AUTO-TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO-AERO

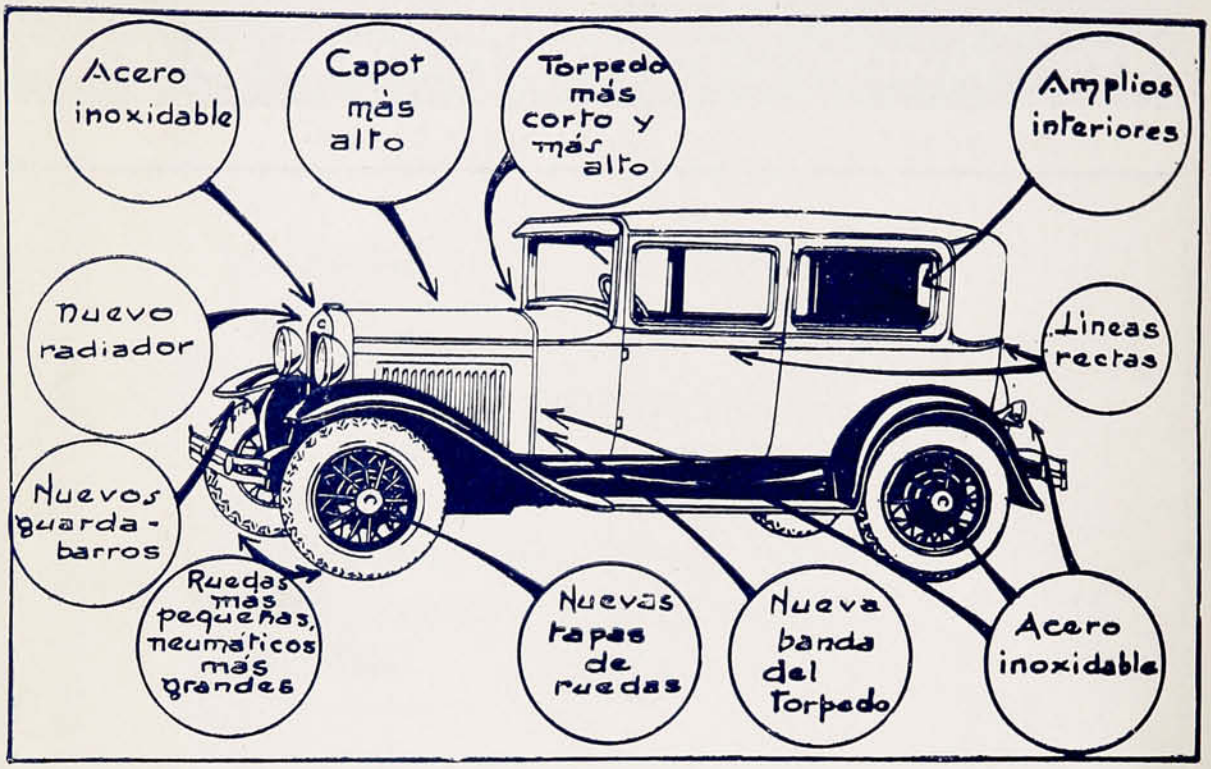
AUTOMOVILISMO-TURISMO-CAMINOS-AVIACION

Año XII, N.° 177 Santiago, (Chile) Mayo de 1930 Precio $ 1.00

BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE

Nueva Belleza

PARA EL NUEVO FORD



Cada una de las características de las nuevas carrocerías Ford, revela el inquebrantable propósito de servir al automovilismo con el **MAYOR VALOR** por el **MENOR PRECIO**

FORD MOTOR COMPANY

SANTIAGO DE CHILE

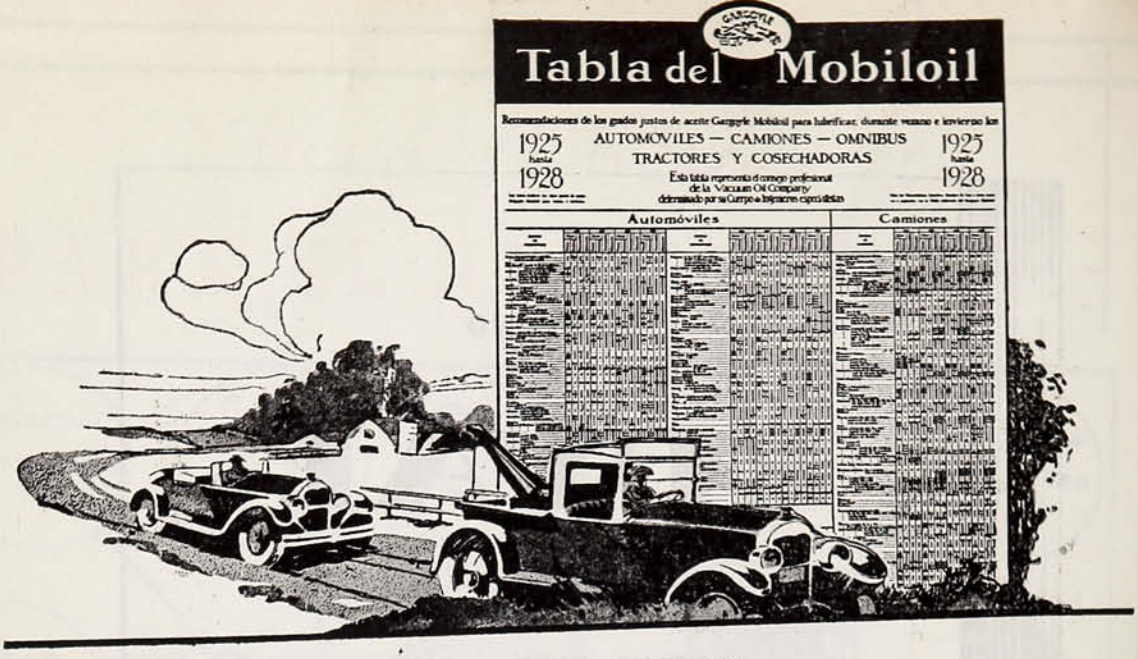
EL NUEVO

ROYAL

ES SIN DUDA EL NEUMATICO QUE TANTO TIEMPO UD. ESPERABA PARA COMPRAR

PIDALO EN LAS CASAS DEL RAMO

United States Rubber Export Co., Ltd.



LOS ACEITES BARATOS RESULTAN CAROS

LOS aceites inferiores pronto pierden sus escasas propiedades lubrificantes y dejan de proteger, en la forma debida, las paredes de los cilindros, los pistones y los cojinetes. Esta lubrificación casi nula, produce un desgaste rápido en las partes vitales de su motor y Ud. necesita hacer arreglar su auto mucho antes de lo que era de esperar.

Los aceites Gargoyle Mobiloil poseen propiedades lubrificantes extraordinarias y le aseguran el funcionamiento perfecto, suave y silencioso de su motor. Su auto le durará más, y si desea venderlo, obtendrá mayor precio de reventa.

Consulte la Tabla del Mobiloil para saber cuál es el tipo ideal de Mobiloil para su motor. Para su garage casero, pida una lata de 5 galones (19 litros netos de aceite) y como reserva lleve en su auto 2 o 3 de las nuevas latitas redondas de Mobiloil.

GARGOYLE

Mobiloil

Guíese por nuestra tabla de recomendaciones

AUTO Y TURISMO
ANTIGUA REVISTA AUTO Y AERO

N.º 177 MAYO DE 1930

SUMARIO

Págs.

VIDA AUTOMÓVIL:

Nueva reglamentación de Tránsito 262
Algunas franquicias de que gozan los socios del Automóvil Club de Chile 263
Los peatones de París 263
Un palo para Jenaro Prieto 264
El motociclismo en Chile 266
El Campeonato del Kilómetro Lanzado 267
George E. Quisenberry, Director "El Automóvil Americano" . . . 269
El Raid a Valparaíso 269
Sugestiones prácticas para un automovilista rico 270
Variaciones sobre el mismo tema . 272
Brillante papel desarrollado por un De Soto 273
Cómo se hacen los automóviles . . 274
Tranvías a 50 kilómetros 277
Conversando con don Otto C. Hellmuth 278
Nueva Estación de Servicio . . . 279
Exposición de Automóviles 280
El arte pone su genio al servicio de la industria 282
Chismes telefónicos 283
La velocidad 284
Actas de las sesiones del A. C. de Chile 286

Págs.

Socios fallecidos 290
Los sellos de las patentes 290

CAMINOS:

La nueva Ley de Caminos (Continuación) 291
De San Javier a Constitución . . . 292
Entrega del camino a Casablanca . 293
El estero de Curacaví 293
La diagonal a Peñalolén 293
Reclamando mejoras 294
El subterráneo en Santiago . . . 295

TURISMO:

Debe fomentarse los deportes invernales 296

AVIACION:

Por la seguridad en los vuelos . . 299
La Cía. General Aeropostal incorpora a su servicio una poderosa máquina 301
El Conde de la Vaulx 300

TECNICA:

Para que el auto "no le salga caro" 305

ROSENQVIST Y CIA. LDA.

Ofrece por primera vez en Chile el más moderno "SERVICIO" y la última "NOVEDAD" en máquinas eléctricas para el servicio de Neumáticos en su "ESTACION"

FIRESTONE

Visite esta Estación de Servicio donde Ud. obtendrá lo siguiente:
Neumáticos **"Firestone"**, Acumuladores, Engrase de Carros, Balatas, Vulcanización garantida. Cargas de Baterías, nueva Banda de rodamientos, Nafta, Aceite y Accesorios, etc.

Además, gratuitamente,

Aire, Agua, Montaje y Desmontaje de Neumáticos.

Alameda, del 2336 al 2342

Entre República y Av. España

AUTO Y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO Y AERO

Organo oficial del Automóvil Club de Chile y de las Asociaciones de Aconcagua, Bio-Bio, Colchagua, Cautín, Ñuble, Talca, Traiguén, Talcahuano, Victoria y Auto Club de Magallanes

FUNDADA EN 1913

AÑO XII — SANTIAGO, (CHILE) MAYO DE 1930 — N.o 177

Alejandro Gumucio V.
Carlos de la Barra F.
Propietarios

Dirección y Administración
Delicias 1171—Teléfono 80041
Casilla 3319
Santiago de Chile

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

AUTOMOVIL 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.

ACONCAGUA

TRAICUEN

BIO-BIO

TALCA

CAUTIN

ÑUBLE

COLCHAGUA

MAGALLANES

TALCAHUANO

VICTORIA

VIDA AUTOMÓVIL

NOTA EDITORIAL

La nueva reglamentación de Tránsito

Necesidad de organizar la estadística en el país

Algunos diarios han dado a la publicidad, buena parte del proyecto de ley que en el mes en curso será presentado a las cámaras y que seguramente será aprobado sin mayores modificaciones. Hay que reconocer que era necesario una nueva reglamentación, sobre todo en lo que respecta a la velocidad, y muchos otros puntos que encarna con acierto el proyecto que mencionamos. Plazas de estacionamiento, señalización de caminos, patente única, etc. son verdaderas ventajas que sabrá avalorar el público.

Unicamente disentimos, si el texto del artículo coincide con el proyecto de ley, en lo que se dice, que será prohibido abandonar los vehículos en la vía pública aunque sea frente a las casas de los propietarios.

Buena parte de los automovilistas de Santiago son los conductores de sus propios coches, y en tal caso, este artículo constituiría una grave molestia para el público, dado que son muchos, un buen porcentaje los que no están en condiciones de tener chauffeur. Por otra parte, si lo que se quiere evitar son los robos, los coches modernos permiten cerrar a llave todos aquellos puntos susceptibles de ser abiertos sin la voluntad del dueño, y los repuestos y piezas como las tapas de radiador y de tanque, se construyen también en forma que no pueden ser sustraídas.

Pero por sobre todo, y esto no parece que lo consigna la nueva ley, es la estadística que debiera llevarse en una forma amplia en la propia Dirección de Tránsito, que tendrá bajo su dependencia los Departamentos provinciales.

No se puede saber el progreso exacto del automovilismo, ni conocer sus necesidades, si no se lleva un control perfecto sobre el número de automóviles inscritos en los diferentes municipios del país. Sería bien fácil obtener que cada comuna envíe a la Dirección de Tránsito todos los meses una lista exacta del número de coches que se inscriben consignando además de sus números, la marca del vehículo. Es inútil insistir sobre los beneficios que presta la estadística moderna, y no vale la pena detenerse a comentarlo en lo que respecta al automóvil. Por medio de esa oficina de estadística el gobierno podría apreciar constantemente, los progresos que aporta en determinada región la construcción de redes camineras, y comprobar si el sacrificio que se realiza compensa realmente con los progresos que se persiguen. Hay que recordar que el desarrollo del automovilismo en el país debe estar estrechamente ligado con los caminos, y que estos, marcaran con la estadística, las mayores o menores necesidades de cada región.

Hay muchas otras razones que reclaman la formación de una oficina encargada de llevar la estadística de automóviles de Chile. El país, el Gobierno mismo debe saber en todo momento de la cantidad y clase de vehículos de que puede echar mano, cosa que en la actualidad es bien difícil decir con precisión.

En oportunidades anteriores, hemos reclamado desde estas columnas la oficina de Estadística que nos ocupa, y hoy, las razones fundamentales de esta exigencia son mucho mayores, justamente porque el incremento del automovilismo, no obstante la situación difícil por que atraviesa el mundo entero, se ha dejado notar entre nosotros en forma elocuente.

Algunas de las franquicias de que gozan los socios del Automóvil Club de Chile

La Dirección General del Cuerpo de Carabineros ha decretado algunas franquicias más para los socios del Automóvil Club de Chile y Asociación de Automovilistas de Valparaíso.

El decreto respectivo dice:

1.º—Los socios del Automóvil Club de Chile y de la Asociación Automovilista de Valparaíso, que lleven en sus coches las insignias correspondiente y que acrediten su calidad de tales por medio del carnet que les otorgan expresamente, el que deberá llevar su fotografía, no tendrán la obligación de hacer depósito en efectivo en garantía de las multas que pudieran aplicárseles por las infracciones simples que cometan en el tránsito, ni serán llevados por lo tanto a la Comisería respectiva,

2.º—Acreditado el hecho de ser socio de las expresadas Instituciones, en la forma indicada en el número anterior, el infractor no sufrirá el retiro de sus documentos que lo acrediten como piloto chauffeurs.

3.º—En los casos de infracciones graves en que, a juicio de la autoridad que intervenga; haya necesidad de detener al socio infractor, se le permitirá tener consigo los objetos indispensables a su higiene personal y aun aquellos que puedan implicar una relativa comodidad; asimismo se les permitirá el uso del teléfono para el solo efecto de dar a conocer su arresto a personas de su familia o relaciones.

4.º—Los socios en referencia que incurran en la vía pública de las ciudades de Santiago y Valparaíso o comunas de las Provincias de Santiago y Aconcagua en simples infracciones de las disposiciones sobre tránsito tendrán la obligación de comparecer a los respectivos Juzgados de Policías Local, Intendencia o Gobernación, según corresponda, en el plazo que la autoridad que lo denuncie le señale.

5.º—El socio que no concurra a esta citación, quedará de hecho en rebeldía y deberá pagar la multa que le aplique el Juez de la causa, el Intendente o Gobernador, según el caso, multa que deberá ser cancelada dentro de los diez días siguientes a la fecha de la sentencia.

6.º—El Automóvil Club de Chile y la Asociación Automovilista de Valparaíso se obligan a pagar, por conducto de la persona que designen para este trámite y dentro del plazo de 48 horas, siguientes a la expiración del plazo señalado en el número que precede, la multa que no fuere pagada oportunamente por el socio condenado, para cuyo efecto se les hará la notificación correspondiente en su debida oportunidad.

7.º—Los socios que faciliten sus coches para que sean manejados por personas ajenas a la Institución a que pertenecen, no gozarán de las franquicias anotadas anteriormente.

8.º—El Automóvil Club de Chile y la Asociación Automovilista de Valparaíso, enviarán a las Prefecturas Generales de Santiago y Aconcagua, en el curso de los meses de Abril y Octubre de cada año, por duplicado, una lista general de los Socios, indicando en ella el domicilio de cada uno el número de su carnet y la numeración de los coches que maneja.

9.º—El Automóvil Club de Chile tiene su domicilio en Santiago, Avenida de las Delicias N.º 1171, y la Asociación de Automovilistas de Valparaíso en el puerto de este mismo nombre, calle Blanco N.º 653.

Publíquese en el Boletín Oficial de Carabineros de Chile.

F. S. SEPÚLVEDA.

General de Brigada y Director General.

LOS PEATONES DE PARIS

Las autoridades parisienses han reglamentado el tráfico, al estilo yanqui.

Los peatones que antes estaban habitados a cruzar por donde se les ocurría empiezan a protestar por la medida de la autoridad, que ha colocado pisos de bronce en los pavimentos por donde debe cruzar el peatón sin peligro. Se les exige que lo hagan por ese punto, y como hay muchos traviesos y testarudos, están pagando multas a razón de 30.000 personas por mes. Casi tanto como las que pagan entre nosotros, con una población comparativamente insignificante, cuando se aplican ciertas medidas contra los automovilistas.

El caso es, que allí se exige también al peatón el cumplimiento de un deber, y eso podría ser imitado entre nosotros, como un medio de educar al público peatón, ya que todo va contra los automovilistas.

Un "palo" para Jenaro Prieto

La desgracia del automovilista

No conozco a Jenaro Prieto, sinó al través de sus libros, y por la "P" de sus chispeantes y ocurrentes artículos de diario. Los primeros me dieron la idea de un cerebro formidable embotellado en un cuerpo que termina con una melena estilo Einstein. Casi todos los grandes pensadores, escritores, poetas, etc. tienen melena. Necesariamente que su recuerdo me inspira un profundo respeto, sobre todo por temor de caer, bajo los puntos de su acerada pluma. Los segundos me hacen sentir un cosquilleo abdominal, característico del miedo pánico de ser objeto de sus sátiras. Afortunadamente no me conoce, y yo le llevo la ventaja al menos, de que me lo hayan descrito. "Cuando veas en un hombre flaco, de barba nazarena con una pipa en la boca. . . ese es Jenaro Prieto", me han dicho y otros me han asegurado, que cuando vea un sombrero estilo Jean Paul, que cubre unas barbas rubias y frondosas, puedo tener la seguridada de que se trata del meritorio escritor chileno, que es no solamente el terror de plumíferos baratos, sino también el de los funcionarios poderosos cuyas "gaffes" son a menudo trituradas por su crítica chacotona y mordaz.

Por eso, cuando el Director de Auto y Turismo, me llamo en un aparte de la conversación y me dijo, mirandome con sus ojazos saltones y con voz amenazadora: "contestele a Jenaro Prieto", sentí unas ganas tremendas de renunciar a la tarea de escribidor. Entre el miedo inmediato, de una reprimenda que podía llegar a las vías del "hecho", y el más lejano de que el Sr. "P", las emprenda conmigo, opté por lo segundo, contestando con un "Sí Señor" desganado, mientras pensaba que estaba en condiciones de ponerme siempre a respetable distancia de cualquier ciudadano magro, barbudo y con pipa, que encuentre por las calles de Santiago.

He leído el artículo de Don Jenaro (este "Don", ha de despertar las simpatías hacia mi, de quien tengo por fuerza que censurar) y francamente que me siento halagado de pensar como él. También debo de tener algo de Prieto, cuando coincido en sus apreciaciones. Si yo fuera "peatón", como debo serlo el articulista, no obstante lo que me han contado que le rinde el manzanar que cultiva en sus ratos de ocio, sería más avanzado en mis apreciaciones. Pero soy automovilista y tengo que disentir, por ética profesional. . . y por otra parte, mi director me ha dicho "contéstele y péguele un palo".

Don "P", defiende al peatón, entre líneas le llama desgraciado, y estoy muy de acuerdo. No tener automóvil en estos tiempos es una desgracia, sobre todo para los intereses fiscales, que aplica así menos multas, pero sostengo que los automovilistas somos más desgraciados todavía.

¿Qué al peatón, le quieren obligar a correr los Jueces de Berlín? ¡Bah! eso es una bicoca con relación a lo que pasa aquí. En ninguna parte del mundo los peatones son más suertudos que en Chile. Cualquiera cruza una calle sin importársele un pepino del tráfico, ni de las señales de los carabineros; cualquiera cruza en la mitad de cuadra, cosa que en Berlín es prohibido, como lo es ahora en París y otras grandes ciudades. Una dama, sobre todo si es joven y bonita, consigue del carabinero la galantería de que detenga cincuenta o cien automóviles, para que ella cruce como una reina las esquinas de Santiago, con paso tardo y balanceado; y una anciana, mientras se resuelve a bajarse a la calzada, y cruzar justamente cuando el guardián dá paso al automovilista, obtiene algunos minutos en su beneficio, y en perjuicio de la bencina que gastan los motores. Una carretela cualquiera, tiene preferencia a trienda automóviles que están consumiendo esencia, y que no gastan dinero en las frenadas

bruscas de las esquinas con evidente perjuicio para los forros y para los frenos.

Don Jenaro, a fuer de peatón honesto, defiende la causa de los de a pie. Si pudiera, le regalaría un auto, para que a su vez experimente las desesperantes emociones de ser propietario de un vehículo moderno. Estamos seguros que las manzanas le darían apenas para satisfacer las necesidades y los compromisos que se derivan de la desgracia de tener un auto, aunque lo compre a plazos.

La última disposición de tránsito, exije que se crucen las esquinas a 8 kilómetros por hora, y los carabineros de acuerdo a la ordenanza también, aplican 20 pesos de multa, porque Ud. hace lo que se llama "carreteo".

Va Ud. por calle de tráfico continuo y por lo tanto de preferencia y a la vuelta de cada esquina hay un paisano que escondido, controla a ojo su velocidad, y lo multa si no toca bocina, aunque haya guardián de facción y lo multa también si toca demasiado la bocina, por que produce ruidos inecesarios, y lo multa si no marcha por su derecha, aunque toda la calle circule en el mismo sentido, y lo multa también, si el diminuto alambre de una lamparilla eléctrica se quema y apaga la luz trasera, o si su memoria le falla para prender las delanteras. Si Don Jenaro conociera la lista de multas. . . estaría luchando en favor de los automovilistas.

¿Se detiene Ud. en un teatro? A la salida lo multan, porque en esa esquina se detienen los chauffeurs de alquiler, aun cuando a su llegada no hubiese nadie, y lo más grave es, que con carabineros y todo, cuando Ud. acuerda, nota que le falta la tapa y la mona del radiador, la tapa del estanque, y algunas veces hasta el motor del coche, y las ruedas. . .

Pero, esto es una guinda al lado de lo demás. ¿Quiere Ud. hacer un paseo dominical con su familia? ¿Quiere aparecer como un padre amante de los suyos destinando las horas libres a respirar el aire puro de la mañana o del atardecer? Salga por puro gusto a Talagante, Melipilla, Puente Alto, y otros alrededores apropiados. En una comuna le marcan 55 kilómetros de velocidad máxima, y en otras 20, y como Ud. no sabe donde principia una y termina la otra, es detenido, conducido preso, le quitan los documentos, y debe oblar, cincuenta, cien o doscientos pesos por contravenir los reglamentos.

¿Quien lo controla? Un carabinero que a su pasada, apreta un botón que hace sonar un timbre a quinientos metros de distancia donde está otro carabinero que a su vez hace funcionar el cronómetro, y metros antes de su llegada lo detiene, para comprobarle que, aunque el ha iniciado la cuenta con varios segundos de atraso, Ud. ha corrido a setenta kilómetros, aunque en realidad haya ido a treinta. Va después al Juez, y. . . siempre es mejor que no vaya pero que pague la multa, porque entre apretujones, tiempo que pierde, olores que no son precisamente de esencia los que aspira sufre Ud. más que la pena de desembolsar un par de centenares de pesos.

¿Y la "cuca"? Acaso sabe un peatón cualquiera lo que es la Cuca? Es el terror de los automovilistas. Y tendría tema, para "apalear" al Sr. Prieto durante dos días consecutivos, sino fuera que para muestra bastan estos botones que son los menos elocuentes de los que podemos citar.

Es verdad eso sí, que nosotros los de auto, tenemos una ventaja enorme sobre el peatón. Valemos para los ojos de las chiquillas una barbaridad. He comprobado mil veces, que la cotización de mis encantos varoniles, aumentan cien veces, cuando voy en auto, que cuando marcho a pie. Al peatón una chiquilla que se estima no lo cotiza. Pero esta ventaja, no nos aleja de la demostración palpable de que somos mucho más desgraciados que los que usan sus propios medios locomotivos.

