Juan Maldonado Martínez, ocurrida en actos del servicio.

Tomar nota de una carta del socio señor Abel García Huidobro, en que da pormenores de un lugar bellissimo para excursiones, ubicado en el Fundo Cocalán, a 69 kilómetros de San Vicente de Tagua - Tagua y 219 Kms. de Santiago.

Se levantó la sesión a las 20.35 horas.

Amadeo Heiremans.

Presidente.

Oscar Concha.

Secretario.

SESION DE DIRECTORIO DEMAYO 15 DE 1929.

Se abrió la sesión a las 18.15, bajo la presidencia del señor Heiremans, con asistencia del Vice señor Barahona y de los Directores señores Blurton, De la Maza, de Larraechea, Cruz, Larraín, Greene y Concha y de los socios señores: Martínez y Gumucio.

ACTA.—Se leyó y aprobó el Acta de la sesión anterior.

CUENTA.—A indicación del señor Martínez, se acordó incluir en el Acta de la sesión Extraordinaria N.º 8, al final, un artículo al Reglamento que dice así:

Art. 81.—“La Institución no auspiciará ninguna petición o solicitud, cuando

ella signifique su aprovechamiento para fines puramente comerciales. Para otorgar una autorización o patrocinar una solicitud, el Directorio exigirá la garantía que estime conveniente, con el objeto que en ningún momento el “Automóvil Club de Chile” sufra detrimento alguno en su prestigio”.

Se acordó dejar constancia del placer con que el Directorio ve asistir a sus sesiones al señor Martínez.

De una carta del Concesionario, en que pone en conocimiento del Directorio, que ha nombrado un reemplazante en la Concesión bajo su responsabilidad.

Se acordó aceptarlo ya que no cambiaría el contrato suscrito y en cambio ganarían con ello los socios.

El señor Barahona dió cuenta, que la Comisión había acordado suspender el paseo a Jahuel del 18 del presente en vista de los anuncios meteorológicos.

Se dió cuenta de varios informes sobre el estado de caminos del Ministerio de Fomento, y del Ingeniero de Concepción.

Se aceptaron las siguientes solicitudes de socios:

Señor Antonio Silva A. presentado por el señor Alberto Carmona.

Señor J. Tomás Castro M. presentado por el señor Raúl Barahona.

Señor José Arana C. presentado por el señor Raúl Barahona.

Señor Odber Heffer B. presentado por el señor Otto Krefft.

Señor Heriberto Horst H. presentado por el señor Enrique Kaulen.

Señor Mario García de la H. M. presentado por el señor Oscar Greene.

Se levantó la sesión a las 20.10 horas.

Oscar Concha.

Secretario.

Amadeo Heiremans.

Presidente.

PRIMERA JUNTA GENERAL DE SOCIOS, DE DE MAYO DE 1929.

(2o. Citación)

Se abrió la sesión a las 21.45 horas, bajo la presidencia del señor Heiremans, con asistencia del Vice señor Barahona, de los Directores señores: Blurton, de Larraechea, Greene, Cruz, Larraín, y Concha, y de los socios señores: Ramón Larraín, Ciro Delfino, Emilio Simian, Miguel Silva, Ovidio Olivares, Mariano Navarrete, Godofredo Bustamante, Jorge Elizondo, Carlos Fache, Eduardo Vogel, Marcelo Heiremans, Moisés Lagos, Jorge Rodríguez, Rafael Fusoni, Manuel Frontaura, Enrique Kaulen, José Arana, Juan Mickle, Jorge Geywitz, Miguel Lagos, Rafael Amiot, Juan Espinoza, Oscar Silva, Oscar Lihn, Luis Asenjo, Ramón Ibáñez, Stuardo Rahausen, Wenceslao Díaz Herrero, Gustavo Vargas, Jacques Courtois, Alberto Morere, Fernando Orrego, Miguel Martínez, Alberto Carmona, Fernando Baldrich, Percy Cordner, Enrique Díaz White, Víctor Infante, Luis Rodríguez, Ernesto Herman, Bernardo Fuenzalida, Rafael Moreno, Jorge del Campo, Alfredo Jenkins, Alfredo Wolnitzky, Gustavo Valdivieso, José del Valle, Humberto Magnani, Santiago Lazo, Juan Camps, Alberto Antoine, José Flores, Osvaldo Silva, Alejandro Gumucio, José B. Vergara, Terencio Cassale, Mardoqueo Herman, Ramón Delpiano, Javier Gumucio, José de la Vega, Luis Bates, Otto Krefft, Alamiro Correa, Luis Recabarren, Guillermo Pérez G., Enrique Cabrera. Total 74 Socios.

CUENTA.—Se dió cuenta de no haberse efectuado la primera citación por falta del quorum fijado por los Estatutos.

De haberse citado con el objeto de: Aprobar los Reglamentos confeccionados por el Directorio provisorio y elegir el Directorio definitivo.

MEMORIA.—El Secretario leyó la Memoria que se inserta aparte.

REGLAMENTOS.—Se dió lectura al terminar el Art. 3.º, se abrió una discusión sobre la elección de Directorio. Habiendo opiniones encontradas sobre la manera de elegirlo. El señor Jorge Rodríguez, pidió que la Asamblea votara si se elegían nueve nombres o se elegían primero, la Junta Ejecutiva y después los Directores.

Tomada la votación nominal, se aprobó la indicación del señor Rodríguez, haciéndolo independientemente para Presidente, Vice-Presidente, Secretario, Tesorero y cinco Directores, por 46 votos, contra 24 votos, 2 abstenciones y 2 en blanco.

A indicación del señor Orrego, se acordó por unanimidad dejar los Reglamentos para otra Junta, haciendo imprimir los confeccionados, repartiéndolos a los socios con el objeto que los estudien y les hagan las observaciones que les merezcan.

ELECCION DE DIRECTORIO.—Se



Asociación de Automovilistas de Victoria

VICTORIA

Presidente	Marco A. Huerta.
Secretario	Alejandro Baeza.
Tesorero	Pablo Fellmer.

pasó en seguida a elegir el Directorio levantándose la sesión por quince minutos.

PRESIDENTE.—Reabierta la sesión, la Junta eligió por aclamación como presidente, a Don Amadeo Heiremans.

VICE-PRESIDENTE.—En la misma forma eligió Vice-Presidente, al señor Raúl Barahona.

TESORERO.—Tomada la votación para Tesorero, resultó en la siguiente forma: Por Don Juan Blurton, 60 votos; por el señor Baldrich, 1 voto; por el señor Cruz, 2 votos; por el señor Greene, 2 votos; por el señor Manuel Barahona, 2 votos; por el señor Enrique Kaulen, 1 voto.

SECRETARIO.—Fué elegido por aclamación el señor Oscar Concha.

RENUNCIA.—El señor Concha, agradeció el honor que se le dispensaba, al elegirlo Secretario definitivo de la Institución en esa forma entusiasta, pero agregó que no podía por el momento, aceptar el cargo y hacía en ese mismo momento la renuncia indeclinable de él; rogando a la Asamblea, procediera a nombrarle reemplazante, por cuanto no podría asistir a las sesiones del Directorio.

DIRECTORES.—Se pasó en seguida a elegir los cinco Directores, resultando la votación en la siguiente forma:

Por el Señor:

Vasco de Larraechea	55	votos
Rafael Moreno	30	»
Javier Gumucio	29	»
Jorge Cruz	29	»
Fernando Orrego	17	»
Manuel Barahona	16	»
Oscar Greene	13	»
Enrique Kaulen	13	»

por los señores: Miguel Martínez, Alberto Morere, Emeterio Larraín, 12 votos; por el señor Carlos Délano, 11 votos; por el señor Ramón Delpiano, 10; por los señores, Osvaldo Silva, y Manuel Soza, 9; por el señor Ralael Fusoni, 8; por el Sr. Nicolas Orrego, 6; por los señores, Alberto Carmona, Fernando Baldrich, Oscar Concha y Roberto de la Maza, 4; por los señores, Fernando Valdivieso, Gustavo Vargas, Humberto Magnani, Oscar Lihn, Jacques Courtois y Oscar Silva, 2; por el señor Ernesto Herman, 3; por los señores, Miguel Silva, Enrique Díaz, Ernesto Cristi, Wenceslao Díaz, Ramón Ibáñez, Manuel Frontaura, Jorge Rodríguez y Stuardo Rahausen, 1; en blanco, 1 voto.

Fueron proclamados Directores los señores: de Larraechea, Moreno, Javier Gumucio, Cruz y Fernando Orrego.

RENUNCIAS.—El señor de Larraechea agradeció su designación y renunció el cargo en el carácter de indeclinable.

El señor Orrego, también dijo que renunciaba el cargo, pues teniendo en su carácter de Jefe de la Sección Turismo del Ministerio de Fomento, la fiscalización de la Institución, no lo podía aceptar.

Se acordó que estas renunciaciones se presentaran al Directorio.

Se acordó también, elegir en la próxima Junta General, la Comisión Calificadora de Cuentas.

Se levantó la sesión a las 24.70 horas.

Oscar Concha.
Secretario.

Amadeo Heiremans.
Presidente.

El Automóvil Club de Chile necesita un Socio que haga deporte automovilístico, y que respete y haga respetar los reglamentos del tránsito. ¿Sirve Ud?

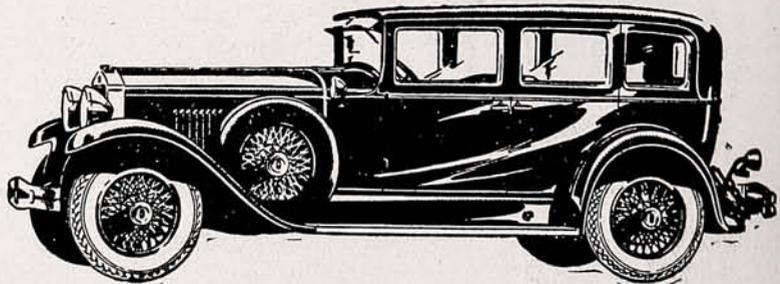
Llega a Chile la primera partida de los automóviles "Hupmobile"

Como hemos informado anteriormente la Hupp Motor Car Corporation adquirió la Compañía Chandler. Los Agentes en Chile de Chandler, señores Simón Hermanos, obtuvieron la representación de los automóviles Hupmobile, automóvil que goza también de gran prestigio en los Estados Unidos y en Europa.

