

AUTO y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO y AERO

AUTOMOVILISMO - TURISMO - CAMINOS - AVIACION

AÑO XII, N.º 172

SANTIAGO, (CHILE) DICIEMBRE DE 1929

PRECIO \$ 1.00



Mayor Valor por Menos Precio



La Política Ford de una utilidad única beneficia directamente al público

Cuando se recuerdan las numerosas ventajas del Nuevo Ford, es particularmente interesante notar la relación entre VALOR Y PRECIO.

El bajo costo inicial del Nuevo Ford es una característica que debe tenerse siempre presente, pues significa un ahorro considerable en la compra de un automóvil.

De igual importancia, sin embargo, es la razón que justifica este bajo precio y de la manera como se ha llegado a él sin sacrificar ni la calidad ni el funcionamiento. Sobre la base presente de valor real el Ford está muy por encima del precio que se le ha fijado.

Debido solamente a nuevos métodos y de economías en la producción ha sido posible llegar hasta los precios actuales.

Todo comprador de un producto Ford se beneficia con la Política Ford de poseer muchas de las fuentes de sus materias primas, de fabri-

car miles de coches diariamente, de vender con un pequeño margen de utilidades, de una constante mejora de su fabricación.

SI EL NUEVO FORD FUERA HECHO DE CUALQUIER OTRO MODO, BAJO CUALQUIER OTRA POLÍTICA, NO CABE DISCUSION QUE COSTARIA CONSIDERABLEMENTE MAS QUE AHORA.

El empleo de vidrio Triplex inastillable, de cuatro amortiguadores hidráulicos Houdaille de doble acción, su sistema de 6 frenos silenciosos, émbolos de aluminio, las válvulas de una aleación de cromo silicio, la cubierta del eje trasero toda de acero la simplicidad y eficiencia de la lubricación, enfriamiento, ignición y abastecimiento, el número considerable de rodamientos de bolillas y roscillos, no hacen si no justificar su espléndida reputación.



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" 1928-1929
"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"

(Universal)

para góndolas y servicio pesado

Pídalos en todas las casas del ramo en Chile

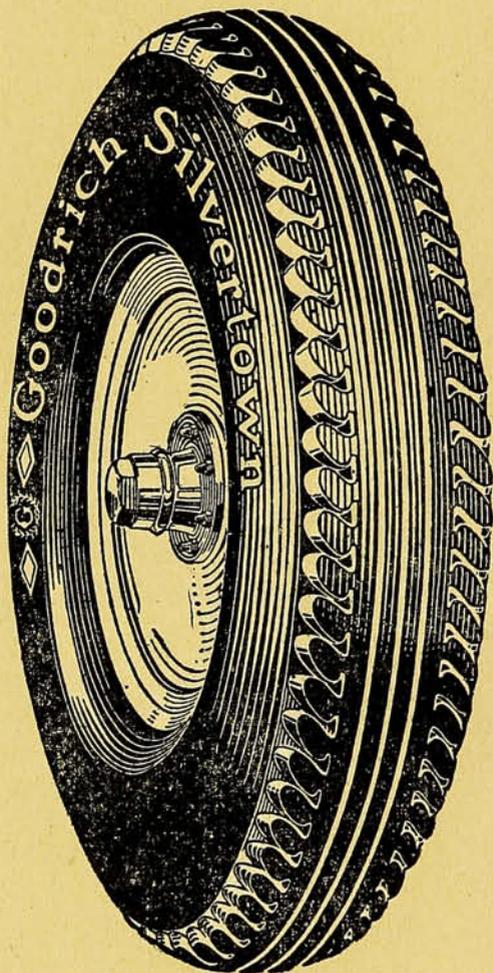
BABURIZZA, LUKINOVIC y Cía.

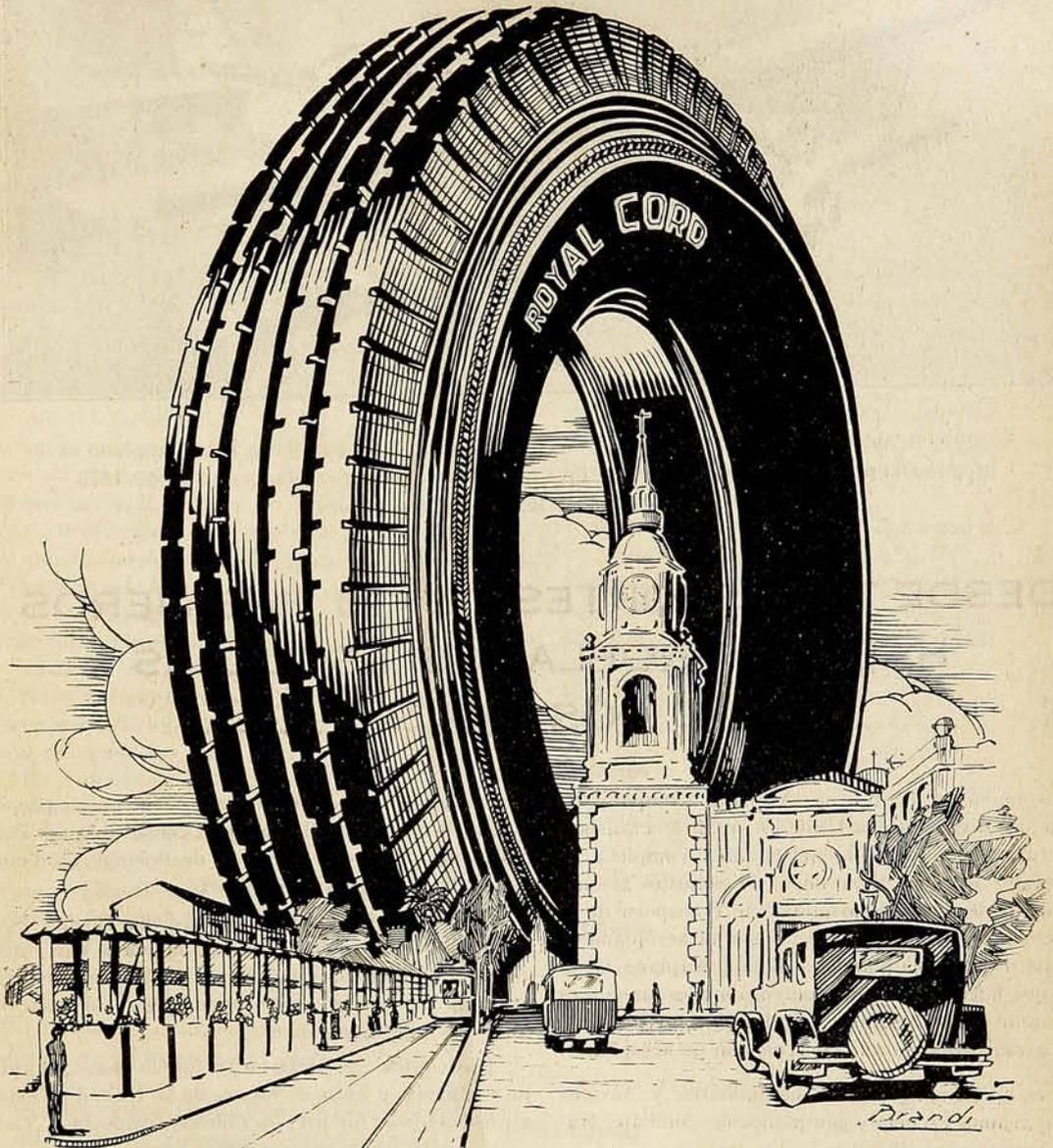
AGENTES GENERALES

VALPARAISO
Casilla No 11-V.

SANTIAGO
Huérfanos No 785

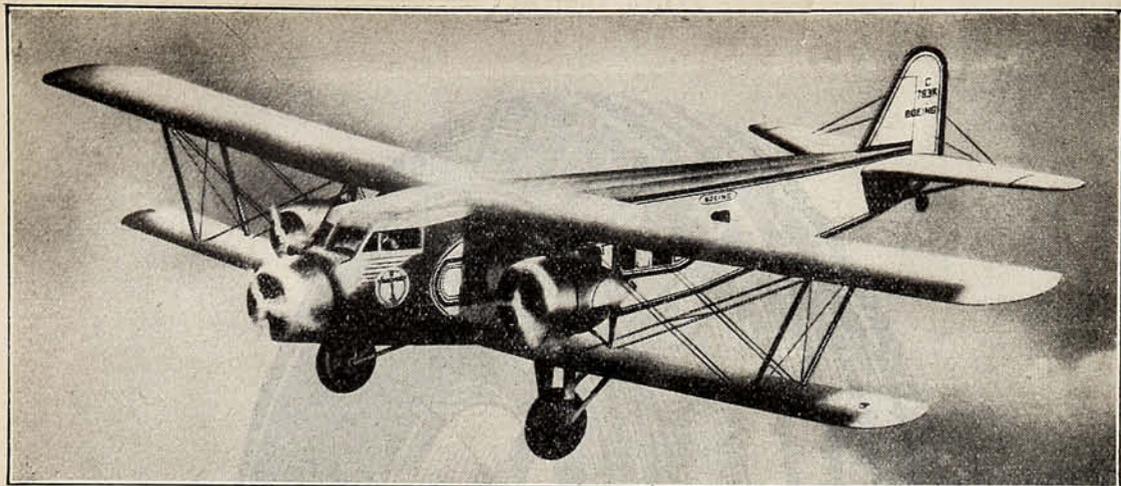
ANTOFAGASTA
Casilla No 869/70





EL NUEVO ROYAL

El Neumático de Hoy para el Coche de Hoy



El grabado anterior representa el nuevo Transporte Boeing de 18 pasajeros. Este aeroplano es propulsado por tres motores Hornet de Pratt y Whitney, que desarrollan un total de 1575 C. de F. y velocidad de 138 millas por hora

DESDE TRANSPORTES DE 18 PASAJEROS HASTA AEROPLANOS ESCUELAS DE DOS PLAZAS

Por medio de la Boeing Airplane Company de Seattle, un división de la United Aircraft & Transport Corporation, es posible obtener la línea completa de aeroplanos Boeing. Esta línea de robustos aviones comprende desde el último modelo de Transporte de 18 Pasajeros, que se ilustra arriba, hasta el aeroplano de combate de una sola plaza. La Boeing Airplane Company, que hace doce años comenzó modestamente es hoy una de las plantas más grandes de América dedicadas exclusivamente a la construcción de aeroplanos.

El equipo Boeing para fines militares y navales incluye aviones escuela y aeroplanos de combate. Hace ya tiempo que Boeing está a la cabeza en la fabricación de aeroplanos para correos y aviones para correos y pasajeros. Aeroplano

de este tipo, diseñado para el uso en las propias líneas de transporte Boeing, han volado más de 7 millones de millas en el Servicio de Boeing Air Transport y la Pacific Air Transport.

Una de las filiales de la organización Boeing es la Escuela Boeing de Aeronáutica, donde se dan cursos completos en la teoría y práctica de la aviación civil y militar. Se ofrecen cursos para Jefes de aviación, maestros pilotos y cadetes.

Hay ciertos territorios en los que la Boeing Airplane Company y otras divisiones de la United no están representados. Sírvase escribirnos respecto a cualquier producto para la aviación o servicio en que pueda usted interesarse y le enviaremos el material descriptivo necesario.

quier producto para la aviación o servicio en que pueda usted interesarse y le enviaremos el material descriptivo necesario.

DIRECCIÓN POR CABLE



BOEING AIRPLANE CO.
CHRYSLER VEHICLE CORP.
HAMILTON AERO. MFG. CO.
NORTHROP AIRCRAFT CORP.
HEWLETT-PAKETT INC. CO.

PRATT & WHITNEY AIRCRAFT CO.
WAGNER AVIATION CORP.
STANDARD STEEL PRODUCTS CO.
STEARNS AIRCRAFT CO.
RUBEN FRANCHISE CO.

UNITEDAIR CLAVE ACME

UNITED AIRCRAFT EXPORTS INC.

DIVISION OF UNITED AIRCRAFT & TRANSPORT CORPORATION
230 PARK AVENUE
NEW YORK, N. Y.

SUMARIO

Vida Automóvil:

<i>Celebración del triunfo Chrysler</i>	660
<i>Puente sobre el Maipo</i>	660
<i>Renovación de patentes</i>	660
<i>En autobus de Santiago a Mendoza</i>	660
<i>El estacionamiento de vehículos en la Plaza Montt - Varas</i>	660
<i>Se atiende a un pedido del A. C. C.</i>	660
<i>Canje de franquicias</i>	660
<i>Representación de la Duco</i>	669
<i>Deficiente atención en las casetas de peaje</i>	687
<i>Los automóviles de los Diplomáticos</i>	690
<i>El impuesto a la bencina</i>	661
<i>La Carrera del 24 de Noviembre</i>	665
<i>Declaración oficial del Automóvil Club de Chile</i>	670
<i>El Nuevo Directorio</i>	671
<i>Memoria del Directorio del A. C. C.</i>	673
<i>Actas de las sesiones del A. C. C.</i>	673
<i>El 25.º Aniversario de la Asociación Internacional</i>	680
<i>Lista de los países representados a la A. I. A. C. R.</i>	083
<i>Lo que ha pasado en un año</i>	684
<i>Exposición de Automóviles en Nueva York</i>	686
<i>Estadística de automóviles de Noviembre</i>	687
<i>Automóviles vendidos en los Estados Unidos durante el primer semestre de 1929</i>	689
<i>Manifestación al señor Vasco de Larrachea</i>	689
<i>Industria de los automóviles. Mercado italiano</i>	690
<i>El lavado de autos. Negocio lucrativo</i>	691
<i>El XII Salón del Automóvil en Buenos Aires</i>	694
<i>El automovilismo chileno en Buenos Aires</i>	694

<i>El hombre de los raids</i>	695
<i>La Exposición de F. C., Caminos y Turismo</i>	695
<i>Prolongad la vida de vuestros neumáticos</i> ...	698
<i>Indicador de la carga de la batería</i>	699
<i>El Coronel Vincent, de la Packard, opina sobre el motor Diesel</i>	700
<i>Hombres, dinero y motores y el inventor del arranque eléctrico</i>	701
<i>Fabricación, venta y exportación de las principales marcas americanas</i>	702
<i>Aceptación del coche americano en los países extranjeros</i>	704
<i>Una prueba halagadora</i>	704
<i>La congestión y el estacionamiento</i>	714
<i>Los tipos de de automóviles para la próxima carrera de Indianápolis</i>	716
<i>Hace diez años</i>	724
<i>Tenga Ud. presente que</i>	732

Turismo:

<i>Representación del Automóvil Club de Chile en el 2.º Congreso Sudamericano de Turismo</i>	705
--	-----

Aviación:

<i>El desarrollo de la aviación en Chile</i>	707
<i>Los nuevos pilotos civiles</i>	708
<i>Nuestras impresiones volando sobre la cordillera</i>	709
<i>La línea aérea nacional</i>	730

Técnica:

<i>El Aceite y la Carburación</i>	710
---	-----

En la edición de Enero próximo de «AUTO Y TURISMO» se publicará una detallada reseña de la Exposición de F. C., Automovilismo, Caminos y Turismo.

Como inserción irá un mapa para efectuar el recorrido en automóvil de Santiago a Buenos Aires y una descripción de la ruta.



LIBRERÍA E IMPRENTA

“ARTES Y LETRAS”

TELÉFONO 86554 — CASILLA 824
PASAJE MATTE 50-51
TALLERES PROPIOS: VILLAVICENCIO 315
SANTIAGO - CHILE

IMPORTACIÓN
DIRECTA DE PAPELES
FINOS INGLESES

ARTÍCULOS DE
ESCRITORIO,
INGENIEROS,
DIBUJANTES
Y PINTORES

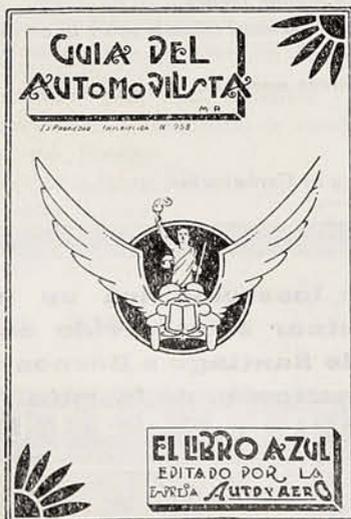


:: M. C. R. ::

IMPRESIONES DE
LUJO Y TIMBRADOS
EN RELIEVE

TEXTOS,
CUADERNOS
Y ÚTILES PARA
COLEJIALES

CASA ESPECIALISTA EN LA CONFECCIÓN DE LIBROS EN
BLANCO PARA BANCOS Y EL COMERCIO



PARA LOS AUTOMOVILISTAS

“EL LIBRO AZUL”

OBRA QUE CONTIENE
90 MAPAS CAMINEROS
QUE ABARCAN TODO
EL PAÍS

AUTO y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO y AERO

ORGANO OFICIAL DEL AUTOMÓVIL CLUB DE CHILE Y DE LAS ASOCIACIONES DE ACONCAGUA, BÍO-BÍO, COLCHAGUA, CAUTÍN, ÑUBLE, TALCA, TRAIUGEN, TALCAHUANO, VICTORIA Y AUTO CLUB DE MAGALLANES

FUNDADA EN 1913

AÑO XII

SANTIAGO, (CHILE) DICIEMBRE DE 1929

N.o 172

Alejandro Gumucio V.
Carlos de la Barra F.
Propietarios

Dirección y Administración
Delicias 1171 — Teléfono 80041
Casilla 3319
Santiago de Chile
Of. en EE. UU.—154 Nassau, St. New York

Telegramas "AUTOAERO"
Suscripción anual \$ 12
Suscripciones para el extranjero 2 dollars



ACONCAGUA



BÍO-BÍO



CAUTÍN



COLCHAGUA



AUTOMÓVIL CLUB DE CHILE
DELICIAS 1171 - TELÉFONO 87344
SANTIAGO

.....

Cerca de Ud. hay una Asociación de Automovilistas

.....

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



TRAIUGEN



TALCA



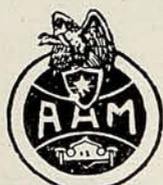
ÑUBLE



MAGALLANES



TALCAHUANO



VICTORIA



Celebración del triunfo Chrysler—La Cía. Chilena de Automóviles y Accesorios ofreció un banquete a su personal en la Quinta Santa Nicolasa en Apoquindo, con el objeto de esteriorizar su júbilo por el brillante triunfo obtenido por los automóviles Chrysler durante la carrera del Circuito Sur.

En esa oportunidad se repartieron los premios que la Casa había ofrecido a los pilotos vencedores.

Puente sobre el Maipo.—El 9 del presente fué entregado al tráfico el puente sobre el río Maipo entre Nos y Buin, con lo que se acorta considerablemente la distancia en el camino longitudinal al sur.

Renovación de Patentes.—En el Departamento del Tránsito se nos ha informado que desde el 1.º de Enero próximo se comenzarán a vender las patentes para automóviles.

Es necesario que los interesados no lo dejen para última hora.

A este respecto es interesante recordar a los socios

del Automóvil Club de Chile que las patentes se pueden comprar por intermedio de la Secretaría de la Institución evitándose así pérdida de tiempo.

En autobus de Santiago a Mendoza.— Los señores Eduardo Morice y Alfredo Ferran proyectan establecer una línea de autobuses entre Santiago y Mendoza. Actualmente tramitan en el Gobierno el permiso correspondiente.

El estacionamiento de vehículos en la Plaza Montt-Varas— Parece ya un hecho la decisión de la Municipalidad de Santiago para transformar la Plaza Montt-Varas y destinarla al estacionamiento de automóviles. El señor Alcalde está empeñado en llevar a cabo esta obra a fin de descongestionar el tránsito en la parte central de la ciudad.

La plazuela de Santo Domingo es otro de los sitios donde se dispondrá el estacionamiento.

Se atiende a un pedido del

A. C. C.— Accediendo a un pedido hecho por el Automóvil Club de Chile a la Municipalidad, se han retirado de la Avenida Vicuña Mackenna los refujos que se habían construido frente a la calle Santa Isabel.

La demolición de estos escollos evitará muchos accidentes que a diario ocurrían en dicha Avenida.

Canje de franquicias.—Está en vías de entrar en vigencia las franquicias mútuas entre los socios de la Asociación de Automovilistas de Valparaíso y los del Automóvil Club de Chile.

Ya se han dado los pasos y gestiones entre las autoridades a fin de obtener para los asociados de ambas instituciones iguales franquicias en ambas ciudades.

Representación de la Duco.— Los señores Pérez, Valdés y Cía. Ltda., han tomado la agencia para Chile de los productos de la E. I. du Pont de Nemours & Co. Inc., fabricantes de pinturas de conocida marca mundial.



EL IMPUESTO A LA BENCINA

Desventajas y beneficios — El automovilismo y el público. — Un proyecto de ley que debe estudiarse minuciosamente.

Debemos comenzar por declarar que «Auto y Turismo» no es contrario por sistema, a la aplicación de nuevos impuestos, cuando ellos están destinados a aportar evidentes beneficios que contribuyan a la grandeza y prosperidad de Chile. Por el contrario, enténdemos, que siempre que el costo de la vida lo permita, en un país como el nuestro, los impuestos aplicados con fines determinados de progreso, son necesarios.

Tenemos en la práctica, la aplicación de muchos impuestos, que a la vuelta de pocos años, no obstante las resistencias que han producido, han contribuído a cambiar fundamentalmente el aspecto de nuestras carreteras, de nuestras ciudades o de nuestros puertos.

Hecha esta aclaración, queremos referirnos al proyecto de ley, recientemente enviado a las Cámaras, en el que se trata de aplicar un considerable aumento a la bencina, a los automóviles y a los repuestos, proyecto que consideramos innecesario reproducir, por cuanto es ya lo bastante conocido entre los lectores automovilistas, directamente afecta los por él mismo.

Aparte de que para el año próximo el valor de las patentes será elevado, en una forma que consideramos razonable, tanto mas, cuanto que la patente de automóviles será nacional y evitará sensibles molestias al automovilista que viaja por el país; aparte del valor que pagan los automóviles por derechos aduaneros, aumentados no hace mucho tiempo, y del impuesto de medio por ciento que también se paga en los vehículos que se introducen al país desde Enero del corriente año, este proyecto de ley, enviado con carácter de urgencia a las Cámaras, merece que sea tratado con detención a fin de que del estudio detenido y meditado surja como una verdad incontrarres-

table, la conveniencia e inconveniencia de su aplicación.

La Bencina

De por sí, ya la bencina paga un crecido tributo por derecho de internación, y del 33% en que se calcula lo que se paga en la actualidad, el nuevo impuesto elevaría la tasa al 47 por ciento, que es considerablemente mayor a lo que se paga en otros países, y aún en Estados Unidos.

Se ha hecho hincapié diciendo que en Estados Unidos los impuestos al automóvil y a sus materiales de consumo, son considerables. En ningún caso llegan a lo que tendríamos que pagar aquí y hay que tener en cuenta que Chile no es país productor ni de automóviles ni de bencina.

Los peajes

Se ha dicho, como un aliciente para el público, que con esta nueva ley queda suprimido el derecho de peaje. No constituye esto aliciente bastante para que se acepte francamente el proyecto que nos ocupa. Los caminos donde se pagan derechos de peaje, benefician directamente a un número determinado y reducido de automovilistas. Bien es cierto que todo camino definitivo beneficia a los propietarios vecinos y, en general, a todo el que necesita de caminos para viajar, pero en realidad, este pequeño beneficio que viene a satisfacer exclusivamente a unos pocos, no alcanza para la mayoría de los automovilistas, ni siquiera para un porcentaje atendible. Por otra parte, bien vale consignar, que quizá lo que se busca por parte de las autoridades, no es sólo un aumento de la percepción de la renta, sino

una simplificación en la manera de percibirla, eliminando el engorroso sistema de peaje, que en Europa, por ejemplo, ha sido ya casi abolido totalmente, pero que en Chile todavía se justifica. Es justo que *paguen el camino los que hacen uso constante de él*; pero que no lo paguen, en Osorno por ejemplo, los automovilistas de Santiago o Valparaíso, que jamás lo emplean en su vida diaria.

Beneficios y perjuicios

El proyecto de ley aludido, tal cual está concebido es de una injusticia sensible. Los directamente beneficiados con él, son justamente los elementos que más destruyen los caminos. La tracción a sangre, que la civilización va desterrando, no consume bencina, ni usa gomas ni repuestos. Los carretones, carretelas, etc., usarán de los caminos que el automovilismo sostiene y paga, dañándolos sensiblemente y sin pagar un centavo para su mantención o mejora.

Esta ley, cuyos fondos se aplicarán para caminos, en todo el país, constituye en especial, una carga sensible para los automovilistas o personas que usan otros medios mecánicos de tracción, habitantes de Santiago y Valparaíso, que es donde se encuentra el mayor porcentaje de automóviles y camiones. Por eso, hemos dicho anteriormente, que el impuesto así aplicado afecta directamente a estos dos centros del país.

Pero vamos más lejos aún. El aumento de la bencina resulta perjudicial para el desarrollo de la aviación civil, que tarde o temprano habrá de desarrollarse en forma sensible, y que a toda costa es necesario fomentar, para marchar aparejados con el progreso de las demás naciones sud-americanas. Los aeroplanos no usan del camino, ni les interesa que sean buenos o malos.

Pero también se perjudica con ello al agricultor, que a medida que el costo de la vida aumenta, y el brazo del labrador exige mayor retribución, va haciendo uso de los sistemas mecánicos modernos, para sus trabajos. Los

tractores que aran la tierra productora, los motores de toda índole que se usan en las faenas agrícolas, no necesitan del camino, porque su uso en los mismos los destruiría y sin embargo tienen que contribuir a su mantenimiento o formación, encareciendo así el costo de los productos de la agricultura, que es fuente imprescindible de vida en Chile.

Abandono de caminos

Tal cual está contemplado el proyecto en referencia, dejaría también en un sensible abandono a los caminos construidos sin fondos de empréstitos, como el Camino a Santa Rosa por ejemplo, donde el peaje lo mantiene en perfectas condiciones con gran satisfacción del público.

Ya que la ley se refiere a la construcción de nuevos caminos y no al mantenimiento de los existentes, resultaría que éstos quedarían abandonados, dada la liberación del peaje, y sin fondos, para mantenerlos en su estado actual, lo que constituye otro perjuicio que es menester considerar.

Otros puntos que deben tenerse en cuenta

Ya que hemos hablado de algunos puntos dignos de ser tenidos en cuenta, ahondemos un poco más el examen, y consideremos igualmente que el beneficio que aporta al Gobierno lo es en particular y en forma indirecta y exclusiva para las compañías de tranvías, que entrarían en ventajosa competencia con los servicios públicos de góndolas y automóviles de alquiler. Resulta innegable, que las góndolas de Santiago, por ejemplo, o los coches de alquiler, que por excepciones hacen uso de caminos cercanos a la ciudad, pagarían en forma sensible esos caminos que en nada les benefician. El aumento de gastos, en el recorrido usual, facilita la competencia de los tranvías, y los intereses de ambos elementos de progresos, son igualmente dignos de tenerse en cuenta.

Las lanchas automóbiles, que necesariamente tienen que difundirse en un país costero

como el nuestro y lleno de ríos, en parte navegables, no son beneficiadas, ni lo son los motores fijos en uso en todas las fábricas que existen, y encarecerían en proporción al mayor impuesto, los artículos de producción nacional

Y si queremos considerar el asunto bajo otro aspecto, este proyecto, que hay que reconocer ha sido bien estudiado pero que creemos están mal aplicado; viene a rebajar en $1\frac{1}{2}$ por mil la contribución de los predios, que son los más beneficiados con los buenos caminos, por cuanto el valor se duplica o quintuplica, según la proximidad a los grandes centros de población.

En realidad, el público ha mirado con dolor, este proyecto de ley, que tienen tantos puntos vulnerables y discutibles. Se aumenta por una parte el valor de la bencina, que afecta muchos intereses y se beneficia a elementos realmente perjudiciales como lo son los de tracción a sangre. Se aumenta igualmente el impuesto aduanero de automóviles, no obstante que anteriormente se consiguió una rebaja, aunque en realidad, esa misma rebaja haya dado mayores entradas al Fisco, porque ha contribuido eficazmente al desarrollo del automovilismo entre nosotros, que nos encontramos bastante atrasados en comparación con el progreso alcanzado en otras repúblicas ricas como la nuestra.

En síntesis

Podemos decir en síntesis haciendo un balance de las ventajas y desventajas de este proyecto lo siguiente:

Se beneficia directamente el Fisco, simplificando sus sistemas de cobros aduaneros y eliminando los peajes, asegurándose una mayor entrada en sus rentas.

Se benefician los elementos de tracción a sangre, que no pagan peajes ni contribuyen a mantener caminos; las empresas tranviarias en forma indirecta, y los propietarios de predios.

Se perjudican, los gremios de gondoleros y chauffeurs de alquiler, los caminos construidos sin fondos de empréstitos; la aviación civil futura; los automovilistas de Santiago y Valparaíso en general; los agricultores con el uso de maquinarias modernas; las lanchas automóviles y motores fijos que se emplean en la industria. Con lo dicho creemos que basta para considerar el balance desfavorable, para los intereses generales que son los que contemplan las leyes.

Caminos en Estados Unidos

Ya que se habla de caminos y como nota final, vale la pena recordar que en el gran país del Norte, es práctica construir caminos definitivos, en aquellos lugares donde el tráfico diario supera a mil coches motorizados, como se justifica entre nosotros en San Bernardo por ejemplo.

También vale la pena recordar que en Estados Unidos, las tarifas que el automovilista paga, está en relación directa con el tráfico. Es decir, que los caminos de poco tránsito cobran un mayor derecho que los de gran tráfico, por razones que no es necesario explicar.

Entendemos haber contribuido con ideas atendibles, que pueden estar equivocadas, pero que son sinceramente emitidas, a tratar un asunto de una importancia excepcional, digna de tenerse en cuenta.

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

La Carrera del 24 de Noviembre

La verdad en su lugar. - Hechos y antecedentes que el público ha ignorado. - Organización y desarrollo de la prueba. - Trágico accidente en Puente Alto. - El accidente de Caliri. - Tiempos y puestos de los corredores.

Mucho se ha dicho y mucho se ha hablado, no sólo antes, sino después de la Carrera del Circuito Sur. Mucho se ha hablado especialmente después, cuando el resultado de la carrera no ha satisfecho los anhelos de algunos interesados, y cuando se ha olvidado el sentimiento caballeresco del deportista de corazón, que debe siempre estar presto a celebrar con júbilo los grandes triunfos, como las grandes derrotas.

Hay que saber perder, dice un adagio conocido, y en materia de carreras de automóviles, hay que saber perder honestamente también, por que la suerte, es un factor importantísimo, tanto como lo son la bondad de las máquinas, la eficiencia de su preparación, y la capacidad y arrojo de los volantes.

Por eso, queremos hacer una relación detallada de esta gran prueba que sin duda es la más importante de todas las realizadas en nuestro país hasta la fecha.

Organización de la carrera

Don Vasco de Larraechea, un automovilista entusiasta, que ha demostrado siempre un espíritu de sacrificio y una actividad que le honra, fué el encargado de organizar esta justa. Durante cuarenta días, secundado por todos los demás elementos del Directorio y de socios que prestaron su concurso, se trabajó intensamente, para conseguir una organización única, ya fuera, asegurando la comodidad del público, la seguridad de los corredores, al servicio de controles, compuesto por ciento veintitres personas y los informativos con el concurso de la Compañía de Teléfonos y el Batallón de Telégrafos con los servicios radiotelefónicos.

No ha habido un sólo detalle que no fuera previsto y resuelto con tino.

La carrera

Veintinueve coches participaron en la justa figurando entre los volantes los elementos más destacados del país. Un público inmenso asistió

a presenciar la prueba, con un entusiasmo jamás visto entre nosotros.

Decir cuantas personas concurren sería imposible. Desde la meta y en torno del Circuito, se había congregado un enjambre de gentes que sólo permite decir que medio Santiago se había dado cita en esta importante carrera.

A la hora prevista se lanzó en carrera el primer coche sorteado y cada medio minuto los demás. Controles, cronometradores jueces, etc., todos estaban en sus puestos habiéndose movilizado un personal de más de doscientas personas para asegurar el éxito de la prueba.

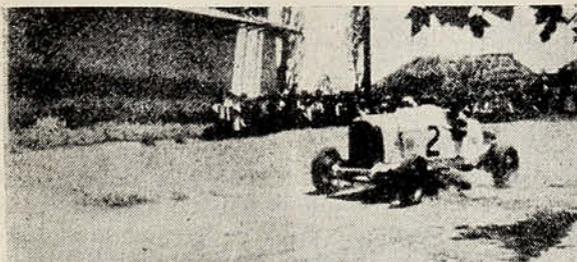
Estado del camino

No han faltado quienes atribuyan los accidentes, al camino, diciendo que este se hallaba en mal estado. Es una injusticia incalificable sostener semejante cosa. El Ing. Pedro Asalgado y su ayudante Ing. Domínguez, concurren personal y diariamente a dirigir los trabajos, que costaron más de ochenta mil pesos. Nunca el camino de Santa Rosa, estuvo en mejores condiciones, y lo prueba el sólo hecho de que se han batido en forma inesperada, todos los records anteriores.

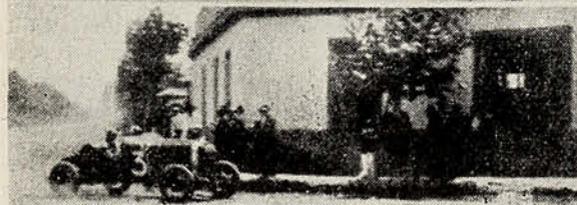
Sobre los Bajos de Mena y en todo el resto del Circuito, los puentes fueron arreglados debidamente, y las curvas que no pudieron ser modificadas, fueron mejoradas por el peralte. Ello lo han reconocido todos los corredores participantes no obstante lo que no pocos han pretendido decir. En verdad si algo hay que reconocer es que la autoridad con un acierto indiscutido, se preocupó de dejar el Circuito de manera que fuera eliminado el menor peligro para los corredores, quedando a su pericia y a su conciencia, la velocidad por desarrollar.