En cuanto a las demás consideraciones que hace Don Jenaro, debo declarar que son infundadas. Un peatón, si bien puede ser atropellado, lejos de ser una desgracia es un beneficio, que está lejos de nuestro alcance. Centenares de peatones hay, que para cobrar seguros, daños y perjuicios y otras nimiedades, se arrojan bajo nuestras ruedas. Además, son los peatones los únicos que se dan el placer de llamar idiotas, imbéciles, etc. a los automovilistas cuando pasan en sus cercanías, cosa que

nosotros no podemos hacer, porque la menor distracción, nos cuesta muchos centenares de pesos. Y por fin, que los peatones, si bien pueden chocar entre ellos, y no se causan daño, a veces esos choques son agradables y buscados. Cualquiera viviría chocando con las chiquillas en Huérfanos, pero nadie se expone a viajar en auto, y no andar atento a la señal del carabinero, que cree que los frenos son eléctricos y funcionan con su voluntad instantáneamente, ocurriendo a menudo que Ud. choca con el que va adelante y para completar la fiesta lo chocan de atrás. Y . . sale ganando porque lleva dos en uno.

Supongo que mi director estará satisfecho. Le he contestado y creo haberle dado un "palo" a Jenaro Prieto, cosa que no está al alcance de todos.

De todos modos, trataré en lo sucesivo, de chocar con mi automóvil que chocar por casualidad inesperadamente, con el hombre de la pipa, de las barbas y el sombrero.

L. S. B. S. . .

El Motociclismo en Chile

En el último año, su desarrollo ha sido considerable

Otro medio de transporte mecánico, toma entre nosotros y dentro del elemento joven especialmente un desarrollo considerable. En efecto, la motocicleta que hasta no hace mucho, era utilizada como un medio de transporte y de paseo, barato, comienza a ser adoptada como un instrumento utilísimo de transporte diario en las necesidades comerciales de toda índole.

Es posible que hayan influído considerablemente, la introducción de nuevas marcas de motocicletas europeas especialmente, que han dado margen a una mayor competencia en el mercado, y sobre todo, las mejoras siempre crecientes en los modelos que se lanzan, dotándolas de mayores comodidades y de tipos de motores más seguros y económicos.

El caso es, que ahora las motocicletas cruzan constanmente las calles de Santiago, no solo en uso de un deporte, agradable y de poco costo, sinó también como un medio de vida, ya que se observan cobradores, y otros empleados que necesitan de rápida movilidad, usando motocicletas, consumo poco menos que insignificante. Los camioncitos de reparto, para las casas comerciales se abren también camino y este vehículo en general comienza a ser apreciado con todos sus beneficios para los caminos.

Un tipo de motocicleta de cuatro cilindros, que es la última palabra, ofrece un funcionamiento suave y seguro, aunque resultan de un kilometraje menor por litro que las nuevas motocicletas llegadas al país, de uno o de dos cilindros, llegando algunas de estas a rendir 36 kilómetros por litro lo que es ciertamente considerable.

En las excursiones dominicales, aun en largas distancias, se nota la afluencia de estas máquinas, que permiten paseos que antes estaban vedados para algunos bolsillos. Es ahora ya, de que los motociclistas se organicen debidamente, y que todos formen parte de la institución que desde hace algunos años ,viene marcando su existencia en Santiago, para que este deporte tome, las características salientes que ha tomado en otros países. La última carrera del kilómetro lanzado efectuada en el camino de San Bernardo es una prueba del interés que se toma el público y de la eficiencia de los conductores. La organización del "speedway" que en Buenos Aires ha despertado un entusiasmo inusitado, puede realizarse también entre nosotros. Las casas introductoras tienen la iniciativa en combinación con la entidad representativa del motociclismo lugareño, en la seguridad de alcanzar un éxito brillante no solo para los fines comerciales, que pueden inducir a los representantes de marcas sinó para el deporte en sí, que está a cargo de la institución mencionada.

El Campeonato Nacional del Kilómetro Lanzado

Brillante èxito de la prueba

El 27 de Abril se llevó a efecto el campeonato Nacional del Kilómetro Lanzado, en la recta de cinco kilómetros de San Bernardo, entre Cisterna y este último punto. El interés despertado por la prueba y acrescentado por la doble inscripción con interesantes premios, ya que había cilindrada y H. P. quedó evidenciado por el crecido número de participantes en las distintas categorías del certamen. Cuarenta y un corredor, tomaron participación y posiblemente hubieran sido muchos más aun, de no haber mediado los días de Semana Santa que dificultaron la inscripción.

Los automóviles Categoría Standard enfilados y listos para iniciar la prueba.

El estado del tiempo, con un ambiente demasiado húmedo, no permitió el desarrollo de las considerables velocidades que se esperaban, no obstante las inmejorables condiciones de la pista.

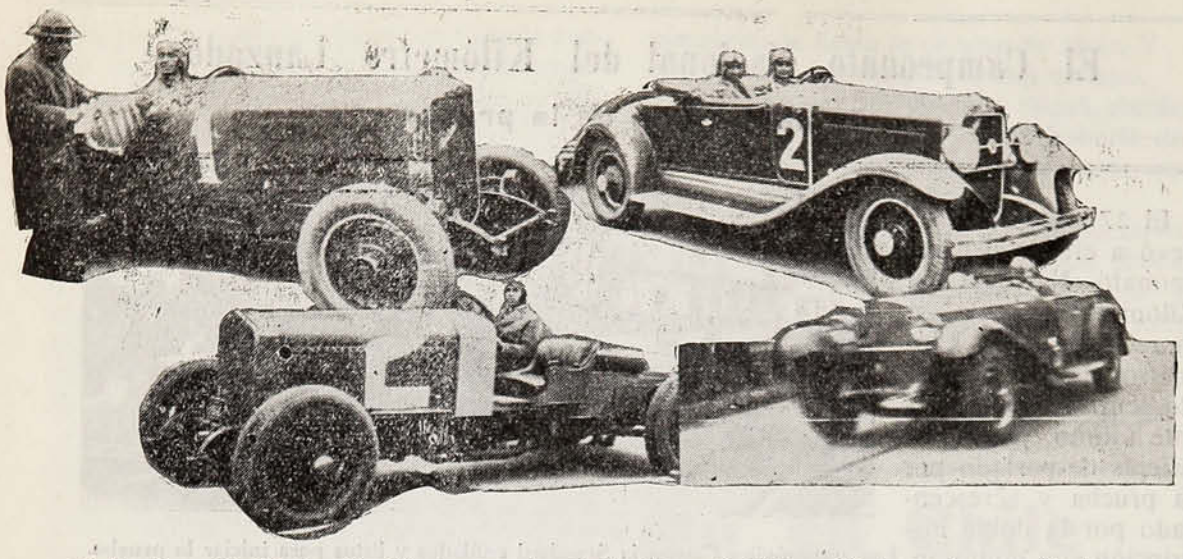
Los dobles controles eléctricos, que puso en servicio la institución y que funcionaron perfectamente de acuerdo ante numerosos testigos fueron una garantía de absoluta exactitud, no obstante las manifestaciones de algunos corredores que no saben perder, y que todavía hicieron declaraciones dando a entender que no habían funcionado correctamente, por cuanto sus velocímetros marcaban otras cifras que las dadas a la publicidad.

La prueba, a la que asistieron muchos millares de espectadores, produjo una entrada de 15,236 pesos, y deducidos los gastos de organización fueron entregadas a la Intendencia con fines de beneficencia, $ 14,280.

La Compañía General de Tabacos, con un alto espíritu deportivo, ofreció cuatro valiosas copas que fueron disputadas en la categoría standard, además de las medallas y premios en dinero donados por el Automóvil Club de Chile y la copa de la Institución al ganador de la carrera fuerza Libre sin compresor y el Diario " Las Ultimas Noticias", donó igualmente tres copas para la categoría por caballos de fuerza, patrocinada por ese diario, y controlada en la misma prueba por el Automóvil Club de Chile.

Contribuyeron con premios las siguientes casas comerciales:

Compañía Chilena de Tabacos, Cuatro copas para categorías Standard por cilindrada.
Barahona, Herman y Cía. $ 300.
Compañía Chilena de Automóviles y Accesorios, $250.
Simón Hnos. $ 200.
Harseim y Cía. $ 200.
Magnani y Lindgren, $ 150.
Pilade Massa, $ 150.
Mercedes Benz, $ 150.
Carlos Orrego, una maleta de Pic Nic al mejor tiempo puesto con bujías Champión.
Besa y Cía., un faro busca caminos doble acción marca Cirrus. Fuerza Libre sin compresor.
Wessel Duval y Cía., un cajón de aceite Mobiloil.



1) Carili en Studebaker Presidente, ganador de la Categoría F L.— 2) Larraechea en Studebaker Presidente, que marcó 130 en la Categoría Standard — Serie D.— 3) Gregorat en Delage que se adjudicó el 2.o puesto en la Categoría de F. L.—3) El Mercedes Benz en veloz carrera cortando la cinta.

1.ª Categoría. Serie "A"	**Kilómetro por hora.**
1.º Alberto Reyes, De Soto .	103.754
2.º Enrique Quiroga, De Soto .	100.847
1.ª Categoría. Serie "C"	
1.º Eric Lihn, Hupmobile . . .	100.841
2.ª Categoría. Serie "F"	
1.º Martín Kimayer, Mercedes Benz	158.407
1.ª Categoría. Serie "B"	
1.º Salomón Kripper, Willys Six	107.462
2.º Oscar Silva, Pontiac	101.409
1.ª Categoría. Serie "D"	
1.º Vasco de Larraechea, Studebaker	130.434
2.º Roberto Maathews, Cord .	122.868
2.ª Categoría. Serie "E"	
1.º Antonio Caliri, Studebaker	146.584
2.º Angel Gregorat, Delage .	141.179

CABALLOS AL FRENO

Serie "G".	
1.º Guillermo Ott, Mercedes Benz	95.489
2.º Ramón Maldonado, Durant	94.987
Serie "I".	
Santiago Lazo, Studebaker . .	113.565
Serie "H".	
1.º Salomón Kripper, Willys Six	107.462
2.º Alberto Reyes, De Soto . .	103.754
Serie "J".	
1.º Vasco de Larraechea Studebaker	130.434
2.º Roberto Mathews, Cord . .	122.868

Queréis ver a Chile bien poblado y económicamente poderoso, unid sus pueblos por caminos y carreteras. Para esto es menester un poco de esfuerzo y buena voluntad.

GEORGE E. QUISENBERRY

Director da la Revista "El Automóvil Americano"

Durante los primeros días del presente mes, permaneció entre nosotros el Sr. George E. Quisenberry, Director de la Revista "El Automóvil Americano", que se edita en español en Nueva York.

El objeto de la gira del Sr. Quisenberry es estudiar los diferentes mercados sudamericanos y entrar en contacto con los principales organismos automovilistas.

Era la primera visita que hacía a nuestro país, de donde lleva una magnífica impresión. Tuvo oportunidad de imponerse de nuestros programas de construcciones camineras y del desenvolvimiento que ha tomado el automovilismo.

En la entrevista que le hicimos nos manifestó que conocía a Chile desde lejos y que apesar del conocimiento ha tenido una grata impresión de nuestra cultura, grado de adelanto y hospitalidad.

George E. Quisenberry, Director de la Revista "El Automóvil Americano"

Siguió viaje a Buenos Aires para regresar en seguida a Nueva York.

EL RAID A VALPARAISO

Permiso denegado por la Intendencia

La Intendencia de Santiago, ha denegado el permiso que fuera solicitado por el corredor Sr. Merchan, para efectuar un raid a Valparaíso.

Como recordará, en oportunidad a un viaje que efectuó el mencionado piloto, se produjeron algunos desafíos, que terminaron el pedido a la autoridad, la que recientemente ha resuelto no autorizar dicha prueba.

Estimamos oportuna y justiciera la actitud de la Intendencia, por cuanto no sería posible sentar un precedente, que daría margen a que constantemente cualquier corredor o aficionado se dirigiera solicitando el permiso concedido a cualquier otro en las mismas condiciones.

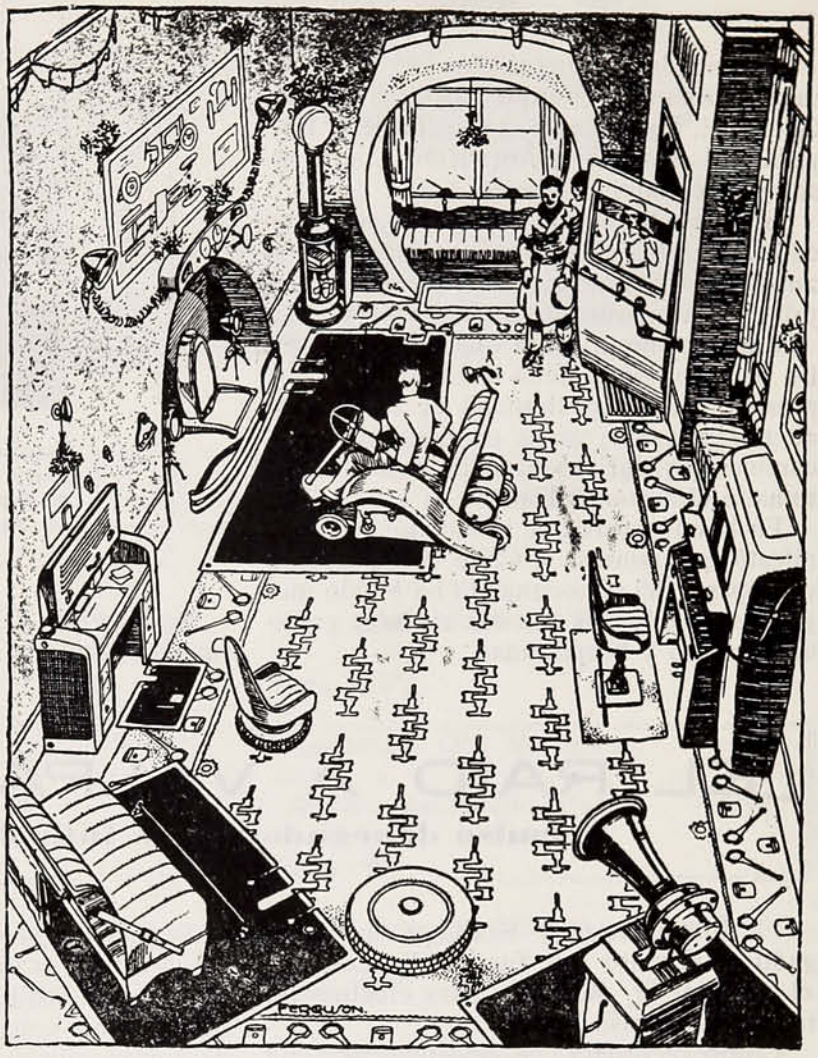
Se funda la resolución que comentamos, en conocidas razones de tráfico y en el peligro que constituiría otorgar esos permisos que no constituyen pruebas oficiales de automovilismo.

Sin duda que para satisfacer las necesidades deportivas, el Automóvil Club de Chile, solicitará en época oportuna el permiso necesario para efectuar una prueba oficial e la que puedan participar todos los aficionados o profesionales que se interesen. Siempre resultaría agradable realizar un raid debidamente controlado, y podría seguramente realizarse todos los años en época determinada una carrera entre Santiago y Valparaíso, que resultaría lucida bajo todo concepto.

Sugestiones prácticas para un automovilista rico

No todo ha de ser hablar de cilindradas, potencias, engranajes bielas y pistones. Hay automovilistas adinerados, que sólo les interesa lucirse en un vehículo atrayente y vistoso, que corra mucho sin saber cómo, y que constituya una especie de imán, para sus conquistas femeninas. A esta clase de entusiastas del volante nunca dedicamos mucha atención ,y reconociendo nuestra injusticia reparamos ahora el daño ofreciendo una sugestión práctica y de fácil realización.

¿Qué puede anhelar este automovilista adinerado, después de poseer todos los coches que su dinero le permite adquirir? Siempre hay algo más que desear, porque con nada se satisface la humana condición del hombre.



El automóvil-home del deportista moderno.

Un salón automóvil, o por mejor decir, el Salón del automovilista, que no será propiamente un salón de exposición de marcas, pero sí, una amplia habitación decorada y amoblada con todos los elementos de la técnica moderna. Las amistades quedarían deslumbradas y las conquistas fáciles o difíciles, estarían en el quinto cielo por lo menos.

¿A quién se le ha ocurrido hasta la fecha, tener en su propia casa, en uno de esos palacios hechos para envidia de los más pobres, un salón automóvil? A nadie. . . Nosotros damos la idea y una amplia información sin pedir más al interesado, que se atenga a las instrucciones y se tome la molestia de leer estas cuartillas.

Se necesita un salón espacioso, naturalmente alargado como Sedan de Lujo, cuyas paredes deben ser tapizadas lo mismo que un coche de precio. El plafonier colocado al centro se entiende, y en los

cuatro rincones, cuatro poderosos reflectores iguales a los del coche en uso.

El piso de rico parquet, debe llevar en líneas simétricas, el dibujo de cigüeñales de ocho cilindros por la parte baja. Esto da un cachet de modernismo sumamente interasante, y a los costados como guardas, bielas y pistones entrelazados decorados de cuando en cuando con estrellas a engranajes para dar una sensación de movimiento más marcada.

Al final del salón, en vez de cortinas discretas que trasluzcan el mudo encanto de una "catrera" nupcial, el corte de una cubierta de superavión, de dos metros y medio de altura. Y como puerta de entrada principal por la que deben penetrar los visitantes, una puerta de sedan, con sus vidrios apropiados para subirlos o bajarlos. . . naturalmente, que sobre la puerta, una cortina a resorte, para evitar las indiscreciones del exterior.

Un piso de alfombra y el respaldo trasero del coche, ofrecen un sofá cómodo y moderno sumamente atractivo. Un forro de auxilio, con su rueda completa montado en un trípode, es un asiento práctico y vistoso; el claxón colocado sobre la victrolado en el aparato de radio, puede servir de alto parlante y parte de la capota y del panel debidamente cortados, aprovechando la mitad de la caja trasera, pueden contener el piano. La otra mitad de la maleta de viaje, queda apta para escritorio y los dos asientos delanteros corredizos montados sobre ruedas de auxilio, son cómodos sofaes de gusto discreto. Los asientos delanteros, son sus guardafangos para descansar en ellos los brazos, y la dirección para soporte del libro, colocados frente a la chiminea dan un efecto magnífico; y ésta, que contiene un radiador eléctrico dentro de un radiador verídico de automóvil, hacen el resto de la presentación, con el agregado de que los parachoques, quedan admirablemente aptos, para colocar los pies a la altura conveniente para calentarlos.

Sobre la chimenea, dos faros menores, el tablero de instrumentos conteniendo termómetros higrómetros, y demás elementos técnicos, prestan un servicio admirable y cerca de ella, como biblioteca, una bomba de bencina, en cuya parte inferior se colocan libros de automovilismo y cuentos picarescos, completan el cuadro.

Sobre los vidrios de las ventanas exteriores los limpiaparabrisas mantienen libre la visibilidad. Se nos olvidaba decir, que otra bomba de bencina, puede servir de licorera para atender el gusto exigente de algunas visitas consumidoras, y una instalación de aceite, es apropiada en verano para servir sorbetes a granel.

En cuanto a los detales internos del dormitorio los omitimos. Si bien es verdad que los cojines de las berlinas, coupes y Clubs Sedan se prestan admirablemente, para las necesidades del descanso, es menester seleccionarlos debidamente, para evitar la molestia de ruidos y chillidos inoportunos.

Un cárter cualquiera, puede servir de lavatorio, o para cualquier destino parecido. Un block de motor con bielas y pistones, que sea fácil poner en movimiento con una manivela, ofrecerá cigarros, fósforos y otras pequeñeces a veces indispensables, para el que ocupa el lecho, y finalmente los contactos eléctricos, del propio automóvil, harán funcionar la triple bocina para llamar a la empleada vestida de chauffeusse, y otra el claxón potente en casos de necesidad urgente.

Si algún rico santiaguino quiere llevar a la práctica la idea, quedaremos satisfechos de haber contribuído con una idea útil a la realización del primer salón sportman de Chile. Y esa recompensa es suficiente. Por mayores informes, dirijirse por carta a nosotros, que tenemos todavía una serie importante de sugestiones prácticas.

Para mayor ilustración ofrcemos también un gravado que dará una vaga idea del confort y regia apariencia de este nuevo salón.

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

Variaciones sobre el mismo tema...

Los problemas de Tránsito

"El Auto Chileno", contesta en un artículo algunas apreciaciones nuestras referentes a la mejor forma, en que estimamos se deben encarar los problemas del tránsito.

El articulista comienza por defenderse de un supuesto ataque a los intereses de los chauffeurs de alquiler. Contestamos la réplica, por que consideramos que de la discusión elevada, nace la luz, y empezamos por decir, que no nos ha movido en ningún momento, un sentimiento de hostilidad contra los intereses de los dueños de taxis.

Pero, si decimos que los intereses de la mayoría, priman en todos los actos de la vida sobre los intereses de la minoría, porque no es justo perjudicar a los más en beneficio de los menos. Todas las leyes, todas las iniciativas que rigen la vida del hombre, se inspiran en un beneficio colectivo para los más numerosos, y en el caso del tránsito de Santiago, es de presumir que han de ser los menos, quienes se sacrifiquen.

¿Quiénes son más numerosos, los coches de arriendo o los automóviles particulares?

Si fuesen los primeros, no trepidaríamos en sostener, que son los coches particulares quienes deben sacrificarse en favor de los otros.

Pero no ocurre así, y por otra parte, los coches taxis, efectúan un negocio, al mismo tiempo que un servicio que el público paga.

En cualquier capital de importancia, no son los coches de alquiler quienes tienen la supremacia en el tránsito. No son estos, los que tienen paradero de preferencia en cada esquina, para que realicen un negocio.

En todas las grandes ciudades el automóvil de alquiler, circula constantemente en las calles céntricas, y en vez de esperar que el peatón lo busque en cada esquina, este busca al peatón. Es lo lójico. En cambio los automovilistas particulares, que no viven del automóvil, y que lo usan como un medio de aumentar sus actividades que renundan en beneficio del país, tienen la preferencia en los paraderos, toda vez que no es la inmensa mayoría de dueños de automóviles, quienes tienen medios para costear los servicios del chauffeur.

Esto no quiere decir, que los automóviles taxis, no tengan sus paraderos especiales, en las Estaciones, en los lugares de gran afluencia de público que reclama servicios rápidos de transporte, y en horas de descanso razonable, y es a eso a lo que vamos. Que en Santiago los taxímetros no tengan la preferencia de estar constantemente ubicados en las principales esquinas de las calles céntricas, con evidente perjuicio de los intereses particulares que son las más. El dueño de taxi, que realiza su negocio, debe circular, según nuestro entender, y estamos seguros, que si esa disposición se aplicase entre nosotros, ocurriría también lo que hace pocos años en Buenos Aires cuando se tomó idéntica iniciativa. Allí, protestaron los chauffeurs contra la disposición municipal, hicieron huelgas, cometieron algunas violencias, pero a los pocos días, terminaron por dirigir nota a la autoridad agradeciendo la medida que había producido un beneficio colectivo de más del cincuenta por ciento.

Frecuentemente ocurre, que el automovilista que necesita llegar a determinada casa comercial del centro en su propio automóvil, debe dejarlo a muchas cuadras de distancia, por no encontrar lugar donde detenerse después de media hora de búsqueda, y que, en aquellos puntos reservados para taxímetros, que se encuentran vacíos, porque quienes lo ocupan están prestando servicios y haciendo su negocio, tampoco pueden detenerse por la exclusividad aludida. Y es fácil comprender que toda exclusividad es odiosa, so-

bre todo cuando los que se benefician con ella están realizando un negocio.

Se nos dirá que es un medio de vida, que nosotros respetamos, pero insistimos en creer que no debe perjudicarse a la mayoría en beneficio de los menos.

Respetamos los intereses de los taxímetros y en nuestra crítica no podrá encontrarse un propósito mal inspirado y es por eso, que esperamos de la autoridad la solución debida del problema, disponiendo de plazas de estacionamiento que beneficien los intereses particulares y los de los taxis, y sobre todo, disponiendo que en la scalles céntricas, no se estacionen horas enteras los vehículos particulares o de alquiler, porque ello también perjudica a la mayoría y a los propios intereses de las casas de comercio.