Esta marca no es desconocida en Chile; recordamos que fué importada, hace como diez años, por don Arturo Calvo Mackenna quién logró colocar en el público muchos automóviles que aun se ven por las calles y los campos.

Desde entonces acá el Hupmobile ha marchado al compás del progreso mecánico y ha logrado colocarse en la primera fila de los automóviles finos y de alta calidad.

En cuanto se hicieron cargo de la Agencia los señores Simón Hermanos, encargaron una partida de estos automóviles, cuyo primer embarque ya está en Santiago.



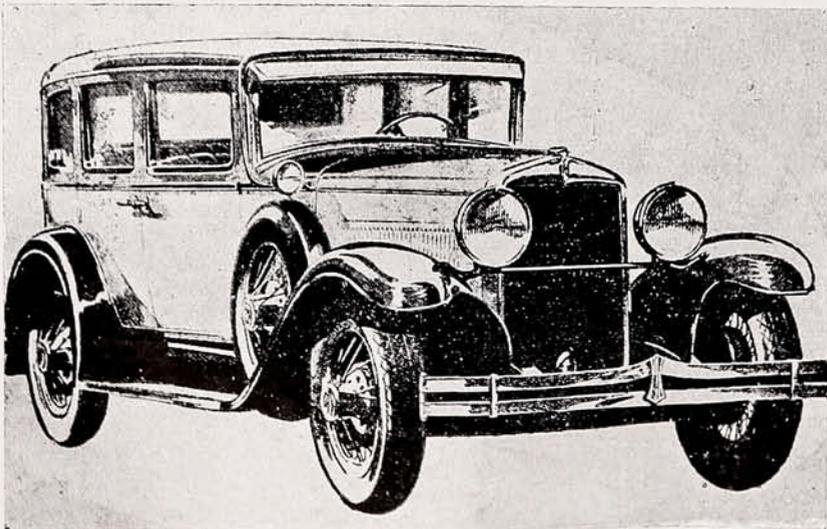
Sedán 8 cilindros 4 puertas

En el local de los Agentes en la Av. Delicias se efectuó durante de la semana pasada una exhibición de los tipos de 6 y 8 cilindros de los modelos Sedan de 5 y 7 pasajeros, de 2 y 4 puertas, Roadster y Limousine.

El motor del 6 cilindros desarrolla una potencia efectiva de más de 57 H. P. fuerza extraordinaria en relación con su tamaño y peso. Los cilindros tienen un diámetro de 82,6 mm. por 108 mm de recorrido, lo que da una cilindrada de 3.40 litros.

El motor comprende el más reciente progreso científico, expresado en el perfeccionamiento de la aplicación práctica del principio de la alta compresión, triunfo

alcanzado mediante de la reforma de las cámaras de explosión. Estas cámaras tienen una forma acampanada encima de las válvulas y se inclinan hacia los cilindros, siguiendo un contorno que propende efectivamente a conservar los gases explosivos en un estado de alta turbulencia, lo que aumenta la



Sedán Century 8 cilindros en línea

la fuerza de la compresión y evita el encendido prematuro. Con este principio tan perfeccionado y con la nueva forma de la cámara de explosión, puede empelarse en este motor, con máximo rendimiento, cualquiera clase ordinaria de combustible.

La culata completa de los cilindros ha sido proyectada de acuerdo con este principio científico. Por ejemplo, la válvula de escape está colocada de tal modo que su calor sirve para evaporar el combustible de un modo más perfecto antes de su explosión en la cámara.

Las cámaras de explosión están precisadas a máquina para asegurar la generación de impulso exactamente uniformes.

El efecto de rapidez, causado por el aspecto del nuevo Hupmobile, se debe, a la poca altura del vehículo. Esto se ha realizado empleando un bastidor de doble caída, lo cual aporta, la gran ventaja de un centro de gravedad extraordinariamente bajo, con un consiguiente aumento de seguridad.

El chasis se ha fortalecido mediante un refuerzo especial, que pasa casi a la longitud completa de la parte inferior de los largueros o miembros laterales del bastidor. Esto imparte al bastidor una gran rigidez, que lo protege contra la distorsión o ladeamiento. Hay siete barras transversales en el bastidor, que forman una base firme para el motor y la carrocería.

En lo tocante a las carrocerías, el Hupmobile de 1929, representa un paso notablemente adelantado a las tendencias del progreso moderno. Las carrocerías son de construcción mixta de acero y madera. La parte de madera absorbe los choques y violentas reacciones, pues posee la necesaria flexibilidad para amortiguar todas estas trepidaciones durante la marcha. El acero se emplea en los puntos que han de



Interior del Sedán de 2 puertas

tener mayor resistencia, lo mismo que en aquellos que exigen rigidez y firmeza. Los montantes delgados son de acero. La delgadez de mayor amplitud a la vista del conductor y de los pasajeros. Esta admirable combinación ofrece amplia resistencia para aguantar los esfuerzos anormales y para asegurar esa marcha silenciosa, suave y libre de vibración, tan esencial en los automóviles de la fina calidad del Hupmobile.

Las características que hemos relacionado corresponden a los modelos de seis cilindros. Las de los ocho cilindros son casi idénticas, excepto en la mayor potencia del motor, más distancia entre los ejes y mayor amplitud de la carrocería.

La Fábrica Hupmobile se propone intensificar considerablemente las ventas durante este año y ésta fué la causa que la impulsó a adquirir la Chandler.

En cuanto la Chandler termine de fabricar una partida de automóviles que está obligada a entregar según un contrato pendiente, la Hupmobile comenzará a trabajar en esos talleres el modelo chico que tiene proyectado, cuyo precio en los Estados Unidos será alrededor de mil dólares y espera lanzar en el primer año 100,000 coches.

El Automóvil Club de Chile necesita un Socio que haga deporte automovilístico, y que respete y haga respetar los reglamentos del tránsito. ¿Sirve Ud?

DE NUESTROS LECTORES

Señor Director de la Revista

"Auto y Turismo"

Presente.

Mui señor mío:

Soy vendedor de un artículo que tiene íntima relación con el automovilismo. Cuando se me presenta un comprador, trato, naturalmente de hacer la venta. Le pondero la mercadería que vendo y veo modo de convencerlo. Lo hago de buena fe porque sé que lo que vendo es bueno y que mi comprador quedará satisfecho.

Durante el curso de mi conversación con él, me doy cuenta que otros colegas que venden artículos similares a los míos han tratado de desprestigiar mi mercadería y aun más, a desacreditar a la firma donde yo trabajo.

Este sistema o este modo de proceder no es caballeroso, no es comercial, no es serio. Un cliente no puede formarse buen concepto de un vendedor cuando comienza a "pelar" la mercadería de los demás. Es una práctica comercial abominable.

Lo que yo vendo es bueno. Lo que vende mi competidor también es bueno, pero lo que yo vendo es mejor. Yo no digo jamás que lo que vende mi competidor es malo. Digo simplemente que no es tan buena como lo mío. Esto no es desprestigiar ni pelar.

Ojalá que reaccionaran los vendedores que usan esas armas tan poco nobles.

* * *

En una excursión que hice a Los Andes, me tocó ver una escena interesante que deja mucha enseñanza.

Salimos en auto. Pasamos a un motociclista. Después, éste nos pasó. La moto quedó en "panne". Le faltaba bencina. Le dimos un litro. Siguió viaje. Lo pasamos. Quedamos en "panne" nosotros con una cámara rota. No teníamos parches. Pasó la moto. No nos preguntó si se nos ofrecía algo. A otro automovilista que venía atrás le pedimos parches. Seguimos. La moto en "panne" otra vez. Necesitaba bencina. Le preguntamos si algo necesitaba, y seguimos viaje sin darle un segundo litro. Quisimos, con esto dar una lección.

Quisiéramos saber, señor Director, si en su concepto, obramos bien o mal. Nosotros consideramos que en el camino todos somos compañeros y que debemos ayudarnos mutuamente. Arrieros somos, dice el adagio.

* * *

El tránsito en Santiago hoy día es más fácil. Durante los últimos meses del año pasado no se podía salir a la calle porque todo era infracción y jamás llegaba uno con los documentos consigo. Existía una rijidez draconiana. No se perdonaba el olvido de no encender la luz trasera, el no tocar la bocina. La más insignificante falta era motivo suficiente para tener encima la sanción. Cada carabinero era un enemigo. Llegaba uno a figurarse que el papel de ellos no era dirigir el tránsito, sino entrar en la competencia de cual pasaba más partes y obtenía mayores multas.

Ahora las cosas han cambiado. Hay benevolencia. Buena voluntad. Buen espíritu. El carabinero tiene un rol educativo. Da consejos. Usa buenos modales.

Se dirá que era necesaria la política anterior para amedrentar, para infundir pavor. Tal vez, pero hoy en día hay más respeto que antes de parte del público porque mirar con simpatía al carabinero y no ve en él al verdugo.

He visto en los diarios de que existe el proyecto de crear un 2.º Juzgado de Policía Local. Muy buena idea. El señor Gallo, por muy gallo que sea no da para más. Es imposible que administre justicia teniendo ante su presencia cientos de personas que debe despachar en el curso de pocas horas. Hay que ver el tiempo que se pierde. Formar cola. Esperar que lo llamen. Comparecer. Declarar. Pedir la papeleta para pagar la multa. Canjearla por la orden de devolución del carnet. Ir al Departamento del Tránsito. Hacer cola otra vez. Obtener la devolución del carnet. Total 5 horas.

¿No podría reformarse ese sistema tan engorroso y que hace perder tanto tiempo?

OTAU.

NO HAY SUBSTITUTO PARA CALIDAD



Para mayor satis-
facción, mayor po-
tencia de su motor,
máximum de rendi-
miento y economía,
use

Super Energina

Comprobará su Superioridad

El peaje en el camino a San Bernardo

En nuestra edición anterior dimos la noticia del alza que se había autorizado en el Camino a San Bernardo. Esta alza ha sido considerada exajerada por numerosos vecinos de Lo Ovalle, La Cisterna y San Bernardo y por cuyo motivo han hecho llegar su protesta ante el Automóvil Club de Chile.

