

AUTO y TURISMO

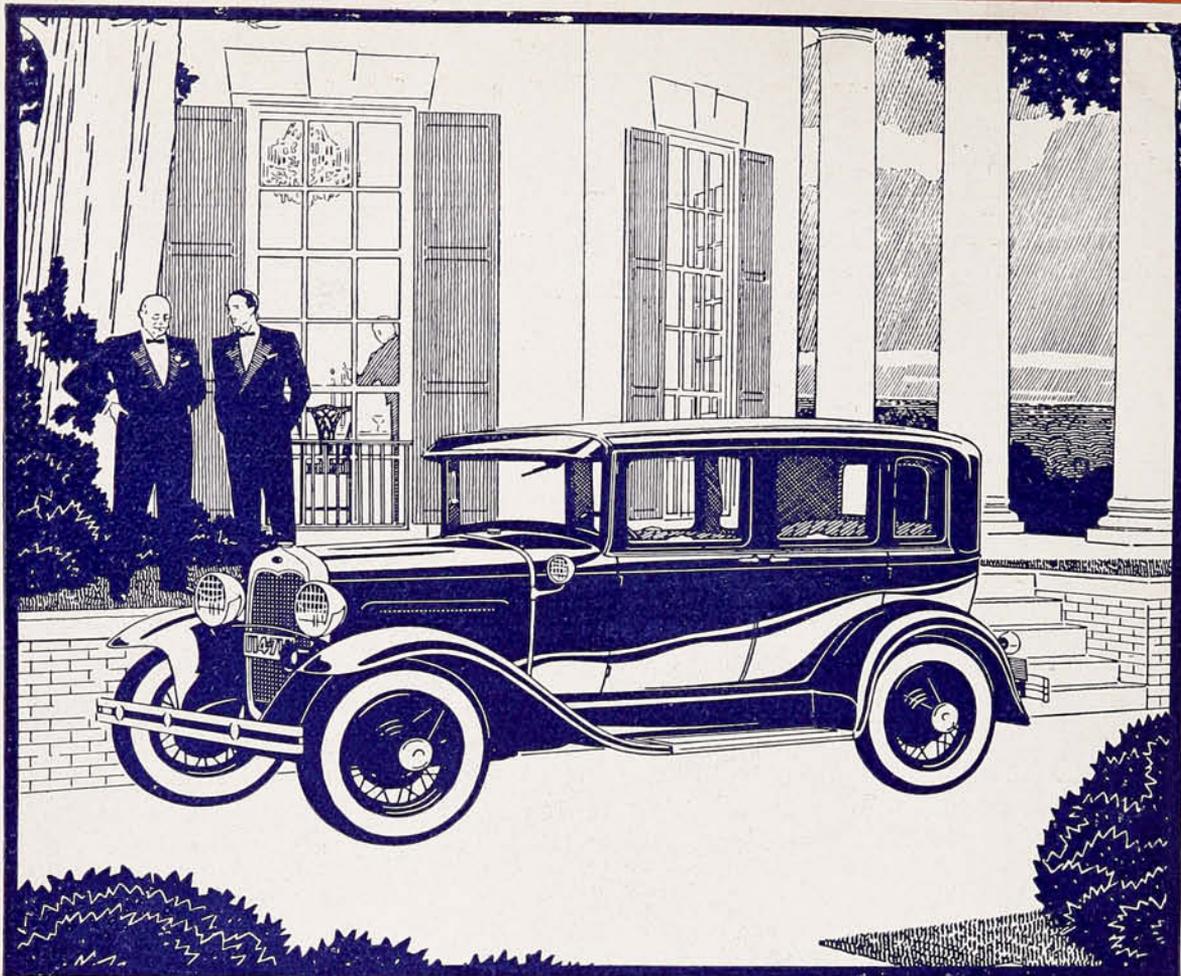
ANTIGUA REVISTA AUTO y AERO

AUTOMOVILISMO - TURISMO - CAMINOS - AVIACION

Año XII, N.º 181 Santiago, (Chile) Setiembre de 1930 Precio \$ 1.00



Artistas de Chile
S. L. T. S.



El Coche Ideal para un Largo Recorrido

EL NUEVO FORD ha sido diseñado y construido para un eficaz y económico recorrido de muchos millares de kilómetros. Bajo su elegante belleza, en esas partes esenciales que quizá usted nunca ve, encuéntrase material de alta calidad así como construcción esmerada.

El preciso y seguro funcionamiento bajo cualquier condición de tiempo, es lo que de manera especial recomienda

al FORD como el coche ideal para uso largo y constante. Este automóvil resistirá las pruebas más duras de malos caminos y pesadas tareas en la forma que es característica de un automóvil FORD. Conforme los meses pasen, irá en aumento la satisfacción que su funcionamiento a usted produzca, confirmando así su primera impresión: — es un valor muy superior a su costo!



FORD MOTOR COMPANY

Santiago de Chile

AUTO y TURISMO

N.º 181 - Año XIII

SEPTIEMBRE DE 1930

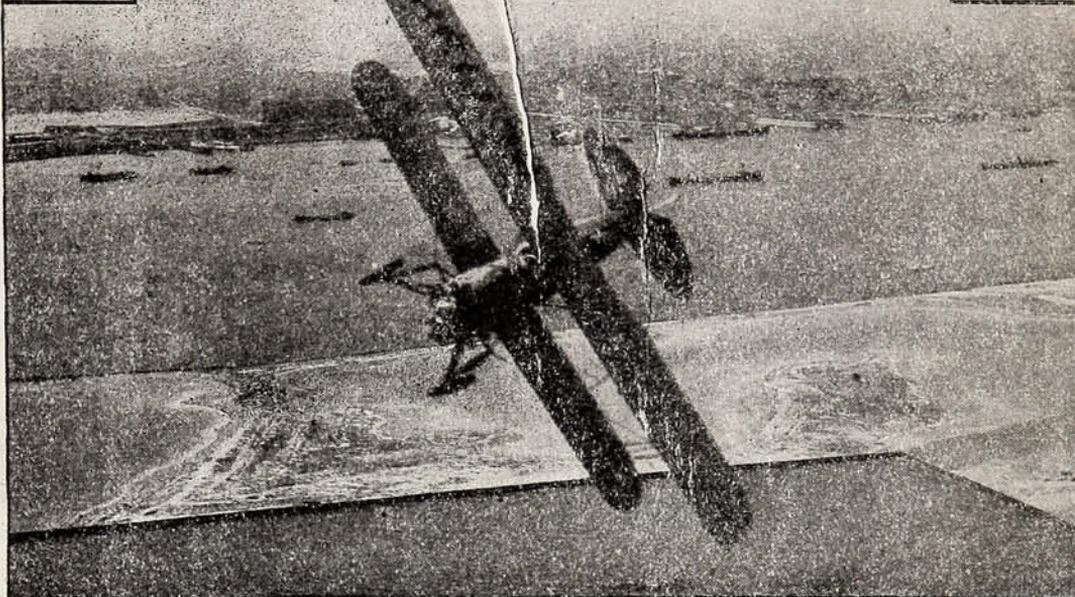
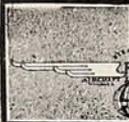


SUMARIO

	Págs.		Págs.
VIDA AUTOMÓVIL.		CAMINOS.	
Saludo a la bandera.	516	La Ley 4851 de Caminos.	541
No deben olvidar los socios el decreto 162 del 25 de Enero.	516	Política Caminera en Holanda.	543
Cómo se viaja en Europa (Gmo. Oliva).	518	TURISMO.	
El automóvil moderno	519	El Turismo Argentino.	545
Cómo se hacen los automóviles modernos.	520	Ciudades del Sur (Temuco).	546
Avanzadas ideas europeas sobre los nuevos tipos de carrocerías	523	AVIACIÓN.	
"Auto y Turismo" en Hawai.	526	Cómo vuela el autogiro La Cierva	548
Hacia los 24 cilindros.	528	El Aeródromo flotante del porvenir	550
Merceditas Rodighiero	529	Los edificios de la Curtiss.	551
Un invento sin patente.	531	Paracaídas modernos.	552
La persecución del beso.	533	La Travesía de la Mancha.	554
Actas 79 - 80 y 81 del A. C. C.		El personal de aviación.	557
A los socios del Automóvil Club de Chile.	539	Nueva cubierta para aviones.	558
El Grand Prix Internacional Irlandés	540	Hacia las 1,000 horas de vuelo.	558
		TÉCNICA.	
		Notas de radio.	559
		Dificultades con el carburador.	561
		Hay que aprender a frenar	564



UN SERVICIO AERONAUTICO COMPLETO



Cortesia Skyways, Inc Boston, E. U. A.

LOS AEROPLANOS STEARMAN

gozan de envidiable prestigio
para muchísimas clases de servicios

Los deportistas y hombres de negocios que desean un transporte rápido y amplia capacidad para equipaje, se sirven muchísimo del Modelo C-3-R. Tiene asientos para el piloto y dos pasajeros. Velocidad máxima 133 millas por hora. Velocidad de travesía 110 millas por hora. Velocidad de aterrizaje 42 millas por hora. Techo 16,000 pies sobre el nivel del mar.

Los aeroplanos Stearman vienen prestando excelente servicio para el transporte del correo y de pasajeros, para espolvorear misiones, para ronda de bosques y montañas, para llevar dinero para jornales y otros objetos de valor a las minas, haciendas, etc., para entrenamiento de estudiantes y muchas otras aplicaciones.

Fuerte construcción, amplia velocidad y costo módico de funcionamiento y conservación son las características de todos los modelos Stearman.

Gracias a los medios y recursos excepcionales con que cuenta la United Aircraft Exports, Inc., ofrece un servicio aeronautico completo a los gobiernos, empresas comerciales y dueños particulares de aeroplanos.

DIVISIONES de la UNITED AIRCRAFT

Boeing Airplane Co.
Chance Vought Corp.
Stearman Aircraft Co.
Pratt & Whitney Aircraft Co.
230 Park Avenue Nueva York, E. U. A.



and TRANSPORT CORPORATION

Sikorsky Aviation Corp.
Northrop Aircraft Corp.
Hamilton Standard
Propeller Corp.
Cablegrams "UNITEDAIR" New York

UNITED AIRCRAFT EXPORTS INC.

AUTO y TURISMO

BUREL...
 CHILE
 SECCION...
 DIARIOS...
 ESTADISTICOS...
 SANTIAGO DE CHILE

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

FUNDADA EN 1913

AÑO XIII

SANTIAGO, (CHILE) SETIEMBRE DE 1930

N.º 181

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



ACONCAGUA



BIO-BIO



CAUTIN



COLCHAGUA



MAGALLANES



TALCAHUANO



TRAIGUEN



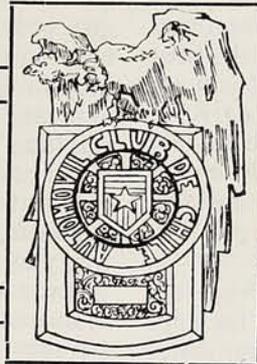
TALCA



ÑUBLE



VICTORIA



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.



SALUDO A LA BANDERA

En el día de la patria, cuando la tricolor flamea orgullosa desde Arica a Magallanes y los clarines dejan sentir las agudas notas de nuestros aires marciales, cuando las campanas tocan a vuelo y desparraman en el ambiente sus tañidos de paz y cuando surcan el espacio nuestros aviones, como pregoneros de progreso, cuando nuestros soldados desfilan al ritmo acompasado de su marcha de gala, y el espíritu patriota del pueblo chileno da rienda suelta a la alegría de sus conquistas, también nosotros, modestos servidores del periodismo nacional, saludamos nuestra bandera, y rendimos el homenaje a la patria.

El automovilismo, factor de progreso, cuya vida queremos interpretar, ha contribuido prácticamente al mejoramiento colectivo, por que ha dado vida al desarrollo de las grandes carreteras y origen al intercambio económico de los pueblos de Chile. La tracción mecánica que ha encontrado ambiente propicio para su ex-

pansión en este país, ha llevado con el bramido de sus motores la fecundidad a los campos roturados por el grado del tractor, ha acercado los pueblos, ha disminuído el tiempo y las distancias y nos ha llevado rápidamente a colocar el lugar que nos corresponde entre las naciones que progresan en el universo. A su sombra, han crecido muchas industrias, han mejorado muchos comercios, y en el orden intelectual, hemos tratado de reflejar nuestras columnas, la marcha ascendente de su considerable desarrollo. Justo es que nos sintamos orgullosos del pasado y del presente, y que tengamos fe en el porvenir, y es por eso, que en el día de la patria, cuando se elevan las notas de nuestra canción nacional coreadas por miles de voces jóvenes de los hombres del mañana, saludamos la enseña que se paseó triunfante de un extremo al otro del país, y dejamos en libertad a nuestros labios, para que expresen el ¡Viva Chile! que vibra en nuestros pechos.

No deben olvidar los socios el Decreto N.º 162 del 25 de Enero

Continuamente observamos que muchos socios, han olvidado o desconocen la franquicia acordada por la autoridad a los miembros del Automóvil Club de Chile, en lo que respecta a las infracciones de tránsito.

El hecho es, que en oportunidades diversas olvidan de recordar al carabinero, la existencia del decreto que les evita la retención de documentos y la conducción al retén, cuando se trata de infracciones de tránsito simples.

Igualmente olvidan de recurrir a nues-

tro abogado, para la atención de los trámites judiciales a que dan lugar los partes. Es por tal motivo, y refiriéndonos al primer punto, que publicamos nuevamente el decreto N.º 162, que en su texto pertinente dice:

“O. S. I.—162.

Santiago, 25 Agosto 1930.

DECRETO:

1.º La petición formulada por el Automóvil Club de Chile y la Asociación de

Automovilistas de Valparaíso para que se den facilidades en la tramitación de los partes que, por simples infracciones de tránsito, se pasen a sus miembros;

2.º Que las Instituciones nombradas prestan su colaboración a las autoridades en la solución de los problemas del tránsito.

3.º Que ellas, proporcionando datos informativos y fomentando el automovilismo, sirven al público y contribuyen al progreso de las actividades del país; y

4.º Que dadas estas consideraciones y las circunstancias de estar estas entidades constituídas por personas responsables, no se ve inconveniente para acceder a lo solicitado, dando a los miembros que las integran aquellas facilidades que sean compatibles con el buen servicio,

TENIENDO PRESENTE:

1.º Los socios del Automóvil Club de Chile y de la Asociación Automovilista de Valparaíso, que lleven en sus coches las insignias correspondientes 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 Comisaría 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 chauffeur.

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 aún aquellos que puedan implicar una relativa comodidad; asimismo se les permitirá el uso del teléfono para el sólo 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 y le señale.

5.º El socio que no concorra 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 Automovilista de Valparaíso en el puerto de este mismo nombre, calle Blanco N.º 653.

Publíquese en el Boletín Oficial de Carabineros de Chile.

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.

Como se viaja en Europa

Carta de un socio del Automóvil Club de Chile

La señalización en los caminos

Un socio, uno de esos, que aún en las lejanas tierras por donde viajan, llevan presente el espíritu de la patria donde trabajan y donde han fundado su hogar, escribe al Automóvil Club, una interesante carta, en que informa de la señalización que se emplea en Europa, en los caminos transitados por automovilistas, en la esperanza que ello podrá servir de ejemplo a Chile, donde se persigue también el propósito de organizar en forma los sistemas de señalización.

Nos referimos al señor Guillermo Oliva, quien viaja por Europa en Automóvil, y nos envía al Automóvil Club de Chile los informes que a continuación damos a conocer:

“Señor Secretario General
del Automóvil Club de Chile

Señor:

Le ruego excusarme de dirigirle esta carta en francés, pero mi secretario no conoce el español y me veo en la necesidad de servirme de esta lengua, para dirigirme a Ud.

He pensado que las líneas que le envío, podrán serle útiles a los miembros de nuestra Institución que deseen visitar Francia, y muy especialmente, a los que tienen el propósito de organizar en forma el sistema de señalización de Chile, cuyo progreso reclama una orientación definitiva. Es de desear pues, que tanto nuestro Club como las autoridades, adopten para bien del público y de los automovilistas, un sistema determinado, que imponga la disciplina en el público, de la que carecemos desgraciadamente en los países americanos.

Acabo de hacer mi primer viaje en Francia, en automóvil. Debo decir que estoy realmente maravillado del orden que reina en todas partes y sobre todo, de los esfuerzos que ha hecho el Gobierno, para dotar al país de buenas carreteras que atraigan al turista que recorre las hermo-

sas regiones, llenas de atractivos de toda clase.

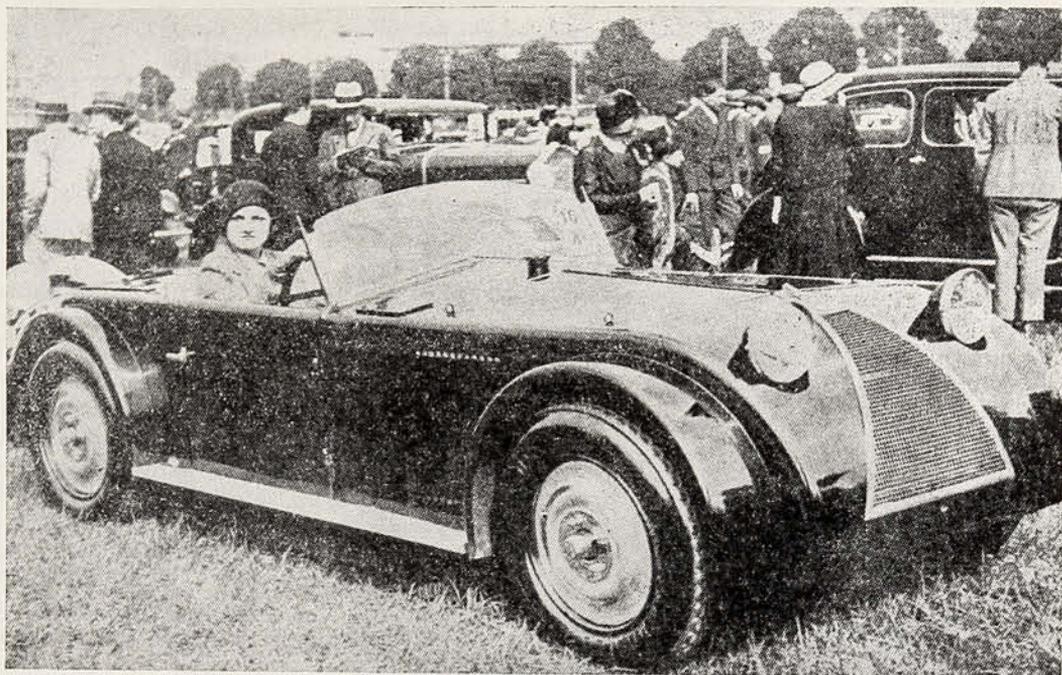
Tanto en los caminos principales, como en los secundarios que llevan por las pequeñas poblaciones del interior, en todas partes se nota una orientación única, clara y precisa en el sistema caminero. El automovilista, por desconocedor que sea, sabiendo dónde va no tiene cómo perderse y los riesgos del tráfico están reducidos al mínimo, no obstante la libertad que existe para desarrollar en algunos puntos velocidades que entre nosotros serían prohibidas.

En todas partes donde puede existir un peligro, un centenar de metros antes de cada viraje, un anuncio y aún dos, advierten al viajero su proximidad con una S bien visible; los árboles a cada costado, están pintado de blanco sus troncos, a fin de permitir la visibilidad, tanto de noche como de día. Está formalmente prohibido dar vuelta el vehículo, para viajar en sentido contrario, en la mitad de una curva, pero lo que es más agradable es que las disposiciones y señales, son estrictamente respetadas por todo el mundo.

La señalización internacional, está minuciosamente adoptada en todos los países, y por ella se advierte con facilidad, la proximidad de una línea férrea o cruce de un camino cualquiera. Señales que indican la necesidad de disminuir la velocidad en la aproximación de lugares peligrosos, están colocadas en todas partes, y los accidentes sólo pueden producirse por falta de atención del conductor.

A la entrada de los pueblos del camino, se marca con grandes caracteres el nombre del lugar y la velocidad máxima permitida al travesar esa población, velocidad que en algunas partes, de acuerdo a la configuración topográfica y a los peligros posibles, se reduce a 20 kilómetros. En casos de accidentes sobre el camino, el automovilista está seguro de un pronto socorro. A cada kilómetro, una indicación

EL AUTOMOVIL MODERNO



El coche Chenard Walcker que obtuvo el Gran Premio de originalidad.

En treinta años la industria del automóvil ha cambiado completamente y los diseños que hasta hace poco fueron considerados como una maravilla hoy son para nosotros, un utensilio viejo y a veces hasta ridículo.

Es que el mundo progresa de acuerdo con un sentimiento permanente de renovación y de mejora. Ahora la tendencia se diseña en forma novedosa. Los automóviles o algunos fabricantes al menos, tienden a dar a sus coches la apariencia de tanques, sin descuidar la belleza del conjunto.

Nuestro grabado presenta un coche

especial informa al automovilista, del puesto de socorro más próximo, o del lugar donde existe más cerca un teléfono, que servirá para pedir auxilio inmediato.

Realmente que resulta agradable viajar en estas condiciones, cuando se puede andar con toda seguridad y bajo la impresión de que un orden perfecto reina en todas partes.

Chenard Walcker, que ha obtenido recientemente en París, el gran premio de la originalidad.

Acostumbrados como estamos a las líneas alargadas, el frente de este vehículo no nos satisface mayormente, por que tiene el aspecto de la cola de un roadster cualquiera, pero sin duda alguna, que este modelo ha de servir como fuente inspiradora para las futuras presentaciones que se harán sin ir más lejos en el curso del año presente.

Es de hacer resaltar, la baja apariencia de este turismo, que constituye una novedad en Europa, no carente belleza.

Será un placer para mí, enviarles a Uds. todos los informes de utilidad que pueda recoger en el camino, durante los diversos viajes que pienso realizar por Europa, como una contribución de buena voluntad que sería interesante ver realizada en nuestro país. Salúdale con toda consideración.

Guillermo Oliva

Como se hacen los Automoviles Modernos

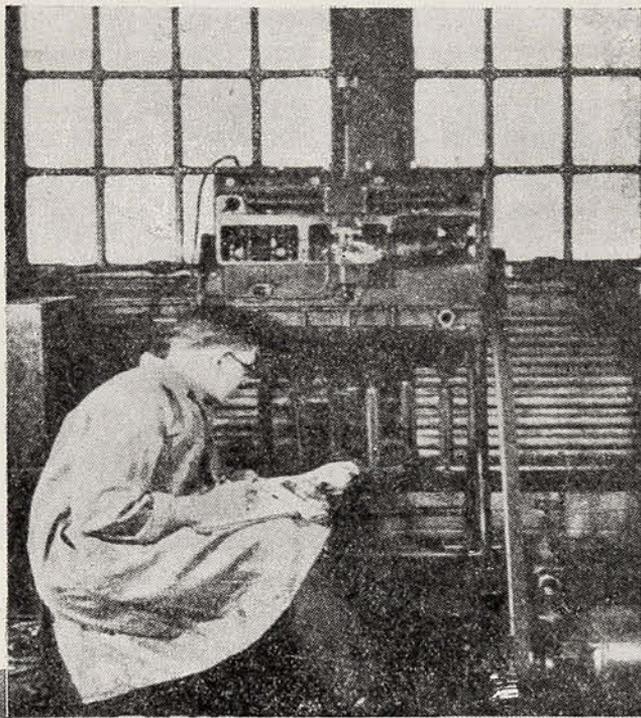
Productos de minuciosas investigaciones científicas son los automóviles que actualmente circulan
Una visita a los laboratorios de investigaciones de la General Motors Corporation.

ARTICULO IV

Ingeniería eléctrica. El estroboscopio

El movimiento de las piezas que deben girar a gran velocidad en un automóvil, también está minuciosamente estudiado por los fabricantes de automóviles. Así por ejemplo, una rueda que gira velozmente al ser observada por nuestro sistema visual, nos parece que los rayos se desdibujan. Si pudiéramos abrir y cerrar rápidamente los párpados con cada revolución de la rueda volveríamos a ver los rayos. Es más, creeríamos que la rueda está en realidad inmóvil.

Naturalmente que nadie puede parpadear con rapidez sobre todo si la rueda da mil vueltas por minutos, pero la electricidad sí puede hacerlo. No hay órgano en el automóvil que trabaje a mayor velocidad que la chispa eléctrica que inicia la combinación química de la gasolina con el aire en los cilindros. Un automóvil de ocho cilindros que viaja a 95 kilómetros



El funcionamiento de un carburador se determina, no tan sólo haciéndolo funcionar en un motor, sino estudiándolo en una caja sellada herméticamente con mercurio.

¿Reciben todos los cilindros cantidades iguales de combustible? En este aparato se estudia la distribución de fluido y el trayecto en la tubería de admisión.



El sonido puede verse y medirse. Con este instrumento los ingenieros del laboratorio miden exactamente la intensidad de cualquier sonido, determinan su frecuencia, y lo graban sobre un disco fonográfico, en forma de ondas.

por hora necesita 12,000 chispas por minuto cada una de ellas en el instante preciso. Los contactos del ruptor deben abrir y cerrar el circuito del acumulador a la misma velocidad. El tiempo de separación de los contactos y el salto de la chispa en la bujía es menor de un cincuenta mil avos de segundo y se mide con un nuevo instrumento llamado oscilógrafo de rayo catódico.

Pero la verdaderamente máquina parpadeante que se ha creado para estos estudios es el estroboscopio. Cuando se hace pasar una corriente eléctrica por un tubo de vidrio lleno de gas neón, el gas brilla. Si se interrumpe momentáneamente el tubo se enciende o se apaga a cada impulso de la corriente. Si este parpadease ajusta por ejemplo a la velocidad del ventilador del motor, parecerá que el ventilador está inmóvil.