En muchas grandes ciudades, el permiso de detención tiene un tiempo determinado, estrictamente vigilado por el carabinero, y eso también debería aplicarse entre nosotros.

Brillante papel desarrollado por un De-Soto

En la reciente prueba llevada a efecto en Europa con el nombre de Rallye de Monte Carlo se clasificó segundo un automóvil De Soto.

Tomaron parte en la competencia 36 automóviles franceses, 31 norteamericanos, 26 ingleses, 21 alemanes, 11 italianos, 2 belgas, 2 Checoeslovacos, 2 Polacos y 1 Húngaro.

Conducido por el Conde Alberto Berlesco el De Soto terminó la prueba solamente a 009 detrás del vencedor Héctor Petit conduciendo un automóvil francés La Licorne.

Entre los 133 competidores europeos y americanos que tomaron parte en este tornéo anual figuraban coches de precios altos y de gran potencia.

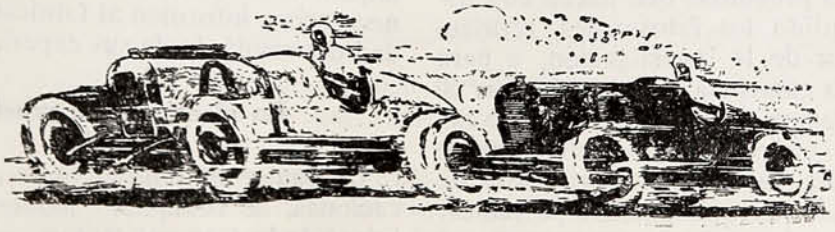
Tanto el Conde Berlesco, como el ganador, partieron desde Jassy en Rumania. distante a 3,510 kilómetros del punto de término de la carrera.

El Rallye de Monte Carlo es una prueba clásica que inspira confianza, por su control y reglamentación. Se asignan puntos a los competidores basados en la prolongación de su recorrido y en la forma como se desempeñan en los caminos. Estaciones de control se diseminaron a lo largo de los caminos para fiscalizar a cada competidor.

Al terminar en Monte Carlo el recorrido se somete nuevamente a prueba la abilidad de los pilotos y sus máquinas, por lo cual se hacen acreedores a un puntaje adicional.

Durante los días de la prueba Monte Carlo es el centro del automovilismo europeos. Allí hay representantes de todos los automóvil clubs centros automovilistas europeos. A disposición del público se encuentran mapas murales que detallan el recorrido y el desarrollo de la carrera de cada competidor, indicandose el punto preciso donde se halle.

El Rallye ha establecido, entre otras cosas, la supremacía de un coche de bajo precio como el De Soto, cuyos resultados son el tributo por sus cualidades de resistencias y calidad.



Como se hacen los Automóviles

Producto de minuciosas investigaciones científicas son los automóviles que circulan en la actualidad.—Una visita en los laboratorios de investigación y campos de Experiencia de la General Motors Co.

La mayoría de las grandes fábricas americanas y europeas, tienen en la actualidad instalaciones costosísimas, para el estudio de las mejoras que constantemente deben introducirse en los coches que fabrican. El viejo problema de los primeros días del automovilismo, que consistía en obtener únicamente el movimiento, ha sido sustituído por el concienzudo estudio de ingenieros y químicos especialistas, que instalados en edificios apropiados que cuestan muchos millones de pesos, aconsejan al fabricante determinadas mejoras a introducir. Ese es el resultado inmediato de las modificaciones que anualmente sufren los automóviles, para beneficio del público, trabajo que la mayoría del público ignora.

Hemos tratado de dar a conocer minuciosamente al lector, estas interesantes investigaciones hechas en el campo científico, y nos encontramos con la dificultad de que sería imposible explicarlas con alguna detención en un solo artículo, por lo que en cada número, ofreceremos algunas páginas de interés en este sentido. También hemos elegido para este tema los informes que tenemos de la General Motors Co. por ser una de las Fábricas que ha invertido mayores recursos en estos estudios, a fin de atender las necesidades de las numerosas marcas que distribuye por el mundo.

El Valor de la Investigación

Una de las preguntas que hacen con todo buen sentido los fabricantes, refiriéndose al valor de la investigación, y para demostrar su eficiencia es la siguiente: "Si Ud. devaloriza en el coche, la falta dde extomóvil del año 1920, perfectamente acondicionado, sin uso, precaviendose de todos los factores que puedan perjudicar la máquina o la pintura, cuyo costo era en aquel entonces de veinte mil pesos, digamos, ¿lo compraría Ud. ahora por veinte mil pesos, estando en las mismas condiciones que recién salido de fábrica?

Seguramente que nó. Ud. lo compraría quizá en siete u ocho mil pesos, aunque esté nuevo".

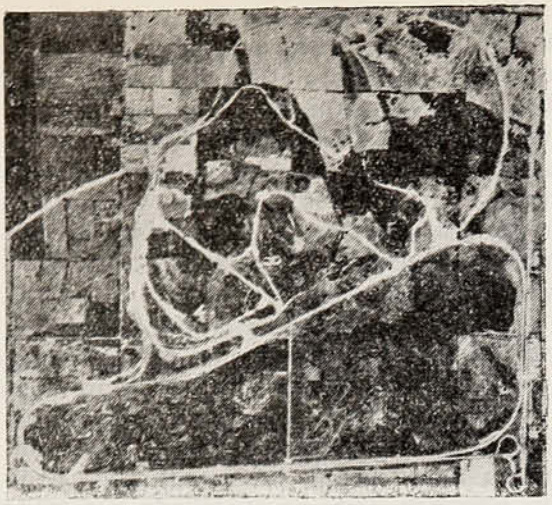
Es evidente, que el coche sin haber sufrido se ha desvalorizado, porque el cliente ha hecho comparaciones y llega a la conclusión, de que no obstante estar nuevo, no posee frenos en las cuatro ruedas, ni neumáticos de baja presión, ni pintura Duco, ni depurador de aire, purificador de aceite, bomba de gasolina, amortiguadores, etc., etc. ni sus líneas le satisfacen, ni le agrada el sistema de dirección, ni la trepidación del motor ni la suavidad del coche.

Así pues, la diferencia existente entre el precio del coche nuevo en 1920 y el coche igualmente nuevo en 1930, estriba en las mejoras y comodidades de que han sido dotados en el correr de los años a consecuencia de las experiencias efectuadas. Ud. devaloriza en el coche, la falta de experiencia, y en la actualidad, para el mismo precio original, salido de fábrica en 1920, por el mismo automóvil completamente modificado que sale de fábrica en 1930.

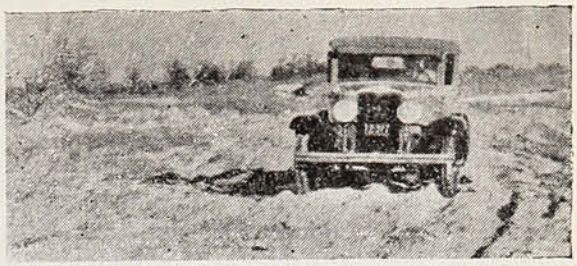
Así pues, una legión, de ingenieros, de mecánicos, especialistas, familiarizados en cada servicio que prestan constantemente, son mantenidos por la fábrica, con las mayores comodidades posibles, para que dediquen a la observación toda la atención necesaria e informen al fabricante con verdad del resultado de sus experiencias.

En el campo de pruebas

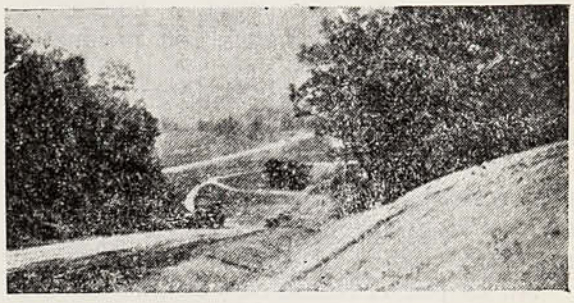
Cualquier automóvil que sufre modificaciones, de cualquier índole, en las fábricas de la General Motors, es enviado al



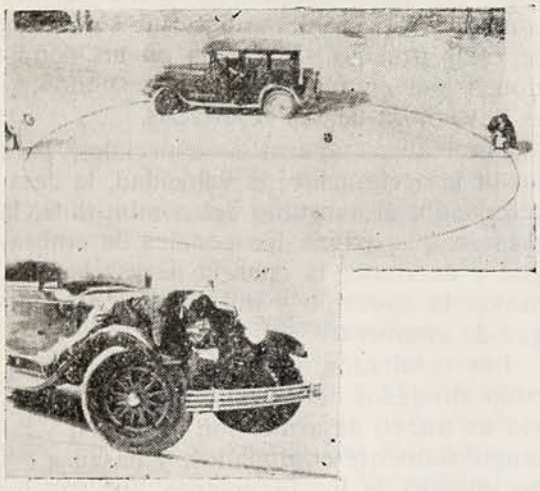
El Campo de Prueba de la General Motors Co. visto en parte desde un aeroplano a gran altura.



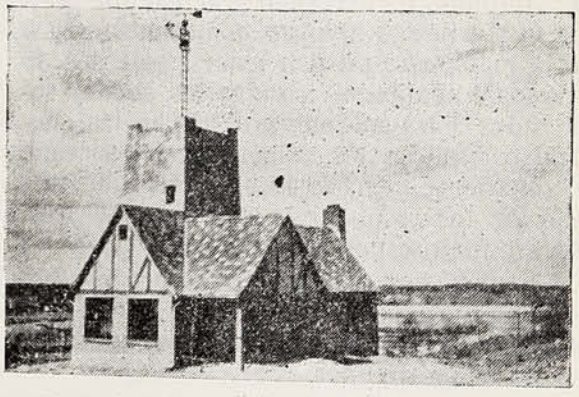
Probado un coche, en caminos malos y arenosos, durante muchos centenares de kilómetros.



Pendientes que varían de 7 a 24°/° y que ponen a dura prueba los automóviles, en todas sus velocidades y condiciones de marcha.



Arriba: Después de marcado un círculo perfecto, en la vuelta del automóvil se mide su diámetro cuidadosamente.
Abajo: El agua vertida sobre la rueda exterior delantera, vá marcando su paso sobre el hormigón.



Una oficina metereológica de los campos de prueba, que registra durante las experiencias, la saturación atmosférica, temperaturas, etc., etc.

campo de pruebas, en las mismas condiciones de adquisición que a un particular cualquiera.

Este automóvil, es objeto de un trato perfectamente igual al que le daría un automovilista relativamente entendido en la práctica, cuidando de los primeros kilómetros de recorrido, pero sometiendo a todas las pruebas que debería soportar en la práctica, tales como grandes velocidades, subida de cuestas considerables en directa, primera o segunda, terrenos areno-

sos, pisos perfectamente pavimentados, etc., etc.

El campo de pruebas tiene 500 hectáreas de superficie, y está situado cerca de Detroit en un lugar estratégico para las filiales de la Gral. Motors, es decir, distante 40 kilómetros de Oakland y Pontiac, 60 de Buick La Salle, Cadillac y Chevrolet, 80 de Oldsmobile, etc., etc. Este campo de prubas ofrece las facilidades necesarias, para que las respectivas fábricas de coches y camiones de la corporación efectúen en él todo género de pruebas con sus modelos corrientes o nuevos, o para hacer comparaciones con productos similares o extranjeros, o por cualquier clase de perfeccionamiento que se introduzca.

Cada fábrica es responsable de sus propios productos y mantiene por su cuenta un cuerpo de ingenieros de residencia permanente.

No es pues extraño ver flotillas de 5 a 20 automóviles enviadas por las diferentes fábricas para comprobar el funcionamiento de los coches, antes de lanzar un modelo al mercado.

Quiza desean comprobar cuanto tiempo ha de durar una pieza sujeta a un desgaste continuo, o el servicio práctico que presta algún nuevo aparato o mecanismo. De esta manera se pueden tener resultados diversos trabajando con varios coches sometidos a las mismas pruebas en las cuales se duplican las exigencias del servicio ordinario y luego se toma el término medio de los resultados, que eliminan toda incertidumbre posible.

Tomadas en conjunto estas pruebas hacen necesario el recorrido de algunos centenares de miles de kilómetros por mes, como es de suponer.

Como se prueban los automóviles

A la llegada al campo de pruebas, el automóvil es medido en todas sus proporciones, se le confronta con sus respectivas especificaciones. Los Ingenieros verifican previamente el diámetro de los cilindros y su carrera, las dimensiones exactas de los cojinetes, la reducción del eje trasero, la distancia recorrida por cada émbolo, por cada kilómetro de marcha, radio de círculo de virada, altura del techo, etc., etc.

Después de lubricarlo, convenientemente tal como lo haría un comprador particular, es conducido al camino de las pruebas. En esta etapa no se permite que su velocidad exceda de ciertos límites, teniendo en cuenta muy especialmente que se trata de un automóvil nuevo, y que si durante este período se le maltrata lo más mínimo, puede originar serias consecuencias en el futuro.

Después de recorrer 3.000 kilómetros, se le envía al taller donde es objeto del primer examen técnico. Se le revisan todas y cada una de sus piezas, limpiando el carbón, esmerilando las válvulas, se examina la lubrificación, los frenos, etc. Todo es repasado, todo es observado y armado nuevamente se le somete a la segunda prueba, que comprende fases relacionadas con el funcionamiento, conservación, confort y aspecto del automóvil. Cada una de estas pruebas se efectua en las condiciones que en realidad le corresponda, y se lleva nota de sus resultados.

Empléanse aparatos especiales, para medir la aceleración, la velocidad, la desaceleración, el consumo del combustible, la presión que exigen los pedales de embrague y de freno, la energía necesaria para mover la dirección y mil detalles más largos de enumerar.

Los resultados, después de haber recorrido alrededor de 8.000 kilómetros y previo un nuevo desarme, son imparcial y escrupulosamente compilados, y pasan a conocimiento de los Ingenieros, que son los que a su vez proponen a la fábrica las modificaciones a introducir en la estructura, clase de materiales forma, etc. de cada pieza que resulte defectuosa.

A título de curiosidad del lector, damos una lista de algunas de las pruebas a que se someten los automóviles en sus diversos aspectos:

Aceleración en primera y segunda velocidad.

Aceleración de 15 a 40 kilómetros por hora en segundos.

Aceleración de 15 a 55 kilómetros por hora en segundos.

Velocidad mínima en toma directa.

Velocidad máxima.

Subida de cuesta con pendientes de 11.65 por ciento con carga de 450 libras,

arrancando en toma directa a 15 kilómetros por hora, a 30 y a 50 por hora también.

Subida de cuestas con pendientes de 7.26 por ciento con carga de 450 libras arrancando en toma directa a 15, 30 y 50 kilómetros por hora.

Economía de gasolina a 15, 20, 30, 40, 50, 55, 60, 65, 70, 80 y 90 kilómetros por hora.

Vibración y ruidos que se sienten en el interior del coche a distinntas velocidades.

Esfuerzo necesario para la dirección.

Arranque en tiempo frío.

Temperatura para la mezcla explosiva (carburación).

Distancia necesaria para parar a velocidad de 30 kilómetros por hora.

Presión de frenaje para la parada más rápida.

Presión para desembragar.

Tiempo necesario para cambiar neumáticos con las herramientas del coche.

Tiempo necesario para aceitar y engrasar el automóvil.

Tiempo necesario para lavar y pulir el coche.

Consumo de gasolina en pruebas de resistencia.

Gastos generales de servicio por kilómetro de prueba.

Ventilación y humedad dentro del coche a distintas velocidades.

Area de visión despejada.

Angulo de visión despejada.

Reflexión de la luz en el asiento del conductor.

En le próximo número trataremos otras muchas pruebas, que abarcan problemas técnicos, de química, dinámica, resistencia de materiales, etc., etc. que ciertamente son interesantes para el lector, que no conoce en su esencia lo que se hace en fábrica, antes de entregar un nuevo tipo de automóvil al mercado.

TRANVIAS A CINCUENTA KILOMETROS

Así como se castiga al automovilista que pasa una esquina a más de diez kilómetros, debe castigarse a los motormen, que cruzan las bocacalles a cincuenta kilómetros por hora.

Se han tomado medidas para reprimir las velocidades de los automovilistas, con el objeto de buscar la manera de disminuir también los accidentes, y es público y notorio, que se han aplicado millares de multas por que se cruzan las esquinas a velocidades mayores de diez kilómetros.

No entramos a considerar la justicia ni el error, que tal medida encierre, aplicada con todo rigorismo; pero si hacemos mención a las velocidades que desarrollan los tranvías en algunas calles, cuyo exceso significa muchas veces un peligro mayor.

Así por ejemplo, tenemos los carros 3 y 6 de Ñuñoa y Tobalaba, que suelen pasar las esquinas a grandes velocidades. Sabido es, que un tranvía, marchando con cuarenta o más pasajeros, no puede frenar con la seguridad y en la distancia en lo hace un automóvil a la misma marcha. A eso se debe que se hayan producido accidentes graves muchas veces, porque no siempre puede escuchar el débil tintineo de la campana de alarma.

La que decimos a esas líneas, es también aplicable a los de Provincias y otros puntos, que la autoridad no puede ignorar.

Si el propósito es evitar accidentes, ¿por qué no se multa también al motorman que marcha a velocidades excesivamente peligrosas por el propio estado de las líneas y las condiciones de estabilidad de los tranvías?

Si los carros tuvieren frenos de aire comprimido, como ocurre en ciertos coches nuevos, como los de la línea 36 por ejemplo, y los de Valparaíso que pueden frenar en pocos metros, ese aumento de velocidad, en partes donde los rieles están en buenas condiciones, no sería censurable, por que permitiría efectuar un servicio a menor tiempo que es lo que interesa al público. Pero siendo la mayoría, viejos carros destarlatados, por muchos años de uso, con frenos anticuados, sin pitos potentes de alarma, no es posible aceptar la tolerancia que comentamos y de la que algunas veces se ha hecho eco también, la prensa diaria de Santiago.

Conversando con el Sr. Otto C. Hellmuth

Uno de los directores de las Refinerias de Lubricantes Sterns Ltd.

El Sr. Otto C. Hellmuth

Las refinerías de la Sterns Limited, importante consorcio de firmas europeas, para la fabricación de lubricantes de alta calidad, se han interesado vivamente por hacer conocer sus productos en América del Sur, y para ello, visita en la actualidad los principales países el Sr. Otto C. Hellmuth, uno de los Directores de las mismas, que ha sido nuestro huésped durante algún tiempo.

En nuestra redacción recibimos en oportunidad la gentil visita, que aprovechamos en una breve conversación, que ha de ser de interés para los automovilistas en general.

En efecto, el Sr. Hellmuth nos informó, que el consorcio que representa se ha especializado en la fabricación de aceites lubricantes de alta calidad, obtenidos de la destilación de los petróleos más afamados del mundo, como son los yacimientos de Rusia, Rumania y Polonia. Los aceites obtenidos se caracterizan especialmente por la notable condición de resistir perfectamente los trabajos a que son sometidos en temperaturas más opuestas tanto tropicales como fríos.

Nuestro interlocutor, nos informa que desde 20 años viaja por América Latina y por los principales países del mundo, y se demuestra complacido del éxito alcanzado por sus gestiones, no por la demanda del artículo obtenida por la propaganda hábil, sino, porque se han impuesto por el mérito de su calidad, estando convencido, de que en América del Sur sobre todo, el público sabe apreciar y distinguir lo que paga, habiendo dejado de ser un buzón de la mercadería mediocre, con que se invadieron hasta hace poco nuestros mercados. Esto es una prueba, del grado de adelanto de los automovilistas del nuevo mundo.

Preguntamos al Sr. Hellmuth, si no temía la competencia de otros productos similares y nos manifestó:

—No venimos a los mercados sudamericanos a competir con las calidades corrientes a precios inferiores, sinó a presentar un producto que es el resultado de organizaciones científicas que han trabajado durante más de cincuenta años y que cuenta con las enseñanzas de la práctica y de las necesidades cada día mayores de la mecánica, que exige mejor calidad de lubricantes a medida que los motores son más potentes, y trabajan en condiciones realmente excepcionales.

Productos de primera calidad, no se pueden vender a precios bajos. En algunos mercados, nuestro aceite se vende a precios más caros que todos los demás, la práctica ha enseñado al público, de que, usándolos constantemente realizan una economía sensible, toda vez que alarga la vida de los motores, y reduce al mínimun los peligros propios de una mala lubrificación.

Sometidos a trabajos durísimos, nuestros productos no se disocian, como ocurre con lo saceites baratos y mantienen en

todo momento su poder lubricante, característica, que justifica la razón de nuestro orgullo.

¿Permanecerá mucho tiempo en Chile?

—Posiblemente algunos días únicamente. Ahora vengo de Vancourver. (Canadá) donde la compañía tiene cuantiosos intereses y donde ha efectuado instalaciones costísimas, que contribuirán a aumentar nuestro rendimiento de fabricación.

Pero quisiera informarles todavía, de algo que ha de interesarles más que mi propio viaje. Quiero mencionarles, que hombres célebres como Nobel, han sido impulsores en nuestra compañía, desde las épocas de nuestras primeras tentativas por obtener un artículo insuperable. Earl of Verulam, de la más rancia nobleza británica, mantiene la presidencia de la Compañía.

Las usinas Sterns están instaladas a orillas del Tamesis y allí se produce el movimiento de los barcos que distribuyen por el mundo entero los productos Sterns.

¿Qué particularidades ofrecen los aceites Sterns en el uso diario?

—Es sobre todo de interés que consignen que nuestros aceites, no se conjelan en bajas temperaturas, y que pueden resistir sin descomponerse, ni perder su viscosidad temperaturas altísimas. Hace poco, hemos lanzado al mercado un producto especial para cilindros, que resiste temperaturas hasta de 365 grados centígrados, sobrepasando en 35 grados, las calidades que han sido insuperables hasta ahora, que solo llegaron a 330 centígrados.

¿Sus impresiones de Chile?

—Las de siempre. No es la primera vez que visito este país. He podido apreciar más que en ninguna otra ocasión, su progreso constante, y sobre todo el desarrollo de la red caminera que es la causa del enorme desarrollo del automovilismo, en pocos años. Es una prueba elocuente, de que Chile tiene gobiernos que trabajan con ahinco y hombres laboriosos que luchan sin descanso. De uno al otro confín de Chile, este progreso y este afán de mejoras se destacan al viajero, y es la mejor característica de un pueblo joven y viril, llamado a ocupar y mantener el puesto destacado que le corresponde entre los países americanos.

Y por fin, diga Ud. que también me siento confundido de las amabilidades y sentimientos de hospitalidad de los chilenos, tan cultos y caballerosos en todos sus actos.

Razones comerciales, me han de obligar a viajar a Chile con alguna frecuencia, y pueden Uds. tener la seguridad, que cada vez que lo hago, siento un intenso placer, porque tengo la certeza de que llego a tierra amiga.

Nueva Estación de Servicio

Roseqvist y Cía. Ltda. han instalado, perfectamente montada en un espacioso local, una nueva Estación de Servicios, en donde la clientela de la firma será atendida preferentemente encontrando en ella los elementos necesarios para engrase de automóviles, carga de acumuladores, servicio de vulcanización esmerado y cuidadosamente hecho por operarios especialistas, bencina, aceites, accesorios, etc.

La nueva Estación está instalada en Alameda 2336, antiguo local de los automóviles Durant.

Cada siete segundos, un auto

Es posible que el lector crea, que se trata de una cifra relativa a la circulación en alguna ciudad de importancia. No es así. Cada siete segundos sale funcionando en Estados Unidos un automóvil, producido por las fábricas de aquel país.

La población de Estados Unidos aumenta en una persona cada 26 segundos. Así pues, se fabrican cuatro vehículos a moto. . .

A este paso, faltarían almas, dentro de pocos años, para manejar los coches que se fabrican en yanquilandia.