Esta institución, en defensa del desarrollo del automovilismo, ha enviado al señor Intendente de la Provincia una nota en la que pone de relieve la desproporción que existe en el alza del peaje, en el trastorno que ha ocasionado a los vecinos y las dificultades que se ha creado al movimiento comercial de esa zona.

La tarifa aplicada a los autocamiones de más de 2,000 kgs. de \$ 2, dice la nota, resulta insostenible en comparación al derecho que debe pagar un carretón de dos ruedas ya que al no fijársele limita a la carga solo se le cobra \$ 1,50. La tracción animal entorpece el tránsito, ensucia y destruye el camino más que cualquier otro vehículo que utiliza llantas de goma.

Las góndolas están en situación privilegiada ante un auto particular; aquella paga \$ 0.60 y lleva generalmente más de 4,000 kgs. y el automóvil particular paga \$ 0.80 con un peso muchísimo menor. La percepción del peaje está, pues, a costa del automóvil particular.

Los vecinos que se ven obligados a efectuar como mínimo cuatro viajes al día deben pagar \$ 3.20 diarios lo que representa \$ 96 mensuales. Esta carga excesiva no guarda, generalmente, relación con el valor de los cánones de arrendamiento del

contribuyente ni con el valor de la propiedad que habita.

Termina la nota pidiendo al señor Intendente que el peaje sea rebajado en un 30% en general y que se fraccione el recorrido en tres secciones: "Santiago-Lo Ovalle" - "Lo Ovalle - La Cisterna" y "La Cisterna-San Bernardo". Así sería el peaje más equitativo y cada vehículo pagaría por el recorrido que haya que efectuar en realidad.

Según se nos ha informado, el movimiento de vehículos por el Camino a San Bernardo ha disminuído considerablemente desde que está en vigencia el alza del peaje. Va a resultar que al final de cuentas se va a percibir menos cantidad que antes del alza.

Por otros conductos hemos sabido también que existe un industrial en la comuna de San Miguel que se ha visto obligado a cerrar su fábrica porque no puede resistir el peaje.

También tuvimos conocimiento de que un vecino tenía en venta su propiedad ubicada acon frente al canal. El negocio de la venta estaba por cerrarse y listo para mandar extender la escritura, cuando se decretó el alza del peaje y el negocio fracasó.

Con la mantención de este impuesto exajerado se va a producir la despoblación de todas esas comunas y una baja en el valor de la propiedad.

A continuación anotamos la tarifa primitiva de peaje, la que está actualmente en vigencia y la que propone el A. C. C.

	Tarifa antigua	Tarifa vigente	Tarifa propuesta por el A. C. C.
Autocamiones 2,000 kgs. . .	\$ 1.—	\$ 2.—	\$ 1.20
» capacidad inferior. . .	0.60	1.—	0.60
Góndolas para pasajeros. . .	0.40	0.60	1.00
Automóviles particulares. . .	0.40	0.80	0.60
Automóviles de alquiler. . .	0.40	0.60	0.50
Motocicletas, triciclos, bicicletas	0.20	0.20	0.20

El Automóvil Club de Chile necesita un Socio que haga deporte automovilístico, y que respete y haga respetar los reglamentos del tránsito. ¿Sirve Ud?

Las 500 millas del Circuito Rafaela se recorrieron el 2 de Junio

En la prueba más importante de Sur América
obtiene el triunfo Domingo Bucci en Hudson.



Domingo Bucci ganador de las 500 millas



Raúl Riganti que obtuvo el tercer puesto

Los automovilistas argentinos han tenido la oportunidad de presenciar el Domingo 2 del presente el desarrollo de la Carrera bajo los auspicios del Club Atlético Rafaela del Circuito de Rafaela, "prueba de gran aliento e importancia a la que concurren los mejores volantes de la vecina República.

Esta es la cuarta vez que se corre este Circuito y el triunfo ha correspondido a Domingo Bucci destacado as del volante, logrando marcar un promedio de 160 ki-

lómetros en un prolongado recorrido por caminos de 500 millas, o sean 804,5 kilómetros, distancia cubierta en 5 horas 31 minutos y 26". Utilizó para la prueba su veloz Hudson, que tantas veces lo ha llevado a la victoria.

El segundo puesto lo ocupó Carlos Zatuszeck en un Mercedes, demorando 5 h. 40 m. 2".

Tercero y cuarto figuraron Eleuterio Donzino y Raúl Riganti, ambos en Hudson.

INCIDENTE CALLEJERO

Iba un día por la calle doña Mercedes Minerva de Soto con su marido Mr. León Bolle en un automóvil Hudson, Ford la plaza Itala cuando casualmente atropelló al Buick del señor O. M. La señora se Peugeot en el Cadillac y se puso a Chrysler. En esto, llegó el Packard del punto y preguntó: Quién Whippet? Essex dijo la señora. No fuistes Stutz le dijo Mr. O. M.

En esos momentos pasaba por allí Mr. Willys Knight en su Studebaker y pregun-

tó a la señora lo que había ocurrido y ella le contestó: No es Nash.

Tuvieron que ir al cuartel de policía que se encontraba en la calle Republic. El edificio está al frente de la estatua de Lincoln. A la entrada hay una escalera de Marmon. Llegó la señora y como la puerta de La Salle estaba cerrada comenzó a llamar y golpear. De adentro le gritaban Che Avrolet. No, Renault. La señora dijo: Si yo Dodge fianza no me declararán Reo.

Compañía General de Autobuses

Un adelanto más para la capital

Por un grupo de personas que merecen amplia confianza se ha lanzado el proyecto de la fundación de una Compañía de Autobuses para la movilización de pasajeros en nuestra capital.

La Compañía que se organiza tendrá un capital de \$ 1.500,000 dividido en 75,000 acciones de \$ 20.

Este capital es el estrictamente necesario para adquirir veinte autobuses que se han encargado a Inglaterra y que podrán comenzar a circular por las calles de Santiago el 1.º de Setiembre próximo.

Los organizadores no han querido hacer economías mal entendidas en el material que se usará, y así han elegido la mejor y más famosa de las marcas europeas, la de Leyland Motors Ltd. Es sabido que esta fábrica se dedica en Inglaterra, desde hace treinta años, exclusivamente a las manufacturas de automóviles de transporte. Serán vehículos sólidos, cómodos y elegantes. Cada uno tiene capacidad para treinta y ocho pasajeros sentados y dieciocho de pie, lo que les da un mayor valor comercial. Por su parte, el público los preferirá, por su amplitud, la escasa altura de la grada de acceso y la seguridad derivada de que el piloto cuen-

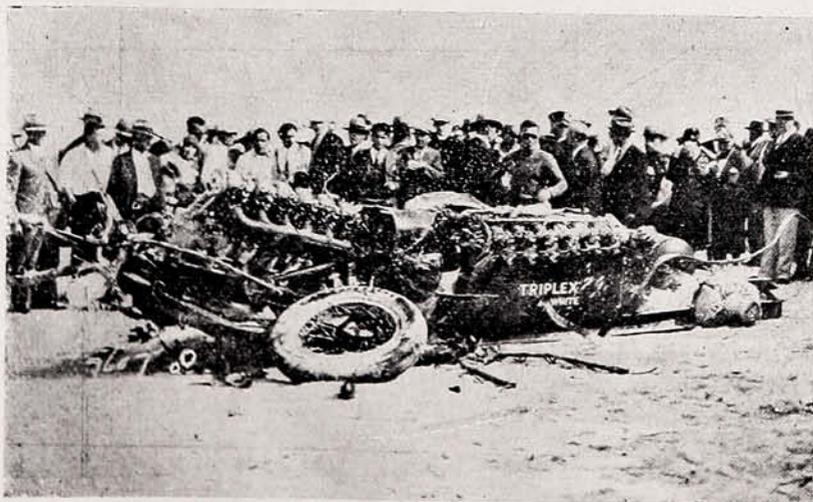
ta con un cabina totalmente independiente del resto del coche. Cada asiento está separado del asiento vecino. El autobús lleva ocho ventiladores para el verano y un sistema de calefacción eficaz para el invierno.

La Compañía pondrá en práctica una organización minuciosa para la conservación del material y la fiscalización de las entradas. El garage mecánico estará a cargo de un técnico enviado por la Compañía Leyland Motors Ltd.; para la comprobación de las entradas se usarán los dispositivos más modernos y se llevará en cada coche una estadística detallada que permitirá obtener de cada uno de ellos el mayor rendimiento.

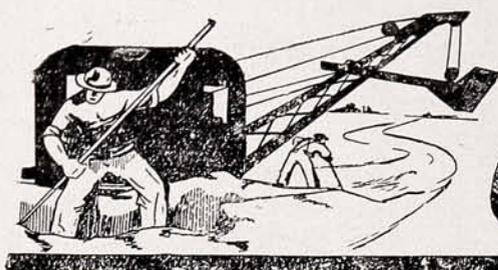
Los organizadores son personas que merecen la más amplia confianza, ya que de ellos puede depender la buena marcha de una sociedad. En la lista figuran los señores: Teodoro Camus, Tomás Leighton, Julio Letelier, Oscar Riesco, Roberto Sanchez y Marcial Zegers R.

Las personas que se interesen en suscribir acciones pueden pasar a la Notaría Echeverría Vial - Bandera 246 a suscribir la escritura y depositar en el Banco Nacional el valor de las acciones.

El Automóvil Club de Chile necesita un Socio que haga deporte automovilístico, y que respete y haga respetar los reglamentos del tránsito. ¿Sirve Ud?



Forma como quedó el automóvil Triplex después del accidente de Bible cuando trató de arrebatárle el record de velocidad a Seagrave en la Playa de Daytona en Abril último.



CAMINOS

ACTIVIDAD EN LOS CAMINOS DE LA PROVINCIA DE SANTIAGO

El Intendente don Manuel Salas Rodríguez, en colaboración con los Gobernadores, las Juntas Departamentales de Caminos, el Ingeniero de la Provincia y, especialmente, del Secretario-Abogado de dichas Juntas, no ha omitido esfuerzos para el mejoramiento de vialidad en la Provincia.

Las numerosas faenas mantenidas casi todo el año, hicieron los siguientes trabajos:

Caminos construídos con calzadas firmes, 80,029 metros.