Los accidentes

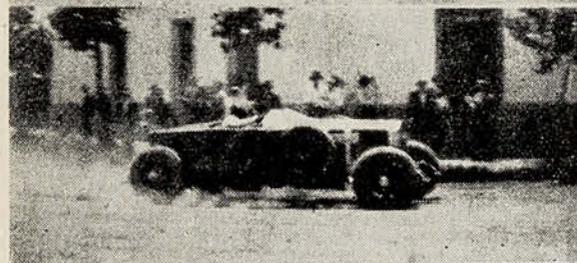
La curva de Puente Alto, ha sido el lugar donde se han producido más accidentes, y uno



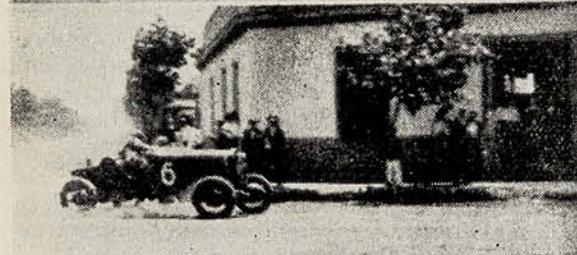
N.º 2.—Vicente Rodríguez en Oakland 4 h. 28' 12 4/5". Llegó 8.0



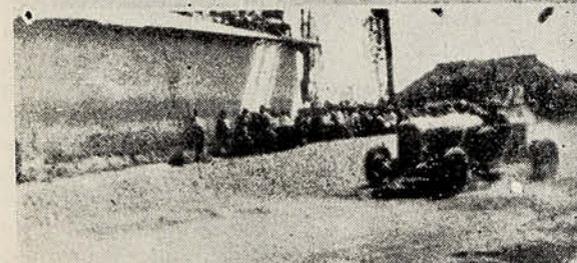
N.º 3.—P. Berrios en Pontiac.



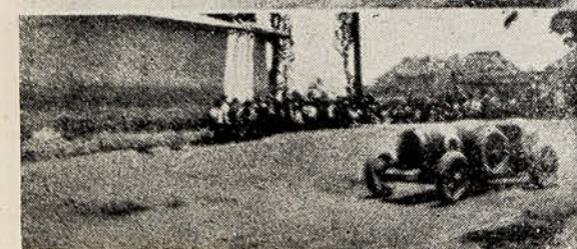
N.º 4.—Antonio González en Delage.



N.º 6.—P. Fruttero en Chevrolet.



N.º 7.—Carlos Fache en Oakland 4 h. 24' 21.3/5. Llegó 10.0



N.º 8.—A. Gregorat en Bugatti.

de ellos tan desgraciado que costó la vida a dos corredores conocidos y arrojados. Casi todos, al llegar al lugar mencionado efectuaban la vuelta con velocidad tan crecida, que el peralte resultaba inútil, pues no menos de seis coches, pasaron al otro lado de la curva máxima.

Según propia declaración de algunos corredores, la velocidad que permitían las rectas hacía que se llegase a esa curva especialmente en una forma tal, que no tenían tiempo de tomar el ángulo en debida forma. Antonio Freitas y Vicente Corvalán, han sido la dos víctimas principales de la jornada. Fué un espectáculo dantesco, la horrible escena que se desarrolló a los ojos del público, cuando volcado el coche se envolvió en llamas,

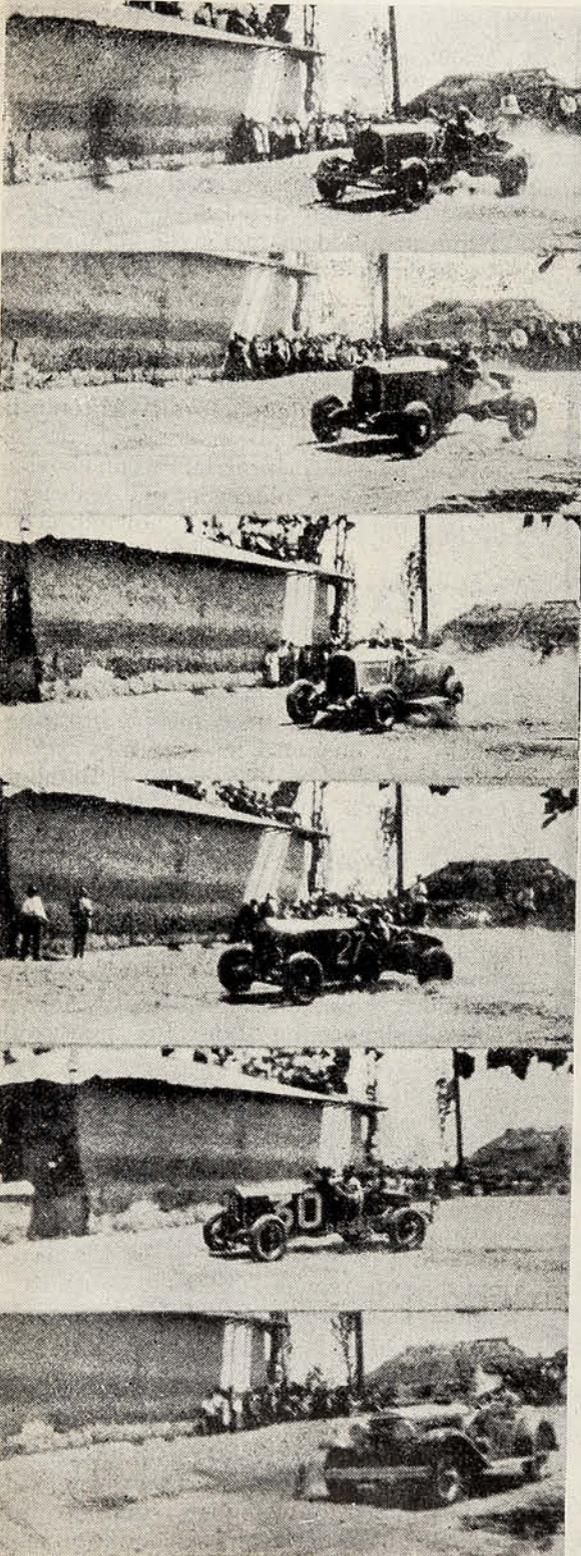
por efecto de la explosión del estanque de la bencina. Apretados bajo la máquina, los dos valientes pilotos morían lentamente, por la acción del fuego y de sus heridas, sin que fuera posible librarlos del suplicio. no obstante los enormes sacrificios realizados por el público y por el Batallón de Ferrocarrileros, allí presente. Por no revivir minutos de angustia

y de desesperación no detallamos esta escena horrorosa, que reclamaría muchas páginas. El hecho es, que tras grandes esfuerzos fueron sacadas las víctimas, para morir horas más tarde en la Asistencia Pública rodeadas de todos los auxilios de la ciencia.

En ese mismo lugar, instantes después, sufrían también un accidente el Sr. Robin y su acompañante, e igualmente con cortos intervalos los coches de Gallo N.º 12 y los N.ºs 29 24 y 6, este último dirigido por D. Celestino Fruttero, costándole la ruptura del antebrazo derecho.

La detención de la carrera

Las personas posteriormente interesadas en anular la prueba, han tejido y propalado una verdadera red de versiones sobre las causas de detención de la carrera, alegando su nulidad. Veamos con el relato exacto de los aconteci-



N.º 22.—*Aguiles Cassale en Chrysler.*

mientos, hasta qué punto han podido ser justificadas estas quejas.

El accidente de Puente Alto, dió lugar a que el público penetrase a la pista para socorrer a las víctimas, y de allí, nació la noticia dada por teléfono, de que el público había invadido la pista obstaculizando y deteniendo la carrera.

N.º 23.—*J. Lazzarini en Chrysler.*

En el fondo, la noticia fué un poco abultada, y como se reclamara con insistencia la

presencia del Sr. Larraechea, éste, se trasladó al lugar, dando previamente la orden de que los coches que llegasen a la meta, fueran detenidos al sólo efecto de informarles que debían pasar con cuidado las curvas muy especial-

N.º 25.—*Aladino Azzaari en Chrysler 4 h. 11' 7 2/5". Llegó 3.º*

mente la de Puente Alto. Aquí, se inició en verdad la desorientación producida por el

grave volcamiento de Freitas, muy justificable por cierto y algunos pilotos, que no siguieron la carrera, formaron poco a poco un grupo de coches, deteniéndose durante más de media hora de la prueba. Los teléfonos funcionaron

N.º 27.—*Luis Votta en Fiat.*

constantemente preguntando datos sobre Puente Alto, y la confusión telefónica no permitió

escuchar con claridad las órdenes impartidas desde Puente Alto, en el sentido de que no debía detener la carrera.

Momentos después llegó a la meta el Sr. Larraechea, y al ver los coches detenidos, y sentir la opinión y pedido de algunos corredores, que se sentían dominados por los efectos

N.º 30.—*Antonio Muza en Dodge 4 h. 46' 15". Llegó 12.º*

del fatal accidente, resolvió momentáneamente dar por terminada la carrera, y posteriormente, reunió el Jurado que acordó la prosecución.

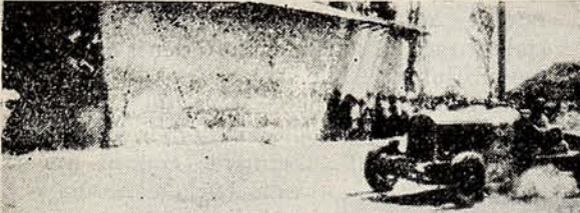
Se ha hecho hincapié en que la carrera no debió suspenderse, por ninguna causa. Es una teoría bien curiosa, que recientemente ha tenido contestación en hechos similares en pistas extranjeras.

¿Quiere decir entonces, que en una carrera como la del Circuito Sur, de caminos más bien estrechos, si un coche queda accidentado en el camino, se deja impunemente que todos los

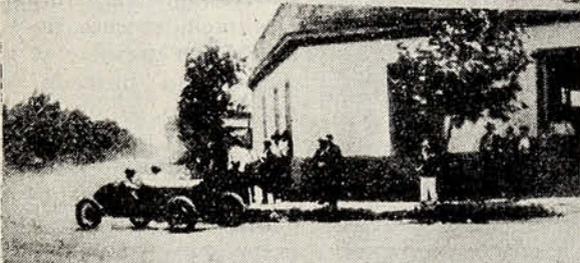
El Sr. Vasco de Larraechea Presidente de la Comisión Organizadora de la Carrera, dando una vuelta al circuito.

¿Quiere decir entonces, que en una carrera

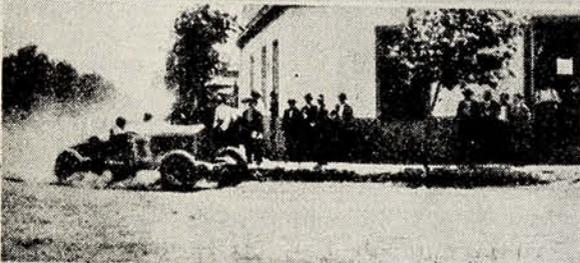
como la del Circuito Sur, de caminos más bien estrechos, si un coche queda accidentado en el camino, se deja impunemente que todos los



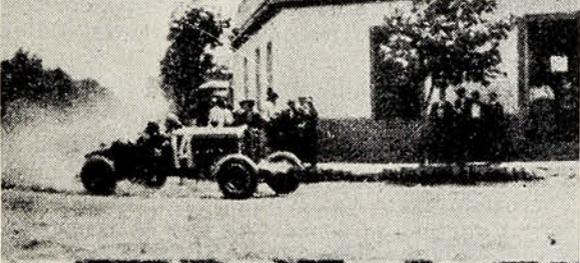
N.º 8. — L. Varoli en Chrysler 4 h. 21' 48". Llegó 7.º



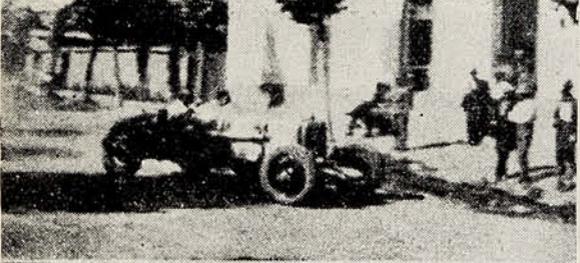
N.º 10. — O. Andrade en Ford 5 h. 0' 27". Llegó 4.º



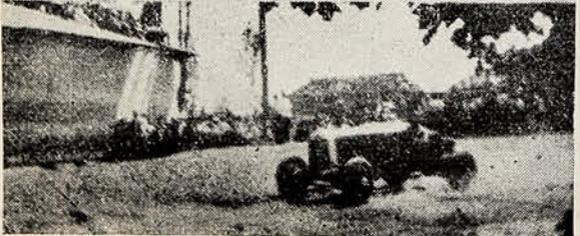
N.º 13. — Atilio Cassale en Chrysler 4 h. 12' 56. 4/5". Llegó 4.º



N.º 14. — E. Cortesse en Chrysler 4 h. 10' 3/5". Llegó 1.º



N.º 17. — Rodolfo Gallo, en Alfa Romeo, 4 h. 6' 57 3/5. Llegó 2.º



N.º 18. — P. Pavone en Auburn 4 h. 18' 8". Llegó 5.º

demás corredores lleguen a formar una montaña de hierro? La vida de los corredores no se debe tener en cuenta para nada? Es un caso de fuerza mayor, que en el fondo no ha afectado ni el tiempo ni el estado de los coches participantes, ya que se ha producido a los comienzos de la prueba.

Todos los coches han estado en igualdad de condiciones y el tiempo se les ha computado en forma exacta y precisa, desde la partida, hasta la pasada por la meta, al ordenárseles la detención, para indicarles la forma en debían tomar las curvas enunciadas más arriba, y desde la nueva partida, hasta la finalización

Las protestas hechas por corredores conocidos, que dieron margen a comentarios variados, han sido desechadas o retiradas posteriormente por los propios corredores, cuando se convencieron de que no eran fundadas.

Informes equivocados

También se ha querido hacer hincapié en el hecho de haber dado en la meta informes equivocados sobre la colocación de los coches ganadores. Esos informes que fueron dados únicamente por satisfacer las exigencias del público, no han sido ni podían serlo en ningún momento, oficiales. Si hubo errores, ello se debió a que en algunos coches no se tuvo en cuenta, que había que descontarles el tiempo de la vuelta que dieron además, y por otra parte, mientras no se efectuaban los cálculos minuciosamente; mientras no se controlasen en forma más amplia y el Jurado diera a conocer su declaración escrita, no podían ser tiempos oficiales los que se hicieron circular.

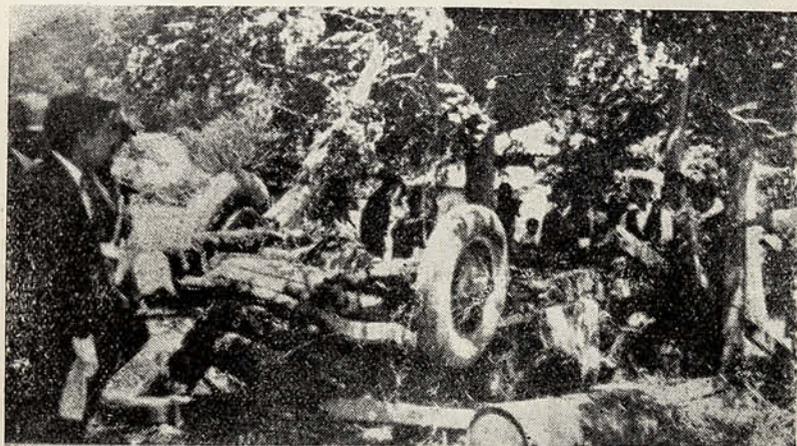
Esta tarea, duró más de doce horas. En ella estuvieron empeñados los cronometradores, llegando su exactitud, hasta iniciar nuevamente los cálculos cuando se hallaban diferencias de un quinto de segundo

Los relojes empleados, Longines de dos

agujas, para cronometrar los tiempos, fueron homologados durante un mes, y las personas encargadas del control, son una garantía de seriedad y de corrección, no sólo por sus antecedentes personales sino también, por su

también alguno inspirado en intereses comerciales, que no tienen cabida dentro del Automóvil Club de Chile.

Es condición indispensable de todo deportista correcto y caballeroso, saber perder, conformarse con la adversidad con la misma serenidad espiritual con que se reciben los triunfos. Desgraciadamente no todos saben perder, y algunos han buscado un justificativo, o al menos un lenitivo para salvar la actuación de determinados coches, que técnicamente hablando, no podían competir con vehículos de mayor fuerza y capacidad, en una carrera tan larga como la que nos ocupa.



El Studebaker de Caliri, tal como quedó después del accidente.

Los corredores

desvinculación en marcas automovilísticas

Esa ha sido en puridad de verdad, todo lo que ha habido en la carrera del Circuito Sur, que tanto se ha tratado de desprestigiar.

Los diarios por un lado en su apresuramiento de obtener primicias no esperaron la resolución del Jurado, que hacía los cálculos de tiempo en forma minuciosa. El público, que tenía sus determinadas simpatías, se inclinaba a creer que habían ganado sus favoritos, sin tener en cuenta, la escasa diferencia que podía hacer variar el resultado.

Hay que hacer especial mención de la forma en que tomaron parte los corredores en el Circuito Sur, el 24 de Noviembre. Nunca pusieron más empeño por superarse ni más arrojo por conquistar los laureles de la victoria.

Cortesse, Gallo, Azzari, Caliri, Rodríguez y tantos otros, rivalizaron en arrojo y pericia. El triunfo lo conquistó el corredor nortino, que pudo repartir para sí las palabras del cruzado «Vini Vidi Vinci».

Vino vió y venció. Venció en buena ley.

Comentarios posteriores

Todo cuanto posteriormente se ha dicho, está fuera de la verdad. Algunos han hablado por ignorancia y otros en su afán de hacer una campaña de desprestigio contra los miembros del Directorio pasado, y puede que



El malogrado piloto Antonio Freitas y su acompañante Vicente Corbalan que perecieron en un accidente en la Carrera.

corrió con tino y sin disputa por merecimiento propio fué el mejor hombre de la jornada. Un accidente quitó la chance de colocarse en los primeros puestos a otro corredor famoso Hemos querido nombrar a Caliri, cuya máquina supera en velocidad a las demás, en forma evidente. Caliri en el instante del accidente que casi le cuesta la vida, llegó a marcar 160 kilómetros. Desgraciadamente, no pudo terminar la carrera.

El accidente de Caliri

Hay que lamentar en esta crónica, el accidente de Caliri. Hemos mencionado su nombre de paso, con el propósito de hacer justicia pero no hemos querido hablar de su accidente, por que esperamos que la luz que dará el sumario, ha de permitir ubicar la responsabilidad de los hechos.

Sería injusto a nuestro juicio abrir críticas y opiniones sobre las causales de este accidente, mientras que no se haya pronunciado la comisión investigadora. Es de lamentar únicamente, las consecuencias del choque que privó de una espléndida colocación a un corredor destacado en las pistas europeas.

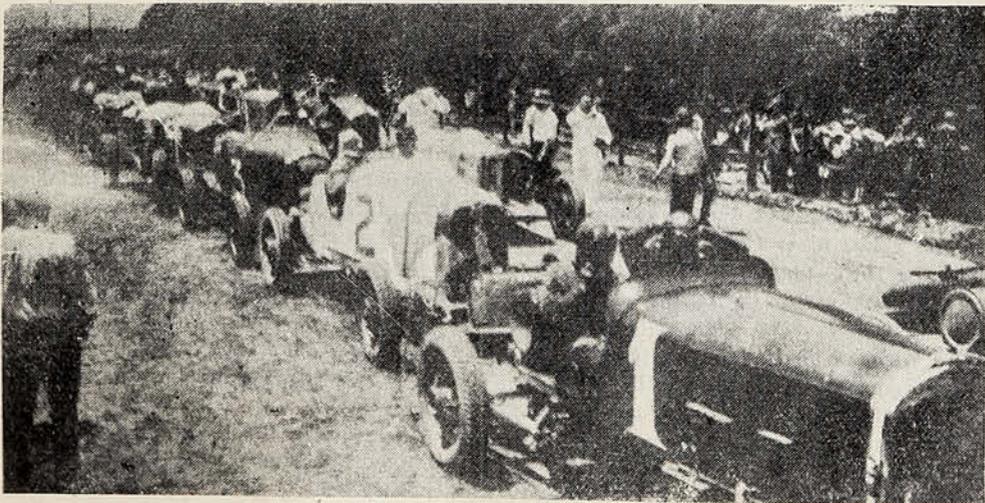
Resultados finales

La gran tormenta que parecía levantarse por obra de algunos propagandistas hábiles, ha sido en verdad una tormenta en un vaso de agua.

Se echó mano de todos los medios, para conseguir un triunfo con doble finalidad, y los hechos han venido a dar su fallo, por medio de la votación libre y espontánea de una mayoría de asambleístas, digna de todo respeto. El sólo resultado de la elección del nuevo directorio, constituye una respuesta elocuente, que no necesita mayor comentario.



Enrique Cortesse en su Chrysler vencedor en la prueba de los 500 kilómetros.



Los competidores momentos antes de la partida.

Declaración Oficial del Directorio del Automóvil Club de Chile

Con relación a la carrera Circuito Sur, verificada el Domingo 24 de Noviembre, el directorio del Automóvil Club de Chile, institución afiliada a la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos, hace la siguiente declaración:

1.º Que el control de los tiempos lo llevaba una comisión de cronometradores presidida por don Juan P. Blurton, que usó cronómetros Longines de doble aguja, compensados diariamente durante treinta días. No ha habido en ningún momento ni confusión ni paralogización, en el Control de Cronometradores, siendo la tabla oficial de tiempos absoluta y rigurosamente exacta.

2.º Que siendo larga y muy delicada la tarea de dar los tiempos empleados en el recorrido, no se ha dado sino una información oficial sobre tiempos, la aprobada en el acta del Jurado el 26 del presente.

3.º Que, como es natural, las informaciones dadas en la cancha misma sobre el desarrollo y resultado de la prueba, podían estar sujetas a errores, ya que no había materialmente tiempo para hacer los cálculos del caso. Si se dieron, fué solamente para satisfacer la justificada curiosidad del público y deseos del mismo de conocer la posible ubicación de sus corredores favoritos.

4.º Que la orden dada por el Director General, señor Vasco de Larraechea, en el momento de acudir al llamado urgente que le hacía el control de Puente Alto, después de los accidentes ocurridos cerca de ese control, fué exacta y precisamente comprendida por el señor Jorge Cruz P. y sus ayudantes. La orden fué la siguiente: Colocar la bandera de detención frente a la meta, a todos los corredores, ubicar a sus ayudantes a cien metros de distancia pasada la meta, para que comunicaran a todos los pilotos que disminuyeran la velocidad en las curvas, especialmente en la de Puente Alto. Que no se les computara el tiempo de la detención ya que a todos significaba igual pérdida de tiempo.

5.º Que la detención de los coches después de la cuarta vuelta, fué el resultado de una fuerza mayor que no pudieron evitar ni el Director General, ni el Juez de Partida, ni sus ayudantes, ni el Jurado mismo.

6.º Que esta fuerza mayor fué ocasionada por los accidentes ocurridos en la curva de Puente Alto a los coches N.ºs 17, 29, 14, 5, 28 y 24, en las primeras cuatro vueltas que trajo como consecuencia la llegada a la meta la noticia de haberse obstruido o obstaculizado la cancha en el sitio indicado, deteniéndose ahí la carrera.

7.º Que al haber sido efectivo que estaba obstruida la cancha, habría sido indispensable ordenar la deten-

ción de los coches mientras se despejaba la pista, lo que habría hecho necesario llevar los coches a la meta para largarlos nuevamente, dejándose de controlar, y considerar que los coches no estaban en carrera mientras la cancha se despejaba.

8.º Que la situación de hecho que se produjo con los accidentes mencionados fué exactamente la expuesta en el párrafo anterior, no teniendo en consecuencia, la detención de los coches, importancia alguna para el resultado general o final de la carrera.

9.º Que a mayor abundamiento, basta recordar que la detención se produjo después de la cuarta vuelta, o sea, al comienzo de la carrera para qué observar que los factores de enfriamiento descanso de los motores son secundarios cuando se han dado solamente cuatro vueltas sobre trece, o sea faltando 9 vueltas.

10.º Que producido el caso de fuerza mayor, el Jurado ha debido resolverlo en uso de sus atribuciones, inspirándose de acuerdo con los artículos 55 y 141 del Código Sportivo Internacional, en un alto espíritu deportivo y de justicia y considerando los intereses de los corredores y los del público asistente.

11.º Que la carrera ha sido, pues, reglamentaria, habiéndolo así resuelto el Jurado.

12.º Que los premios no pueden tener destinación distinta de aquella para la que han sido instituidos, y que se han asignado, de acuerdo con las bases de la carrera. Los donantes del 1.º premio, al entregar la organización de la carrera al Automóvil Club de Chile aceptaban los fallos y decisiones de esta Institución.

13.º Que con los informes de los jueces de cancha y testigos oculares se comprueba que los accidentes sufridos por los coches N.ºs 4, 7, 20, 11, 5, 28, 6 y 10, se debieron a la intrepidez y arrojo de los pilotos que tomaron las curvas respectivas con exceso de velocidad.

14.º Que el camino estaba en magníficas condiciones y que los peraltes de las curvas estaban muy bien hechos, habiendo dedicado a este asunto una especial atención el propio ingeniero de la provincia, don Pedro Asalgado L., su ayudante ingeniero don Rafael Domínguez y personal a sus órdenes.

15.º Que el Jurado entregó al Directorio del Automóvil Club de Chile los informes de los jueces de cancha a fin de que éste resuelva sobre las medidas disciplinarias a que hubiere lugar en contra de socios o corredores que hubieren faltado a sus obligaciones por acción u omisión.

16.º Que de los resultados de la prueba con los cuales se batieron todos los récords anteriores, sobre el Circuito Sur, se desprende que no ha podido haber fracaso ni

Sigue en la 671 —

EL NUEVO DIRECTORIO

En un ambiente de franca lucha cívica, quedó elegido el nuevo Directorio del A. C. de Chile

En los anales del automovilismo chileno, no se había registrado hasta la fecha una asamblea de socios, más entusiastas y numerosos, que la efectuada el 30 de Noviembre, con el objeto de aprobar la Memoria y Balance de la Institución y proceder a la elección de las autoridades que regirán sus destinos hasta Noviembre de 1930.

Las últimas incidencias producidas con motivo de la carrera, habían despertado franco interés entre los socios, por concurrir a la Asamblea mencionada, y con tal motivo, se confeccionaron varias listas que con anticipación al acto se dieron a conocer.

Fué una lucha cívica interesante, en un ambiente de corrección que habla muy alto en favor de quienes participaron en ella. Todas

ofrecían nombres de personas conocidas y ampliamente vinculadas en el automovilismo chileno, y justamente por la calidad de sus candidatos, en su mayoría, puede decirse con razón, que no ha habido ni vencidos ni vencedores.

El nuevo Directorio urjido, con el voto libre y conciente de cuantos asistieron a la Asamblea, es una garantía de seriedad y de laboriosidad para la obra futura que les tocará desempeñar. Si han sido entusiastas los anteriores, y han colaborado con un alto espíritu de sacrificio, por que hay que reconocer que en seis meses de ejercicio, han hecho obra eficiente y práctica en favor de la Institución, no han de serlo menos, los nuevos componen-

— De la pág. 670 —

incapacidad de parte de los dirigentes y personas que tuvieron a su cargo la pesada y muy ingrata labor de organizar y controlar la carrera.—EL DIRECTORIO DEL AUTOMÓVIL CLUB DE CHILE.—Santiago, 28 de Noviembre de 1929.

Clasificación Oficial

POSICIÓN FINAL DE LOS COCHES PARTICIPANTES Y DISTRIBUCIÓN DE PREMIOS

El Jurado resuelve que la carrera efectuada en el Circuito Sur por la Copa Brusadelli y Manni el 24 del presente, es reglamentaria, fijándose la siguiente colocación a los coches participantes que terminaron el recorrido:

- 1.er puesto, coche N.º 14.
- 2.º puesto, coche N.º 17.
- 3.º puesto, coche N.º 25.
- 4.º puesto, coche N.º 13.
- 5.º puesto, coche N.º 18.
- 6.º puesto, coche N.º 15.
- 7.º puesto, coche N.º 9.

- 8.º puesto, coche N.º 2.
- 9.º puesto, coche N.º 24.
- 10.º puesto, coche N.º 7.
- 11.º puesto, coche N.º 12.
- 12.º puesto, coche N.º 30.
- 13.º puesto, coche N.º 19.

Los premios correspondientes a los vencedores son los siguientes:

1.er puesto, señor Enrique Cortesse, copa Brusadelli y Manni y \$ 9,000.

2.º puesto, señor R. Gallo, \$ 4,500, y un faro de pedestal.

3.er puesto, señor A. Azzari, \$ 2,700 y un faro buscacaminos.

4.º puesto, señor A. Cassale, un inflador Zodiac.

Record de la vuelta, señor A. Caliri, una medalla de oro y un inflador Zodiac.

Premio de Regularidad, señor E. Cortesse, una máquina fotográfica y un inflador Zodiac.

Premio Consuelo, un juego de herramientas, señor H. Freitas.

Al acompañante señor Ernesto Castro, \$ 1,000.

Al acompañante señor Luis Correa, \$ 500.

Y al acompañante señor Rafael Cádiz, \$ 300.

tes porque la enunciación de sus nombres, es suficiente para reconocerlo.

El Directorio saliente se ha caracterizado, por la concordancia con que se ha procedido en todo momento, no ha habido discusiones inútiles, ni se han resuelto las cosas en un ambiente de acritud, que otras veces ha sido reconocido y ceusurado. Dentro de la corrección de un ambiente de cultura se han tratado todos los temas y se han tomado todas las resoluciones de que se dió cuenta a la asamblea, sin que jamás haya habido una nota discordante. No hay razones entonces, para que la labor que se siga desarrollando en la misma forma, cuando los elegidos, con una mayoría que pone bien a las claras la voluntad de los asambleístas, gozan de un concepto tan elevado como merecido dentro de la sociedad en que actúan.

Entendemos que el A. C. de Chile, está perfectamente garantizado con el Directorio que ha resultado electo, y tanto más, cuanto que habiéndose producido una lucha electoral propia y necesaria dentro de Instituciones como ésta, los que la condenen, resultan la expresión de una mayoría libre y entusiasta.

No hay, pues, ni vencidos ni vencedores, y creemos firmemente que todos, terminada la contienda, han de poner de su parte los mismos entusiasmos, para contribuir al engrande-

cimiento del A. C. de Chile. Los que han salido, porque han de mantener su afecto a una Institución que han contribuído a formar y a prestigiarla por todos los medios a su alcance y porque es lo que cuadra a las gentes de criterio sano y elevado, y los segundos, porque tendrán por delante, el ejemplo emulador y estimulante de sus antecesores.

Por otra parte, no podrá tampoco decirse que no pueda haber continuidad en la obra por realizar. Continúan formando parte del directorio actual, cuatro destacados componentes del anterior, que están perfectamente al tanto del rumbo impreso al A. C. de Chile. Nos referimos a los Srs. Heiremans como presidente, Manuel Barahona como vice, Juan Blurton como tesorero y Javier Gumncio como secretario. Los nuevos directores Srs. Teodoro Camus, Luis J. Ovalle, René Prieto, Enrique Valenzuela y Rafael Vives, son personas ampliamente conocidas en los círculos automovilísticos comerciales y sociales de Santiago, a quienes no es necesario presentar.

Resta, ahora iniciar la prosecución de la obra, que llevara el Automóvil Club de Chile, a ser lo que han querido sean, los componentes del Auto Club y de la Asociación de Automovilistas de Santiago, que hace un año se fusionaron en un acto patriótico y desinteresado, que ha sido unánimemente reconocido.

El Ford No. 2.000,000

En Julio último la Ford Motor, en su planta de Dearborn com letó la construcción de su automóvil número «dos millones», lo que dió motivo a una celebración especial.

Se llegó al N.º 2.000,000 después de un año y 20 días, desde la iniciación de la construcción del modelo A.

Es interesante recordar que el primer millón del modelo T fué completado en Diciembre de 1915 o sea después de siete años de fabricación y en Junio de 1917 se completó el segundo millón.

La construcción, producción y colocación en estos tiempos es más rápida.

Una fábrica inglesa en los Estados Unidos

Los fabricantes norteamericanos de coches baratos van a tener en su propio país un competidor inglés. Ha sido, en efecto, anunciada hace un par de semanas, la constitución de una sociedad británica, con un capital inicial de 2.000.000 de dólares, para la fabricación de coches Austins en los Estados Unidos.



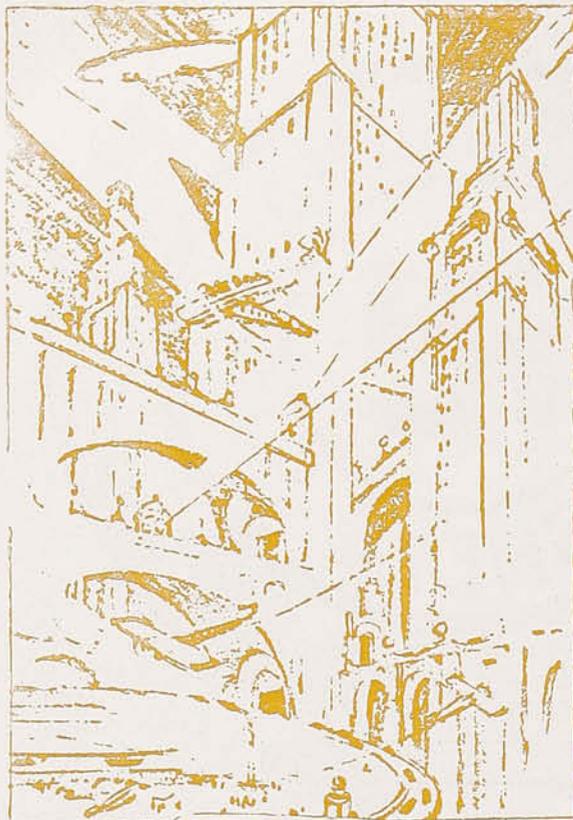
ANUNCIANDO

SHELL

GASOLINA FAMOSA

SHELL - MEX CHILE LIMITED

"SIMBOLO DE LA EPOCA"

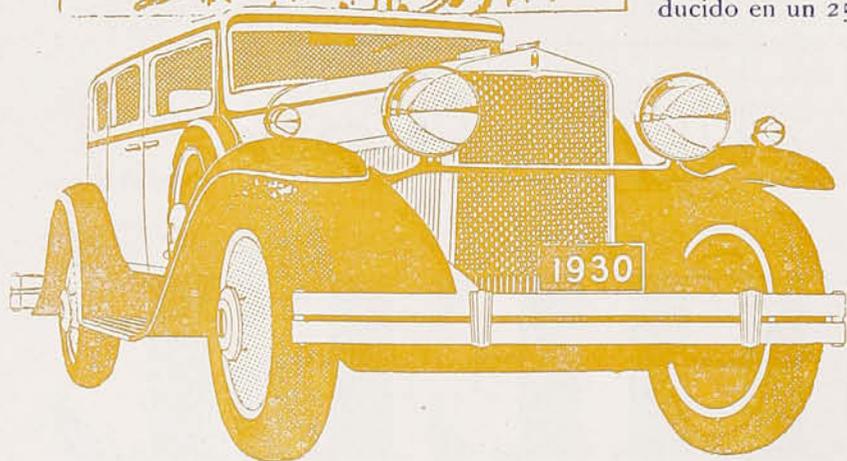


Moderna y deslumbrante belleza

Esta es una de las características que hacen del Nuevo Hupmobile Seis el mejor hasta ahora producido. Sus líneas son más bajas y el chassi es mucho más elegante. Los faroles, de atractiva forma, dan un artístico relieve a los largos guardafangos. Todo está graciosamente trazado para conseguir la belleza del conjunto.