EXPOSICION DE AUTOMOVILES

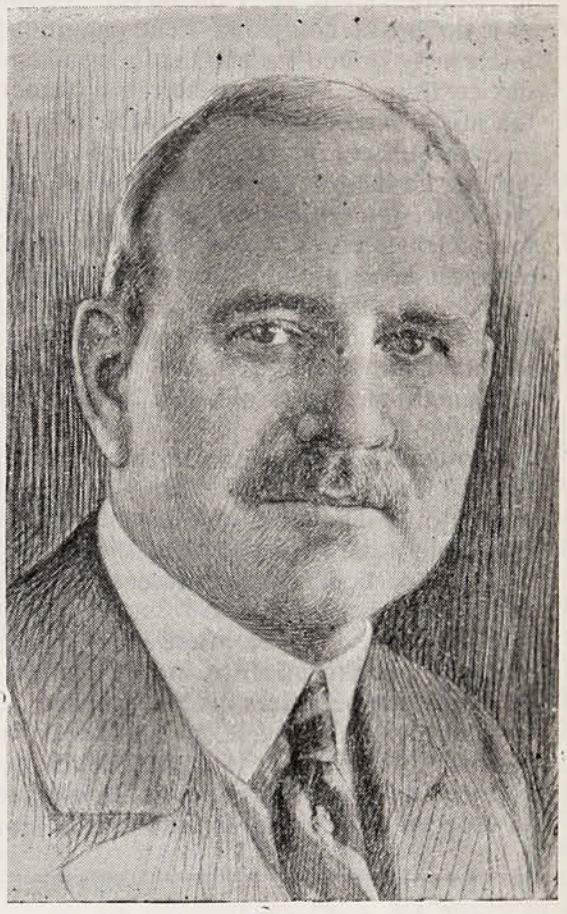
Por C. W. Nash

Presidente, The Nash Motors Company

Los hombres de Negocios Americanos han sacudido el polvo de su descuidado escritorio, empacado su traje de etiqueta, protegiéndolo contra la polilla con las sacramentales bolas de naftalina, y decidídose a regirse por la vieja y buena regla fundamental: "un buen trabajo en el día, por una buena paga".

Las condiciones, que parecían pésimas, a la brumosa luz de la mañana gris subsiguiente a la reciente depresión de los valores de la bolsa, han sido detenidamente analizadas. Desterrado el pánico mental que conmovió al país, y restituído los procesos normales de pensar, ha quedado comprobado que los negocios en América tienen sólidas bases sobre las cuales asentar; nuestros bancos están repletos de oro, y las condiciones de los negocios, en general, están sobre firme y sólido pie, que desafía impunemente a todas las rachas, y ofrecen la mejor oportunidad al hombre que no anda en busca de favores. sino deseoso de trabajar con empeño por su prosperidad.

En mi juicio, los cimientos financieros del país son profundos y sólidos. La mayor parte de sus dificultades financieras han sido de un orden mental. En muchas regiones de esta gran tierra pródiga y fecunda, el público desconoce, prestándole muy poco o ningún interés, lo que sucede en el mercado de acciones. Se calcula que solo un porcentaje muy reducido fué efectivamente afectado por la "jarana" de las operaciones de la bolsa, y que apenas uno, si acaso, de cada diez de los individuos comprendidos en este grupo, perdió algo en sus intereses. El resto, después de haber deducido la diferencia entre el valor cotizado y el valor real de sus acciones, conserva los valores que había comprado, valores que, en muchos casos, son ahora mucho más estables de lo que lo fueron cuando la intoxicación de la gran alza en la bolsa llegó a su apogeo.



C. W. Nash, Presidente de The Nash Motors Company.

Por lo que hace a la industria de los automóviles, estimo que tendremos que afrontar una prueba estricta y dura en 1930. El público automovilista será árbitro y juez, y con toda seguridad no habrá ni posibilidades de indulgencia hacia las compañías indeficientes. Los manufactureros de automóviles sobrevivirán y progresarán tan solo mientras construyen vehículos de genuino valor intrínseco, y traten de incorporar eficiencia de servicio y comodidad en sus productos.

La industria ha llegado al legendario "punto de saturación" desde hace algún

tiempo. Esto es, ha llegado al punto en que las facilidades de fabricación, en la América, están en relación directa con la demanda del público. La tendencia del diseño de automóviles y la demanda, hoy en día, no son por coches dotados de velocidades mayores, sino por máquinas capaces de inspirar completa confianza, y de proporcionar amplio confort; máquinas que en cada una de sus porciones lleven la compensación del precio que se cobre por ellas, y que rindan a su propietario el servicio más satisfactorio y completo, al costo más reducido posible. Hacia esa finalidad se encamina cada facilidad conquistada por la Nash Motors Company; y estamos sinceramente convencidos de que los nuevos coches "400" para 1930 llevan una ventaja bien distinta al constituir, no obstante su calidad de meros "exploradores" en este terreno, un paso muy trascendente en esta última etapa del desenvolvimiento del automovilismo.

Opino que la industria de los automóviles se encuentra en la víspera de una reorganización general. Las firmas que no están debidamente preparadas, se verán obligadas a sostener una ruda lucha para evitar el ser arrolladas y descartadas. En el año de 1916, fueron 110 los manufactureros que tomaron parte en las Exposiciones Nacionales. El año pasado, solo 43 marcas de coches figuraron en las listas. El año ctual, nada más 42 manufactureros ocurrieron en demanda de espacio para exhibir sus productos. No creo que vayá a haber tantos manufactureros en el campo, para el año próximo; pero tengo la certeza de que el público comprador será quien saque los mayores beneficios de la inevitable rudeza de la competencia.

Los miembros más optimistas de la industria predicen, respecto de lo producción de 1930, que el mercado absorberá un número mayor de automóviles que el que yo, personalmente, creo que podrá absorber efectivamente. Yo me alegraría infinito de que el mercado pudiera consumir, durante 1930, tantos coches como consumió en 1929. Es una verdad aceptada y reconocida que la industria Americana tiene un límite máximo de capacidad de producción, considerablemente superior a la demanda efectiva. Con todo, pienso que se venderán muchos más coches que los que muchos predicen ahora.

En el mercado del país se repondrán aproximadamente 3.000,000 de coches este año; a los mercados extranjeros se portarán como 1.000,000 más; y un nuevo mercado cuya limitación dependerá enteramente de la calidad que los manufactureros encarnen en sus productos, y de los esfuerzos que hagan para su distribución. Este último mercado está formado por las familias, cuyo número disminuye rápidamente, financieramente capaces de comprar automóvil, pero que aún no lo poseen; por las familias, mayor en número cada día, cuyos recursos pecuniarios les permiten poseer más de un solo coche, y, finalmente, por las personas cuyos recursos acrecentados les harán posible la adquisición de su primer automóvil.

Una inspección personal de los negocios Nash, en diversas regiones del país, me ha revelado, posteriormente a la depresión de la bolsa, que aunque las ventas decrecieron en algunos territorios, en otros, por el contrario, superan en volúmen a las efectuadas durante el mismo período del año pasado, en tanto que la demanda por el nuevo "8" de Doble Encendido está sobrepasando a lo que nos habíamos atrevido a esperar.

Los mercados extranjeros ofrecen todavía un campo espléndido para los nuevos carros Nash de la Serie "400", muy a pesar del hecho de que algunos de nuestros fabricantes americanos han construído un exceso de coches para Francia, Inglaterra, Alemania e Italia, y se han visto obligados a reducir sus precios en consecuencia. Nosotros hemos estado haciendo excelentes negocios en la Península Escandinava, en Centro y Sud América, así como en los más importantes mercados de Europa. La Nash Motors Company tiene contratos en 110 naciones extranjeras, y ese bonito total abarca el mundo entero. Hemos podido cerciorarnos de que la sólida popularidad de los primeros carros "400" nos ha habierto un campo vastísimo en todos los países del extranjero.

Igual que en el pasado, nos apegaremos a nuestra norma de no forzar nunca la pro-

ducción para construír productos de falsa valía, a costa de nuestros Agentes y de nuestros compradores, sino mantener nuestra fabricación dentro del volúmen determinado por la demanda efectiva, y construírlos basándonos en normas estrictas de honradéz y buen juicio.

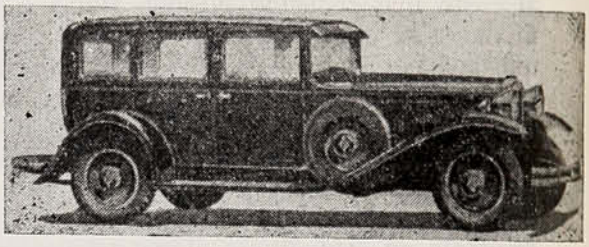
Resumiendo: No veo ninguna razón para esperar otra cosa que no sea un año favorable y próspero para la industria y para la organización Nash, tanto en nuestro país como en el extranjero, durante 1930. Las condiciones de los negocios están sustentadas por sólidas bases. La prosperidad, y en abundancia, se encuentra únicamente en el trabajo honesto y duro.

El arte pone su genio al servicio de la industria

Las últimas conquistas del arte en la industria del automóvil tienen su origen en la ciencia geométrica. Los ingenieros y proyectistas del Hupmobile, han producido, por primera vez en la historia del automovilismo, un coche cuya belleza sin par se basa en un solo principio artístico. Una línea mediana claramente perceptible sirve para dividir el conjunto en dos planos modernistas, transmitiendo a las dos mitades una simetría perfectamente equilibrada, que podría compararse al gracioso balanceo de un yate sobre la quilla.

La línea frontera del techo y la visera avanza hasta formar ángulo sobre el centro del parabrisas. La base de éste y las ventanillas posteriores son angulares al estilo modernista, y el panel de atrás está dividido verticalmente en dos mitades perfectamente idénticas. Este mismo estilo de líneas rectas, ángulos y planos superpuestos, abarca todos y cada uno de los detalles que integran el conjunto. Desde el vistosísimo emblema del radiador, se repite este estilo en la tapa del radiador, en los faroles, en las lamparitas de los guardafangos, en las defensas, en las tapas de los cubos de las ruedas, en los tiradores de las puertas, y hasta en la linterna reglamentaria posterior.

Este único principio artístico fué introducido por primera vez en el Hupmobile de ocho cilindros en línea de 1930, y luego se adoptó también en otros modelos de esta marca de ocho cilindros para la producción de este año. Obsérvase el mismo vigoroso diseño en los herrajes interiores de todos los modelos cerrados; las molduras de las ventanillas, el tablero de



Hupmobile Sedan 8 cilindros. Modelo "C".

instrumentos, el volante de dirección, los interruptores de alumbrado, las luces de las esquinas y el juego de tocador, están todos modelados de acuerdo con el expresado principio artístico. Todo ello ofrece un aspecto que estima el ánimo y deleita los sentidos.

Toda la serie de automóviles Hupmobile simboliza la tendencia artística de las modernas industrias. Los modelos de la actualidad constituyen una síntesis de las aspiraciones del artista en sus muchos años de inquietudes y desvelos, al igual que ocurrió con la pluma-fuente, la cámara fotográfica, el reloj, la caja registradora y la máquina de escribir. Y en la industria el colorido también embellece aún más y más algunos famosos aviones y los coches ferroviarios; el azul vivo del cuerpo de los aeroplanos y el amarillo de sus alas, en la flota de la American Corporation, ofrecen un señalado contraste con la inmaculada blancura de las nubes; y el tren **"bleu"** de París a la Riviera, rivaliza con el relumbrante expreso "Rheingold", que pasea triunfante sus colores violetas, dorado y marfileño desde el Mar del Norte hasta los Alpes. En la industria moderna, lo útil corre parejas con lo bello.

CHISMES TELEFONICOS

Mentiras o verdades del mercado

¡Alóo. . . . . ? hablo con "Auto y Turismo"?

—Sí, señor, diga no más. . .

¿Estará Fulano?

—Con él habla.

—Hablas con Zutano. . . . . Como te vá cabro. Quería contarte una serie de chismes con motor y accesorios. ¿Sabías tú lo de Buscaroli?

—Nó, hombre, no sé nada.

—Pues fíjate que el Agente de Cord, dejó la agencia y al tiro la tomó Picó e Hijos Ltda., quienes se proponen vender tantos Cord como Citroen tienen entregados al mercado.

¿Qué me cuentas? . . . hombre, no sabía nada.

Te cuento eso, y creo que los muchachos tienen campo abierto para imponer la marca. Cucho, Perico, y los demás de la familia son activos y qué diablos en estos tiempos, la actividad es la mitad del éxito.

—Así me parece.

—¿Quieres que te cuente algo más? Pues oye: Rosenqvist abrió esta semana en Delicias 2336 una Estación de Servicio en el local que ocuparon hasta hace poco los Durant. Aparte de otros anuncios, me ha llamado la atención uno que dice tres veces. . . Bencina. . . Bencina. . . Bencina. . . Han imitado a Arquímedes, cuando salió desnudo gritando Eureka. . . Eureka . . . Eureka. . . y por supuesto que también han encontrado la solución conveniente para satisfacer las necesidades de la clientela.

Tengo otra noticia bomba. . .

—Cuéntala cabro, que estoy sin material.

—Allá vá. Se está fabricando en Estados Unidos un automóvil con trasmisión delantera, que podrá ser vendido al público al precio reducido de mil dólares. . .

¿Marca?

—Misterio. . .

Como misterio, esa marca no existe en autos.

Digo que misterio, que la ignoro, pero la presumo, se me ocurre que ha de ser Chrysler.

—¿Y por qué se te ocurre Chrysler?

—Hombre, por mi sensibilidad nasal... Y a propósito de Chrysler, se me asegura que este año, aparecerá el modelo Imperial con una serie de novedades despampanantes.

¿Nada más?

¿Te parece poco? Varios chismes motorizados, que te ocuparán dos páginas a lo menos en cinco minutos de charla. . .

¿Y de los sin motor?

Sistema deslizadores tengo varios. Por ejemplo. Has visto la cara de satisfacción de Vasco Larraechea, cuando salió con los premios del último Kilómerto Lanzado?. Dicen las malas lenguas que después de la comida, "bautizó" las copas. . . y que fué también padrino, el Mayor Frias. . . ¿qué te parece?

—Magnífico.

Y dicen que Gregorat, ha pedido a Europa dos Bugatti, una con y otra sin compresor, que corren una barbaridad de kilómetros. Se propone dejar sin premios a los futuros competidores.

Y dicen también, que Mercedes Benz, trae de Buenos Aires, otro coche especial para carreras, que ha de llamar la atención.

Y dicen también que Caliri asegura, que para el próximo Kilómetro Lanzado, apretará el fierrito en El Llano, para aflojarlo en Buin. . . El italiano no está conforme con no haber ganado el primer puesto.

Y dicen, que el De Soto, se propone hacer roncha. Que parece galgo en la arrancada. . .

Y dicen. . .

—Bueno cabro, no te parece que dicen mucho ya. . .? Yo tengo para tres páginas. ¿Por qué no guardas unos pocos chismes para el número próximo?

Conforme.

Me alegro de verte, saludos a la Crisanta.

Otro tonto.

¿Qué?

Digo que otro tanto. Chao. . . hasta más verte.

Adiós, chismoso.

LA VELOCIDAD

Lo que se hace en otros países. No sólo se educa al automovilista sino también al peatón.

La reciente aplicación de nuevas disposiciones de tráfico, nos ha hecho pensar en los sistemas que se aplican en otros países, más adelantados que el nuestro en materia de automovilismo.

Aquí, no solo se ha encarecido el costo de mantención anual de un vehículo a motor, con el aumento de los precios de la bencina, repuestos, etc. patentes y otros impuestos, sinó que las trabas aumentan diariamente, en relación con la mayor o menor importancia que dan a la crónica callejera algunos órganos de publicidad.

En todas las ciudades del mundo hay choques, y las hay, en que en proporción a la población el porcentaje es muchísimo más elevado que en Chile. Es sensible que se produzcan accidentes, pero son evitables en una reducida proporción. Los tranvías, no deberían circular por nuestras calles porque en relación al número de vehículos que tienen en servicio, cometen cada año un número mayor de víctimas que los automóviles.

Las nuevas disposiciones a que nos referimos, inspiradas en un propósito sano, han despertado críticas y protestas, por que se obliga a marchar en nuestra ciudad en una forma que hace inútil y molesto el uso del automóvil. Con tal motivo hemos querido imponernos un poco de las prácticas en uso en otros países, donde el problema del tránsito ha tomado características serias.

En Estados Unidos según lo que hemos podido informarnos, aparte de facilitar el uso mecánico de tracción, por parte de los gobiernos en la forma más amplia posible, se permite el manejo con mucho menores formalidades que entre nosotros, pero eso sí, se castiga en forma severa a los que contravienen las disposiciones de tránsito, y a los autores responsables de choques o atropellos en la vía pública. Según la gravedad del caso, se les retiran los documentos, por un número considerable de meses, hecho que sin duda obliga a ser atentos a los conductores. A parte de que existen carreteras exclusivamente destinadas al tráfico a grandes velocidades, la limitación en las ciudades de mucho mayor densidad de población que Santiago no ha ofrecido jamás las características que tiene entre nosotros.

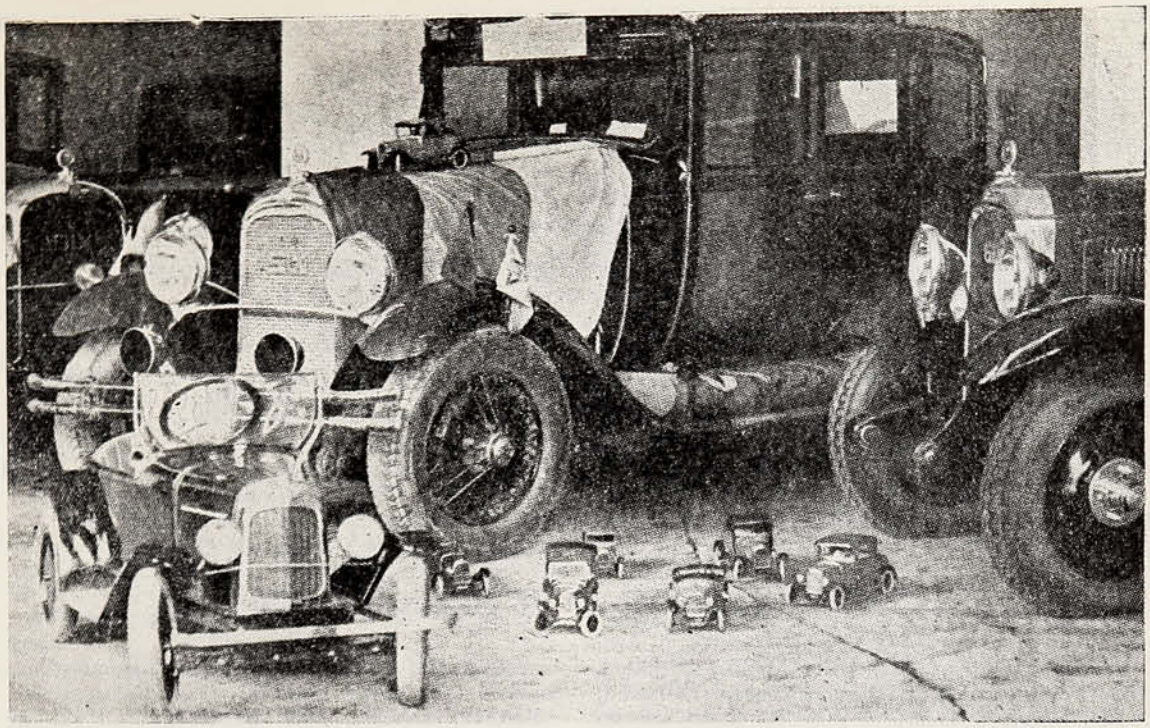
Italia, Francia y Alemania, países que también marchan a la cabeza del automovilismo después de Estados Unidos, permiten igualmente el desarrollo de velocidades considerables, pero castigan severamente las infracciones y a los culpables de choques o accidentes con peatones. La retención de documentos y la carcel son por lo general argumentos suficientes para prevenir al conductor que marcha en automóviles con frenos defectuosos o anticuados, o sin precauciones, de que debe ser cuidadoso, no solo por su propio interés, sinó también en salvaguarda de la vida agena.

¿Qué legislación será menester en Chile?

He ahí un punto que interesa tanto a la autoridad como al público automovilista. Si se pretende eliminar la tracción a sangre en los grandes centros como corresponde a un país civilizado; si se quiere que aumente la producción individual permitiendo el mejor aprovechamiento del tiempo con un traslado más rápido de un punto a otro, hay que dar facilidades, al desarrollo del automovilismo, y al asegurarse de la eficiencia de los conductores, hay que enseñar también al público peatón, a no contribuir a la interrupción del tráfico.

Es más, hay que castigar severamente a los que manejan en manifiesto estado de ebriedad, ya que por estos, pagan las consecuencias los automovilistas prudentes, que usan de sus coches como un medio de vida y no como diversión, o medio de exhibición.

En Suiza, se castiga severamente al con-



El Citroen 6, inscrito en el Rallye Automovilista Internacional de Ostende, después de haber efectuado el trayecto Bruselas-Belgrado. Descansa al lado de otros hermanos menores y no menos famosos.

ductor ebrio, y no se otorga carnet, al que tiene entradas policiales por ebriedad. Es una sabia medida que debería tener su aplicación entre nosotros.

Cada cual debe ser responsable de sus actos. A esto debe tender la legislación futura del tráfico en las calles de Santiago; pero pretender que el automóvil sea usado como el vehículo de tracción a sangre, es causar un daño, a los hombres de trabajo, a los que usan un automóvil, para la realización de sus propias tareas.

A diario vemos personas ebrias, o alegres, que se lanzan por las calles de Santiago a velocidades considerables. Es contra ellos contra quienes hay que prevenirse y a quienes la ley debe castigar en forma inflexible, pero no es justo, que se pretenda imponer como norma, que en cada esquina el automovilista debe disminuir su velocidad hasta pararse por completo, por que en tal caso es preferible arrumbar los motores, y marchar a pie.

Repetimos que hay que castigar los excesos, y afirmamos que somos partidiarios de toda medida que tome la autoridad por la seguridad pública: pero, no lo somos en el caso, en que esas restricciones toman proporciones alarmantes. Los accidentes que se quieren evitar, estan marcados en todas las etapas de la vida diaria. Los accidentes aéreos y los de mar son tan inevitables como los de automóviles o tranvías. Sin embargo en ninguno de los otros casos, se ha pensado en suprimir la aviación, o la navegación marítima o el tráfico tranviario, pero sí se ha hecho campaña en el sentido educativo de las personas que tienen relación con estos servicios. Igual caso que comentamos, especialmente con cosa debe hacerse a nuestro juicio en el los peatones, que son muchas veces causantes directos de las desgracias que ocurren, y con los conductores ebrios o impertinentes que reconocemos que también abundan.

AUTOMÓVIL CLUB DE CHILE

DELICIAS 1171 — TELEFONO 87344 — CASILLA 3320

Presidente	Señor Amadeo Heiremans.
Vice-Presidente	» Manuel Barahona
Secretario	» Enrique Kaulen.
Tesorero	» Juan P. Blurton

DIRECTORES

Señores: Vasco de Larraechea, Rafael Vives, Luis J. Ovalle, Elías Veloso y Teodoro Camus.

Actas del Automóvil Club de Chile

SESION N.° 61 DEL 24 DE MARZO DE 1930

Bajo la Presidencia del señor Manuel Barahona y con asistencia de los Directores señores: Blurton, Ovalle, Veloso y Gumucio y de los socios señores Oscar Concha, Enrique Kaulen y Alejandro Gumucio, se abrió la sesión a las 18.45 horas.

ACTA.—Fué leída y aprobada la de la sesión anterior.

DELEGACION ARGENTINA AL CRISTO REDENTOR.—Se dió lectura a los telegramas enviados por el Cónsul de Chile en Mendoza y por el Presidente del Segundo Congreso Nacional de Turismo, por los cuales invitan al A. C. Ch. para envíe una delegación para encontrarse al pie del Cristo Redentor el día 27 de Marzo. Se designó la comisión compuesta por el Secretario señor Javier Gumucio y los socios señores: Enrique Kaulen, Wenceslao Díaz y Jorge Elizondo, autorizando el gasto que la movilización demande.

CONTROL AL SEÑOR MERCHAN.—Se leyó una solicitud del señor Merchan por la cual pide al A. C. C. le controle la partida para establecer un tiempo record hacia Valparaíso. Se accedió al pedido y se acordó pedir a la A.A.V. controle la llegada.

INSIGNIAS.—Se tomó el acuerdo de cancelar la factura del señor Molleda por insignias, con cuyo pago se procedería a la cancelación del contrato.