Caminos cuyas calzadas han mejorado, 379,856 metros.

Caminos cuyas calzadas fueron conservadas, 441,100 metros.

Lo que da una longitud total de: 900 mil 985 metros.

En las construcciones y reparaciones de caminos se han invertido \$ 3.715,344. 81 centavos, correspondientes a la Ley de Caminos: \$ 250,846,75 por erogaciones de particulares; \$ 701,475,00 cuotas fiscales correspondientes a erogaciones de particulares, y \$ 367,830,00 por leyes especiales para caminos y expropiaciones, o sea, en total \$ 4. 055,464,96.

De preferencia se ha atendido los caminos de primera clase, como ser, el Longitudinal Sur hasta la Cuesta de Angostura; el Longitudinal Norte hasta Chacabuco; el de Valparaíso por Curacaví hasta la Cumbre de Zapata; el de San Antonio; y el de Malvilla a Casablanca por Lo Abarca; el de Santiago a El Volcán y el de Los Polvorines de Batuco, el que será construído en debida forma en el presente año.

Los caminos que abastecen a la ciudad de Santiago han sido habilitados para el tránsito durante todo el año.

Casi la totalidad de los otros caminos

de la Provincia han sido ripiados y muy mejorados.

Motivo de especial atención ha sido conservar los caminos arreglados en los años anteriores, y así, a la fecha, esta Provincia tiene más de 750 kilómetros de buenas calzadas consolidadas.

La implantación del peaje en los caminos de Santa Rosa y Los Pajaritos ha dado un resultado muy halagador, y gracias a este gravámen, los que se sirven de ellos obtienen una apreciable economía.

Para la mejor atención de los caminos, se ha iniciado la implantación de camineros que tienen a su cuidado un sector determinado.

Durante el año último se colocó en los principales caminos, monolitos de kilometraje y señalización, y en le presente año se continuará esta obra tan indispensable en los caminos.

Se ha dado estricto cumplimiento a la aplicación de la Ley N.º 3611, para lo cual el Intendente y los Gobernadores, por intermedio de la Secretaría de Caminos, han ordenado 585 notificaciones, las que casi en su totalidad han sido cumplidas, sancionándose con multa a los rebeldes. Las plantaciones de árboles, la corta de zarzamora y la construcción de puentes para el paso de las aguas de los particulares han sido ejecutadas en conformidad con las disposiciones de la citada Ley.

Desde mediados del año 1928 entró en vigencia el Decreto N.º 1211 del Ministerio de Fomento, que reglamentó el tránsito en los caminos públicos, siendo multados en forma enérgica los infractores a dicho Decreto.

En las inspecciones efectuadas por el Intendente a los caminos públicos de esta

Provincia, pudo apreciar el gran mejoramiento efectuado por ellos durante el año próximo pasado, lo que estima, se debe en gran parte, a las atribuciones otorgadas por el Supremo Gobierno a los Intendentes y Gobernadores en esta materia.

La obra realizada hasta la fecha con los fondos ordinarios de caminos, continuará desarrollándose durante el presente año, y se completará con el plan de construcción de los caminos definitivos que se iniciará próximamente con los \$ 26.500,000 destinados por la ley N.º 4,309 y con los que le corresponda de la Ley de los \$ 90.000,000,00.

Una vez construídos en forma definitiva con los fondos indicados anteriormente, los caminos de Santiago a San Antonio; de Santiago a Casablanca por Curacaví; el Longitudinal Norte hasta el límite con la Provincia de Aconcagua; de Melipilla a Ibacache; de Providencia al Tropezón y el Longitudinal Sur por el nuevo puente sobre el río Maipo, los fondos ordinarios de caminos serán suficientes para el mejoramiento y mantención de los restantes de la Provincia.

Los trabajos de puentes y caminos que se estaban ejecutando a fines del año próximo pasado, tuvieron que ser suspendidos con motivo de la interpretación dada a algunas leyes por el Ministerio de Fomento y la Dirección de Obras Públicas, los que fueron de opinión que los sal-

dos de los fondos no invertidos hasta el 31 de Diciembre, pasan a Rentas Generales de la Nación.

Esta situación ha producido grandes perturbaciones, tanto porque hubo de suspenderse los trabajos cuanto porque se dispersaron las cuadrillas de trabajadores, las que son bastante difícil de reorganizar. En esta clase de obras es indispensable la continuidad porque el personal especializado no puede improvisarse.

En años anteriores no se invirtió en la adquisición de maquinarias y herramientas todo el dinero destinado con este fin por la Ley de Caminos, y debido a ello las que están en servicio se encuentran en mal estado.

Recientemente se ha comprado con parte de los fondos puestos a la orden del Intendente, a fines del año próximo pasado, dos rodillos escarificadores, dos tractores, una niveladora y una chancadora. Se estima que la adquisición de maquinarias se hace indispensable por la actividad que se desarrollará en las faenas de caminos.

Desde que se hicieron las labores en la Intendencia, en numerosas ocasiones, se ha llamado la atención a la Dirección de los Ferrocarriles del Estado respecto a la urgencia que hay en construir varios pasos bajo-nivel en los cruces de los caminos con las vías férreas, pues debido a ella se producen todos los años accidentes que ocasionan la pérdida de numerosas vidas.

CONTROVERSIA DE ACTUALIDAD

Las vías de unión entre Santiago y Valparaíso

Se ha estado debatiendo en la prensa últimamente una interesante polémica caminera.

El señor E. S. B. aboga por que la vía que debe pavimentarse entre la capital y el vecino puerto de Valparaíso, sea por el trayecto más corto que es el de las cuestas de Lo Prado y Zapata.

El señor H. B. y don Carlos Barroilhet estiman que el camino debe construirse en forma definitiva es el que va desde Casablanca a Melipilla.

La teoría de estos dos últimos coincide con el sentir de la Asociación de Automovilistas de Valparaíso.

Cada uno aduce razones, muy atendibles, de carácter económico, táctico y turístico. A nuestro juicio todos tienen razón.

Las dos ciudades más importante de la República deben estar unidas entre sí, no por una sola carretera definitiva, sino por varias. Ambas rutas atraviesan zonas agrícolas de importancia. El valle de Curacaví es tan importante como la zona de Melipilla.

Dado el gran impulso que se ha dado a la construcción de caminos, estimamos que deben construirse, en forma definitiva ambas vías: la que va por Melipilla y la que pasa por las cuestas.

Una vez construídas éstas, cada viajero, comerciante o turista elegiría la que más le conviniese.

No sería posible, pues, dejar una de esas vías sin construir. El país y los propietarios de los valiosos predios de la zona que quedaría abandonada tendría perfecto derecho a exigir que se le dé camino definitivo y gustosos pagarían una contribución adicional para el servicio de la deuda que se contraiga.

Se informa que la construcción de la vía por las cuestas vale \$ 4.800,000 más que la de Melipilla. A nuestro juicio esto no sería razón de peso porque esta cantidad es una pequeña parte del presupuesto general para la construcción de caminos y porque esa cantidad está en relación con el

valor de los predios que atravesaría y por último, porque no sería un problema sin solución financiar esa inversión.

Este costo elevado es debido a variantes y trabajos extraordinarios que habría que emprender en las cuestas, porque es del caso recordar, que fueron construídas en el siglo XVIII por el Gobernador Ambrosio O'Higgins para el tránsito de carretas y birlochos. Hoy día, el automóvil necesita gradientes de porcentajes bajos para lo cual habría que ampliar las curvas, hacer variantes o construir un túnel.

Los caminos modernos significan prosperidad, riqueza y progreso nacional.

ASOCIACION INTERNACIONAL DE CONGRESOS DE CARRETERAS

De acuerdo con la autorización conferida en la resolución conjunta del Congreso de los Estados Unidos, la Secretaría de Relaciones Exteriores ha dado instrucciones a sus representantes diplomáticos en el extranjero para que comuniquen la invitación del Gobierno de la Unión a los gobiernos respectivos, y por conducto de éstos a las posesiones coloniales que tuvieren, para enviar delegados a la Sexta Sesión de la Asociación Internacional Permanente de Congresos de Carreteras, que se celebrará en Wáshington la segunda semana de octubre de 1930. El objeto principal del Congreso es reunir un grupo internacional de peritos para la presentación y consideración de los resultados de la investigación y la experiencia relativa al desarrollo y uso de las carreteras.

La Asociación Internacional Permanente de Congresos de Carreteras es la única entidad mundial de autoridades en asuntos de carreteras. Son miembros de ella 45 países, 458 cuerpos colectivos y 1,370 miembros particulares, de los cuales 515 son miembros vitalicios. Su función primordial es ejercer de órgano para la divulgación de los resultados de la investigación y la experiencia relativos a

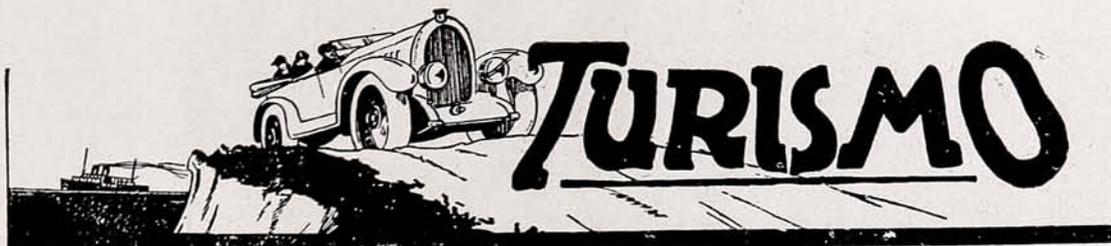
todas las facetas del desarrollo y uso de las vías de comunicación. La asociación se organizó en París en 1908, y desde entonces se han celebrado congresos en Bruselas en 1910; en Londres en 1913; en Sevilla, 1923; y en Milán en 1926. Se habían proyectado otras sesiones para los años transcurridos entre 1913 y 1923, pero hubieron de posponerse a causa de la guerra.

A la sesión de Milán concurrieron representantes de 52 naciones y delegados oficiales y extraoficiales en número de 2,000. El número de delegados oficiales en la reunión de Milán fué de unos 150, y se cree que unos 300 concurrirán a la de Estados Unidos. Ningún país puede mandar más de 15 delegados oficiales.