El estroboscopio se emplea para estudiar el movimiento de ciertas piezas del motor, como los resortes de válvulas y el paso del aceite por el cárter. Después de lograr que un objeto en movimiento parezca estar inmóvil a la vista es fácil averiguar si funciona bien y en el caso mencionado, determinar si el resorte se desgasta pronto o si el aceite va realmente a los lugares que se desea.

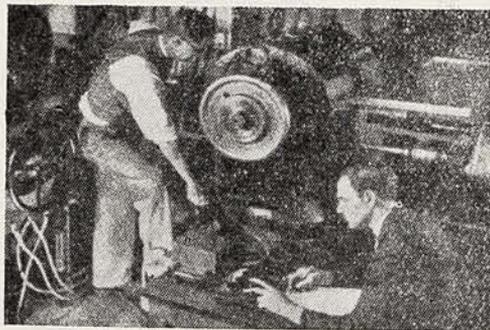
La regulación de los relámpagos de luz hace que el objeto que se estudia aparezca inmóvil aunque en realidad esté funcionando, y también puede aparecer como funcionando a la velocidad que se desee según sea la frecuencia de los mismos.

Se ha descubierto igualmente la manera de usar la electricidad para medir las presiones en los cilindros que varían con tanta rapidez.

Se ha ideado una resistencia especial sobre la que ejerce presión el gas comprimido encerrado en el cilindro. Se llama indicador del motor y trabaja a velocidades tan grandes que resulta verdaderamente notable comprobar cómo anota toda variación de presión por pequeña que ella sea. A los pocos meses de usarlo, ya había revelado muchas cosas que modificaron las antiguas teorías acerca de la manera en que se consumía el combustible en los cilindros.

La electricidad ha servido además, para crear otro instrumento de gran valor. Nos referimos al aparato con el cual se registra el ruido y las vibraciones de las piezas, que han sido siempre la pesadilla de los constructores de automóviles. Estos ruidos, que parecían telegrafados a lo largo de la armazón de todo el coche, eran a veces difícilísimos de encontrar o por mejor decir de ubicar exactamente. Para resolver el punto se usó la electricidad y la radio en colaboración. Un amplificador construido de manera que no altera las ondas eléctricas y que recibe ampliados los ligeros cambios que en dichas ondas producen las vibraciones causadas por un sonido.

Por medio de tan delicado instrumento se fotografian dichas ondas, y se obtiene una impresión permanente de las vibraciones.



El magnetismo descubre los defectos en las barras de acero. A medida que pasa la barra entre los polos electromagnéticos, el metro acusa los defectos, y evita de esa suerte que se emplee material defectuoso en la construcción de un automóvil.

Cuando se necesita una reproducción del sonido se usa un micrófono especial.

Tales instrumentos son por cierto mucho más sensitivos y veraces que el sentido humano del oído. Nuestro órgano es en verdad muy inconstante, pues su sensibilidad cambia de día en día y hasta de hora en hora.

Los carburadores

Es de presumir que tanto como las demás partes que hemos visto hasta la fecha en la construcción de un automóvil, reclama una atención más minuciosa aún, el estudio de los carburadores que han de aplicarse a los motores.

Puede decirse que constantemente se está midiendo la alimentación del motor y que se ejerce una constante vigilancia sobre lo que podríamos llamar su digestión. El carburador mide y mezcla automáticamente la gasolina. En los motores modernos cuando la mezcla sale del carburador en su trayecto hacia los cilindros se calienta al pasar por una tubería caldeada. La tubería caldeada y las que distribuyen a cada cilindro la cantidad de combustible reciben el nombre múltiple de admisión.

La sección carburadores trabaja infaliblemente en la tarea de mejorar el funcionamiento de estos y de los múltiples de admisión y ha creado también los instru-

mentos necesarios para medir con exactitud las cantidades de aire y de gasolina que pasan por el carburador.

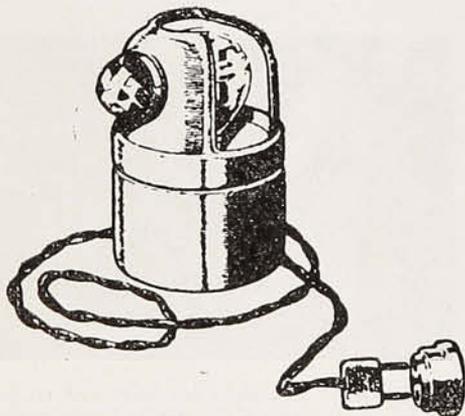
Ahora es posible vigilar un carburador colocado en un tanque cerrado herméticamente con mercurio y averiguar con la mayor exactitud y presteza si es capaz de alimentar un motor determinado. Este método elimina largas horas de arduo trabajo que antes se consumían en ensayos en la carretera.

La construcción y uso de indicadores de aire, ha llevado a conocer el movimiento del mismo, lo que ha sido de inestimable valor para estudiar la distribución del combustible en los cilindros y ha influido igualmente en la configuración de las tuberías que conectan con estos y de los ventiladores que enfrían el radiador.

También se tienen en cuenta en los estudios de construcción de automóviles hasta las influencias perturbadoras eléctricas y magnéticas que influyen en la marcha de un motor.

En fin son tan minuciosos los estudios para los cuales la electricidad se presta, y tanto a contribuido al mejoramiento del automóvil en general que sin ayuda es posible que estuviéramos aún muchos años atrasados en la construcción de motores en general.

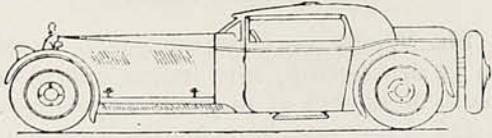
LAMPARA MAGNETICA



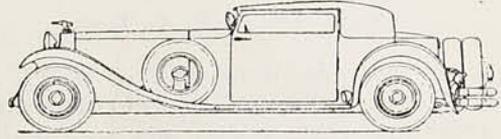
Debido a su propiedad maquiética puede dejarse fija en cualquier parte de la carrocería o chasis.

La magnalite es una lámpara tan curiosa como útil. Va provista de un enchufe y doce pies de flexible. La gran particularidad de este accesorio utilísimo en inspecciones o reparaciones de cualquier elemento del coche es que una vez que se ha hecho la conexión eléctrica, la base de la lámpara queda magnetizada y se puede mantener, por tanto, sobre cualquiera superficie metálica. De este modo puede fijarse en cualquiera parte del coche próxima a la en que haya de efectuarse el trabajo, tal como un salvabarros, si se está cambiando una rueda, o bajo el capot, para cualquier ajuste en el motor.

Avanzadas ideas europeas sobre nuevos tipos de carrocerías



Original de F. S. Beard



Idea de Mr. W. O. Greenwood

Recientemente una revista inglesa, llamaba la atención del público sobre la conveniencia de contestar a la revista la encuesta sobre los tipos de carrocerías que debieran aplicarse a los chasis de fabricación europea especialmente. Esta encuesta, ha dado una idea del avance de los gustos europeos que han superado a los americanos, realizando una verdadera transformación.

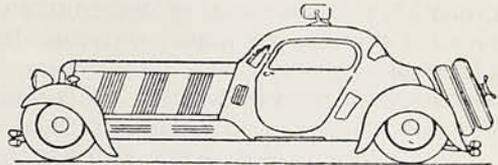
Mientras los americanos, construyeron por muchos años coches que se adelantaron en presentación y estética a los europeos, conquistando por ese medio numerosos mercados del mundo, los europeos se dieron cuenta tardíamente que perderían su industria si no llegaban a producir coches que fueran del agrado de la mayoría de los automovilistas y la vieja costumbre de hacer coches, para imponer su venta en los mercados se trocó por la sabia medida de los yanques de satisfacer al cliente, por todos los medios.

En dos años, los dos últimos especialmente, los industriales europeos han dado muestras de una actividad y de una capacidad de concepción que ha sobrepasado las más osadas ideas americanas, al extremo que no sería difícil, que de las fábricas europeas salgan en el futuro, los coches más originales que determinarán un

cambio fundamental en los gustos del público.

A continuación relatamos algunas de las ideas más atrevidas e interesantes a que se refieren los que contestaron la encuesta a que hacemos referencia.

Mr. Birnie. — Sugiere una carrocería Weymann de dos puertas, con salvabarros tipo motocicleta y un gran baúl en la cola, al cual se sujetaría la rueda de repuesto—o ruedas, si dos se creyesen necesarias—. Respecto al motor, se favorece una capaci-

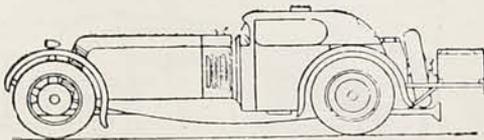


Concepción de R. F. Shaw

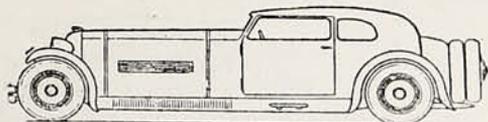
dad de seis litros y medio con seis cilindros. Cuatro velocidades de avance, con una velocidad máxima en directa de 130 a 145 kilómetros por hora, 105 en tercera, 60 en segunda y 40 en primera.

La dirección sistema Marles, volante con amortiguadores, servofreno, doble limpia-parabrisas, indicador de dirección en el techo, dos faros Zeiss y doble juego de lámparas laterales.

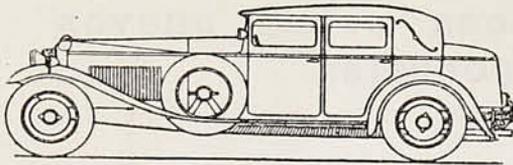
Mr. Hobley.—Considera como ideal una carrocería de fábrica montada sobre un



Un diseño de Renowner



Idea de D. J. W.



Un 50-350 H. P. de Trojan

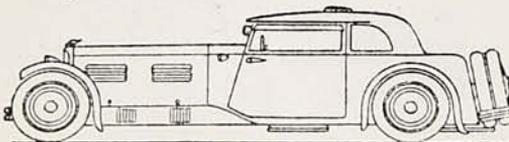
chassis Mercedes-Benz 38-250 H. P., con compresor. Había de llevar el coche salvabarras tipo motocicleta, una gran maleta, estribo de pies en lugar del estribo corrido, faros Lucas y defensa del radiador de rejilla.

Mr. Greenwood.—Comienza por hacer una crítica del proyecto de Mr. Birnie, cuya altura de chassis—dice—no permitiría correr al coche más que por superficies como las de mesas de billar, y después de atacarle en otros puntos expone su concepción, que es la siguiente:

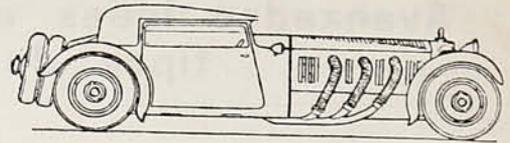
El motor, un ocho en línea, con compresor de 50 H. P., doble ignición y utilización del compresor a voluntad del conductor. El Bastidor, rebajado con rígidas crucetas, que permitieran desarrollar velocidades grandes en malos terrenos. Ballestas semi elípticas en ambos ejes, con amortiguadores hidráulicos. El tanque de gasolina con una capacidad de 28 galones.

La carrocería Weymann, con paneles de metal, asientos neumáticos separados y ajustables los delanteros y sofá los dos traseros. Dos luces interiores, Tablero de instrumentos iluminados indirectamente, dos luces de estacionamiento, dos luces de cola, luz de stop y luz de marcha atrás, tres luces delanteras y dos faros Lucas. Velocidad máxima, 150 kilómetros por hora; cuatro velocidades y marcha atrás. La longitud total del chassis, doce pies y dos pulgadas.

Mr. Shaw.—No hace comentarios sobre el proyecto que expone; se limita al dibujo del tipo de coche que cree más indicado para el gran turismo.



Un Prathur Bentley Speed



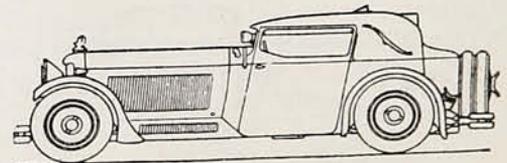
Idea de G/F/ Hobley s.

Mr. Winby.—Bastante parco también en la descripción, sólo indica que el proyecto de coches es su pasatiempo favorito y que el que somete se montaría en chassis Bentley de cuatro litros y medio, con una carrocería de fábrica de cuatro puertas, techo corredizo y baúl de equipaje en la cola.

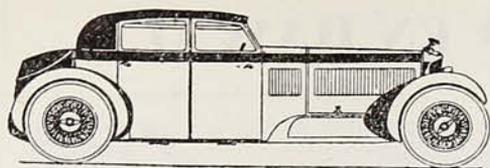
Mr. Beard.—Comienza también por hacer constar que a Mr. Birnie se le olvidó considerar el necesario espaciado entre el chassis y el suelo, esencial en las grandes velocidades, y expone su idea con un dibujo de líneas bastantes modernas. Dice que el motor sería de seis litros y medio. Carrocería Weymann con dos asientos y dos extra, sobre los cuales pudiera llevarse, si fuera necesario, el equipaje ligero, aunque también sea conveniente un gran baúl. El tanque de gasolina en la cola y la palanca de cambio central. Para el gran turismo cree acertadamente muy necesarias unas potentes luces y una caja de cambios con cuatro velocidades y marcha atrás.

Renower.—Indica un coche Renault 45 H. P., con el último sistema de radiador, las ventanillas laterales del capot ajustables, para utilizarlas como ventiladores de la carrocería. Esta sería de fábrica, según las líneas acostumbradas en el cupé de sport, con cuatro asientos, puesto que se puede obtener un espacio extra, llevando bastante el volante hacia el salpicadero. Los asientos delanteros se deslizarían para dar paso a los traseros.

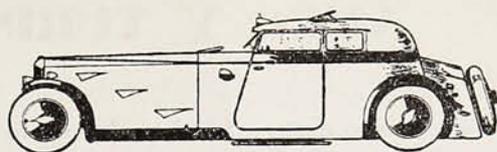
Lleva el coche dos maletas: una delante de la rueda de repuesto, y otra sobre el porta-equipajes. La velocidad máxima del



Coche futuro según Macdonald



Concepción de R. A. Wimby



Características del coche de Birnie

coche sería de 170 kilómetros por hora.

Prathur. — No dice más que ha tratado de dibujar lo que para él sería el coche ideal. El chasis sería un Bentley Speed Six, y la carrocería Weymann, de fábrica.

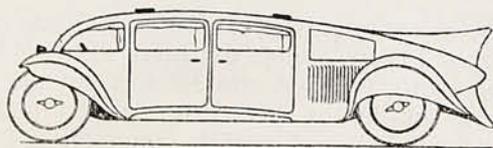
Mr. Gibb. — Comienza por criticar el proyecto de Mr. Birnie, pues, según él, no podría obtenerse en tal coche una visibilidad de más de 50 metros de carretera.

Somete después su idea de lo que debe ser el coche ideal de turismo. La carrocería, en caero, debería ser fortísima, tanto, que pudiera soportar los efectos de un choque de frente, tanto como soportan los capots de los actuales coches. Esto naturalmente, porque si nó, el conductor y el pasajero que ocupase el asiento contiguo había de salir mal parados en caso de choque. El motor sería de una capacidad de tres litros, que, a juicio del autor, podría producir la potencia suficiente.

Cuatro de los seis ocupantes encontrarían sus asientos entre los ejes y el equipaje podría llevarse en la cola, cuyas aletas impedirían los derrapes laterales a las grandes velocidades que este coche alcanzaría.

Macdonald. — Llevaría su coche un motor de cinco litros de capacidad. ejes de excéntrica en cabeza gemelos y doble ignición.

Dirección De Lavand; ballestas muy largas con amortiguadores ajustables desde el asiento del conductor; caja de cuatro velocidades servofreno; plancha de cambio a la derecha y dos potentes faros.



Otro tipo futuro de Martín Wimby.

La velocidad máxima sería de 160 kilómetros por hora.

La carrocería de construcción Weymann, con asientos, ajustables, espacio para el equipaje en la misma carrocería, placa de matrícula en el techo y estribos aislados.

D. J. W. — Cree que el chasis más conveniente sería un Bentley de seis litros y medio, con carrocería especial Weymann. Los salvabarros tipo motocicleta, dejarían libres las líneas del coche, al mismo tiempo que facilitarían las reparaciones en el motor y en las cubiertas.

Opina que es necesario una luz exploradora que obtuviera la corriente de una unidad independiente al resto del equipo eléctrico. También había de llevar un gran baúl para equipajes, tanque de esencia de 30 galones de cabida, dos ruedas de repuesto en la cola y otras dos en pozos a propósitos bajo los asientos delanteros. Todos los cristales Triplex y una velocidad máxima de 165 kilómetros por hora.

Trojan. — Reune detalles de varios coches. Suspensión delantera, Lancia; ballestas en cuarto de elipse, Bugatti, en el puente trasero, suplementadas con estabilizador Adex, como en el Minerva y en el Excelsior, Amortiguadores Newton.

Motor de ocho cilindros o de doce. A pesar de la popularidad de los ocho en línea, se inclina, en favor del método de construcción del Cadillac, La Salle y Lincoln. La capacidad, hasta el límite de la clase B, como el Hispano-Suiza, Issota-Fraschini, Rolls-Royce, etc., con compresor tipo Mercedes.

Capacidad mínima del tanque de esencia 30 galones. Carrocería de cuatro puertas, cuatro ventanillas, con gran maleta.

Velocidad máxima sobre 145 kilómetros por hora; tercera 115, segunda de 80 y primera de emergencia, de 45.

AUTO Y TURISMO EN HAWAII

Un ejemplo que pinta a lo vivo el espíritu americano

Es digno de mencionar como una prueba del espíritu progresista que anima al pueblo americano, el caso de un modesto marinero, servidor bajo la bandera de Estados Unidos, lector de "Auto y Turismo" en las Islas de Hawaii.

Animado de un deseo de mejora, y con la confianza en su juventud y en su porvenir, este muchacho rubio y fuerte, ha mantenido correspondencia con nuestra revista en un español pintoresco, en su afán de aprender más y formarse un porvenir seguro.

En Abril del año en curso, recibíamos la carta que textualmente trascibimos:

U. S. S. Pelican.

8 de Abril de 1930.

Muy señores míos:

Quiere recibir un ejemplo de "Auto y Turismo".

He sido en Valparaíso unas días y deseo aprender de Chile y más de español. Si Uds. producen otro almacén o periódico escrito en esta idioma, hágame la favor de escribir una carta de informe dando precio de cada una incluyendo cuesta de porte correo.

Cualquiera parte de esta poquita suma de dinero que yo envío Uds., que no se usa, enviarme en pesos papeles chilenos.

Estoy en presente, marinero, sirviendo en la marina de Estados Unidos y aún no pueda hablar español correctamente todavía. quisiera escribir cartas con personas chilenas. Tengo 21 años de edad y fui a bordo del crucero Marilando en calidad de telegrafico en Diciembre de 1928.

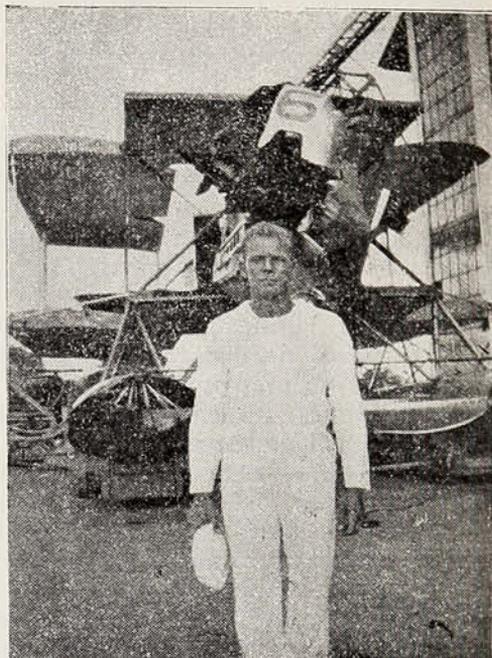
Siempre a los pies de Uds., S. S. S.

Jack Haynes.

(Y nos adjuntaba un billete de un dolar).

In otro lasso Uds. discoveran mi direccion. (En el otro lado Uds. encontrarán mi dirección, ha querido decir).

Esta carta, fué oportunamente contestada a una correspondencia nutrida, que tada, remitiéndole la revista y envió de inmediato la siguiente respuesta:



Jack Haynes nuestro amigo y lector de Auto y Turismo en Honolulu.

Muy Sr. mío:

Tengo su agradable carta en la mano en que veo que Ud. me enviara la revista por 1 año. Aprecio mucho su bondad y espero que en otro tiempo tendré oportunidad de hacerle un gran favor tan grande. Pienso que iré a Chile otra vez y espero podré verle.

Voy a permanece en la marina ocho meses y después buscaré una vapor que camina entre las puertas norteamericanos y chilenos de su país. Se que Ud. debe ser hombre ocupado y acabaré esta carta con un millón de gracias. S. S. S.

Q. S. M. B.

Jack Haynes.

Mientras tanto, para conocer el grado de interés de este oscuro marinero del pueblo americano, una señorita escribía de acuerdo a sus deseos una carta, que ha dado pinta a lo vivo el espíritu americano. De entre ellas extractamos algunas sin mayores comentarios.

Campo Naval de Aviación de Puerta de Perlas.

Cahu.

Hawai.

23 de Junio de 1930.

Muy amiga mía:

En la mañana de hoy recibí su agradable carta y todavía no tengo palabras con qué expresar mi apreciación por que tengo que emplear palabras y frases simples cuando escribo.

Me alegra mucho su carta. Siento que es poesía de comparación con las que he recibido escrito en Inglés.

Antes de viajar a Valparaíso con el Marilando yo hube cambiado cartas de amistad con varias chiquillas amigas, pero en llegar a Chile les olvidé inmediatamente.

Mis amigas norteamericanas son por la más parte tipo mismo, y llaman a sus mismos, "modernas" No me gusta mucho en saberlas.

Prefiro recibir cartas desde Ud. Espero que nosotros seremos buenos amigos y espero también ir a Chile y verla en uno o dos años.

De mi amiguita tengo 22 años ojos azules y cabello amarillo. No soy casado.

En este momento no tengo la fotografía que enviarla pero la tendré en menos que dos a tres semanas.

Espero con impaciencia su fotografía y la considerraré un tesoro mía. Recientemente he sido trabajando a bordo de un avión naval, del tipo que lleva dos torpedos para destruir vapores. Pronto espero que trabajaré en el oficio. Creo seré aquí 7 o 8 meses. Entonces volveré a la costa de Estados Unidos que es 2.200 millas inglesas de aquí.

Amiguita mía, hágame favor escriba cada día o cada semana sin espera mis cartas por que hay muchas millas entre nosotros.

Yo te enviaré una fotografía y descripciones de las Islas Hawaiianas. Cuando soy en la ciudad de Honolulu, yo enviaré tarjetas postales que contienen en un lado la fotografía de la ciudad, los pueblos o las playas, y al otro el mensaje y la dirección.

En tiempos antiguos fueron conquistados estas Islas por los Españoles y los In-

gleses. Estos traían las enfermedades y por resultado no son muchas hawaianas puras vivos. Ahora por la más parte la población es japonesa, muchos de los quienes son pescadorres.

La ciudad de Honolulu, es situado en la Isla Oaku que es tercero de tamaño. Pearl Harbor es nueve millas distante.

Honolulu es una ciudad hermosa con mucho follaje playas de arena blanca y cierros altos cubiertas siempre de nubes. Si no estuvieron tan altos los cierros, no tendría la ciudad las lluvias numerosas y cortas que lo causan ser tan verde. La playa mayor es la de Haikiki, donde se encuentran muchas turistas que nadan y sienten todo el día. Detrás está situado el Hotel Real de Hawai que es muy hermoso y expensivo.

El tiempo aquí es calora, pero nunca caliente o frío.

Describe Ud. su ciudad tanto que quiere, por que no he visto Santiago, y he oído decir que es el París de Los Andes.

Por favor no crea mi amiguita mía, que solo quiero practica español escribe Ud. cualquieres tu y lo apreciaré yo.

Espero que he sido poder interesarla con mi pobre español, y quisiera recibir diariamente o cada semana carta desde Ud. Si la gusta a Ud. seríamos mayores amigos, cuando vaya a Chile y trabaje para hacerme mi porvenir, por que soy joven y espero mucho de la vida, y pienso que yo algún día puede tener también una pedazo de terreno a la orilla del mar de Chile, que sería un gran alegría para mí.

Su afmo. Q. S. M. B.

Jack Jaynes.

U. S. N.

Mucho más podríamos publicar de este muchacho entusiasta, aspirante, simple y siencero en sus apreciaciones, traducidas a un lenguaje extraño para él que desea dominar. El alma grande y sensible de un hijo del pueblo, retratada en las cartas que hemos recibido, hace pensar en la necesidad de educar a nuestro pueblo y de inculcar ese mismo afán de progreso que expresa cada una de las líneas que hemos querido transcribir, aun saliéndonos del tema predilecto de nuestra publicación,

Hacia los 24 cilindros

La tendencia moderna de aumentar el número de cilindros en los automóviles.

Está probado que el automóvil, aparte de ser un problema resuelto por la ingeniería es también un problema de psicología. Toda vez que el fabricante debe amoldarse a las conveniencias personales del cliente y a sus aspiraciones, para la construcción de sus coches.

En un tiempo fueron las carrocerías, las que el público miraba principalmente antes de elegir un automóvil. Mientras más alarde era el coche, y más bajas sus líneas, más satisfacía los deseos de la mayoría, luego vinieron los problemas del confort, suavidad, etc., y más tarde los de la velocidad que trajeron aparejados los actuales problemas del número de cilindros que debe equipar el coche moderno.