IMPUESTO A LA RENTA.—Se leyó el informe del Abogado de la Institución sobre la consulta que se le hiciera referente al pago del impuesto a la renta por el Club. Resolviendo de acuerdo con ese informe se acordó presentar el balance correspondiente al 31 de Diciembre de 1930.

PROPUESTAS POR INSIGNIAS.—Referente a las insignias que se propone fabricar el señor J. Leiva, el señor Blurton hizo indicación para que se estudiara la posibilidad de mandarlas hacer en el extrangero de donde podrían llegar mejores y más baratas.

CAMPEONATO DEL KILOMETRO.—El señor Concha dió cuenta de las gestiones que había hecho para la organización del Campeonato del Kilómetro. Manifestó que estaba cubierta la suma de $ 3,500 en premios contribuyendo numerosas casas, cuya lista leyó. Inició la lectura de los reglamentos y al leerse el artículo sobre la clasificación por H. P. el señor Blurton manifestó su desacuerdo. Manifestó que su comprobación era poco menos que imposible. Haciéndolo por cilindrada no había discusiones ni dudas.

APLICACION DE MULTAS.—El señor Ovalle hizo indicación a que se enviase a la Dirección del Tránsito una nota pidiéndole que autorice pasar delante de un tranvía por el costado izquierdo cuando la línea está en el centro de la calzada.

El Secretario le comunicó que en tal sentido ya se había escrito y que ya estaba autorizado el paso por la izquierda.

INSIGNIAS SOLICITADAS.—Con motivo de la solicitud de insignias hechas por socios del Automóvil Club Argentino, se acordó mantener el temperamento adoptado anteriormente, es decir, que solo se otorgan a los socios de la Institución.

CONDOLENCIA.—A indicación del señor Kaulen se acordó enviar una nota de pésame a la familia del socio fallecido señor Julio Greene.

NOTA A LA DIRECCION GENERAL DE CARABINEROS.—Se acordó enviar una nota a la D. G. de Carabineros haciéndole ver los trastornos y molestias que originan las recientes disposiciones de tránsito, haciendo especial mención del paso de los automóviles a menos de 10 kelómetros por las bocacalles, derecho de pasada y calles de tránsito continuo.

SESION N.° 62 DEL 31 DE MARZO DE 1930

Se abrió la sesión a las 19 horas, bajo la presidencia del señor Heiremans y con asistencia de los Directores señores: Barahona, Vives, Veloso, Blur-Kaulen, de Larraechea, Silva, Echegoyen, Wenton y Gumucio y de los socios señores Enrique ceslao Díaz, Concha, de la Maza, Larraín, Vargas y A. Gumucio.

ACTA.—Fué leída y aprobada la de la sesión anterior.

NOTA DE LA PREFECTURA DE CARABINEROS.—Se dió lectura a una nota de la Prefectura de Carabineros en la que da cuenta de irregularidades cometidas por los socios de la Institución señores Roberto de la Maza y Daniel Santelices. El señor de la Maza explicó la forma cómo había cometido la infracción, agregando que en ningún momento había faltado el respeto al carabinero y que le había manifestado que no concurriría a la citación y que esperaba que lo condenaran en rebeldía y se allanaba a pagar la multa Manifestó al Directorio que haría una visita al señor Coronel-Prefecto para explicarle detalladamente lo ocurrido.

El Pro-Secretario a nombre del señor Santelices manifestó que este caballero había sido notificado por haber cometido la infracción de no disminuir la velocidad en una bocacalle, a pesar de marchar paralelamente con un tranvía. Al ser notificado, manifestó al carabinero que no podría acudir a la cita por tener que ausentarse de Santiago y que se allanaba a pagar la multa que en rebeldía se le impusiera.

CARTA DE Mr. BAUER.—Se dió lectura a una carta de Mr. Bauer, representante de la M. A. C. C. en la que manifiesta que conserva como un grato recuerdo el hermoso obsequio que le hiciera el A. C. Ch. y hace votos por la prosperidad de cada uno de los miembros de la Institución.

CAMPEONATO DEL KILOMETRO.—Se dió lectura a una carta del señor Oscar Concha por la cual renuncia a hacerce cargo de la organización del Campeonato en vista de que se ha adoptado el sistema de cilindrada en vez del propuesto por caballos de fuerza al freno. El señor Blurton hace uso de la palabra y manifiesta que la fórmula de caballos al freno es inaceptable pues no se puede ella fijar con exactitud y que había comprobado que los datos proporcionados por las revistas técnicas americanas no eran exactos y que, por lo tanto, resultaba ilógica la aplicación por H. P.

Sobre este punto se produjo un debate en el que tomaron parte los socios señores. Concha, Echegoyen, Larraechea, Larraín, Kaulen y los Directores señores Barahona y Gumucio acordándose en definitiva que la carrera se efectuará el 27 de Abril con las clasificaciones siguientes: 3 litros, hasta 3. 1|3, hasta 3. 2|3 y desde 3. 2|3 para arriba y que el producido de las entradas se pondría a disposición del Sr. Intendente de la Provincia, para desinarlo a los fines que estime conveniente.

El señor Concha solicitó el nombramiento de una comisión para que se reciba de los aparatos para el control eléctrico y que se enviará a la Casa Weil, donante de ellos, una nota de agradecimiento.

Al aceptar su indicación la mesa pidió al señor Concha contribuyera con su entusiasta cooperación para la realización del Campeonato.

RECEPCION EN EL CRISTO REDENTOR.—El señor Secretario dió cuenta de los gastos efectuados con motivo de la visita de la delegación argentina al Cristo Redentor, los que ascendieron a $ 725.25, gastos que fué aprobado.

RAID DEL SEÑOR MERCHAN.—Se dió cuenta de un telegrama de la Asociación de Automovilistas de Valparaíso en la que manifiesta que no tiene inconveniente en aceptar el control a la llegada de este deportista a Valparaíso.

CIRCUITO SUR.—El señor de Larraechea manifestó a la mesa que según conversaciones que él había tenido con las autoridades, habría una posibilidad de poder efectuar próximamente un Circuito Sur igual al que se corrió en Noviembre último. En caso de hacerse esta carrera hizo indicación para que se efectuase una eliminatoria con la debida anticipación. La idea del señor de Larraechea tuvo aceptación y se acordó tratar sobre ella en próximas sesiones.

Se levantó la sesión.

SESION ESPECIAL N.° 63 DEL 2 DE ABRIL DE 1930

OBJETO: Estudiar el Reglamento del Campeonato del Kilómetro Lanzado.

Bajo la presidencia del señor Heiremans y con asistencia de los Directores señores: Barahona, Cámus, Vives, Blurton y Gumucio se abrió la sesión a las 11 horas.

Se trató exclusivamente lo relacionado con el Reglamento del Campeonato del Kilómetro Lanzado que debía verificarse el 27 de Abril en el Camino a San Bernardo.

El señor Barahona dió lectura al Reglamento, confeccionado por el señor Concha, introduciéndose algunas modificaciones insinuadas por el Presidente de la Comisión Deportiva.

(Un estracto del reglamento fué publicado en nuestra edición anterior).

Se levantó la sesión.

SESION N.° 64 DEL 7 DE ABRIL DE 1930

Bajo la presidencia del señor Heiremans y con asistencia de los Directores señores: Barahona, Ovalle, Veloso, Camus, Vives, Blurton y Gumucio y de los socios señores: Enrique Kaulen, Gustavo Vargas, Alejandro Casas, Alejandro Gumucio, Alberto Carmona, Oscar Concha y el Director de "Las Ultimas Noticias" señor Gigoux, se abrió la sesión.

ACTA.—Se leyó y fué aprobada la de la sesión anterior.

CUENTA.—Se leyó la nota del señor Director General de Carabineros en contestación a la nota confidencial pasada por el Club sobre tópicos de tránsito.

RENUNCIA DEL SEÑOR VALENZUELA.—Se leyó la renuncia del Director señor Enrique Valenzuela y atendidas las razones en que la funda, el Directorio resolvió aceptarla, lamentando que el señor Valenzuela prive al Directorio de su entusiasta concurso.

COLORES DE LA INSTITUCION.—Atendido el pedido formulado por la A. I. A. C R. referente a los colores con que deben correr los automovilistas que representen al país en el exterior, se resolvió entregar dicha comunicación a la Comisión Deportiva.

CARLOS BORCOSQUE.— Se dió lectura a la carta del señor Carlos Borcosque representante del A. C. C. en Hollywood en la que pide se le envíe una carta de presentación redactada en inglés. El señor Blurton quedó comisionado para hacerla.

GARAGE SAN MARTIN Y GARAGE PARIS Se leyeron las propuestas presentadas por estos Garage en la que ofrecen servicios especiales para los socios. Se acordó entregarlas a la Sección Turismo para que informe.

CAMPEONATO DEL KILOMETRO.—A raíz de la publicación hecha por "Las Ultimas Noticias" anunciando organizar y propiciar el Campeonato del Kilómetro que tenía en preparación el A. C. C. y el desacuerdo habido entre el señor Oscar Concha y el Club sobre la clasificación, se acordó invitar a la sesión al Director de dicho diario.

Después de un cambio de ideas se aceptó el ofrecimiento del señor Gigoux, de cuatro premios para cuatro categorías clasificadas por caballos de fuerza, quedando bajo la responsabilidad del Director del citado diario las dificultades que pudieran presentarse en el resultado de la prueba y se acordó llevar a efecto la carrera simultáneamente y en la que tomarían parte los competidores clasificados por cilindrada y por H. P.

AFILIACION DE LA A. DE A. DE ANTOFAGASTA.—El señor Barahona manifiesta que ha recibido la visita del Presidente de la Asociación de Automovilistas de Antofagasta señor Alfredo Reyes, quien ha solicitado la afiliación de la institución que preside. El señor Barahona manifiesta que aunque no existe todavía una reglamentación especial se les podría conceder las franquicias que solicitan para cuando los automovilistas de Antofagasta visiten Santiago. Se les podría entregar carnet e insignia exigiéndoles el pago de la cuota correspondiente a un trimestre, y devolviéndo al asentarse el carnet y la insignia.

COUNTRY CLUB EN LA DEHESA.—El señor Barahona da cuenta de la presentación que ha hecho el señor Francisco Méndez ofreciendo un campo para la formación de un Country Club en el fundo "La Dehesa". Conocidas las bases generales se acuerda pedir al interesado que haya una presentación por escrito.

SOCIOS ACEPTADOS.—Se aceptaron los siguientes:

Rafael Peni, presentado por el Sr. Teodoro Camus.

Mario Eyzaguirre M., presentado por el señor Teodoro Camus.

Francisco J. Cornejo B., presentado por el Sr. Humberto Andrade.

Félix Groehnert B., presentado por el señor Antonio Besa.

Robert Trennert M., presentado por el señor Pedro Pavone.

Bartolomé Pinilla G., presentado por el señor Jacques Courtois.

Oscar Tenhamm V., presentado por el señor Jacques Courtois.

José Demars Du Brac, presentado por el señor E. Bottinelli.

Julio Tagle E., presentado por el señor M. Barahona Vargas.

Roberto Jaramillo B., presentado por el señor Antonio Besa F.

Felipe Besancon C., presentado por el señor G. Lastrade.

Arturo Mina R., presentado por el señor E. Bottinelli.

Humberto Maldini T. presentado por el señor A. Gumucio.

William A. B. Eastwood B., presentado por el señor Ernesto Prado.

Florencio Oyarzún Day, presentado por el señor Jacques Courtois.

Pedro Mercandino N., presentado por el señor Hugo Petit Bon.

H. H. Fritz Stein, presentado por el señor Albrecht Zimmer.

Emilio Garfias, presentado por el señor Barahona Vargas.

Rafael Herreros C., presentado por el señor Raúl Barahona.

Mario Huidobro H., presentado por el señor Oscar Concha.

Bernardo Moreno F., presentado por el señor M. Barahona.

Luis Koch Y., presentado por el señor G. Vargas.

José Víctor Gandarillas, presentado por el señor J. Blurton.

Jenaro Contardo P., presentado por el señor Aaron Osorio.

Humberto Cerda V., presentado por el señor Oscar Valenzuela.

Alfredo Gajardo M., presentado por el señor Joaquín Pérez.

Julio Laso Silva, presentado por el señor A. Gumucio.

SESION N.° 65 DEL 14 DE ABRIL DE 1930

Bajo la presidencia del señor Heiremans y con asistencia de los Directores señores: Barahona, Ovalle, Veloso, Blurton y Gumucio y de los socios señores Gustavo Vargas, Alejandro Gumucio y Enrique Kaulen, se abrió la sesión a las 18.45 horas. Escusó su inasistencia el señor Vives.

ACTA.—Fué leída y aprobada la de la sesión anterior.

AUTODROMO.—Se dió lectura a una nota del Coronel Arturo Merino Benitez Sub-Secretario de Aviación en la que informa el propósito de la construcción de un autódromo alrededor del aero-puerto de Los Cerrillos, el que será cedido a la Institución cuando lo solicite. Se acordó contestarle dándole las gracias por tan grata noticia.

COMANDANTE FRIAS.—Se dió lectura a la carta del señor Raúl Barahona en la que da cuenta de la misión que se le confiara ante el Comandante Frías. Se acordó esperar la anunciada renuncia de socio de la Institución que haría el Comandante para rechazarla, y eliminarlo de sus obligaciones de socio mientras dure el desempeño de sus actuales funciones.

RENUNCIA DE DON OSCAR CONCHA.—Se leyó la renuncia de don Oscar Concha como socio de la Institución. Se acordó aceptarla y darle las gracias por los servicios prestados en su calidad de Secretario durante el período anterior.

CARTA DE LOS DANNENBERG Y WERTH.—Leídas las quejas que hacen estos socios por las dificultades con que tropezaron al tratar de cruzar la frontera. Se acordó contestarles que el A. C. C. no tiene ingerencia alguna con las resoluciones de los Carabineros.

CIRCULAR.—Se resolvió que la Secretaría pase una circular a los socios haciéndoles saber que las franquicias vigentes acordadas para el turismo se refieren solamente para las aduanas, pero no a la eliminación de trámites de ley para entrar o salir del país.

DESIGNACION DE UN NUEVO DIRECTOR.—El señor Barahona hizo uso de la palabra hacia la necesidad de designar un nuevo Director en reemplazo del señor Valenzuela. A este respecto dijo lo siguiente:

"Ha sido sensible para este Directorio conocer la renuncia de don Enrique Valenzuela. El Club tenía justificados motivos para esperar recibir de él, durante el curso de su mandato, todo el aporte de su entusiasmo, de su inteligencia, de su capacidad de trabajo y de su inmensa simpatía. A nuestro pesar hemos tenido que aceptar su renuncia, porque el reconocimiento de las cualidades a que me he referido, y que son solamente algunas de las que adornan al señor Valenzuela, le han llevado a altas y brillantes situaciones de negocios que, al absorver todo su tiempo, no le dejan el necesario para dedicarlo al de Director del Automóvil Club.

Corresponde en esta sesión elegir al sucesor del señor Enrique Valenzuela, quien debe ser sustituído por un hombre que haga honor a este Directorio, como lo hizo el señor Valenzuela.

El Club necesita de una persona entusiasta, inteligente, capaz de organizar y de trabajar, y de gran simpatía. El Club cuenta entre sus socios con muchos hombres que tienen las unas o las otras cualidades, o tal vez todas ellas reunidas, y en grado máximo; pero hay uno que está especialmente señalado al Club para reemplazar a don Enrique Valenzuela, y que ciertamente todos y cada uno de nosotros le tuvo en su mente tan pronto como fué preciso pensar en la designación de un nuevo Director.

Me refiero a don Vasco de Larraechea.

No hay camino andado en la vida de este Club que no esté marcado con la huella dejada por don Vasco de Larraechea. Al nacer como entidad única dirigente del automovilismo nacional, Vasco, en su carácter de Presidente del Auto Club, puso de su parte toda su fe y todo su empeño en una unión con la Asociación de Automovilistas de Santiago, para lograr la institución única, cobijadora de todas las iniciativas, de todas las empresas y todos los esfuerzos en favor del automovilismo chileno, En seguida, y una vez constituída, la Institución debe a él grandes servicios que él le prestó a costas de muchos sin sabores y desilusiones personales; pero sin otra mira que el deseo de servir a los miembros del Club y al Club mismo. Ocupó dentro de la Institución puestos directivos y cargos de confianza en los que se vió siempre espaldeado por todos sus compañeros de labores.

Esteriorizando mi pensamiento y el de mis colegas de Directorio, creo poder decir, sin incurrir en malos entendidos o en inexactas apreciaciones, que lo actuales Directores del Automóvil Club de Chile constituyen un grupo de verdaderos amigos que Vasco de Larraechea tiene dentro del Club, entendiéndose por verdaderos amigos los que nada se exigen entre sí y que consideran la amistad como el mayor privilegio de que pueden disponer los hombres para unirse y trabajar en servir a los demás.

No es raro, entonces, que el nombre de Vasco haya acudido a nuestras mentes. Encontranmos en él al caballero leal, entusiasta, tesonero y capaz. Además, Vasco sabe de las cosas del Automóvil Club, como sabe de los hombres que están dentro y fuera de sus puestos directivos.

Considero que él es el indicado para ocupar el puesto que vaco y al proponer a la aprobación de Uds. su nombre, sé que le llevamos a un cargo que se merece por sus condiciones y antecedentes, y que este acto importa una renovada demostración de confianza y simpatía de los actuales Directores del Club para con Vasco. Yo tengo confianza en el entusiasmo y actividad que desplegaría dentro del Directorio y de su labor, que como de la nuestra, el buen criterio de los socios será testigo y Juez".

En seguida se eligió el Sr. Larraechea, por aclamación.

El Sr. Gumucio hizo presente que tenia especial

SOCIOS FALLECIDOS

Sr. Carlos Díaz Vial

Sr. Homero Lira

Sr. Ramón Larraín

encargo del Sr. Vives para adherirse en su nombre a la elección del Sr. Larraechea.

CAMPEONATO DEL KILOMETRO.—El señor Barahona manifestó que había terminado la redacción del Reglamento del Campeonato y que se había agregado un anexo que tiene relación con el acuerdo a que se llegó con el Director de "Las Ultimas Noticias"

INSIGNIAS.—Se acordó ordenar al señor Callis la confección de 100 insignias. Estas insignias costarán $ 44 cada una. El señor Callis se obliga a recibir las insignias de aquellos socios que deseen cambiarlas por el precio de $ 25 siempre que conserven su círculo de plata.

LISTA DE AUTOMOVILES INSCRITOS.—Se autorizó a la Secretaría para efectuar el gasto que demande la obtención de la lista de los automóviles empadronados en la Municipalidad de Santiago.

IMPERMEABLES PARA LOS CUIDADORES.—Se resolvió autorizar el gasto que demande la confección de impermeables para los Cuidadores de Automóviles.

COUNTRY CLUB EN LA DEHESA.—El Secretario dió cuenta de la visita que hizo a este fundo para estudiar la proposición hecha por el señor Méndez. Manifestó que dada la distancia, y el gran gasto que demandaría la construcción de un camino, no era posible pensar en este proyecto.

COMISION DEPORTIVA.—Se aceptó la renuncia que hizo en su calidad de Presidente de la Comisión Deportiva el señor Manuel Barahona, acordándose nombrar al señor Vasco de Larraechea.

COMISION JURIDICA.—Habiendo quedado vacante la Presidencia de la Comisión Jurídica por renuncia del señor Valenzuela, se nombró a don Manuel Barahona, quien aceptó.

PASEO A CAUQUENES.—El señor Barahona propuso la preparación de un Paseo a las Termas de Cauquenes para el 10 de Mayo. La idea tuvo aceptación y se acordó comunicar esta resolución al Presidente de la Comisión de Turismo para dar los pasos necesarios para su realización.

SOLICITUDES DE ADMISION.— Fueron aceptadas las siguientes:

José Alcalde H., presentado por el señor Alejandro Barazarte.

Oscar Meléndez E., presentado por el señor Alejandro Olivares.

Siendo las 20.45 horas se levantó la sesión.

LOS SELLOS DE LAS PATENTES

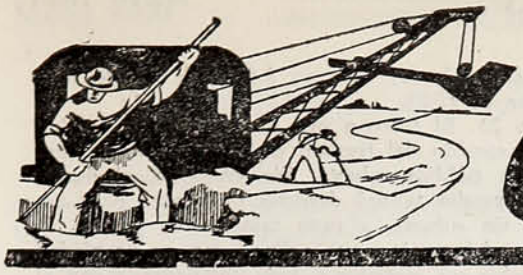
Ocurre a menudo que algunos mal intencionados, se dedican a romper los sellos de las patentes de los automóviles particulares, cuando se estacionan en ciertos lugares.

Es muy fácil romper el alambre que lleva el sello de plomo, pues dada la forma en que hay que colocarlo, retorciéndolo, queda sumamente frágil.

Hemos visto que en otras partes se hace uso de un cable apropiado, con alma de cañamo, que además de ser sumamente resistente, no se rompe a la torción de los dedos, porque queda como si fuera sujeto a un pedazo de cáñamo el sello de plomo.

Creemos que la idea es útil, para que sea adoptada por nuestras autoridades, pues así, únicamente haciendo uso de un alicate que corte se puede romper.

Esto evitaría la aplicación de multas a veces injustas, ya que los particulares propietarios de automóviles, no ponen por lo general gran atención en el estado del sello de las patentes, pero repetimos, que manos mal intencionadas proceden con frecuencia a romperlos.



CAMINOS

Nueva Ley de Caminos N.o 4.518

(Continuación)

Art. 13. Las servidumbres legales de acueducto constituídas en terrenos que se destinen a nuevos caminos o al ensanche o modificación de los existentes, continuarán gravando con dicha servidumbre el resto del predio del cual forma parte o del predio vecino si fuere necesario; pero, el gasto que origine el cambio del acueducto será de cargo del Fisco, así como el pago del terreno que ocupe el nuevo acueducto.

Art. 14. Las aguas provenientes de las lluvias o filtraciones que se recojan en los fosos de los caminos, tendrán su salida a los predios vecinos.

Para construír el cauce correspondiente se oirá al propietario del predio a quien hubiere de imponerse la servidumbre y se cuidará de que la salida del agua sea la más adecuada a la topografía del terreno.

Art. 15. los predios rústicos deberán permitir la extracción de tierra, arena, piedra y demás materiales análogos que fueren necesarios para la construcción y conservación de los caminos que existieren dentro de sus propiedades. Para determinar el punto de donde deben extraerse esos materiales, se oirá al propietario respectivo.

Quedarán también sometidos a la servidumbre de tránsito para el efecto del acarreo de dichos materiales y de los que puedan existir en el lecho de los ríos.

Para valorar estos materiales y la cuantía de los daños que pudiera causar su extracción y acarreo, se procederá en conformidad a los trámites establecidos en la ley número 3,313, de 29 de Setiembre de 1917.

También se podrán expropiar los terrenos necesarios, para extracción de los materiales indicados en el inciso anterior, en conformidad a lo dispuesto en la ley antes citada.

Quedarán exceptuados de esta disposición los terrenos ocupados por edificios y sus dependencias, jardines, huertos, parques y viñedos.

Asimismo, los predios rústicos deberán permitir el libre acceso y tránsito por ellos de los encargados de efectuar los estudios de caminos y trabajos instrumentales que éstos requieran.

Art. 16. Los dueños de los predios colidantes a los caminos proporcionarán el agua que se necesite para la construcción de los caminos, con derecho a indemnización cuando se les ocasionare perjuicio.

Las indemnizaciones a que hubiere lugar, se fijarán en cada caso de común acuerdo, entre el propietario y el Gobernador respectivo y en efecto de este acuerdo, con arreglo a las disposiciones de la ley número 3,313, de 29 de Setiembre de 1917.

TITULO III

Oficina central de caminos

Art. 17. El Presidente de la República fijará las normas generales para la construcción y conservación de los caminos públicos y de las obras a que se refiere el artículo 7.o. y por intermedio del Ministerio respectivo, tendrá a su cargo la administración de todos los recursos que consulta la presente ley.

Art. 18. Corresponde directamente a los intendentes y gobernadores, velar por el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley, adoptando en cada caso las medidas necesarias para impedir o corregir cualquier infracción.

Art. 19. Las medidas que en conformidad al artículo precedente decretare el gobernador, deberán tomarse de acuerdo con la Junta Departamental y se cumplirán, no obstante, cualquier reclamación que contra ellos interpusiere. No requerirá este acuerdo para la aplicación de multas por infracciones a la ley y reglamento de caminos, las cuales podrá aplicarlas el Gobernador por sí solo.