El interior está repleto de toda clase de refinamientos. La artística tapicería de paño mohair, los modernos dibujos de las agarraderas — todo es obra de nuestros notables decoradores.

La exquisita combinación de colores crea un estilo que prevalecerá durante dos años. El precio, sin embargo, ha sido reducido en un 25 por ciento.



SIMON HERMANOS Ltda.

DELICIAS 2114 - 2118 — SANTIAGO

HUPMOBILE

Memoria del Directorio del A. C. de Ch.

Señores consocios:

Cumpliendo las disposiciones de nuestros Estatutos, tengo el agrado de rendir cuenta en nombre del Directorio de la Institución, de la obra desarrollada durante el período que comprende desde el 16 de Mayo del corriente año, hasta el presente, o sea seis meses, breve mandato, durante el cual se ha tratado de satisfacer las más legítimas aspiraciones de los señores socios.

Vienticinco sesiones ordinarias y cinco extraordinarias, constituyen la labor del tiempo durante el cual hemos dirigido los destinos de la Institución. El número de socios se ha acrecentado en 285 solicitudes aprobadas, habiendo separados 69 por no tener al día sus cuotas.

También han sido rechazadas tres solicitudes, de personas que no podían ingresar a nuestro Club.

Lentamente, debido al cumplimiento de los contratantes, se han ido haciendo entrega de las insignias, cuyo número en circulación alcanza ya a cuatrocientas.

Se ha organizado el servicio jurídico para nuestros socios, atendido por el abogado don Alfonso Rossel, y no obstante el breve plazo de su organización, son numerosos los socios que se han servido del mismo, evitándose molestias y siendo eficazmente representados en los Juzgados locales de tránsito, donde nuestro abogado ha sido deferentemente atendido.

Se ha gestionado y obtenido el fiel cumplimiento de las franquicias de tránsito, por parte de los carabineros, que en un principio ignoraban la disposiciones de la ordenanza N.º 233.

Con el objeto de ofrecer momentos de solaz para nuestros socios, se adquirieron dos mesas de Ping Pong, las que no han sido usadas con entusiasmo que era de esperarse.

Se han realizado las comidas mensuales,

tendientes a estrechar vínculos, concurriendo un número cada vez más crecido de afiliados.

Fué necesario suprimir la cantina que funcionaba en nuestro local, por la falta de seriedad y cumplimiento de los contratos con el concesionario. El servicio cada vez más deficiente, que dió lugar a justificadas protestas, originó la medida de que damos cuenta.

Con el objeto de auscultar el ambiente de los asociados, muchos de los cuales desean la formación de un Country Club, se realizó una encuesta, para conocer la opinión de la mayoría, y luego proceder a estudiar el problema en la mejor forma que pudiera llevarse a la práctica. Esta encuesta, ha dado por resultados, un porcentaje favorable a la idea, emitido por doscientos ochenta y seis socios contra setenta y cinco por la negativa. La premura del tiempo ya que la encuesta cerró el 31 de Octubre y la realización de actos deportivos que han absorbido por completo la atención del Directorio, no ha permitido estudiar el asunto bajo su segunda faz, tarea que seguramente quedará para la eficaz resolución del Directorio que resulte proclamado en la asamblea de hoy.

Fué huésped agasajado por el A. C. de Chile, el Príncipe Fernando de Prusia, siendo atendido por el Directorio durante los días de permanencia en Santiago, ofreciéndosele un lunch en el salón de nuestra casa.

Ha sido preocupación constante del Directorio que termina su mandato, tratar de llegar a la unificación del Automovilismo chileno, con la afiliación de todas las entidades similares del país. Esta obra que necesariamente es larga no sólo por las dificultades con que se tropieza, sino también por la desorganización de muchas de ellas, se encuentra bastante adelantada, y ha de llegarse sin duda a que sea una realidad, durante el año próximo, si como se anuncia, se aplica en el país, la patente

única, que facilitaría una serie de trámites oficiales con las autoridades de provincias.

En este sentido, se han efectuado gestiones de acuerdos, con Valparaíso para que los automovilistas de Santiago y de aquella ciudad, gocen indistintamente de los beneficios de cada una, siendo socios de cualquiera de ellas. En la actualidad, el acuerdo está en vías de llevarse a la práctica mediante las gestiones que se han efectuado ante las autoridades. Constituirá ello una interesante franquicia más para los automovilistas de Santiago y Valparaíso y vendrá a satisfacer un anhelo muchas veces manifestado por nuestros socios.

También se ha dispuesto, para que aparezca durante el próximo año el libro del A. C. de Chile, publicación anual que será repartida gratuitamente entre nuestros asociados, similar a la que publican la mayoría de las entidades automovilistas de otros países. Contendrá este libro datos precisos, sobre caminos, planos, indicaciones útiles de toda índole, tablas kilométricas, informaciones de garages, hoteles, bombas de bencina, agencias de automóviles, lugares de turismo, etc., y se tratará de que constituya el verdadero guía para los socios que quieran viajar por el interior del país.

Se había gestionado con éxito, la liberación del derecho de peaje en el camino a San Bernardo para los señores socios, mediante una cuota que pagaría nuestra Institución. Desgraciadamente, la variación sufrida en las dependencias de peaje, ha retardado el uso de esta nueva franquicia cuya gestión costó varios meses de trabajo.

También nuestra Institución se ha preocupado de obtener para los automovilistas que viajan de Papudo a Zapallar, un nuevo camino que acorte en 25 kilómetros la distancia al primero de los lugares mencionados. Esta gestión, que en un principio fracasó por la negativa de uno de los dueños de los terrenos que debía cruzar, está en manos de las autoridades, por especial gestión del A. C. de Chile y ha de constituir antes de poco una realidad.

Visitó nuestra ciudad, el Gerente de la Natio-

nal Automobile Chamber of Commerce de EE. UU. Representante de la industria automovilista del gran país del Norte. Mr. Bauer que llegó a Santiago con fines de difusión del automovilismo y de los conocimientos técnicos fué atendido por nuestra entidad, realizándose una conferencia en el Teatro Miraflores, y ofreciéndosele un banquete donde se e hizo entrega de una hermosa placa de plata, montada en onix chileno, de cuyo obsequio quedó gratísimamente impresionado el Sr. Bauer.

También fueron huéspedes y atendidos por la Institución, los Delegados de EE. UU. al Segundo Congreso de Caminos de Río de Janeiro. El Directorio en representación de la Institución les ofreció un banquete en el Club de la Unión, al que asistieron algunas autoridades.

Tuvo su representación oficial el Automóvil Club de Chile, de acuerdo a la resolución adoptada por el Directorio anterior, en el Segundo Congreso de Turismo efectuado en Lima. Esta representación estuvo a cargo de nuestro Vice-Presidente Sr. Raúl Barahona, siendo objeto de especiales agasajos por parte de las autoridades peruanas y del Touring Club de aquel país.

Se ha organizado en la mejor forma posible, gestionando el envío de noticias oficiales de las autoridades camineras de cada provincia, el servicio de informes para nuestros socios, cuya publicidad en diarios y revistas es conocida. Hay que reconocer especialmente la buena voluntad de los Ingenieros Jefes, que han dado especial atención al pedido formulado en su oportunidad.

El 12 de Octubre, aniversario de la fundación del A. C. de Chile, que cumple su primer año de vida, se efectuó el paseo a Jahuel organizándose la Carrera de la Cuesta. Asistió un crecido número de socios, que quedó gratamente impresionado de la forma en que se desarrolló el variado programa preparado.

También ha prestado eficaces servicios al público y a los señores socios, el servicio de cuidadores de automóviles distribuidos diaria-

mente en los principales teatros y lugares de mayor acceso de automovilistas. Este servicio gratuito para los socios y del valor de un peso para particulares, arroja un total durante los cinco meses que lleva de funcionamiento, de tres mil doscientos coches particulares y mil cuatrocientos cincuenta de socios; habiéndose perdido sólo una tapa de radiador, como consecuencia de la guerra que hacían a los cuidadores, los niños que efectuaban anteriormente estos servicios por su cuenta. En la actualidad, hay cinco cuidadores, y este número ha de aumentarse al doble a medida que la necesidad se extienda.

Se ha abierto un libro para la inscripción de chauffeurs, cuyos antecedentes permitan ser recomendados a los socios. Esta iniciativa, engorrosa en sí por las dificultades de los trámites que confirmen los antecedentes morales de cada uno, y la verdad de las recomendaciones que se expiden, ha de ser de positivos beneficios.

Como es público, el 24 de Noviembre se realizó una carrera de automóviles en el Circuito Sur por la Copa Brusadelli y Manni. Las autoridades cooperaron en forma decidida y entusiasta al arreglo del camino, cuyas condiciones han sido inmejorables. Hay que lamentar sí el fallecimiento de corredores entusiastas, como los Srs. Antonio Freitas y Vicente Corvalán.

Una serie de incidencias de fuerza mayor han originado un ambiente de críticas y censuras, muchas de ellas equivocadas e injustas, especialmente por las informaciones no oficiales, que han sido suministradas por ciertos órganos de la prensa, y por terceras personas.

Si bien es de lamentar lo ocurrido, dejamos constancia de la rectitud y elevación de miras con que el Directorio ha procedido, empeñado en no tener en cuenta, intereses de marcas, que son ajenos a nuestros propósitos y a nuestro mandato, pero sí, en hacer estricta justicia, que desgraciadamente no puede satisfacer en pleno a las distintas opiniones surgidas.

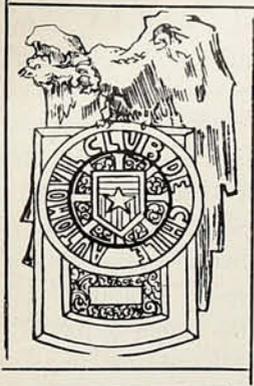
Es penoso e ingrato contemplar el resultado de tanto esfuerzo realizado por el Directorio en masa; el trabajo arduo de todos, comprendiendo no sólo los empleados de la casa sino hasta el último de los controles y jueces que en número mayor de ciento cincuenta han participado en la organización de esa carrera, realizándose sacrificios de toda índole durante cuarenta días de preparación, para cosechar al final censuras y críticas que aceptaríamos gustosos, si ellas hubieran tenido en verdad una elevación de miras y una independencia de criterio ajenas a todo interés; pero si eso ha de ser el resultado final del desempeño de un puesto de sacrificio constante; si ese ha de ser el resultado leal de un propósito bien inspirado, aunque censores y críticos no hayan concurrido jamás a nuestras reuniones de Directorio ni se hayan apersonado a informarse en la fuente de la verdad, para emitir sus juicios, sea bienvenido el resultado y enhorabuena el premio.

Hemos dado cuenta de una parte de nuestra labor, para someterla a la consideración de los Socios del «Automóvil Club de Chile», que reunidos en asamblea, son los únicos jueces de nuestros actos.

Breve y escuetamente están relatadas algunas de nuestras gestiones, y no hacemos hincapié en los esfuerzos realizados por estrechar vínculos con las entidades similares de las provincias y del extranjero, ni en los beneficios obtenidos por numerosos asociados que se trasladaron al exterior, gozando de nuestra afiliación a la A. I. A. C. R.; ni en la mejor organización que hemos querido imponer en el manejo del organismo interno para la inmediata atención de todos los asuntos; ni en otra índole de mejoras indicadas por los socios y aceptadas por el directorio por considerarlas plausibles.

Los señores Socios, con un elevado espíritu de justicia, aprobarán o rechazarán la labor del Directorio que ha entendido llenar su cometido en la forma que damos cuenta, durante

Sigue en la pág. 676



AUTOMÓVIL CLUB DE CHILE

DELICIAS 1171 — TELÉFONO 87344 — CASILLA 3320

Presidente	Señor Amadeo Heiremans.
Vice-Presidente	• Manuel Barahona.
Secretario	• Javier Gumucio V.
Tesorero	• Juan P. Blurton.

DIRECTORES

Señores: Enrique Valenzuela, Rafael Vives, Luis J. Ovalle,
René Prieto y Teodoro Camus.

SESIÓN ORDINARIA N.º 42 DE 23 DE OCTUBRE DE 1929

Bajo la presidencia del Sr. Heiremans y con asistencia de los directores señores Blurton, Kaulen, Barahona, Larrachea, Carmona, Gumucio y Concha y con asistencia de los socios señores Alejandro Gumucio, Carlos Morel, Rafael Fusoni, Emeterio Larraín y Gustavo Vargas M., se abrió la sesión a las 19 horas.

Acta de fecha 16.—Leída el acta de la sesión ordinaria del 16 de Octubre fué aprobada.

Sesión Extraordinaria.—Leída el acta de la sesión extraordinaria del 18 de Octubre fué aprobada también.

Garage oficial.—Se dió cuenta de la carta enviada acompañando la lista de precios, por el señor José Monti Z., en que ofrece hacer precios especiales por reparaciones a los automóviles de los socios del A. C. de Ch. designándosele garage oficial. Pasó a la Comisión Técnica.

Solicitudes aprobadas.—Fueron aprobadas las solicitudes siguientes: Juan 2.º Luzoro, pret; Juan Antillo, Luis Montes, pret.; Alberto Carmona; Teodoro Borque pret.; Aladino Azzari; Miguel Baeza, pret Oscar Concha; Armando Celis M. y Armando Celis V. pret. Ramón Gumucio; Alfredo Herrera pret. Moises Lagos; Arnaldo Ipinza pret. M. Tejada; Marta Loyer de Arze pret. por Elías Arze; Carlos Bolívar por Alberto Carmona; Rafael Neuberger por Oscar Concha; Franco Perreau por Escole Perreau; Maximiliano Roldán por Rafael Moreno; Aurelio Rivera por Oscar Concha; Arturo Sherif por Oscar Concha.

Trasandino.—El secretario pidió autorización en nombre del A. C. de Chile, para hacer las gestiones

necesarias, para obtener rebajas en los precios del transporte de automóviles y pasajes para corredores argentinos que quieran participar en la carrera del 24 de Noviembre.

Reclamo del Sr. Herrera.—Oído el reclamo formulado por el señor Ulises Herrera, sobre la devolución del importe de la cuota de dos tarjetas de Jahuel, cuyas piezas fueron ocupadas indebidamente, se resolvió devolver los 120 pesos al aludido y dirijir una nota al Administrador del balneario, pidiéndole que informe quienes ocuparon la pieza N.º 79 durante el paseo organizado por el A. C., para reclamar luego la devolución del importe a la institución.

Carrera del Circuito.—Leyóse la resolución de la Intendencia que acuerda el permiso necesario para efectuar la carrera del Circuito sur el día 24 de Noviembre a las 12 M.

Compañía de Teléfonos.—El señor Manuel Barahona, dió cuenta de la conversación que había tenido con el Gerente de la Cia. de Teléfonos señor Quinn informando que la Empresa ofrecía todo su concurso, y se ponía a la disposición del A. C. de Chile, para organizar el servicio telefónico en el circuito, siempre que la Institución le fije los puntos de necesarios con anticipación. Resolvióse enviar una nota agradeciendo la buena voluntad demostrada con la cooperación en referencia.

Carrera de Rancagua.—El señor Barahona refiriéndose a la carrera de que se hablaba en Rancagua y en la que estaba interesado de llevar a efecto el Inten-

Memoria del Directorio.....

el periodo breve en que le ha tocado actuar, con el problema de atenciones tan diversas y complejas, como lo son las de satisfacer las distintas tendencias de nuestros propios componentes, algunos de los cuales reclaman obras camineras, otros gestión exclusiva de franquici

cias y no pocos, adquisición de locales propios para solaz de los que forman el A. C. de Chile. A todos hemos tratado de conformar dentro de la escasa posibilidad de los hechos y del tiempo, y es por ello que al rendir cuenta de nuestro mandato dejamos en vustras manos el fallo que desde luego acatamos con el respeto que se merece.

dente de la Provincia, dijo que era de opinión, que el A. C. de Ch. no tomara ningún compromiso referente a la misma, por haber comprobado el pésimo estado en que se encuentra el camino. El señor Larraechea manifestó que el señor Redard, había hecho conocer también su manera de pensar en este sentido.

Impresión de postales.—Acordóse a indicación del señor Barahona, imprimir tarjetas postales, que re-

cuerden oportunamente la fecha en que se realizaran las comidas mensuales de socios.

Ayuda a la viuda de un cuidador.—Acordóse a indicación del señor Larraechea que el A. C. contribuya con la suma de trescientos pesos, para ayudar a la viuda del cuidador de automóviles Froilán Parada, fallecido recientemente.

No habiendo otros asuntos que tratar, se levantó la sesión a las 21.15 horas.

SESIÓN ORDINARIA N.º 43 DE 30 DE OCTUBRE DE 1929

Bajo la presidencia del señor Heiremans y con asistencia de los directores señores Blurton Kaulen, Larraechea, Carmona, Gumucio y Concha y de los socios señores Soza, A. Gumucio y Gustavo Vargas, se abrió la sesión a las 19 horas. Don M. Barahona se excusó.

Acta anterior.—Leída, fué aprobada el acta anterior.

Cuenta.—Se dió cuenta del Decreto ordenando la inversión de fondos para la reparación del camino del Circuito Sur.

También, se dió cuenta de que el franqueo extra que debe pagarse por la revista al contener una hoja suelta, sería pagado por la administración de la misma.

Estando próxima la fecha en que debe realizarse la comida mensual de socios en el Club la Unión, resolvió enviar las circulares a los señores socios, las que deberán entregarse el día Lunes.

Socio señor Ramón Valdivieso—El señor Gustavo Vargas dió cuenta de que el señor Ramón Valdivieso hallábase ausente en Europa sin haber podido dar cuenta para que se le considerase socio ausente. Resolvióse dejar pendiente el cobro de las cuotas de incorporación hasta su regreso y considerarlo en ese carácter.

Visita al camino.—El señor Larraechea dió cuenta de haber efectuado una visita al Circuito Sur en compañía de las autoridades, complaciéndose en dejar constancia de que se había concedido todo lo solicitado para mejorar el estado del Circuito y sobre todo que se habían impartido por la Intendencia las órdenes correspondientes acordando toda clase de facilidades para la realización de la prueba.

Socios aceptados—Fueron aceptados los siguientes socios: Federico van der Fuhren por Fdo. Valdivieso; José Lecea por Carlos Fache; Vicente Ponce por Aaron Osorio; Adolfo Berríos por Carlos Vender; Juan Tobella por Manuel Beytes; Fernando Huber por Juan Blurton; Ernesto Pinto por Alejandro Gumucio; Antonio Zambra por Carlos Vender; Maximiliano Saez por Carlos Vender; Ramón Utjes por Nino Brusadelli; Hortencia de Davis por A. Davis y Raquel C. de Silva por O. Silva;

Deudores morosos—Habiéndose referido el señor Blurton a los socios que están atrasados en sus cuotas se resolvió enviarles una última circular poniéndoles en conocimiento y transcribiendo el artículo del Reglamento que les pone en condición de socios separados.

Siendo las 20.45 se levantó la sesión.

SESIÓN ORDINARIA N.º 44 DE 6 DE NOVIEMBRE DE 1929

Bajo la presidencia del señor Heiremans y con asistencia de los directores señores Blurton, Manuel Barahona, Kaulen, Gumucio, Larraechea y de los socios señores Soza, Morel, A. Gumucio y Baldrich se inició la sesión a las 19 horas.

Acta anterior.—Fué aprobada el acta de la sesión anterior.

Cooperación.—Leída la carta del señor René Prieto se resolvió enviarle una nota agradeciendo sus indicaciones, las que serán tomadas en cuenta para realizar las gestiones que indica.

Garage oficial.—Se dió cuenta de la carta del señor Emilio Haas, ofreciendo los servicios de su taller a los socios de la Institución, acordándose que estos ofrecimientos pueden aceptarse para informar por circular a los señores socios de la ventajosa que se ofrecen, pero no designándolos garages oficiales.

Camino a Tiltl.—Leyóse la nota de informes del camino a Tiltl del Ingeniero de la Provincia, la que debe contestarse agradeciendo.

Empresa periódica—Leída la nota que pide la cooperación financiera a la empresa Navarro y Cia., acordóse contestar que no hay interés, en contribuir para la formación del libro, ya que la institución editará el propio en el curso del año entrante.

Plesbiscito.—Dióse cuenta del resultado del resultado del plesbiscito, habiendo contestado un total de trescientos sesenta y un socios de los cuales doscientos

ochenta y seis por la afirmativa y setenta y cinco por la negativa.

Acordóse dejar pendiente este asunto, hasta que se resuelva la cuestión del autódromo.

Jahuel.—Leída la carta del administrador de Jahuel se resolvió contestarle que el A. C. C. estima de acuerdo al contenido de su propia carta, que debe proceder a la devolución de cien pesos, por las camas no ocupadas de la pieza N.º 79, por no haber concurrido sus verdaderos dueños, y por haberles devuelto la Institución el valor de lo pagado.

Fueron aceptados los siguientes socios:—Félix Copetta, presentado por César Copetta;

Juan Emilio Haas, presentado por Luis Bates;
César Moraga, " " Oscar Concha.

Concurso de socios.—El señor Larraechea, pidió se hiciera el cómputo del concurso de socios para proceder a la entrega de las medallas ofrecidas.

Carretera.—El señor Larraechea dió cuenta del ofrecimiento de algunas casas de costear el valor de los afiches de la carrera colocando avisos de propaganda para las mismas. Acordóse que el A. C. de Ch. proceda por su cuenta a la impresión de los afiches, sin aceptar avisos.

En cuanto al ofrecimiento de la Casa Alert, resolvióse contestar agradeciendo la buena voluntad evidenciada, y que en cuanto al pedido de colocar un Stand para ventas de aceites en la parte próxima a la

meta no se puede permitir por cuanto los Stand son exclusivamente para los coches inscritos para la carrera.

Acordóse aceptar la propuesta hecha por el señor Rattinoff, por la cual si el valor de las entradas percibidas asciende a veinte mil pesos o menos el A. C. de Ch. tiene una participación de 35 por ciento y pasando de esta cifra, la Institución lleva el cincuenta por ciento.

Se hará el contrato de práctica especificando condiciones etc.

Camino a Papudo.—El señor Barahona dió cuenta de las gestiones que había realizado en pro del camino Papudo. Dijo que había hablado con el Intendente de Valparaíso y que había encontrado buena la idea, resolviendo auspiciarla directamente, reclamando una solicitud de las autoridades de Papudo y Zapallar y de los vecinos interesados. Déjase pues de mano la gestión del A. C. a fin de que el aludido haga los trámites correspondientes para obtener el mejor éxito.

Oficina Jurídica.—El señor Barahona refiriéndose a la Oficina Jurídica, dijo que habían llegado hasta él quejas de algunos socios, por la dificultad que tenían en encontrar el abogado, cuando tenían necesidad de ocupar sus servicios, hallándose muchas veces desorientados, sobre la forma de aprovechar las ventajas del servicio que la Institución ofrece a sus asociados. Que pierden demasiado tiempo buscando al abogado con quien necesariamente deben hablar para dar las explicaciones del caso en lo que respecta a infracciones o a choques. Agregó que estimaba conveniente ofrecer al abogado, una oficina en el local de la Institución, gratuitamente, para que instalase en ella su estudio y tuviere horas de permanencia diaria, donde podrían encontrarlo fácilmente los socios. Que esto beneficiaría al abogado y a la Institución, y que considerando esta idea ventajosa para todos, deseaba conocer la opinión del Directorio antes de proponerla. El Directorio acordó aceptarla dejando al arbitrio del señor Barahona, como Presidente la Comisión Jurídica, la mejor manera de llevarla a la práctica y autorizándole para que ofreciera dicha oficina al señor Rosel, y pedirle al señor abogado que fije las horas para la atención de los socios en el local.

SESIÓN ORDINARIA N.º 45 DE 13 DE NOVIEMBRE DE 1929

Bajo la Presidencia del señor Heiremans y con asistencia de los Directores señores Barahona Raúl, Blurton, Carmona, Kaulen, Barahona Manuel, Gumucio, Larraechea y Concha y de los socios señores Morel, Soza, G. Vargas, Fusoni, Gumucio Alejandro, Zúñiga, se abrió la sesión a las 19.25 horas.

Acta.—Leída, fué aprobada el acta anterior.

Congreso Sud-Americano y Turismo.—Se dió lectura al informe presentado por el señor Raúl Barahona, en el que da cuenta del resultado de su visita como Delegado del A. C. de Chile al Congreso de Turismo del Perú. Acompaña, también, una lista de gastos que ascienden a 3,946 pesos diez centavos. A continuación el señor Barahona hizo uso de la palabra, para dar cuenta de haber recibido en oportunidad el telegrama para invitar al Touring Club peruano a la carrera de automóviles del Circuito, manifestando que los automovilistas del vecino país se demostraban pesarosos de no haber podido tomar parte, prometiendo hacerlo en carreras futuras. Dijo, también, que declaraba complacido, que había sido preferentemente atendido por

Camino a Papudo.—También dió cuenta el señor Barahona del fracaso del proyectado camino a Papudo por Catapilco en vista de que uno de los dueños de un fundo, el señor Porto Seguro se había negado a dar el permiso correspondiente. Dijo que estudiaría la mejor manera de obtener del Gobierno que se interesara directamente de la construcción de ese camino, y que en oportunidad presentaría los informes a fin de que la nota fuese oficialmente presentada por el A. C.

Carrera del Circuito.—Refiriéndose a la carrera del Circuito el señor Larraechea, dijo, que no siendo posible por falta de tiempo de preparar los reglamentos de la carrera de Noviembre iguales a la de la A. I. A. C. R. estaban preparando los que, especialmente, se aplicarían en esta prueba. Dió cuenta igualmente de que para la réclame en los diarios había contratado al señor Pizarro, fijándole la suma de cuatrocientos pesos como honorario.

Abono a sueldo.—El señor Larraechea, dijo que en carreras anteriores había sido norma cuando había exceso de trabajo, fijar una cuota extra para la señorita Secretaria, y que desea saber si en esta oportunidad se haría lo mismo. Resolvióse, que finalizadas las tramitaciones si había habido trabajos extraordinarios para la misma vería el Directorio si debía abonarse suma extra.

Visita al Circuito.—El señor Carmona dió cuenta de que el Viernes próximo realizaría una visita al Circuito acompañado del Secretario de la Intendencia para estudiar los lugares donde deberían efectuarse las reparaciones del camino para la carrera.

Presupuesto de medallas.—El señor Secretario dió cuenta de varios presupuestos para la confección de medallas, resolviéndose aceptar la propuesta de la Casa Fernández, por ser la más baja.

Corredores argentinos.—El señor Fusoni propuso que A. C. ofreciera pagar los gastos de traslado y estadía de corredores argentinos, de los más destacados de ese país, para que participen en la carrera, considerando que esto aportaría una mayor entrada de boletería. Resolvióse estudiar la proposición.

Siendo las 21 horas se levantó la sesión.

la entidad del Perú, y por los representantes oficiales evidenciando un sincero aprecio a Chile en las demostraciones de que fueron objeto.

El señor Blurton pidió un voto de aplauso para el señor Barahona por la forma en que se había desempeñado en el cumplimiento de su misión, de lo que se deja constancia en acta.

Donación Brusadelli y Manni.—Leyóse la nota de la firma Brusadelli y Manni por la que ofrece y remite cheque por la suma de quinientos pesos, para pagar la mitad del costo de los afiches para la carrera. Al aplaudirse tal resolución, se resolvió enviar nota de agradecimiento.

Camino Cartagena a las Cruces.—Leída la nota de un socio sobre la conveniencia de obtener la construcción del camino a Las Cruces, acordóse indagar del Gobierno el estado de ese proyecto.

Touring Club Peruano.—Leída la nota del Touring Club Peruano, acordóse a pedido del señor Gumucio que ella quede estampada en el acta, con el objeto de que quede constancia de la forma brillante en que el

señor Barahona representó al A. C. de Chile en Lima. La nota dice así:

Lima, 28 de Octubre de 1929.

Sr. Presidente del Automóvil Club de Chile

Distinguido señor:

Tenemos el agrado de acusarle recibo de la atenta nota de 10 de los corrientes, de la que ha sido portador el Sr. Raúl Barahona Vargas, digno Vice-Presidente de esa prestigiosa institución, con motivo del Segundo Congreso Sudamericano de Turismo reunido en Lima.

El Touring Club Peruano ha recibido con singular complacencia el saludo que en nombre de esa institución ha traído el señor Barahona Vargas, no solamente por venir del Automóvil Club de Chile, sino también por la calidad del portador del saludo, caballeresco y cultísimo visitante, a quien hemos rodeado con toda nuestra simpatía, como homenaje a sus merecimientos y cualidades personales.

Hacemos votos por que este intercambio de verdaderos afectos, en nombre de nuestras instituciones, sea cada vez más efectivo para el común progreso de nuestros pueblos; y, que el Automóvil Club de Chile, que cuenta con tan cultísimos y patriotas dirigentes, llegue a las más altas conquistas dentro de sus fines sociales.

La insignia de esa institución, que nos ha entregado el señor Barahona Vargas, colocada en sitio de honor de nuestro local, significará la conjunción de nuestros anhelos de que una solidaridad internacional cada vez más sincera, permita la prosperidad del continente.

Dígnese señor Presidente expresar con este motivo a los miembros del Automóvil Club de Chile, la profunda gratitud del Touring Club Peruano, por habernos honrado enviando una Delegación tan brillante y distinguida, que ha conquistado nuestras más sinceras afecciones.

Con este motivo, expresamos a Ud. los sentimientos de nuestra más distinguida consideración.—EDUARDO DIBÓS DAMMERT, Presidente.—Roberto Thordike, Secretario.

A indicación de Dn. M. Barahona, acordóse enviar nota al Touring Club Peruano, agradeciendo la forma afectuosa en que atendieron al representante del A.

C. de Chile y al señor Miguel Vender, que acaba de regresar en automóvil de aquel país.

Organo oficial.—Se dió lectura a la nota pasada por la Imprenta La Semana, por la cual hace oferta a la Institución para que la revista «Moto Sport» sea el órgano oficial de la Institución. Se acordó dejar ese asunto para que lo resuelva el próximo Directorio.

Reclamo de patentes.—Leída la nota del socio señor Volnitzky se acordó enviar nota a la Dirección del Tránsito, dando cuenta del asunto, para tratar que se tomen medidas.

Carta Le Bourgeois.—Se hace indicación para que se envíe nota pidiendo extiendan esos servicios a Sud América.

Nuevos socios.—Fueron aceptados los siguientes socios: señores Félix Copetta, Juan E. Haus, César A. Moraga y Gabriel Robin.

Medallas.—Se preguntó sobre la acuñación de medallas, las que estarían listas, posiblemente, en la próxima semana, según informó el Secretario.

Nota al tránsito.—A pedido del señor Manuel Barahona, acordóse mandar una nota a la Dirección del Tránsito pidiendo se modifique el estacionamiento de los automóviles de alquiler.

Coches de diplomáticos.—A indicación del mismo también se acordó enviar una nota al Decano del Cuerpo de Diplomáticos, solicitando se obligue a los chauffeurs que se atengan a las disposiciones reglamentarias del Tránsito.

Señales de tránsito.—El señor Kaulen pidió que se propendiera en forma más práctica al conocimiento y difusión de las señales de tránsito, obligatorias para todo conductor, resolviéndose ordenar la impresión de afiches, similares a los repartidos por la firma Concha Silva y Co.

Abogado de la Institución.—El señor M. Barahona, dijo que de acuerdo a lo resuelto anteriormente había ofrecido al señor Rossel una oficina en el local de la Institución, vistas las molestias que ocasionaba al público, no tener horas determinadas para su atención. Agregó que el curso de la próxima semana, trataría de resolver el asunto, ya que era menester hacer un cómputo del número de socios que se habían acogido a dicha franquicia.

El señor Larraechea hizo uso de la palabra para dar cuenta de la marcha de los preparativos de la carrera del 24. Hecha una amplia exposición se levantó la sesión a las 21.15 horas.

Automóviles españoles

Ha sido constituida en Madrid una importante empresa manufacturera de automóviles bajo el nombre de Fábrica Nacional de Automóviles, S. A. El capital inicial de esta nueva compañía es de 16 000.000 de pesetas, según se afirma, y se cree que será la de mayor producción de España.

Nueva fusión entre las compañías de petróleo

Se anuncia que la Standard Oil, de Nueva York, se fusionará próximamente con la Vacuum Oil. El nuevo consorcio del petróleo tendrá un activo de 1.000.000.000 de dólares.

El 25.º Aniversario de la Asociación Internacional

El «Automóvil Club de Chile» es la institución afiliada a la Asociación Internacional de Automóvil Clubs Reconocidos. Reproducimos una amplia información sobre la A. I. A. C. R. con motivo de la celebración de su 25.º aniversario.

La Asociación Internacional de los Automóvil Clubs Reconocidos acaba de festejar el 25.º aniversario de su fundación. Esta ceremonia, que marca una fecha importante en la historia del automovilismo, se realizó el 12 de Octubre en el Salón de Fiestas del Automóvil Club de Francia, donde tiene su sede social la Asociación.

Cuando hizo su aparición, hace apenas cuarenta años, el motor a explosión, era difícil calcular el prodigioso desenvolvimiento que adquiriría el nuevo medio de locomoción y las profundas transformaciones que habría de provocar en las condiciones de la vida moderna. Los comienzos del automóvil, como todo invento nuevo, fueron difíciles. Era necesario habituar al público a la nueva máquina; vencer la hostilidad de los escépticos y de las personas que consideraban el automóvil como algo diabólico, reservado al uso de algunos locos; proteger una industria incipiente; agrupar a los partidarios del automóvil para asegurar la defensa de sus intereses; modificar las leyes y los reglamentos sobre circulación; adaptar la red de carreteras a las exigencias nuevas del tráfico automovilístico; organizar el turismo del automóvil, etc. Todas estas cuestiones planteaban una multitud de problemas nuevos, que era preciso resolver venciendo los obstáculos que se oponían al desarrollo del automovilismo, y resolverlos rápidamente, en consonancia con el paso de gigante con que avanzaba la industria.