El motor de cuatro cilindros que por muchos años mantuvo el cetro de la concepción mecánica, fué luego desplazado por el seis y este a su vez poco tiempo después por los ocho cilindros. En la actualidad la tendencia lleva al fabricante a pensar en contruir coches de 16 cilindros y seguramente antes de muchos años la gran mayoría de los nuevos vehículos que se fabriquen serán de 16 o más cilindros, quedando relegados al olvido los de cuatro y seis.

Lo que es bien seguro, es que para los amantes de las velocidades y los que quieren coches de rápida acelerada en cuestos del 18 % por ejemplo, nunca tendrán oportunidad de decirle basta, al fabricante. Tampoco habrá una meta en la fabrica-

NUMERO DE CILINDROS	NUMERO DE MODELOS					
	1925	1926	1927	1928	1929	1930
4 	14	10	6	6	4	3
6 	60	56	59	52	49	42
8 	18	18	28	33	37	57
16 						1

Disminución y aumento en el número de automóviles que adoptan la fabricación de motores de cuatro, seis, ocho y 16 cilindros. Este cuadro comprende únicamente la industria americana.

ción de coches cuya marcha silenciosa sea absoluta.

Es pues el fruto de un hecho psicológico, más que otra cosa, la necesidad que el público comprador siente por el coche de gran aceleración de gran capacidad para trepa de suavidad y de funcionamiento silencioso. Estos cuatro puntos, son los que intrigan constantemente a las personas que desean siempre más.

Está probado además, que es tan difícil de explicar estas exigencias, como lo resulta explicar por qué un hombre se siente cohibido cuando anda con los pantalones rotos por ejemplo.

La aceleración y capacidad de trepar, estan directamente relacionadas con el desplazamiento del pistón, pero la suavidad aumenta a medida que se reducen las dimensiones del cilindro, lo que también afecta a la marcha silenciosa del motor.

Se busca pues, silencio, suavidad, velocidad y fuerza. Afectan la marcha silen-

(Pasa a la página 530).

¡COMO UN IMAN!

SHELL



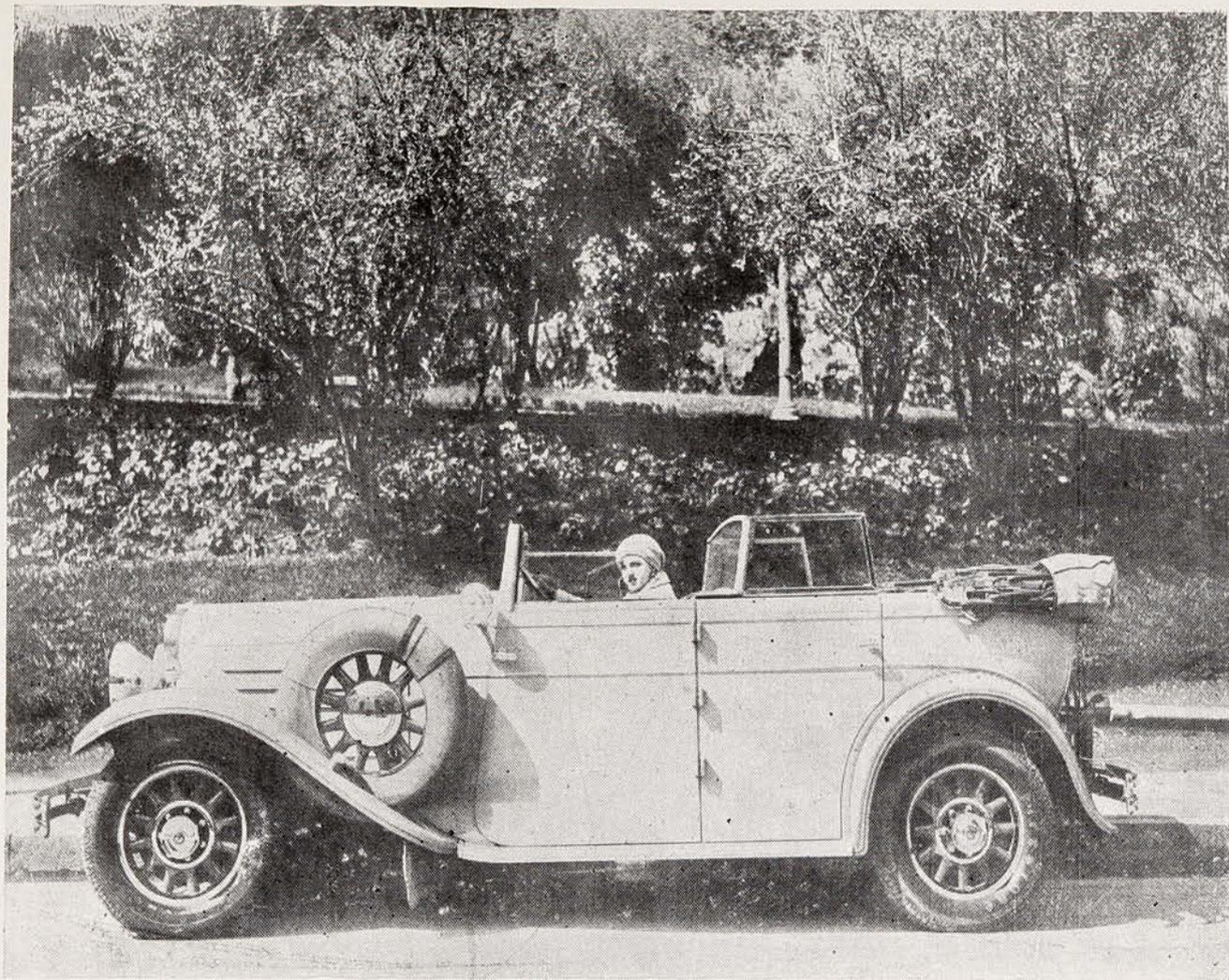
COMPLEMENTE EL USO DE LA GASOLINA SHELL, LUBRIFICANDO CON ACEITE ENERGINA, Y OBTENDRA MAYOR POTENCIA Y MAYOR KILOMETRAJE POR LITRO, PROLONGANDO A LA VEZ LA VIDA DE SU COCHE

PARA EL AUTOMOVILISTA QUE CONOCE LAS SUPERIORES BONDADDES QUE COMO COMBUSTIBLE POSEE LA GASOLINA SHELL, EL NOMBRE SHELL TIENE UN PODER DE ATRACCION IRRESISTIBLE.

¡EL PODER DE ATRACCION QUE EJERCE LA CALIDAD!

SHELL DA MAYOR KILOMETRAJE POR LITRO
SHELL-MEX CHILE LIMITED

DE NUESTRO ALBUM



Srta. Merceditas Rodighiero.

Merceditas Rodighiero

Hemos querido para este número de Septiembre, mes de la primavera, reportear una automovilista futura; una damita que desea conducir, y que está también en la primavera de la vida.

¿Qué otra cosa pueden ser los 15 años, que una constante primavera de ideales y de esperanzas?

Nuestra víctima fué la Srta. Mercedes Rodighiero. Vivaz, despierta, alegre. Merceditas, como cariñosamente la llaman sus amistades, no ofreció dificultades a tro interogatorio, tal vez por la poca experiencia de su edad.

Inconscientemente del peligro contestaba sonriente a nuestras preguntas, satisfecha de vivir, contenta de sí misma y con esa confianza que la inexperiencia da para con los periodistas...

15 años... ¿Quién lo diría?, pensábamos nosotros remedando al poeta. Quien diría que en esa silueta flexible, esbelta y casi pensaríamos que coquetona, (a juzgar por la colocación del sombrerito moderno), apenas han pasado quince primaveras por delante de sus visionarios ojos azules. Habríamos puesto la mano al fuego, sosteniendo que pasaron tal vez diez y ocho. Es tan difícil juzgar a una mujer, como conocer su edad, ha dicho alguien que parece saber mucho de estas cosas, y nosotros, le damos la razón.

Merceditas Rodighiero, no maneja automóvil, pero ansía locamente dirigir el volante del Franklin. Ese sería mi sueño dorado, — nos dice entusiasmada, — por ahora mi mayor anhelo.

Solamente por ahora?, preguntamos curiosos.

Sí, nos responde. Quien sabe, más adelante, que otros anhelos nos depara la vida.

¿Por qué prefiere el automóvil a toda otra distracción?

No sé... por qué. Quizá porque me satisface sentirme dominante de un motor potente.

¿No será por otra causa? ¿No habrá

en ese secreto deseo otro más íntimo que satifaga también al corazón?

—Nó. Ni piense. Sólo me atrae mi Franklin. Ese es por hoy todo mi anhelo, toda mi alegría...

—¿Y por qué ha de preferir el Franklin a cualquiera otra marca?

—Bah!.. porque lo trae mi papá, pues...

—Así es que a su juicio todos los demás coches son malos?

—No, pero me satisface el mío. Estoy contenta con mi "pirata" ¿Hay algo más encantador que pasearse por Santiago, en un coche vistoso, ajil y sumiso a la voluntad del que maneja?

—Posiblemente sí, respondimos sonriendo. Quizá que haya más encanto en los ojos de un galán atrayente, que implora el favor de una mirada afectuosa. Tal vez que tenga más atractivo, la palabra cálida y ardiente del enamorado de unos ojos azules y de la dueña de una cabellera rubia; posiblemente que sea más grato que todo, la atracción del amor leal, cuando llama a las puertas de nuestro corazón...

—Pero yo no estoy en condiciones de pensar en esas cosas todavía, nos dice Merceditas. A los 15 años, todavía no pensamos en el amor, que no sea en el de nuestros padres y hermanos. Además, como para pololeos estamos las chiquillas que recién venimos a mirar la vida desde el balcón de las ilusiones. Por ahora mi deseo, mi mayor deseo, es aprender a manejar, correr veloz por los campos, dominar a mi "pirata", dirigirlo, hacerlo sumiso elemento de mis caprichos. Después... después ya veremos. Falta mucho para eso y tenemos algunos años por delante.

Sus palabras, nos recordaron viejas historias leídas en la niñez. Sus frases, y sobre todo "su pirata", nos recordaba a Salgari... "El Pirata Verde", el enamorado pirata, que ofrendó su vida por la caricia suave de una mano blanca. ¡Salgari!... "La Reina del Mar Caribe"... Un pirata de ojos

verdes y de alma grande, vencido a los pies de una divina rubia de ojos azules...

¿No habrá —pensamos nosotros— un “pirata” Santiaguino, que robe al poderoso motor de un automóvil, la dueña y reina del volante?

Y que en vez de repetir la historia sobre mares apacibles, repita el idilio, en la tranquila soledad de nuestros campos?

Mientras divagábamos, la Srta. Rodighiero, posaba desde el balcón su mirada vaga en el vehículo que esperaba paciente, la primera lección de su dama. Luego el profesor, repetía insistentemente: esta es la primera, esta la segunda, esta la terce-

ra... En cada cambio, hay que apretar el embrague a fondo... éste es el freno...

Y pensar que sin necesidad de enseñanzas prácticas, las lecciones del amor las llevamos aprendidas desde que nacemos.

Y vimos alejarse lentamente, al “pirata” que llevaba a bordo la silueta que pintó Salgari, en sus descripciones de la Reina del Mar Caribe, mientras para nuestro colete pensábamos también, en todos los “cambios”, que sin necesidad de enseñanza, habrá de imponer en la vida la veleidatad femenina, que inmortalizó el verso de “La donna e mobile”. — L. S. B. S.

EL AUTO ES TU MEJOR AMIGO

El auto es el amigo más fiel; el que sabe guardar los más íntimos secretos; el que ve y calla; el que oye promesas de amor que en almas llenas de ilusiones confían todo su ser a personas que jamás lo han sentido, ni siquiera han comprendido lo que es el amor.

El que salva las montañas por satisfacer un deseo, un capricho; el que transporta la alegría sin considerar distancias ni peligros; el que está siempre dispuesto a cobijar el amor, a socorrer al enfermo; el que espera a altas horas de la noche mientras tu te entregas al descanso o a

los placeres de la vida. Está atormentado por el frío y sin embargo te recibe sin reproches y siempre dispuesto a servirte.

A este amigo tan fiel y útil debes saber corresponderle; cuidándolo y no provocando la maldición que a diario frecuentemente se oye: “Fué un auto el que atropelló”, “El auto tuvo la culpa” No hay que culpar a los inocentes ni menos a quienes no pueden defenderse.

Aprende, pues, a saber conducir con prudencia a quien va confiado en tus manos. Sé prudente.

Luciérnaga.

HACIA LOS 24 CILINDROS.

(De la pág. 528)

ciosa del motor el peso del pistón y de las bielas, la presión producida por la explosión, y la frecuencia de las explosiones.

Es un problema intrincado en realidad, coordinar todos estos factores para satisfacer al cliente, pero se ha resuelto, mediante el mayor equilibrio de todas las partes móviles dentro del motor mismo. Además hay otros factores técnicos que permiten en los coches de mayor número de cilindros, evitar las vibraciones, que producen sonidos y otras molestias mecánicas.

Por el gravado que ofrecemos, el lector podrá apreciar debidamente la tendencia y el cambio experimentado por los automóviles en tan solo cinco años. En los coches de cuatro cilindros habían en 1925 14 marcas para reducirse a 3 en

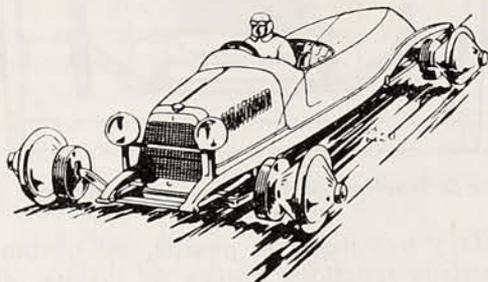
1930; en los de seis, 60 marcas, para reducirse a 42 en el año en curso, en los de ocho habían 18 para aumentar a 57 y en la actualidad tan solo un coche de 16 cilindros.

Este gráfico es únicamente alusivo a la industria americana, pues en Europa, se ha avanzado mucho más en ese sentido, llegando a ser en la actualidad numerosos los coches que tienen tal número de cilindros, entre lo que figura Voisin a la cabeza.

Nada difícil sería que dentro de algunos años, ya se construyan coches de 24 cilindros, aunque indudablemente, tiene que haber un límite en virtud a las molestias que pueden originar el mayor número de piezas que entran en la construcción de un motor semejante.

Un invento sin patente.....

El automóvil paraguas



Mis ruedas paraguas, en funcionamiento normal.

Realmente que me siento feliz. Después de muchas noches de insomnios, por una idea que me perseguía sin dejarme conciliar el sueño, he llegado a solucionar un problema que sin duda alguna será benéfico para la humanidad.

Si no fuera porque en estos tiempos sería ridículo salir por las calles de Santiago, gritando Eureka, como Arquímedes, a estas horas, lo habría hecho; pero el temor a los carabineros que al verme desnudo me habrían llevado a la casa de Orates donde hay tantos otros locos víctimas de sus ideas, me contengo, y solo me limito a gritar por medio de las páginas de "Auto y Turismo"... Eurekaaaaa... Eurekaaaa!

He dado en la tecla. Quería resolver el problema de los peatones. Llegar a dar al tráfico urbano la sensación de una vida agradable. Quería evitar el espectáculo horripilante, de sentir como revienta el transeunte que cae bajo las ruedas de un automóvil, y la sangre, la roja sangre que corriendo por las orillas de las cunetas, termina en el alcantarillado... y a la vez, quería también evitar el espectáculo vergonzoso de tener un automóvil que debe marchar a paso de tortuga por las calles del municipio.

Después de mucho pensar, ¿sabéis acaso qué adminículo casero, me ha dado la solución del problema? Un paraguas... un modestísimo paraguas que colgaba sus años de la orilla de un ropero. En él las

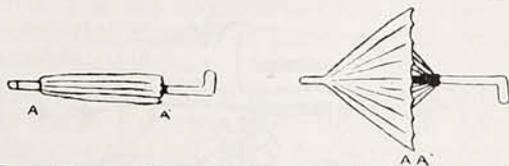
telarañas habían encontrado un nido seguro, pero esta vez como todas, la idea, la magna idea ha sido engendrada por un objeto sencillo. Un paraguas que me costó hacen tres años, sesenta pesos, y que tiene la particularidad de haber nacido paraguas y bastón a la vez.

La seda de mi paraguas, lucía los agujeros redondos de la polilla, que había hecho presa en ella. Esto me dió la idea de la redondez, y luego abriendo el utensilio, que también sirve para sacar un ojo a los transeuntes demasiado confiados, la circunferencia de sus puntas me dió la idea de una ruedita chica primero, que gradualmente aumetaba su diámetro... esa fué la base, el punto de partida de mi genial invento.

¿Por qué no habría de aplicar a las ruedas de mi automóvil cuatro paraguas? me pregunté sonriente. Cuatro paraguas sujetos a un mecanismo especial que desde mi asiento me permitieran achicar o aumentar su diámetro a mi voluntad?

Después, pensé que sería innecesaria la palanca, por cuanto las ruedas de mi paraguas, podrían funcionar como los reguladores: a mayor velocidad mayor abertura y mayor diámetro por lo tanto. Volví a gritar Eureka, satisfecho de mí mismo, y el grito debió haber sido como un aullido porque inmediatamente contestaron todos los perros de las vecindades del apartado barrio donde vivo, allá por Ñuñoa.

En efecto (volví a aullar de alegría) el mayor o menor tamaño de la rueda, significa también la mayor o menor velocidad del vehículo por cuanto, hace las veces de ese molesto adminículo, que tenemos que



Mi paraguas, objeto de la genial idea que motiva este artículo.

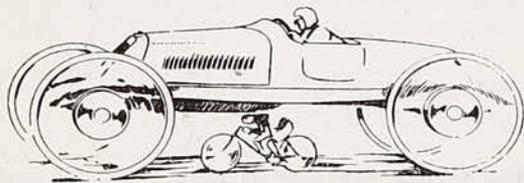
accionar cada vez que desamos aumentar la velocidad del automóvil. Estudiemos la cuestión más detenidamente: Si tomo dos paraguas, los coloco sobre un mismo eje, les aplico dos reguladores, a mayor velocidad del eje, mayor diámetro de los paraguas... esto cae por su propio peso como una breva madura.

Sustituyamos los paraguas por un ingenioso mecanismo, démosle la robustez necesaria para que soporte el peso de un automóvil, montemos en la periferia un anillo de goma, bien elástico, muy flexible, y tendremos como resultado práctico que la velocidad aumenta tanto, como aumenta el diámetro mismo de la rueda. ¿Comprenden Uds?

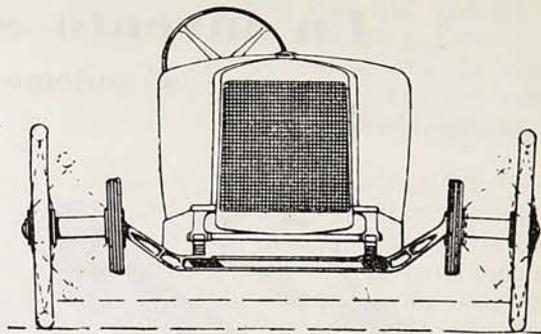
El anillo de goma, al distenderse por aumento de tamaño de la rueda tiene que adelgazarse a tal extremo, que puede considerarse casi prácticamente anulada la superficie de adherencia al suelo. Si Uds. toman un elástico cualquiera, lo colocan sobre los dientes y estiran el otro extremo, verán que se adelgaza y tanto, que llega un momento en que este se corta y sienten un fuerte golpe sobre los labios. Es una prueba de que el elástico como hilo se corta por lo más delgado, y a la vez de que el volumen disminuye al distenderse.

Naturalmente pues, el aumento de radio de la rueda, provoca un cambio gradualísimo y constante en la velocidad y nuestro automovilista está libre de los cuidados que pueden hacer peligrosa su conducción. En efecto, supongamos por un instante, que un perro se nos cruza mientras viajamos a treinta kilómetros, con un tamaño de rueda digamos, de treinta centímetros. Aumentamos instantáneamente la velocidad, apremiando el acelerador, y las ruedas se elevan a cuarenta centímetros de altura, con lo que evitamos de matar al perro.

Si encontramos a un ciclista que nos mo-



Las ruedas en funciones. El ciclista peligroso, pasa bajo el coche al acelerar la velocidad.



Idea de la aplicación del importante invento que nos nos ocupa.

lesta y nos niega la pasada, no obstante nuestros repetidos toques de bocina, aumentamos con el acelerador la velocidad, y nos elevamos prácticamente hasta un metro cincuenta centímetros del suelo, con nuestras ruedas paraguas, y el ciclista es dejado atrás, indemne. Un peatón, que no sea un gigante, lo pasamos sin dificultad bajo nuestras ruedas, tal como hacemos muchas veces con los coches actuales, pero lo dejamos sano, sin necesidad de que intervenga la Asistencia Pública. Si es demasiado alto, lo más que le puede ocurrir, es un golpe más o menos fuerte en la caja craneana, que reclama tan solo un poco de arnica.

Para concluir quiero hacer un resumen de las ventajas de este mi modesto y maravilloso invento; por si alguien quiere hacer uso de él.

1.º Eliminación casi absoluta del contacto de las ruedas a tierra, toda vez que queda reducido a un punto.

2.º Aprovechamiento íntegro del motor. Con un modesto 15 H. P. se podrá obtener la misma eficiencia que con un 100 H. P.

3.º Abolición del cambio de velocidades.

4.º Automaticidad de dicho cambio en función directa con la velocidad.

5.º Enorme sencillez de conducción por eliminación de todas las maniobras accesorias.

6.º Inmensa lijereza de las ruedas por abolición de neumáticos y forros.

Adios pinchaduras y reventones.

7.º Cuando más aumenta la velocidad

(Pasa a la página 534).

La persecución del beso

Como debe reprimirse

Si algún lector se pregunta ¿que es el beso en Santiago?, todo podrá contestar menos que un delito. Y sin embargo, el beso, que es la expresión más íntima de la amistad humana, que algunos le llaman nectar divino de los dioses, expresión inocente de cariño, demostración sublime del afecto, es entre nosotros un delito.

Si estuviéramos en el Japón, donde el beso constituye un atentado contra la higiene y donde no se conoce el fondo de su significado, nada diríamos; pero descendientes de latinos, tenemos que salir a su defensa, por varias razones: porque es la esencia del amor, porque el amor es la esencia de la vida, porque la vida sin beso sería una lata...

Se besan libremente los felices habitantes de países ecuatoriales, con una fogosidad mucho más elocuente que la nuestra, se besan los esquimales, y dejan sobre la helada superficie de la cara, la marca de fuego de un beso apasionado, se besan en todas partes, porque tal vez es la más inocente expresión de cariño, y pensamos nosotros que si el beso se persiguiera en todas partes como en Santiago, terminaríamos por hacer cosas peores. De dos males hay que elegir el menor. Besémonos entonces, aun con la oposición de los carabineros que han confundido su papel y quizá las instrucciones recibidas.

Los carabineros de Santiago, se han convertido en moralistas, y mientras por una parte se fomenta el turismo, por otra, hacemos a veces el ridículo con ciertas prohibiciones que francamente... sería mejor dejar de lado.

Recientemente un matrimonio norteamericano, tiene la triste ocurrencia de pasar algunos días de su luna de miel en Santiago. Elijen los enamorados, casados con todas las reglas del arte, un delicioso rincón de uno de nuestros mejores parques, y un carabinero los corre. Una familia extranjera deseaba embelesarse contemplando nuestra ciudad desde el Sta. Lucía, y los

carabineros prohíben el acceso por ser más de las 20 horas.

Quiere Ud. ir y pasar un momento de amena charla con su novia, o con su esposa a un parque Santiaguino el carabinero lo echa, y si discute un poco lo lleva preso. No se concibe que marido y mujer, puedan estar apichonados en el rincón de un automóvil gozando de la tranquilidad de nuestros paseos.

¿Qué se persigue?

¿Acaso los paseos serán utilizables únicamente durante las horas de sol?

¿Podrán los carabineros evitar un beso furtivo o no... en la inmensidad de los parques? Posiblemente sí, si es que se coloca uno tras de cada árbol. Los bancos que se colocaron en otra época para solaz y comodidad de los paseantes son cosa inútil después que cae el sol. Por doquiera aparece la silueta a pie o a caballo del guardián de la moral, aún que no se atenta ni más ni menos dejando que las parejas se besen en silencio y tranquilas porque cada una busca tranquilidad y silencio, y creemos que han de ser contadas las que pretendan hacerlo en medio del paseo de la calle Ahumada por ejemplo.

Una pareja no puede estar solo, en ningún lugar tranquilo de Santiago a menos que no esté con las luces prendidas y si posible fuera, haciendo funcionar un orgánillo para que los caminantes se percaten de la existencia no pecaminosa de dos seres que se quieren, o que están juntos porque se les dá la real gana.

Los enamorados burlan todas las disposiciones y todas las ordenanzas habidas y por haber. Nada hay que se oponga al amor y a sus manifestaciones. Pretender prohibirlo, aparte de hacer el ridículo, es también ridículo.

Se obtiene en primer lugar un hecho contrario. Los que desean alejarse de los lugares poblados, para conversar tranquilamente, y besarse tanto como Dios les de a entender, sabiendo que allí se les persi-

que eligen ahora las calles céntricas, para hacer lo mismo. Sería menester un carabiniere en motocicleta detrás de cada automóvil, para impedir la inocente caricia.

Pero es el caso, y hablando en serio, que cada cual es responsable de sus actos. No son los carabineros los que pueden imponer la moral a los que se besan en automóvil o simplemente están juntos, porque de nada serviría. Hay que comenzar por otros puntos más importantes. Hay que enseñar al hombre y a la mujer en la escuela y en el hogar, las consecuencias que puede originar una pasión no enriellada; hay que enseñar a dar en el amor lo justo que se debe dar de cada uno; hay que comenzar por suprimir de los espectáculos públicos, los besos empalagosos de las escenas del cine, besos largos, brutales, ardientes, que pierden en su sola presentación toda noción de castidad y pureza; hay que comenzar por suprimir las escenas morbosas que forman el carácter y las inclinaciones de la juventud.