Por ser la sexta conferencia la primera que se celebra fuera de la Europa continental; por el extraordinario interés que despierta en todo el mundo el desarrollo de los Estados Unidos, y por ser cada vez mayor el interés que reina en los nuevos países por la construcción de carreteras, esta próxima sesión será sin duda la más importante en todos sentidos desde que se fundó la organización.

Sipa.

El Automóvil Club de Chile necesita un Socio que haga deporte automovilístico, y que respete y haga respetar los reglamentos del tránsito. ¿Sirve Ud?



VAMOS A LA NIEVE

Qué atracción tan grande tiene la nieve para nosotros!

El espectáculo maravilloso de la cordillera cubierta ha atraído a los turistas durante la presente temporada para lanzarse a serpentear en automóvil por los vecicuetos de las montañas.

Después de cada lluvia aumenta el número de turistas que desfilan en caravanas por los Cajones de Las Condes y por el de Maipo.

Estos cañadones ofrecen panoramas grandiosos y rincones muy apropiados para pasar un día agradable lejos del bullicio de la capital.

Los caminos principales que conducen a los primeros contrafuertes de la cordillera se encuentran en magníficas condi-

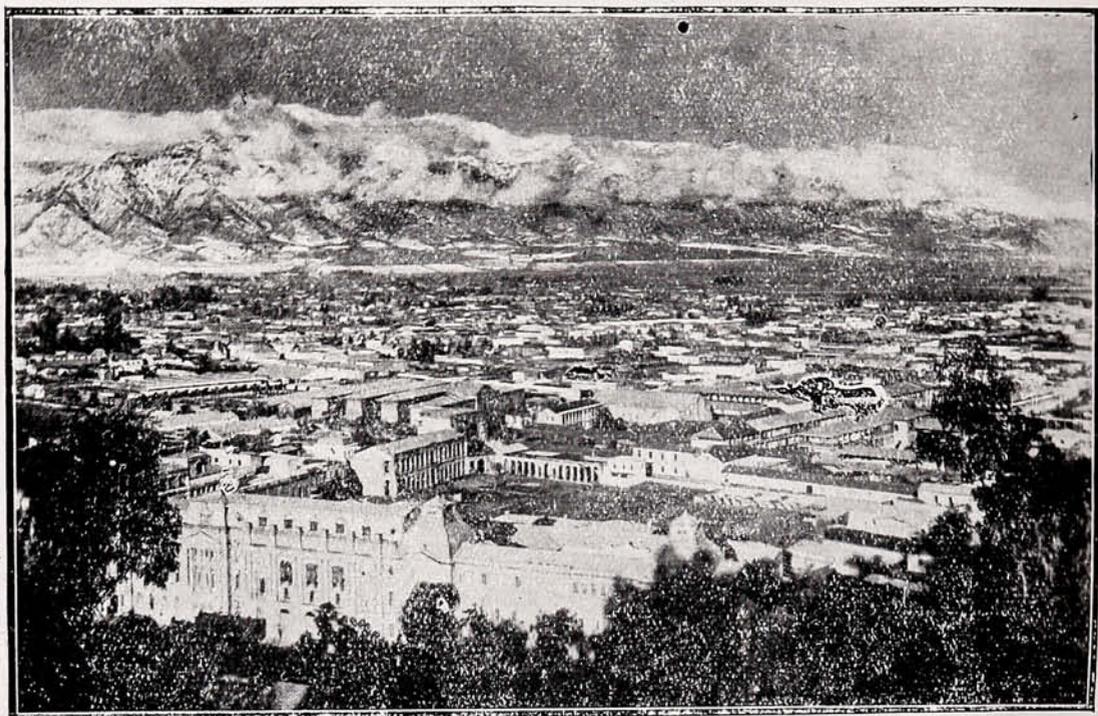
ciones de vialidad. Como su suelo es muy permeable no alcanza el agua a detenerse ni a formarse, por consiguiente, pantanos o barrizales. Las pendientes son suaves, no ofrecen peligro alguno y están calculadas para el tránsito de automóviles. Sin peligro alguno se puede correr, aun de noche, a velocidades superiores a 40 kms.

En el punto denominado San Gabriel, en el Cajón de Maipo es, posiblemente donde se concentra mayor número de turistas porque aquí las montañas del lado norte tienen una pendiente suave y la nieve se desliza desde las altas cumbres.

Los Rodados de San Gabriel, como se llama esta parte, se presta admirablemente para desarrollar los deportes de nieve. Interesante sería que dentro de los elemen-



El caserío El Volcán bajo la nieve



Vista de Santiago con la Cordillera nevada al fondo

tos deportivos de la capital se organizara centros para el cultivo del deporte de la nieve.

Sabemos que la sección Turismo del Ministerio de Fomento está desarrollando un proyecto para construir un edificio de material ligero en San Gabriel a fin de que se pueda instalar allí un restaurant. En el proyecto también se consulta la espropiación de terrenos para tener fácil acceso hasta la nieve misma.

Pocas, muy pocas son las ciudades grandes del mundo que se permiten el lujo de tener a 70 kilómetros parajes dotados por la naturaleza que reúnan condiciones tan escepcionales de belleza y pocas, muy pocos son los automovilistas que pudiendo darse el placer de excursionar, no se lo dan. Muchos creen que el automóvil solo sirve para andar por las calles de la ciudad.

Para ir hasta el Volcán, término del camino del Cajón de Maipo distante a 78 kilómetros de la Capital, basta marchar durante dos horas y media a una veloci-

dad moderada. La ruta recomendable y el kilometraje es la siguiente:

Puente Alto desde Santiago	23 kms.
La Obra	28 »
El Canelo	32 »
El Manzano	38 »
San José	51 »
Melocotón	54 »
Cabeza de Ternera	59 »
San Alfonso	64 »
El Ingenio	67 »
San Gabriel	71 »
El Volcán	78 »

Existe la idea en el público que por el hecho de ir a la cordillera hay que llevar mucho abrigo y que allá hace mucho frío. Esto es un error. El frío de cordillera no es el frío húmedo de la ciudad. Es seco, tonificante y sumamente agradable. Hemos tenido oportunidad de observar en varias ocasiones que mientras en Santiago el público tiritaba a cero grado, en la cordillera hay que andar en mangas de camisa a pleno sol con 15° de temperatura.

El Automóvil Club de Chile necesita un Socio que haga deporte automovilístico, y que respete y haga respetar los reglamentos del tránsito. ¿Sirve Ud?

De Buenos Aires a Santiago en motocicleta

Los hermanos Juan y Eduardo Panzer residentes en Buenos Aires, concibieron la idea de lanzarse a Santiago de Chile en motocicleta. Estos esforzados deportistas no tomaron en cuenta que la época para efectuar este raid no era del todo muy propicia para la prueba, pero como su entusiasmo era grande decidieron afrontar el todo por el todo y se lanzaron a la aventura.

Utilizaron una moto Indian de dos cilindros 12 H. P. con sidecar.

Salieron de Buenos Aires el martes 16 de Abril atravesando los caminos de las pampas argentinas. Después de tres días de descanso en el villorrio Viscacheras arribaron a Mendoza el día 30 de Abril. Aquí debieron permanecer dos semanas esperando unos repuestos que encargaron a Buenos Aires.

El Martes 14 dejaron Mendoza y por Uspallata comenzaron a ascender la cordillera de los Andes. Esta parte, nos informan los señores Panzer, fué penosa porque tuvieron que soportar la inclemencia del tiempo y los temporales de nieve. En varias ocasiones tuvieron que pernoctar en el camino. La subida de la cordillera les presentó enormes dificultades sufriendo volcaduras y "pannes" pero lograron arribar a Los Andes después de dos días de marcha.

Vienen encantados de los panoramas

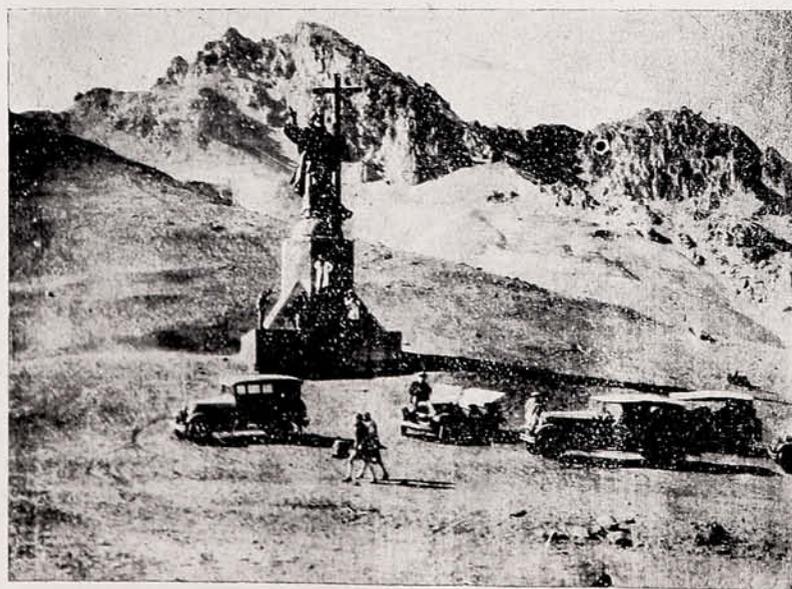


El Mayor Seagrave detentor del record mundial de velocidad en automóvil, teniendo en sus manos un modelo en miniatura del bólido «Flecha de Oro»

que se contemplan en este lado de los Andes y han manifestado su entusiasmo por el magnífico estado de conservación de los caminos chilenos.

Nos dicen que la moto dió pruebas de gran resistencia y economía y que durante todo el trayecto utilizaron la bencina y el lubricante Energina.

Proyectan quedarse en Chile hasta Octubre próximo y regresar a Buenos Aires por el sur de Chile.



Un caravana de automovilistas al pie del Cristo Redentor.

(Cortesía de la Casa Agfa)

Los beneficios que nos aporta el turismo

La ley de Turismo dictada recientemente para el desarrollo del turismo en nuestro país está dando magníficos resultados. Sus disposiciones aportarán enorme beneficio para la conservación de nuestras bellezas y para el mejoramiento de los hoteles, balnearios y diversos sitios de atracción.