Este era el plan y el programa de acción que se ofrecía a la actividad de los Automóvil Clubs. Gracias a su vigilancia, el automóvil logró eludir todos los obstáculos y asumió un magnífico destino, ya que más de treinta millones de coches ruedan en la actualidad por las carreteras del mundo y centenares de usinas levantan sus chimeneas en el espacio azul, procurando el medio de vida a millones de obreros y sus familias. ¡Todo esto, en poco menos de medio siglo!

Los Automóvil Clubs pueden, a justo tí-

tulo, enorgulcerse de su obra y, echando una mirada hacia atrás, en el pasado, pueden vislumbrar con plena confianza los acontecimientos del porvenir.

La idea de fundar un Automóvil Club surgió en Francia, en 1895, año en que se organizó la primera carrera de automóviles, París-Burdeos Burdeos-París. Esta prueba fue destinada a despertar la curiosidad y atención del público sobre la locomoción. A raíz del gran éxito que obtuvo esta carrera, ganada por Levassor, la Comisión organizadora de la prueba se convirtió en un Comité cuyos fines eran crear una sociedad protectora del desarrollo del automóvil en Francia y el extranjero. El Comité fue denominado «Automóvil Club de Francia», siendo nombrado presidente por aclamación el Barón de Zuylen y Nyevelt.

El ejemplo de Francia no tardó en tener resonancias en el exterior. Se fundaron, en los años siguientes, Automóvil Clubs, en otros países de Europa y América, todos se entregaron con entusiasmo, a la tarea de afrontar y resolver los problemas que sugería el gran desenvolvimiento de la industria automovilista. Sobre todo, los Automóvil Clubs se dieron cuenta, de inmediato, que el automóvil era, ante todo, un maravilloso instrumento de circulación internacional y por lo tanto, era también condición primordial afiliarse a un haz común de voluntades, orientaciones y propósitos para que sus esfuerzos no cayeran en el vacío.

Cruzábamos la época heroica de las primeras grandes carreras internacionales: París-Amsterdam (1898); París-Berlín (1901); París-Viena (1902); París-Madrid (1903). Era también el período de la Copa Gordon Bennett, corría durante los años 1900, 1901, 1902, 1903, 1904 y 1905. Cuando se corrió la Copa Gordon-Bennett 1904, sobre el circuito de Taunus, varios Automóvil Clubs, enviaron sus delegados, entre los que se encontraban: el Barón de Zuylen, presidente del A. C. de Francia; el Duque de Ratibor, presidente del Kaiserlicher A. C.; el Conde de Sierstorppff, el Barón de Schreuck Notziug, el Conde Archambault de Talleyrand-Perigord y el señor von Meister, delegados del Kaiserlicher A. C.; el Coronel H. C. L. Holden, Sir David Salomons y Alfredo Bird, delegados del Real A. C. de Gran

Bretaña; el capitán Wolpert, delegado del A. C. de Baviera el señor Nahuys, presidente del A. C. Holanda; el Príncipe de Solms Braunfeld, presidente del A. C. de Austria, y el señor M. L. Kolovrat, delegado del mismo Club; el señor M. K. Goldschmidt, delegado del A. C. Real de Bélgica; M. E. de Bricherasio, delegado del A. C. de Turín.

El Conde de Siersiorpff, delegado del Kaiserlicher A. C. fué quien lanzó en esa ocasión la idea de crear una Asociación Internacional, que reuniría a los delegados de los Automóvil Clubs dos veces por año, en oportunidad de correrse la Copa Gordon Bennett y de realizarse la Exposición de Automóviles de París. Esta idea fué acogida con entusiasmo y se resolvió que los delegados presentes celebraran una reunión el día siguiente en Hombourg. Se realizó esta reunión el 20 de Junio de 1904, fecha en que quedó fundada la Asociación Internacional de los Automóvil Clubs Reconocidos.

Los Automóvil Clubs reconocidos en esta reunión fueron los siguientes: A. C. de Francia, A. C. de Alemania, A. C. de Gran Bretaña, A. C. de Austria, A. C. de Holanda, A. C. de Bélgica, A. C. de Turín (Italia), A. C. de Suiza, A. C. de España, A. C. de Norteamérica, A. C. de Rusia, A. C. de Dinamarca y A. C. de Portugal.

A estos trece Clubs, se agregaron sucesivamente los siguientes: A. C. de Hungría (reconocido en 1904), A. C. de Italia (ex A. C. de Turín, reconocido 1905), A. C. de Suecia (reconocido en 1905), A. C. de Rumania (reconocido en 1905), A. C. de Egipto (reconocido en 1907), A. C. de Noruega (reconocido en 1908) y A. C. del Japón (reconocido en 1912).

Las actividades de la Asociación Internacional de los Automóvil Clubs Reconocidos paralizadas durante la guerra se reiniciaron en 1920. La gran familia de la A. I. A. C. R., desmembrada momentáneamente, no tardó en reorganizarse y en entregarse a una provechosa labor. Sucesivamente, nuevos Clubs fueron admitidos, a saber: A. C. de Cuba (reconocido en 1920), A. C. de Finlandia (reconocido en 1920), A. C. de Polonia (reconocido en 1920), A. C. Checo-Eslovaquia (reconocido en 1930), A. C. del Uruguay (reconocido en 1920), A. C. de Serbia (reconocido en 1920), A. C. de Croacia y Eslovenia (reconocido en 1922), A. C. de Luxemburgo (reconocido en 1923), A. C. de Letonia (reconocido en 1925), A. C. Argentino (reconocido en 1926), A. C. de Bulgaria (reconocido en 1926), A. C. de Estonia

(reconocido en 1927), A. C. de Grecia (reconocido en 1927), A. C. de Irlanda (reconocido 1927), A. C. de Lituania (reconocido en 1927), A. C. de Chile (reconocido en 1928) y A. C. de Mónaco (reconocido en 1928).

Actualmente, treinta y cuatro países están representados en la Asociación Internacional de los Automóvil Clubs Reconocidos.

De acuerdo con sus estatutos, la A. I. A. C. R. no admite más que un club por país, que es el Automóvil Club Nacional de ese país. Este Automóvil Club representa, no solamente el automovilismo de su país, sino también el de sus Colonias, Dominios, Protectorados, Dependencias, etc. Además, está encargado de representar ante la A. I. A. C. R. a los Automóvil Clubs Regionales que le son afiliados en su país. Esta organización tiene desde luego por objeto asegurar la unidad en el movimiento automovilístico, y tiene, como resultado, extender en los distintos países del mundo un vasto régimen de Automóvil Clubs, solidarios entre sí, persiguiendo todos el mismo fin y esforzándose todos para ofrecer los mejores servicios a los automovilistas.

La solidaridad de los Automóvil Clubs Nacionales o Regionales que forman parte de la gran familia de la A. I. A. C. R. les permite no solamente prestarse ayuda mutua, sino también ofrecer y poner sus servicios a disposición de los Automóvil Clubs extranjeros. Puede asegurarse que en toda ciudad de importancia existe un Automóvil Club, nacional o regional, afiliado a la A. I. A. C. R. El automovilista miembro de un Automóvil Club encontrará siempre, en los principales núcleos de la población, cualquiera sea el país donde se halle una organización amiga, a la cual podrá dirigirse y la cual se hará un deber en ayudarlo y suministrarle todos los informes que necesite.

Sin temor de caer en exageraciones, puede afirmarse que ninguna agrupación internacional cuenta con una organización mundial tan racional y vasta como la A. I. A. C. R. Si esta vasta organización ha logrado el grado de eficacia en que se encuentra, es debido, ante todo, al espíritu de solidaridad que siempre ha predominado entre los Automóvil Clubs y de sus delegados en el seno de la A. I. A. C. R. Este espíritu de solidaridad, de cuerpo, era y es una cosa vital a los efectos de solucionar todas las cuestiones. Los Automóvil Clubs han tenido siempre una elevada idea de su misión y, en todo momento, han pospuesto las riva-

lidades y las polémicas estériles al interés general de organización.

Por otra parte, si la A. I. A. C. R. ha logrado llegar a la situación privilegiada en que se encuentra actualmente, ello se debe a la continuidad de sus esfuerzos. Desde su fundación, ha tenido la fortuna de ser dirigida por un hombre de selección, quien ha tenido, desde el primer día, la visión exacta del porvenir reservado a los motores a explosión, con una gran fe en el destino de los nuevos medios de transporte. Este hombre, que ha consagrado una gran parte de su vida a la dilucidación de los problemas del automóvil, es el Barón de Zuylen de Nyevelt. Su clarividencia y su alta autoridad han conducido y han dado impulso, durante veinte y cinco años de presidencia a la Asociación Internacional de los Automóvil Clubs Reconocidos.

G. PERÓN.

Una anécdota del Barón Enrique Rothschild

Con frecuencia, en las crónicas de carreras y acontecimientos automovilistas que se celebran en toda Europa, figura el nombre de un corredor que más de una vez ha conquistado laureles, Phillippe sin otra denominación. He aquí lo que, respecto a este piloto, dice una crónica parisiense:

«Phillippe, que ganó el «Grand Prix de Boulogne», es Phillippe de Rothschild. El padre, sin embargo, no aprueba estas inclinaciones de su heredero, lo que dió motivo al siguiente incidente:

«A primera hora del día de la carrera, M. Desgranges, propietario de la publicación «L'Auto» y uno de los organizadores de la reunión, recibió un llamado telefónico:

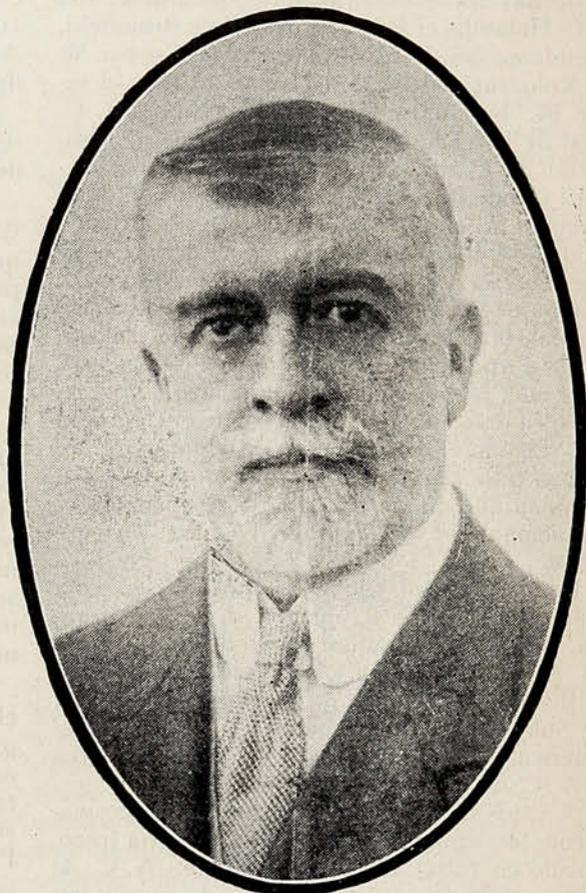
«¡Hola! ¿Monsieur Desgranges?

«—Sí.

«Habla el barón Enrique de Rothschild. ¿Quiere usted explicarme exactamente lo que es el «Grand Prix» de Boulogne?

«Es una carrera de 525 kilómetros en carretera.

«¿Es entonces una cosa seria! ¿Cómo se constituye evitar a alguno que tomara parte en ella?



El barón de Zuylen de Nyevelt Presidente de la Asociación Internacional de Automóvil Clubs Reconocidos.

«¿A él le agrada?

«Lo que ocurre es que acabo de enterarme en este momento de que mi hijo Phillippe se ha inscrito para esa carrera. Hay que evitarlo».

Un representante del barón salió para Dijón inmediatamente en un automóvil rápido y poderoso.

«El telégrafo y teléfono funcionaron sin descanso, pero Dijón está muy lejos de París.

«—¿Baron de Rotschild?

«—Sí.

«—Está hablando con M. Desgranges ¿Me permite usted felicitarlo? Su hijo acaba de ganar el «Grand Prix» de Boulogne. Es un corredor magnífico y un gran deportista

«—¿Mi hijo ha... qué?

«—Ha ganado la carrera

«—¡Oh! ¡ah! ¡bien, eso es ya diferente!

Lista de los Países Representados en la Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus

Alemania.—Automobil Club von Deutschland, Leipziger Platz, 16, BERLIN, W. 9.

Argentina.—Automovil Club Argentino, Florida, 640 BUENOS AIRES.

Austria.—Oesterr Automobil Club, Kärntnering, 10, VIENA.

Bélgica.—Royal Automobile-Club de Belgique, 58, Avenue des Arts, BRUSELAS.

Brasil.—Automovel Club do Brasil, Rua do Passeio, 90, RÍO DE JANEIRO.

Bulgaria.—Automobile Club Royal de Bulgaria, 122, Rue Rakovski, SOFÍA.

Chile.—Automovil Club de Chile, Avenida de las Delicias, 1171, SANTIAGO.

Cuba.—Automovil Club de Cuba, Malecon, 50, HABANA.

Dinamarca.—Kongelig Dansk Automobil Klub, Raadhudsplads, 77, COPENHAGUE.

Egipto.—Royal Automobile-Club d'Egypte, 3, rue Chawarby, CAIRO.

España.—Real Automovil Club de España, Alcalá, 69, MADRID 14.

Estonia.—Eesti Auto-Klubi, Lühikejalg, 4, TALINN.

Estados Unidos de América.—The Automobile Club of America, 12, East Fifty-Third Street, NEW YORK City.

Finlandia.—Finlands Automobil Klubb, Unionsgatan, 23, HELSINGFORS.

Francia.—Automobile-Club de France, 6-8, Place de la Concorde, PARÍS (8^e).

Gran Bretaña.—The Royal Automobile Club, Pall Mall, LONDRES, S. W. I.

Grecia.—Automobile et Touring Club de Grèce d'Amérique, ATENAS.

Hungria.—Kyralyi Magyar Automobil-Club, Apponyi-tér, BUDAPEST IV.

Irlanda.—Royal Irish Automobile Club, Dawson Street, DUBLIN.

Italia.—Reale Automobile-Club d'Italia, via Po N.º 17, ROMA.

Letonia.—Latvijas Automobilu un Aero-Klubs, Gildes iela, 2, RIGA.

Lituania.—Lietuvos Automobiliu Klubas, Daukanto Gatvė, 15, KAUNAS.

Luxemburgo.—Automobile-Club Luxembourgais, 9, Avenue Monterey, LUXEMBURGO.

Mónaco.—Automobile-Club de Mónaco, I, Rue Suffren Reymond, MÓNACO.

Noruega.—Kongeling Norsk Automobilklub, Drammensveieu, 20, OSLO.

Paises Bajos.—Koninklijke Nederlandsche Automobiël Club, Lange Vijverberg, 10, LA HAYA.

Polonia.—Automobliklub Polski, 10, Aleja Szucha, VARSOVIA.

Portugal.—Automovel Club de Portugal, 29, Largo do Calhariz, LISBOA.

Rumania.—Automobil-Club Regal Roman, Piatza Palatului Regal, BUCAREST.

Suecia.—Kungliga Automobil Klubben, Nybrogatan, 3, ESTOCOLMO.

Suiza.—Automobile-Clubide Suisse, 16 rue du Mont Blanc, GINEBRA.

Tcheco-Slovaquia.—Autoklub Republiky Československe, Lützowova, 29, PRAGA II.

Uruguay.—Automovil Club del Uruguay, Plaza Cagancha, 1356, MONTEVIDEO.

Yugoeslavia.—Automobile-Club du Royaume des Serbes, Croaies et Slovènes, 35, rue Prince-Michel, BELGRADO (Abrev. A. C. R. S. C. S.)



LO QUE HA PASADO EN UN AÑO

Enero.—El Automóvil Club de Chile comienza a prestar a sus asociados el servicio de adquisición de patentes, por su intermedio.—El Director del A. C. C. señor Roberto de la Maza inicia su raid en auto a Carahue.—Se promulga la ley de los 90 millones de pesos para caminos.—Se nombra Sub Secretario del Ministerio de Fomento al señor J. Ignacio García.—Se ensaya con brillante resultado el controlador de velocidad patentado por el señor Elías Arze.—Azzari se adjudica el triunfo en la carrera por la Copa «Auto y Aero» piloteando un Chrysler.—La Ford Motor Co. da impulso a la armadura de sus automóviles.—El Automóvil Club de Chile da una recepción a la señorita Clarenore Stinnes que viene dando la vuelta al mundo en automóvil.—Durante el mes ha habido mucho movimiento de automovilistas hacia la vecina República.—Guggenheim regala 500 mil dólares para la aviación civil chilena.—El Club Aéreo de Chile constituye su Directorio

Febrero-Marzo.—El señor Aliro González realiza un viaje en auto a Mendoza.—La Municipalidad de Santiago adquiere 80 auto camiones Brockway para el servicio de aseo.—El Automóvil Club de Chile adopta su nueva insignia.—La Intendencia fija la nómina de los autos que tienen derecho a usar galardete.—Azzari gana la carrera del Circuito de San Antonio y el campeonato del kilómetro efectuado en el mismo puerto.—Se acepta la propuesta de don Eliseo Valenzuela para la construcción del camino de Santiago a Melipilla.—Comienzan los preparativos para la organización de la Exposición Internacional de Ferrocarriles, Automovilismo, Caminos y Turismo.—Circulan en automóvil por las ciudades chilenas grandes caravanas de automovilistas argentinos.—El 1.º de Marzo hay 758 socios activos en el A. C. C.

Abril.—El Ministerio del Interior transcribe al Automóvil Club de Chile los requisitos que necesitan los socios de la Institución para salir en automóvil del país.—Se di-

rije al extranjero el socio de la Empresa Auto y Turismo señor Carlos de la Barra.—Se encuentra de paso por Santiago el señor Emilio Karstulovic, quien ha hecho el viaje en automóvil desde Buenos Aires, vía Magallanes. Llega de Francia la Misión Citroen y entrega la agencia de sus coches a la firma J. Picó e hijos Ltda.—La Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos, celebra la fundación del Automóvil Club de Chile y lo afilia a la Asociación. Se lleva a efecto en Rancagua una carrera de automóviles en la que triunfa Luis Rodríguez en Dodge.—El británico Segrave bate en Daytona el récord mundial de velocidad en automóvil alcanzando a 371 kms. 679 mts.—Se efectúan las maniobras militares chilenas en la cual al automóvil y al aeroplano le cupo un importante papel.—Nos visitan los aviadores españoles Jiménez e Iglesias que han venido dando la vuelta a la América en avión.—Llega el Chevrolet 6 cilindros.—Fallece el señor Nathanael Milliken

Mayo.—Entra en vigencia el nuevo impuesto sobre los automóviles, de $\frac{1}{2}\%$ sobre su valor.—Se discute la conjección del tránsito en Santiago, producido por los automóviles en la vía pública.—El Prefecto-Jefe de Carabineros dicta una importante orden del día relacionada con la conducta que deben observar los carabineros para con el público.—Se inaugura un nuevo Salón Chrysler en el local del señor René de Teran.—Se designa al señor Pedro Asalgado como Ingeniero de la Provincia de Santiago.—El Gobierno crea la Inspección de Caminos y Puentes del Ministerio de Fomento.—Está funcionando con brillantes resultados el correo aéreo nacional hacia el norte del país.—Se anuncia la llegada del Southern Star, avión bi-motor Sikorski de la American International Airways.—Se anuncia en los Estados Unidos la construcción de automóviles con tracción en las ruedas delanteras.—Se concede la personalidad jurídica al Automóvil Club de Chile.—El Automóvil Club de Chile convoca a Junta General y

se elige el Directorio definitivo.—Se aprueban los reglamentos internos.

Junio.—La policía de Santiago adopta el impermeable blanco.—Regresa de Buenos Aires el señor Antonio Escobar.—El señor Guillermo Gellona se hace cargo de la agencia de los camiones G. M. C. y de los automóviles Oldsmobile.—Se funda en Chile la Shell Mex sucesora de la Anglo Mexican.—Se inaugura el nuevo local de los automóviles Hudson en Delicias esquina de Cienfuegos.—Regresa de los Estados Unidos el señor Edwin Livingston, Jefe de la Sección Automóviles de la Casa Morrison.—La firma Simon Hnos recibe los primeros modelos de los automóviles Hupmobile.—Se estudia la construcción del ferrocarril subterráneo de Santiago.—Ray Keech gana la carrera de Indianápolis.—El Auto Club se despide con una comida en el Club de la Unión donde asisten numerosos ex-socios de la Institución.—Hay protestas por el alza del peaje en el camino a San Bernardo.—Domingo Bucci gana la carrera del Circuito Rafaela en la República Argentina.—Se trata de organizar una Compañía de Autobuses.—Existe gran actividad en la construcción y reparación de caminos de la provincia de Santiago.—Los viajes a la nieve son los favoritos de los turistas.—Los señores Panzer efectúan un viaje en motocicleta desde Buenos Aires a Santiago.

Julio.—Se inaugura en Talca la Agencia Chrysler.—Se encuentra en Santiago el señor C. A. H. Gundelach, representante de la Kemsley, Millbourne Acceptance Corporation.—De paso por Santiago ha estado el señor H. L. Keats Gerente General en Sud América de la Chrysler.—Se estudia la posibilidad de fundar la Institución nacional del automovilismo unificando todas las existentes en el país.—El Automóvil Club de Chile ofrece una recepción al Príncipe Fernando de Prusia que efectúa una jira por Sud América.—La Fiat regala al Papa un automóvil.—La Studebaker se fusiona con la Pierce Arrow.—Diversas casas comerciales ofrecen descuentos a los socios del A. C. C.—Se acepta la propuesta de don Camilo Pizarro para la construcción del camino Melipilla-San Antonio.—Queda fundada

la Asociación de Automovilistas de Talcahuano.—La Inspección de Caminos distribuye 90 millones de pesos para la construcción de caminos en el país.—El Gobierno resuelve construir un moderno aero-puerto en Los Cerrillos.—Llega a Santiago el avión Sikorsky trayendo el personal superior de la A. I. A. El aviador español Franco fracasa en su vuelo transatlántico.—El Automóvil Club de Chile se asocia al Banquete que se da a S. E. el Presidente de la República.—El señor Manuel Barahona activa las gestiones para la construcción de un camino que acortará la distancia entre Catapilco-Papudo y Zapallar pasando por las haciendas de Puyalle y Catapilco.

Agosto.—«Auto y Turismo» celebra su 12.º aniversario.—El señor Miguel Martínez U. traspasa su establecimiento de Accesorios de automóviles a la firma Harsseim Sociedad Limitada. Los señores Antonio Escobar y Aliro González inauguran su local para la venta de los camiones y automóviles Reo.—Llega a Santiago el Sr. George F. Bauer, representante de la National Automobile Chamber of Commerce, y es objeto de manifestaciones de parte del A. C. C. y da una conferencia sobre automovilismo.—Los Ferrocarriles del Estado acuerdan adquirir aut camiones para el servicio de carga a corta distancia.—Se organiza una Sociedad para la defensa jurídica de los comerciantes del ramo de automóviles.—«Auto y Turismo» comienza a publicar la estadística mensual, por marcas, de los automóviles matriculados en Santiago.—Se organiza la Sociedad Dueños de Garages.—Se inaugura la Exposición Fiat en su nuevo local de la Alameda de las Delicias.—La firma Brusadelli y Manni celebra su segundo aniversario ofreciendo a sus colaboradores un banquete en su propio local.—Llegan a Chile los primeros automóviles Marquette.—Los aviadores Jackson y O'Bryan baten el record de permanencia en el aire alcanzando a 17 días 12 horas.—Aparece en los mercados americanos el automóvil Ruxton de tracción en las ruedas delanteras.—Se inaugura el Salón Packard en el local de los señores Barahona, Herman Hnos. y Cía.—La casa Besa da la Sub-Agencia de los Dodge al señor Pilade Massa.—Regresa de los Estados Unidos

el señor Lamb, Gerente de la United States Rubber Export Co.—Aparece en Estados Unidos el automóvil Cord con las ruedas delanteras motrices y fabricado por Auburn.—Se celebra en Río de Janeiro el 2.º Congreso Panamericano de Carreteras. Representan a Chile los señores Leighton y Alcaino.—Se inaugura el el Salón Packard.

Setiembre.—Eckener en el Graf Zeppelin termina de dar la vuelta al mundo. Se ensaya con brillante resultado en los Estados Unidos por la fábrica Packard el motor Diesel para aviación.—Se lanza a los aires el gigante de los aires Dornier DO X.—Gran Bretaña se adjudica el Trofeo Schneider de velocidad para hidros.—Las compañías aéreas de navegación inician el despliegue de sus actividades.—El A. C. C. ofrece a los delegados al Congreso Panamericano de Carreteras un banquete en el Club de la Unión.

Octubre.—Se inicia en Santiago la construcción del primer Garage Moderno contruido por los señores Aliro González y Tejada Hnos.—El Expreso Villalonga se organiza para dar facilidades en las adua-

nas a los automovilistas que tengan que cruzar la frontera.—Se efectúa el paseo clásico de Jahuel al que concurren más de 130 socios del A. C. C.—Se corre el campeonato de la cuesta que lo gana Aquiles Cassale en Chrysler.—La Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos celebra en París su 25.º Aniversario.—Se celebra en Lima el 2.º Congreso de Turismo. Representa al A. C. C. su Vice Presidente señor Raúl Barahona.—Se inaugura la Exposición De Soto.

Noviembre.—Se hace cargo de la Agencia de los automóviles Marmon el señor José Abogabir.— Se proyecta construir un subterráneo para guardar automóviles en el edificio que la Sociedad de Renta y Edificación levanta en la Plaza de Armas de Santiago.—Llegan a Chile los primeros automóviles Cord.—Estando aprobada la ley de la prenda la Kemsley Millbourne inicia sus operaciones financieras.—El Congreso del Tránsito se posterga para Abril de 1930.—Los socios del A. C. C. celebran su cuarta comida mensual.—Se organiza la carrera del Circuito Sur por la Copa Brusadelli y Manni.

La Exposición de Automóviles de Nueva York de Enero de 1930.—El Día Internacional

El Lunes 6 de Enero de 1930 ha sido designado como Día Internacional en honor de los visitantes de otros países a la Trigésima Exposición Anual de automóviles que se celebrará en la Grand Central Palace en la ciudad de Nueva York, desde el 4 hasta el 11 de Enero 1930. La organización corresponde a la National Automobile Chamber of Commerce.

El programa preparado para los invitados consiste en una Conferencia, en la cual los visitantes tendrán ocasión de conocer y hablar con jefes de las fábricas de automóviles. Después se discutirán los principales problemas que han de resolver los fabricantes de automóviles, los distribuidores y los comerciantes del ramo en todas las partes del mundo, así como también las tendencias modernas en lo que respecta a la venta, servicio y financiación.

Por la tarde dicho día, los invitados extranjeros podrán inspeccionar la Exposición de Automóviles en el Grand Central Palace donde se exhibirán los productos de 360 fabricantes de vehículos automóviles y accesorios para los mismos. Se proveerán guías de intérpretes.

El Martes por la noche, 7 de Enero, los visitantes del extranjero están invitados al Banquete Anual de la Exposición en el Hotel Commodore, al cual asistirán hombres prominentes en la industria automovilista tanto del país como del extranjero.

Durante la semana siguiente se harán arreglos para visitar las fábricas de automóviles en Detroit y sus alrededores por aquellos que lo deseen.

Estadística de los Vehículos Motorizados Matriculados durante el Mes de Noviembre en Santiago, Providencia y Ñuñoa

Santiago		Alquiler	Fargo 3
Particulares			Chevrolet..... 1
Ford..... 48		Ford..... 12	Total..... 12
Chrysler..... 7		Chevrolet..... 3	
Whippet..... 5		Essex..... 2	
Rugby..... 5		Nash..... 2	
Packard..... 4		Plymouth..... 2	
De Soto..... 4		Rugby..... 2	
Essex..... 3		Whippet..... 2	
Plymouth..... 3		Oldsmobile..... 1	
Durant..... 2		Total..... 26	
Graham Paige..... 2		Autobuses	
Dodge..... 2		Brockway..... 2	
Buick..... 2		G. M. C..... 2	
Hudson..... 2		Buick..... 1	
Chevrolet..... 2		Reo..... 1	
Delage..... 1		Total..... 6	
Hupmobile..... 1			
Oakland..... 1		Providencia	
Pontiac..... 1		Particulares	
Reo..... 1		Ford..... 5	
Auburn..... 1		Orel..... 1	
Total..... 97		Essex..... 1	
Autocamiones		Willys Knight..... 1	
Ford..... 46		Fiat..... 1	
Chevrolet..... 18		Nash..... 4	
G. M. C..... 11		Buick..... 1	
Whippet..... 7		Hudson..... 1	
Fargo..... 2		Studebaker..... 1	
Dodge..... 2		Total..... 13	
International..... 1		Autocamiones	
Maxwell..... 1		Ford..... 10	
Reo..... 1		Chevrolet..... 3	
Brockway..... 1		G. M. C..... 1	
White..... 1		Total..... 14	
Willys Knight..... 1			
Total..... 92		Ford..... 8	
			Total..... 40
			Autocamiones
			Ford..... 10
			Chevrolet..... 3
			G. M. C..... 1
			Total..... 14

Sigue en la pág. 688

La deficiente atención en las casetas de peaje

Varios automovilistas que acostumbra viajar por el camino a San Bernardo no han traído su queja sobre la calma y lentitud con que los empleados de las casetas de peaje les atienden.

Si un automovilista utiliza su automóvil es para movilizarse rápidamente.

Resulta que al acercarse al punto donde

debe comprar su boleto debe esperar, en muchas ocasiones, a que el empleado termine de conversar con alguien, encienda su cigarrillo o se eternice buscando el sencillo para dar el vuelto.

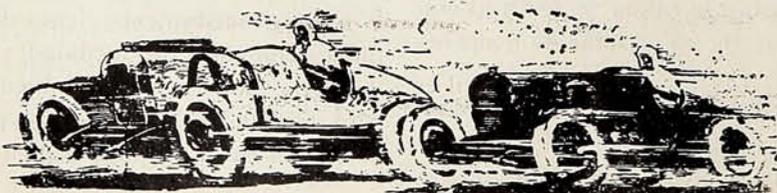
Este procedimiento lento debe evitarse y darse toda clase de facilidades para el pronto despacho del viajero. También el automovilista debe llevar sencillo para pagar su peaje, lo que va en su propio beneficio.

RESUMEN GENERAL

	Total anterior	Aumento en Noviembre	Total
Santiago			
Particulares.....	6,576	97	6,673
Autobuses.....	1,265	6	1,271
Alquiler.....	637	26	663
Autocamiones.....	2,889	92	2,981
Providencia			
Particulares.....	587	13	600
Autocamiones.....	209	12	221
Autobuses.....	26	...	26
Alquiler.....	8	...	8
Ñuñoa			
Particulrres.....	549	40	589
Autocamione.s.....	318	14	332
	13,064	300	13,364

RESUMEN POR MARCAS

Particulares y Alquiler			
Ford.....	2,685	Citroen.....	127
Chevrolet.....	988	Cadillac.....	124
Chrysler-Plymouth.....	559	Autocamiones	
Buick-Marquette.....	541	Ford.....	2,064
Hudson.....	478	Chevrolet.....	772
Essex.....	471	G. M. C.....	277
Dodge.....	394	Brockway.....	255
Studebaker-Erskine.....	297	Dodge.....	195
Fiat.....	264	Republic.....	191
Nash.....	247	White.....	37
Pontiac.....	221	Renault.....	34
Chandler.....	212	International.....	27
Packard.....	206	United.....	25
Rugby-Durant.....	200	Citroen.....	25
Whippet.....	170	Saurer.....	23
		Fiat.....	17



Cada día son más
numerosos los au-
tomovilistas que
se acogen a los
beneficios de la
lubricación
perfecta de sus
coches,
usando

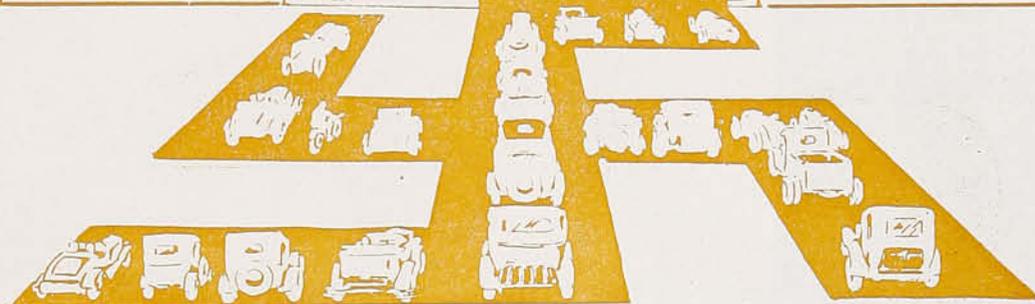
ENERGINA

ENERGINA

es el

LUBRIFICANTE

MODERNO,
PERFECTO,
IDEAL
PARA LOS
MODERNOS
MOTORES
DE ALTA
COMPRESIÓN
Y
GRAN
POTENCIA.



LUBRIFICANTES

ENERGINA

SHELL-MEX CHILE LIMITED

CONDOR

MOTOR OIL



ORO es su color

ORO su calidad

Prolongue la vida de su
coche usando solamente
este gran lubricante.

SAAVEDRA, BÉNARD Y CIA. LTDA.