Lo demás es machacar en hierro frío.

Las parejas se besan en Alemania en los frondosos parques de Berlín tanto como en los jardines del Bois de Boulogne Luxemburgo, etc., de París, o en los aristocráticos paseos londinenses de Hyde Park.

Allí los policemen, no viven a la caza de una pareja ni pasan horas enteras escondidos tras los árboles como ocurre con frecuencia en el Forestal, esperando el instante propicio de una infracción por besuqueo.

Con el procedimiento que comentamos solo se consiguen tres cosas:

Ponerse en ridículo con los extranjeros que nos visitan.

Pretender inútilmente combatir el beso o la sola compañía de dos enamorados.

Crear una malquerencia innecesaria.

Tal vez sería mejor que el problema se encarase en otra forma; que se persiga y castigue a los que dan espectáculos de indecencia. Estamos perfectamente de acuerdo en que la autoridad proceda enérgicamente contra los que cometen actos deshonrosos.

Que se enseñe en la escuela y en el hogar, lo que tanto se descuida y que se evita el espectáculo que se pretende combatir, en las propias películas cinematográficas.

Pero que no se pretenda hacer el ridículo, persiguiendo a las parejas que aun para demostrar que son marido y mujer deben llevar consigo los documentos correspondientes, porque al final de cuentas tendrían que empezar por poner un carabiniere tras de cada pareja de enamorados, aun en los biógrafos, donde a la penumbra incitante del local, también se pueden dar un beso imitando la propia enseñanza de la pantalla.

Si con tanto celo se combatiera a los ladrones nocturnos y rateros de toda especie, a quienes si se podría poner un carabiniere tras de cada ladrón, porque al fin y al cabo son menos que los enamorados, la plaga había terminado, y en Santiago tendríamos el orgullo de decir, que tenemos la mejor policía del mundo, y que en nuestra ciudad no hay ladrones...

Dejen a los muchachos que se besen, que mientras solo eso ocurra vamos bien.

UN INVENTO SIN PATENTE...

(De la pág. 532)

mayor es la vía del coche. Observad el gráfico correspondiente. A mayor ancho de las vías mayor seguridad en cuanto a estabilidad, toda vez que el punto de gravedad, etc., etc., etc.

8.º Facilidad de evitar los obstáculos, mediante el aumento de velocidad que eleva la altura del coche.

Concluyendo, estimados lectores, que frío intenso que siente en la modesta ha-

bitación donde hice mi descubrimiento. Yo no sé si es por efecto del aire exterior, o simplemente porque he consumido todo el fuego, todo el fósforo, todas las energías cerebrales, que me siento helado y la pluma se niega a seguir escribiendo.

Si a vosotros os es de utilidad aplicada mi idea, que no cobro nada por ella.

Lucifer



AUTOMÓVIL CLUB DE CHILE

DELICIAS 1171 — TELEFONO 87344 — CASILLA 3320

Presidente	Señor Amadeo Heiremans.
Vice-Presidente	» Vasco de Larraechea.
Secretario	» Enrique Kaulen.
Tesorero	» Juan P. Blurton

DIRECTORES

Señores: Manuel Barahona, Rafael Vives, Luis J. Ovalle,
Elías Veloso y Teodoro Camus.

Actas del Automóvil Club de Chile

EXTRACTO DE LA SESION N.º 79 DEL 28 DE JULIO DE 1930

Se abrió la sesión a las 19 horas.

Preside el Sr. Vasco de Larraechea.

Concurrieron los Directores Srs. Barahona, Ovalle, Veloso, Blurton y Kaulen.

Diculpó su inasistencia el Sr. Camus.

ACTA anterior. Previas algunas correcciones es aprobada.

CUENTA. Se lee las cartas de los socios Señores Fache y Angel de Castro, denunciando la colocación de tabloncillos cubiertos de clavos, para impedir el paso en el camino a Curacaví lugar denominado Los Cerrillos.

El Directorio acuerda, enviar nota al Sr. Ministro de Fomento, y acompañar copia de la carta, haciendo resaltar la gravedad del denuncia.

INSIGNIAS.— Se da lectura al telegrama cotizando precios por insignias de automóviles de la firma Lauer de Alemania. Se toma el acuerdo de enviar un cable, ordenando la confección de quinientas.

INSIGNIA DEL SR. MARTICORENA.— Se acuerda hacer entrega de la insignia a dicho señor, y esperar el envío de fotografías para darle el carnet.

TERCER CONGRESO DE CAMINOS.—

La Comunicación de la Federación Sudamericana de Turismo invitando al Tercer Congreso que se realizará en Río de Janeiro. Se resuelve esperar el envío de los informes detallados del mismo Congreso, que han sido solicitados.

DE LA COMUNICACION DEL MINISTERIO DE COLONIAS DE FRANCIA, invitando a la Exposición Colonial de París de 1931.

De diversos pedidos de socios solicitando el arreglo de caminos en diversos lugares.

De una copia de informe de la Legación de Ho-

landa, alusiva de vialidad y arborización, remitido por el Sr. Alberto Carmona. Se acuerda enviar una nota al Ministro, solicitando la arborización de los caminos definitivos.

CAMINO A TALAGANTE.— Se recuerda la necesidad de enviar una nota al Sr. Ministro de Fomento, solicitando, que se construya una variante a fin de que el camino a Melipilla, no pase por el pueblo de Talagante por las diversas razones de tránsito que se oponen a ello, especialmente porque se evitan peligros para el público y molestias para los automovilistas.

RENUNCIA DEL SR. CASTILLO.— Leída la renuncia que hace de su calidad de socio el Sr. Pedro Castillo, es aceptada siempre que sus cuotas trimestrales queden al día.

CONFECCION DE PLANOS.— El Sr. Kaulen se refiere a la necesidad de construir numerosas cartas camineras detalladas, para el mejor servicio de los socios. Informa de los presupuestos obtenidos y presenta una muestra hecha por el cartógrafo Sr. Restát. El Directorio aprueba la confección de dichas cartas camineras.

TABLA.— El Sr. Barahona se refiere al inmediato arreglo de la curva de Paine solicitado por nuestra Institución, y propone enviar una nota agradeciendo el interés demostrado, e insinuando la conveniencia de colocar un triángulo luminoso A. G. A. en la curva misma. Así se acuerda.

GASOLINA.— Concorre el Directorio el Sub Gerente de la W.I.C.O. Mr. Hall, para tratar el problema de la bencina.

SOCIOS ACEPTADOS.— María Cortés de Millán, presentado por el Sr. Jorge Millán.

Inés Letelier Borgoño, presentada por el Sr. Julio Letelier.

Siendo las 21 horas se levantó la sesión,

EXTRACTO DE LA SESION N.º 80 DEL 4 DE AGOSTO DE 1930

Se abre la sesión a las 19 horas.

Preside el Señor Vasco de Larraechea.

Concurren los Directores Señores: Vives, Veloso, Blurton, Kaulen y Ovalle.

Se excusa el Señor Manuel Barahona.

ACTA ANTERIOR.— Es aprobada el acta de la sesión anterior sin modificaciones.

CUENTA:

Se da cuenta de la carta del Sr. Eduardo Vogel, en que ofrece su garage y taller con descuentos especiales en los servicios para los socios, y sus conocimientos, para consultas técnicas, gratuitamente. Se acuerda pasar esa carta a la Comisión Técnica, para que visitado el establecimiento informe.

2.º De la Nota del Ingeniero Asalgado, sobre nuestro pedido de construcción de un puente sobre el Estero de Cauquenes, y del estado del camino a Curacaví.

3.º Informe sobre gasolina. Se da lectura al informe presentado por los Señores Manuel Barahona y F. W. Elton, a raíz de la visita realizada a las oficinas de la W.I.C.O.

Estado de Caja. El Sr. Tesorero, da cuenta del estado de Caja, que es el siguiente:

ENTRADAS

Incorporaciones	\$	180.—	
Cuotas anuales		3,500.—	
Trimestrales:			
4.º trims. 1929.	\$	30.—	
1.º " 1930.		360.—	
2.º " "		900.—	
3.º " "		14,010.—	
4.º " "		210.—	15,510.—
			\$ 19,290.—

SALIDAS

Gastos generales	\$	3,527.75	
Comisiones por cobranzas		749.—	
Comisiones por cheques		7.40	
Arriendo		1,200.—	
Revista "Auto y Turismo"		1,144.—	
Sueldos		2,728.—	
Muebles y Utiles:			
Una caja para el dinero	\$	17.50	
Saldo mueble biblioteca		75.—	
2 vitrinas socios		170.—	
Una mesa escritorio		170.—	432.50
			\$ 9,788.65
Saldo	\$		9,501.35

En Cta. Cte.		23,210 32
Carnet vendidos	\$	230.—
Insignias vendidas		1,895 —
" " " "		180.—
Pagado por devolución insignia	\$	25.—

GASOLINA

Venta del mes según libro	\$	9,985.—
Varios pagos		2,162.50

BANCO

En bonos	\$	85,000.—
A plazo		15,000.—

Se acuerda, depositar a plazo fijo, la suma de \$ 10,000.

5.º Se lee la carta del Sr. Miguel Martínez, en que informa sobre los precios de insignias en Francia.

6.º De la Asociación de Automovilistas de Valparaíso, informando del arancel aduanero solicitado, para la introducción de las insignias que se ordenó confeccionar en Alemania.

7.º De la Nota del Intendente de la Provincia, acordando las medidas solicitadas sobre mejoras en la Avda. Los Leones.

8.º De la nota de la Asociación de Automovilistas de Valdivia, que solicita su afiliación, acordando contestarle, que el proyecto unificación está en estudio y que, oportunamente se le hará conocer las bases para la unificación. En cuanto al cambio de nombre a que se refiere, insinuarle que sería mejor que se llamase Automóvil Club de Valdivia, por cuanto la mayoría de las instituciones han adoptado la designación de Automóvil Club y ello facilitará también la unificación.

9.º de la carta del Sr. Barahona Presidente de la Comisión Jurídica que solicita se designe miembros permanentes de dicha comisión a los Sres. Jorge Labarca y Alfonso Rossel. Así se acuerda.

10.º De la carta del Sr. Raúl Barahona Presidente de la Comisión de Turismo dependencias y cálculo de gastos para la construcción del Country Club o Casa de Campo en Conchalí. El Sr. Barahona (Raúl), informa haberse dirigido a varios socios arquitectos, que acudieron a su llamado, para interesarse por la petición hecha por el Club. Agregan que consideran que el trabajo solicitado debe encuadrarse previamente en presupuesto de gastos determinado, y cree que la mejor manera de realizar ese trabajo sería, llamado a concurso, otorgando un premio.

Se cambian numerosas ideas al respecto de lo que podría hacerse y finalmente el Sr. Larraechea habla de la conveniencia de ofrecer a los socios lugares de esparcimiento, con construcciones baratas, ya sea en Aculeo, Santo Domingo u otro lugar atrayente.

Se acuerda por último, consultar la construcción lijera de primera clase en terrenos planos como Cerrillos, agregando al presupuesto de la casa una cancha de tennis, kioskos, jardines y juegos infantiles.

SOLICITUDES DE SOCIOS.—El señor Kaulen dice que estima necesario que las solicitudes de so-

cios vuelvan al sistema antiguo, es decir, a que sean tratadas en cada sesión por el Directorio.

COMISION PRENSA Y PROPAGANDA.—El Pro-Secretario, dá cuenta de la sesión celebrada ese mismo día por la Comisión Prensa, y del acuerdo de solicitar del Directorio, se le autorice a invertir hasta \$ 8,000 en el programa de propaganda leído en la sesión anterior, suma a invertir hasta el 31 de Diciembre del presente año. El Directorio

acordó dicho gasto, con cargo de dar cuenta de la inversión de los fondos.

AUMENTO DE SUELDO.—El señor Ovalle se refiere al aumento de labor y trabajo en las Oficinas del Club, y considera oportuno que se aumente el sueldo en cien pesos a la señorita Adela Vilches. Los demás directores presentes se demuestran conformes, quedando acordado dicho aumento. Siendo las 21 horas se levantó la sesión.

EXTRACTO DE LA SESION N.º 81 DE 11 DE AGOSTO DE 1930

A las 18.30 horas se abre la sesión.

Preside el señor Vasco de Larraechea.

Concurren los Directores señores: Barahona, Veloso, Blurton, Kaulen, Vives y Camus.

ACTA ANTERIOR.—Es aprobada sin modificaciones.

CALENDARIO DEPORTIVO.—El señor Larraechea, dá preferencia al Calendario deportivo, considerando su importancia. Informa que ha realizado ante las autoridades gestiones, para conseguir el Calendario Deportivo, acompañado del Director señor Veloso y de los señores Juan Ignacio García y Alberto Carmona, cuyo entusiasmo y buena voluntad para con el Automóvil Club de Chile es constante.

Se refiere a la conveniencia de presentar un proyecto a la consideración de las autoridades, por el cual, se fije el calendario deportivo, y lee el borrador, del que podría elevarse. Es aprobado en general, acordándose continuar las gestiones.

CUENTA.—Se dá cuenta:

1.º Del ofrecimiento de descuento del 10 por ciento, a los socios, hecho por la firma Miranda y Cía. Ltda. Aceptado, se acuerda agradecer y darla a la publicidad en el libro de franquicias a imprimirse en breve.

2.º Del pedido de la sección Turismo del Ministerio de Fomento, de que se le envíe copia del calendario deportivo de la Institución. Se acuerda informarle que está actualmente en gestión.

3.º del nuevo Directorio del Touring Club del Uruguay.

4.º De la carta del señor Luis Molinare Reyes, aconsejando se gestionen dos mejoras de tránsito. Se acuerda agradecer el interés que demuestra y dirigirse a las autoridades solicitándolas, especialmente la que se refiere al cambio del sentido del tránsito en calle San Isidro.

5.º De la nota del Ing. Alliende Arrau, informando que de acuerdo a la petición elevada por la Institución ha dispuesto el arreglo del Puente del Río Lontué, en el camino Longitudinal. Se acuerda agradecer su atención.

6.º De una nota del Presidente de la Comisión Turismo, acompañada de un plano, en la que se refiere a varios predios visitados, para adquirir terrenos con destino al Country Club. Refiriéndose los Directores, a varios otros terrenos ofrecidos en condiciones ventajosas.

7.º De una nota del señor Alcalde de Santiago que informa haber ordenado se retire el fierro co-

locado en el pavimento en Av. Delicias y calle Carmen.

8.º De la nota del Dep. Puentes y Caminos que informa no poder tener en cuenta el pedido de construcción de un Puente sobre el Tinguiririca, en virtud de no existir fondos destinados para dicha obra.

9.º De la nota del Ministerio de Fomento, alusiva a los incidentes habidos en el camino en Construcción a Curacaví. Se acuerda darla a la publicidad en la revista.

10. De una nota del señor Presidente de la Comisión de Turismo, adjuntando una Circular de Vajes de Turismo de la Cía. de Wagons Ltd.

CUENTA.—Sobre Tránsito en San Isidro: Se acuerda enviar una nota del Director de Tránsito, solicitando que se disponga el cambio del sentido del tránsito en calle San Isidro, de modo de obtener una calle más, aparte de Lira, que permita la bajada hacia Alameda.

SOBRE CALLE SAN MARTIN.—También se acuerda a indicación del señor Blurton que se envíe una nota del Director de Tránsito solicitando que por su intermedio se consiga prolongar la calle San Martín, hasta la Avda. Presidente Balmaceda que en la actualidad no llega a desembocar en la avenida nombrada.

CRUCE DE LINEAS FERREAS.—También se acuerda a indicación del mismo director, enviar una nota al Director de Tránsito, solicitando que el carabinero de facción en la esquina de la calle Manuel Rodríguez y la Av. Balmaceda, haga detener los automóviles antes de cruzar la línea, para evitar los peligros que significa su detención sobre las vías férreas.

COMISION JURIDICA.—El señor Barahona se refiere a la ausencia del señor Luis Baquedano, miembro de la Comisión Jurídica, impuesta por razones del cargo que desempeñaba y pide se designe en su lugar al señor Santiago Lazo. Así se acuerda.

PROYECTO DE ESTATUTOS.—También dá cuenta el Presidente de la Comisión Jurídica señor Barahona, de haberse terminado el proyecto de Estatutos, que está listo para la revisión final de la comisión. Deja constancia también del agrado con que ha visto la Comisión, la presencia del señor Larraechea en el seno de la misma, mientras se discutía el estatuto, aportando el concurso de su experiencia y conocimientos, y a la vez el sentir del Directorio.

INFORME SOBRE LA GASOLINA.—El señor

Barahona se refiere al informe sobre la gasolina, presentado a raíz de la visita hecha a las oficinas de la W. I. C. O., leído en la sesión anterior, y se refiere a la conveniencia de darlo a la publicidad en la revista. Así se acuerda.

GASOLINA.—El mismo Director, hace mención a las gestiones que realiza para obtener el abaratamiento de la bencina, de modo que ello puede significar una franquicia permanente para sus socios.

El tema es debatido largamente, acordándose que el señor Barahona prosiga las actividades.

Fueron aprobadas las siguientes solicitudes...

SOCIOS ACEPTADOS:

Albert Warren Le Blanc C., presentado por el señor Frank Cecil W.

Jorge Hidalgo C., presentado por el señor Lorenzo Brieba M.

Pedro Iriarte E., presentado por el señor José Lecea.

Juan Kienzle, presentado por el señor V. de Larraechea.

Haus Leser S., presentado por el señor Federico Ebert W.

Fritz Mella S., presentado por el señor Luis Asenjo.

Martín Poesche P., presentado por el señor E. Schuchard.

Otto L. Rabe D., presentado por el señor Horacio Wilson.

René Rubio Ch., presentado por el señor Jorge Soruco del C.

Guido Restori, presentado por el señor Jorge Koster.

Agustín Tort Q., presentado por el señor Manuel Cohen.

Alfredo Tort Q., presentado por el señor Manuel Cohen.

Luis E. Urra M., presentado por el señor Domingo Dibarrat E.

Jorge Wormald I., presentado por el señor V. de Larraechea.

Elvira Ossa de Varela, presentada por el señor Carlos Ovalle.

Olivier de Vilmorin De Dorton, presentado por el señor M. Mettais.

Jorge Ewerbeck, presentado por el señor Ewald Timmermann.

Enrique Cereghino M., presentado por el señor Juan Antillo.

Marcelo Bennoit D., presentado por el señor M. Mettais.

Juan Battaille M., presentado por el señor Félix Copetta.

Ovidio de Bernardi, presentado por el señor V. de Larraechea.

Luis Hozven R., presentado por el señor Salvador Cruz G.

Pedro F. Hargous, presentado por el señor Luis Rodríguez.

Otto Harbart P., presentado por el señor Alfredo Briceño.

Carlos Izquierdo E., presentado por el Club Hípico, Stgo., Jorge Zamudio.

Guillermo Besser F., presentado por el señor Alirio González.

Edmundo Guerra A., presentado por el señor A. Blanco Garcés.

César Galster B., presentado por el señor Enrique Sellar.

Monlio Firmani V., presentado por el señor Hugo Petit Bon.

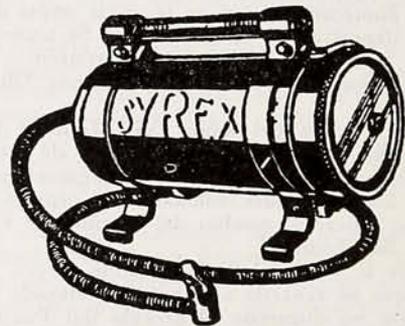
Santiago Covarrubias C., presentado por el señor Jorge Cruz.

No habiendo otros otros asuntos que tratar se levanta la sesión a las 21.10 horas.

UN REGULADOR AUTOMÁTICO

Ya se sabe cuánto recomiendan los fabricantes de neumáticos la conveniencia de mantener una correcta presión de aire dentro de la cámara para que la vida de la cubierta sea lo más largo posible. Por tanto, cuando se inflama una cámara conviene saber cuando se ha conseguido la presión recomendada. A este objeto ha creado Syrex Pumps and Accesories Ltd., un regulador destinado, en principio para su empleo en los garages o estaciones de servicio; pero puede montarse también en cualquiera bomba de mano.

Es una pequeña unidad que se monta sobre la línea de aire y que lleva un indicador para, de antemano, regular la presión a que se ha de inflar la cámara. Cuando el aire ha conseguido la presión requerida en el interior de aquella, queda corta-



El regulador que permite limitar exactamente la presión de aire en los neumáticos

do el aire automáticamente y suena un silbato, que atrae la atención del operador.

Se han fabricado dos tipos de este aparato; uno para empleo en los garages, de alta presión y otro de baja presión, para las bombas ordinarias.

A los Socios del Automóvil Club de Chile

Sorpresas desagradables

Tenemos conocimiento que oportunamente llegaron hasta el seno del Directorio del Automóvil Club de Chile, denuncias sobre actividades de ciertos editores, que invocando el nombre del Directorio de la Institución, visitaron a los asociados solicitando datos biográficos para ser publicados en cierto libro en preparación.

Muchos socios, sorprendidos en su buena fe y con el propósito de secundar las actividades del Club, no trepidaremos en atender lo solicitado, cuya publicidad se hace mediante el pago de una fuerte cuota a veces obtenida en forma sorpresiva.

El Directorio de la Institución, al informarse de tales actividades dió a la prensa un aviso, poniendo en guardia a los asociados con el objeto de evitar que esos abusos se repitieran, toda vez que, las personas aludidas, con una falta de escrúpulo que no queremos calificar, insistían en que se trataba de una publicación por lo menos auspiciada por el Automóvil Club de Chile.

Aunque en otro lugar publicamos la circular pasada a los socios en tal sentido, es oportuno recordar, que la Institución no ha autorizado a persona alguna, para que en su nombre solicite avisos ni biografías para un libro en preparación, y que tiene el propósito de editar el anuario del Automóvil Club, que será repartido gratuitamente entre los socios, publicación que se-

rará oficialmente anunciada, cuando se acuerde su confección.

Cualquier persona que valiéndose del nombre del Automóvil Club solicite las mencionadas biografías, debe ser rechazada y debe informarse de inmediato a Secretaría a fin de que se tomen las medidas del caso para cortar de raíz el abuso que nos ocupa.

Advertencia a los socios

Señor Socio:

«El Automóvil Club de Chile, tiene el deber de advertir a Ud. que la Institución no ha autorizado a ninguna persona, para que edite un libro sobre automovilismo, ni ha propiciado ni auspiciado tampoco ninguna publicación de ese género.

Hacemos esta advertencia en virtud de haber llegado a conocimiento de esta Secretaría, que algunas personas inescrupulosas, se han permitido tomar el nombre del Directorio, para contratar avisos o publicaciones de biografías por crecidas sumas.

Con el objeto de evitar que Ud. sea sorprendido en su buena fe ponemos en su conocimiento lo que antecede, asegurando que cuando el Automóvil Club de Chile se disponga a editar el libro anuario de la Institución, lo hará conocer oficialmente a sus asociados».

UN PARACHOQUE INTERESANTE

Es una de las últimas películas de actualidades mundiales pasadas en nuestros cines durante el mes en curso, el público ha podido apreciar las ventajas que ofrece un nuevo sistema ante el cine sonoro, realmente emocionantes.

A velocidades de cincuenta kilómetros los vehículos provistos de este nuevo sistema, atropellan otros automóviles, o cho-

can contra edificios, en forma tal, que el público cree encontrar un montón de escombros y se maravilla de que el vehículo se encuentre en perfectas condiciones.

Aunque no se explica el funcionamiento de este aparato, sería de desear que se difunda rápidamente entre nosotros donde el número de accidentes es tan crecido y por lo general de tan graves consecuencias.

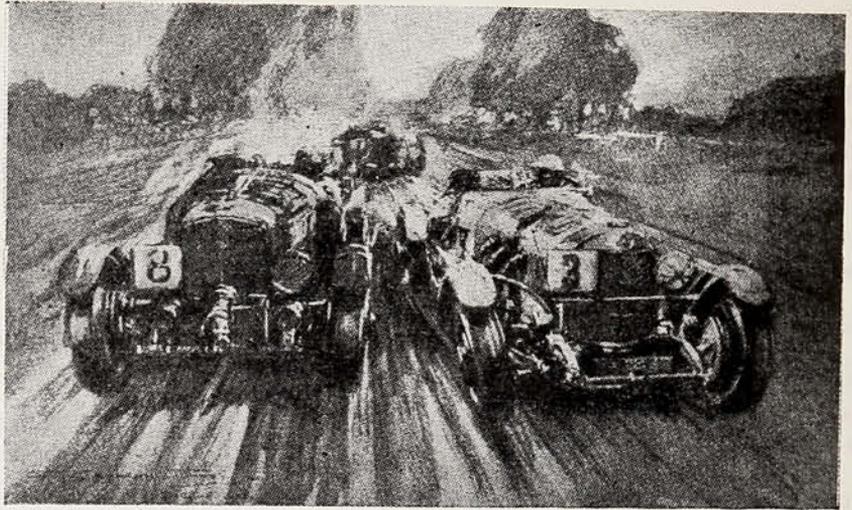
EL "GRAND PRIX" INTERNACIONAL IRLANDES

Uno de los principales eventos europeos lo constituye la prueba desarrollada en Irlanda en la que tomaron parte automóviles de diversas marcas y nacionalidades.

La carrera fué ganada por Rudolf Caracciola, campeón alemán, en un Mercedes-Benz de 7,020 centímetros cúbicos, con compresor. Desarrolló una velocidad media de 138,20 kilómetros por hora en un recorrido de 300 millas o sean 482 kilómetros.