En los balnearios de Papudo, Zapallar y San Antonio se consulta la construcciones de grandes esplanadas a orillas del mar. Frente a los rodados de San Gabriel en el Cajón de Maipo se consulta una construcción destinada a la instalación de un restaurant para los turistas aficionados a los deportes de la nieve.

Por otra parte, ya se ha ordenado también el levantamiento de los planos de los terrenos contiguos al Salto del Pilmaiquén y de las cataratas del Laja, a fin de expropiarlos y transformarlos en sitios de turismo, que serán de una belleza y atracción insuperables. Dentro de este mismo concepto, la Sección Turismo del Ministerio de Fomento prosigue estudios para expropiar otros sitios, que por sus bellezas o sus condiciones climatéricas, sean dignas de conservarse. Además de esto, dicha sección ha dado comienzo a la señalización de los caminos, conforme a los sistemas más modernos que existen en el mundo, indicando todas las observaciones de interés, ya sean de índole histórico, tradicional o práctico.

En breve el Gobierno presentará el proyecto de ley, que modifica la actual constitución de la Sección Turismo; crea el Consejo Nacional de Turismo y provee los medios necesario para la construcción de hoteles en cada uno de los sitios de importancia, y para las expropiaciones de que ya hemos hablado.

Por esta ley, el aspecto turista de Chile variará substancialmente, y nacionales y extranjeros podrán gozar de las bellezas y buenas condiciones de clima con que la naturaleza ha dotado a nuestro país.

El esfuerzo que el año pasado gastó la nueva organización del turismo, se vió

ampliamente compensado con los resultados obtenidos en efectivo. Si damos una ojeada a las estadísticas de tres años a esta parte nos encontraremos con las siguientes cifras referentes a los turistas venidos a Chile:

1927, 1,485 turistas.

1928, 1,500 turistas.

1929, Enero, Febrero y Marzo, 4 mil 690 turistas.

Para el país no significa un incremento extraordinario de la riqueza pública y privada. Los cálculos del gasto medio diario por turista, pueden estimarse fácilmente en ciento cincuenta pesos, con una permanencia media de 15 días. Según estos los turistas habrían dejado en 1927 \$ 3.341,250; el año 1928, \$ 3.375,000 y en los tres primeros meses de este año, la halagadora cifra de \$ 13.402,500.

A tal punto son exactos estos cálculos, que el ferrocarril trasandino, que hasta ahora solo había arrojado pérdidas en sus balances anuales, acusó este año una importante utilidad.

El año 1928, el Fisco debió pagar 39 mil libras esterlinas como interés por el préstamo con el que garantizaba el capital del trasandino. Este mismo ferrocarril dejó ese año 320.168 pesos de pérdida.

Gracias a las entradas extraordinaria de este año, el fisco se librará, sino en el total por lo menos en su mayor parte, del fuerte pago de la cuota anotada.

Por último, debemos hacer notar, que los cálculos de entrada para el fomento del turismo, que consulta dicha ley y que se calcularon en unos \$ 50.000 mensuales, mediante a la organización que se ha dado a la oficina, han subido a \$ 70,000, sin tomar en consideración el impuesto a los boletos de los Ferrocarriles del Estado, que se liquidará semestralmente.

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

El Automóvil Club de Chile necesita un Socio que haga deporte automovilístico, y que respete y haga respetar los reglamentos del tránsito. ¿Sirve Ud?



LOS MOTORES DEL "GRAF ZEPPELIN"

A mediados de Mayo se alistó en Friederichshafen el "Graf Zeppelin" para efectuar un vuelo, con pasajeros, carga y correspondencia, directo a los Estados Unidos.

Hechos los preparativos del viaje y abordo los pasajeros emprendieron el vuelo pasando sobre Suiza y Francia. Cuando iban sobre el territorio español se notó que uno de los cinco motores Maybach fallaba.

Inmediatamente los mecánicos e ingenieros se pusieron en la tarea de la reparación. Poco más tarde falló otro y así sucesivamente cuatro de los motores; quedando solo uno para mover la nave.

La causa fué, según noticias transmitidas por el cable, que estando en funciones tres motores, el trabajo de éstos era excesivo y no resistieron la dura prueba a que eran sometidos.

Afortunadamente la "panne" ocurrió poco antes de internarse al Océano Atlántico y hubo tiempo para ordenar el regreso al Continente. Penosa fué la tarea que se impuso Eckener para tocar tierra en Tolón. Hubo de marchar con un solo motor a una velocidad de 15 a 20 kilómetros por hora.

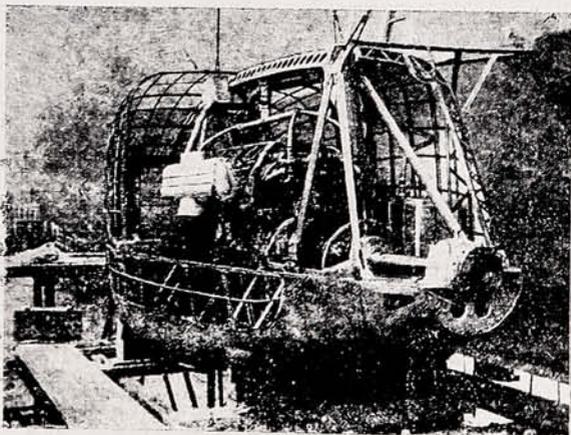
Consideramos interesante insertar aquí algunas características técnicas de los motores Maybach de que está dotado el "Graf Zeppelin".

El dirigible se pone en movimiento por medio de 5 motores independientes entre sí. Dos motores están instalados, uno tras otro, a alturas diferentes y a ambos lados del cuerpo del dirigible, y el 5.º es el más cerca de la popa queda suspendido de la quilla. La suspensión de las barquillas laterales a diferentes alturas evita el trabajo de un motor en la corriente de aire producida

por la hélice del otro. Las barquillas de motor se cuelgan de la armazón del cuerpo del dirigible por medio de cables de acero y de montantes, dispuestos de modo que garanticen la unión más rígida posible entre las barquillas y el cuerpo del dirigible.

Las barquillas del motor, consisten en una armazón de celosía especialmente fuerte, cuya parte central está dispuesta en forma de caballete de apoyo para el motor. El suelo de la barquilla está cubierta de planchas de aluminio; la parte restante de la barquilla se compone de una armazón de aluminio y tela de algodón impregnada. Para el tráfico, el relevo del personal de servicio, el control por el ingeniero, etc., se utiliza una escalera plegable que conduce de una escotilla cerrada, del dirigible a la barquilla.

La hélice de dos aspas de madera es accionada por el motor mediante un árbol especial, unido con el cigüeñal del motor por medio de un acoplamiento elástico



Cabina donde va montado el motor Maybach 550 H. P. del dirigible «Graf Zeppelin»

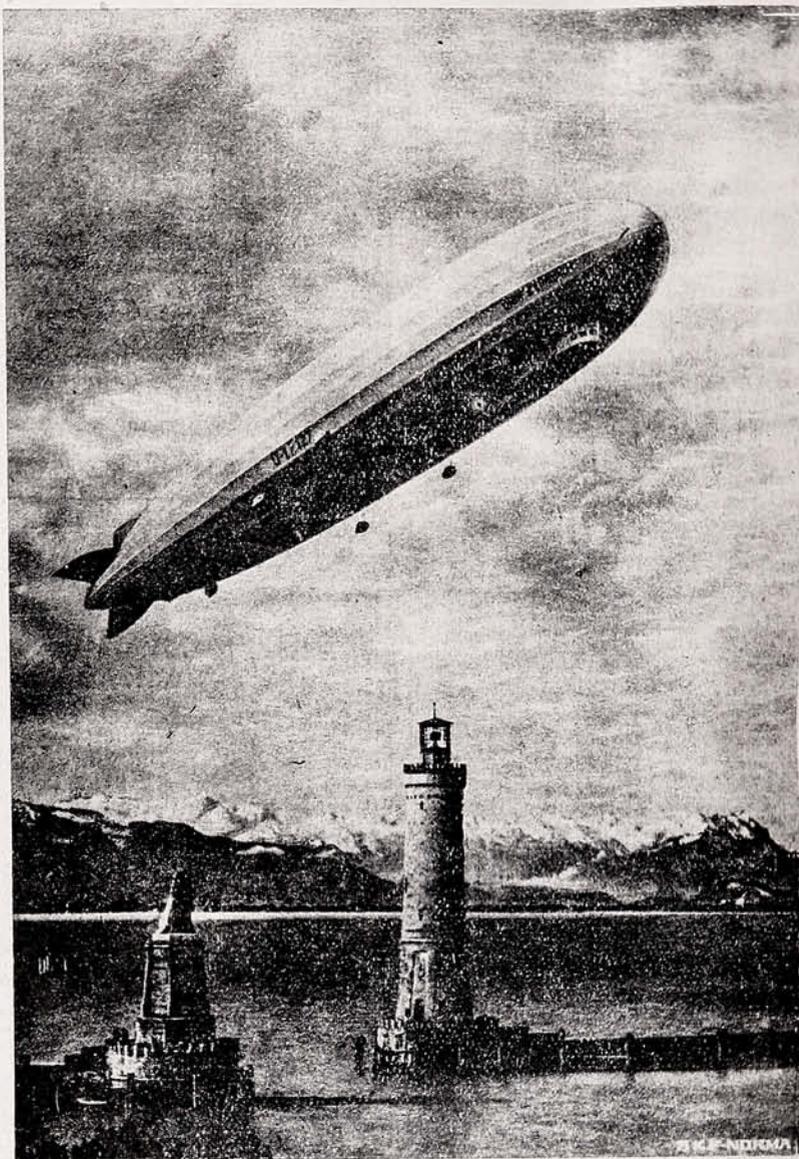
sirviendo de amortiguador de oscilaciones. La fuerza de presión y la de tracción de la hélice se equilibran por un cojinete de bolas montado en la barquilla.

Los motores (Tipo VI.), están contruados por la Maybach-Motorenbau de 550 HP. cada uno.

Los doce cilindros de este motor de gasolina, refrigerado por agua están agrupados en dos hileras de seis cilindros. Las dos hileras forman entre sí un ángulo de 60 grados. En contraposición con las construcciones de bloques de los motores de aviación corrientes, se ha elegido para este tipo de motor la ejecución de cilindros individuales independientes, a fin de poder cambiar con mayor facilidad y rapidez un cilindro o émbolo durante el viaje. Cada cilindro lleva una válvula de admisión, dos válvulas de escape y dos bujías del último modelo de la casa Bosch.