Las reclamaciones se deducirán ante el Juez de Letras, dentro el término de 10 días y se tramitarán breve y sumariamente entre el reclamante y el Gobernador respectivo.

Para los efectos de la aplicación de la presente ley, el Gobernador tendrá la representación legal del Fisco.

Art. 20. El Gobernador hará notificar por oficio y carta certificada el decreto que dicte ordenando cumplir las medidas acordadas por la Junta Departamental y fijará el plazo prudencial en que deberán ejecutarse los trabajos.

Si las obras no se hicieren dentro del término señalado, el Gobernador ordenará hacer el presupuesto de ellas, el que será sometido a la aprobación de la Junta Departamental.

El presupuesto aprobado servirá de título ejecutivo para cobrar su valor; notificado el infractor, y obteniendo los fondos, la obra se ejecutará con cargo a ellos.

Art. 21. Si por destrucción u obstrucción motivada por fuerza mayor, caso fortuito u otra cau-

sa, se interrumpiere el tránsito de un camino, el Gobernador podrá, para el sólo efecto de restablecer el tránsito, autorizar el uso de los terrenos colindantes que fueren necesarios o los caminos particulares vecinos.

Se exceptúan de esta disposición, los terrenos ocupados por edificios, sus dependencias y anexos, jardines, parques, huertos, plantaciones de árboles o viñedos.

Esta medida no podrá decretarse por más de 30 días; pero, si el mal estado del camino y su reparación exigiere un mayor plazo para su arreglo, podrá ampliarse hasta tres meses con el acuerdo de la Junta Departamental. Para imponerla por un tiempo mayor, se requiere la autorización del Presidente de la República.

La avaluación de los daños que se causaren a los dueños por la ocupación temporal, será fijada con arreglo a las disposiciones de la ley número 3,313, de 29 de Septiembre de 1917, si no hubiere acuerdo con el propietario.

Art. 22. Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad particular o municipal necesarios para la construcción o ensanche de los caminos y construcción de casas para camineros, en conformidad a los planos que apruebe el Presidente de la República, previo informe de la oficina central y de la respectiva Junta Departamental, debiendo llevarse a cabo las expropiaciones en conformidad a la ley número 3,313, de 29 de Septiembre de 1917.

Art. 23. El terreno que quedare sin utilización por el cambio del trazado de un camino, se venderá en pública subasta. Sin embargo, el dueño de un predio tendrá derecho preferente para adquirir sin subasta, a justa tasación de peritos, la sección del camino que colinde con su propiedad por todos sus costados o para compensarla con el del nuevo trazado.

Art. 24. En cada departamento habrá una Junta Departamental formada por el Gobernador, que la presidirá, por el ingeniero de la provincia, por un delegado de cada una de las comunas del departamento, designado por la Municipalidad respectiva y por los delegados que los anteriores designarán dentro de los veinte mayores contribuyentes del departamento.

En los departamentos que comprendan una sola comuna, se designarán dos delegados por la Municipalidad.

Las Juntas se reunirán por citación de su presidente o a pedido de dos de sus miembros.

Celebrará sesión con tres de sus miembros a lo menos, y sus acuerdos se tomarán por mayoría absoluta de votos.

La presencia del Gobernador o ingeniero de la provincia es indispensable para que haya sesión, salvo que asista el Intendente de la provincia quien la presidirá. **(Continuará).**

De San Javier a Constitución.--Dos kilometros peligrosos

Algunas personas que viajaron últimamente de San Javier a Constitución, nos han hecho conocer, el peligro que significa viajar en una extensión de dos kilómetros más o menos, próximos a esta última ciudad, en donde el camino serpentea a cierta altura sobre la margen del río.

Se había dicho que podía llegarse sin dificultades hasta Constitución, y si es cierto que el camino en épocas normales no ofrce grandes dificultades salvo en el lugar que aludimos ,es de hacer notar, que es tan estrecho que hay partes en donde las ruedas, distan solo treinta centímetros del borde del precipicio hacia el río.

Es de imajinarse ol que ocurriría, si por casualidad en épocas de mayor tráfico se encuentra en él, dos automóviles que marchen en sentido contrario. Es casi seguro, que aquel que tenga la mala suerte de echar máquina atrás, está poco menos que perdido.

Estas noticias que nos llegan de parte de personas que nos merecen fé, hacen que esperemos que las autoridades habrán de preocuparse de su ensanche, (que creemos está ya autorizado), de modo que para el próximo verano, los automovilistas pueden llegar también a Constitución sin exponerse inútilmente a peligros de esta magnitud.

LOS COMERCIANTES, HACENDADOS Y PARTICULARES QUE FOMENTAN LA CONSTRUCCION DE BUENOS CAMINOS ESTAN TRABAJANDO EN BENEFICIO PROPIO Y EN PROVECHO DEL PAIS".

Entrega del Camino a Casablanca

Ha sido entregado oficialmente a las autoridades, el camino pavimentado de Valparaíso a Casablanca.

El público, ha podido comprobar los beneficios que aporta, este camino definitivo, durante el verano pasado, que permite que ese viaje sea una verdadera delicia para el automovilista, y que ha sido con justicia admirado por los visitantes a nuestro país que tuvieron oportunidad de conocerlo.

El esfuerzo que encarna su realización, el sacrificio que significa, dado el elevado costo de su construcción, queda compensado con los beneficios que aporta.

Es de esperar que los trabajos para un Casablanca a Santiago, se realizarán en forma acelerada, no obstante las dificultades que reconocemos será necesario vencer.

La cuesta Zapata con su variante y la de La Patagüilla, con los trabajos que se anuncia se realizarán para evitar estas subidas molestas y peligrosas al quedar eliminadas, permitirán un viaje más rápido y seguro y sobre todo, darán vida al tráfico de camiones, en el transporte de mercadería entre las dos ciudades.

El Estero de Curacaví

Dificultades para vadear del mismo

Se nos sujiere una idea que por considerarla de utilidad, la insinuamos por si puede ser aplicada en el Estero de Curacaví.

Es sabido que en la época de lluvias, el estero mencionado hace casi imposible el cruce de los automóviles por el gran caudal de aguas que arrastra. Como hasta la fecha falta mucho para que los arreglos del camino definitivo a Santiago, permitan hacer un puente, sería quizá interesante que las autoridades resolvieran hacre un trabajo similar al que existe en algunos esteros del Sur.

Se nos informa que hay algunos, que tienen hecho en piedra y a un nivel más elevado, un cruce, de tres metros de ancho, con barandas de hierro a los lados, que indican al automovilista el lugar por donde debe cruzarlo. Esta medida, evita accidentes y molestias, y permitiría a los viajeros utilizar el camino más corto entre Santiago y Valparaíso en casi toda la temporada de lluvias.

No sabemos si existen dificultades técnicas para realizar esta idea, pero entendemos que es posible hacerlo. Muchas veces por efecto de la corriente, el cause toma una profundidad desmedida que hace imposible utilizar el camino por Casablanca, que ya está pavimentado en una extensión de cuarenta kilómetros, y esta sería la oportunidad de tomar medidas para facilitar el tránsito por el camino aludido.

Si la idea es oportuna es de presumir que nuestras autoridades no la echaran en olvido, dada la manifiesta buena voluntad con que acojen toda iniciativa que señale un beneficio real.

En tal sentido consignamos estas líneas.

La Diagonal a Peñalolén

La primera Diagonal de Santiago, será una realidad antes de mucho tiempo.

Consecuentes con el proyecto anunciado de construir una Diagonal que partiendo de la plaza Baquedano, llegue al través de Providencia y Ñuñoa hasta Peñalolen se han realizado entre los alcaldes y autoridades que deben intervenir en la solución de los problemas que se plantean, diversas reuniones, habiéndose llegado a un acuerdo definitivo.

En una de las últimas reuniones a que aludimos a la que asistieron el Sr Inten-

dente de Santiago y los de Ñuñoa y Providencia, así como el Director General de Carabineros, y funcionarios de pavimentación, ingeniero de la Provincia y otros, se llego a un acuerdo referente al ancho que tendrá la Diagonal, que sin duda ha de constituir un motivo de orgullo para nuestra ciudad.

En la parte principal, es decir, desde Plaza Baquedano hasta su desembocadura en Irarrázaval, tendrá treinta metros de ancho y desde allí a Peñalolen 25.

Los tranvías eléctricos marcharán por el centro ocupando una faja de ocho metros; seguirá a cada lado una calzada de siete metros, dos fajas de un metro cada una para caballos y aceras de tres metros a cada costado.

Será una de las avenidas más hermosas de Santiago, y tenemos conocimiento de que ya se ha efectuado la prolongación necesaria abriendo la calle, desde la Chacra Valparaíso a Peñalolén.

También se ha consultado todo lo concerniente a edificación. Por lo pronto se ha resuelto que los edificios a construirse con frente a esta Avenida, tendrán por lo menos cinco metros de jardín entre la acera y el edificio.

La construcción de la calzada se hará con piso de primera clase teniendo en cuenta en forma definitiva todos los trabajos que el progreso reclama tales como alumbrado, agua potable, gas, soleras de piedra, etc., etc. Unicamente no se toma en cuenta el alcantarillado. Se estima que su costo ascenderá a mil pesos corrido.

Los estudios definitivos están ya bastante adelantados y han reclamado algún tiempo, dada la minuciosidad con que se han efectuado.

En breve pues, se habrá dado principio a la obra, que viene a satisfacer una sentida necesidad de estos progresistas vecindarios.

Reclamando Mejoras

Vecinos de Chillán, y automovilistas entusiastas, nos informan del estado en que se encuentran algunos caminos de la región cuyo arreglo es oportuno iniciar, toda vez que ello beneficiará la próxima temporada del turismo al Sur.

Las autoridades que siempre han escuchado de buen grado las indicaciones y los pedidos formulados en tal sentido, han de atender seguramente las indicaciones que se nos hacen, acordando para el año en curso, la partida necesaria para reparación de esos caminos. Los que merecen esta mención son:

Pinto a Recinto

Este tramo, cuyo arreglo se ha gestionado según se nos dice, desde hace más de ocho años, está en mal estado. Es importante, por cuanto por el trafican los turistas que van a las Termas de Chillán, y sirven a una región importante y activa.

Hay muchos turistas que llegan de Chillán y cuando se informan del estado de este tramo, prefieren seguir viaje a otros lugares de más cómodo tránsito.

Río Perquilauquén

También las personas que nos informan sobre la necesidad de obtener mejoras en carreteras del Sur, hacen especial mención de la necesidad de construir el Puente sobre el Río Perquilauquén, que dejaría libre el camino longitudinal hasta Itata.

Creemos que las autoridades han tomado ya medidas y realizado estudios al respecto, siendo de desear que la obra se lleve a la práctica cuanto antes.

Cartagena Las Cruces

También hemos recogido pedidos, en el sentido de consignar la necesidad de construír a la brevedad posible el tramo que ha de unir a Cartagena con Las Cruces. Si no estamos en error, los automovilistas, en el verano próximo, quedarán satisfechos en sus anhelos, ya que se han

EL SUBTERRANEO

Es ya una necesidad para Santiago

Desde hace largo tiempo se viene hablando del proyecto de costruír una línea subterránea, que partiendo de la Estación Alameda, llegue hasta la Plaza Baquedano, atravesando Delicias en toda su extensión.

Nunca más oportuno que ahora, en que la intensidad del tráfico urbano ha planteado tantos problemas diversos, recordar este proyecto, cuya realización parece postergarse indefinidamente.

Es bien posible que si Santiago pudiera cruzarse en sus cuatro sentidos por dos subterráneos, el problema del tránsito quedaría solucionado casi en absoluto, porque esas arterias llevarían diariamente a las horas de mayor afluencia de público, la gran mayoría de los viajeros, cuyo considerable número obliga a las empresas tranviarias a lanzar a la calle un número crecido de carros.

Sería innecesario recordar que este sistema ha sido empleado con el mayor éxito en todas las grandes ciuddades del mundo, y sin más lejos recordemos los beneficios que presta en Buenos Aires solamente, al encauzar esa enorme corriente de público por las líneas de bajo nivel. Como negocio, para la empresa concesionaria, no puede serlo mejor, tanto es así, que acaba de presentarse un proyecto, para invertir en la construcción de nuevas líneas subterráneas la cantidad de 500.000 de nacionales, suma enorme, que habla de por sí, de los beneficios que aporta la iniciativa.

Santiago con la línea subterránea, traería al Centro y lo llevaría a medio día y en la noche, esa cantidad considerable de empleados, obreros y demás elementos que constituyen la parte activa de nuestra población.

Sin duda que el Gobierno inspirado en los mejores propósitos de facilitar el tránto en nuestra Captial descongestionando sus calles donde los embotellamientos son tan frecuentes, ha de tener presente esta vieja idea, que como decimos ha pasado ya a ser una necesidad para nuestra población, cada día mayor y cada día más activa.

---

tomado medidas para comunicar este balneario con Las Cruces, El Tabo, El Algarrobo, etc.

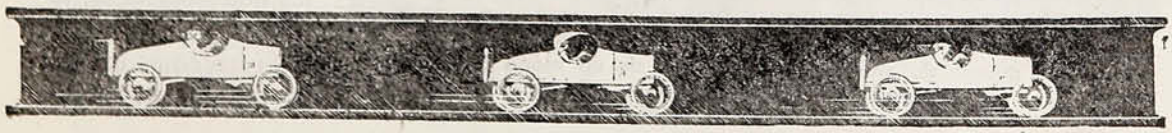
En la actualidad para llegar a Las Cruces, hay que tomar desde Malvilla el camino que va por Lo Abarca.

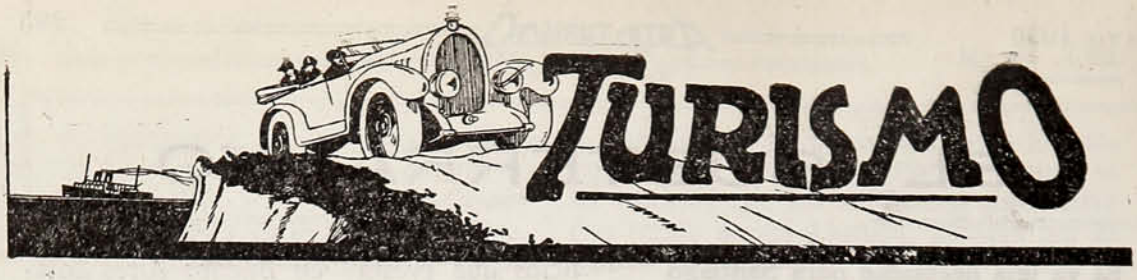
Otros automovilistas nos han informado, que han podido cruzar perfectamente de Cartagena a Las Cruces, por los arenales existentes, desinflando casi por completo las cámaras de aires de las ruedas, con lo que aumenta la superficie de adherencia al suelo evitando que estas, se entierren en la arena suelta.

Camino a Las Condes

Los amantes de las excursiones invernales, reclaman la preocupación oportuna del arreglo del camino hasta Las Condes. Es decir, por lo menos hasta algunos kilómetros pasadas Las Puertas de Las Condes, en donde hay parajes hermosos, donde se acumula en el invierno bastante nieve que permitiría el desarrollo de varios deportes invernales.

Quedaría relativamente más cerca que a El Volcán, y sería un punto de gran atracción para los paseantes dominicales.





Debe fomentarse los deportes invernales

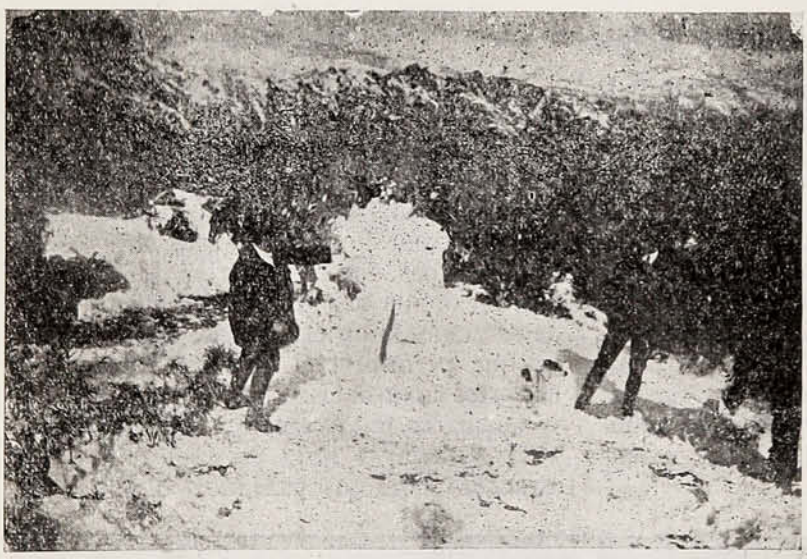
Chile debe y puede ser un centro de atracción invernal así como lo es durante la estación de los calores.

Es realmente curioso el hecho de que nos preocupemos especialmente de fomentar el turismo durante la época de verano, cuando tenemos todas las facilidades para despertar los deportes de invierno, aprovechando condiciones geográficas que ningún otro país americano las posée.

Nuestras playas, mediante el esfuerzo constante de las autoridades son ya una atracción para los turistas del exterior y para los de nuestro, propio suelo. Cada año es mayor el desarrollo que toma intercambio de viajeros que procedentes de distintas regiones de la tierra, vienen a nuestras costas ansiosos de admirar las bellezas del Sur, y de vivir la tranquila vida de nuestros balnearios. Las incomodidades de los primeros tiempos por la falta de hoteles apropiados, ha ido desapareciendo, por la iniciativa oficial y la acción del particular que ha comprendido también, que es menester dotar al viajero de todo el confort, que tiene el derecho de reclamar. Por eso, aun en los más apartados lugares del sur, hoy se levantan cómodos hoteles que prestan un servicio regular, de primera clase.

Pero hasta la fecha nadie ha mirado hacia la cordillera, con el objeto de aprovechar las bellezas que ofrecen, las comodidades para trasladarse hasta los puntos más propicios, y sobre todo, para explotar con beneficio para el país, los deportes invernales, que tendrán un número considerable de adeptos.

Tenemos todo lo necesario, para que el deporte de invierno se aun centro de atracción de los turistas chilenos y de sud-américa. A tres horas de distancia y aun menos, hay lugares donde las nevazones se dejan sentir desde los primeros días del invierno. Lugares donde hay frío suficiente, para hacer amplias pistas de patinaje. Caminos apropiados, para desarrollar el deporte en lugares o bobsleigs, prados apropiados, para practicar el sky, pero en verdad no existe un solo establecimiento, que siquiera pueda cobijar en las frías noches invernales una docena de turistas.



A 4,000 metros de altura. La destrucción de un mono de nieve en los momentos de iniciar el regreso a la capital.
(Fot. A. Dannenberg).

Si hacemos un breve estudio compara-

tivo, podemos afirmar que Chile está en mejores condiciones que Suiza, para fomentar el turismo. Si esta, tiene sus montañas y toda clase de comodidades para el turismo de verano, nosotros tenemos la ventaja de nuestras costas, en donde el viajero encuentra todo lo que pueda necesitar. Lugares de veraneo, donde la vida social constituye el primer atractivo, playas de clima parejo, en donde la vida difiere poco de la de las ciudades de importancia, playas de vida tranquila y de aspecto agreste, que son las preferidas por quienes buscan el renacimiento de las fuerzas perdidas en la ruda labor por la lucha por la vida. Unicamente nos falta para igualar a Suiza, el deporte de invierno. Tenemos las montañas cercanas a los grandes centros de población. Tenemos espléndidos caminos, y vías férreas que nos llevan a todos esos puntos cuya existencia motiva estas líneas, pero nos falta: la iniciativa oficial, el interés particular, y buenos hoteles que despierten el deporte invernal entre nosotros.

Si tomamos por ejemplo de Suiza, un punto de partida, de la importancia de Lausanne por ejemplo, nos encontramos, con que los turistas para llegar a las plazas de patinaje más cercanas de la ciudad, necesitan efectuar un recorrido aproximado de dos horas en tranvía, para llegar a Santa Catalina que es el preferido por las clases menos pendientes. Desde Ouchy, por ejemplo al referido lugar, el turista haciendo uso de tranvías necesita por la parte baja, dos horas y media, de locomoción eléctrica, pero encuentra restaurants y hoteles apropiados para sus horas de descanso. De Lausanne a Montreux por ejemplo que es el lugar más cercano para el desarrollo completo de cualquier deporte de invierno, hay media de tren, y desde Montreux a Caux, lo menos otra hora de viaje por la carretera haciendo uso de distintos medios de transportes. Millares de turistas se consagran en ese punto y tienen hoteles apropiados para pasar el tiempo que les convenga.

Si nos referimos a Saint Maurice, o Davos, el problema se complica más todavía, por cuanto son necesarias ya varias horas de tren para llegar a las clásicas pistas invernales. En cambio nosotros, tenemos el ferrocarril al Volcán, que se presta admirablemente para trasladar los deportistas desde Santiago, y caminos para los más pudientes que pueden llegar en automóvil, pero no tenemos un solo restaurant ni un Hotel que reciba al público.

Los resultados de una batalla campal con nieve.
(Fot. A. Dannenberg).

Y no es que no haya pasta de deportistas de invierno entre nosotros. Los centenares de viajeros que se trasladan por ese ferrocarril para aprovechar unas pocas horas en la nieve habla en forma elocuente, y mejor de lo que nosotros mismos pudieramos decir.

El ejemplo de otras partes

Hace dos años, se formó en Mendoza, una sociedad con fines de propagar el deporte de invierno. Se llama "Andinismo", y está constituída, por numerosos oficiales del ejército, que por primera vez llegaron hasta Puente del Inca a pasar una temporada de práctica en la cordillera, y

por jóvenes entusiastas de la sociedad mendocina y sanjuanina . En el último Congreso Nacional efectuado en Mendoza, se ha acordado como uno de los puntos principales, realizar una amplia campaña en pro de la difusión de los deportes de invierno. Y conste que desde Mendoza a Puente Inca, donde existe un buen Hotel, hay sus cinco horas de tren y es imposible llegar en invierno en automóvil.

La nieve tiene un sabor muy especial. . .
(Fot. A. Dannenberg).

Centenares de viajeros procedentes de Buenos Aires y otras provincias del interior, concurrieron el año pasado a practicar deportes de invierno, en un lugar que es inapropiado, pues la "puna" o enrarecimiento del aire, produce trastornos físicos bastante molestos por la altura, e inhabilita al turista de efectuar cualquier esfuerzo.

¿Por qué en Chile no habría de fomentarse el deporte de invierno, teniendo como tenemos mayores facilidades que en Argentina?

Nada hay más fácil que preparar una pista de patinaje por ejemplo. Tenemos frío suficiente, para que el hielo se mantenga en buen estado muchos días, si se mezcla el agua, con una determinada cantidad de sal. El Sky, tiene campo sobrado a las puertas de Santiago, para ser practicado en forma amplia, y todo esto daría oportunidad, a un desarrollo comercial de importancia, que sustraería miles de personas de las tabernas, de los Clubs, o de los locales cerrados donde la vida no es propiamente de lo más higiénica.

La Sección Turismo del Ministerio de Fomento, a cuyo frente hay un Jefe de iniciativa y de reconocido dinamismo, podrá ensayar de hacer efectivo el deporte de invierno entre nosotros, dando facilidades y proponiendo por distintos medios a que se realice en forma amplia. Hasta ahora la iniciativa particular, nada ha podido, porque desconoce el verdadero desarrollo que la práctica de este deporte podría alcanzar entre nosotros. Corresponde a la autoridad, que tiene una clara visión de estas cosas, fomentarlo, construyendo en algún lugar apropiado, como el Volcán, todo lo necesario para que desde este año, Chile pueda ofrecer a su pueblo y al viajero, la práctica de un deporte sano y viril, que no necesita mayores comentarios, para demostrar los beneficios que aportaría.

EL GUARDIAN: Me parece que Ud. exajera al hacer sonar tanto el Klaxon.

EL AUTOMOVILISTA NOVEL que ha comprado el coche a plazos: Es que. . . es la única parte de la máquina que ya he pagado íntegramente. . .