Los Mercedes-Benz obtuvieron también el premio de grupo, pues los otros dos fueron conducidos por Earl Howe y Malcolm Campbell que se adjudicaron respectivamente el 3.º y 5.º puesto.

Una formidable lucha se trabó entre los equipos Talbot, Alfa-Romeo y O. M. Cam-



Los bólicos Mercedes-Benz de Caracciola y Malcolm Campbell

pari en Alfa se adjudicó el segundo lugar a un promedio de 123 kms. El equipo Bentley falló por causa de exceso de lubricación. Los Talbot corrieron desde el principio hasta el fin con una regularidad extraordinaria y remataron en los 6.º, 7.º y 8.º.

150 Personas en un Automóvil

Los alemanes han querido destacarse por sus grandes construcciones en la mecánica moderna. El año pasado asombraron al mundo con el anuncio del aeroplano gigantesco que muchos creyeron era una igualmente gigantesca fantasía de algún ingeniero entusiasta. Pero el asombro fué mayor, cuando los hechos evidenciaron la posibilidad de elevarse por los aires, con más de un centenar de pasajeros, y evolucionar sobre el lago Constanza.

Ahora han querido superar en materia de automovilismo, y se anuncia la construcción de un gigantesco automóvil, accionado por un motor de dos mil caballos, que puede transportar ciento cincuenta pa-

sajeros a bordo, y doscientas toneladas de carga. Este aparato tiene 38 metros de largo, siete de ancho y trece de altura, y está proporcionado al igual de los automóviles modernos, contando con todos los elementos para hacer una larga y cómoda travesía. Es de imaginar el tamaño de los forros de este aparatito y a la vez, el trabajito que ha de costar desmontarlo en caso de pinchadura. Está destinado a los viajes a través de los desiertos, y dicen los fabricantes que cruzará las arenas con toda agilidad, no obstante el peso total de la máquina, que a nosotros, nos hace pensar la posibilidad de que se entierre con pasajeros y todo.



CAMINOS

Nueva Ley de Caminos N.º 4,851

(Continuación)

TITULO VII

De las penas por faltas de cumplimiento de la presente ley

Art. 39. Toda infracción de la presente ley, será castigada con una multa de 20 a 200 pesos, a menos que tenga señalada una sanción mayor por el Código Penal, y sin perjuicio de las indemnizaciones a que hubiere lugar.

La multa será decretada por el Intendente o Gobernador, según corresponda y será efectiva desde luego y sin sujeción a trámite de ninguna especie.

El infractor deberá pagar la multa en el acto del requerimiento o consignar el monto de ella, dentro del sexto día, después de la notificación. La consignación se hará en la Tesorería Comunal respectiva y bastará para acreditarla el correspondiente recibo o certificado del tesoro.

Este funcionario deberá otorgar el certificado a que se refiere el inciso anterior, incurriendo, en caso de negativa injustificada en la pena de suspensión de su empleo por el término de 15 días.

Si el infractor no pagare la multa o no consignare su monto a la orden del Gobernador dentro del plazo de seis días, el decreto que la impuso tendrá la calidad de título ejecutivo contra el cual no se podrá oponer otra excepción que la de pago.

Una vez pagada la multa o efectuada la consignación, el infractor tendrá el plazo de diez días para reclamar ante el Juez Letrado en lo Civil, correspondiente de la resolución del Gobernador.

La reclamación se substanciará en conformidad con las reglas del Título XII del Libro Tercero del Código de Procedimiento Civil. La sentencia que se dicte en estos juicios no será susceptible de recurso de casación.

En los casos de que alguna resolución afecte a una comunidad, se procederá de acuerdo con lo dispuesto en el inciso 2.º del artículo 10 de la presente ley.

Art. 40. Los funcionarios de cualquier clase que tengan por la ley intervención en el servicio de caminos, deberán reclamar de la autoridad la orden de ejecución de las obras de reparación de los daños causados en los caminos, el cobro de las multas en que hubieren incurrido los infractores y, en general, denunciará las infracciones a la presente ley.

TITULO VIII

Disposiciones varias

Art. 41. Mientras se dicta una nueva ley de rentas municipales, las Municipalidades de capitales de provincias, ya se trate de la actual o anterior división territorial, continuarán percibiendo las entradas de caminos que, por disposiciones legales especiales, hayan comprendido en el servicio de empréstitos. Las sumas respectivas serán consultadas en el Capítulo (A2) del Presupuesto Especial de Caminos y Puentes.

Art. 42. El Presidente de la República, dentro de las facultades y el plazo que le concede la ley de formación del Estatuto Administrativo, fijará la forma definitiva de organización de los servicios de caminos y puentes, determinando, además, la planta, sueldos, obligaciones y atribuciones de personal de la oficina central de estos servicios.

Art. 43. Las entradas a que se refiere el artículo 32 reemplazarán a los siguientes impuestos o contribuciones que se suprimen:

1.º Las patentes de minas que perciban las Municipalidades según lo dispuesto en la letra d) del artículo 25 de la ley número 3,611.

2.º Las multas por infracciones a las leyes relacionadas con caminos, según lo dispuesto en la letra c) del artículo 25 de la ley número 3,611.

3.º Los siguientes impuestos y derechos establecidos en el decreto-ley número 367, sobre construcción y reparación de puentes (empréstitos por 5.000,000 de pesos):

a) El derecho adicional de seis centavos corriente por kilo de bencina;

b) La patente adicional a los vehículos de carga;

c) El derecho de transferencia de animales;

d) El medio por mil adicional a la contribución de bienes raíces.

4.º Los siguientes impuestos y derechos establecidos en el decreto-ley número 273, sobre construcción del camino de Santiago a San Bernardo (empréstito por 8.150,000 pesos):

a) Derecho de peaje establecido en el artículo 5.º de dicho decreto-ley;

b) La contribución de faja establecida en ese mismo artículo;

c) La contribución de 40,000 pesos, aplicada en dicho artículo a la Empresa del Ferrocarril Eléctrico de Santiago a San Bernardo.

5.º Los siguientes impuestos y derechos estable-

cidos en la ley número 4,294, sobre construcción del camino de Concepción a Talcahuano (empréstito por 1.700,000 pesos):

a) Las contribuciones adicionales a los bienes raíces establecidos en el artículo 3.º de la ley, incisos b) y c);

b) La cuota anual de 30,000 pesos que se obliga a pagar al Club Hípico de Concepción en virtud del inciso e) del artículo 3.º de la misma ley, manteniéndose la disposición establecida en el inciso 2.º de esta misma letra y de este mismo artículo de la referida ley número 4,294;

c) El derecho de peaje establecido en el artículo 4.º de la referida ley.

6.º Los siguientes impuestos y derechos establecidos en la ley número 4,253, sobre construcción de camino de Punta Arenas a Puerto Natales, (empréstito por 2.300,000 pesos):

a) El derecho de peaje a que se refieren los artículos 3.º, 4.º, 5.º y 6.º, de la referida ley.

7.º Los siguientes impuestos y derechos establecidos en la ley número 4,309, sobre construcción de caminos en la provincia de Santiago, (empréstito por 29.500,000 pesos):

a) Los impuestos adicionales a los bienes raíces establecidos en el artículo 3.º de la referida ley;

b) Los derechos de peajes establecidos en el artículo 4.º de la misma ley.

8.º El derecho de peaje establecido en la ley 4,415, de 12 de Septiembre de 1928, cuyo cobro se autoriza a la Municipalidad de Osorno.

9.º Los siguientes impuestos y derechos establecidos en la ley número 4,309, sobre construcción del camino entre San Antonio y Cartagena, (empréstito por 700,000 pesos):

a) El 10 por ciento de la venta de los terrenos fiscales ubicados entre San Antonio y Cartagena, establecidos en el artículo 16 de la ley número 4,309;

b) La contribución de faja establecida en el mismo artículo;

c) El derecho de peaje considerado en el mismo artículo.

10. Los siguientes impuestos y derechos establecidos en la ley número 4,530, sobre Plan de caminos, (empréstito por 90.000,000 de pesos):

a) Los adicionales a los bienes raíces establecidos en el artículo 2.º de la ley;

b) El adicional sobre internación de bencina establecido en el mismo artículo;

c) El derecho de medio por ciento sobre el valor de venta de los automóviles.

11. El derecho de peajes establecido por el artículo 6.º del decreto-ley número 564, sobre construcción del camino de Valparaíso a Casablanca.

12. El derecho de peaje establecido en el artículo 5.º de la ley 4,283, de 7 de Febrero de 1928, por la cual se autoriza a la Municipalidad de Viña del Mar para contratar un empréstito por 14.000,000 de pesos, de cuyo producto neto 4.200,000 pesos, se destinan a la construcción del camino de Concón a Viña del Mar. Dicho camino será incorporado al camino nacional "Longitudinal Norte", y el servicio sobre el valor nominal de 4.700,000 pesos, a que asciende la cuota del em-

préstito contratado para su construcción será de cargo del servicio general de la deuda pública del Presupuesto Nacional.

13. El derecho de peaje establecido en los decretos-leyes números 228, de 23 de Enero de 1925, y número 256, de 16 de Febrero de 1925, y las patentes especiales de vehículos establecidos por decreto-ley número 257, de 16 de Febrero de 1925, cuyo producto se destina al servicio de los empréstitos contratados para la construcción del camino plano de Valparaíso a Viña del Mar. Dicho camino será incorporado al camino nacional "Longitudinal Norte", y el servicio sobre el valor nominal de seis millones de pesos, a que ascienden los empréstitos contratados para su construcción, será de cargo del Servicio General de la Deuda Pública del Presupuesto Nacional.

14. El derecho de peaje establecido por la ley número 4,179, de 9 de Septiembre de 1927, en el camino de Santa Rosa, a beneficio de las comunas de San Miguel y de la Granja.

15. El derecho adicional a los bienes raíces, en las zonas de atracción de ferrocarriles nuevos, establecido por ley número 4,428, de 8 de Octubre de 1928.

16. El decreto-ley número 536, de 7 de Noviembre de 1925.

17. Y, en general, cualquier otro impuesto, derecho o tarifa existente a la fecha de esta ley, y cuyo producto se destine a la construcción de caminos y puentes, a su conservación, o al servicio de empréstitos contratados o autorizados con este objeto.

Art. 44. Deróganse: la ley de 17 de Diciembre de 1842, sobre caminos, canales, puentes y calzadas; la ley número 3,611, de 5 de Marzo de 1920, sobre Policía y Rentas de Caminos; las disposiciones de toda otra ley que contradiga a lo dispuesto en la presente, y todo impuesto destinado a caminos y puentes que no se encuentre contemplado en la presente ley.

Deróganse, asimismo, las disposiciones contenidas en todas las leyes de caminos y puentes, o de empréstitos destinados a caminos y puentes, que determinen deducciones de las rentas ordinarias de caminos, o que establezcan organismos o tramitaciones administrativas especiales para la percepción, distribución o fiscalización de las rentas de caminos y puentes, o servicios de empréstitos destinados a caminos y puentes.

Art. 45. Los empleados de los servicios de peaje fiscales o municipales que quedaren cesantes con motivo de la aplicación de la presente ley, tendrán derecho a acogerse a los beneficios establecidos en las leyes sobre jubilación y desahucio de empleados públicos, debiéndoseles considerar como tales para estos efectos.

Artículo final. Esta ley empezará a regir desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

Y por cuanto, he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto, promúlguese y llévase a efecto como ley de la República.

Santiago, a diez de Marzo de mil novecientos treinta.—C. IBÁÑEZ C. —Emiliano Bustos.

POLITICA CAMINERA EN HOLANDA

En Holanda, como en todos los países, durante los últimos años se ha tenido que hacer sentir la influencia de la tracción automóvil aplicada al transporte de mercaderías y pasajeros. Por esta razón, se ha desarrollado y perfeccionado su red de caminos y hoy cuenta con 25.000 Km. o sea un 0.73 por cada Km. cuadrado, lo que significa una densidad de caminos bastante apreciable.

Pero solo hace diez años que se comenzó a prestar importancia a este problema, pues antes todos los cuidados se dedicaban a las comunicaciones fluviales, invirtiendo todos los capitales disponibles al mejoramiento y desarrollo de los canales y ríos navegables. Solo en 1920 se inició una campaña de opinión para mejorar los caminos existentes y adaptarlos a las exigencias modernas, debido a la iniciativa de organismos como el T. N. W. B. (Touring Club de Holanda) y al K.N.A.C. (Círculo Real de Automovilistas de Holanda), eficazmente secundados por las asociaciones deportivas y por la prensa en general.

Estas instituciones se encargaron de demostrar que no solo con embarcaciones había que atender las comunicaciones internas del país, sino que era necesario transformar los caminos estrechos y tortuosos a que generalmente corrían a orillas de los canales.

En 1920 tuvo lugar el primer Congreso Caminero de Holanda y de los estudios y trabajos presentados en dicho Congreso se deriva todo el plan de trabajos camineros hoy en ejecución en Holanda. Dicho Congreso delegó su representación en un Comité Técnico el cual continuó los estudios dándoles forma práctica a las conclusiones a que se había llegado. Después de algún tiempo presentó al Gobierno un Proyecto Ley sobre la materia, proyecto que solo llegó a ser ley en 1926.

Dicho Proyecto consultó un Plan General de Caminos (Rijkswegenplan), en el que se detallan todos los caminos fiscales que deberán reformarse o construirse, indicando las características de ellos. En segundo lugar se ocupó del financiamiento de estos trabajos, para lo cual estableció una contribución basada en el peso bruto de los vehículos automóviles, a razón de 6 florines por cada 100 Kg. de peso, de manera que un coche de peso medio pagaba al año 90 florines. Esta contribución resulta fuerte para los camiones de gran peso y pequeña para las motocicletas. Esta es una contribución extraordinaria que nada tiene que ver con la patente municipal.

En 1929 la contribución antes indicada produjo 7.12 millones de florines, los que ingresan a un fondo especial "Wegenfonds", al cual contribuye además el Estado con 5 millones anuales y las asociaciones de automóviles y de turismo con 8 millones. De manera que en Holanda se dispone de 20 millones de florines (66 millones de pesos chilenos) por año para atender su plan caminero.

Además la Ley consultó la posibilidad de contratar empréstitos cuando las cuotas anuales no al-

cancen a cancelar el valor de los trabajos realizados, empréstito que deberá servirse y cancelarse con las contribuciones de los años siguientes. Hasta ahora no se ha necesitado hacer uso de esta facultad, pero habrá que recurrir a ella antes de la terminación del plan general.

Iniciado los trabajos a fines de 1927 la dirección de ellos estuvo a cargo del Ministerio de Waters-taat (Obras Públicas), pero estas se llevaban con demasiado lentitud y sometiendo cada obra a los largos trámites que se acostumbra en ese Ministerio. Esa lentitud produjo protestas en el Parlamento y, especialmente contribuyen con su dinero a reforzar el Fondo de Caminos. Estas trajeron como consecuencia la creación de un Consejo de Caminos (Wegeraad), el cual, de acuerdo con el Ministerio de Watersaat, tomó la dirección de la obra y los trabajos marcharon a la rapidez que se deseaba. Este es un procedimiento muy común en Holanda cuando se trata de obras de gran aliento; el Ministerio respectivo se desprende de sus facultades y las delega en una comisión que cuente con la confianza del Gobierno y de la opinión. Nada menos que las grandes obras del Zuiderzee se están ejecutando en esta forma.

Según el Plan General los caminos por construirse o repararse costaron 400 millones de florines y en él figuran las rutas principales que unen la frontera belga con el norte de Holanda, especialmente la que pasa por Rotterdam-La Haya hasta Amsterdam, la cual se ha casi terminado y es un verdadero modelo sobre la materia. También se encuentran casi concluidas las rutas que conducen a la frontera de Alemania por Doorn-Arnhem, y muy adelantados los trabajos de las que se bifurcan hacia el norte a Groningen y hacia el sur a Maastricht. Por otra parte, en la mayor parte de las rutas existentes no solo será cambiado su pavimento sino que también serán ensanchadas, trabajo que demanda mucho gasto y tiempo, por las habitaciones que hay que demoler y expropiar. Puede decirse que una vez terminado el Plan General todas las rutas fiscales quedarán en condición de soportar un tráfico intenso en ambas direcciones, lo que no ocurre hoy.

Otra innovación de importancia consultada en la Ley y ya en ejecución en varias ciudades, es la construcción de caminos de rodeo para evitar que los automovilistas entren en los pueblos cuando van de paso. Así el automovilista ganará tiempo y las poblaciones no se verán congestionadas por un tráfico inútil.

Una de las grandes dificultades con que se tropieza en la ejecución de los caminos es lo blando del suelo en que deben trabajarse. Es necesario a veces invertir grandes cantidades de dinero y de tiempo para poder dar al subsuelo la solidez indispensable y no resulte que dentro de poco tiempo el camino se encuentre destruido. Por otra parte, el gran número de canales y ríos hace que sean numerosos los puentes que hay que construir y to-



El Río Tolten desde el alto de la Refinería en el camino de Freire a Villarrica.

dos estos tienen que ser giratorios o levadizos para el tráfico de embarcaciones medianas.

Para la pavimentación se emplea de preferencia el asfalto a base de petróleo denominado "Sheetasphalt" abricado en Rotterdam por las grandes usinas de la Royal Dutch. Se emplea también aunque en menor escala, el "Tapeha" o asfalto-betón, como también el "Kleinpflaster" producido alemán de precio algo subido.

Las grandes carreteras ya entregadas al tráfico público son modelo de caminos, de estructura uniforme y con todos los requisitos para un tráfico intenso en la época actual. No solo tienen un ancho más que suficiente sino que siempre cuentan con un sendero especial pavimentado para los ciclistas y otro de arena para las cabalgaduras. **En lo posible se han mantenido viejos árboles que dan sombra, pero el ensanchamiento de los caminos ha obligado a veces a sacrificarlos, con lo cual se ha perdido en hermosura. Inmediatamente se ha procedido a plantar árboles nuevos en reemplazo de los cortados, a la vez que se han hecho plantaciones a orillas de los caminos nuevos.**

Otra gran ventaja de los caminos de Holanda la constituye su sistema de señalización que es lo más perfecto y completo que existe en Europa. Hay verdadera profusión de avisos e indicadores, de manera que el viajero se encuentra perfectamente dirigido por esos indicadores.

Los caminos provinciales y comunales aun dejan mucho que desear y no están comprendido dentro del Plan General. Por esta razón, a menudo se encuentran sectores de caminos que por su calidad no están en relación con la ruta principal. Se proyecta estudiar una ley que venga a mejorar los caminos provinciales y comunales una vez que se haya terminado con los fiscales actualmente en trabajo.

En 1933 debe quedar terminada la ejecución del Plan General y entonces Holanda podrá enorgullecerse de tener una de las mejores redes caminera de Europa.

(Fdo.) A. Ewing.

La Haya, Junio de 1930.

Los Caminos y las lluvias

Las lluvias torrenciales caídas durante el mes de Agosto, y los primeros días del mes en curso, han originado serios perjuicios en casi todos los caminos del país.

A Valparaíso ha sido durante muchos días, imposible llegar en automóvil. Los caminos por Melipilla, Lo Prado y Chacabuco fueron cortados en muchas partes. Los esteros, en su mayoría dificultaron el tránsito, y se llevaron también algunos puentes que será menester reparar al iniciarse ya el período normal.

El camino Internacional también se cortó en Los Azules, antes de llegar a Río Blanco, y para el Sur, las dificultades de tránsito han sido también considerables.

Creemos como un buen consejo a nuestros socios, que antes de emprender viaje a cualquier parte es conveniente informarse en la Secretaría del Automóvil Club de Chile sobre el estado de los caminos, en donde por todos los medios a su alcance, trata de tener informes fidedignos.

KELLY REGISTERED KELLY HEAVY DUTY



EL KELLY REGISTERED BALLOON

Hay en todas partes personas cuyos gustos, conocimientos y circunstancias exigen que los artículos que usan sean absolutamente de la mejor calidad obtenible. El neumático Kelly Registered Balloon es un producto de lujo en todos sentidos—el mejor neumático que pueda compararse a cualquier precio.



UNA ECONOMIA PARA CAMIONES Y OMNIBUS

Extra-reforzado con superficie de rodamiento gruesa y de una gran tenacidad, cuyas cualidades antiderrapantes no se alteran con el uso. Es este un neumático Balloon reforzado, diseñado especialmente para rendir un servicio económico y duradero en vehículos pesados y veloces.

KELLY CORD KELLY BALLOON



EL NEUMATICO DE CUERDA INMEJORABLE

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



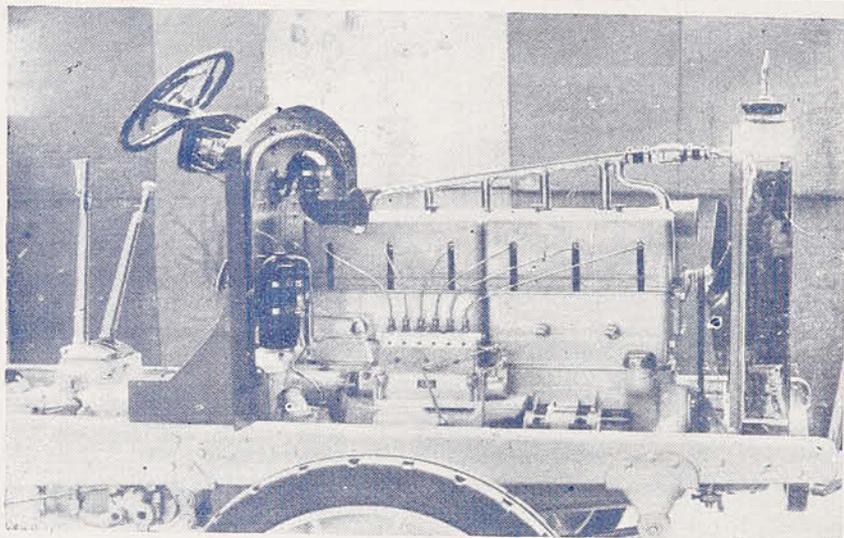
EL NEUMATICO BALLOON SOBRESALIENTE

Un neumático diseñado para proporcionar la comodidad del tipo Balloon a baja presión, sin sacrificar para nada las cualidades de servicio y durabilidad que han dado fama al nombre Kelly-Springfield. De rendimiento excepcional tanto en cuanto a comodidad como en cuanto a kilometraje.

Camión Mercedes-Benz

de aceite crudo

para carga y recientemente también para góndolas



DESCRIPCION DEL MOTOR

El motor Diesel para camiones Daimler-Benz, es un producto de las experiencias que las fábricas Benz y Cía., en Mannheim, han reunido durante muchos años en la construcción de motores Diesel estacionarios, y está basado sobre tres importantes patentes, que han sido decisivas para el desarrollo de la máquina Diesel sin compresión. Estas consisten en la colocación de una ante-cámara delante de la cámara de explosión, en la construcción del quemador, y en la forma especial dada al conducto entre la cámara y el cilindro.

La más alta recompensa inglesa ha obtenido la Mercedes-Benz

El Dewar Trophy, una copa regalada por Lord Dewar se otorga todos los años como premio a los éxitos excepcionales obtenidos en el terreno de la construcción de automóviles. En este año esta elevada recompensa inglesa ha sido otorgada por el Real Automóvil Club de Inglaterra a los señores Wardman y Stafford por

los notables éxitos alcanzados por su camión de aceite crudo Mercedes-Benz

La recompensa ha recaído así por primera vez, en una casa extranjera.

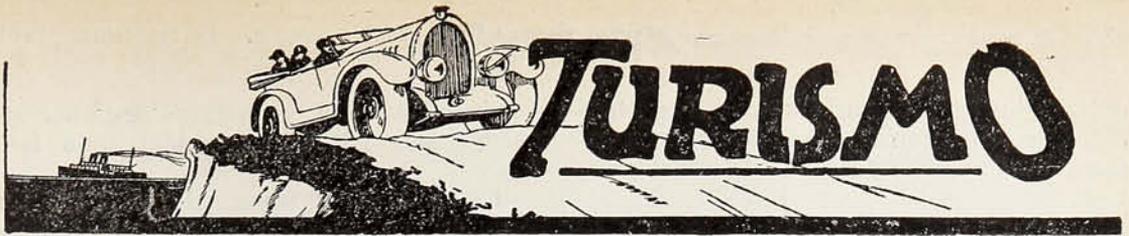
Al mismo tiempo obtuvo Inglaterra el privilegio de construcción para el camión de aceite crudo Mercedes-Benz por la suma de 1½ millón de Libras Esterlinas.

El comunicado oficial del Real Automóvil Club inglés manifiesta que: un camión Mercedes-Benz de 5 toneladas, anduvo más de 1110 Km. a una velocidad media de 25,8 Km. El consumo de combustible fué de 21 litros por 100 Km. y el de aceite 0,4 lts. por 100 Km. La carga transportada 6000 Kgs.

El mismo camión de 5 toneladas con un remolque consumió a una velocidad media de 12,7 Kms., 42,5 lts. de combustible por 100 Kms. El tren se hallaba cargado con un peso de 11000 K. El precio de aceite crudo es de 19 centavos por litro y garantía 78% de economía en combustible en comparación con los motores de bencina.