Para evitar presiones inadmisibles sobre cilindros y mecanismo durante la puesta en marcha, se han montado válvulas de sobrepresión, que funcionan con una presión máxima de 55 atm. Para el arranque del motor mediante aire comprimido se han previsto en una hilera de cilindros válvulas de arranque especiales.

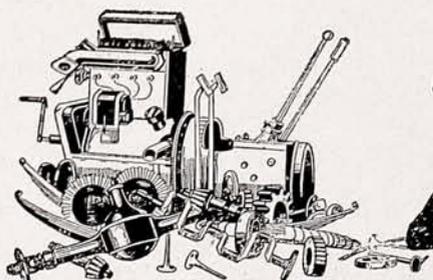
La caja se ha fundido de una aleación especial de aluminio. En la parte inferior de la caja se encuentran las bombas de lubricación. Como resultado de ensayos de muchos años, los árboles del cigüeñal y las bielas de conexión se han equipado



El Graf Zeppelin evolucionando en el lago Constanza

con cojinetes de rodillos. Las cargas que se presentan en tales motores solamente pueden equilibrarse con cojinetes de rodillos, como lo demuestra la práctica, porque los cojinetes ordinarios de motores de aviación no resisten tales esfuerzos durante centenares de horas de servicio. El árbol del cigüeñal es del mejor acero Krupp, mientras los cojinetes se suministraron por la casa S K F.

Los vástagos de émbolo del motor ofrecen la particularidad de no estar bipartidos abajo, junto a la cabeza grande. Esta disposición ofrece al montaje del motor



TÉCNICA

AVERIAS EN LOS COJINETES

Explicaciones técnicas de la Vacuum Oil Company

No es muy frecuente que se funda un cojinete—pero, cuando esto ocurre, suele ser difícil determinar la causa verdadera con el objeto de impedir que vuelva a repetirse la avería. Al final de cuentas, el cojinete se funde solamente cuando falta la capa de aceite que debe separarlo del cigüeñal. Pero es necesario revisar el motor averiado, para saber por qué motivo no se formó esa capa.

Se puede afirmar con certeza que, en el servicio normal de los automóviles, cualquiera de los grados o letras de aceite de alta calidad va a proteger el motor en forma suficiente como para impedir que los cojinetes se gasten antes de tiempo, y mucho menos que se fundan, **siempre que este aceite esté en buen estado, y que penetre realmente en dichos cojinetes.** Cuando el cojinete se funde, lo que ocurre — casi sin excepción — es que, por un motivo u otro, dejó de recibir aceite.

La razón principal y más fácil de entender, es que se permitió que bajara demasiado el nivel del aceite, y entonces la bomba dejó de funcionar. Desde ese momento, todas las piezas internas del motor se van quedando secas, y puede arruinarse un cojinete, rayarse un cilindro o “engranarse” todo el motor, según el tiempo que se lo hace andar sin aceite. De nada sirve, naturalmente, echar aceite en el motor después de producirse la avería, pues con este no se hace otra cosa que ocultar su verdadero motivo, e impedir que se le ponga el remedio adecuado.

La suciedad pegajosa que se forma en el cárter, cuando se junta agua y ésta se emulsiona con aceite sucio, dificulta algu-

nas veces la lubricación de los cojinetes. Esa suciedad es demasiado espesa, y no pasa por los agujeritos de los coladores de malla fina que se suelen emplear. Poco a poco el colador se va tapando, y los cojinetes van recibiendo cada vez menos aceite.

En los motores lubricados por circulación forzada, que tienen el eje cigüeñal perforado para llevar aceite a las bielas, **la suciedad puede tapar alguno de esos agujeros.** La fuerza centrífuga producida por la rotación del cigüeñal, separa las suciedades que estaban mezcladas con el aceite y las va dejando en los codos o ángulos de las perforaciones por donde pasa el aceite — hasta llegar, con el tiempo, a tapar algunas de dichas perforaciones. Esta es una de las razones por las cuales no conviene mezclar el aceite con grafito ni con ningún otro producto que luego se pueda ir separando de él.

Muchas veces, el cojinete se funde por estar tapado el agujero por donde recibe aceite, pero, a primera vista, se lo atribuye a otras causas, porque al desaparecer el metal blanco, la presión de la bomba hace salir la suciedad.

Se puede fundir un cojinete por haber lavado el motor con kerosene. Cuando se hace andar el motor para que la bomba aspire el kerosene, éste afloja o despega algunas suciedades, que se van juntando en el colador, o en el punto donde el aceite penetra en el juego del cojinete, porque a esa suciedad se pegarán luego otras más pequeñas, y poco a poco el cojinete dejará de recibir la cantidad de aceite que necesita. El frotamiento entre metal y me-

tal aumenta entonces el juego del cojinete, y permite que se desprege ese taponcito de suciedad, en cuyo caso es fácil reconocer realmente por qué se fundió el cojinete.

Aunque el aceite del cárter llegue al cojinete en buenas cantidades, se puede producir una avería si dicho aceite no está en buen estado. Si se ha mezclado con mucha nafta, toma el aspecto y la consistencia del kerosene sucio, y se escurre de los cojinetes con demasiada facilidad. Así se produce un desgaste rápido, y siendo el trabajo muy fuerte puede llegar a fundirse el cojinete por este solo motivo.

Casi sin excepción las averías de los cojinetes se deben solamente a falta de cuidado. Las cinco precauciones necesarias para evitarlas, son bien sencillas — y estudiándolas, una por una, Vd. puede llegar a mejorar el funcionamiento de su motor.

1.º Use aceites de buena calidad que tengan la naturaleza y el cuerpo más adecuados, a fin de que puedan resistir bien el calor y el trabajo difícil de los motores a explosión. Consulte una buena Tabla

de recomendaciones.

2.º Lleve siempre el aceite a la altura justa. No haga mezclas de diversos tipos. En la mayoría de los casos conviene cambiar el aceite del motor cada 1.500 kms. en verano y 800 en invierno, para los automóviles de paseo, y con frecuencia algo mayor todavía en los camiones de reparto.

3.º Vacíe el cárter en cuanto pare el motor, cuando el aceite está caliente y revuelto; así sale toda la suciedad. No lave con kerosene.

4.º Cada seis meses, saque el fondo del cárter, límpielo cuidadosamente con nafta o gasolina. Limpie también todo el sistema de lubricación.

5.º Mantenga la temperatura del motor tan cerca de la normal como sea posible. Vea si el radiador, la bomba de agua y las uniones no pierden. Fíjese si el ventilador funciona bien. En invierno, tape si es necesario una parte del radiador, para que tome la misma temperatura que en verano, con lo que se reduce la mezcla del aceite con nafta y con agua.

Accesorios para Chevrolet

Fundas de tapiz para Turismo (el juego)	\$ 225.—
Fundas de cuero para Resortes (el juego)	80.—
Limpiadores automáticos de Parabrisa	40.—
Alfombra de Yute para turismo	45.—
Alfombra o piso de goma para Turismo	40.—
Cubierta de goma volante dirección	20.—
Encendedores de cigarrillos para Turismo	25.—
Encendedores de cigarrillos para Cerrados	40.—
Pisaderas de goma y aluminio (juego de 4)	80.—
Etc. Etc. Etc.	

ANTES DE EFECTUAR ALGUNA COMPRA PARA SU CARRO, SIRVASE VISITARNOS.

PODEMOS AHORRARLE DINERO.

CASA PILADE MASSA

Delicias 1153 :- Santiago :- Teléfono 87948

Estatutos del Automóvil Club de Chile

Art. 1.º---Con Domicilio en esta capital y bajo la denominación de "Automóvil Club de Chile", queda constituida una institución automovilista, que tendrá por objeto el, fomento, mayor desarrollo, progreso y unificación del automovilismo del país.

Art. 2.º—Esta Institución, única en Santiago, queda fundada con todos los socios activos de la "Asociación Automovilista de Santiago" y del "Auto Club", que en esta fecha esten al día en el pago de sus cuotas, y con todos los bienes, derechos, archivos y prerrogativas nacionales e internacionales de ambas instituciones.

Art. 3.º Podrá ingresar a ella toda persona que presente al Directorio, solicitud de admisión patrocinada por un socio activo y sea ésta aceptada en sesión de Directorio por unanimidad.

Art. 4.º—Puede pertenecer al "Automóvil Club de Chile", personas de ambos sexos. Además de socios activos, podrá haber socios cooperadores y honorarios. Los miembros honorarios serán nombrados en virtud de servicios eminentes o extraordinarios, prestados al país o a la Institución, y gozarán de los mismos derechos que los socios activos. Los socios cooperadores serán aquellos que sin practicar el automovilismo dentro de la Institución, la auxilien pecuniariamente y sean aceptados por el Directorio en la misma forma que los socios activos.

Art. 5.º—Los socios pagarán las cuotas que fijen los Reglamentos.

Art. 6.º—La Junta General es la más alta autoridad de la Institución y la forman todos los socios activos que estén al día en el pago de sus cuotas. En Noviembre en cada año nombrará en su seno un Directorio que durará en sus funciones un año entero y cuyos miembros podrán ser reelegidos, formado por un Presidente, un Vice-Presidente, un Secretario, un Tesorero, y cinco Directores. El Reglamento determinará las condiciones necesarias para poder ocupar estos cargos. A la Junta General le corresponderá también, aprobar o rechazar la Memoria Anual y Balance que debe presentar el Directo-

rio. La Junta General se reunirá, cada vez que el Directorio la cite o por derecho propio, siempre que lo pidan treinta de sus miembros. El quorum para poder sesionar a la primera citación, será de la quinta parte de los socios activos y si no se obtiene dicho quorum, se citará para ocho días después sesionando esta vez con el número de socios que asista. No se acepta representación por poderes.