AVIACION

Por la seguridad de los vuelos

Los 100,000 dólares del concurso Guggenheim

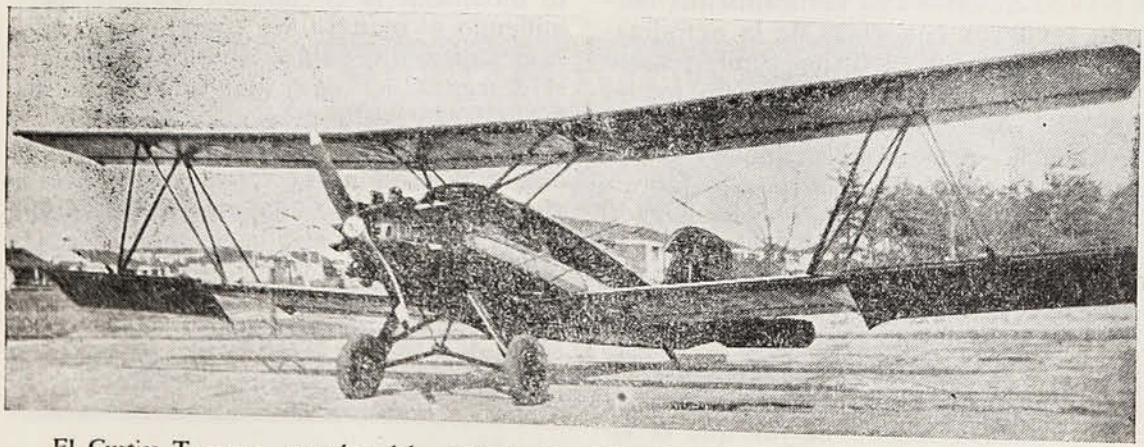
Un millonario americano, uno de esos potentados que hacen con sus actos que se piense que merecen la fortuna de que disfrutan, fundó una institución con un capital de 2.500.000 dolares, para contribuir en toda forma al desarrollo de la aviación comercial completamente segura. Esto ocurría en 1926. A la fecha, esa Institución termina su cometido y cierra sus puertas, por ausentarse del país el Presidente, que lo era uno de los hijos del millonario nombrado.

Durante los años que prestó sus importantes servicios la aviación americana le debe muchos de sus progresos actuales. Ha ayudado materialmente muchas iniciativas que estimó dignas de aliento, ha secundado la propaganda de Lindbergh, numerosas universidades han sido subvencionadas en cursos especiales y ha llevado a efecto numerosas iniciativas prácticas, que han sobrepasado en su acción benéfica los límites del propio país, al extremo de que Francia, Inglaterra, Alemania, Italia y Holanda, han participado de esos beneficios.

Ahora como decimos se anuncia su disolución, pero no sin antes haber contribuído en forma definitiva al más considerable adelanto de la época, para la aviación, al efectuar un gran concurso con un premio de 100,000 dólares para el aparato que realizara una serie de experiencias dentro de un marco determinado, y ofreciera las mayores seguridades de vuelo.

En el concurso realizado en San Luis, con la competencia de máquinas de construcción americana y europea, el premio ha sido otorgado a la Fábrica Curtiss que presentó el Tanager, pequeño aeroplano cuyas pruebas fueron en realidad sorprendentes.

No haremos mención al pleito que ha iniciado contra la Curtiss, la Handley Page, de Inglaterra, porque nos interesa la esencia de las mejoras introducidas. El Tanager dotado de las famosas alas con hendiduras, ofrece en determinadas condiciones, una serie de ventajas considerables para el aterrizaje. Permite disminuir la velocidad de aterrizaje a un mínimum de 61 kilómetros por hora, y por lo tanto las



El Curtiss Tanager, ganador del premio de 100,000 dólares del concurso de Guggenheim. Modificaciones especiales en la construcción de las alas que permite una ínfima velocidad de aterrizaje, merecieron la decisión del jurado en favor de este avión de la Curtiss.

El Conde de La Vaulx

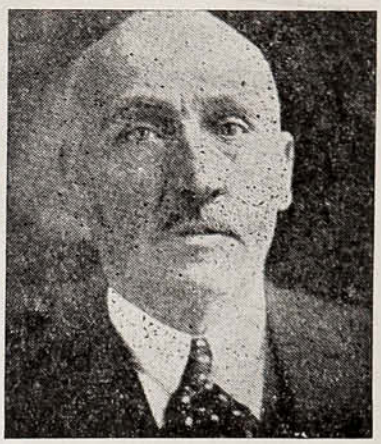
Su fallecimiento

La aviación mundial ha tenido una sensible pérdida con la muerte del Conde de La Vaulx, acaecida recientemente, en un trágico accidente de aviación en Estados Unidos.

Fundador y Presidente de la Federación Aeronáutica Internacional, a cuya institución están afiliados casi todos los Clubs de Aviación del universo. El Conde de la Vaulx ha sido uno de los pioneers del actual desarrollo de la aviación.

La muerte alevosamente, lo sorprendió cuando realizaba una extensa jira por América, persiguiendo una vieja idea de acercamiento internacional por medio de la aviación.

Como se recordará La Vaulx, realizó una extensa jira por Sud América en Febrero de 1929, siendo agasajado durante su breve estada en Santiago antes de regresar a París. Luego en el año en curso, visitó nuevamente América del Sur, para dirigirse después a Estados Unidos y Canadá y fué al regresar a Nueva York, donde la muerte le sorprende, en un día de intensa niebla, tras los cables eléctricos cercanos al campo de aterrizaje.



Conde de la Vaulx, cuyo desaparecimiento ha sido tan lamentado.

Los diarios del mundo entero, han lamentado su prematura desaparición acaecida justamente en instantes en que cumplía una importante misión en Estados Unidos, y con tal motivo, han dado a la publicidad la lista de sus hazañas, tanto más importantes, cuanto que muchas de ellas se cumplieron en épocas en que la aviación no ofrecía ninguna seguridad.

---

condiciones de planeo son también más favorables que en cualquier otro aparato. Dotado de un motor potente y reducido en lo posible el peso del avión, el Tanager, ha podido elevarse casi verticalmente, burlando las leyes conocidas de la aerodinámica, y descender en forma similar, sobre las mismas huellas y en el corto trecho empleado para elevarse.

Aparte de otras modificaciones esenciales aplicadas en las alas, por la fábrica Curtiss, podemos decir que se ha llegado a un grado considerable de adelanto en la prevención de accidentes por posibles descuidos del piloto. El equilibrio lo mantiene la máquina casi en forma perfecta y la aplicación de estos nuevos principios, darán a la aviación en general un coeficiente de seguridad mucho mayor que el alcanzado hasta la fecha en todas las iniciativas realizadas.

Ha sido especialmente la aplicación de pequeñas ventanas en las alas que al abrirse modifican la circulación del aire, permitiendo el manejo del aparato en condiciones que en las alas comunes significaría el descenso, lo que indujo al jurado a otorgar el cuantioso premio. Así pues, estas ventanas que funcionan automáticamente al disminuir la velocidad del avión, vienen a constituir una especie de válvulas de seguridad, que hacen que el aeroplano comience a ser una máquina segura. La aplicación para la aviación civil y comercial de este sistema, dará una gran propulsión a este nuevo medio de locomoción.

LA CIA. GENERAL AEROPOSTAL INCORPORA A SU SERVICIO UNA PODEROSA MAQUINA

Ha llamado con justicia la atención el nuevo avión que laCía. General Aeropostal, incorpora a su servicio entre Santiago y Buenos Aires, que le permitirá efectuar también el transporte de pasajeros.

Se trata del Late 28, que mencionábamos hace dos o tres meses, al referirnos a los progresos de esta compañía.

La poderosa máquina, que es una de las más rápidas y potentes en la aviación comercial, está dotada de todo género de comodidades, y por los datos que consignamos a continuación el lector se dará cuenta de sus características sobresalientes.

"Motor Hispano Suiza" 500 C. V. demultiplicado, hélice metálica, pesos en va-

LLEGARON LAS NUEVAS BATERIAS
Exide
GARGADAS EN SECO
PRECIOS IRRISORIOS
INTERNATIONAL MACHINERY Cº
MORANDE 520 - SANTIAGO

PAPEL CARBON

REMTICO

El Papel Carbón Remtico se elabora en una fábrica Remington y goza de una fama y primacía semejantes a las que tienen las cintas Remtico. La experiencia de la Remington Typewriter Company en la fabricación de papel carbón no tiene paralelo en este ramo de comercio. Se puede suministrar Papel Carbón Remtico en tamaños carta y oficio, y en tamaños especiales para todos usos.

COLORES: NEGRO, AZUL, MORADO Y ROJO.

Marca Paragón (Peso Ligero) 6 a 18 copias.
Marca Red Seal - Sello Rojo - (Peso Ligero) 6 a 20 copias.
Marca Red Seal Standard (Peso Normal) 1 a 12 copias.
Marca Regal (Peso Normal) 1 a 10 copias.
Marca 7 - lb. Billing. (Para Facturas) 1 a 5 copias.
Marca Rival (Peso Normal) 1 a 12 copias.
Marca H. G. (Peso Normal) 1 a 10 copias.

En el papel carbón, lo mismo que en las cintas, el negro es el único color que posee la cualidad de permanencia bajo todas condiciones.
Después viene el azul. Esta afirmación se refiere a nuestros propios Azules, porque hay muchos en el mercado que tienen muy poca permanencia.
El morado no resiste las pruebas químicas ni exposición a luz intensa.
Sólo cuando se desea una gran cantidad de copias, se debe emplear los papeles de carbón de peso normal. Duran más y de manejo más fácil.

"MAQUINAS REMINGTON"

CASA DISTRIBUIDORA DE LAS MÁQUINAS DE ESCRIBIR REMINGTON

CASA MATRIZ:

Agustinas 1074 — Casilla 1035
Santiago (Chile)

SUCURSAL:

Esmeralda 2 — Casilla 1093
Valparaíso

STERNOL

EL ACEITE DE GRAN LUJO

Se impone por sus cualidades insuperables

ALTO PUNTO DE INFLAMACION

BAJO PUNTO DE GONGELACION

NO DEJA RESIDUOS CARBONOSOS
DEBIDO A QUE ES REFINADO DE
PETROLEOS RUSOS.

AMBROLEUM

preparado científico de la fábrica STERNS LTD. de LONDRES hara funcionar los cambios de su automóvil con una suavidad incomparable.

Se Pega a los Dientes y no Salpica

REPRESENTANTES GENERALES: GEO. C. KENRICK & Co.
Valparaíso — Santiago

cío 2,265 kgs., peso del combustible 725 litros de esencia, sea 573 kgs.; 59 litros de aceite, sea 57 kgs. total 630 kgs., flete equipo y 8 pasajeros, 1,141 kgs., o sea un peso total de 4,040 kgs. Envergadura: 19,250 ms., longitud total: 13,645 ms.; altura: 3,380; ancho de la cabina: 1.30 a 1.70 de altura; largo de la cabina: 3.380; superficie: sus tentadores 48.60 m. cuadrados, dos pilotos y doble comando; velocidad máxima: a 2,000 revoluciones· 240 kms. por hora; velocidad comercial a 1.600 revoluciones: 200 kms. por hora; radio de acción o autonomía: 1,335 kms.; subida a 3,000 mts. en 21 minutos.

Las performances del "Late 28" son las máximas obtenidas por avión comercial. Estos aparatos están dotados de puesto de telegrafía sin hilo funcionando telegráfica y telefónicamente con un alcance de unos 700 kms.

Las disposiciones de la cabina han sido particularmente estudiadas, conteniendo 8 sillones separados por un pasillo central. Revestimiento es de madera fina y telas de precio. Aparatos marcadores de la velocidad y de la altura, marcan éstas a los pasajeros que van en el interior del avión, donde hay además, servicio de tocador e higiene y libros y revistas.

Todos estos perfeccionamientos hacen del "Late 28" el avión comercial más lujoso y confortable. Con esta clase de aparatos La Compañía General Aeropostal asegurará un servicio rápido, y el tiempo adquirirá un nuevo valor.

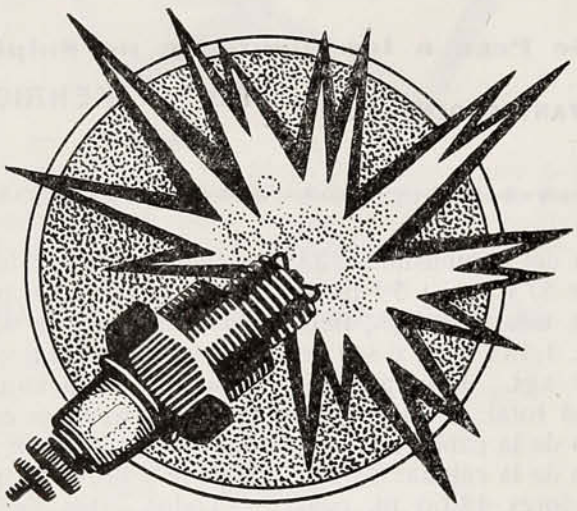
Queréis ver a Chile bien poblado y económicamente poderoso, unid sus pueblos por caminos y carreteras. Para esto es menester un poco de esfuerzo y buena voluntad.

LAS ACREDITADAS

BUJIAS

Bosch

SON LAS MAS PERFECTAS



SON LAS MEJORES

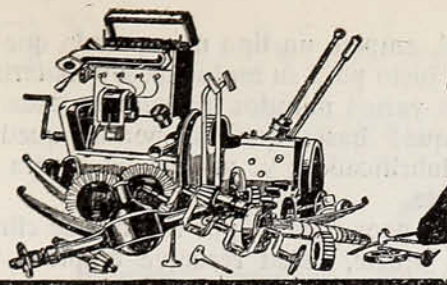
La máxima potencia del motor
es sólo alcanzable con el empleo de bujías perfectas

HAY TIPOS DE BUJÍAS BOSCH PARA TODO COCHE AMERICANO

Saavedra Bénard y Cía. Ltda.

SOCIEDAD COMERCIAL

Valparaiso, Santiago, Concepción, Valdivia, La Serena.



TÉCNICA

Para que el auto "no le salga caro"

Explicaciones técnicas de la Vacuum Oil Company

De cada peso que Ud. gasta en su automóvil sólo **dos o tres centavos** se emplean en la lubricación. Le conviene convencerse de ello, sacando una cuenta, lo más completa posible, de sus gastos anuales, como ser: gomas, nafta, respuestos, patente, seguro, intereses y aceite lubrificante. Pero al hacer esta cuenta, sólo tendrá Ud. una idea completa de la realidad de las cosas, tomando en cuenta la desvalorización o pérdida anual en el precio de reventa de su automóvil.

Calculando así, nos aproximamos, dentro de todo lo que humanamente puede ser previsto, a la realidad. Así evitamos incurrir una economía falsa e ilusoria, pues no hay que perder de vista este hecho, que tiene gran importancia desde el punto de vista de la lubricación.

La pérdida de valor de su auto, al cabo de cada 12 meses, de uso, no es una cifra fija, fatal e imposible de ser reducida. Al contrario, el motor y el chassis se desvalorizan poco o mucho según el uso o abuso que de ellos haga el conductor, y según la forma cómo estén lubrificados.

La verdadera economía no consiste, pues, en rebajar en algunos centavos el gasto necesario para comprar una lata de aceite (cuyo importe anual nunca pasa del 3°/° de los gastos totales), sino en buscar, dentro de la mejor experiencia posible, cómo reducir en forma importante la desvalorización del automóvil, las cuentas del taller por composturas y repuestos, y hasta el mismo gasto de nafta que, bajo ciertas condiciones, sube o baja de acuerdo con la manera anuales de aceite y cómo se han invertido los pocos pesos grasa.

Debemos partir, ante todo, de este hecho fundamental: Si su automóvil cuesta, por ejemplo m/m. $ 20,000, y Vd. lo somete a un trabajo en el cual el auto dura, digamos, cinco años hasta inutilizarse por completo, esto significa que Vd. está gastando, término medio, cuatro mil pesos anuales por concepto de desvalorización solamente, sin tener en cuenta los consumos, composturas ni cambios de piezas que durante un año será necesario efectuar.

No queremos decir con esto, que la duración de su auto quede fatalmente reducida a un cierto número de años, o a tantos miles de kilómetros de uso. ¡Al contrario! Tenemos documentación de infinidad de casos en los cuales dos automóviles iguales manejados por gente que tenía igual habilidad y sometidos a la misma clase de servicio, han durado unos cinco años

¿CUANTO GASTO POR AÑO?

Hay tres maneras de apreciar si Vd. gasta mucho o poco en la lubricación:

1.—¿Cuánto me cuesta cada lata? Esta es la primera base, pero es falsa o mejor dicho incompleta.

2.—¿Cuántos pesos anuales gasto en aceite?

Este sistema ya es mejor. El aceite justo, de alta calidad, se consume más lentamente que otro tipo de igual cuerpo pero de clase inferior.

3.—¿Cuánto gasto en total, por composturas y aceite lubricante? Este es el verdadero criterio científico, que determina las ventajas practicadas del aceite de alta calidad.

y el otro nueve, de acuerdo a la forma cuidadosa o descuidada con que se los ha lubrificado.

Acerca de esto le daremos un solo ejemplo, que ilustra el caso e nforma bien imparcial. Nos referimos a los **pernos de los pistones,** que están hechos con los mejores materiales para resistir, a la vez, desgaste y temperatura. Su costo es, por cierto, bastante reducido, pero en cambio el trabajo necesario para cambiarlos es bien costoso, pues requieren el desarme de la mitad del motor.

En las fábricas no se ahorra gasto, para que estos pernos salgan bien montados y duren mucho, pues en todo el motor no hay otro cojinete que trabaje a mayor temperatura ni en condiciones más desfavorables.

Pues bien, en partes como éstas, es donde se determina la verdadera economía y utilidad práctica del aceite adecuado. Si con la idea de reducir el consumo de aceite, Ud. emplea un tipo más pesado que el grado justo para su motor, pasan materialmente varios minutos (a contar desde el arranque) hasta que los pernos quedan bien lubrificados y protegidos contra el desgaste.

Algo peor pasa si, por razones de clima o del ajuste, usted resuelve emplear un aceite demasiado fino para su motor.

En este caso, o bien cuando emplea aceite ordinario en general (cualquiera sea su cuerpo), el calor y las fuertes presiones desalojan o destruyen la delgada capa de aceite que protege los pernos y demás piezas internas.

Del estudio científico y práctico que se va realizando sobre estos hechos, resultan las conclusiones anotadas junto al encabezamiento de este artículo. Así comprenderá Vd. cuál es el verdadero sistema para evitar que su automóvil le preste el servicio más seguro y económico que es posible obtener.

Unica Casa en plaza especialista en el ramo de Baterías y que dá larga garantía en acumuladores nuevas

Reparación y carga de baterías 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

::-::-:: — Al dirigirse a los avisadores, sírvase mencionar "Auto y Turismo". — ::-::-::

El Nuevo Nombre de Estos Nuevos Coches Es el Antiguo y Reputado Nombre

GRAHAM

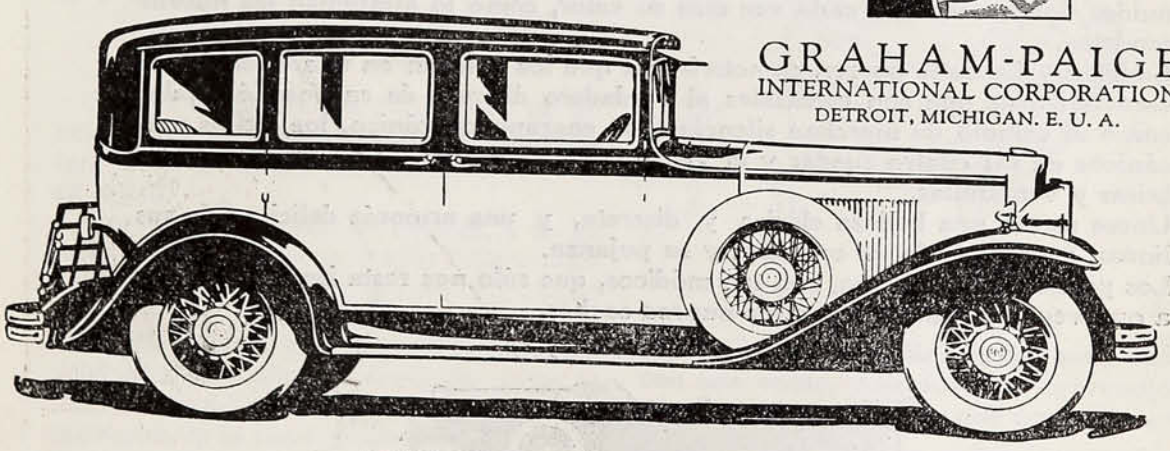
La Calidad es la Mejor Norma

La presentación de una nueva serie de automóviles que llevan, por primera vez y exclusivamente, el nombre de los tres hermanos Graham, se distingue por una oferta tan excepcional que jamás se ha hecho otra semejante en la industria de automóviles.

Los hermanos Graham y sus agentes celebran el advenimiento de estos automóviles ofreciendo la protección de un equipo completo de vidrio cilindrado, seguro e infragmentable.

Añádase este factor de protección a la perfección del cambio de cuatro velocidades, a la elegancia del diseño, al funcionamiento firme y versátil de estos coches, y la atracción de ellos será irresistible para los compradores más exigentes y capaces de apreciar lo bueno.

Todo automóvil Graham de seis y de ocho cilindros tiene equipo completo de vidrio cilindrado infragmentable.



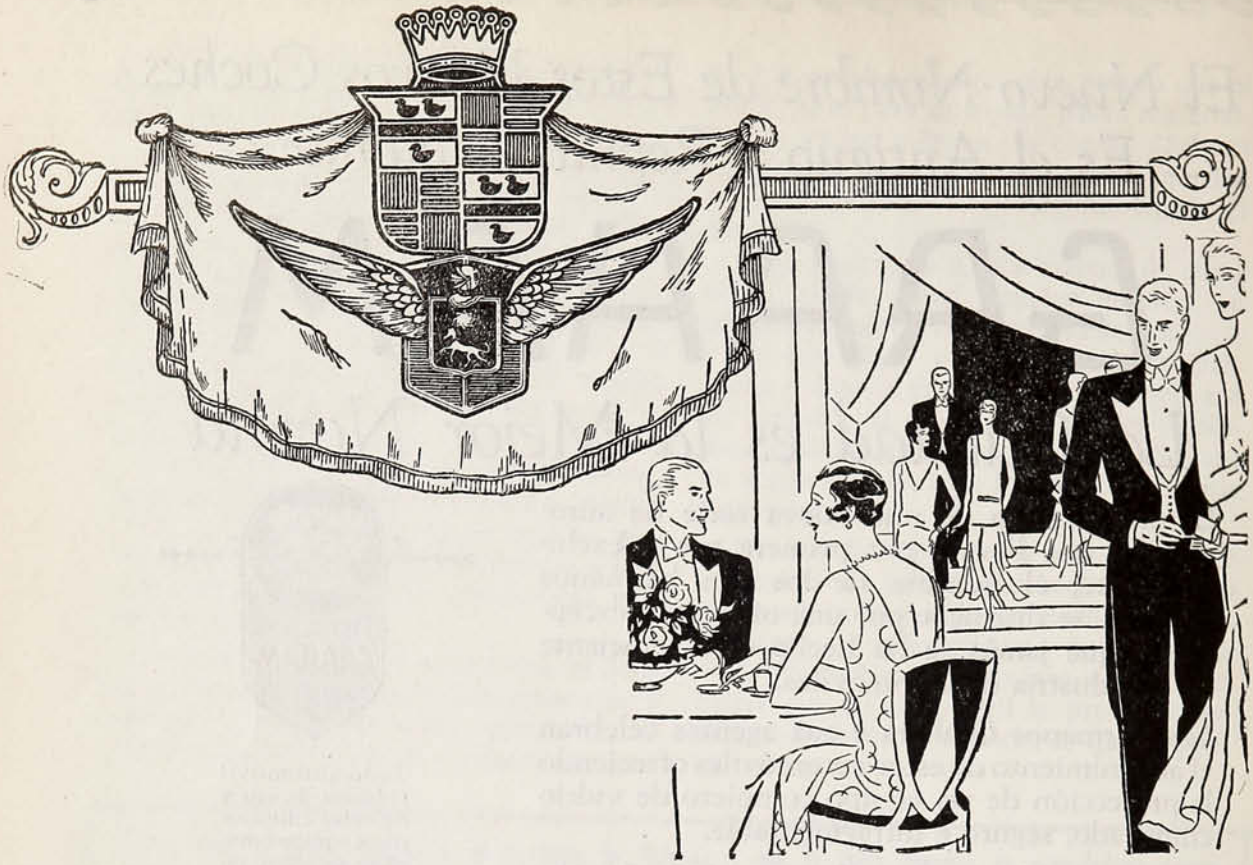
GRAHAM-PAIGE
INTERNATIONAL CORPORATION
DETROIT, MICHIGAN. E. U. A.