SOCIEDAD COMERCIAL

2.155,214 AUTOMÓVILES VENDIDOS EN SEIS MESES EN LOS ESTADOS UNIDOS

Según informa la Revista "Automotive Industries" del mes de Setiembre último, las ventas de automóviles efectuadas en los Estados Unidos durante el primer semestre de 1929, son las siguientes:

Ford.....	683,655
Chevrolet.....	427,399
Essex.....	127,706
Whippet.....	112,680
Pontiac.....	97,984
Buick.....	71,585
Dodge.....	67,168
Nash.....	64,703
Oldsmobile.....	53,823
Plymouth.....	46,246
Chrysler.....	44,917
Studebaker.....	40,204
Hudson.....	37,982
Graham-Paige.....	34,475
De Soto.....	32,726
Durant.....	28,137
Packard.....	23,155
Willys-Knight.....	23,054
Hupmobile.....	22,334

Oakland.....	19,459
La Salle.....	10,968
Reo.....	10,346
Cadillac.....	8,135
Roosevelt.....	7,105
Franklin.....	5,888
Erskine.....	5,523
Marmon.....	4,778
Peerless.....	4,681
Pierce Arrow.....	4,100
Marquette.....	3,549
Lincoln.....	3,319
Viking.....	1,493
Jordan.....	1,275
Gardner.....	1,254
Stutz.....	1,079
Moon.....	937
Stearns-Knight.....	896
Blackhawk.....	423
Locomobile.....	302
Varios.....	9,411

2.155,214



Asistentes a la manifestación ofrecida al Sr. Vasco de Larrachea con motivo de su brillante actuación en la organización de la Carrera del Circuito Sur.

Industria de los Automóviles

Informe sobre el Mercado Italiano

El «Commerce Reports» (semanario editado por el Ministerio de Comercio de los E. U. de A.) ha publicado una detallada serie de informes sobre la producción, exportación y consumo mundial de los automóviles en el año 1928, año que constituye un record absoluto en la producción (5.203,139 automóviles) y que demuestra la tendencia a acerca esta industria a una comisión establecida frente al consumo.

En lo que se refiere al Mercado Italiano la misma fuente Norte-americana suministra estos informes:

En el año 1928 Italia ha fabricado solamente 451 automóviles más que en 1927 (1927: n. 54,559 — 1928 n. 55,010).

Como se preveía, la «Fiat» ha agregado —entre automóviles, autocarros y autobuses, cerca del 85% del total de la producción nacional, repartida entre los distintos productores, en 1928:

(a) Productores de automóviles para pasajeros:

Fiat..... autos	35,000
Lancia..... »	2,400
Citroen..... »	2,000
Bianchi..... »	900
O. M..... »	450

Alfa Romeo..... »	300
Isotta Fraschini. »	260
Ansaldo..... »	200
Italia..... »	150
Ceirano..... »	50
Total.....	41,710

(b) Productores de Autocarros (Camiones de carga):

Fiat.....	11,500
Itala.....	500
Lancia.....	100
Total.....	12,100

(c) Productores de Autobuses (Camiones para pasajeros):

Fiat.....	700
Lancia.....	500
Total.....	1,200

Total general 55,010 vehículos

Nota —En el ramo autocarros se estima que no sean más de 200 los pertenecientes a tipo pesado

Los automóviles de los Diplomáticos

Es sabido que los Diplomáticos tienen patente especial la que les otorga toda clase de garantías para el tránsito en la ciudad. Pero es el caso que algunos señores Diplomáticos sin motivo justificado abusan de esas franquicias escudadas bajo su insignia privilegiada.

Forman doble fila entorpeciendo la circulación, se estacionan en puntos vedados para

los demás existiendo sitios donde colocan los coches.

Ocurre también el caso que el público al ver un automóvil estacionado al costado de una vereda en un sitio vedado, coloca también su coche a continuación sin darse cuenta que hay un automóvil de Diplomático. Resulta que éste se retira y queda el otro. Viene el carabiniere y se da cuenta el automovilista de que sin quererlo ha cometido una infracción.

UN NEGOCIO LUCRATIVO

El Lavado de Automóviles

A medida que en Santiago progresa el automovilismo aumentan sensiblemente los garages o depósitos de bencina que se dedican especialmente al lavado de automóviles. Es sin duda una de las tareas más engorrosas y molestas que por lo general, automovilista que cuida personalmente de su coche no realiza de buen grado prefiriendo siempre enviar su coche al lavadero moderno, en donde en breve plazo queda brillante y perfectamente limpio no sólo en su aspecto exterior, sino también y esto es lo principal, debajo del chassís.

A medida que todo progresa, van desapareciendo aquellos lavaderos anticuados que se contentaban con trabajar usando la presión común de las cañerías de agua corriente. Necesariamente tendrán que llegar también todos los que se dediquen a ese trabajo, a modernizar sus lavaderos, adquiriendo las máquinas apropiadas que se pagan por sí solas en corto tiempo.

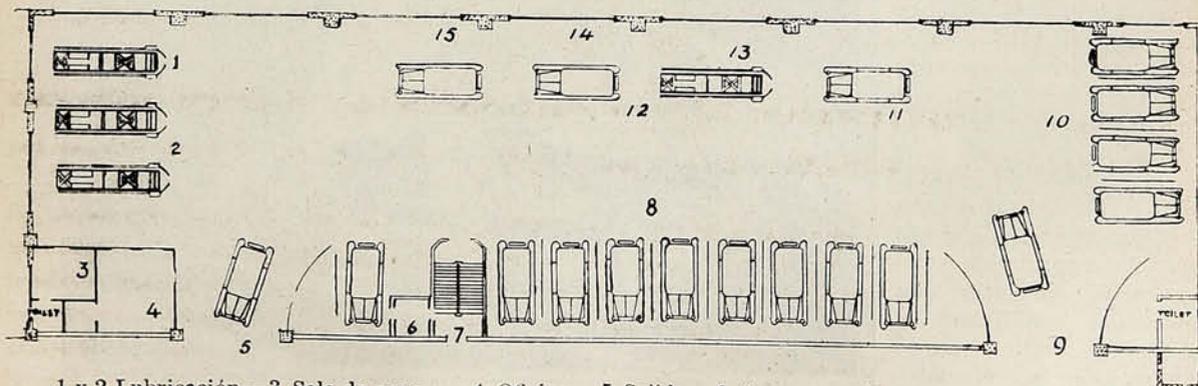
La enorme presión a que se arroja el líquido por las mangueras que usan los nuevos aparatos, permite el lavado perfecto del automóvil no sólo en todas sus partes de más difícil acceso, sino también que se economizan por la parte baja dos terceras partes del tiempo, que representa dinero y utilidad al final de la semana.

Lavaderos modernos

Si tomamos como base un lavadero moderno, de los instalados en Estados Unidos, y

alguno de los cuales ya existen en Santiago, llegamos a la conclusión de que con poco gasto más, se realiza un trabajo mucho más productivo y a satisfacción del cliente. Así vemos, por ejemplo, lugares adecuados para la entrada y salida de los coches, con una instalación perfecta de pequeñas maquinarias, que en horas de falta de trabajo, no ocupan el espacio disponible que se utiliza a otros menesteres. En el lavadero modelo, el coche al entrar pocos metros de la puerta, es recibido por el operario encargado de sacar toda la tierra del tapiz y del piso por medio de un aparato aspirador, e inmediatamente de realizada la operación continúa algunos metros más, para recibir un fuerte chorro de agua en la parte inferior del coche que elimina todas las partículas de barro amontonadas juntamente en las piezas con movimiento, como frenos, candados de resortes, etc., que muchas veces son las causales de chirridos molestos. Luego el coche pasa a otro hombre, que limpia la carrocería en la misma forma y avanzando un poco más aún pasa a manos de los secadores, que lo dejan listo para salir por otra puerta. Esta tarea, que en muchas partes demora por lo menos una hora, se realiza en breves minutos, y muchas de estos lavaderos atienden un servicio permanente de ciento cincuenta doscientos coches diarios. También se emplea con eficiencia el aire comprimido para efectuar la tarea de secar el coche evaporando rápida-

Modelo de instalación para lavado de automóviles



- 1 y 2 Lubricación.—3 Sala de espera.—4 Oficina.—5 Salida.—6 Ascensor.—7 Escala.—8 Pulido y acabado.—9 Entrada.—10 Autos para lavar.—11 Aseo interior.—12 Sistema progresivo.—13 Lavado de presión.—14 Esponja.—15 Cuero de ante.

mente las partículas de agua que quedan sobre la pintura.

Como será de rápida la operación, que en días de aglomeración estos lavaderos, con catorce hombres, efectúan una limpieza completa del coche en cuatro minutos.

Trabajos extras

Por lo general el cliente que dispone de una hora para la limpieza de su coche, también está dispuesto a perder media hora de tiempo en un engrase general, sobre todo, cuando sus

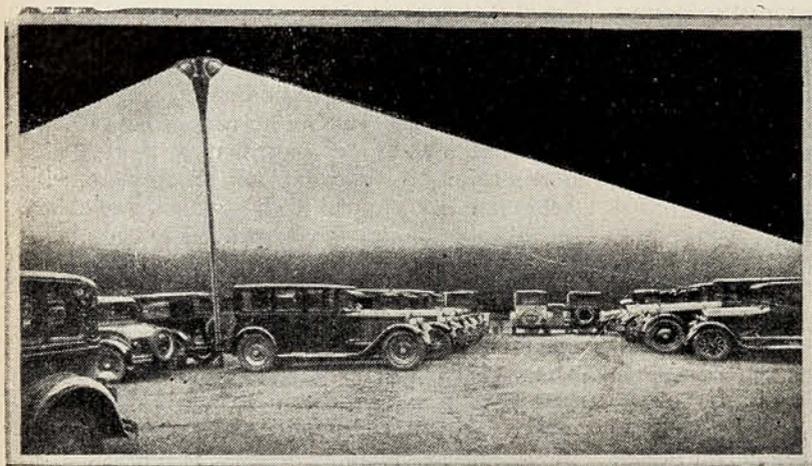
realizar rápidamente el trabajo debajo del coche, sin posturas molestas para el obrero.

Otro asunto digno de interés es el pulido de la pintura, trabajo que se efectúa sacando los coches de la línea, por emplear mayor tiempo, pero que deja una buena utilidad.

Igualmente deja buenas ganancias la limpieza del motor, usando un vaporizador de parafina y bencina, que es a la vez secador de aire. Un aparato de pintura a presión si ve perfectamente también, y realiza el trabajo eliminando la obra de mano, molesta, engorrosa y tardía, para efectuarlo en cinco minutos escasos.

El cliente, que tiene su coche engrasado rápidamente, limpio el motor y brillante la carrocería, paga bien un servicio rápido.

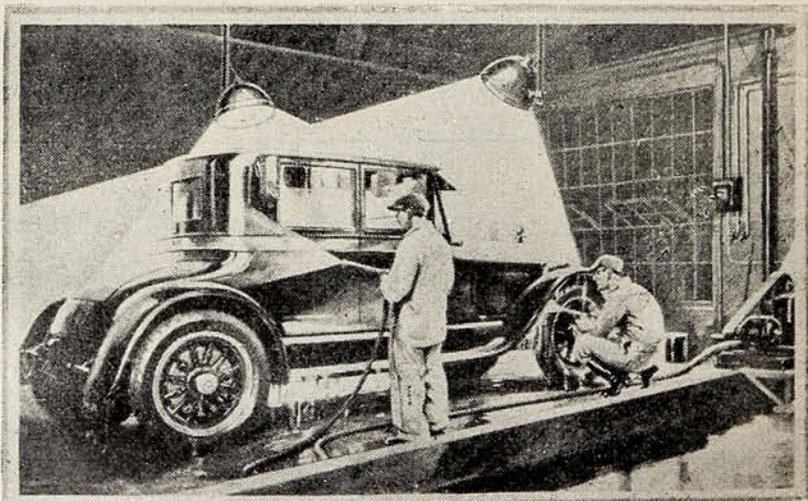
En esto consiste la base principal del negocio y sobre todo, en la puntualidad con que el coche sea entregado. Nada hay que sea más molesto y perjudicial para el comerciante, que hacer volver constantemente al cliente, porque su coche no está listo para la hora estipulada.



Lámparas especiales para iluminación interior de un garage.

ocupaciones diarias no le permiten dedicar al coche la atención que se merece. Este trabajo que es un complemento obligado de un buen lavadero produce también espléndidos resultados pecuniarios, siempre que el trabajo se haga a conciencia, sin engañar al cliente.

Las bombas de grasa a presión, los aparatos para el aceite y relleno de la caja de engranajes o del diferencial, permiten una operación rapidísima y fácil sobre todo, cuando se adquiere los elevadores de aire comprimido por ejemplo, que permiten



El lavado nocturno iluminado como de día.

En que consiste el éxito

Todo el éxito de este negocio, estriba en el tiempo que se gane y en el mínimo de gasto que se haga. Por eso, un lavadero moderno instalado en Santiago o en cualquier ciudad de importancia, puede producir utilidades importantes organizándolo en forma. Hay por todos los medios que evitar que un vehículo se detenga inútilmente. El sistema de lavado que es similar al de la construcción de automóviles por series, es el más práctico. Los coches deben entrar por una puerta para salir por otra y por ninguna causa, se debe permitir que se pierda tiempo en marcha atrás, o en maniobras molestas, pues al cliente, no le agrada por lo general que otra persona toque su coche, por experta que sea.

No hay que olvidar por otra parte, que el recargo del precio de estos trabajos, produce menos utilidades que el cobro de un precio módico que asegure un gran volumen de operaciones.

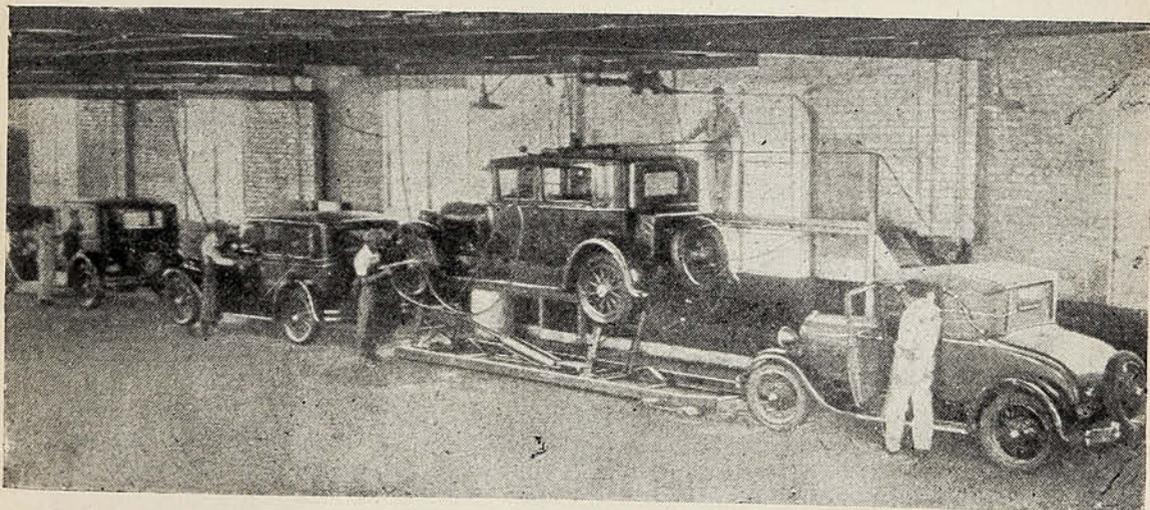
Pero por sobre todo, la base del éxito estriba también en la atención culta y esmerada de los dueños del lavadero, para con la clientela. En materia de automóviles, como en cualquier negocio, la cultura es un motivo de atracción especial. Un garage, o un lavadero o cualquier otro negocio atendido por perso-

nas sin educación o indiferentes, que olvidan que el verdadero favor lo hace el cliente que paga, y quien cobra, está destinado irremisiblemente a un fracaso a corto tiempo.

Los dueños de garages, o de bombas de bencina, ubicadas en locales cerrados, tienen una oportunidad brillante de aumentar sus entradas ofreciendo al cliente un servicio moderno, y anunciándolo debidamente. Los coches nuevos se lavan más y se cuidan mejor que los viejos, por razones conocidas. La clientela, se renueva pues casi constantemente.

En no pocas partes se hace uso de libretos, que se otorgan a clientes reconocidamente buenos, por un número determinado de lavados de su coche por mes, comprendiendo engrase y limpieza del motor. Este sistema ha dado buenos resultados, porque evita molestias, y sobre todo, cuando se ha comprobado, que en el trabajo se efectúa la conciencia.

Creemos que estas breves líneas inspiradas en la experiencia de países donde el automovilismo ha tomado un crecimiento enorme, han de servir seguramente, para que muchos dueños de lavaderos anticuados de Santiago mejoren sus instalaciones, modernizándolas en la forma que exponemos brevemente, por la falta de espacio, para ser más minuciosos, en los detalles de instalación y de organización de los servicios.



Proceso que sigue un automóvil en un lavadero.

El XII Salón del Automóvil en Buenos Aires

Durante muchos años se viene repitiendo, en la prensa argentina. «esta vez el Salón del Automóvil, ha sido el mejor presentado hasta la fecha». Y en verdad que no es caer en una vulgaridad repetirlo año a año, porque cada día las casas importadoras que siguen al compás la evolución mundial, se preocupan de exponer mejor los productos, de un comercio que tiene una importancia considerable en el país hermano.

Esta vez, también, sin temor a errores, los diarios argentinos han señalado como el más importante de todos los salones del Automóvil, el que ha sido inaugurado el día 23 de Noviembre.

Los Stands

Son centenares los stands, ocupados por las firmas automovilistas y sus anexos, y todos ofrecen el más atrayente aspecto, como si hubieran querido rivalizar en la presentación de los automóviles, que adquieren allí las características de verdaderas joyas. Ha habido una verdadera lucha de ingenio, en la exposición de automóviles, y no se ha omitido gastos ni esfuerzos para captarse las simpatías del público, que por millares desfila constantemente día y noche, en el amplio local de Palermo.

Las marcas europeas, en competencia algunas con las americanas, en economía y presentación, han dado un paso adelante bien sensible si se compara con su actuación de años anteriores. Y en especial también la sección camiones ha tenido singular importancia en esta Exposición.

Luz, música y mujeres

Parecería que los organizadores del XII salón argentino, han querido imponer una característica especial a esta Exposición. Luz, música y mujeres, una trilogía indispensable, que asegura el éxito de esta clase de negocios. Iluminado en una forma fastuosa, ofrece un aspecto suntuoso de acuerdo con la elegante presencia de las máquinas expuestas.

La música, ha sido también considerada factor importante, y por ello se han distribuido en todos los salones orquestas, quizá para que los acordes de un tango sentimental iluminen al comprador irresoluto, o para que las notas de un fox trot, entusiasmen a los indiferentes.

Pero donde la habilidad ha sido refinada, lo demuestra el hecho de la especial atracción que se le ofrece al mundo femenino. Luz, armonía y belleza de exponente, habría sido un conjunto incompleto si faltase la mujer... y los introductores argentinos comerciantes modernos que saben que en materia de automovilismo «las mujeres son las que elijen mientras los hombres pagan», han ofrecido a las damas el maximum de la atracción y de la comodidad.

Para el próximo número ofreceremos a nuestros lectores, en la próxima edición de «Auto y Turismo» una reseña detallada y gráfica de lo que ha sido este hermoso salón argentino. Por hoy, queremos destacar la importancia que ha adquirido la sección repuestos y novedades, y sobre todo, las maravillas técnica americana y europea, que en determinados tipos han entrado en franca competencia.

El Automovilismo Chileno en Buenos Aires

Con motivo de la inauguración del XII Salón del Automóvil de Buenos Aires, el prestigioso órgano de publicidad «El Diario», de la capital de aquella república, edita en una edición especial, una amplia información del automovilismo chileno, remitida por su corresponsal en Chile señor Luis Bates.

Es una historia detallada de nuestro automovilismo, desde sus comienzos hasta la época actual, en la que se hace resaltar el progreso

siempre creciente de la tracción motorizada entre nosotros, acompañada de algunos gráficos, que oportunamente cedió al diario argentino «Auto y Turismo».

Realmente que es satisfactorio comprobar el interés que despierta en el país vecino el automovilismo de Chile, y sobre todo, que se ocupen en forma tan extensa, órganos tan difundidos como «El Diario», a cuya publicación hacemos referencia.

EL HOMBRE DE LOS RAIDS

De la revista argentina «Automotociclismo» transcribimos algunas líneas muy simpáticas dedicadas a nuestro compatriota Emilio Kartulovic.

«Creo sinceramente que he de olvidar unos diez nombres de los aficionados a los raids de automóviles, citando tan sólo a Richardson, Burke, Fiore, Malgoi, Feigelmüller, Rusconi, Posca, Zelaya, Maestri, pero el que no puedo olvidar, en todo momento y especialmente cuando pienso en los raids, es a Kartulo.

Difícilmente se encontrará un automovilista que como él encarne tan bien el papel del arriesgado «volante» que se encamina en cualquier huella, por cualquier dirección, y sin rumbo fijo... y que llega siempre a la meta, esté ésta en la cumbre más alta o en el sitio más desierto del universo.

Emilio Karstulovic, conocido por nosotros como el «lungo Kartulo», es el hombre de los raids.

Meticuloso en la preparación de sus hazañas, las estudia siempre en secreto.

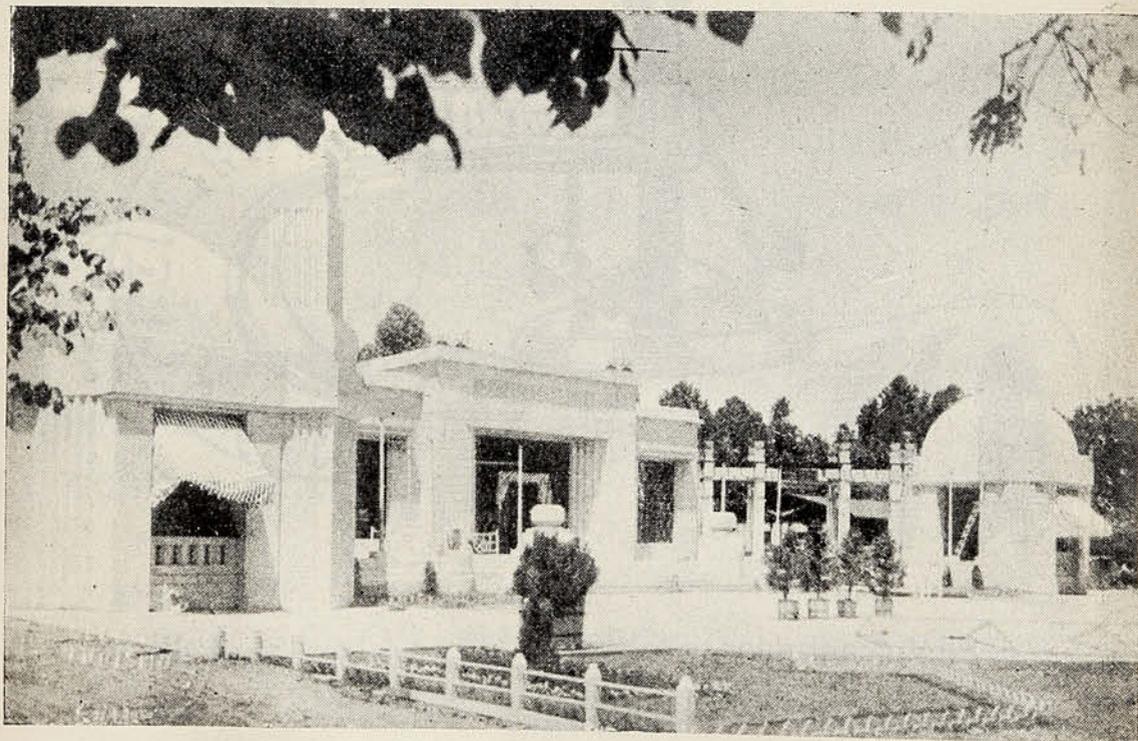
Durante largas noches piensa el proyecto antes de esbozarlo, lo trabaja en la mente y como el corazón lo acompaña siempre, termina por encontrar el recto camino. Y allí vá va Kartulo.

Chile, su hermosa patria, Bolivia, la Patagonia, el Norte y el Sur, lo conocen muy bien. Su llegada no es novedad para nadie. Yo creo que hay ranchitos de barro que ostentan esta leyenda:

«Por aquí pasó «Kartulo» y fué el primer automóvil que hemos visto!»

Persigue según muchos una finalidad lógica en sus andanzas. El automovilismo es un factor tan moderno en la vida de los hombres que todo lo que se haga en favor de la propaganda reporta beneficios. Pero dentro del materialismo de toda vida humana, hay algo que sobresale: El lirismo.

Sigue en la pag. 699



*El Palacio de las Danzas en la Exposición Internacional de Ferrocarriles, Caminos y Turismo.
(En nuestra edición de Enero daremos una amplia información sobre la Exposición.)*

El Vulcanizador Eléctrico



El Vulcanizador..... \$ 15.—

La Caja de 24 Parches..... 4.—

Goodyear Premier

EL Vulcanizador Eléctrico Goodyear Premier es un Vulcanizador para cámaras de automóvil, liviano, fácil de llevar en el automóvil y siempre listo para la emergencia de una reparación en el camino, haciendo siempre un trabajo perfecto.

No se usan fósforos para encenderlo y por lo tanto no hay llama. Es seguro de usar y muy económico.

El cordón se enchufa fácilmente en cualquier zóquete de un contacto del automóvil y gasta menos corriente que la lamparita de tablero.

Cada parche Goodyear Premier cuesta menos de la mitad que sus similares y su calidad es, como siempre, la mejor.

CARLOS ORREGO y Cía. Ltda.
ALAMEDA ESQ. DE GÁLVEZ
SANTIAGO

Prolongad la Vida de Vuestros Neumáticos!

Los neumáticos constituyen un fuerte renglón en los gastos de un automóvil; hay, pues, enorme interés en prolongar todo lo posible la vida de cubiertas y cámaras de aire. Los deterioros de éstas dependen en una gran parte del mal uso que de ellas se haga y los fabricantes de neumáticos son los más fervientes propagandistas de la conservación de sus mercaderías.

Ante todo, un principio esencial que hay que hacer notar: el neumático está basado en el empleo del aire comprimido interpuesto entre el vehículo y el camino.

El aire soporta la carga de manera que a una carga dada debe corresponder una cierta cantidad de aire comprimido. Si ese volumen está alojado en un espacio pequeño (neumático de débil sección) es de rigor una presión elevada; en un neumático mayor la presión podrá ser menos fuerte.

Es la diferencia esencial entre los neumáticos de alta presión y los neumáticos «balloon». Para una carga igual, ambos contienen el mismo cubaje de aire, pero la presión reducida del balloon permite mayor flexión y aumenta la flexibilidad y el confort.

Abordemos el asunto de presión: hace algunos años casi todos los coches estaban equipados con neumáticos de sección demasiado reducida. A presión máxima las cámaras no tenían el volumen de aire suficiente para soportar la carga.

Como la suspensión de los coches no era la actual, no hay que condenar a los automovilistas si no usaban la presión correcta; obtenían de ese modo, y bien caro les salía un mejoramiento en el andar.

Pero llegó el balloon que satisface a las condiciones normales de utilización; no hay ya pretexto para no usar los neumáticos con la presión debida; equivale a usar un motor con menos aceite que el necesario. El neumático con presión suficiente resiste mal a las asperezas del camino y se desgasta muy rápidamente.

Si las ruedas de adelante están muy inclinadas, se gasta un lado más que el otro.

Si las ruedas no están paralelas los neumáticos sufren un roce lateral considerable;

hay que verificar periódicamente el paralelismo de las ruedas; la corrección es, en general, sencilla.

Un neumático puede raspar contra una parte del coche, por haber sido modificada la carrocería o si se ha adoptado un neumático de sección mayor; a veces el neumático sólo toca cuando el coche está muy cargado cuando éste se inclina.

Examinemos ahora los incidentes de carretera y en especial las asperezas. Estas no tienen mayor importancia con un neumático correctamente inflado, pero si ello no sucede una piedra puede ser de fatales consecuencias para la vida de aquel.

Y es que a veces no queda marca visible, mientras que en el interior las telas se desgarran cada vez más.

A veces pueden transcurrir días y semanas, entre la «herida» y el estallido póstumo.

Demás está recomendar que no hay que rodar con un neumático en llanta; hay que parar inmediatamente so pena de destruir la cubierta.

Para concluir: ciertos automovilistas tienen muy buenos rendimientos con sus neumáticos, mientras otros con los mismos coches tienen resultados mediocres. A qué se debe la diferencia? No a los neumáticos, pues los progresos de la fabricación permiten una «standardización» de los artículos. He aquí el misterio:

Dos neumáticos de dimensiones y tipos iguales, usados en coches iguales, pueden ser utilizados con cargas *diferentes*, con superficies de camino *diferentes*, con velocidades *diferentes*, con maneras de conducir *diferentes* (aceleradas, frenadas), en condiciones climáticas *diferentes*, y *sobre todo a presiones diferentes*.

Hay que elegir pues, el neumático adecuado a la carga, inflarlo a la presión indicada y verificar esa presión cada quince días.

Automovilistas: para prolongar la vida kilométrica de vuestros neumáticos, basta consagrarles en cuidados algunos minutos por mes!

D. L.

De la pag. 695

Kartulo es un lírico del raid. Los que creen ver en sus pruebas el solo valor material están muy equivocados. pues Kartulo sabe hacer sus cosas bien, pero sin quererlo es fácil descubrir en todos sus actos automovilísticos, el lirismo, la poesía en fin, el amor a la aventura automovilística, la pasión que nos reserva también en el fondo del alma un poco de gloria.

Y este punto que otros creen una "debilidad" lo que me gusta sobremedida, lo que hace del conocido raidista, un personaje simpático.

Decir en tan poco espacio cuantos kilómetros ha recorrido y cuáles son los raids que ha realizado, es poco más que imposible.

debería dedicar muchas páginas de nuestra revista para recordar a los lectores todas las andanzas de Kartulo. Mas creo que no es necesario que recuerde lo que hizo este automovilista en pro del problema vial. Su último raid "Circuito Austral" de 14,500 kilómetros es una muestra que dice mucho.

¿Qué raid prepara ahora Kartulo?

Es muy difícil descubrirle el secreto. Cuando se le hace esta pregunta, sonríe y contesta: —Tengo listo algo que asombrará...

Pues creedme, Kartulo que no conoce el cansancio, que puede pasarse 48 horas sin dormir, es capaz de asombrarnos de verdad con otra de sus hazañas a base de esfuerzos, constancia, pasión y entusiasmo».

CYRANO.

Indicador de la carga de la Bateria



Cecil Ward, inventor del indicador del estado de la batería, dispositivo que va colocado en el tablero.

El norteamericano Cecil Ward ha perfeccionado un invento que tiene por objeto conocer cuando baja el voltaje y el nivel de agua en una batería.

Consiste en un instrumento que va colocado en el tablero controlado por un galvanómetro que funcionando al cerrarse el circuito eléctrico, pudiendo así constatarse el estado de carga de la batería. El nivel agua lo indica también el instrumento por medio de una tubería especial.

Este invento es práctico y muy interesante, ya que la batería en un automóvil tiene tanta importancia y a la que generalmente se la descuida.

No había sitio para los autos de los empleados

Uno de nuestros lectores que viene recientemente llegando de los Estados Unidos, nos ha referido un interesante caso que tiene relación con el automovilismo en Washington.

Cada uno de los Ministerios dependientes de la Casa Blanca cuenta con edificio propio y sólo el Ministerio de Comercio ocupa un edificio por el cual paga un subido canon de arrendamiento.

El Gobierno pidió propuestas públicas para

la adquisición de un terreno y levantar allí un edificio para las dependencias del Ministerio de Comercio.

Entre las propuestas existía una que reunía las condiciones de ubicación exigidas pero fue rechazada junto con las demás porque en sus contornos *no había sitio suficiente para el estacionamiento de los 1,500 automóviles pertenecientes al personal del Ministerio.*

Después se adquirió un terreno en un barrio más apartado donde había espacio para los autos de los empleados.

El Coronel Vincent, Ingeniero de la Packard opina sobre el motor Diesel y sobre la tracción de las ruedas delanteras

Nunca como ahora la gente desea saber si la aplicación al automóvil del motor Diesel será factible y práctica y si se tardará mucho tiempo en obtener en ese terreno resultados positivos.

Es interesante reproducir la opinión autorizada de uno de los hombres más entendidos en tales cuestiones, el coronel J. G. Vincent, ingeniero jefe de la Packard Motor Car Company. He aquí lo que dice al respecto:

— «En primer lugar, creo que la economía en el gasto de combustible es algo que sólo tiene un interés secundario para los compradores de automóviles de elevado precio. Si fuera posible cambiar los motores corrientes de todos los nuestros coches por motores Diesel, dudo de que la diferencia entre el costo del combustible consumido por los primeros y el del petróleo consumido por los segundos alcance a un porcentaje realmente apreciable.

No hay que olvidar que el Diesel es un tipo de motor de alta compresión y que ésta es constante y alcanza a unas 500 libras por pulgada cuadrada (33 kg. por centímetro cuadrado). Uno de los problemas que se presentan para la aplicación de los motores Diesel a los automóviles, sin que éstos pierdan su actual suavidad de marcha y su facultad de aceleración, es hacer que su compresión sea lo bastante eficaz y flexible para permitir arrancar y pasar el coche a bajas velocidades, de acuerdo con las necesidades del tráfico.

Además, el motor Diesel tiene el inconveniente del mal olor que sus gases despiden, como lo hemos podido comprobar muy bien en las experiencias que hemos realizado en nuestros talleres. En cada arranque, el tubo de escape lanza un chorro de humo negro realmente desagradable; esto no tiene importancia en la aviación, donde el desplazamiento del aire producido por la velocidad del avión disipa en seguida ese humo, pero sí la tiene, y muy grande, en el automóvil.

Otro inconveniente del motor Diesel aplicado al automóvil es la necesidad de adaptar grandes volantes para regular la marcha del vehículo y conservar la flexibilidad de su balanceo. En el aeroplano, en cambio, la hélice propulsora hace las veces de rueda volante regularizadora y salva la dificultad».

Como puede verse, el coronel Vincent estima que el motor Diesel sólo es aplicable con utilidad en el avión. Por esto es una «opinión actual». ¿Quién puede asegurar que el tiempo y las experiencias futuras no aporten cambios tales en las condiciones que ahora rigen el problema que hagan su aplicación satisfactoria también para el automóvil?

Y otro tanto puede suceder con el sistema de las ruedas delanteras motrices: ¿quién sabe si mañana, salvadas sus actuales dificultades—que son ya muy pocas—ese sistema no llega a satisfacer el gusto del público comprador y a hacer e realmente popular?

También sobre este asunto las opiniones de los técnicos son opuestas. Los ingenieros y diseñadores más optimistas por tal sistema aseguran que los dos o tres modelos de coches con ruedas delanteras motrices que ya están en circulación demostrarán la indiscutible superioridad de los nuevos vehículos sobre los actuales.