Más datos en la Agencia Mercedes-Benz

DELICIAS 1661



El Turismo Argentino

Chile debe activar su campaña, para mantener la corriente de turistas de aquel país hacia nuestras playas

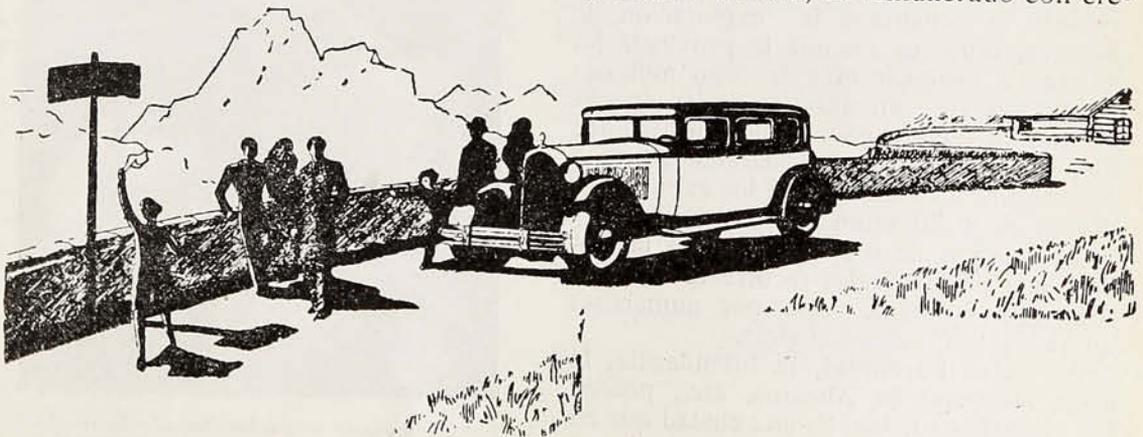
Organos de la prensa argentina, han dado a conocer recientemente, el propósito del gobierno presionado por los intereses en juego que representan las empresas ferroviarias, los hoteleros y otras ramas derivadas que viven del turismo, o que por lo menos, tienen con él, una buena fuente de entradas, para organizar una oficina central de Turismo que tenga a su cargo una amplia propaganda dentro y fuera del país.

Se busca especialmente, obtener del turista argentino, que prefiera visitar las playas argentinas, o los lugares de verano del propio territorio, tales como las sierras de Córdoba, Misiones, etc., etc.

Es indudable que el país vecino, con mayores medios y disponiendo de fuertes sumas, para realizar una intensa y activa propaganda, puede perjudicar sensiblemente los intereses de Chile, toda vez que sustraerá de nuestros balnearios una fuerte corriente de viajeros, que cada año era mayor.

Es oportuno entonces en pensar en la forma en que nuestro país, ha de encarar el problema, que representa en verdad el peligro de que deje de ingresar, una fuerte suma anual, bien necesaria en estos momentos de crisis. La propaganda, realizada únicamente por nosotros, durante la época de verano, no resulta lo bastante práctica, por diversas razones largo de consignar, pero es indudable que sus beneficios serían mucho mayores, si las autoridades se dispusieran a realizar esa propaganda durante todo el año, en forma sistemática, realizada por personas conocedoras del medio y vinculadas al periodismo argentino, no solo en Buenos Aires sino también en las provincias, que son las que ofrecen mayor número de viajeros cada temporada.

Es preferible prevenir que curar. El anuncio de la prensa argentina que motiva estas líneas, hace pensar en organizar la propaganda exterior en la forma práctica que las circunstancias reclamen. Si nos adelantamos a ella, es indudable que llevaremos un gran terreno ganado, y es menester pensar, que todo cuanto se gaste en este sentido, es remunerado con cre-



ces por los propios turistas, que bien atendidos, constituyen también la mejor propaganda permanente de Chile en el exterior.

Los Ferrocarriles argentinos, y los hoteleros, constituyen una fuerza importante en el país vecino. Aliados como están por sus propias conveniencias, y dirigidos oficialmente por un organismo de gobierno, harán una propaganda intensa que tendrá que sentir Chile con la disminución de turistas. No dejemos pasar el tiempo

inadvertidamente, y tratemos de poner remedio antes de que sea demasiado tarde.

La Sección Turismo del Ministerio de Fomento, que ha evidenciado un dinamismo plausible, y una labor inteligente, no ha de mirar con indiferencia este problema que se plantea y estamos seguros que por sus medios, tratará de acrecentar la corriente exterior del turismo a Chile especialmente en Argentina, país que nos debe interesar muy especialmente.

Ciudades del Sur

TEMUCO

En el año 1881, el Ministro del Interior don Manuel Recabarren, hizo construir en las márgenes del río Cautín un fuerte militar para librar a la frontera de Arauco de los indios que vivían en aquel tiempo en completo desorden. Es así como se principió a formar la actual ciudad de Temuco, cuyo origen fué el asiento militar a que hemos hecho referencia.

Cuenta la capital del Cautín con numerosos paseos, buenos teatros, plazas muy bien cuidadas y numerosos clubs sociales.

En el año 1908, un terrible incendio le destruyó varias manzanas, habiéndole significado esta catástrofe una pérdida de muchos millones de pesos.

Temuco es muy industrial; su principal riqueza la constituye la explotación de madera, tanto es así que la provincia ha llegado a producir más de ocho millones de pulgadas en un año (y en las épocas en que ha llovido poco) pues en los años lluviosos disminuye considerablemente la producción a causa de que los caminos se destruyen y dificultan su acarreo.

Tres líneas de tranvías sirven a la ciudad, una de las cuales recorre la Avenida Alemana, formada ésta por numerosas quintas y pintorescos chalets.

El teatro Paramout, la Intendencia, la Caja Nacional de Ahorros, etc., poseen los mejores edificios. Es una ciudad que en materia de edificación promete mucho, a



Una anciana mapuche llamada la machi o médica. Se dice que cumplió 150 años de edad.



El automóvil Mercedes-Benz - "Nurburg" obsequiado por la Fábrica al Sumo Pontífice.
Vista tomada en la Plaza de la Basílica de San Pedro en el Vaticano.

pesar de contar con tan pocos años de existencia.

Temuco está situado en el centro indígena más típico que hay en el país. Aquí vemos, a cada momento, por las calles de la ciudad a nuestros simpáticos indios que han venido de los alrededores a hacer sus compras o a vender sus productos.

A pocos minutos de Temuco está la población Padre Las Casas, llamada así en recuerdo del religioso español Bartolomé de Las Casas, quien mucho trabajó por los indios del sur ante el rey de España en tiempo de la colonia. En esta comuna van quedando pocos mapuches; todos se han diseminados, y la mayoría de ellos se han ido hacia la parte del volcán Llaima.

Hay un lugar de Padre Las Casas en donde quedan algunas rucas. Hasta aquí hemos venido a conservar con estos pacíficos mapuches, Juan de la Cruz Pilquinao, uno de ellos, ha sido nuestro introductor. En un principio los indios se mostraron

indiferentes con nosotros; pero una vez que se dieron cuenta que no había intención de molestarlos, fueron atentos en todo momento: nos hablaron de sus trabajos agrícolas, de sus costumbres, y de todo cuanto tuvimos curiosidad de preguntarles.

Pinquinao nos lleva hacia otra ruca, a conocer, como el dice a la **Machi** o médica. Aquí está Manuela Cuminó de ciento cinco años. Su aspecto es miserable; no lleva calzado porque así es la costumbre; sus brazos están desnudos y su cabello un tanto desordenado. Goza de muy buena salud y dice que está feliz de haber vivido tanto.

Volvimos a Temuco. La ciudad nos recibe con sus primeras luces; es la hora del atardecer...

E. L. A.

Temuco, 1930.



Como vuela el autogiro La Cierva

Del autogiro puede decirse que no es uno de los tantos tipos de aviones que se fabrican hoy, que ya existe hasta la construcción en serie, pues al estudiarlo en su estructura y funcionamiento no puede menos que reconocerse que se trata de un género enteramente diferente de máquina de volación más pesada que el aire.

Su vuelo, y muy especialmente el decollage y aterrizaje, tienen características que los diferencian mucho de los aviones comunes.

Actualmente el autogiro es un monoplano standard que tiene en su parte superior una especie de gran hélice de cuatro paletas ajustadas a un eje vertical, no existiendo conexión directa alguna entre el motor y las alas giratorias, como se llama

a esta gran hélice de la parte superior del fuselaje, pues su movimiento rotatorio se consigue exclusivamente por el paso de la corriente de aire a través de ella.

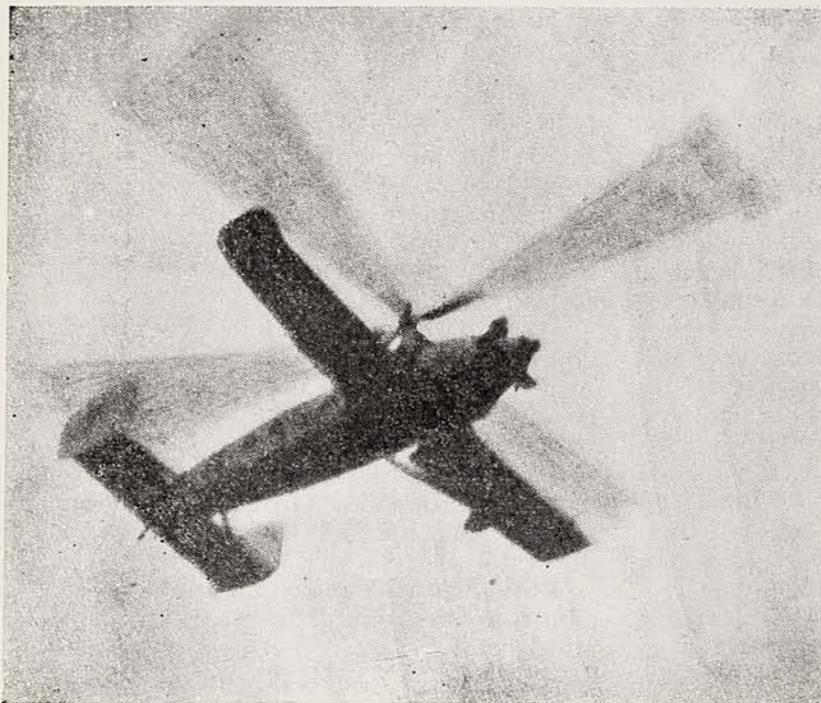
Debe ser interpretado con exactitud este punto, pues de otro modo no se llegaría a comprender el funcionamiento del autogiro, pues cuando el aire pasa a través del plano de rotación de paletas, las va haciendo mover sucesivamente obteniéndose como consecuencia un movimiento giratorio de la hélice, que entra a funcionar.

Puede el autogiro decollar, picar en altura, volar horizontalmente y descender; en todos estos momentos pasa continuamente a través del plano de rotación de las paletas una corriente

de aire, cuya dirección es la que se indica en los gráficos adjuntos.

Con el objeto de hacerlas más resistentes a la deformación que le produciría el paso de avión, esta hélice está reforzada por medio de tensores de fino cable de acero.

Inmediatamente que se ha iniciado la carrera del avión por el terreno momentos antes de tomar altura, las corrientes de aire hacen que se inicie el movimiento de la hélice, nos referimos siempre a la parte superior del aparato, adquiriendo mayor velocidad a medida que aumenta la del avión; por el contrario, cuando éste se detiene también cesa de girar aquella.



El autogiro La Cierva en pleno vuelo, durante las experiencias realizadas en Estados Unidos.



Diversos aspectos de la posición que toman las aspas del autogiro durante la marcha.

En los últimos modelos se facilita mucho el funcionamiento dándole a esta hélice un movimiento inicial por medio de varios sistemas, siendo el más generalizado a mano y con una cuerda que se enrolla al eje. Es éste un rudimentario sistema de arranque que, como es de suponer, va siendo suplantado por el eléctrico, de aire comprimido, etc., etc.

Cuando la velocidad de rotación es aproximadamente de unas 90 revoluciones por minuto, lo que puede verse en el contador de revoluciones fijado en el tablero de instrumentos, el avión se encontrará en las mejores condiciones para correr por el terreno, lo que se hará con los alerones en posición de descenso durante un trecho hasta conseguir mayor velocidad. La operación del decolaje se hace después de la manera usual.

El vuelo horizontal se consigue disminuyendo el ángulo para balancear el motor, pudiéndose observar que el pique es mayor que en un aeroplano común de potencia semejante.

Una característica muy importante es que el ángulo de descenso puede ser mantenido aún con el motor desconectado.

Es interesante observar, en general, la construcción del autogiro, cuyo motor y fuselaje son los mismos de los aviones comunes; en general se ha tratado de que la suspensión sea mejor, dándole también flexibilidad al tren de aterrizaje y en particular a las ruedas; el patín de cola es grande y puede ser levantado una vez que se ha iniciado el deslizamiento del avión por el campo.

Los aleros son idénticos a los comunes, y operados de la misma manera; en la figura puede verse en detalle como es la

construcción de cada una de las paletas. Los asientos del piloto y pasajero y mecanismo de control siguen los principios comunes en la construcción de aeroplanos. Únicamente se ha agregado sobre el tablero de instrumentos el contador de las revoluciones de la

nueva hélice, que en él se indican por minuto. Esta gira ajustada sobre el armazón en forma de trípode colocado sobre el fuselaje en el punto que aproximadamente corresponde al centro de gravedad del aparato.

El constructor describe la estructura de las paletas diciendo que son "articuladas" pues cada una de ellas está montada de modo tal que se le permite un pequeño movimiento relativo, pudiendo pivotar vertical y horizontalmente.

Aun cuando sufran variaciones de posición durante la marcha, recuperan la primitiva por la acción de resortes del tipo a cables elásticos.

Permiten estos pequeños movimientos realizar el balanceamiento individual de las paletas, obligando, pudiera decirse, al aire a pasar a través de su plano de rotación automáticamente.

En general la estructura aerodinámica de todos los detalles del avión hace que exista siempre la tendencia al aumento de velocidad de rotación en vez de amortiguarse, jugando también importante rol la fuerza centrífuga que facilita la aceleración. Puede volar con la misma facilidad el autogiro, tanto a baja como a gran altura. También resulta que, a medida que aumenta la velocidad, es mayor también el poder de sustentación, en proporción mayor que en los aviones comunes.

Otra ventaja es la facilidad del manejo, pues es sabido que cualquier persona puede aprender a manejar el autogiro con solo una hora de práctica.

Todo hace suponer que este tipo de avión, que recientemente se encuentra en sus comienzos, alcanzará a perfeccionarse hasta llegar quizá a constituir el avión más práctico.

El Aeródromo flotante del porvenir

Es sabido que en Europa y América se trabaja por llevar a la práctica la construcción de aeródromos flotantes, que como islas convenientemente ubicadas en el mar, sirven de lugar de refugio a los aviones que harán regularmente la travesía desde Europa a América.

Esta idea ha tomado cuerpo, especialmente en Estados Unidos, y no son pocos los proyectos que se han dado a la publicidad. Sin embargo, parece que el más completo y práctico sería el ideado por H. Belle jefe de la división americana que tiene a su cargo la construcción de los aeropuertos, sus ideas al respecto son las siguientes, que traducimos de una publicación importante:

“Para proyectar la construcción de un aeropuerto es necesario antes que nada darse cuenta que una estación aérea está destinada a crecer de año en año, en vista de la importancia del desenvolvimiento de la aviación. Dede tener como una estación ferroviaria, todas las condiciones que den seguridad a los viajeros.

La experiencia prueba que una superficie de 300 metros por sesenta es suficiente para permitir el aterrizaje de cualquier avión, al mismo tiempo que reúne todas las condiciones necesarias, para que este se haga, como el decollage en las mejores condiciones, toda vez que estas islas flotantes tienen las mismas condiciones favorables que ofrece la superficie de buques como el Saratoga o el Lexington.

Aparte de las comodidades que puede tener para el viajero y para el control y vida del personal que se mantendrá durante algunos meses consecutivos en el medio del mar, nos ocuparemos preferentemente de la cuestión técnica que hará práctico su empleo para los aeroplanos.

Una reciente invención, permite que la

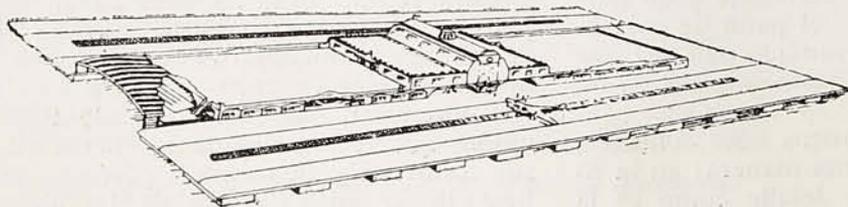
iluminación sea perfecta, reglando al mismo tiempo la dirección de los faros. Sus rayos son proyectados en la dirección del viento o bien en el sentido de aterrizaje del avión, mientras que luces laterales iluminan perfectamente el lugar donde descenderá la máquina de noche.

Los alrededores de esta isla flotante deben ser iluminados hasta una distancia de dos millas por menos, por medio de una serie de luces montadas sobre boyas, que indicarán desde lejos al aviador, la proximidad del campo de aterrizaje. Estas luces estarán distribuídas a 160 metros una de otra.

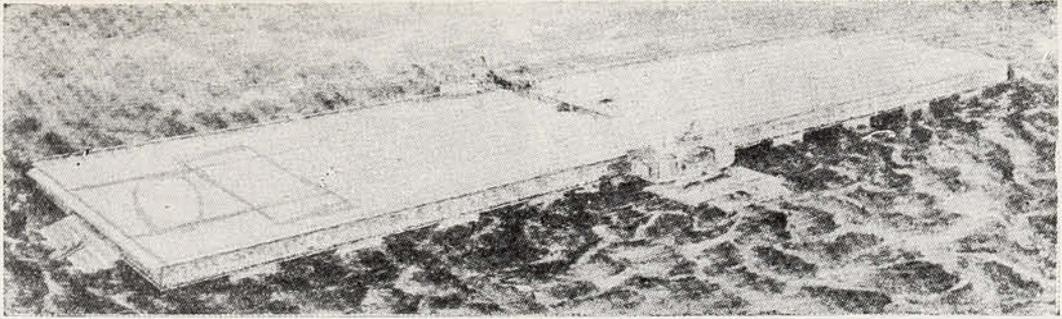
En vez de servir como elemento de flotación, los pontones contendrán las usinas de fuerza motriz calor y luz, depósitos de esencia, de gas y de agua, almacenes de reserva y otros servicios.

Gracias al género especial de construcción los peligros de incendio quedarán disminuídos al mínimo. Una serie de depósitos de agua se encuentran distribuídos a todo el largo de la Isla Flotante, y poderosas bombas accionarán independientemente en caso de necesidad. Además un extinguidor especial puede ser puesto en acción, desde el control, en cualquier sentido.

Para mantener la superficie libre a los aterrizajes o decollajes, dos elevadores de aeroplanos, de 33 por 22 metros, conducirán las máquinas a terrazas especiales, y habrá ascensores también para el servicio y pasajeros.



Proyecto de isla flotante con una pista de aterrizaje a un costado y otra de decollage al otro.



Proyecto de aeropuerto flotante concebido por el Ing americano Buschman.

Los puentes inferiores destinados al servicio, tienen superficie de 60.000 metros cuadrados. La aero-estación, es decir el lugar donde se podrán guardar los aparatos, bajo techo tiene una extensión de 65 por 33 metros y se encuentra en el centro del puente de servicio y con sus dos pisos deberá todas las facilidades y comodidades que aero-puerto terrestre.

Un hotel de dimensiones convenientes contendrá los elementos necesarios para alojar pasajeros, pilotos, personal y además, salas de Club cuartos de socorros en caso de accidentes, restaurants, sala de juegos, escritorio, sala de bagajes, y especialmente una buena instalación de metereología. A cada extremo de la terraza, existirá un declive especial hasta el mar, para ele-

var los hidroaviones, o para el amarre de los mismos, y para que desciendan los pasajeros que deban embarcarse en ellos.

En las puntas de la estación aérea marítima, existirán además, dos sobrepuentes que se elevarán cuatro metros del nivel del piso, y bajo ella se abrigarán en caso de necesidad, canoas o chalupas de servicio o de pasajeros.

Un moderno y simple sistema de anclaje permite colocar siempre el aeródromo en la dirección de donde viene el viento, aun cuando la fuerza de las olas o su corriente lo hiciera difícil.

Esta es la concepción americana, sobre la construcción de la isla flotante. En otros números daremos a conocer las ideas europeas al respecto.

Los edificios de la Curtiss

La Fábrica Curtiss cumpliendo el contrato suscrito con nuestro gobierno, ha realizado en los últimos meses importantes trabajos en los terrenos que le fueron cedidos en Cerrillos.

Los galpones y demás dependencias donde deben trabajar en el futuro los fabricantes de aviones, empleando materiales que produce el país, en la fabricación de aeroplanos, están ya terminados en

buena parte, y es de presumir que en muy pocos meses más, los talleres estarán trabajando normalmente bajo la dirección de técnicos americanos y chilenos muchos de estos últimos, que se están preparando en cursos especiales en Estados Unido.

Las actividades de nuestra aviación tomarán así en breve tiempo un desarrollo considerable especialmente en lo que respecta al fomento de nuestra aviación civil.

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

Paracaídas Modernos

El paquete dorsal Irwing

Uno de los últimos adelantos en materia de paracaídas es el de "paquete dorsal" perfeccionado, adaptable por su forma a la espalda, y fabricado por la Irving Air Chute Co. Inc., Buffalo, N. Y., E. U. A. Para ciertos propósitos tiene este paracaídas varias ventajas sobre los de tipo corriente de "paquete de asiento".

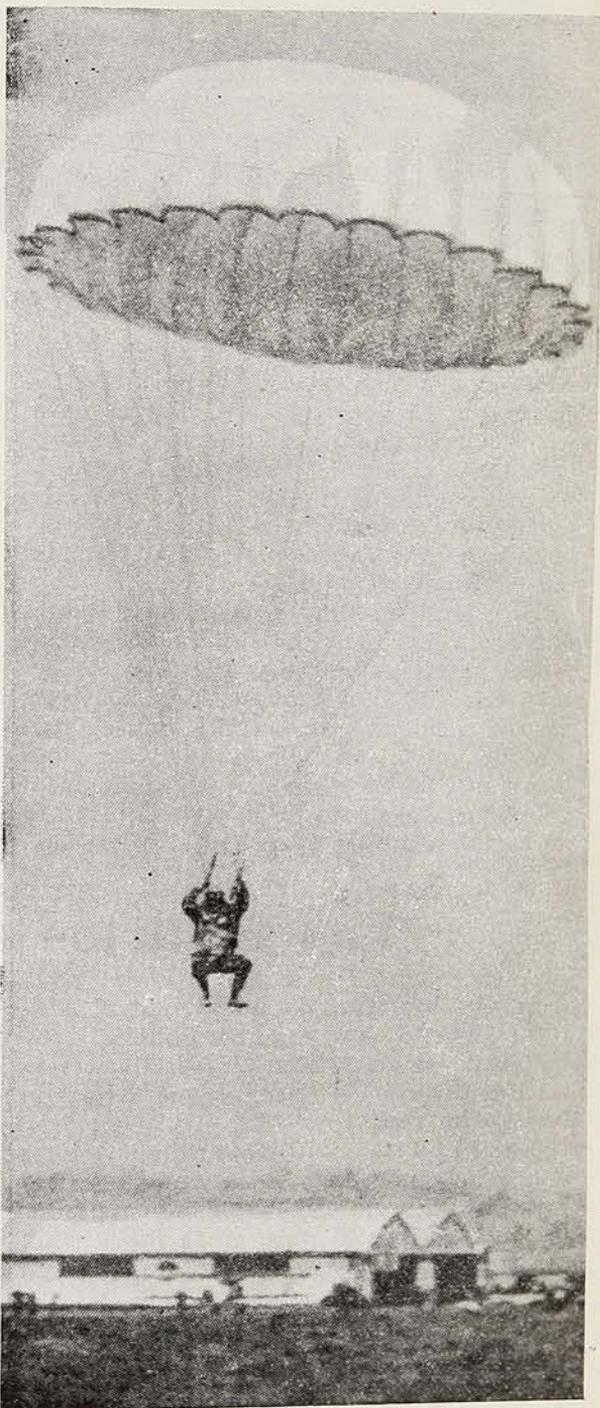
La importancia que tiene la introducción de este tipo no se debe a que ofrezca un margen mayor de seguridad en sí mismo, sino a los refinamientos de construcción que ofrece en términos de mayor comodidad y libertad de movimientos al piloto y pasajeros de la aeronave, los que constituyen un gran adelanto respecto de los antiguos tipos.

Es asimismo importante por cuanto su aparición provocará en lo futuro próximo una serie de cambios en el diseño de las aeronaves por parte de los fabricantes de aeroplanos quienes no pueden menos que reconocer la necesidad del empleo de paracaídas para el uso de los pasajeros y pilotos señalándoles puesto fijo en el equipo y construcción de los aviones modernos.

En algunos aeroplanos abiertos, el paracaídas de "paquete de asiento" levanta demasiado a las personas en su puesto. En algunos tipos de aeroplanos, militares y comerciales, el puesto es tan reducido que es muy difícil escapar en una emergencia empleando el paracaídas de "paquete de asiento" o el de "paquete dorsal" de tipo corriente.

El nuevo paracaídas de "paquete dorsal", adaptable a la espalda, salva estas dificultades y es sumamente apropiado para aeroplanos donde el uso del paracaídas de "paquete de asiento" u otro tipo cualquiera no resulte cómodo o eficaz. Es mucho más delgado que el corriente de "paquete dorsal" y la armadura está hecha con un alambre especial de acero en forma de resorte cuidadosamente conformado a las manecias de la espalda, a la cual se adapta.

Debido a que el paquete consta de me-



El piloto segundos antes de tocar tierra

nor número de pliegues, su espesor queda reducido a un mínimo, permitiendo así efectuar más fácilmente el escape de un lugar estrecho en caso de emergencia. El paquete cuelga literalmente de la espalda del que lo lleva sin salientes o piezas protuberantes que puedan enredarse en el aeroplano retardando la salida de las personas que traten de escapar por el sollado o una puerta de reducidas dimensiones.