UNICOS DISTRIBUIDORES PARA CHILE

HUIDOBRO Y OCAMPO!

Delicias 1740—Teléfono 86801 — SANTIAGO

ESTACIÓN DE SERVICIO: DOMEYKO ESQ. DE EJÉRCITO



SUPERIORES A TODAS SUS CREACIONES ANTERIORES

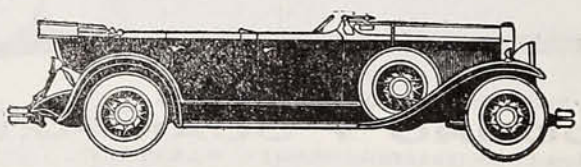
Los nuevos Cadillacs y La Salles revelan, más claramente que nunca, tanto en aspecto como en funcionamiento, los factores en que descansa la merecida fama y predilección de que gozan entre las altas clases sociales.

El auge de Cadillac a través de sus 28 años de vida se debe, no a haber disminuído, sino aumentado cada vez más su valor, como lo atestiguan los nuevos modelos.

Cadillac y La Salle poseen características que los colocan en una clase única; características que son esenciales al verdadero disfrute de su posesión, tales como el cambio de marchaa silencioso de engrane sincrónico, los frenos mecánicos en las cuatro ruedas y el vidrio especial irrompible en puertas, parabrisas y ventanillas.

Unese a esto una belleza clásica y discreta, y una armonía deliciosa de sus líneas, sugestivas de su celeridad y su pujanza.

Los precios, sin embargo, son tan módicos, que sólo nos resta invitar al lector a que venga a ver y probar los nuevos coches.



PRODUCTO DE GENERAL MOTORS

MORRISON & CIA.

EXIJA PELICULAS DE ESTA MARCA
Paramount Pictures
SON LAS MEJORES DEL MUNDO

NOTICIAS VARIAS

Para los olvidadizos

En Francia se está construyendo un nuevo tipo de automóvil especial para los conductores de mala memoria. Está equipado con frenos de mano hidráulicos que funcionan tan pronto como el conductor abandona el asiento.

También al quitar el peso del conductor del asiento se cierra automáticamente el sistema de trasmisión y de ignición.

Esto vendrá muy bien para los conductores de memoria fragil. . .

Los accidentes en Francia

La estadística de 1928 acusa 2,941 accidentes automovilísticos en Francia, y la de 1929, parece que será mayor. . . No es solamente en Chile donde tenemos por qué quejarnos.

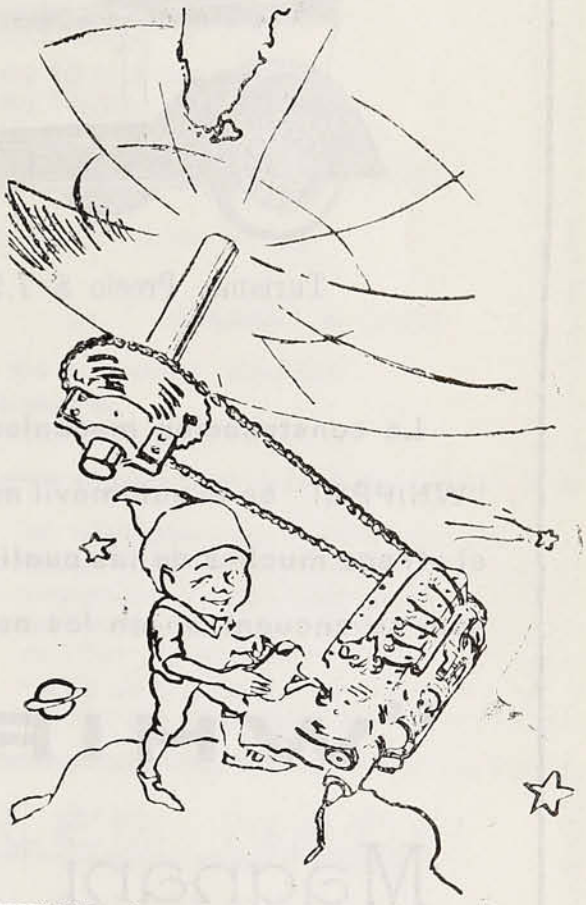
De estos, el 54 por ciento se deben a infracciones de tráfico, el 24 por ciento a los descuidos de los peatones y el resto a causas diversas.

El Tunel de Detroit

Se está construyendo en Detroit, un túnel bajo el río del mismo nombre, que estará libre al tráfico en Octubre del año en curso.

Cuesta 25 millones de dólares, y se ha luchado más de año y medio contra accidentes naturales. Tiene una milla y cuarto de largo y se encuentra a 45 pies bajo el nivel del agua. Tiene capacidad para mil vehículos en cualquier dirección, pero lo más interesante ha sido la solución del problema de la renovación del aire y ventilación permanente, que asegura la inexistencia del monoxido de carbono. Cada noventa segundos será renovado el aire por medio de grandes y poderosas maquinarias.

ACEITE
Canfield Oil Co.

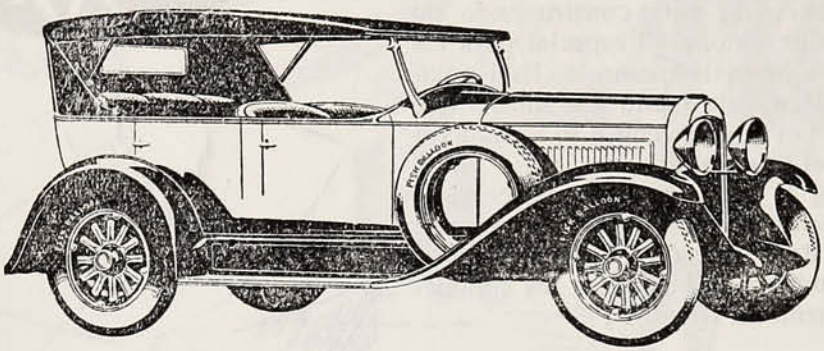


Hemos hecho en Chile pruebas muy serias con este aceite, y hemos sido sorprendidos por el resultado óptimo que nos han dado.

Pruébelo. . . y no volverá a comprar otra marca.

— IMPORTADORES —
SIMON HERMANOS Ltda.
Delicias 2114.—SANTIAGO

Unico automóvil cuyas ventajas no se encuentran en otro automóvil de precio bajo.



Turismo. Precio $ 7.950, incluso parachoques

La construcción mecánica y moderna convierten al nuevo "WHIPPET" en el automóvil más barato y mejor. El "WHIPPET" el ofrece muchas de las cualidades mecánicas importantes que sólo se encuentran en los coches de precio tres veces mayor.

"WHIPPET" 4

Magnani y Lindgren

Delicias 2425

SANTIAGO

Casilla 3009 · 136 D. -:- Teléf. 88124-65161

GARAGE "SAN MARTIN"

Edificio de dos pisos de cemento armado recién terminado

Garage "recomendado" por el Automóvil Club de Chile en sesión del 19 de Mayo

150 Boxes incombustibles con cortinas metálicas
Lavado y engrase perfecto y en corto tiempo, con máquinas de últimos modelos.
Bencina, Lubricantes, Vulcanización, Electricidad.
Ambulancia para autos accidentados.

Descuento especial de 10% a los socios del Automóvil Club de Chile.

ATENCION PERMANENTE DE DIA Y NOCHE

Pida prospectos y precios en la oficina del garage o por

TELÉFONO N.o 64056 :-: CASILLA 520

Calle San Martín N.o 64 a media cuadra de la Alameda.

El Monumento el automovilismo

Así como los franceses han querido recordar una de las primeras grandes hazañas de la aviación mundial, levantando un monumento en el lugar donde Bleriot levantó su vuelo para cruzar la Mancha, los americanos que habían descuidado la iniciativa, se han apresurado a levantar el monumento al utomóvilismo en las playas de Florida Daytona Beach. Allí se corrió en 1898 por primera vez una carrera para marca un record mundial de velocidad, y el triunfo correspondió al conde Chassede-

AUTOMÓVILES NASH

Automóviles usados -:- Accesorios y Repuestos

OFRECE A UD.

RENÉ DE TERAN M.

DELICIAS 1327 :: CASILLA 1042 :: TELÉFONO 84022

SANTIAGO

El Negocio del Yodo

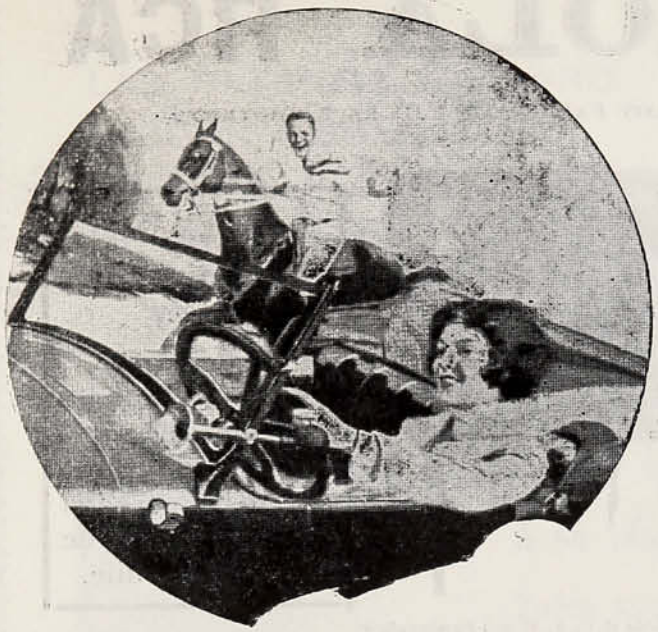
Con las investigaciones judiciales efectuadas y con las aclaraciones legales ha quedado demostrado:

1.° Que el bullado affaire del Yodo era una operación comercial perfectamente lícita.

2.° Que los camiones Dodge son de una resistencia excepcional y espléndida construcción, pues el camión Dodge empleado en el acarreo del Yodo hizo el viaje desde Santiago hasta la Salitrera de Aguas Blancas y regresó cargado hasta Santiago, haciendo un recorrido total superior a 3.200 kilómetros sin sufrir el menor desperfecto a pesar de que la mayoría de su recorrido lo hizo por caminos intransitables.

3.° Que los camiones Dodge han demostrado también prácticamente que pueden cargar más del tonelaje que indican sus fabricantes, pues el camión Dodge empleado en el acarreo del Yodo fué vendido por nosotros como modelo de 2½ toneladas y condujo desde las salitreras 3.500 kilos de Yodo. Con ésto podrá ver el comprador de camiones que el tonelaje fijado para la venta de camiones Dodge no es ficticio ni abultado como acontece generalmente.

Besa y Cía. Ltda., Importadores de los Camiones Dodge,
Delicias 950.



El automovilismo ofrece múltiples satisfacciones. Pero tiene sus riesgos.

Disfrute de las primeras y cúbrase contra los segundos, asegurando su coche en la Compañía de Seguros SOL DE CHILE

Agentes Generales:

Buchanan, Jones y Cía.

Huérfanos 1060 - Casilla 3439 - Teléfono 87418

RUBIO Y VEGA
SANTIAGO

Santiago, 17 de Marzo de 1930

Señores Fölsch y Cía.—Presente.

Muy señores nuestros:

Tenemos el agrado de poner en su conocimiento que el 12 del corriente mes ocupamos uno de los extinguidores MINIMAX con todo éxito, para apagar un automóvil que se habia inflado el vaccum por un descuido del chofer.

Sin otro particular, quedamos de Uds. sus attos y Ss. Ss.

Rubio y Vega Ltda.
(*Firm: N. RUBIO*)

RADIOLA RCA

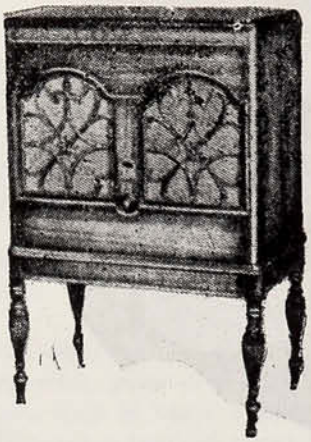
PRODUCTOS DE LOS FABRICANTES DE LA RADIOTRONS

Antes de comprar su Radio o fonógrafo, fíjese:

1.o En la marca
2.o Quién se la vende.

La marca RCA es un sello de garantía sin igual. Es la marca de la RCA. VICTOR COMPANY, la organización más grande del mundo en Radio.

International Machinery Co., representantes RCA, introdujeron la Radio en Chile. Ha sido y será siempre la organización más fuerte y mejor preparada para dar garantía y servicio a su clientela. Proporciona diariamente las mejores transmiciones por Radio Chilena.



Radiola R. C, A. 47 con Fonógrafo y tubos, puesta en Santiago.

PRECIO $ 3.850

ADEMÁS
The University Society

Vende barato. Vende con grandes facilidades de pago. Tiene siempre repuestos y posee el mejor Servicio de Radio de Chile.

65 SUB-DISTRIBUIDORES RCA AUTORIZADOS EN CHILE -:- DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

CALLE BANDERA N.o 76
Teléfono Auto 83255
CASILLA, 3157

THE UNIVERSITY SOCIETY INC.

loup Laubat que llegó a marcar 62 kilómetros por hora.

Desde aquella fecha hasta nuestros días, es decir hasta Henry Seagrave, se inscribirán en el monumento todos los nombres de los recordmen, a menos que el piloto de la Bala de Plata consiga dejar en segundo término al vencedor anterior con el Flecha de Oro.

BUENA ATENCION
MEJOR CUMPLIMIENTO
OPTIMO TRABAJO, son las tres condiciones que Ud. necesita.

Solamente las encontrará en

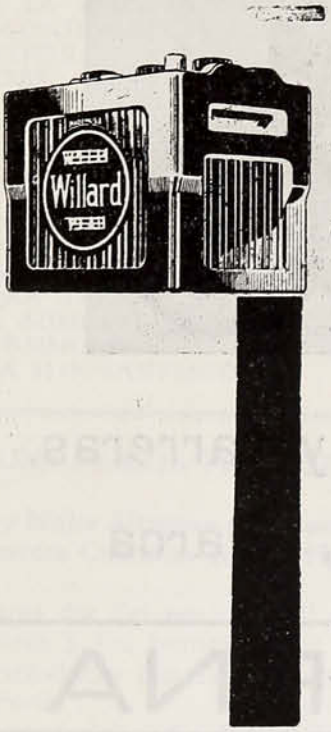
La Fábrica de Carrocerías de Atilio Giovinazzi

La más importante del país.

Av. Sta. MARIA 0180
TELÉFONO 89386
CASILLA 3821

REFACCION
REPARACION
PINTURA

LAS BATERIAS WILLARD
LLEGAN A SU PODER
FRESCAS Y LLENAS
DE VIDA



Todas las baterias con separador de madera empiezan a trabajar una vez que salen de la Fábrica.

A su vencimiento se sulfatan.

Todas tienen su vencimiento como las peliculas para las máquinas fotográficas.

Sólo "Willard" no tiene vencimiento, llegan a su poder frescas como recien salidas de la Fábrica.

No acepte baterias vencidas—equipe su coche con baterías Willard con separador de caucho y las recibirá frescas y llenas de vida.

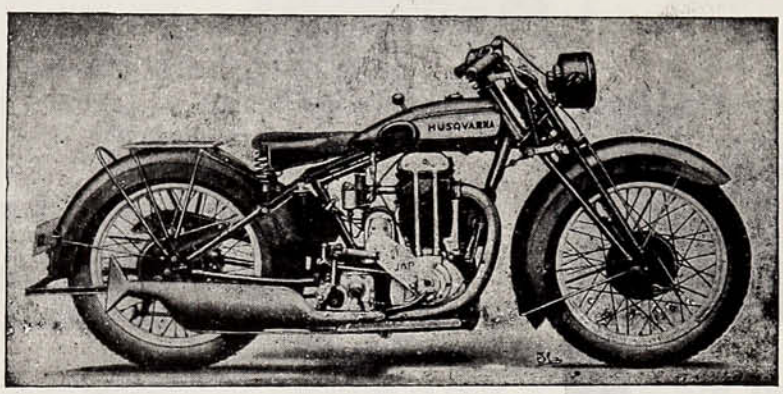
NO LO OLVIDE - ES LA UNICA

BARAHONA, HERMAN Hnos. y Cia.
DELICIAS 866
SANTIAGO

Willard STORAGE BATTERIES

Motocicletas en varios Modelos de la conocida Marca

HUSQVARNA



Bicicletas para paseos y carreras, de fabricación sueca, Marca

HUSQVARNA

DATOS Y CATALAGOS EN LA COMPAÑIA CHILENA

"A G A"

Bandera 628 :: Casilla 2738 :: Teléfono 88860

Aeronautics

ES LA PUBLICACION COMERCIAL AERONÁUTICA DE MAS VASTA CIRCUASI LO HAN COMPRENDIDO LOS LACION DE LOS ESTADOS UNIDOS. 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** ARTICULOS Y AVISOS DE GRAN INTERES.

LA SUSCRIPCION 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 ADMINISTRACION DE "AUTO Y TURISMO", AV. DELICIAS 1171 - CASILLA 3319 - SANTIAGO.

PIDAN

CINZANO

VERMOUTH

UNA PAREJA PERFECTA

Marido y Mujer Alternan al Volante en una Carrera Contínua de 464 Horas

Día tras día "el sexo débil" viene demotrándole a los hombres que la designación sensiblera que se le da ha pasado a la historia.

Bajo vigilancia oficial, un matrimonio norteamericano, el señor Carlos Williams y su esposa, acaban de terminar un recorrido automovilístico de 464 horas y 7 minutos sin parar el coche un solo segundo. La prueba se realizó en la Feria de Utah y durante 19 día y noches los esposos Williams recorrieron el trayecto de media milla (.805 kilómetros) repitiendo la hazaña 18,232 veces.

Los requisitos de la prueba exigían la terminación de la misma tan pronto el motor o las ruedas del coche dejaran de moverse. Los neumáticos se cambiarían por medio de una gata movediza mientras el automóvil corría a velocidad normal. Durante el cambio de un neumático durante la noche, la gata especialmente diseñada chocó en un surco y cayó en tierra, parando el automóvil y finalizando la prueba con el inesperado percance.

El aceite del motor fué cambiado por medio de un grifo especial en vez del tapón común que el cárter del lubricante lleva en el fondo.

El record anterior de recorrido contínuo fué establecido en la pista de Indianápolis y era de 440-½ horas.

Los esposos Williams no encuentran palabras para elogiar el funcionamiento del automóvil durante la prueba y están altamente orgullosos de su coche Graham.

Asegure su Automóvil Contra Accidentes del Tráfico, Incendio y Responsabilidad por Perjuicios a Terceros

con la Compañía Inglesa de Seguros "Unión Assurance Society Ltda."

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

Agente en Santiago:

EDUARDO LLEWELLYN - JONES

Casilla N.o 2 — Calle Nueva York 54 — Teléfono 80712, Central

CAMINOS y TURISMO

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ORGANO DE LA

Asociación de Automovilistas

de Valparaíso

Dirección y Redaoción:

Blanco 653, 3.er piso - Fono 4596

Casilla 2090 - Valparaíso

Suscripciones:

Suscripción anual..... $ 20 m/l

Extranjero: suscripción anual 4 dólares

El estado del motor según el color del humo

Siempre es oportuno observar el color del humo que despide el automóvil, y aprender previamente el significado que tiene en la realidad.

Aparte de que en lo posible el motor en buenas condiciones no debe echar humo, por que nos cuesta una buena multa, el conductor que sabe observar puede sacar las siguientes conclusiones:

Humo Blanco o azul: Indica que hay demasiado aceite en el carter del motor o bien que los pistones tienen los anillos gastados, permitiendo que por ellos suba el aceite a la cámara de combustión, donde se queman, produciendo una humareda a veces intensa.

El humo gris, puede indicar demasiado aceite y a la vez, demasiado combustible, originándose por lo tanto un gasto que conviene evitar.

El humo negro evidencia siempre una mezcla demasiado rica en bencina. En tal caso además de que el motor marcha en forma deficiente y pierde la fuerza normal, esta originando un gasto superfluo. Conviene cerrar el carburador, hasta que se observe que la mezcla no produce humo, de olor desagradable característico.

Los buenos caminos abren paso a la riqueza nacional.

Suscríbase a la Revista

CHILE

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

Suscripción anual: Dos dólares.

Solicite tarifa de avisos a

The Chile Publishing Co.

17 Battery Place - New York City, EE. UU.

Lea us ted la mejor revista técnica de caminos, que se publica en español:

REVISTA DE CAMINOS

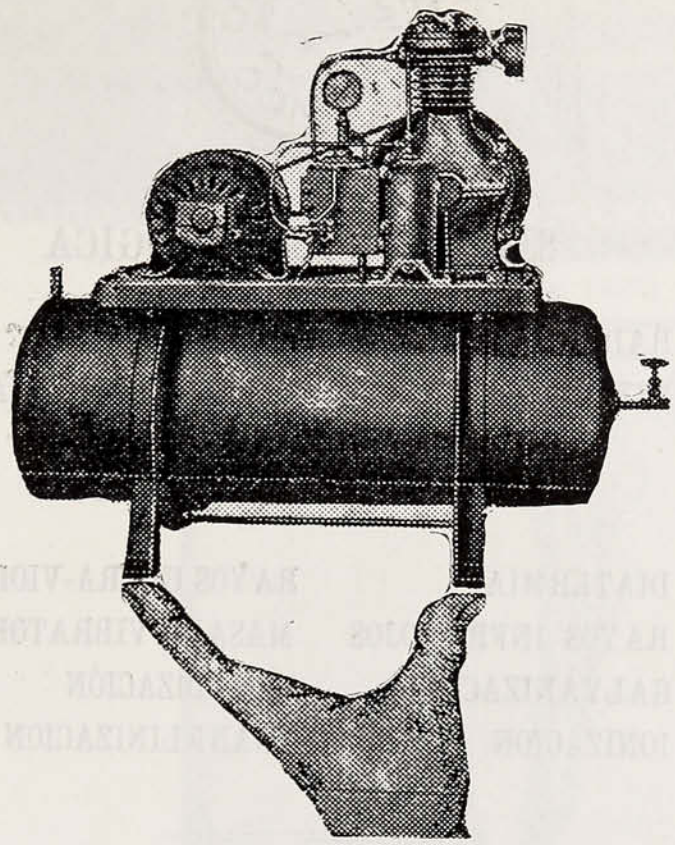
Organo Oficial del Departamento de Caminos y de la Inspección de Caminos y Puentes

Casilla 153 **Suscripción: $ 20.00**

SANTIAGO DE CHILE

"ESTACIONES DE SERVICIO"

MODERNAS



Varios tipos y tamaños

Cuando desee modernizar o instalar una "ESTACIÓN DE SERVICIO", debe equiparla con las mejores máquinas que se fabrican, éstas únicamente las consigue en la S. I. A. M.

Con grandes garantías y facilidades de pago

Numerosos estacionistas nos manifestaron textuales palabras:

"El Compresor SIAM es el que necesitamos en la actualidad"

Rampas Hidráulicas Giratorias - Máquinas para lavar autos - Máquinas para engrase a presión y eléctricas - Equipos de pintura, etc.

S. I. A. M.

SOCIEDAD INDUSTRIAL AMERICANA MAQUINARIAS

T. DI TELLA

Agustinas 970 -:- SANTIAGO -:- Teléfono 84254

SECCIÓN RADIOLÓGICA

RADIOSCOPÍA	RADIOGRAFÍA
ESTÉREO y	TELE-RADIOGRAFÍA

SECCIÓN FISIOTERAPICA

DIATERMIA	RAYOS ULTRA-VIOLETA
RAYOS INFRAROJOS	MASAJE VIBRATORIO
GALVANIZACIÓN	EARADIZACIÓN
IONIZACION	FRANKLINIZACION

SECCIÓN ESPECIAL

CONSULTA PREVIA

Se indicará al enfermo (previo examen clinico), los especialistas que puedan consultar en cada caso.

Delicias 202 -:- Casilla 248 -:- Teléf. 65721

SANTIAGO

NOTA.—Este establecimiento se abrirá próximamente al público.