Algunos ingenieros, jefes de importantes talleres, estiman que los coches con ruedas delanteras motrices sólo podrán resultar prácticos por ahora, en la categoría de automóviles «sports», mientras que para las demás—turismo, transporte, trabajo, etc.—ellos no ven ventaja alguna. Por lo pronto se admite que para estar en igualdad de condiciones prácticamente el «chassis» de un vehículo con ruedas delanteras motrices deberá tener 25 o 30 centímetros más de base entre ruedas que el «chassis» de un coche de propulsión trasera, lo cual aumentará el radio mínimo de su maniobra giratoria en forma apreciable. La posición angular de los mecanismos frontales de conducción por otra parte obliga al motor a ejercer una fuerza cuatro o cinco veces mayor que la ejercida por el de un automóvil de ruedas motrices posteriores.

Lo mejor, será, pues esperar un poco, hasta que los nuevos automóviles hayan realizado sus pruebas definitivas en todos los tipos de calles, carreteras y caminos, en todas las circunstancias del tráfico. Y sólo entonces podrá saberse a ciencia cierta si esa anunciada «revolución automotriz» está tan cercana como mucho lo afirman.

Hombres, Dinero y Motores. - Kettering el inventor del Arranque Eléctrico

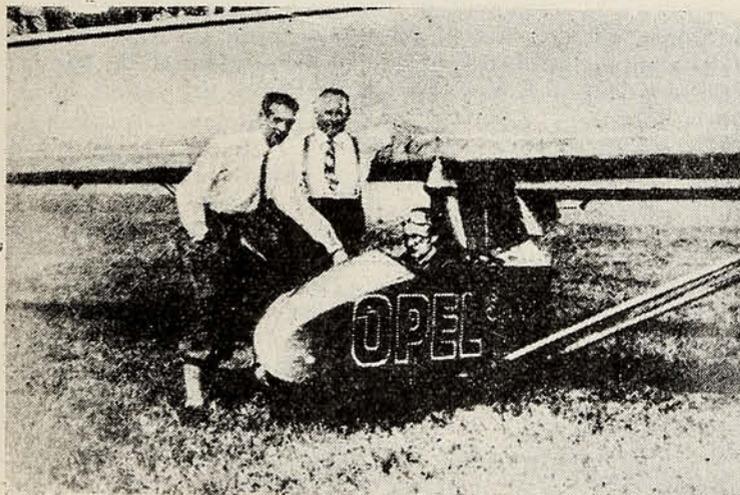
En un nuevo libro aparecido en Detroit, titulado «Hombres, dinero y motores», Theodore F. Mac Manus y Norman Beasley, sus autores, refieren una serie de hechos y reproducen cifras y datos diversos acerca del desarrollo del automovilismo norte-americano a través del último cuarto del siglo.

Entre las cosas que allí pueden leerse—desde luego interesantes e instructivas—cabe mencionar el invento del arranque eléctrico, en 1910, por Charles F. Kettering, un joven ingeniero electricista, que se había destacado en la industria automotriz. Sometió dicho invento a la Cadillac Motor Car Company, que lo aceptó, realizándose entonces en los talleres de la empresa una larga e intensa labor exper-

imental que dió por resultado la aparición, un año más tarde, de los primeros coches de la mencionada empresa con arranque automático eléctrico y con equipos «standards» de iluminación e ignición.

Charles Kettering es hoy presidente de los laboratorios de investigaciones de la General Motors Corporation.

Dieciocho años han transcurrido desde aquel entonces, y en esos dieciocho años el automóvil ha experimentado cambios extraordinarios, el más grande de los cuales es quizás, el aumento formidable de la producción. En todo 1911 se fabricaron 199,319 autovehículos en los Estados Unidos, cifra a que hoy alcanza, más o menos, la producción de dos semanas.



Fritz von Opel continúa realizando experiencias en Alemania con su nuevo avión impulsado por cohetes, en el cual ha conseguido efectuar ya varios vuelos de algunos kilómetros de recorrido, aunque a pocos metros de altitud. Tiene la intención, según se afirma, de cruzar próximamente el canal de la Mancha. En la fotografía se ve al aviador en su aparato, durante los cuales logró desarrollar velocidades de 100 a 200 kilómetros.

Velocidad del tráfico en París

La Prefectura de Policía de París ha decidido elevar el límite de la velocidad para los autobuses, de 20 a 50 kilómetros por hora, pues aunque en general no existía limitación de la velocidad de tráfico, la explotación municipal de autobuses, conocida por S. T. C. R. P., tenía adjudicado el límite de 40 kilómetros por hora. Al adquirir esta empresa una serie de coches nuevos, de muy bajo chasis y montado sobre neumáticos, se dirigió a la prefectura pidiendo un aumento del límite hasta los 65 kilómetros, demanda que fue rechazada, estableciéndose la nueva cifra de 50 kilómetros.

Fabricación, Venta y Exportación de las principales marcas americanas

AUBURN

Embarcó un 65 por 100 más de automóviles de ocho en línea a países de ultramar durante el primer semestre de 1929, que durante el mismo período el año pasado; según anuncia R. S. Wiley, gerente del departamento de exportación. La popularidad del modelo 120 de ocho cilindros, en línea se confirma por las cifras de los despachos efectuados, que representan un aumento del 70 por 100 durante el mismo período en 1928. Auburn exportó más automóviles en Junio que durante todo el año de 1924 y casi la misma cantidad de la exportación efectuada en 1925.

BUICK MOTOR CAR COMPANY

Produjo 10.400 automóviles Marquette y 2,265 Buicks en Junio, o sea un total de 14.600 unidades. En Julio la compañía fabricó 8.000 Marquette y 23.408 Buicks.

CHEVROLET MOTOR CAR COMPANY

Produjo 151.297 automóviles en Junio, en comparación con 132.800 en Junio del año pasado, que había sido el mejor mes de Junio en la historia de la compañía. Hasta la fecha. Chevrolet ha construido 845.869 de los modelos de seis cilindros en comparación con 751.542. durante el primer semestre de 1928.

DODGE BROTHERS

Despacharon 10.097 Dodge Six y 498 Dodge Seniors durante el mes de Junio. Con esto, los despachos de automóviles Dodge Six durante el semestre, alcanzaron a 82.713 y los Dodge Seniors a 3.938 en Junio, dando así un total de despachos comerciales Dodge durante seis meses, de 23.308, en comparación con 21.522 durante el período correspondiente el año pasado.

CHRYSLER

Con sus series de automóviles 65 y 75 e Imperial contribuyó con 2628 al total de Junio. Se embarcaron 51.819 de estos modelos el primer semestre.

GRAHAM-PAIGE

Informa que sus despachos para ultramar y el Canadá durante el primer semestre de 1929, han establecido un nuevo récord, excediendo el total de los doce meses del año pasado. Los despachos para mercados de exportación durante los seis meses a canzaron un total de 7.313 o sea un 17 por 100 más que el récord de los doce meses de 1928. El último resumen oficial de las exportaciones de automóviles, incluyen lo todas las marcas, demuestra que Graham-Paige ha subido del puesto doce al séptimo durante este año. Los despachos al Canadá durante el primer semestre de este año asciendieron a un total de 3611, y el total de éstos en 1928 fué de 3480.

STUTZ MOTOR CAR

Informa haber tenido ganancias netas, después de todo gasto, durante los diez meses que terminaron el 31 de Octubre de 1928, de 245,878 dólares, o sea 1.03 dólar por cada acción emitida. Esto se compara con el año que terminó el 31 de Diciembre de 1927, durante el cual las ganancias netas fueron de 195.831 dólares, o sean 84 centavos por cada acción.

BROCKWAY MOTOR TRUCK CORPORATION

Y compañías subsidiarias, informan que después de pagar todos los gastos, las ganancias netas para el año 1928 fueron de 1.034.315 dólares. Esto equivale a un dividendo de 4.53 dólares por cada acción emitida y se compara con 1.209.555 dólares, o sean 5.55 dólares por cada acción emitida en el año 1927.

LINCOLN

Ha construido un promedio de 40 automóviles diarios durante los últimos tres meses, lo que representa el programa máximo para la Lincoln Motor Co. y un aumento de más de siete automóviles diarios sobre el mismo período de 1928. Los despachos de automóviles de la fábrica han mostrado un aumento constante desde primero de año.

HUDSON MOTOR CAR CO.

Completó en el período semestral que terminó en Junio, el mayor período semianual de su historia, con 226.318 automóviles Hudson y Essex construidos y despachados. Las cifras del mes de Junio alcanzaron a 31.737. En el semestre correspondiente a 1928 los despachos fueron de 183.047, de manera que un 1929 hubo un aumento del 24.2 por 100. Se nos informa que en cada uno de los meses de este semestre pasado se ha mejorado el récord correspondiente.

HUPMOBILE

Anuncia que los embarques para la exportación durante el año fiscal, que acaba de terminar en 30 de Abril, han excedido al mejor período anterior en 53 por 100.

El mejor año fiscal previo, fué el que terminó el 30 de Abril de 1928, en cuyo período se embarcaron 2.917 automóviles a los representantes en el exterior. Esta cifra se compara con 4.467 modelos New Century de seis y de ocho cilindros despachados desde el 10 de Agosto de 1928 hasta el 30 de Abril de este año, o sea una ganancia de 1,550 automóviles.

«La exportación del Hupmobile aumenta a grandes pasos», según manifiesta la Compañía. «No solamente ha aumentado el número efectivo de automóviles entre los antiguos distribuidores de ultramar, sino que constantemente estamos aumentando el número de casas que nos representan en los países más grandes. En las grandes ciudades, también se ha visto un aumento excepcional en la venta de automóviles Hupmobile».

FORD MOTOR COMPANY

Construyó durante el primer semestre de este año un total de 1.065,630 automóviles y camiones modelo A. Durante el mes de Junio, se obtuvo un nuevo record de producción local, con un total de 177,419 unidades, pues el

record anterior para un mes había sido 176,729 automóviles y camiones modelo T en 1923.

Existe un gran número de períodos de representantes, sin llenar aún, según informes de los jefes de la compañía, y se están haciendo todos los esfuerzos posibles para aumentar la producción en Dearborn y en las varias otras fábricas de montaje para satisfacer dicha demanda.

STUDEBAKER

Vendió 31,168 automóviles en el segundo trimestre, según anunció Paul G. Hoffman, vicepresidente de la Studebaker Corp.

Las ventas de Pierce-Arrow durante el mes de Junio, alcanzaron a 1,472 automóviles, en comparación con 634 el año anterior, o sea un aumento de 132 por ciento. Con esto, la venta de automóviles Pierce-Arrow de pasajeros únicamente asciende a 6,025 durante el primer semestre en comparación con 2,729 durante los primeros seis meses del año pasado y 5,491 en todo el año 1928. Además de vender más automóviles en seis meses que los que se vendieron durante los doce meses de 1928, Pierce Arrow tenía el 1.º de Julio, pedidos sin llenar por 1,329 automóviles.

Las ventas de modelos President y Comandante de Studebaker fueron de 40,654 durante el primer semestre de 1929, en comparación con 40,565 durante el período correspondiente en 1928, o sea un aumento de 42 por 100 aún cuando el total de 61,196 automóviles Studebaker vendidos durante los seis primeros meses de 1929 es menor que la cifra correspondiente de 75,284 en 1928.

La baja en el volumen de ventas se debe principalmente al automóvil Erskine, que se le ha vendido con una muy baja ganancia para la corporación. Se están introduciendo nuevos surtidos de seis y de ocho cilindros del Director, lo que promete un aumento de la venta de estos modelos Studebaker.

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

La Aceptación del Coche Norteamericano en los Países Extranjeros

Mr. Alfred Reeves, gerente general de la Cámara de Comercio del Automóvil de los Estados Unidos, opina que «el mercado extranjero, que desde hace tiempo interesa sobremanera a los fabricantes norteamericanos, está produciendo resultados altamente halagadores, y las ventas calculadas para el corriente año, que alcanzan a más de un millón de automóviles norteamericanos en otros países constituirán otra hazaña en la historia de la industria automotriz». Además, considera todo esto sólo como un indicio de lo que pueden hacer en el futuro los fabricantes de automóviles.

La situación aquí y en el extranjero—ha dicho Mr. Reeves—puede compararse en una forma general con la que reinaba en los Estados Unidos hace nueve años. El número de coches registrados en otros países pasaba de los 7.250.000 comparado con 7.575.000 que fue-

ron registrados en los Estados Unidos hasta el 1.º de Enero de 1920. Las ventas en el extranjero durante el corriente año alcanzarán a 1.000.000 de automóviles de diseño norteamericano. Además de esto, los fabricantes harán grandes negocios en otras tierras. Nuestras exportaciones correspondientes a los tres primeros meses fueron una quinta parte de la producción total. La cuestión es que, aparte de las ventas de coches de diseño norteamericano, hay una producción adicional, de modo que los países fuera de los Estados Unidos están absorbiendo algo así como 1.750.000 automóviles por año. Este es un indicio altamente favorable. Como la tendencia continúa en aumento, las perspectivas del coche norteamericano en el extranjero son muy halagadoras para los años venideros.

UNA PRUEBA HALAGADORA

El Roosevelt bate el record mundial de carrera sin parada

Uno de los puntos en que los fabricantes hacen hincapié para demostrar las maravillosas condiciones del motor del Roosevelt es sin duda el triunfo que se anotó en el mes de Junio del año en curso, cuando en la pista de Indianápolis, alcanzó a correr sin detenerse durante 440 horas 40 minutos, tiempo que seguramente habría superado todavía, de no haber mediado un acontecimiento imprevisto e insubsanable; una tempestad destruyó parte de la pista obligando al coche a detenerse.

Como quiera que sea, la carrera había durado diez y ocho días, pues fué detenido el vehículo el 30 de Junio a las seis de la tarde.

La Comisión de Técnicos miembros de la American Automobile Association, no tuvo motivos para descalificar el coche, pues no se detuvo un sólo instante, ni siquiera para abastecerlo de bencina, agua y aceite, pues este servicio se hizo desde la marcha.

Es pues, esta performanse que colocó al

Roosevelt muy por encima del record mundial batido anteriormente con 162 horas de carrera, digna de un coche fabricado con materiales excelentes.

Seguramente que esta nueva marca que una compañía importadora introducirá a Chile en el curso de este mes, ha de tener adeptos en número considerable, toda vez que son demasiado conocidas las ventajas de los automóviles de ocho cilindros hasta ahora apreciadas sólo en los coches de precios elevados.

El coche fué elegido al azar por la Comisión de la A. A. A. Terminada la carrera, la misma comisión desmontó el motor para constatar el desgaste o los desarreglos que pudiera haber sufrido después de tan dura prueba. Entonces se pudo constatar que el coche no había sufrido absolutamente ningún desperfecto y la misma comisión esterdió una acta en la cual declara que el coche quedó siempre como nuevo.

LA NUEVA LATITA REDONDA



COMODA - SEGURA - ECONOMICA

Llena con el grado justo de Mobiloil recomendado por nuestros ingenieros para la marca y modelo de su automóvil.

La nueva latita sellada de Mobiloil — contenido neto 0.95 de litro ($\frac{1}{4}$ de galón) — ha venido a llenar una sentida necesidad en el automovilismo nacional.



ES CÓMODA — porque es muy manuable y fácil de llevar, ya sea bajo el asiento de su auto o en la caja de herramientas.

ES SEGURA — porque está bien fabricada y no pueden producirse derrames. Además Ud. evita las sustituciones, obtiene siempre el tipo de Mobiloil que más se adapta a su motor y, lo que es también muy importante, con este envase sellado Ud. recibe la cantidad de aceite que compra, ni una gota menos!

ES ECONÓMICA — porque su precio es justamente la cuarta parte del precio del Mobiloil en envases de un galón (3, 8 litros). No hay recargo por el envase.

Asegúrese en todo momento la insuperable economía del Mobiloil llevando 2 o 3 de estas latitas en su automóvil.

AGENTES

WESSEL DUVAL y Cía.

Valparaíso - Santiago

Talcahuano - Valdivia

VACUUM OIL COMPANY - N. YORK - E. U. A.

SON LOS MEJORES

KELLY CORD KELLY BALLOON



EL NEUMÁTICO DE CUERDA INMEJORABLE

No hay neumático-mejor ni más bien construido que el Kelly-Springfield Cord. De diseño científico, fuerte en extremo y perfectamente equilibrado, está hecho para rendir gran kilometraje y comodidad sin par.



UN NEUMÁTICO BALLON SOBRESALIENTE

Un neumático diseñado para proporcionar la comodidad del tipo balloon a baja presión, sin sacrificar para nada las cualidades de servicio y durabilidad que han dado fama al nombre Kelly-Springfield.

EXIJALOS A SU PROVEEDOR

ÚNICOS IMPORTADORES

VORWERK y Cía

(SECCIÓN AUTOS)

HUÉRFANOS 1083 ♦ TELÉFONO 82066



REPRESENTACIÓN DEL AUTOMÓVIL CLUB DE CHILE EN EL SEGUNDO CONGRESO SUD AMERICANO DE TURISMO

Conversando con Don Raúl Barahona V.

En cumplimiento de una resolución del Directorio del A. C. de Chile llegó recientemente a Santiago, el Vice Presidente del Directorio anterior, señor Raúl Barahona V., quien tuvo a su cargo la representación de nuestra institución en el 2.º Congreso Sud Americano de Turismo.

Inmediatamente nos apersonamos al señor Barahona, con quien tuvimos el placer de conversar algunos instantes, solicitándole sus impresiones personales. Con toda deferencia nos atendió en su oficina, quitando un rato a sus múltiples ocupaciones, para de irnos antes que nada, que regresaba plenamente satisfecho de los resultados de la misión que le fuera encomendada, y sobre todo de la gentileza con que había sido tratado por las autoridades peruanas y por los automovilistas de Lima en especial.

Estimo,—nos dijo—que los resultados del Congreso, han de ser beneficiosos para nuestro país, y para todos en general, inmediatamente que se lleven a la práctica las resoluciones adoptadas en él.

El Touring Club Peruano, tuvo a su cargo esa organización, como cuadraba a una Institución de los prestigios de que goza. La dedicación, entusiasmo y celo, desplegado en la organización del Congreso, han merecido amplios y justificados aplausos de parte de los congresales, que hicieron moción y la aprobaron por unanimidad, dejando constancia de la forma brillante en que se organizó el Congreso.

Recuerdo, como un acto de estricta justicia, la actuación destacada que han tenido los Srs. Juan Aguilar Revoredo, Víctor M. Arboleda, Francisco Costa, Fernando Carvajal, David Dasso, Carlos Scribens, Luis Gamio Manuel Llosa, Eduardo Marisca, José Otero, Carlos Rospigliosi, Julio Tello y Carlos Cilloniz.

Tuvieron representación en este Congreso, Argentina, Brasil y Chile con delegaciones especiales Uruguay, Paraguay, Bolivia, Ecuador, Colombia y Venezuela.

El programa ha sido amplio y variado, abun-



Don Raúl Barahona V. Ex-Vice Presidente del Automóvil Club de Chile y Representante de la Institución al Congreso.

dando las iniciativas que han de ser a corto plazo un gran beneficio al turismo Sud Americano. Sobre todo, se ha tratado con especial interés por parte de Argentina, Chile y Perú, el tema del andinismo, que es uno de los puntos más atrayentes del turismo sudamericano.

Yo he actuado como Secretario de la Sección primera, que trataba de la Fusión Nacional en el Fomento del Turismo.

Entre las más importantes mociones presentadas, merece que recordemos la propuesta por nuestra delegación en el sentido de recomendar a los Gobiernos Sudamericanos la adhesión y ratificación a la Convención de París de 1926.

El Delegado de Colombia señor Fabio Lozano, mocionó y fué aprobado el lema del Congreso que dice: Conocer y hacer conocer a la América, es contribuir a su grandeza.

Luego solicitamos del señor Barahona, sus impresiones personales referentes al trato con que fueron atendidos los delegados de Chile en Lima, y sobre todo, la actuación de los automovilistas peruanos, para con un representante del A. C. de Chile.

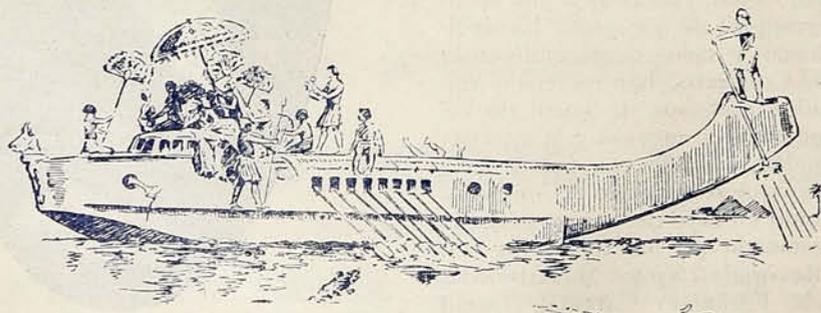
A este respecto—nos dice el señor Barahona—no puedo sino mencionar mi agradecimiento sincero, por las manifestaciones y agasajos de que he sido objeto, no como una demostración de simpatía personal, sino como un acto de simpatía hacia el Automóvil Club de Chile y hacia los automovilistas chilenos. Recordará Ud. que nuestra Institución envió al Touring Club Peruano, por mi intermedio, una hermosa insignia de plata montada sobre una placa de Onix Chileno, con una leyenda alusiva de letras de plata recortada. Esta placa que fué entregada en una reunión especial

del Touring Club Peruano con asistencia de todas las delegaciones del Congreso, hizo sentir en forma intensa, la amistad con que se nos mira en el país vecino, amistad que cada día ha de ser más estrecha y más íntima sin duda.

La culta sociedad limeña, las autoridades y los automovilistas tuvieron para con la delegación de Chile, preferentes manifestaciones de simpatía, que han satisfecho íntimamente el anhelo que perseguía al representar a nuestros automovilistas de Chile en aquel Congreso. Y no debo de silenciar, en esta «interview», que tan gentilmente hace «Auto y Turismo» el prestigio y el afecto que ha rodeado al Embajador de Chile Sr. Figueroa Larraín, que ha sabido interpretar fielmente su misión en el ambiente peruano.

Paseos, excursiones, y viajes de toda índole realizados para admirar las maravillas incas y de la colonia son largas de contar ahora que el tiempo nos falta, para dedicarnos a los asuntos que hemos abandonado durante más de un mes, pero quiero recalcar como un acto de estricta justicia, que las simpatías de la sociedad peruana hacia Chile, son profundas y sinceras, y que estimo, que los automovilistas de ambos países, pueden contribuir eficazmente a cultivar el afecto, que siempre ha sido norma, en los pueblos sudamericanos.

La insinuación, tan diplomáticamente hecha, nos privó de seguir hablando con el señor Barahona, y haciéndole mil preguntas que teníamos a flor de labios para satisfacer la curiosidad insaciable del periodista, pero entendemos que, si no conseguimos del todo nuestro propósito, lo hemos obtenido en parte al menos y quedamos satisfechos.



Marco Antonio y Cleopatra en su barca navegando por el Nilo. Nótese la similitud con los hidroaviones modernos.



EL DESARROLLO DE LA AVIACIÓN EN CHILE

Por el Capitán J. K. MONTGOMERY

Cuando nos preparábamos en Mayo último, para nuestro vuelo de los Estados Unidos a Chile, tuve muchas conversaciones con mi buen amigo, el comandante Ramón Vergara, quien en este tiempo estaba en Estados Unidos en una gira de inspección y estudio. Me habló del desarrollo entusiasta de la aviación en Chile y de los muchos aeroplanos en mi tierra. Yo, debo confesarlo, escuché a mi buen amigo con cierta reserva, porque me parecía que estaba exagerando un poco. Más habiendo ahora estado tres meses y medio en Chile, ha llegado el momento de presentar mis excusas, por mis dudas de entonces.

Considero que el desarrollo habido aquí es simplemente fenomenal y, tomando en cuenta la población del país, Chile ha de ocupar un lugar en primera fila entre las naciones del mundo en aviación. Desde un punto de vista militar, su fuerza aérea ocupa, sin duda alguna, el primer rango en Sud América. Cualquiera que haya presenciado la gran parada aérea del 19 de Septiembre último, cuando 62 aeroplanos pasaban y repasaban sobre la ciudad, no podía menos que impresionarme con esta manifestación magnífica de poder aéreo. Por mi parte, bien me acuerdo, hace apenas cuatro años, íbamos a las maniobras de nuestro cuerpo aéreo y apenas movilizábamos 36 aviones, que entonces estos representaban la fuerza aérea de los Estados Unidos.

La característica más notable y más digna de alabanza, desde el punto de vista de un aviador, era, que estos 62 aviones habían sido traídos de sus respectivas bases diseminadas en toda la República, algunas a 800 millas de distancia. Arribaron a la capital en escuadrillas y practicaban por el espacio de diez días, decollages, maniobras y aterrizajes en formación, hicieron el vuelo el día 19 para en seguida volver las escuadrillas de afuera a sus respectivas bases y esto, sin que desde su

vuelo inicial hasta su retorno definitivo hubiese habido el menor accidente. Esto, me parece a mí, es una hermosa prueba de la pericia del Cuerpo Aéreo, de la calidad de su material, de su magnífica conservación y sobre todo de su espléndida organización



John K. Montgomery, Presidente de la NYRBA

Otro hecho de la aviación militar chilena que llama la atención de todo aviador, es que todos los oficiales de rango alto son pilotos, principiando con el jefe de la Fuerza Aérea Chilena hasta abajo. Nada hay que es más perjudicial para la moral de un cuerpo de pilotos que de ser comandado por oficiales que no son aviadores y nada induce más a la formación de un «sprit de corps» que de ser comandado por oficiales pilotos que saben

apreciar los problemas de vuelo por experiencia propia.

El desarrollo de la aviación civil en Chile es no menos asombroso. Chile está actualmente conectado con los Estados Unidos por correo aéreo de la Pan-American Grace Airways, vía la costa del Pacífico y América Central. Está unido a Europa, Africa, Argentina, Uruguay y Brasil por el servicio aéreo de correo de la Compañía General Aeropostal. La Línea Nacional mantiene un servicio con el norte de Chile, llevando día por medio correspondencia y pasajeros de Santiago a Arica y nuestra compañía, la Línea Nyrba, trapasa el macizo andino, llevando a efecto un servicio de correspondencia y pasajeros a la Argentina y Uruguay. En combinación con la Línea Nacional Chilena, hacemos un servicio de pasaje-



El trimotor Ford volando sobre Santiago. Se destaca la cancha del Club Hípico y el Parque Cousiño.

ros de dos días y medio de Montevideo a Arica. La ruta Santiago-Buenos Aires, que transpasa los nevados picos de las montañas majestuosas de la alta cordillera es una no interrumpida sucesión de vistas panorámicas de una belleza escénica que no tiene igual en el mundo entero.

El puerto aéreo comercial para Santiago, que el Gobierno está actualmente construyendo en Los Cerrillos, está maravillosamente situado a un paso de la capital y una vez com-

pletado en la forma proyectada, dará a Chile un terminal aéreo que comparará favorablemente con el mejor en el mundo. Nadie puede visitarlo sin ser impresionado al observar los aviones que vienen llegando, ya de Estados Unidos o Europa, trayendo correspondencia de puntos distintos hasta 6,000 o más millas. Un espectáculo poco común era recientemente la vista simultánea en la cancha del «Southern Star», que había iniciado su largo vuelo en Nueva York: del «Santiago», que había volado desde Río de Janeiro; y un avión del Ejército de México, que el coronel Pablo Sidar, de la Fuerza Aérea Mexicana, había conducido desde la ciudad de México, después de haber volado desde Los Angeles, California, a México. Estos tres aviones habían recorrido un total de más de 15,000 millas en sus viajes a Santiago de Chile.

La persona más directamente responsable por el progreso de la aviación en Chile, es el teniente coronel don Arturo Merino, director de los Servicios de Aviación. Está apoyado, de manera eficaz y decidida, por su superior inmediato, general Bartolomé Blanche, Ministro de Guerra (quien no desperdicia ocasión para valerse del aeroplano en el desempeño de sus deberes), y por su Excelencia, el Presidente de la República, General Carlos Ibáñez del Campo.

La cooperación cordial, que ha sido dispensada en Chile, a nuestra compañía y la hospitalidad tan exquisita que personalmente he disfrutado, hacen que me ausente de Chile con no poca pena, y si vuelvo a Estados Unidos para finiquitar los arreglos de la línea da Montevideo a Nueva York, es precisamente para volver a Chile lo más posible, para estar presente, en Enero próximo, para la inauguración de este servicio de la Nyrba Line.

J. K. M.

«El Diario Ilustrado».

Los nuevos pilotos civiles

El Club Aéreo de Chile organizó en Junio último cursos para el aprendizaje de aviación. A cargo de la instrucción han estado los capitanes Montecinos y Sáez y han logrado preparar 12 alumnos de los cuales siete está en condiciones de dar examen. Entre los aspirantes a pilotos figura la señorita Paulina Echeverría Palma, don Raúl Besa, don Jorge Rodríguez y otros.

Nuestras impresiones volando sobre la Cordillera

Estábamos tranquilamente dedicados a nuestras labores periodísticas, cuando nos sorprendemos con un estiridente campanileo del teléfono. La llamada venía de la Gerencia de la Nyrba Line, invitándonos para volar en la tarde de ese mismo día. Aceptamos gustosos la gentileza.

A las 5 de la tarde nos encontrábamos en aerodromo de Los Cerrillos.

Los motores del «Santiago» y del «San Cristóbal» rujían mientras se efectuaban sus pruebas. Los pilotos, mecánicos y demás personal del aerodromo se movían de un lado a otro ultimando los preparativos. Presente estaban también los operadores cinematográficos de Page Hermanos que volarían también con el objeto de filmar desde el aire.

Pocos momentos después ambos aviones Ford trimotores tenían sus asientos ocupados por la concurrencia y en algunos minutos volamos en paralelo a una distancia de unos 100 metros y a la misma altura.

La impresión era curiosa. Hacía el efecto que ambos aviones estaban inmóviles y que el esfuerzo producido por los motores solo servía para mantenerse fijo en un punto determinado en el espacio.

Pasamos sobre Santiago en dirección al Norte sobre la Quinta Normal, los cerros de Renca y Quilicura. Aquí se hizo un viraje a la izquierda tomando altura y en seguida nos dirigimos hacia el nororiente internándonos entre los contrafuertes de la cordillera. Estábamos ya a 14.000 pies de altura.

El panorama hacia Santiago se había perdido, advirtiéndome que no había bruma. Los picachos de la cordillera se alzaban amenazantes a medida que avanzábamos y con pequeños golpes de timón escalábamos más y más altura hasta que esas inmensas moles las veíamos insignificantes a nuestros pies. De pronto se nos presentaban otros macisos y así sucesivamente se iban salvando hasta llegar a una altura de 16.000 pies, que corresponde a poco menos de 5.000 metros.

A esta altitud los cerros no tienen vegetación y en esta época del año están cu-

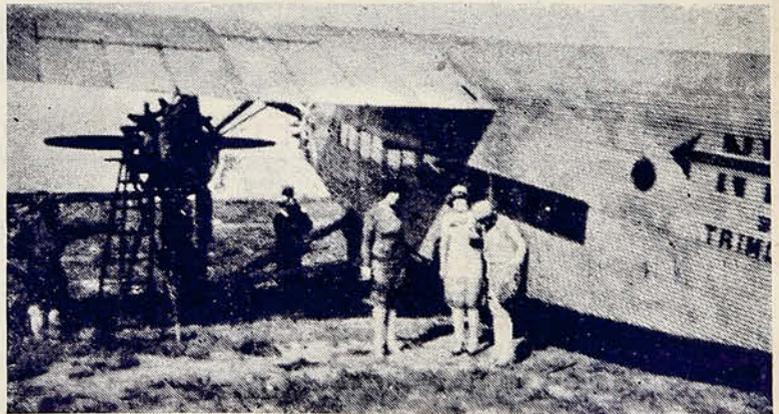
biertos con las nieves eternas. El sol, al ponerse, reflejaba sus rayos violáceos sobre los mantos niveos produciendo los efectos luminosos más extraordinarios que contrastaban con la composición cupriferá de la cadena andina. En algunos momentos veíamos deslizarse a gran distancia sobre las faldas, nuestra propia sombra que aumentaba o disminuía sus proporciones según las sinuosidades de los cerros.

Estábamos tan ensimismados que nos habíamos olvidado de nuestro compañero el «San Cristóbal». Con no poco esfuerzo lo descubrimos en el espacio. Volaba a una considerable altura sobre nosotros. Momentos después se habían invertido las posiciones.

El Gerente de la Nyrba señor Hannig, llama la atención al operador cinematográfico sobre una hermosa e inmensa nube que cubre uno de los picos; en seguida da instrucciones al piloto para dirigirse allí, momentos que son aprovechados para filmarla.

Llevábamos ya 40 minutos en el aire y debíamos regresar al punto de partida, lo que se efectuó pasando sobre el Cajón de Las Condes, tan conocido y recorrido por nosotros en automóvil, sobre Apoquindo, Los Leones, Avenida Matta y Club Hípico.

Al agradecer a la Gerencia de la Nyrba Line la atención que ha tenido para con Auto y Turismo, nos resta solo advertirle que estaremos siempre atentos a un nuevo llamado telefónico.....



Pasajeros del avión momentos antes de entrar a la cabina.

EL ACEITE Y LA CARBURACIÓN

EXPLICACIONES TÉCNICAS DE LA VACUUM OIL COMPANY

En casi todos los carburadores modernos, la nafta pasa por un colador antes de entrar a un pequeño depósito, en el que se la mantiene siempre a la misma altura por medio de una valvulita de forma de aguja, con flotador. Cuando los pistones del motor se mueven hacia abajo, se forma una succión o especie de vacío en el caño múltiple de admisión, obligando al aire a entrar por la correspondiente abertura del carburador. Este aire pasa con gran velocidad junto a los agujeritos de los «gicleurs» o inyectores, por los cuales sale, dividida en gotitas muy finas, la nafta del depósito del flotador. Dicha nafta es arrastrada por el aire, y junto con éste forma una mezcla uniforme, muy explosiva.

La calidad de la nafta tiene mucha importancia para la carburación. Si con una marca determinada se obtienen buenos resultados, es mejor seguir usando siempre la misma, y no cargar hoy de un tipo y mañana de otro.

La nafta es una mezcla de diferentes líquidos llamados «hidrocarburos», entre los cuales hay

algunos más livianos o fáciles de evaporar, y otros que son más pesados. Estos últimos necesitan más grados de calor para convertirse en vapor de nafta; mientras que los productos livianos son muy útiles para la puesta en marcha del motor frío, puesto que se evaporan fácilmente y se mezclan bien con el aire a la temperatura normal. Como los «hidrocarburos» livianos están mezclados con los pesados, unos y otros entran juntos a los cilindros—aquéllos en forma de vapor, y éstos en gotas—hasta que el motor levanta temperatura: recién entonces empiezan a evaporarse y a quemarse bien los productos más pesados contenidos en la nafta.