Este paracaídas posee las mismas características que el de "paquete de asiento", el mismo dispositivo para abrirlo e idéntica forma que éste. Es tan eficaz en todos sentidos como el de "paquete de asiento".

Esto por lo que respecta a la parte práctica del asunto. Consideremos ahora nuevamente aquella muy importante relativa al diseño del aeroplano. Hasta ahora ningún paracaídas había armonizado con la decoración interior de los aeroplanos cerrados de lujo. Pero no así los de "paquete dorsal", tipo adaptable a la espalda, muy a propósito para aquellos, ya que pueden incorporarse al respaldo del asiento haciendo que armonicen con la tapicería y la decoración interior del avión.

Por lo que respecta a este paracaídas de adaptación dorsal, los fabricantes han inventado un nuevo tipo de butaca para aeroplanos, a las que el paracaídas se adapta perfectamente, pasando desapercibido en el interior del aeroplano. Esto no añade ningún peso extra a la butaca o al paracaídas.

Está colocado en tal forma que al entrar en el aeroplano el pasajero le basta con tomar asiento en la butaca y, si lo desea, pasar los brazos por las argollas del arnés. El "paquete" permanece siempre en la butaca, excepto cuando se presenta una emergencia, en cuyo caso el arnés sale y entra con facilidad, descanso cuando no está en uso sobre el respaldo de la butaca. El pasajero goza de las ventajas que le ofrece un asiento excepcionalmente cómodo y la agradable sensación de saberse completamente seguro en caso de peligro.



Obsérvese el poco espacio que ocupa el paquete del paracaídas, cuya adaptación se está generalizando en la aviación moderna.

La Travesía de la Mancha

Recuerdos de la época heroica. — La hazaña de Blériot, hace 21 años

Acaban de cumplirse 21 años, en que Luis Blériot atravesó por primera vez el Canal de la Mancha admirando el mundo con su proeza. Desde aquella época, los progresos han sido tan grandes como inesperados.

En oportunidad a este aniversario vale la pena recordar la hazaña en sus detalles. En aquel entonces se construían las primeras máquinas capaces de elevarse unos pocos metros de tierra, y Blériot, era uno de los más afamados pilotos.

La tentativa de cruzar la Mancha fué decidida el Sábado 24 de Julio de 1909, a las 11.30 de la noche. Al finalizar el día, la tempestad que durante cuatro días había azotado las costas del canal y agitado el mar, había calmado de pronto, y se acordó que si a las dos de la madrugada el aire se había calmado aunque fuera un poco, Blériot partiría hacia la costa inglesa.

La resolución era empresa difícil. No

tenía más elemento de salvación que un viejo contratorpedero francés el "Escopette", de una marcha sumamente lenta, incapaz de seguirlo y perseguirlo si por acaso en algún error, el aviador perdía el rumbo.

A las dos de la mañana el aire y el mar se presentaban favorables. Una brisa bastante fuerte soplabá del sudoeste, pero tenía una intensidad regular y bien definida. Mr. Blanc, amigo íntimo del piloto, colaborador encargado de recolver el punto, despertó a Blériot a las 2.30 de la madrugada. A las 3.05, abandonó el Hotel Terminus donde se alojaba, y tomó un automóvil que lo condujo a la granja de Grignon, conducido por dos fieles mecánicos.

Blériot está tranquilo. Sus espaldas levantadas, avanzaba lentamente con ayuda de sus muletas, mientras levantaba su pié herido. La esposa de Blériot estaba a su lado, emocionada pero con coraje. Mr. Le



Louis Blériot oyendo las explicaciones del ingeniero Alfredo Renard inventor del motor de aviación de enfriamiento por aire que lleva su nombre.

Blanc traía el chaleco salvavidas que habría de colocar al aviador.

La partida

Al subir al automóvil Blériot, se despidió simple pero cariñosamente de su esposa. Montó en el vehículo y se perdió en la dudosa oscuridad de la noche y el día.

Mientras tanto su esposa iba a bordo del "Escopette", que a las 3.30 levantaba anclas para colocarse a 1,500 metros de la costa frente a Baraques, lugar de donde se elevaría Blériot. Desde allí, recibiría minutos antes la señal de partir hacia la costa inglesa, para seguir al aviador.

En Baraques, que se ignoraba la resolución tomada a última hora, entusiasmó a los mecánicos Mamet y Colin, que anunciaron al pueblo la resolución disparando tiros de revólver.

Lleno de aceite y gasolina, el aeroplano fué sacado a un lugar plano donde se hacía ejercicios de artillería, y desde donde después de un primer ensayo Blériot debería emprender el vuelo.

A las 4.10 todo estaba listo. Blériot tomó asiento sobre su pájaro mecánico y después de hacer poner en marcha el motor, pronunció el sacramental "laissez aller". Se elevó rápidamente hacia Sangatte, en donde se había aglomerado una cantidad numerosa de público, creyendo que Latham partiría el primero, y que además gozaba del favor de las masas.

Vale agregar, que Blériot y Latham luchaban por triunfar sobre el Canal de la Mancha, cada uno por su lado, y que este propósito tenía dividida las opiniones en Francia, en cuanto al éxito y probabilidades con que contaba cada uno de los pilotos.

Luego Blériot descendió nuevamente en Baraque. Este ensayo despertó a Latham que a dicha hora dormía profundamente y a su compañero Levasseur genial constructor de los automóviles de su marca, constructor también del Antoinette en que Latham intentaría el cruce de la Mancha. Ambos estaban sorprendidos y consternados por la iniciativa de Blériot de tomarles la delantera.



Hace veinte años, el precursor Blériot triunfa franqueando La Mancha en un frágil monoplano de su construcción. Hace dos años en un golpe de ala Lindbergh atraviesa el Atlántico. En esta fotografía vemos al veterano vencedor de la mancha y al joven vencedor del Atlántico.

A las 4.20 Blériot maravillado con su ensayo, tomó las disposiciones necesarias para intentar la travesía. Orientó su pájaro hacia las dunas de arena que le escondían el mar, e hizo advertir al comandante del "Escopette" que estuviera listo, para zarpar a la salida del sol, y a las 4.35 diez minutos después, se elevaba nuevamente. Desde el instante en que apercibió el contratorpedo tomó su línea de dirección, corrió un poco entre éste y la costa cerca de Sangatte desde donde Latham con lágrimas en los ojos, lo vió pasar, y luego pasó sobre el "Escopette" planeando a cien metros de altura con toda seguridad, y se alejó primero en buen rumbo, pero luego lo rectificó tomando un poco a la derecha.

El cruce de la Mancha

El "Escopette" le seguía al máximo de velocidad, es decir, a 46 kilómetros por hora, con 14 kilos de presión en sus calderas, pero bien pronto lo perdió de vista. Ni un navío había en el horizonte, lleno

de brumas a esa hora, ni un punto de referencia para el valiente piloto.

Si allí se hubiera producido una caída se habría consumado una catástrofe.

Blériot miraba curiosamente las olas del mar, bastante tranquilo, pero a la vez, bastante intranquilizador ante la perspectiva de un posible accidente. Inspeccionaba el horizonte que en días de buena visibilidad se podrá distinguir la costa inglesa, y atendía el ruido del motor que marchaba aún perfectamente. Con posterioridad confesó que aparte de la marcha del avión, no podía dejar de pensar en Latham, que se había adelantado en su tentativa de vencer La Mancha.

Blériot, se dirigía involuntariamente hacia Dreal en la desembocadura del Támesis, y sólo se apercebíó de su error en la proximidad de la costa inglesa. Su alegría fué enorme cuando divisó los murallones de tierra, descubiertos tardíamente al través de la bruma, pero bien pronto al no descubrir Douvres comprendió que había incurrido en un error de rumbo e inmediatamente viró hacia la izquierda, con toda razón.

En estas circunstancias se inicia el período más difícil de la travesía. Allí demostró Blériot, energía y sangre fría. Su alegría, se perdió por un instante, al mirar la altura de los murallones donde rompía el mar. Allí encontró justamente una flotilla de destroyers ingleses que escoltaba diez submarinos, y se convenció de su buen rumbo comprendiendo que la escuadra se dirigía a Cowes, con motivo de la visita del Zar de Rusia.

Inmediatamente de virar a la izquierda debió luchar con un viento de 24 a 25 kilómetros por hora. Mientras se dirigía hacia la costa inglesa, lo tuvo de costado, pero al remontar hacia Douvres lo tuvo de frente. Fueron instantes tristes para el piloto, que comprendía la fragilidad de su máquina, y la escasez de fuerza de su motor.

Blériot y su máquina, era tomado por terribles remolinos de viento, siguiendo una ruta propicia para bruscos cambios, el piloto debió elevarse un poco sobre la altura de los murallones, y marchar lo más

cerca posible de tierra contra ráfagas violentas.

A la vista de Douvres

Por fin divisó a Douvres. Tomó a la izquierda para llegar a la playa de Shakespeare Hill, que apercebíó al otro lado del puerto y en donde le esperaba ansiosamente su amigo Lapeyrouse, administrador de su sociedad. En ese instante Blériot perdió todo abrigo y fué tomado por una verdadera tormenta de viento. Era necesario apurarse a aterrizar para evitar un accidente grave. Y como un pájaro que huye de la tormenta buscó rápidamente un abrigo cercano. A su derecha sobre las dunas había un pequeño valle que dominaba sobre la ciudad, el castillo de Douvres. Una vasta pradera ofrecía un buen punto de aterrizaje, en cuya mitad se levantaba un edificio rojo. Enfiló hacia ese punto, pasando por sobre el buque "Russel", navío del Príncipe Tattenberg, en donde la tripulación alarmada seguía el rumbo del pájaro, y secundado por ráfagas formidables, que lo hacían bailar en el aire, descubre en el medio de la pradera un hombre que tenía una gigantesca bandera tricolor.

Se acordó recién entonces que el señor Fontaine corresponsal de "Le Matin", le había propuesto por carta este lugar de aterrizaje.

Contento, por la coincidencia, picó hacia el hombre, pero un golpe de viento apresuró su descenso a tierra, haciendo chocar desde pocos metros de altura su aparato, que rompió el tren de aterrizaje y la hélice. . .

La Mancha habría sido cruzada.

Eran las 5.13 minutos cuando tocó tierra.

Empleó en la travesía 38 minutos solamente.

Desde ese instante, la gloria de Blériot, quedó consagrada para siempre, y la rotura de su máquina era un accidente sin importancia dada la trascendencia del vuelo.

Francia vistió sus mejores galas a la llegada del valiente, y desde entonces, quedó inscrito ese hecho, entre las páginas más gloriosas de la historia de la aviación.

El personal de aviación

Se fijó la planta definitiva en aire y tierra

De acuerdo al plan de que hemos venido ocupándonos anteriormente, para la mejor organización de los servicios aéreos, recientemente se firmó el decreto por el cual se fija la planta definitiva del personal de tierra y aire de la aviación nacional. Ya anteriormente se había fijado el escalafón y se dió opción a los que quisieran continuar sus servicios en el ejército, o en la aviación.

Dicha planta ha quedado definitivamente compuesta en la siguiente forma:

Oficiales de la rama del Aire

Comandantes de escuadrilla, señores: Arturo Merino Benítez, Adirio Jessen Ahumada, Diego Aracena Aguilar, Manuel Francke Mariotti, Luis H. Marín Manubens, Federico Barahona Walton y Armando Castro López.

Capitanes de Bandada, señores: Ignacio Aliaga González, Herbert Youlton Boulet, Edison Díaz Salvo, Manuel Tovariás Arroyo, Darío Mujica Gamboa, Carlos Puga Monsalves, Florencio Gómez Flores, Andrés Soza Fuentes, Osvaldo Acuña Cuadra, Oscar Herreros Walker, Horacio Olivares Castellanos, Marcial Arredondo Lillo, Francisco Lagrèze Pérez, Rafael Sáenz Salazar, José Jara Concha, Julio Maldonado Otto y David Yuseff Urrea.

Tenientes 1.ºs de Aviación, señores: Humberto Zanelli López, Arturo Herrera Acevedo, Carlos Montecinos Asenjo, Manuel Hurtado Hidalgo, Juan Solminihac Koestner, Avelino Urzúa Castro, Santiago Leitao Moya, Francisco Tovariás Arroyo, Raúl González Nolle, Ramón Lisboa Mendiluco, Mario Barros Ortiz, Jorge Bate Potts, Roberto Costábal García Huidobro, Amilio Larraín Ortúzar, Galvarino Molina Sugg, Alberto Mash Geissbuhler, Adolfo Abel Kreft, Marcial Rivera Cruzat, Juan del Villar Araya, Oscar Silva Molina, Aurelio Celedón Palma, Enrique Núñez Morgado, José Riveros Gálvez, Gregorio Bisquert Rubio, Carlos Baldeig Alarcón, Armando Rivera Fuentes, Luis Lepe Núñez, Juan Lacasie Arriagada, Félix Schaerer Dabner, Ismael Sarazúa Terán, Lorenzo Redondo Carrasco, Guillermo Rodríguez Ramírez, Teodoro Ruiz Diez y Humberto Díaz Plaza.

Tenientes 2.ºs de Aviación, señores: Rolando Sepúlveda Riveros, Manuel Barría Mejía, Francisco Concha Núñez, Jorge Gana Eatsman, Altomiro Aranda Blumer, Felipe Latorre Jáuregui, César Lavín Toro, Arturo Meneses Kinsley, Germán Rodríguez Rodríguez, Marcos Vega Penjean, Tomás Gatica Ibacache, Armando Ortiz Ramírez, Julio Valencia Leiva, Oscar Arcé Hoeckers, Félix Olmedo Prat, Darío Bobadilla Riquelme, Fernando Ortega Yáñez, Alejandro Schwarter Gallardo, Darío Callejas Rojas, Eduardo Muñoz Cortéz-Monroy, Luis

Donoso Sánchez, Víctor Pérez Provoste, Alberto Latorre Jáuregui, Washington Silva Escobar, Osvaldo Cordero Vallejos, Fernando Pardo Ruiz, Horacio Barrientos Jofré, Enrique Byers del Campo, Ernesto Romero Rojas, Alfredo Cáceres Valenzuela, Noto Bascuñán González, Carlos Collao Carmona, Mario Acosta Brieba, Víctor Navarrete Arias, Raúl Mariotti Valverde y Rodolfo Marsh.

Alféreces de Aviación, señores: Jorge Silva Barriga, Renato García Vergara, Alfonso Scheihing Ritter, Oscar Novoa Meza, Jorge Aravena González, Eduardo Arndt Brieba, Javier Undurraga Vergara, Juan Andurandegui Couchot, Manuel Delgado Meza, Francisco Montes Urriola, Héctor Hidalgo Stevenson, Mario Valencia Guevara, Manuel Sotomayor Ebehard, Diego Barros Ortiz, Fernando Rojas Ortega, Pedro Barra Merino, Raúl Rodríguez Salas, Julio Tapia Jiménez, Guillermo Geshe Muller, Carlos Pérez Castaño, Ernesto Hermann Méndez, Luis Reveco Cuevas, Arturo Gómez Larenas, Aníbal Solminihac Bustamante, Gabriel Torreblanca White, Carlos Saldes Walker, Juan Belenguer Martínez, Alberto Jara Robles, Julio Parra Cotet, Enrique Flores Alvarez, Rudy Geyger Stahr, Osvaldo Yáñez Santana, Tomás Castro San Cristóbal, Alfonso Moreira Arriagada, Salvador Nacur Assum, Adalberto Fernández Ferreira, Juan Rodríguez Pulgar, José Pérez de Castro Gutiérrez, Jorge Lathrop Zavala, Arturo Rodríguez Rodríguez, Darío Bobadilla Cabello, René Zapata Granier, Ernesto Eglinton Arroyo, Hernán Mujica Bordalí, Roberto Silva Muñoz, Vicente Montero Fuenzalida, Sergio Huidobro Herreros, Héctor Lopehandia Collao, Hugo Munita de la Vega, Osvaldo Figueroa Honorato, Oscar Mellado de la Fuente, Luis Blachet Cubens, Rolando Honorato Chaparro, Humberto Sepúlveda Oñate, Ernesto García Palahumberto Bustos Palma, Juan Castillo López, zuelos y Luis Vallejos Freire.

Los oficiales antes nombrados continuarán prestando sus servicios en las unidades y reparticiones de aviación en que actualmente se encuentran.

Oficiales de la rama Terrestre

Tenientes 1.ºs de Aviación, señores: Alfredo Gertner Fernández, Gustavo López, Enrique Villarroel Rubio, Julio Guerra Castañeda, Luis Bravo Jofré, Gustavo Pinto Sepúlveda, Osvaldo Puccio Guzmán, Aquiles Urra Pinto, Erick Riesz Barron, Tristán Erazo Valenzuela, Jorge Calderón Silva, Gustavo Bonilla Rojas, Carlos Sothers Retamales, Abel Cataldo Espinoza, Roberto Rodríguez González y Jaime Busquet Fuentes.

Tenientes 2.ºs de Aviación, señores: Luis Contreras Toro, Guillermo López, Alfredo Fernández Romero, Hugo Cordovez Galleguillos y Francisco Conte Prado.

Alféreces de Aviación, señores: Dante Silva Escobar y Enrique Vera Ogalde.

Los oficiales nombrados continuarán prestando sus servicios en las unidades y reparticiones de aviación en que actualmente se encuentran.

Nueva cubierta para aviones

La Compañía Goodyear ha construido una nueva "Rueda de Aire" que hará menos peligrosos los ascensos y aterrizajes de los aeroplanos. Esta nueva rueda es de diseño enteramente nuevo constando de una goma ballóon montada directamente en el cubo, el cual está conectado de modo tal que quedan eliminados el aro y los rayos; y desempeña la doble función de goma neumática y rueda.

Entre otras ventajas sobresalientes esta nueva goma proporciona un acolchonamiento extremo durante los aterrizajes; tracción en nieve, hielo, arnales y pantanos, como también mayor seguridad durante los aterrizajes efectuados con viento lateral o cuando éstos se efectúan con gomas desinfladas. Experimentos han demostrado que la "Rueda de Aire", debido a su gran volumen puede soportar mayores cargas con menos aire.

La goma se monta sobre un cubo de diseño especial con o sin freno de expansión interna, semejante a los bien conoci-

dos tipos corrientes. En los ensayos se ha logrado un enfrenamiento suave y eficiente, lo que adquiere gran importancia en vista de que los ingenieros aeronáuticos subrayan la necesidad del rápido enfrenamiento automático.

Los aeroplanos equipados con la Rueda de Aire pueden aterrizar sin sacudimiento perceptible. Efectivamente los pilotos que han hecho ensayos manifiestan que son tan suaves los aterrizajes que no se puede averiguar con exactitud cuál es el momento en que la rueda de aire y la tierra entran en contacto.

Los ingenieros manifiestan también que tal acolchonamiento deberá prolongar la vida del aeroplano por eliminar los rebotes y saltos durante el aterrizaje.

El gran diámetro transversal de la rueda de aire se aplana a manera de un pie palmado, facilitando el seguro aterrizaje del aeroplano, y sea en tierra floja, nieve o tierra ascabrosa donde el uso de gomas de alta presión sería motivo de trastornos.

Hacia las 1.000 horas de vuelo

Cuando los hermanos Hunter batieron el récord de permanencia en el aire hace poco tiempo, se pensó que pasaría mucho hasta que cayera nuevamente, bajo la hazaña de algún otro entusiasta aviador. Sin embargo, la gloria de los Hunter, ha quedado prontamente eclipsada por los aviadores Jackson y O'Brine, casi un mes después de la hazaña que hacemos referencia.

Sin preparativos mayores y sin mayores anuncios también, estos dos pilotos americanos remontaron un día el vuelo, con el propósito de cumplir mil horas de vuelo continuado con abastecimiento de combustible en el aire.

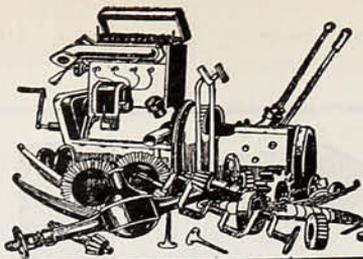
Se creyó difícil superar el tiempo de los hermanos Hunter, pero a poco andar a medida que la regularidad de la marcha se hacía constante, la fe aumentó entre los que seguían de cerca la tentativa y pronto el récord anterior quedó igualado y hasta sobrepasado.

Los veinte días de los primeros, se trocaron en 27 días de vuelo continuado de los segundos, que registraron en total al descender 648 horas, o sea 96 y media horas más que los Hunter.

Los aviadores americanos no pudieron cumplir su propósito de permanecer mil horas en el aire, toda vez que tropezaron con una seria dificultad en la lubricación del aparato, que los obligó a descender.

Es indudable que esta tentativa tendrá que ser superada. No han de faltar ya, quienes se propongan cumplir las mil horas, y pronto será común que algún viajero excéntrico, abandone la tierra para permanecer 30 días consecutivos vagando en las alturas.

La resistencia de los materiales modernos y la técnica mecánica que progresa constantemente, aseguran la realización de estos proyectos.



TÉCNICA

NOTAS DE RADIO

Receptor de ondas cortas y largas.— El Super Wasp Pilot

Es indudable que muchos radiomanos que poseen aparatos para la recepción de trasmisiones de broadcastings de onda larga, que son la gran mayoría de los existentes en el mundo, desearían a menudo tener un aparato que permita también sintonizar las emisiones de onda corta.

Está probado que la onda corta, tiene un alcance considerable, y sobre todo, que tiene la ventaja de hacer menos sensibles los ruidos originados por los estáticos.

Los aficionados de onda corta, pueden continuamente escuchar las trasmisiones especiales que se hacen en algunos países, para con ondas menores de doscientos metros, tales, como las de Inglaterra, Bélgica, Australia, Estados Unidos etc., que son interesantísimas, y en esas recepciones, el factor tiempo, casi no tiene influencia. Al mismo tiempo les agrada escuchar las trasmisiones de las broadcastings locales, ya sea por los informativos de prensa, o por las trasmisiones de ópera y música en general. Pero con un solo aparato no podían satisfacer sus necesidades.

Ahora el Super Wasp Pilot, satisface esos deseos que constituyen un anhelo de la gran mayoría, por que permite siempre, a hora en que las trasmisiones locales no existen, sintonizar trasmisiones distantes diez o más miles de kilómetros, en onda corta.

Todo el sistema, estriba en el intercambio de bobinas especiales, con las que viene dotado cada aparato, que permite la sintonización de ondas desde 14 hasta 500 metros, lo que no es posible con la mayoría de los demás aparatos, que sólo perciben ondas de 200 a 500 metros, es decir, onda larga.

En el trascurso de este mes, llegaron a la General Electric, algunos aparatos de este interesante sistema que hemos tenido oportunidad de probar.

Con sus diferentes bobinas, hemos escuchado desde las estaciones locales, de onda larga, hasta las de Buenos Aires, del mismo tipo de onda, y en onda corta, desde las que funcionan en nuestro país, hasta las de Inglaterra y Bélgica por ejemplo, pudiendo sentir con altoparlante los espléndidos conciertos que desde este último país, suelen transmitir especialmente para los países americanos.

Es indudable pues, que sus características tienen que ser apreciadas por los aficionados, pues aparte de percibir cualquier largo de onda, y de poder sintonizar cualquier onda de radiotelefonía usual, con viene agregar que tiene eliminada la posibilidad de magnetismo con la mano, que en otros sistemas constituía una molestia.

La utilización de bobinas de diversas medidas, permite el cambio automático de antena, y ello es otra característica importante.

Con este producto de la Pilot Radio & Tube Corporation, traído por La General Electric, de nuestra ciudad hemos podido escuchar por ejemplo las Estaciones 5SW de Chelmsford Inglaterra con la misma facilidad que la P. J. C. de Holanda y que la LOI o LOT de Buenos Aires, y trasmisiones santiaguinas.

Aparatos para automóviles

Se nos anuncia que en el mes de Septiembre estarán en venta posiblemente en Santiago, los equipos especialmente fabri-

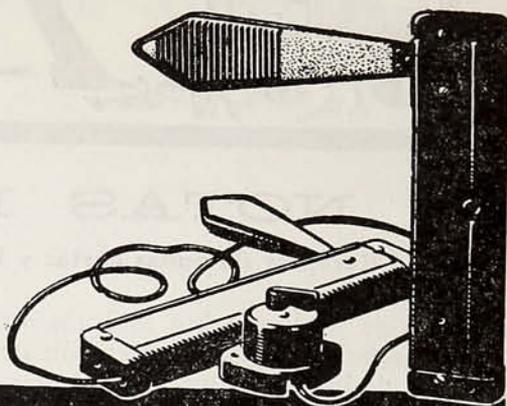
Evite los peligros

debido a la confusión que pueden ocasionar las señas a mano.

El Indicador luminoso y automático de dirección, se maneja con suma sencillez y con él se obtiene la máxima eficiencia.

Asegúrese contra accidentes montando en su coche el

INDICADOR AUTOMATICO
DE DIRECCION



BOSCH

6922f

Saavedra, Bénard & Cía. Ltda.

Sociedad Comercial — Sucursal Santiago

CATEDRAL 1063

cados por la Radio Pilot, para ser colocados en los automóviles, y cuyo precio será reducido, permitiendo su sintonización y funcionamiento correcto, mientras el vehículo viaja.

Esta interesante innovación a que nos

hemos referido en números anteriores, ha de ser realmente útil para los aficionados al camping, y la probaremos en oportunidad, para dar a conocer los resultados a nuestros lectores aficionados.

Vogel's Super Service Station & Garage

El Automóvil Club de Chile ha dado la designación de "Garage Recomendado" al Garage del señor Eduardo Vogel, ubicada en Av. Providencia N.º 1162.

Hemos visitado este establecimiento y nos hemos impuesto de sus instalaciones, equipo, maquinarias y demás elementos con que cuenta para la atención de su clientela.

