





BIBLIOTECA NACIONAL
DE CHILE

Sección Chilena

Volúmenes de la obra

Ubicación 12 352-19

8E

BIBLIOTECA NACIONAL



1077993

12(61)

AUTO y TURISMO

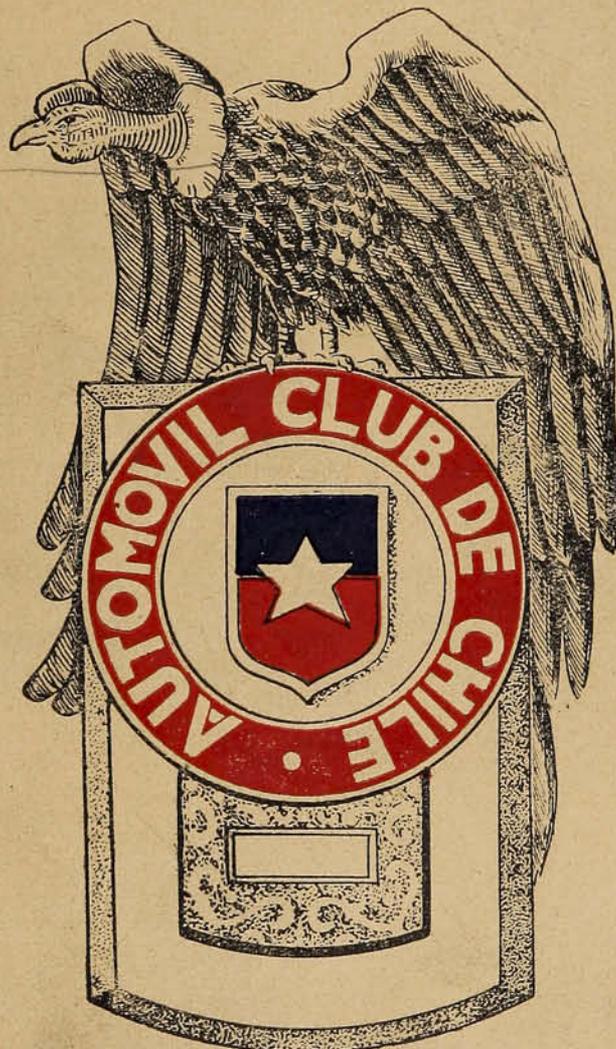
ANTIGUA REVISTA AUTO y AERO

AUTOMOVILISMO - TURISMO - CAMINOS - AVIACION

Año XIII, N.º 185

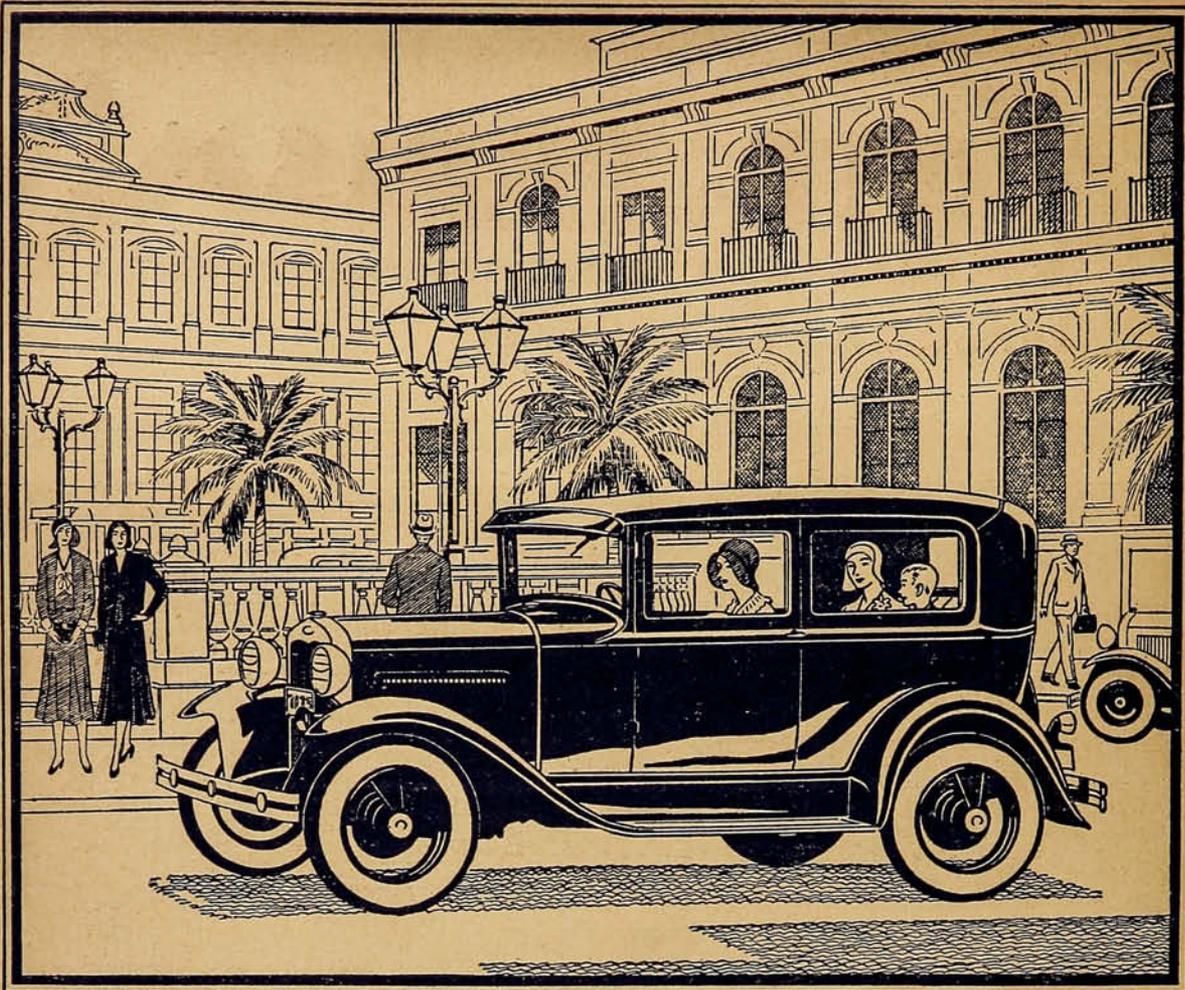
Santiago (Chile) Enero de 1931

Precio \$ 140



Hágase socio del Automóvil Club de Chile
y aproveche sus franquicias!

BIBLIOTECA
NACIONAL
SANTIAGO DE CHILE
PERIODICO Y
REVISTA



EL NUEVO SEDAN FORD TUDOR

Hermoso en todos sus detalles

AL ENCONTRAR el nuevo FORD en el camino, o al contemplarlo estacionado al frente de una elegante mansión, exclamará usted inevitablemente: "Qué hermoso automóvil!" Será la expresión del efecto que en usted producirán los rasgos de gracioso diseño que en sí llevan la idea de velocidad y presteza, características del automóvil FORD.

En este país el concepto de belleza encierra como factor importante la idea de color. Al comprar su FORD encontrará usted oportunidad de escogerlo entre una variedad de atractivos colores. Estos colores, de ricas tonalidades, son cambiados frecuentemente

para mantenerlos a la moda. El brillo del automóvil FORD que atrae su admiración en los salones de exhibición, puede conservarse por largo tiempo con sólo un cuidado razonable. Este duradero sello de belleza se acentúa con el uso de Acero Inoxidable para muchas partes metálicas visibles. Este acero no se mancha ni corroe, manteniendo su brillante aspecto mientras dure el automóvil.

La belleza del nuevo FORD se muestra también en su tapicería y decoración, haciéndose patente al abrir las puertas y contemplar su atractivo acabado interior.