Las temperaturas necesarias para evaporar distintos porcentajes de nafta común que hoy usamos y de nafta de antes de la guerra, han variado notablemente. Calentando ambas naftas a 80 grados C. de temperatura, se evapora un 20% de la primera y escasamente un 10% de la segunda. A 120 grados, el 80% de la nafta de antes de la guerra se había transfor-

Su automóvil necesita la protección del seguro
contra los muchos riesgos a que está expuesto,
con igual razón que cualesquier otro objeto valioso.

SEA PRUDENTE

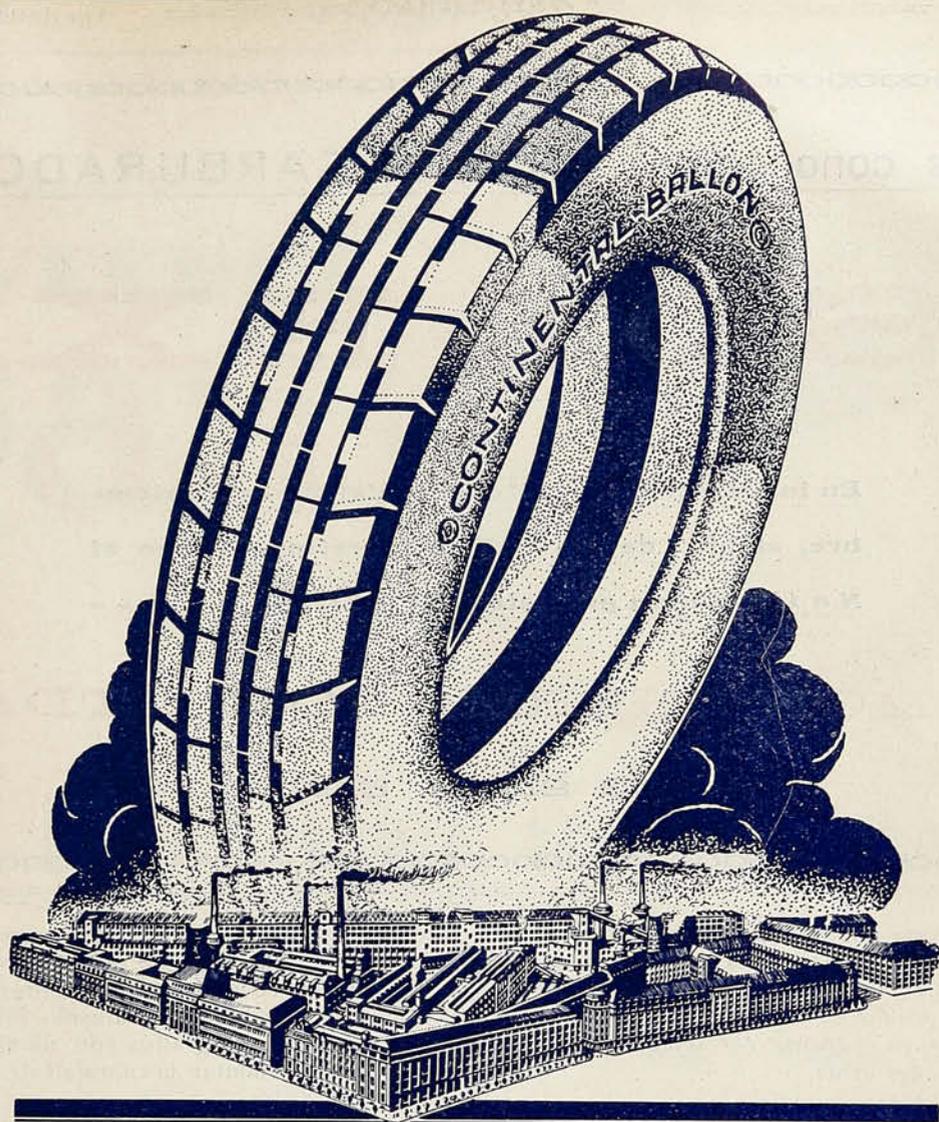
Asegure contra todo riesgo su automóvil en la

COMPAÑÍA DE SEGUROS SOL DE CHILE

AGENTES GENERALES

BUCHANAN, JONES & CIA.

HUÉRFANOS 1160 ✦ TELÉFONO 87418 ✦ CASILLA 3439



Continental



**EL NEUMATICO DE MEJOR
SEGURIDAD Y RENDIMIENTO**

PIDALO EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO

AGENTES GENERALES PARA CHILE

GUTTMANN, MAURER y Cía. -:- Santiago -:- Casilla 85 D.

Los concedores eligen el CARBURADOR

SOLEX

En la Carrera «Circuito Sur», del 24 de Noviembre, el 50% de los coches inscritos incluso el N.º 14 estaban provistos del SOLEX - - - - -

SIMON HERMANOS LTDA.

DELICIAS 2114 — SANTIAGO

mado en vapores, mientras que hoy en día se evapora solamente un 42%. *Para aprovechar el 80% de la nafta que hoy usamos, se necesitan unos 165 grados C. de calor, temperatura casi suficiente para evaporar por completo la nafta de quince años atrás*

El estudio de estas informaciones demuestra que la nafta o gasolina de hoy en día se va aproximando a las características del kerosene. El cambio en la naturaleza de las naftas se ha ido produciendo en forma gradual, año tras año, haciendo necesario aplicarles más calor para evaporarlas por completo— y aumentando también la tendencia a producir golpes o explosiones detonantes, cuando la presión o la temperatura suben demasiado.

Siendo imperfecta la evaporación de la nafta a bajas temperaturas, será necesario producir una mezcla muy rica (que contenga gran cantidad de nafta) para poner en marcha un motor, cuando está frío. El enriquecimiento de la mezcla se hace de distintas maneras, según el tipo del carburador. A veces, se disminuye la entrada de aire (con lo cual aumenta la proporción de nafta que recibe el motor), por me-

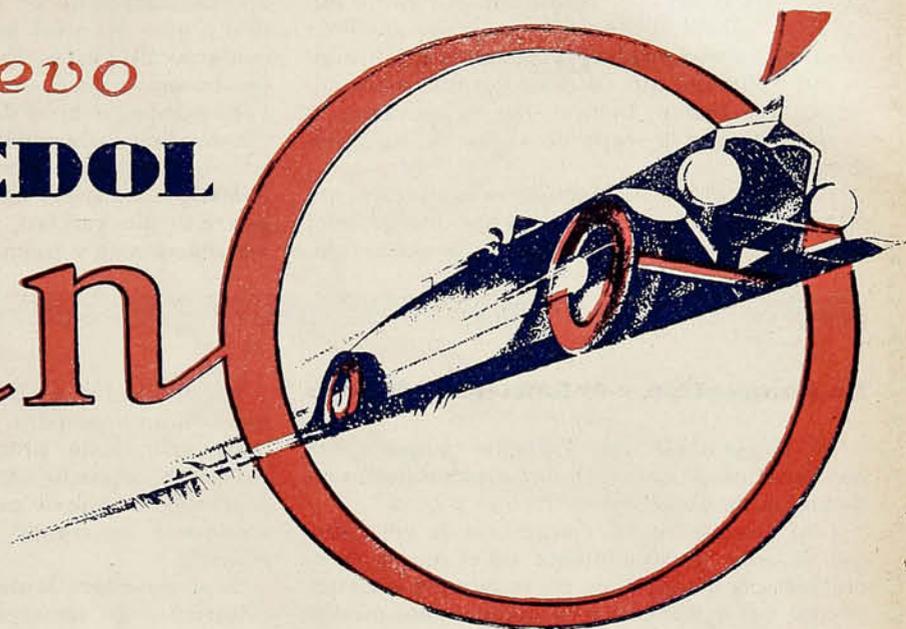
dio de una válvula a mariposa que cierra parcialmente la toma del aire del carburador. En otros modelos se obtiene el mismo resultado gracias a un pequeño mecanismo interno del carburador, que se gradúa con un alambre o varilla, para aumentar la cantidad de nafta sin reducir la de aire.

Cuando el motor ya está funcionando, hay que volver el «choke» (cebador) tan pronto como sea posible a su posición normal o de marcha; de lo contrario la mezcla es tan rica en nafta que el motor no recibe bastante aire para quemarla por completo.

Aparte de que en estas condiciones el motor no funciona bien, no tarda en sufrir otros perjuicios serios, pues la combustión incompleta de la nafta da lugar a que se forme mucho carbón encima de los pistones. La nafta mal carburada y mal quemada, que queda dentro de los cilindros, se mezcla con la capa de aceite, la adelgaza (haciendo posible que se raye el block) y cae al depósito del cárter, donde le hace perder cuerpo al aceite.

En contra de lo que podrá creerse, esta nafta mal carburada raras veces se evapora con

El nuevo
VEEDOL
 gan



“EL GRAN PREMIO AUDAX CORDOB”

corrido el 20 de Octubre último en Argentina

SE CLASIFICARON: 1.º Carlos Zantuszek, en Mercedes
 2.º Domingo Bucci, en Hudson

USANDO UNICAMENTE
 LUBRICANTES

VEEDOL

Estos mismos lubricantes fueron empleados exclusivamente en el “Circuito Sur” corrido el 24 de Noviembre ppdo. por Aladino Azzari y Atilio Casale que ocuparon el 3.º y 4.º puesto respectivamente.

DISTRIBUIDORES:

PEREZ, VALDES Y CIA. LTDA.

MONEDA 1062 - TELÉFONO 89884

las altas temperaturas producidas por las explosiones siguientes. En efecto, el tiempo durante el cual las gotitas de nafta pesada reciben el calor intenso producido por cada explosión, es tan reducido, que dichas gotitas materialmente no tienen tiempo de evaporarse, y se mezclan con la capa de aceite de los cilindros.

Para que el motor funcione económicamente es indispensable revisar todos los días el nivel del aceite. Durante el invierno (a veces tam-

bién en verano) puede ocurrir que el aceite aparentemente no se consuma en forma habitual o que el nivel suba en vez de bajar—cualquiera de estas dos cosas demuestra que existe una caída abundante de nafta al cárter. Pero aunque el nivel de aceite no indique nada extraordinario, la pérdida del cuerpo del aceite se produzca siempre en mayor o menor escala, lo cual constituye un motivo más para usar aceite de alta calidad, y para cambiarlo en forma sistemática y frecuente

La Congestión y el Estacionamiento

El Reglamento de Tránsito obliga a los automovilistas a estacionarse guardando una distancia de un metro entre uno y otro.

Con motivo de la congestión de vehículos que se nota especialmente en el centro de la ciudad, esa disposición no se cumple y es frecuente ver automóviles completamente unidos por los parachoques unos con otros, lo que dificulta la maniobra para salir.

Es frecuente en estos casos empujar con motor a un auto para aumentar la distancia y poder salir. Este procedimiento es peligroso, porque si el coche está enganchado puede destruirse la caja de cambios y si está frenado solamente se rompe la uñeta del freno de mano.

Si se guardara la distancia reglamentaria se evitarían estos inconvenientes.



AUTOMOVILISTAS

a 1,420 metros sobre el nivel del mar y a cuatro horas de Santiago, el HOTEL Y BALNEARIO

RIO BLANCO

ofrece al automovilista todas las comodidades que pueda exigir el más refinado turista

El espléndido camino para automóviles que lleva a RIO BLANCO, bordea el Aconcagua pasando por puntos de belleza única, como El Salto del Soldado, Los Azules, Río Colorado, etc.

EL HOTEL DE RIO BLANCO

es atendido por su actual propietario don ERNESTO RICCARDI, garantía de buen servicio y esmerada atención

Visite RIO BLANCO con su familia -:- Haga reservar sus habitaciones telegráficamente



Cine-Cámara

Movex

para cintas cine de 16 mm.

\$ 780.-

con grandes facilidades de pago.-

La Gran
producción
que
presenta



en este mes, es

“El Crimen de Año Nuevo”

Drama de amor y tragedia por la maravillosa

MARY ASTOR Y CHARLES MORTON

No deje de verla en
el elegante TEATRO

VICTORIA

Los tipos de automóviles de carrera para las 500 millas de Indianópolis del año entrante.

En la próxima prueba clásica de India ápolis, competirán, sin duda, algunos coches de enorme poder, cuyos motores tendrán 16 o más cilindros.

Su fuerza propulsora se transmitirá por las cuatro ruedas y la forma de su carrocería estará especialmente estudiada para que ofrezca a la acción reprimiente del aire la menor resistencia posible.

Los diseños de estos nuevos «racing cars», representarán la última palabra en la materia y han sido estudiados, a fin de corresponder a las prescripciones del nuevo reglamento para las 500 millas de Indianópolis, y entre las particularidades que ofrecerán se mencionan la altura mínima de su «chassis», que sólo

dejará una «luz» de diez centímetros entre su parte inferior y el suelo, y su arranque y aceleramiento rapidísimos. Su costo, desde luego, será considerable.

Los coches que disputen la próxima gran carrera serán de dos asientos: uno para el conductor y el otro para el mecánico. Esto contrastará con los modelos de automóviles que corrieron en la famosa pista durante los últimos años, que tenían sólo un asiento. La modificación del reglamento en este sentido ha motivado largas y encarnizadas discusiones, pues varios fabricantes de coches de carreras sostenían que era enteramente innecesario aumentar los riesgos de la prueba haciendo que dos hombres en vez de uno tripularan cada coche.

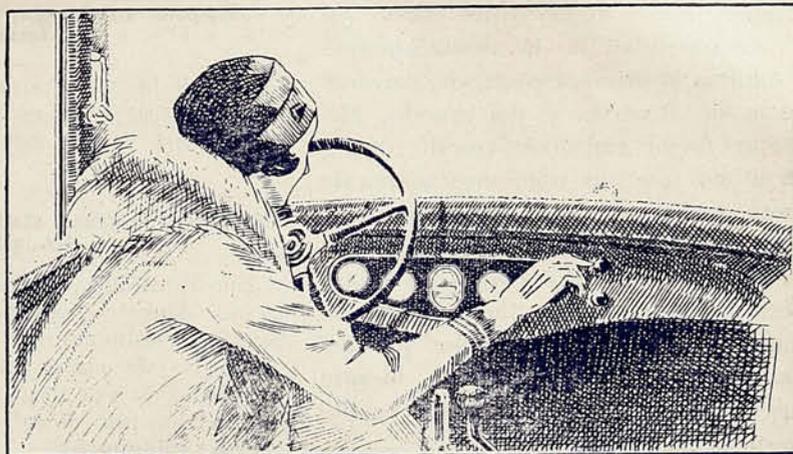
Pero a esta objeción ha replicado en forma realmente irrefutable el capitán E. V. Rickenbacker, presidente de la Indianópolis Speedway, una de las mayores autoridades en la

Casa de la Goma

DELICIAS 2019 — TELÉFONO 80686

ARTICULOS DE GOMA EN GENERAL

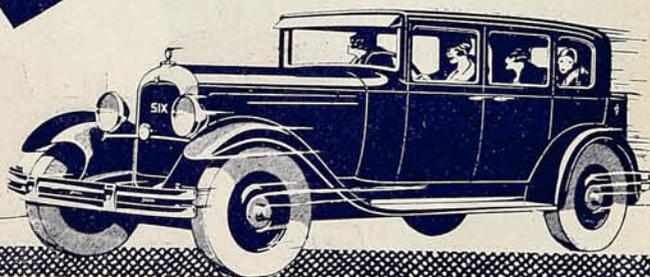
El Maravilloso Seis Cilindros



C6

“Anda mucho y gasta poco”

CITROËN



Consulte nuestra rebaja de precios y facilidades

J. PICÓ e HIJOS Ltda., Distribuidores

Bandera esquina de Moneda

materia, sin la menor duda. Antes de ser la más alta personalidad de la asociación que posee y explota la primera pista de carreras de carreras de América y del mundo, Mr. Rickenbacker fué un gran conductor de «racing cars», de modo que sus opiniones acerca de esos asuntos tienen un valor insuperable.

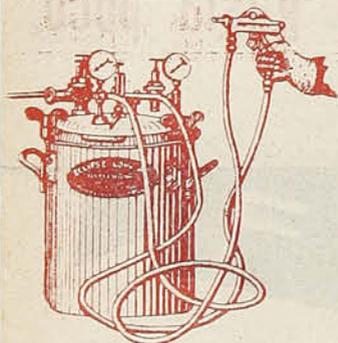
Pues bien: él ha dicho simplemente esto: que los mayores riesgos que corren los motoristas residen, precisamente, en el hecho de que se encuentran solos, en vehículos que ruedan y velocidades fantásticas, y que durante horas sus vidas dependen de la menor vacilación que un malestar cualquiera.

Están en boga las ruedas de alambre

Una de las características más salientes de los coches de 1930 es el empleo de las ruedas de alambre, que se está haciendo casi universal

Nuevas cifras del «record» de las 10 millas

En Monthléry, recientemente el corredor León Duray, conduciendo su Packard Special, estableció nuevas cifras para cuatro «records» de clase internacional. Hizo un promedio de 135 134 millas por hora (227 471 kilómetros por hora) para las diez millas (16 092 kilómetros)

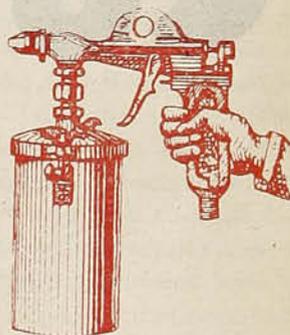


Equipos «Eclipse»

para pintar al aire comprimido a baja presión.

Son los más económicos

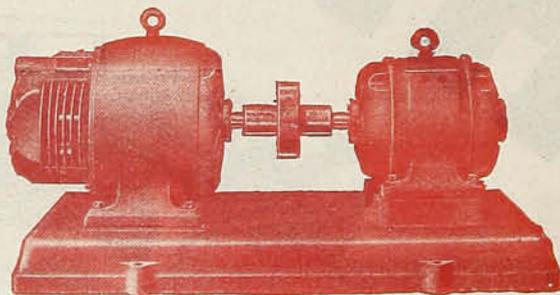
Plantas completas y en partes componentes



Se exhiben en el Local N.º 2 de la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Turismo

Compresores de aire de todos tamaños

Máquinas de lavar automóviles



Equipos para cargar Baterías

Motores eléctricos, a gasolina, etc.

UNICOS IMPORTADORES

Baburizza, Lukinovic y Cía.

VALPARAÍSO
Casilla 11 - V.

SANTIAGO
Huérfanos 785 - Casilla 2757

ANTOFAGASTA
Casilla 869

MIS AGRADECIMIENTOS A LA MARCA FISK PUES
 DEBIDO A LA SEGURIDAD QUE YO TENIA EN LA
 RESISTENCIA DE SUS NEUMATICOS TUVE CON-
 FIANZA PARA DESARROLLAR CON EL STUDEBAKER
 LA VELOCIDAD CON LA CUAL LOGRE BATIR EL
 RECORD DE CHILE

Antonio Caliri

ANTONIO CALIRI

DE
FISK

FISK RUGGED—

EXIJALOS EN LAS
CASAS DEL
RAMO

IMPORTADORES

Barahona, Herman Hnos y Cía.

DELICIAS 866 - TELEFONO 82405

Datos sobre la producción y exportación de automóviles en los Estados Unidos.

Durante los primeros ocho meses de este año se construyeron en los Estados Unidos 4.443,350 vehículos automóviles, o sean, 3 millones 831,045 coches y 612,305 camiones, contra 3.236,364 vehículos, o sean 2 857,630 coches y 378,734 camiones en el mismo período de 1928, resultando un aumento en la producción de 1.206,986 vehículos durante los meses de Enero a Agosto de 1929.

Las ventas hechas para el extranjero durante los primeros siete meses de 1929 ascendieron a 715,134 vehículos automóviles (488,178 coches y 226.956 camiones) o sea el 18,2% de la producción total. En el mismo período del año pasado se exportaron 482,732 vehículos automóviles (380,453 coches y 102,279 camiones) o sea el 17,6% de la producción total.

La exposición de automóviles de Nueva York.

La Exposición de Automóviles de Nueva York.

La 30.^a Exposición Anual de Automóviles se celebrará en el Grand Central Palace de Nueva York del 4 al 11 de Enero de 1930. Se exhibirá 240 modelos de 46 distintos fabricantes de coches automóviles, entre los cuales 42 hacen automóviles, 2 hacen coches de alquiler y 2 fabrican los automóviles Mercedes-Benz y Voisin de procedencia extranjera. En dicha Exposición se exhibirán por primera vez los nuevos automóviles Cord, Marquette, Roosevelt y Viking.

Además de los automóviles, habrá más de 200 exhibiciones de los fabricantes de accesorios para automóviles y de equipos para talleres.

LOS GRANDES ARTISTAS

Han elegido siempre la Compañía 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

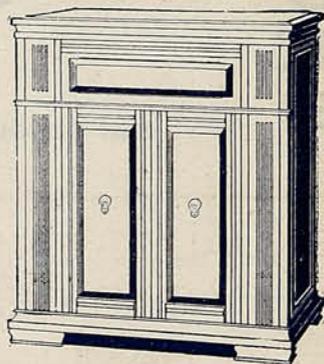
Reproduce las voces de los artistas con el mismo realismo que si Ud. las estuviera oyendo en el Teatro.

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

CURPHEY Y JOFRE Ltda.

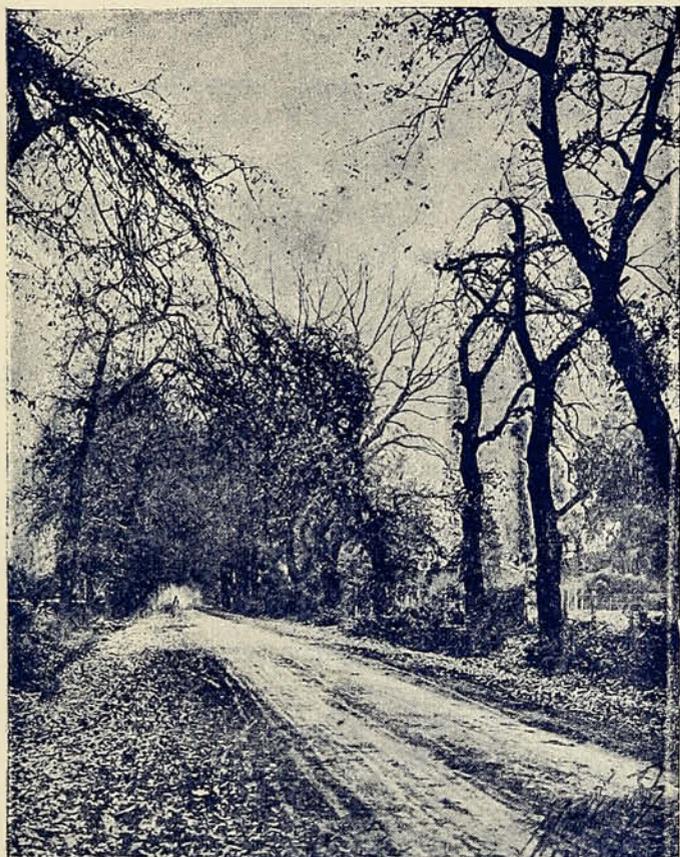
SANTIAGO

Ahumada 200, Esq. Agustina



La Victrola Ortofónica proporciona la música más adecuada para el hogar. El grabado representa la Victrola Ortofónica Automática. Cambia sola los discos.





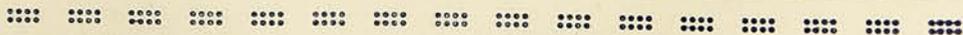
(FOTO DR. KRÜGER)

HERMOSOS
RINCONES
DESCONOCIDOS
PARA LOS
AUTOMOVILISTAS

Chile es uno de los países más
hermosos del mundo.

Conózcalo haciendo uso del
"LIBRO AZUL"

Lea Ud. las páginas siguientes.



EL LIBRO AZUL es la obra caminera más completa que se ha editado en el país.

Contiene 90 mapas que destacan la red caminera chilena desde la provincia de Atacama hasta la de Llanquihue.

Para la confección de los mapas se consultaron todas las fuentes de información existentes en Chile y así se pudo llegar a formar un conjunto homogéneo y exacto.

Incluye la obra interesantes datos para los turistas desde Arica hasta Puerto Montt, kilometrajes totales y parciales, sitios dignos de visitarse en cada región, facilidades de transporte, informaciones sobre los balnearios y establecimientos termales.

EL LIBRO AZUL está en venta en las principales librerías de la República.

PRECIO DE LA OBRA COMPLETA EN DOS TOMOS \$ 20

Sírvase enviarnos giro postal o letra por \$ 20.
y le remitiremos la obra libre de franqueo.

EMPRESA AUTO Y TURISMO LTDA.

DELICIAS 1171

⋮

CASILLA 3319

⋮

SANTIAGO



SANTIAGO N° 27
ESCALA 1:250,000

CHILLAN N° 52
ESCALA 1:250,000

VALPARAISO N° 21
ESCALA 1:250,000

LOS ANJELES N° 60
ESCALA 1:250,000

VICTORIA N° 68
ESCALA 1:250,000

PUERTO MONTT N° 86
ESCALA 1:250,000

GUIA DEL AUTOMOBILISTA
EL LIBRO AZUL
EDITADO POR LA COMISIÓN AUTOMOBILISTA

UNA AUTORIZADA OPINION SOBRE "EL LIBRO AZUL"

El señor Alberto Edwards V., conocido estadista y uno de los hombres más preparados en cuestiones jeográficas nos escribió lo siguiente sobre nuestra obra:

«He recibido el ejemplar de su obra GUIA DEL AUTOMOVILISTA que Ud. ha tenido la bondad de enviarme y la he examinado con todo el interés que ella se merece.

Muy deveras lo felicito; porque este libro está lejos de parecerse al común de los guías y obras análogas que aquí se editan, de cuando en cuando, con fines comerciales. Representa un verdadero esfuerzo científico y denuncia en su autor, perseverancia, cuidado de la exactitud y de los detalles, en suma trabajo inteligente y concienzudo.

Los planos camineros que acompañan la obra, constituyen su principal utilidad. La mayor parte del público difícilmente podrá apreciar las dificultades que Ud. seguramente habrá tenido que vencer para prepararlos, dada la escasez e insuficiencia de los documentos cartográficos de que disponemos en Chile. El examen que he hecho de esos planos me deja la impresión de que son tan buenos como es posible esperar.

Construídos en una escala muy apropiada (1:250.000) la misma que se usa ordinariamente para mapas análogos en Europa, ellos abrazan en un pequeño volumen todo el territorio de la República accesible al automóvil, desde Vallenar a Puerto Montt.

Parece increíble como ha podido Ud. presentar en un par de volúmenes, un material cartográfico tan considerable.

Estos mapas son muy claros en sus indicaciones, lo que no deja de ser una ventaja porque aún entre los turistas no abundan las personas que sepan leer mapas. La uniformidad y el buen orden en que han sido dispuestos y hasta la forma en que están doblados facilitan mucho su consulta. En este sentido los prefiero a los mismos mapas europeos de turismo que no siempre es sencillo manejar junto a un vehículo.

Estoy seguro de que este libro tendrá un éxito superior a lo que Ud. se imagina; porque ningún automovilista querrá prescindir de él; esto puede asegurarse sin temor de incurrir en exageraciones y pecar de optimismo.

Y este éxito lo tendrá Ud. muy bien merecido; porque apartándose de nuestra mala costumbre nacional de fabricar obras geográficas al buen «tun-tun» y sin respeto ni por el público ni por la exactitud científica ha Ud. trabajado la suya como es debido, con ciencia y con conciencia.

Agradeciéndole muy sinceramente su valioso obsequio y reiterándole mis sinceras y calurosas felicitaciones, lo saluda su S. S.

ALBERTO EDWARDS V.

Única Casa en plaza especialista en el ramo de Baterías y que da larga garantía en acumuladores nuevos

REPARACIÓN Y CARGA DE BATERIAS GARANTIZADAS

Se atiende toda clase de revisiones y composturas de baterías instaladas fuera de la ciudad

Importación de ácido sulfúrico químicamente puro — venta de toda clase de Neumáticos

Casa Especialista en Acumuladores

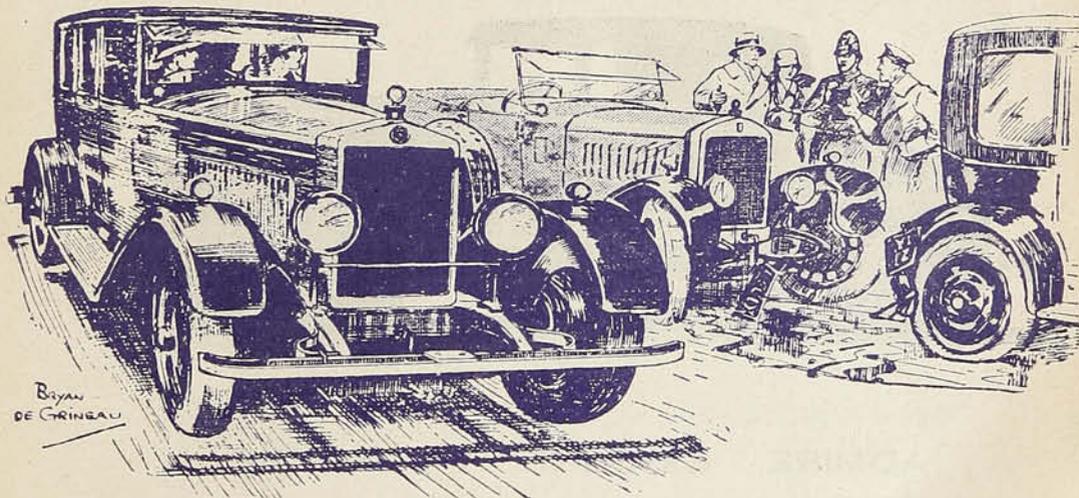
RODOLFO MUERMANN

VARTA ACUMULADORES

para
arranque, luz
e ignición.



MORANDE, 687 - 680
Tel fono 5253 - Casilla 4045



PROTEJA UD. SU AUTOMÓVIL

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

«LA CHILENA CONSOLIDADA»

CAPITAL PAGADO: 20 MILLONES DE PESOS

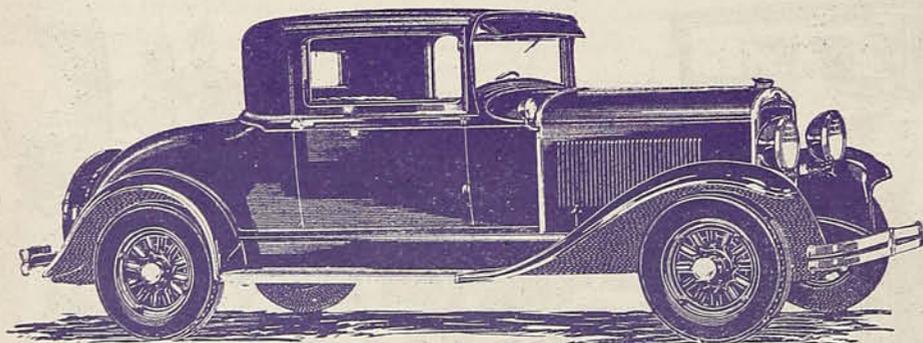
Oficina: AGUSTINAS 1165

Casilla 996 ☐ SANTIAGO ☐ Teléfono Auto. 3915

CHRYSLER

EL AUTOMÓVIL
QUE SE HA IMPUESTO
POR SUS SOBRESALIENTES
CONDICIONES DE:

RAPIDEZ,
RESISTENCIA,
BELLEZA Y
COMODIDAD



ADMIRE, EXAMINE Y PRUEBE
LOS NUEVOS MODELOS

Cía. Chilena de AUTOMOVILES Y ACCESORIOS

DELICIAS 1326 -:- SANTIAGO



EL APARATO EXTINGUIDOR DE INCENDIOS INSUPERABLE

De pequeño tamaño y fácil manejo este
aparato está siempre listo para apagar
cualquier incendio que pueda producirse
en su automóvil o garage - - - - -

REPRESENTANTES GENERALES

FÖLSCH Y CIA.

SANTIAGO — HUÉRFANOS 1372

VALPARAÍSO — TEMUCO

Garage Aliro González y Tejeda Hnos. Ltda.

Delicias 1655 -:- Teléfono 81753 -:- Casilla 2215

EL MÁS MODERNO DE CHILE

Expléndidos boxes. Talleres de Pintura al Duco. Electricidad. Tapicería. Lavadero de autos con maquinaria de alta presión. Engrase eléctrico. Compra y venta de automóviles de todas marcas. Accesorios y repuestos. Pinturas MURPHY VARNISH Co. Importadores de las afamadas máquinas para engrasar, lavar, etc. etc., de la United Air Compressor Company.

HACE DIEZ AÑOS

Camino Plano Valparaíso-Viña del Mar

Ha quedado firmado el contrato para la construcción del Camino Plano, según las especificaciones técnicas del ingeniero señor Núñez Morgado, La propuesta la obtuvo la Sociedad de Buques y Maderas.

Chile bate el record de altura sudamericano

El piloto británico Mayor Huston batió el

AERONAUTICS

es la publicación comercial aeronáutica de más vasta circulación de los Estados Unidos. Así lo han comprendido los americanos que desean conocer las actividades de la industria.

Los Sudamericanos que quieran estar al corriente de los negocios, técnica y finanzas de la aeronáutica americana encontrarán en AERONAUTICS artículos y avisos de gran interés.

La suscripción por un año vale \$ 29, moneda chilena y por dos años \$ 49.80, remesa que puede hacerse directamente a AERONAUTICS 608 South Dearborn St. Chicago Illinois o en la Administración de Auto y Turismo, Av. Delicias 1171 - Casilla 3319 Santiago.

record sudamericano de altura volando a 7,076 metros en un Experimental Scout de 120 HP.

Ley de Tránsito Nacional

En el Senado se inicia la discusión de un proyecto que reglamenta la circulación de automóviles en todo el país.

Camino Los Andes Puerto-Montt

La Sociedad Nacional de Fomento del Turismo ha pedido al Congreso la dictación de una ley para construir un camino que una Los Andes con Puerto Montt y otro en forma definitiva entre Santiago y Valparaíso.

La pasada del Mapocho en Talagante

El empresario que transportaba sobre carretas los automóviles va a ver terminado pronto su lucrativo negocio porque se va a instalar un puente provisorio en ese paso.

Alcohol como combustible

Se dicta una ley por la cual se libera de impuesto a los industriales que produzcan alcohol para emplearse en motores de explosión.