Es un garage donde hay de todo, en toda la extensión de la palabra. Y si a esta

circunstancia se agrega la recomendación especial del Automóvil Club de Chile y la seriedad de su propietario señor Eduardo Vogel, podemos asegurar que quien haga uso de sus servicios, quedará satisfecho.

En nuestra próxima edición publicaremos una fotografía del interior del local y una reseña de las maquinarias con que cuenta y especialmente de un autogiro, un aparato que según nos informa el señor Vogel es el único que existe en Santiago.

LLEGARON LAS NUEVAS BATERIAS

Exide

GARGADAS EN SECO

PRECIOS IRRISORIOS

INTERNATIONAL MACHINERY C^o

MORANDE 520 - SANTIAGO

DIFICULTADES CON EL CARBURADOR*INDICACIONES PRÁCTICAS*

Pocas veces se hace necesario que el automovilista haga ajustes en el carburador. Por consiguiente, la mayoría de los automovilistas, aun cuando naturalmente tienen una idea general de la forma en que funciona, no saben las peculiaridades de su funcionamiento. Y, sin embargo, es este conocimiento sumamente esencial en la práctica del automovilismo.

En primer lugar, antes de urguetear hay que estar plenamente seguro de que la dificultad procede del carburador, y no del encendido. Decimos esto porque hay síntomas sumamente parecidos.

La diferencia puede muchas veces distinguirse escuchando si hay explosiones de retroceso, que es un síntoma de falla causado por el carburador y no por el encendido.

Es posible que el combustible contenga agua, en cuyo caso muchas veces puede hacerse salir de la cámara de flotación acelerando el motor, cerrando la válvula de mariposa repentinamente y volviéndola a abrir con rapidez.

Si con esta maniobra no se ha conseguido el remedio, será necesario examinar el carburador. Primeramente, hay que sacar toda la nafta de la cámara de flotación. En la mayoría de los casos hay un pequeño resorte que sujeta la tapa, hay que echarla hacia un lado para quitar la tapa, que, por lo general, se puede levantar. En

otros casos hay que desenroscarla un poco antes de poder levantarse.

En la parte inferior de esta tapa hay una aguja que pasa a través del flotador por un agujero en su parte central. El flotador puede levantarse por medio de dos pequeños palitos. Una vez que se ha sacado el flotador, puede extraerse la nafta que queda dentro de la cámara empapándola en un trapo limpio, y que esta nafta saldrá también cualquier cantidad de agua que pudiera haber dentro, así como la suciedad.

Si el carburador hubiera demostrado tendencia a inundarse, o sea derramar nafta, deberá inspeccionarse la punta cónica de la aguja, y si se nota que está rayada, deberá pulirse con papel de esmeril fino. Debe tenerse cuidado de ir dándole vueltas a la aguja al mismo tiempo que se está puliendo a fin de que su superficie quede bien pareja y redonda.

Esta molestia de inundarse el carburador no ocurre con mucha frecuencia, pero cuando sucede es debida, o bien a que el flotador se halla agujereado, o bien a que la aguja cambia de posición con relación al collar en que accionan los contrapesos de control del movimiento vertical de la aguja.

Este último defecto puede también causar una disminución en la alimentación del combustible a la cámara de combustión.



STERNOL

EL ACEITE DE GRAN

Por unanimidad ha sido declarado el favorito del público automovilista.

Lubricantes refinados de petróleos rusos reconocidos universalmente como los mejores del mundo.

ALTO PUNTO DE INFLAMACION

BAJO PUNTO DE CONGELACIÓN

Ausencia absoluta de carbón garantizada

Certificado de uno de los tantos consumidores agradecidos:

Tengo el agrado de remitirles dos latas de Aceite STERNOL "A" que se usó en mi coche Chrysler 70 Patente 91018, con un recorrido de cuatro mil ciento diez kilómetros (4110 km.)

No dudo que a ustedes les interesará este aceite, pues según mi opinión, está todavía en perfectas condiciones de servicio.

De Uds. Atto. y S. S.

(Firmado) Agustín Jiménez

REPRESENTANTES GENERALES:

GEO. C. KENRICK & Co
Valparaíso — Santiago

Un novicio no debe tratar de remediar ninguno de estos dos desperfectos. Son asuntos para profesionales o para personas experimentadas.

Puede también suceder que los gliceurs necesiten atención. Estos pueden accidentalmente obstruirse por partículas de basuras, las cuales pueden hacerse salir so-

plándolas hacia afuera. Si éstas no salen cuando uno sopla con la boca, tendrán que ceder a la presión de la bomba de inflar los neumáticos. Estos gliceurs son fácilmente accesibles por medio de las llaves de tuercas que generalmente se suministran con el equipo, especialmente para dicho objeto.

P. Turme
Piccardo
LA NUEVA GRAN MARCA NACIONAL
TABACO SIEMPRE IGUAL



“¿Qué coche es ese, Jorge? Nos pasó como una bala. Nunca he visto un coche que corra tanto con tan poco ruido.”

“Es uno de los nuevos Buicks de ocho cilindros en línea. No puedo ni intentar alcanzarlo. Mi motor no da más”.

Los nuevos modelos de Buick con motor de ocho cilindros en línea y válvulas en la culata tienen abundante reserva de energía, y probablemente más velocidad de la que usted podrá usar jamás.

Usted puede comprar el nuevo Buick con la misma confianza con que ha comprado los modelos anteriores de dicha marca durante más de un cuarto de siglo.

Todos cuantos lo prueban dicen lo mismo: “Nunca he montado en un coche mejor ni más cómodo”.

¿Por qué no nos avisa para dar un paseo de prueba hoy mismo? Usted no se compromete a nada con eso.



EL NUEVO **BUICK 8**

“Ocho cilindros con el prestigio de Buick”

MORRISON & Co.

AHUMADA 65

LA PINTURA PREFERIDA

DE LOS BUENOS PINTORES

ES LA

BERRYLOID

MEJOR BRILLO, MEJOR RESISTENCIA

SIMON HERMANOS LTDA. - Delicias 2114
SANTIAGO

HAY QUE APRENDER A FREÑAR

Guiar un coche es, en sí mismo la cosa más fácil del mundo.

No hai quien no pueda aprenderlo en unas horas.

Pero no es tan fácil la práctica de la carretera, ni el llegar a aquel grado de presciencia ni adquirir ese sexto sentido del peligro que solamente con el tiempo y la costumbre puede formar un buen conductor, si el sujeto es susceptible de este perfeccionamiento.

Antes que perfeccionarse en el manejo y uso de la dirección, yo creo que es mas

importante, para el principiante, aprender la manera perfecta de frenar, pues el dominio de la dirección se alcanza automáticamente con la práctica.

Del mismo modo que en la vida en general se emplean con preferencia aquellas nociones que se adquieren en primer lugar, así el principiante que aprende ante el manejo del volante tendrá siempre la tendencia de salir de apuros con este último; es decir, arriesgándose antes a detener el coche.

El punto crítico entre la seguridad y el

FORGLASS

Es el limpiador de cristales más práctico y económico que se conoce.
EN VENTA EN TODO EL COMERCIO.

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

EN NINGUNA PARTE

encontrarán, los automovilistas que vengan a Santiago, más comodidades y confort que en el

“GARAGE SAN MARTIN”

Garage “recomendado” por el Automóvil Club de Chile

150 Boxes incombustibles

Lavados, engrase, gásolina, lubricantes

Vulcanizacion, electricidad, ambulancia.

**DIEZ
POR
CIENTO**

de descuento para los socios del Automóvil Club de Chile e instituciones afiliadas.

“Garage San Martín”

Teléfono 64056
Casilla 520

San Martín 64 a media
cuadra de Alameda

SE NECESITA

una firma solvente para que nos represente en Chile

Motores de aviación, enfriados por aire,
de fabricación americana de

35 H. P.— 3 cilindros y
60 H. P.— 5 cilindros

Estos motores son de alta calidad y a
precios que no admiten competencia

AVIATION SERVICE

925 Broadway = New York

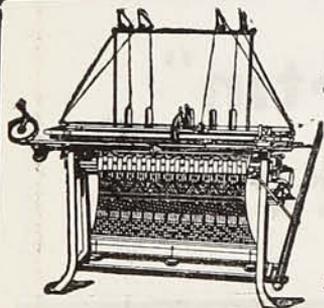
peligro está en poder apreciar el coeficiente de adherencias del coche sobre el piso, con la fuerza de la inercia.

La aplicación del freno simultáneo a las cuatro ruedas de los coches modernos representan, abiertamente, grandes ventajas sobre el uso de frenos únicamente en las ruedas posteriores.

Una de las mayores ventajas, además de la suavidad y al mismo tiempo de la rapidez con que se puede contener el coche,

reside en que cuando el coche avanza en una recta y se frena rápidamente hasta llegar a "blocar" las cuatro ruedas, aunque el piso esté resbaladizo, no se produce deslizamiento lateral alguno, cosa que no se podía conseguir con el solo uso de frenos posteriores.

Esto es fácil de comprender, considerando que cuando en un vehículo en movimiento se frena hasta llegar a "blocar" las ruedas de un eje, éste tiende a trasla-



MAQUINA DE TEJER MARCA **SCHAFFHOUSE**

Significa fabricación suiza de Inmejorable calidad

MANEJO FACIL Y SEGURO

SE VENDE A PLAZO

Existencia permanente de todos los repuestos.—Depósitos:

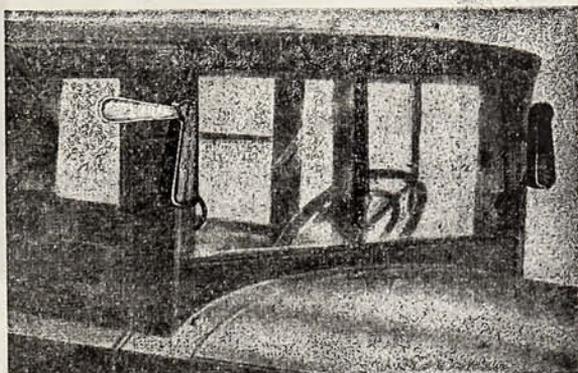
STO. DOMINGO 1223, STGO.

Señor Automovilista:

LLEGÓ EL NUEVO
Indicador de Trafico

S. W. F.

ELECTROMAGNÉTICO



Correspondiendo a los reglamentos
de la Dirección del Tránsito.

Manejo sencillo funcionamiento seguro.

Lo más práctico y apropiado para
facilitar el tránsito.

PRECIO: \$ 95.—EL PAR COLOGADO

10% de descuento para los socios del
Automóvil Club de Chile

PIDA DEMOSTRACIÓN AL ÚNICO REPRESENTANTE:

RODOLFO MUERMANN

MORANDÉ 680



PINTURA PREPARADA
PRESERVOL
NEGRO BRILLANTE

*Especial para proteger
chassis de automóviles*

Gran Economía y Rendimiento

Cía. de Cons. de Gas de Santiago
Santo Domingo 1061

darse hacia adelante, siguiendo la dirección de la línea de inercia. Por esta misma razón, si el frenar rápidamente sobre las cuatro ruedas no lleva en sí ningún peligro cuando el coche avanza en línea, en cambio, siempre es muy peligroso en los virajes, y en manos que no sean expertas significa un accidente casi inevitable.

La mayor parte de los accidentes que hoy se registran son debidos a esta causa.

Hay que tener siempre presente que frenando hasta "bloquear" las ruedas delanteras éstas pierden su movimiento de rotación, y, como consecuencia, "dejan de ser directrices, y siguiendo la dirección que el coche llevaba en el momento de ser frenado y éste, a merced de la fuerza de inercia, se verá arrastrado hacia la parte exterior del viraje y, probablemente, será lanzado fuera de la carretera.

El único intento para poner remedio, si aún queda tiempo y espacio para ello, ha de ser levantar la presión de los frenos de forma que las ruedas puedan girar, y así rectificar la dirección.

Recuérdase siempre que el patinaje de

las ruedas delanteras no puede ser eficazmente corregido maniobrando la dirección, como se practica cuando patina el tren posterior.

Hai que frenar siempre antes de entrar en el viraje, y, en caso de necesidad, en un viraje se debe frenar suavemente.

Como la práctica vale más que cualquier teoría, conviene probar sobre un piso resbaladizo en un lugar libre y espacioso, pero no pasando nunca de una velocidad de quince a veinte kilómetros por hora. Así se practicarán ejercicios

de patinaje de las ruedas delanteras.

LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTA EN BELGICA

La industria nacional belga fabrica actualmente 7,000 coches por año, y espera elevar esta cifra a 15,000 en 1930.

La red de carreteras belga tiene 44,000 kilómetros de longitud, circulan por ella 130,000 automóviles; es decir, que existe un coche por cada 47 kilómetros.

Hace un año, las carreteras belgas se encontraban en un estado deplorable; el presupuesto votado por el Gobierno para su reparación alcanza a la suma de 600 millones, que serán invertidos en un período de cuatro años. Se ha proyectado aumentar la anchura de todas las carreteras principales a seis metros, emplear firmes especiales, corregir los bombeos exagerados, peraltar las curvas y proveérlas de un sistema perfeccionado de señales automovilistas.

Asegure su Automóvil

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

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

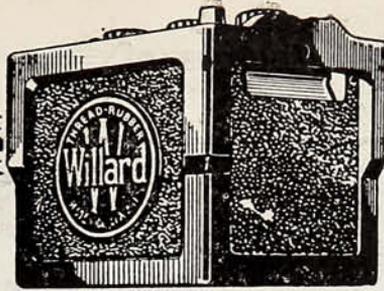
Gerente General: J. J. MURPHY - A. Prat 136 - Valparaíso

Agente en Santiago:

EDUARDO LLEWELLYN JONES

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

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



EL CALOR NO PUEDE DESTRUIR LA AISLACION

Cuando se maneja un automóvil en días calurosos, se genera un recalentamiento en la batería como también en el motor. El recalentamiento prolongado y repetido en baterías ordinarias le quita algunos meses de vida.

Por esta causa Ud. debe comprar "Willard" con aislación de caucho. El calor no destruye la aislación porque está construída para resistirlo.

BARAHONA, HERMAN Hnos. y Cía.

STORAGE
BATTERIES
Willard



VER, PENSAR Y OBRAR

¿Cómo evitar este triste cuadro?

SENCILLO ES

Tome Ud. un Seguro de Vida en la

SUD AMERICA

Cía. de Seguros sobre la Vida

por intermedio de su Agente

L. A. Meredith

1020, MONEDA

UNOS ATINADOS CONSEJOS DE FORD

Como una contribución hacia la mayor seguridad, y para que sea más placentero viajar sobre las carreteras, la Ford Motor Company ha preparado doce reglas para la conducción de automóviles, ofreciéndolas para orientación de todos los motoristas.

Estas reglas han sido escritas sobre grandes carteles distribuidos entre los agentes Ford, de los Estados Unidos, para ser exhibidos en los salones de exposición y estaciones de servicio. La Ford Motor Com-

pany ha expresado el deseo de que la exhibición de esas sugerencias influya en la reacción automática de los motoristas cuando recorren las carreteras con sus vehículos.

Estas son las doce reglas:

1. No tome muy en serio su "derecho de prioridad".
2. Estudie la ley. Fue aprobada para la protección de usted.
3. Obedezca los reglamentos de tráfico y de estacionamiento.
4. Experimente la "sensación" de tener el coche bajo su fiscalización.

OPTICA



EXAMEN CIENTIFICO

DE LA VISTA

—:—

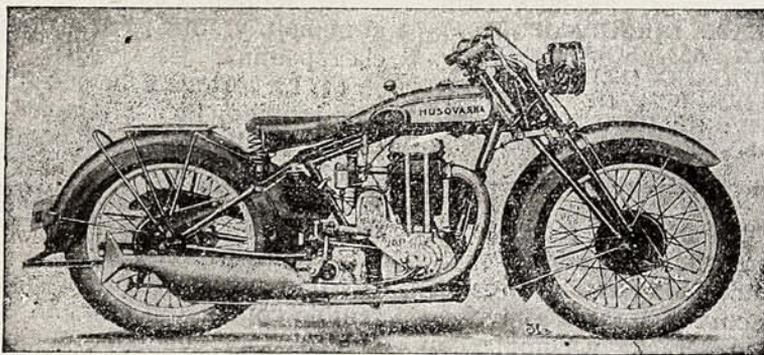
Agustinas esq. Bandera

frente Banco Anglo

MOTOCICLETAS Y BICICLETAS DE VARIOS MODELOS

DE LA CONOCIDA MARCA

HUSQVARNA



DATOS y CATALOGOS EN LA COMPAÑIA CHILENA A.G.A.

Santiago

Concepción

Bandera 628

San Martín 55

Casilla 2738

Casilla 994

AGENTE EN VALPARAÍSO

Arturo Augustus

Independencia 2381

Aeronautics

ES LA PUBLICACION COMERCIAL AERONAUTICA DE MAS VASTA CIRCULACION DE LOS ESTADOS UNIDOS. ASI LO HAN COMPRENDIDO LOS AMERICANOS QUE DESEAN CONOCER LAS ACTIVIDADES DE LA INDUSTRIA.

LOS SUDAMERICANOS QUE QUIERAN ESTAR AL CORRIENTE DE LOS NEGOCIOS, TÉCNICA Y FINANZAS DE LA AERONAUTICA 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.

5. Cuando usted maneje, recuerde los momentos en que usted es peatón.

6. No trate nunca de pasar a otros coches en cuestas, curvas o pasos a nivel.

7. Conserve su derecha y cumpla con las señales y letreros que encuentre en el camino.

8. Haga señas cuando vaya a doblar o detener el coche. Observe el vehículo que va adelante.

9. Reduzca la velocidad en los pasos a nivel y cuando pase por colegios o por lugares peligrosos.

10. Mantenga atento su pensamiento en el manejo y anticipe a cualquier emergencia repentina.

11. La cortesía debe considerarse en primer término. Piense también en los derechos y privilegios de los demás.

12. Adapte su manejo a las condiciones del camino, que pueden variar a consecuencia de la lluvia, del barro o bien de las huellas profundas.

Estas sugerencias son sencillamente el sentido común aplicado a la conducción de vehículos, y cualquier conductor experimentado conoce a todas ellas.

**BUENA ATENCION
MEJOR CUMPLIMIENTO**

OPTIMO TRABAJO, son las tres condiciones que Ud. necesita.

Solamente las encontrará en

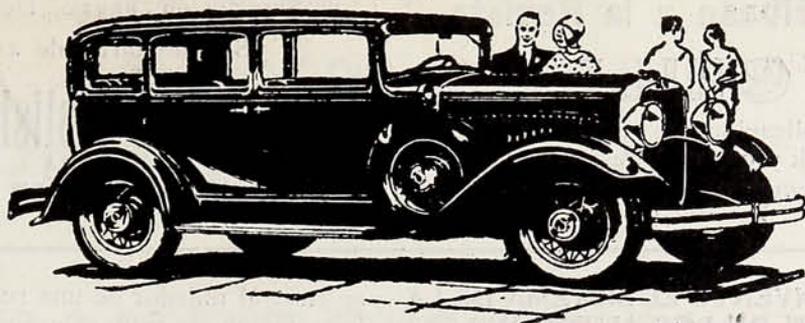
La Fábrica de Carrocerías de Atilio Giovinazzi

La más importante del país.

Av. Sta. MARIA 0180
TELÉFONO 89386
CASILLA 3821

REFACCION
REPARACION
PINTURA

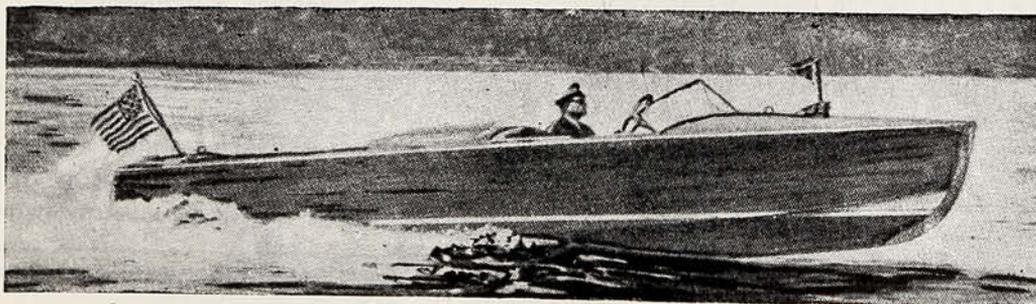
Al dirigirse a los avisadores, sírvase mencionar "Auto y Turismo".



HERMOSAS LÍNEAS
FUERZA - RAPIDEZ
Y
ECONOMÍA

Son las características
de los
**AUTOMOVILES DODGE Y
LANCHAS AUTOMOVILES
DODGE**

AGENTES PARA CHILE
BESA y Cía. Ltda.
Delicias 950



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.

¿QUIÉN INVENTÓ EL SISTEMA DE LA DIRECCIÓN DE LOS AUTOMÓVILES?

Todos los que hayan leído obras sobre automovilismo de origen francés llaman al cuadrilátero formado por las barras de la dirección, cuadrilátero de Jeantaud. En cambio, los que siguen los textos ingleses lo llaman de Ackermann.

Acerca de este curioso punto de la historia del automóvil, Mr. C. Faroux nos dió hace poco tiempo unos interesantes datos que le había pedido Mr. Bollée, nieto del gran León Bollée, uno de los promotores del automóvil.

El creador de un cuadrilátero de dirección primero fué un carroceros de Munich llamado Lankensperger, que había creado unas ruedas directrices con pivotes de modo que podían ponerse hasta perpendiculares al eje del coche, para que éste pudie-

se girar al rededor de una rueda posterior. La solución era muy primitiva y no se realizaba la diferente abertura que es necesaria en cada una de las ruedas delanteras.

Mr. Ackerman, de Londres, copió la patente de Lankensperger, y luego monsieur Jeantaud, siendo aún muy joven, vió un día deshacer un coche construído por Ackermann, que tenía una disposición derivada de la del alemán.

Mr. Jeantaud estudió el sistema y lo perfeccionó, dando a las articulaciones la disposición que todos conocemos.

Para poder reconocer el mérito de la sencilla disposición de Jeantaud, un matemático, Mr. Carlo Bourlet, demostró que para realizar un mecanismo de dirección absolutamente correcto se necesitaría el concurso de diez y ocho bielas de conexión, solución que, como se comprende, no tendría interés práctico.

Lea usted 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

CAMINOS y TURISMO

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ORGANO DE LA

Asociación de Automovilistas

de Valparaíso

Dirección y Redacción:

Blanco 653, 3.er piso - Fono 4596

Casilla 2090 - Valparaíso

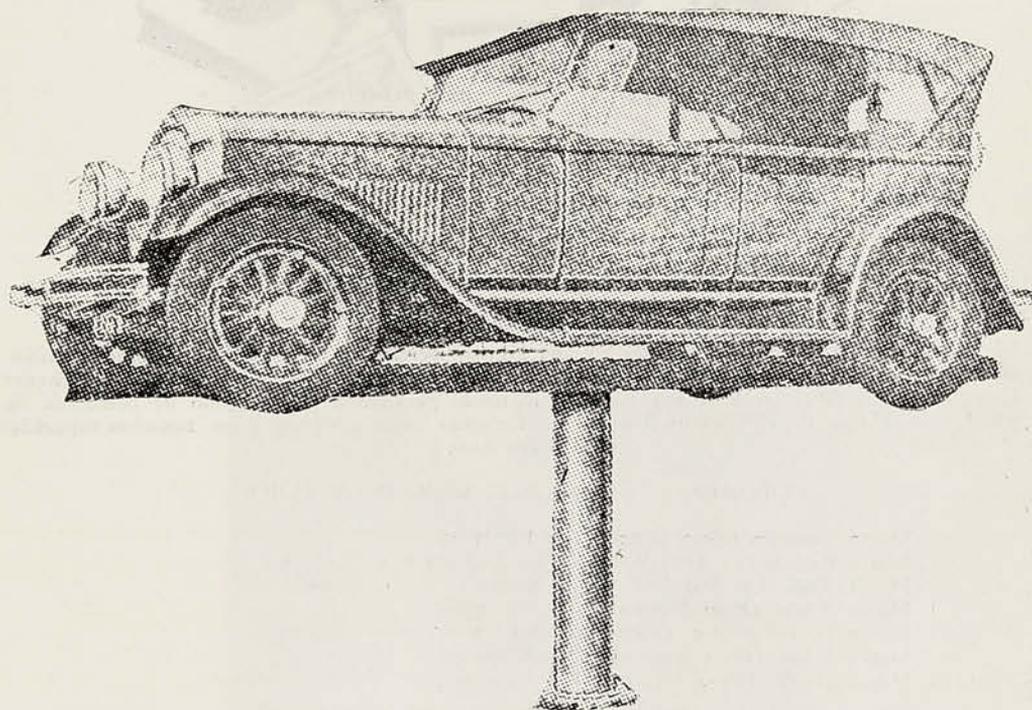
Suscripciones:

Suscripción anual..... \$ 20 m/l

Extranjero: suscripción anual 4 dólares

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

UN BUEN SERVICIO
EQUIVALE A UNA
NUMEROSA CLIENTELA
Y ÉSTA A
GRANDES GANANCIAS



(La elevadora que al fin Ud. comprará)

TODAS LAS ESTACIONES DE SERVICIO MONTADAS CON MAQUINARIAS

S. I. A. M.

Se Ven favorecidas por el AUTOMOVILISMO debido a la
EFICACIA Y BUEN SERVICIO

que pueden ofrecer con el equipo

S. I. A. M.

AGUSTINAS N.º 970 - SANTIAGO - TELÉFONO 84254

PAPEL CARBON

RETMICO



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 - Ib. 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 distribidora de las máquinas de escribir Remington

CASA MATRIZ:

Agustinas 1074 — Casilla 1035
Santiago (Chile)

SUCURSAL:

Esmeralda 2 — Casilla 1093
Valparaíso