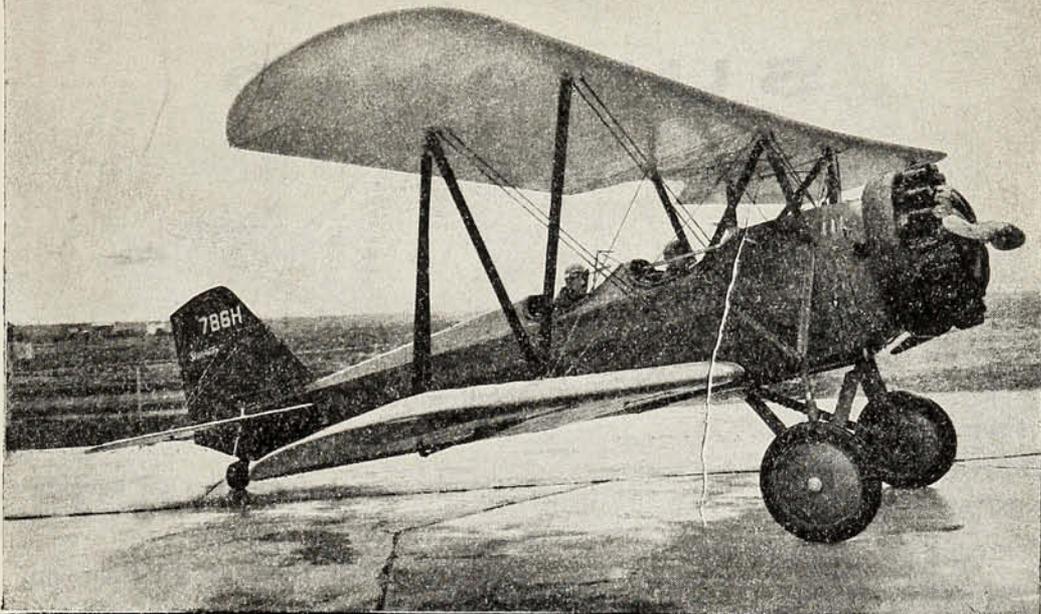
El Agente FORD gustoso le dará un paseo de demostración.



FORD MOTOR COMPANY

Santiago de Chile

UN SERVICIO AERONÁUTICO COMPLETO



STEARMAN

Aeroplano para entrenamiento que presta un servicio doble

Stearman ofrece un nuevo aeroplano para entrenamiento que con sólo cambiar el grupo electrógeno, desempeña el trabajo para el que generalmente se requieren dos aeroplanos.

El nuevo Stearman Modelo 6A está provisto de un motor de 165 C.F. y se adapta especialmente para el entrenamiento. Tiene una velocidad máxima de 110 millas por hora. Velocidad de aterrizaje 45 millas por hora.

Para entrenamiento intermedio el aeroplano se convierte en modelo 6D reemplazando el grupo electrógeno por un motor Pratt & Whitney Wasp Jr. de 300 C.F., cuya velocidad de travesía es de 112 millas por hora y velocidad de aterrizaje 50 millas por hora.

Además de la economía que representa el servicio doble, simplifícase la enseñanza dada el idéntico ajuste del mando en las primeras etapas del entrenamiento.

A solicitud de personas responsables nos será grato enviar adicional e interesante información sobre este y otros aeroplanos Stearman.

Gracias a los medios y recursos excepcionales con que cuenta la United Aircraft Exports, Inc., ofrece un servicio aeronáutico 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.
Northrup Aircraft Corp.
Hamilton Standard
Propeller Corp.

Cablegramas: "UNITEDAIR" NEW YORK

UNITED AIRCRAFT EXPORTS INC.

"Auto y Turismo"

N.º 185 - Año XIII

ENERO DE 1931

SUMARIO

	Págs.		Págs.
Año Nuevo, Vida Nueva	4	De interés para los automovilistas. . .	29
Media hora con el Mayor Aquiles Frías.	5	Automóviles modernos con motor trasero.	30
Una nueva franquicia para los socios del Automóvil Club de Chile. . .	7	Comprando automóviles en aeroplano.	31
La Renuncia del Sr. Heiremans.	8	El Camino de Santiago a Valparaíso. . .	32
Donación de premios.	9	El Longitudinal Sur.	32
Ha sido creado el cargo de Jefe Ejecutivo.	10	La señalización caminera.	34
El Yacht más veloz del mundo.	11	El Túnel entre Detroit y Canadá. . .	36
Los conductores ebrios.	12	El Sub-Secretario de Fomento fué elegido Director del Automóvil Club de Chile.	37
La Carrera del 28 de Diciembre.	14	El Turismo en España.	38
Un reportaje imposible.	17	Puertos aéreos modernos.	40
El Coronel don Elías Veloso.	19	Sepamos por qué vuela el aeroplano. . .	41
Ofrece grandes ventajas adquirir cada año un coche nuevo.	20	Estudios atmosféricos a 16,000 metros de altura.	44
Automovilismo en Francia.	21	Las ventajas de la propulsión delantera.	47
La fabricación de los Mathis en América.	23	Actas del A. C. C.	50
El 13 fatídico.	24	El tiempo y la distancia.	51
Psicología de la automovilista.	25		
Aplicación práctica para levantar pesos.	27		

UTILIZANDO LOS MAPAS DEL LIBRO AZUL UD. PODRÁ LLEGAR, SIN PERDERSE, HASTA EL ÚLTIMO RINCÓN DE CHILE

Pídalo en las principales librerías o directamente a la Empresa Auto y Turismo, Casilla 3319, Santiago.