Campeonato del Kilómetro en San Pedro

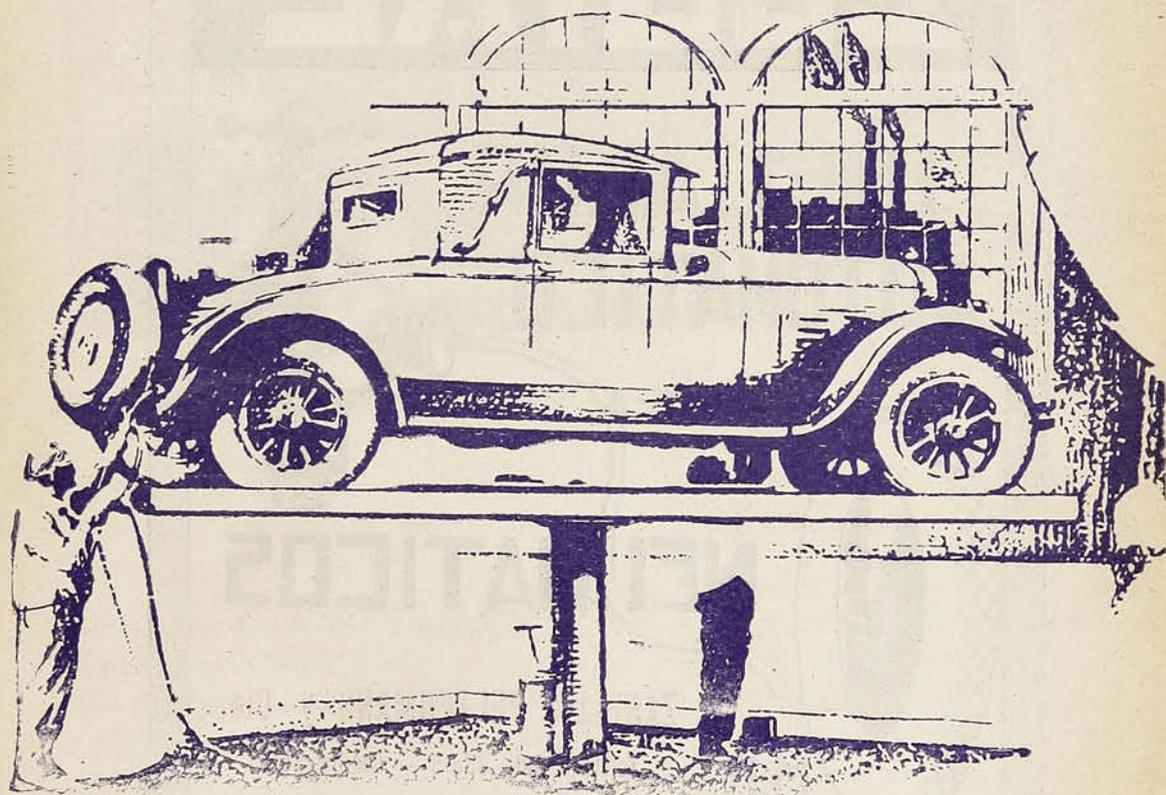
El señor Jorge Cornish Besa se adjudica el campeonato del kilómetro lanzado alcanzando a 111 km. por hora.

SOLO LA RAMPA HIDRAULICA "S. I. A. M."

LE BRINDA
SEGURIDAD ABSOLUTA

Su Válvula de retención ES INFALIBLE y hace que

la operacion de la Rampa NO CUESTE NADA



Somos proveedores de todos los accesorios más modernos y
eficaces para ESTACIONES DE SERVICIO

S. I. A. M.

SOCIEDAD INDUSTRIAL AMERICANA MAQUINARIAS

T. DI TELLA

Agustinas 970

SANTIAGO

Teléfono 84252

CINZANO

VERMOUTH

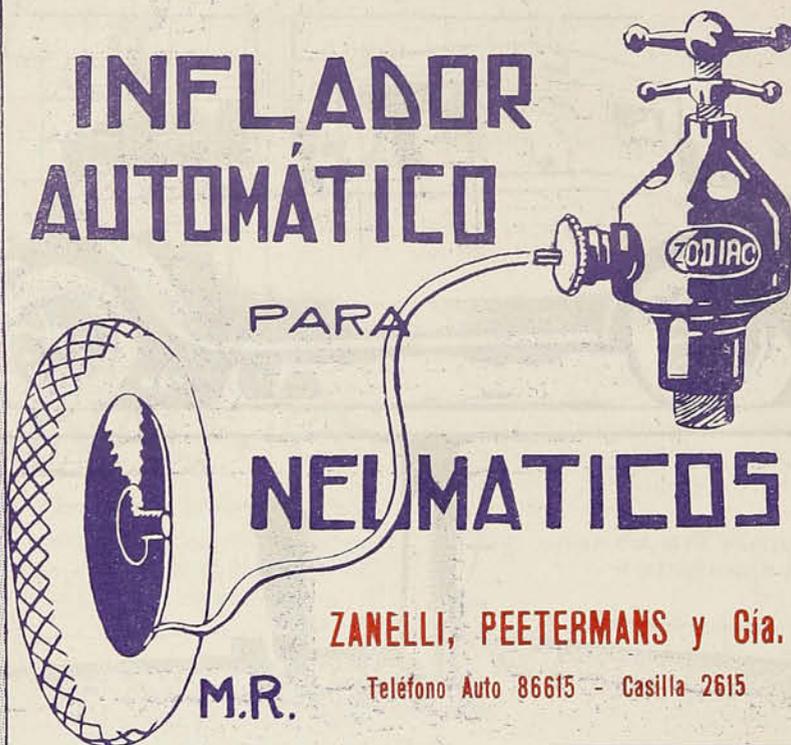


ZODIAC

INFLADOR AUTOMÁTICO

PARA

NEUMATICOS



ZANELLI, PEETERMANS y Cía.

— Teléfono Auto 86615 - Casilla 2615

M.R.

ASEGURE SU AUTOMÓVIL

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

con la Compañía Inglesa de Seguros "UNION ASSURANCE SOCIETY Ltd."

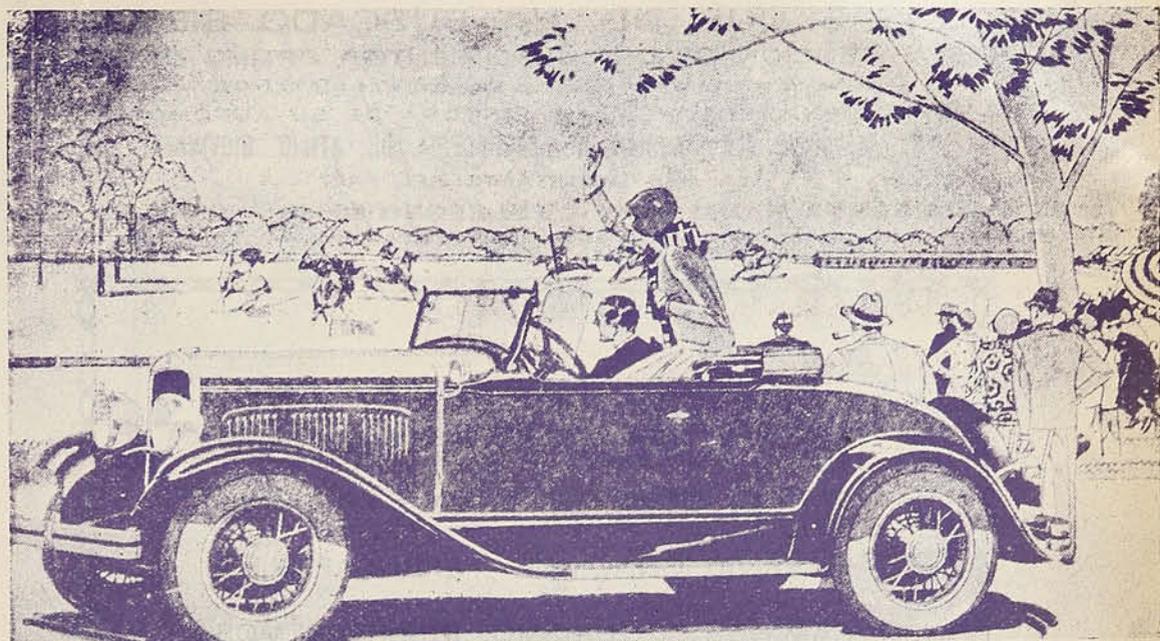
Gerente General: J. J. MURPHY — A. Prat 136 — Valparaíso

AGENTE EN SANTIAGO

EDUARDO LLEWELLYN -- JONES

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

81,065 DE SOTO SIX EN EL PRIMER AÑO



EL MAS TRASCENDENTAL SUCESO DE LA HISTORIA

De Soto cierra sus primeros doce meses con una venta de 81,065 coches.

Con este hecho se ha demostrado claramente que los De Soto son automóviles de tipo completamente diferente a todo lo concebido anteriormente.

Ha formado su propio mercado lo-

grado colocarse en una situación preponderante.

El público estima que un automóvil es para utilizarlo en la vida diaria y exige de él un servicio eficiente. Esto constituye su finalidad, pero cuando el servicio excede a las expectativas denota una superioridad indiscutible.

Barahona, Herman Hnos. y Cía.

DELICIAS 866

AGENTES Y SERVICIO EN TODO CHILE

3 COSAS QUE UD. HA BUSCADO SIEMPRE
BUENA ATENCIÓN, MEJOR CUMPLIMIENTO Y OPTIMO TRABAJO

y que hallará solamente en la Fábrica de Carrocerías de ATILIO GIOVINAZZI
 REFACCIÓN, REPARACIÓN Y PINTURA DE SU AUTOMÓVIL

No lo olvide: LA FABRICA DE CARROGERIA DE ATILIO GIOVINAZZI

LA MÁS IMPORTANTE DEL PAÍS

AVENIDA SANTA MARIA 0180 - TELÉFONO 89386 - CASILLA 3821

NUESTRA EDICIÓN DE ENERO PRÓXIMO
 ESTARÁ DEDICADA A LA EXPOSICIÓN
 INTERNACIONAL DE FERROCARRILES,
 CAMINOS Y TURISMO. INSERTAREMOS
 UNA DETALLADA INFORMACIÓN DE
 CADA UNO DE LOS STANDS DE LOS
 EXPOSITORES QUE TIENEN RELACIÓN
 CON EL AUTOMOVILISMO

AUTOMÓVILES NASH

- **AUTOMÓVILES USADOS** -

ACCESORIOS Y REPUESTOS

OFRECE A UD.

RENÉ DE TERAN M.

DELICIAS 1327

--

Casilla 1042

--

Teléfono 4022

SANTIAGO

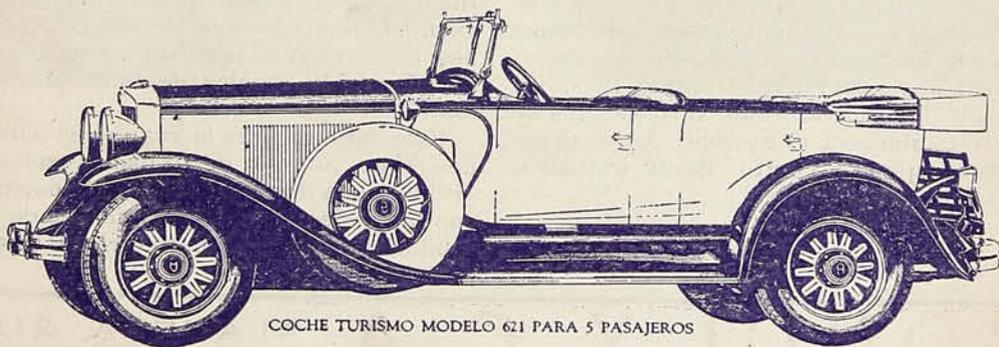
La Unica Emoción Nueva del Automovilismo



LOS propietarios de coches Graham-Paige afirman con frecuencia que, en recientes años, la única emoción nueva gozada por ellos ha sido el funcionamiento distinguido de las cuatro velocidades de avance (dos altas y cambio de tipo regular). Solamente por experiencia personal puede apreciarse la suave uniformidad de la cuarta, usada casi de continuo, y la aceleración rápida de la tercera, de engrane interno silencioso. Le invitamos a conducir uno de los nuevos modelos de seis u ocho cilindros.

La Graham-Paige ofrece una variedad de estilos de carrocería, entre ellos coches Roadster, Cabriolé, Cupé y Faetón Sport, en una amplia escala de precios. Cinco modelos de chasis de 6 y 8 cilindros, todos con cambio de marcha de cuatro velocidades de avance, excepto el modelo 612.

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



COCHE TURISMO MODELO 621 PARA 5 PASAJEROS

AGENTES PARA CHILE

HUIDOBRO Y OCAMPO

DELICIAS 1740 ::: TELÉFONO 86801

Estación de Servicio: DOMEYKO 1780

GRAHAM-PAIGE

Neumáticos, Cámaras, Accesorios en General, Bencina y Aceite

Agentes exclusivos para Chile de

AUTOMÓVILES Y CAMIONES RENAULT

COMPRA-VENTA DE AUTOMÓVILES

ROBERTO BALMACEDA y Cía

DELICIAS 1720 - TELÉFONO 89447 AUTO. - SANTIAGO

La línea aérea nacional

Durante el mes de Noviembre último la Línea Aérea Nacional ha estado activísima, recorriendo 58,468 en 167 vuelos, transportando 177 pasajeros y 130 kilos de especies postales.

La modificación de los itinerarios ha producido un notable aumento en el transporte de correspondencia.

Los aviones Fairchild traídos para pasajeros han efectuado viajes con sus asientos completos.

La escuadrilla de aviones anfibios se encuentra ya en su base de Chamiza en Puerto Montt y en breve inaugurará su servicio de correspondencia al sur de Puerto Montt.

A fines del presente mes o principios de Enero se establecerá el servicio de pasajeros entre esta capital y Puerto Montt utilizando aviones Junkers trimotores.

En Buenos Aires hay un faro de 350 millones de bujías

Ya los modernos aviones cruzan diariamente la frontera argentina. En breve, una línea aérea para pasajeros y correo unirá a Buenos Aires con Nueva York, extendiendo la red de comunicaciones que ya existe entre la Argentina, Chile, Uruguay y Brasil.

El rápido desarrollo de la aviación comercial está creando nuevos problemas, siendo uno de los importantes, el proveer facilidades para los vuelos nocturnos. El City Bank, de Buenos Aires, deseando contribuir a su solución, ha adquirido un poderoso faro para aviones, que pronto se instalará sobre su hermoso edificio de la esquina de Bmé. Mitre y San Martín.

Este faro señalará la ruta aérea hacia Buenos Aires. Su rayo de luz blanca azulada, será visible a una distancia de 160 kilómetros. El enorme reflector, de 350 millones de bujías, producirá este haz luminoso, el más intenso de Sud América.

BONDI Y CIA.

ALAMEDA 2197

TELÉFONO 87228

POR BALANCE GRAN LIQUIDACIÓN

EMBOLOS DE FIERRO

Republic, Hudson, Chandler, Buick, Studebaker \$ 20.— y para Ford con pasadores \$ 15.—

EMBOLOS DE ALUMINIO

Hudson, Buick, Studebaker, Dodge.					
Whippet, Pontiac y Chrysler a.....	\$	25.—	Inmenso sustido en pasadores para embolos a.....	\$	4.—
Essex 6 y Oakland.....		15.—	Válvulas Tompson.....		7.—
Anillos corrientes.....		1.—	Empaquetaduras de cilindro.....		7.—
Anillos corte aceite.....		2.—	Mazas antiguas y modernas.....		100.—

APROVECHAD!

APROVECHAD!

TERMAS DE CAUQUENES

RANCAGUA



El "BALNEARIO DE CAUQUENES" es uno de los rincones más hermosos de la Zona Central. Se encuentra unido a Santiago por ferrocarril y por un buen camino para autos de 120 kilómetros.

Aguas Termales - Piscina - Laguna - Parques - Canchas de Tennis

LUCIANO CAMARDON

CONCESIONARIO

TELÉFONO 127

TELÉG. DEL ESTADO

RANCAGUA

CAMINOS Y TURISMO

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ORGANO DE LA

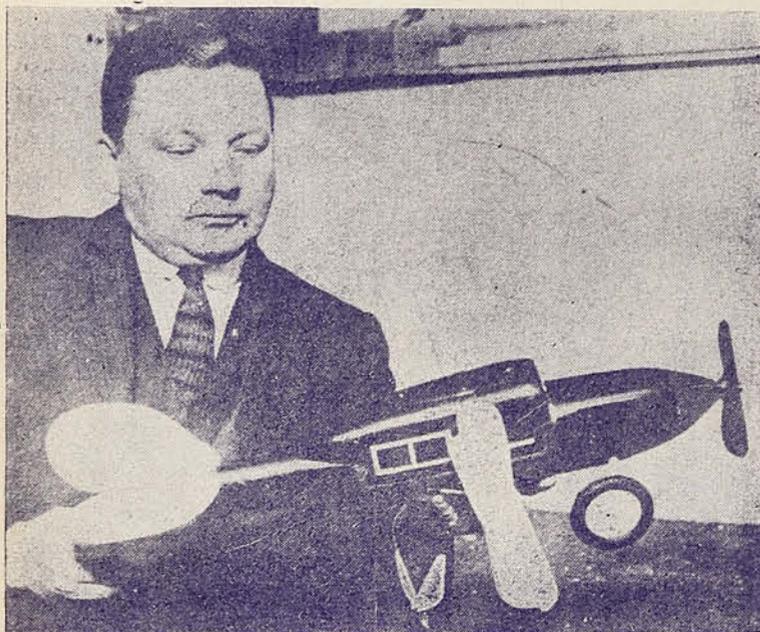
**ASOCIACION DE AUTOMOVILISTAS
DE VALPARAISO**

DIRECCIÓN Y REDACCIÓN:

Blanco 653, 3er. piso — Fono 4596
Casilla 2090 — Valparaíso

SUSCRIPCIONES:

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



W. Scott con el modelo de un nuevo aeroplano que ha inventado, y que fué expuesto en el Central Hall, de Londres; posee alas movibles, con las cuales podrá ascender y descender en terrenos de área muy reducida.

TENGA UD. PRESENTE QUE.....

SIEMPRE deténgase cuando se bajen pasajeros del tranvía.

SIEMPRE maneje lo más cerca posible de la cuneta derecha.

SIEMPRE que atraviese la calzada una señora, deténgase. Antes que lo toreen

SIEMPRE respete las órdenes del Carabnero. No discuta con él.

SIEMPRE doble a la izquierda, lo más largo posible.

SIEMPRE deténgase completamente al llegar a una calle de Tránsito Continuo.

SIEMPRE deberá entregar sus documentos al ser exigidos por funcionarios autorizados.

SIEMPRE disminuya la velocidad al llegar a las bocacalles.

SIEMPRE pase a los otros vehículos por la izquierda.

NUNCA doble, sin hacer sus señales reglamentarias.

NUNCA trafique a más de cuarenta kilómetros en la ciudad.

NUNCA tome la cuneta si ésta está con agua.

NUNCA pase una bocacalle sin tocar la bocina.

NUNCA trafique por la izquierda.

NUNCA salga del garage sin revisar sus frenos y bocina.

NUNCA ande en marcha atrás en la calzada.

NUNCA se debe dar vuelta en el centro de la cuadra.

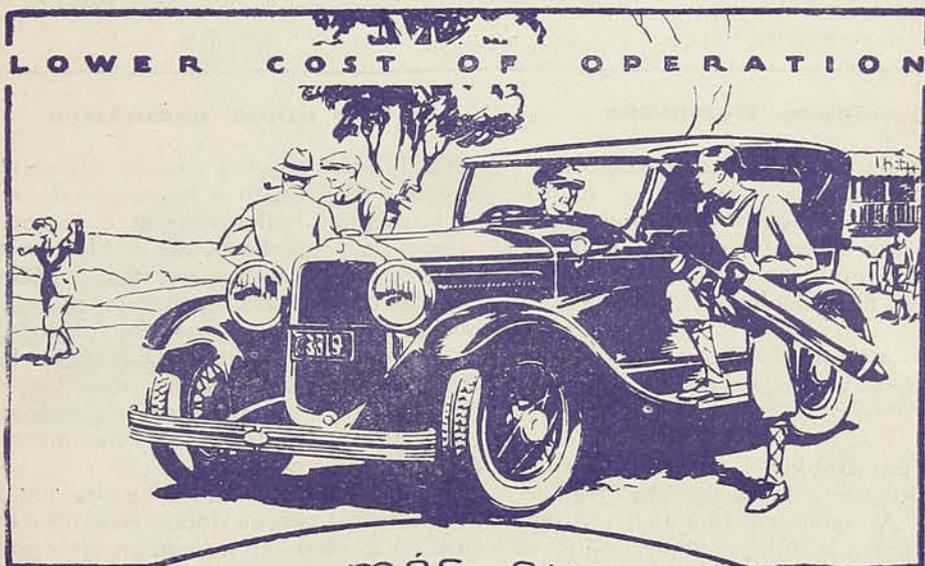
NUNCA doble a la izquierda en diagonal.

NUNCA páse a otro vehículo en una bocacalle.

Los caminos son necesarios no sólo para el progreso sino aun para la simple existencia del país.

AGENTE SE NECESITA: Necesitamos una persona para representar y distribuir en su ciudad y pueblos alrededor nuestras ampliaciones fotográficas iluminadas al oleo. Nuestro método le dará una buena entrada. Somos la Compañía más grande en este negocio. Escriba hoy misma a: States Art Co. 32 Unión Square, Dept. 803, New York City, N. Y. E. U. A.

NEW STYLE WILLYS-KNIGHT



El motor más suave en la
carrocería más armoniosa

HARSEIM Soc. Ltda.

AGENTES GENERALES PARA CHILE

DELICIAS 1174

Teléfono 81767

--

Casilla 1640

SANTIAGO

SUSCRIBASE A LA REVISTA

"CHILE"

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

Suscripción anual: Dos Dólares.

Solicite tarifa de avisos a

The Chile Publishing Co.

17 Battery — New York City,

E.E. UU.

Publicaciones Recibidas

La mano neumática

Diccionario de términos aeronáuticos. — Esta obra contiene dos vocabularios. El primero en orden alfabético en alemán acompañado de las palabras equivalentes en inglés y francés. Y el segundo en francés con sus equivalentes en inglés y alemán.

El autor S. Vanier de la A. S. M. E. es un lingüista de nota y han colaborado en su trabajo gran número de especialistas, logrando formarse una obra completa y exacta.

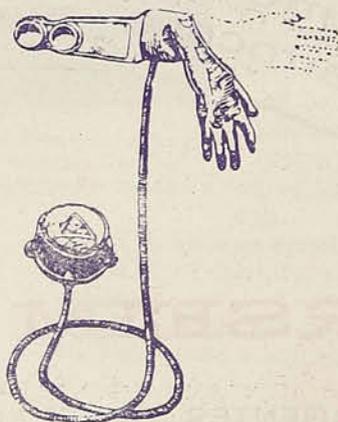
Aircraft Year Book. — La edición de 1929 de esta publicación consta de 484 páginas, editada por la Aeronautical Chamber of Commerce of America. Contiene datos sobre la aviación mundial, diseños de todos los aviones, clasificación de los records etc. Es una obra de consulta muy interesante.

Modern Aviation Engines. — Obra en dos tomos de cerca de 1000 páginas cada uno. Su autor es el mayor Víctor Pagé. Es un tratado técnico completo sobre aeronáutica. Comienza la obra con una explicación técnica sobre cada uno de los elementos del motor y un estudio amplísimo sobre las características de construcción de los aviones. El precio de la obra es de 9 dólares.

Chilton Catalog & Directory. — La edición trimestral correspondiente al mes de Octubre, contiene, como en las anteriores, datos completos sobre accesorios para automóviles, detallándolos en una lista alfabética.

Es de gran utilidad y hasta obligatorio en ciertos sitios, sacar el brazo cuando se va a hacer alguna maniobra con el coche. Pero ocurre que, precisamente en las vueltas, en sitios de mucho tráfico, es cuando hacen más falta las manos para maniobrar el volante, la bocina y hasta el freno de mano. Aparte de que en invierno llevamos cerradas las ventanillas. Como hasta ahora sólo disponemos de dos brazos, en tal apuro será conveniente confiar la misión de señal a una mano artificial, aquí tenemos una

Consiste en una mano de goma que se fija al parabrisas con un doble sujetador de ventosa. A la mano va a parar un tubo procedente de un botón neumático que se coloca al alcance del conductor o en el mismo volante y apretándolo ligeramente se infla la mano y ésta toma la posición que se ve marcada de puntos.



La mano neumática.

"SINCERIDAD"

Revista de la Juventud de Chile

Casilla 2972

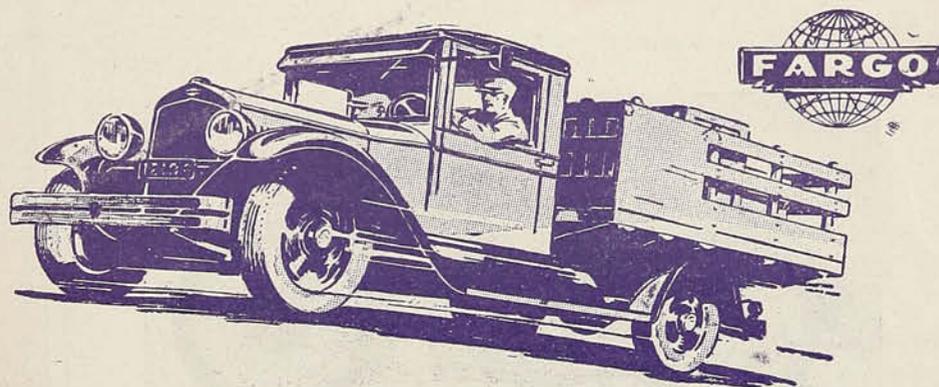
Santiago

Si Ud. desea comprender el alma de la Juventud, lea esta Revista que es obra del entusiasmo y de los buenos sentimientos.

LÉALA Y HAGA QUE SUS AMIGOS TAMBIÉN LA LEAN

Camión Fargo

De 1½ toneladas



MOTOR DE SEIS CILINDROS — CUATRO VELOCIDADES
 FRENO HIDRÁULICO EN LAS CUATRO RUEDAS

Todas estas características que en todos los camiones son iguales, en el FARGO han sido materia de mucho estudio para que puedan llevar el nombre de Chrysler :::::::::::::::

Producto de la CHRYSLER MOTORS

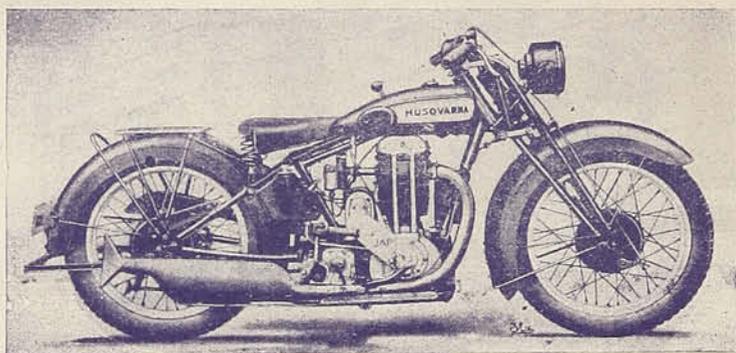
Pida demostraciones a

Cía. Chilena de Automóviles y Accesorios

DELICIAS 1326

MOTOCICLETAS EN VARIOS MODELOS
DE LA CONOCIDA MARCA

HUSQVARNNA



BICICLETAS PARA PASEOS Y CARRERAS
DE FABRICACION SUECA MARCA

HUSQVARNNA

DATOS Y CATALOGOS EN LA

Compañía Chilena

“AGA”

Bandera 628 -:- Casilla 2738 -:- Teléfono 88860



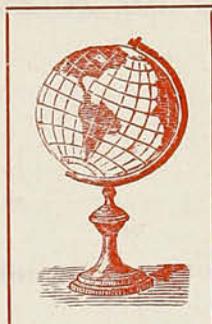
LIBRERÍA E IMPRENTA

"ARTES Y LETRAS"

TELÉFONO 86554 — CASILLA 824
PASAJE MATTE 50-51
TALLERES PROPIOS: VILLAVICENCIO 315
SANTIAGO - CHILE

IMPORTACIÓN
DIRECTA DE PAPELES
FINOS INGLESES

ARTÍCULOS DE
ESCRITORIO,
INGENIEROS,
DIBUJANTES
Y PINTORES



:: M. C. R. ::

IMPRESIONES DE
LUJO Y TIMBRADOS
EN RELIEVE

TEXTOS,
CUADERNOS
Y ÚTILES PARA
COLEJIALES

CASA ESPECIALISTA EN LA CONFECCIÓN DE LIBROS EN
BLANCO PARA BANCOS Y EL COMERCIO



PARA LOS AUTOMOVILISTAS

"EL LIBRO AZUL"

OBRA QUE CONTIENE
90 MAPAS CAMINEROS
QUE ABARCAN TODO
EL PAÍS

AUTO Y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO Y AERO

N.º 171. — NOVIEMBRE 1929.

SUMARIO

Vida Automóvil:

<i>La Agencia Marmom</i>	594
<i>Un nuevo adelanto local para los automovilistas</i>	549
<i>Los nuevos modelos Hupmobile</i>	594
<i>Llegan a Chile los primeros Cord</i>	594
<i>Los Kemsley, Millbourne & Co</i>	594
<i>Garage Modelo</i>	594
<i>El Congreso del Tránsito</i>	594
<i>La Cuarta Comida mensual del A. C. C.</i>	594
<i>El manejo de un coche de carrera</i>	595
<i>El Circuito Sur del 24 de Noviembre por la Copa Brusadelli y Manni</i>	597
<i>Reglamento de la Carrera</i>	598
<i>Mapa del Circuito Sur</i>	598
<i>Un piloto italiano en Chile</i>	599
<i>El Tourist Trophy de Irlanda</i>	600
<i>Estadística mensual de automóviles</i>	602
<i>Señor Socio del A. C. C.</i>	607
<i>El Directorio del Automóvil Club de Chile 1928-1929</i>	608
<i>Actas de sesiones del A. C. C.</i>	609
<i>Henry Ford hace interesantes declaraciones sobre el automovilismo en Sud América</i> ..	617

<i>De como se forma un chofer</i>	618
<i>El Roosevelt 8 en línea</i>	621

Caminos:

<i>Estado de los caminos de la provincia de Santiago</i>	623
<i>Cerca de 20 millones de pesos se destinan para caminos</i>	624

Turismo:

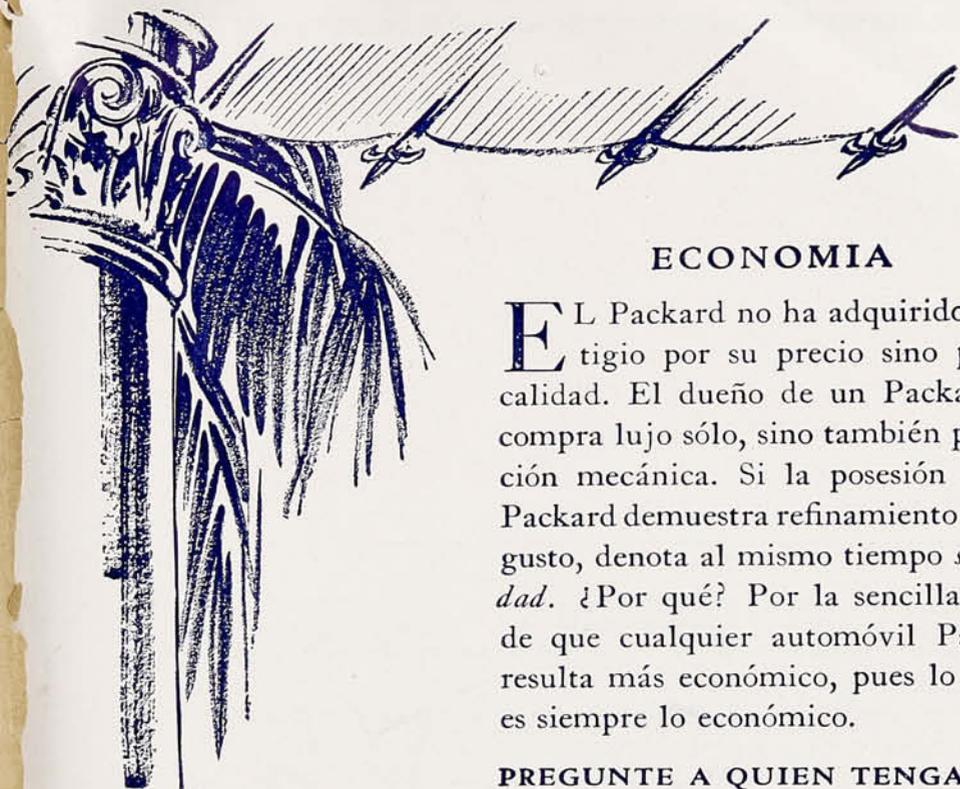
<i>El camino a Melipilla</i>	625
------------------------------------	-----

Aviación:

<i>La línea aérea Nyrba</i>	626
<i>Record mundial de velocidad en el aire</i>	628

Técnica:

<i>La carburación sobre un nuevo principio</i>	633
<i>El color de los aceites</i>	634



ECONOMIA

EL Packard no ha adquirido prestigio por su precio sino por su calidad. El dueño de un Packard no compra lujo sólo, sino también perfección mecánica. Si la posesión de un Packard demuestra refinamiento y buen gusto, denota al mismo tiempo *sagacidad*. ¿Por qué? Por la sencilla razón de que cualquier automóvil Packard resulta más económico, pues lo bueno es siempre lo económico.

PREGUNTE A QUIEN TENGA UNO



P A C K A R D

Barahona, Herman Hnos. y Cía.

DELICIAS 866, FRENTE A ESTADO — SANTIAGO



"STANDARD"

FUERON LOS PRODUCTOS PREFERIDOS
POR LOS VENCEDORES DE LA CARRERA
DEL CIRCUITO SUR DE SANTIAGO - - - -

1.0	CORTESSE	en	Chrysler	con	"NAFTA STANDARD"
3.0	AZZARI	"	"	"	"
4.0	CASSALE	"	"	"	"
5.0	PAVONE	"	Auburn	"	"

y STANDARD MOTOR OIL

El Gran CALIRI, recordman de la vuelta,
en su STUDEBAKER usó

STANDARD NAFTA y STANDARD MOTOR OIL

WEST INDIA OIL Co.