Art. 7.º—La Junta General podrá reformar los Estatutos llamando especialmente a reunión con este objeto. Para esto citará con ocho días de anticipación por dos veces en dos diarios de la Capital y por circular a todos los socios activos. La reforma de los Estatutos necesitará para ser aprobada, los dos tercios de los miembros presentes. Para que estas modificaciones tengan fuerza, necesitarán ser ratificadas por una mayoría de los dos tercios de los miembros presentes en otra Junta General, reunida al efecto después de treinta días y no pasado de cuarenta de la anterior, y deberá someterse a la aprobación del Supremo Gobierno.

Art. 8.º—La Administración del "Automóvil Club de Chile" corresponderá al Directorio, el cual no podrá sesionar con menos de cinco de sus miembros. Corresponde también al Directorio, la resolución de todo asunto que no esté encomendado especialmente a la Junta General y tendrá especialmente las atribuciones y deberes que siguen:

- a) Formar los Reglamentos que serán sometidos a la consideración de la Junta General.
- b) Hacer que se cumplan los Estatutos y Reglamentos, quedando facultado para imponer a los infractores, las medidas disciplinarias que aquellos consulten.
- c) Procurar por todos los medios a su alcance el Turismo, progreso y fomento del automovilismo del país.
- d) Propender el arreglo de los caminos públicos.
- e) Organizar torneos o campeonatos nacionales o internacionales. Habilitar autódromos.

Lea usted la mejor revista técnica de caminos, que se publica en español

El Boletín de Caminos

Organo Oficial del Departamento de Caminos y de la Inspección de Caminos y Puentes

Casilla 153

Suscripción \$ 20 00

SANTIAGO DE CHILE

- f) Cobrar las cuotas. Administrar y disponer de los bienes y dinero de la Institución.
- g) Nombrar y remover el personal de servicio y fijarle remuneración.
- h) Nombrar Comisiones especiales con fines determinados.
- i) Presentar a la Junta General en el mes de Noviembre de cada año, un Balance aprobado por una Comisión Calificadora de Cuentas, y una Memoria detallada de las labores efectuadas por la Institución.
- j) El Directorio podrá eliminar a los socios que no cumplan con los Reglamentos o que se hagan indignos de pertenecer al Club.

Art. 9.º—Tendrá la facultad de reintegrarse si durante el año que dura en sus funciones algunos de sus miembros perdieren su calidad de tales.

Art. 10.º—Las resoluciones del Directorio sobre compra, venta o gravamen de bienes raíces, deberá someterlos a la aprobación de la Junta General.

Art. 11.º—El Presidente o en su defecto el Vice-Presidente, tendrán ante terceros la representación judicial y extrajudicial de la Institución, pudiendo delegar estas facultades en otra persona con el acuerdo del Directorio.

Art. 12.º—La Institución durará indefinidamente y se liquidará en los casos y en la forma que establece el título XXXIII del Libro del Código Civil. En tal caso

sus bienes pasarán a lo que la Junta General acuerde en reunión extraordinaria citada con dicho objeto, no pudiendo en ningún caso ser repartidos entre los socios.

Art. 13.º—Cualquier duda que ocurra en la interpretación o aplicación de estos Estatutos será resuelta por el Directorio.

Art. 14.º—El Directorio Provisorio queda formado por los Presidente, Vice-Presidente, Secretarios y Tesoreros del “Auto Club” y de la “Asociación de Automovilistas de Santiago”, actualmente en ejercicio y por un Director elegido en sorteo entre todos los Directores restantes. Mientras el Presidente de la “Asociación de Automovilistas de Santiago” continúe ausente del país, el Directorio de la “Asociación de Automovilistas de Santiago” puede sustituirlo con otro Director. Las atribuciones del Directorio Provisorio se reducen a elaborar los Reglamentos y a citar a Junta General dentro de los veinte días de constituida la nueva Institución. Citará a esta Junta General con el objeto de que elija el Directorio definitivo y para presentar a su consideración, los nuevos Reglamentos.

Art. 15.º—Quedan facultados los señores, Juan Blurton y Vasco de Larraechea, para tramitar las gestiones necesarias para obtener la Personalidad Jurídica del “Automóvil Club de Chile”, pudiendo delegar ante terceros esta facultad.

CAMINOS Y TURISMO

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA
ORGANO DE LA

Asociación de Automovilistas
de Valparaíso



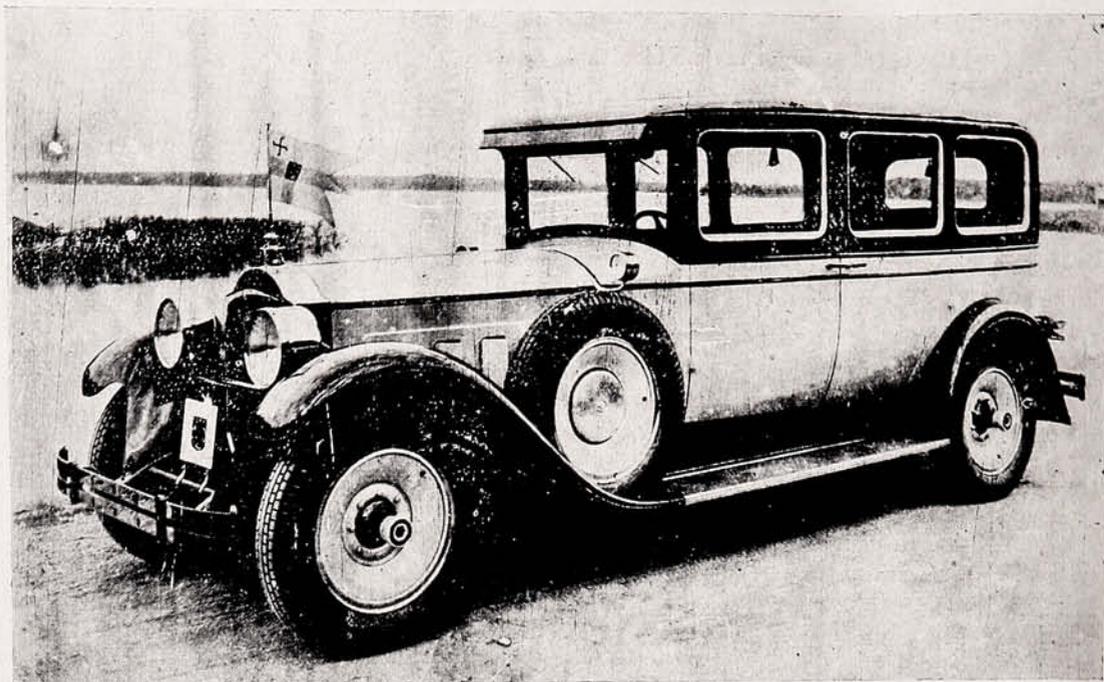
DIRECCIÓN Y REDACCIÓN:

Blanco 653, 3er piso - Fono 4596
Casilla 2090 - Valparaíso

SUSCRIPCIONES:

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

Sírvase mencionar “AUTO Y TURISMO” al dirigirse a los avisadores



Los habitantes de los países escandinavos pertenecen a una raza de hombres robustos. Por esta razón los automóviles que se construyen para esas naciones son amplios y espaciosos.

El automóvil cuya fotografía insertamos aquí pertenece al Presidente Relander de

Finlandia. Recientemente el Rey Cristián X de Dinamarca y el Rey Haakon VII de Noruega, visitó la capital de Finlandia en uno de estos Packard. Estos dos monarcas son muy altos y el Presidente Relander tiene más de seis pies de altura.

Nueva serie Packard

La Packard Motor Car Co. acaba de anunciar los detalles de su nueva serie de modelos de luxe. Esta adicional serie es con chasis de 145 pulgadas (3,62 m.) de distancias entre los ejes y con carrocerías de hechura a la orden.

Todos los modelos tienen asiento de conducción ajustable. El parabrisa auxiliar de los modelos abiertos se pliega hacia al frente. Como en otros modelos Packard, todas las partes niqueladas llevan chapa de cromo.

Un detalle interesante de los nuevos modelos es la tapa que llevan sobre el de-

pósito de gasolina, el cual cubre los extremos traseros del bastidor y los resortes. Sobre esta tapa se halla instalado un portamaleta. El parachoque trasero forma parte integral de esta sección. Los dos neumáticos, con sus respectivas ruedas de repuesto, van montados en los encajes de los tapabarros delanteros. En la dotación corriente se comprenden fundas de resortes.

El bastidor del nuevo modelo de ocho cilindros es de acero estampado, de 8 pulgadas de profundidad. Está firmemente asegurado mediante miembros transversales acanalados y tubulares.

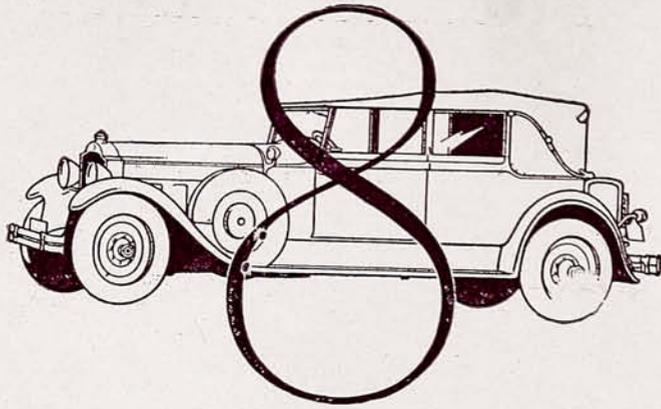
BAR DEL A. C. C.

Almuerzo y Comida con un magnífico menú \$ 4.

Te, refrescos, servicio de Cantina

Los señores socios están obligados a preferir los servicios que se les proporciona en su propia casa.

DELICIAS 1171 Concesionario: CARLOS FREDES



QUIZÁS no hayan otros dos conceptos tan difíciles de discernir como los de arte y ciencia. El principio fundamental de la verdadera ciencia es precisión; en cambio el arte deja a menudo de serlo cuando quiere hacerse con exceso de exactitud. Un automóvil bello puede ser sin duda una feliz combinación de ambos.

En el Packard, una precisión absoluta gobierna la fabricación de toda pieza mecánica, mientras que en la carrocería, se ha dado suprema consideración al arte. He aquí una máquina, de suma precisión científica, alojada en una obra maestra de carrocería—orgullo a la vez de ingenieros y de artistas.

PREGUNTE A QUIEN TENGA UNO

P A C K A R D

Barahona, Herman Hnos. y 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

WEST INDIA OIL COMPANY

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