AUTO y TURISMO

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), ENERO DE 1931

N.o 185

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



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.



TRAIGUEN



TALCA



ÑUBLE



AÑO NUEVO. VIDA NUEVA

Es este nuestro primer número de 1931. Prosiguiendo la tarea y con el entusiasmo de siempre, justo es, que recordemos una vez más a los lectores de "Auto y Turismo", para desearles fervientemente, toda la felicidad a que tienen derecho.

Se ha cumplido un año más de vida.

El ciclo, que para algunos ha sido corto, para muchos no ha dejado de ser una pesada carga. La crisis intensa que afecta al país, y sobre todo a los hombres laboriosos, ha dejado sentir sus efectos, en todas las esferas de Chile, y para nosotros, servidores del periodismo nacional, no lo ha sido menos, si con la franqueza que nos caracteriza, declaramos que no se han cumplido todos los cálculos optimistas con que iniciamos 1930.

Hubiéramos querido, dar a nuestros lectores, un trabajo, más amplio, ofrecerles un servicio más completo, dar a "Auto y Turismo", todo aquello de que pueda carecer; para servir me-

mejor los intereses del público y del Automóvil Club de Chile, de quien somos órgano oficial. Sin embargo, debemos de reconocer, que se ha realizado en parte nuestro propósito, y que hemos tratado de mantener el buen pié y el prestigio que los propios lectores y anunciadores de esta revista, le han dado.

La lucha ha sido cruenta, pero al final de la jornada y previo el balance moral, no debemos quejarnos. Paulatinamente, mes a mes, hemos ido mejorando, nos hemos preocupado por satisfacer los anhelos de la mayoría, y lo que es más halagador

para nosotros, en todo instante hemos con-

tado con el apoyo de nuestros favorecedores, a quienes también hemos querido servir en la mejor forma.

La Dirección de "Auto y Turismo", habría deseado ampliar su formato, ampliar el material y a la vez introducir otras mejoras. Sólo en parte se ha cumplido este deseo, y más que esta publicación. A nuestra propia obra, ha sido la de los que han secundado ellos nuestros agradecimientos.

Como programa para 1931, podemos decir únicamente lo siguiente: que continuaremos empeñados en superarnos cada día.

Que acogeremos con agrado toda indicación que nuestros lectores esti-

men de interés, porque estamos para servirlos. Si el correr de los meses nos permite realizar ese propósito, tenemos la seguridad de que llegado el fin del año en curso, habremos obtenido la satisfacción más amplia del deber cumplido. Nuestra buena voluntad, abierta a prueba un año más, no ha de defraudar los anhelos de la mayoría.

A nuestros anunciadores y a nuestros lectores

"Auto y Turismo", agradece la gentil deferencia que han tenido para con nuestra revista, los lectores y anunciadores.

El mejor pie en que nos sorprende 1931, más que nuestra propia obra, es la de quienes han secundado nuestros propósitos.

A ellos y a todos, nuestros mejores augurios de felicidad para el año que se inicia, con quienes contraemos el compromiso de honor de dedicar todo nuestro empeño, en mejorar nuestra publicación, para que continúe siendo siempre, el órgano informativo de las actividades automovilistas del país.

LA DIRECCION.

Media hora con el Mayor Aquiles Frías

Importantes iniciativas que tratará de llevar a la práctica, para la mejor organización del tránsito de Santiago.

Plazas de estacionamiento. — Descongestión de las calles céntricas.

Teníamos la convicción, de que el Mayor Frías, desde la Dirección del Tránsito, habría de introducir importantes modificaciones tendientes a mejorar el tránsito de Santiago. Así lo expresamos al tener noticias de su designación, y así también lo ha comprendido la gran mayoría del público, que conoce la capacidad y los conocimientos del Sr. Frías.

En números anteriores, hemos hablado de algunas de sus iniciativas, que nos han llegado indirectamente, como reflejo de algunas conversaciones privadas. Por nuestra parte hemos querido cerciorarnos en la propia fuente, y a riesgo de quitarle parte del tiempo que dedica a su difícil labor, le visitamos en su oficina.

No nos escapaba, que posiblemente habrían muchas preguntas indiscretas, y menos aun, que para el funcionario, es bien difícil hacer declaraciones destinadas a la prensa, muchas de las cuales, podrían ser a veces interpretadas torcidamente por cierto público, que no analiza con criterio sereno y desprendido de intereses egoístas, las medidas que la necesidad impone en nuestra Capital. Pero teníamos también la seguridad de que el Mayor Frías, al aceptar el cargo, es porque tenía hecha una clara composición de lugar, y un firme propósito de satisfacer con la mejor voluntad de su parte las necesidades públicas que beneficien a la mayoría.



El Mayor Sr. Aquiles Frías en su gabinete de trabajo

Es bien posible, que algunas de esas iniciativas, originen perjuicios a unos pocos. Ya en números anteriores hemos dicho, que por sobre los perjuicios de los menos, están los beneficios que aportarán al mayor número de automovilistas. Innovar, organizar, disciplinar, es en sí, una lucha. Es la lucha de la rutina y del progreso. Esa tarea está reservada a los hombres de carácter. Si no se marcha de acuerdo al ritmo de las necesidades del momento, ni los hombres, ni las ciudades, ni los pueblos, pueden progresar.

Con la seguridad de que tales puntos de vista constituyen un axioma, entrevistamos al Mayor Frías, quien nos atendió con la gentileza característica en su persona, y con la especial atención que dispensa a la prensa, que constituye a su juicio un colaborador eficaz en sus tareas, ya sea para

insinuar mejoras, criticar resoluciones o aplaudirlas.

En breves palabras explicamos nuestro propósito, y formulamos algunas preguntas que pueden traducirse con sus contestaciones a lo siguiente:

¿Estima Ud. que Santiago necesita una organización y reforma importante de los servicios de Tránsito? ¿Por qué?

—Necesita de tales reformas en atención a que son muchos los problemas creados con posterioridad a la reglamentación actual y porque en materia de legislación, siempre es necesario renovar los preceptos, ya que estos son adoptados siempre en virtud de las necesidades de la época, o sea, contemplado las características de los problemas del día, no las de los que puedan derivarse en el futuro. En este punto, no sólo esta ciudad, sino que todo el país, está atrasado en materia de legislación de tránsito la cual falta por completo en ciertas localidades o es contrapuesta a otras, en otros lugares. De esta heterogeneidad legislativa, no puede derivarse otra cosa que confusiones para los legislados, confusiones que adquieren un relieve especial en lo que al tránsito público respecta.

¿Crée que es posible descongestionar las calles céntricas, creando lugares especiales, para paradero de automóviles?

¿Dónde podrían ubicarse esos paraderos?

—Las calles céntricas, con los estacionamientos permanentes suprimidos y con plazas especiales de estacionamientos, en parte únicamente se descongestionarán, ya que para conseguir en toda su amplitud esta idealidad es menester lograr el levantamiento de las líneas de tranvías y el paso de los autobuses; lógico es que la supresión primera traerá la segunda, pues habría un equilibrio para que estos dos factores puedan seguir su labor en la forma que hasta aquí lo han hecho. Únicamente en nuestro país sucede el hecho de que los tranvías y góndolas circulen por el corazón mismo de la metrópolis, no sirviendo otra razón que la molicie de nuestros habitantes que desean que los vehículos los dejen en la puerta misma de la casa en que viven o trabajan. Se hace necesario, imprescindible, mejor dicho, proceder a esta supresión de tal circulación por el centro, trasladándola a calles cercanas

que dadas sus condiciones, muy bien servirán para este fin.

¿Estima que le conviene a los chauffeurs de arriendo, tener lugares permanentes reservados como paradero en las calles centrales, como ocurre en la actualidad. No les sería mejor, hacer lo que en todas ciudades populosas como Santiago, circular a determinadas horas, en busca del cliente, y no permanecer estacionados a la espera del mismo?

—En Buenos Aires, cuando se introdujo esta modificación, dió lugar a una protesta de los chauffeurs y a una huelga, pasada la cual, y mantenida la resolución Municipal, los chauffeurs comprendieron los beneficios de la medida, agradeciendo un mes después a la Intendencia la resolución, que aumentaba en un cincuenta por ciento sus entradas.

—Los choferes de arriendo de nuestra Capital tienen un problema que es diferente del de los choferes de Buenos Aires, por ejemplo: al efecto, en esa ciudad la población actual, de más de dos millones de habitantes, ofrece a estos choferes una espléndida expectativa de pasajeros, agrandada mucho más aún por el hecho de no circular por el centro ni los tranvías ni los autobuses. De ahí entonces, que sea ventajoso para ellos el no poseer lugares reservados para el estacionamiento, pues el pasajero lo toman en diferentes puntos. La densidad de la población de Santiago es mucho menor que la de Buenos Aires y el número de autos de arriendo no guarda relación con ella debido a este exceso de vehículos de arriendo es que las utilidades no permiten a los conductores mejorar sus vehículos cuya presentación es bastante lamentable. A este respecto, cabe advertir que el mejor auto de lujo de alquiler (que sólo existen en Chile), deja que desear ante el último taxis de Buenos Aires donde se ofrece al público un servicio espléndido. Por esta falta de público y exceso de autos de alquiler, es necesario tener paraderos forzosos, ya que muchos de ellos poseen una clientela que los va a buscar al paradero. Se hace aconsejable, sí, que a las horas de mayor congestión de público, estos vehículos circulen en lugar de estar estacionados, circulación que también podría hacerse en las horas de la noche, a la salida de los teatros.

¿Estima indispensable la colaboración del público, y útil, la de los socios del Automóvil Club de Chile, disciplinados y respetuosos, para mejorar el tráfico de Santiago?

—El problema del tránsito, por ser un problema que dice íntima relación con la colectividad, o sea, comprendiendo intereses de muchos lógicamente debe ser resuelto con la cooperación de esa colectividad; de ahí entonces que el infrascrito considere de alto valor para el buen servicio la colaboración del público y, sobre todo, la de Automóvil Club de Chile, cuyas personas, de reconocida y eficiente competencia, son de mucho valor para el infrascrito, ya que están en contacto íntimo con los problemas y aportan su concurso de buena voluntad y honradez, no velando por otros intereses que por los de la colectividad. Todo automovilista debe aportar su concurso para solucionar estos problemas.

¿Piensa Ud. obtener se disponga de paraderos especiales, para el automovilista particular sin chauffeur, que ocupa algunas horas continuas, lugares céntricos de la ciudad?

—Los paraderos especiales para los autos particulares, los he contemplado en mi proyecto de estacionamientos que he sometido a la Alcaldía y a él se remite sin agregar otra cosa que, a medida que las necesidades del servicio lo vayan exigiendo, deben construirse plazas especiales de estacionamiento y la Ley General de Tránsito Público que se confeccionó, consulta estas plazas.

Referente a los servicios de autobuses, se reglamentará internamente las líneas y

gracias a la formación del Sindicato General de Empresarios, estos servicios adquirirán un notable progreso que los colocará en un espléndido pie, tanto social y económico, cuanto de eficiencia y confort. Actualmente se trabaja activamente por lograr la unificación de los choferes profesionales, hecho este que traerá incalculables beneficios, no sólo para ellos mismos, sino que para la colectividad, ya que contribuirá eficaz y poderosamente a mejorar el servicio de taxis en el máximo.

Muchos son los problemas que actualmente estudio, de ahí es que sea imposible dar un detalle al respecto, pero se irán conociendo según el plan que se ha trazado, o sea, dándolos a conocer oportunamente a la prensa, al Automóvil Club y demás automovilistas y conductores en general. Entre estos últimos problemas ya resueltos por el infrascrito están el cambio del padrón de los vehículos, la placa patente vitalicia, la nueva señalización en las vías públicas el canje de los carnet por el valor de las multas en las Comisarías, el pago fraccionado de las multas para los choferes de escasos recursos, la numeración de la patente mediante su pintura en la puerta o cabina, parte posterior, de los auto camiones; pintura del número de la patente en el respaldo del asiento del conductor de taxis; cambio del sentido de la circulación de numerosas calles; instrucciones a los Carabineros acerca de numerosos procedimientos; cooperación de la prensa hacia los problemas del tránsito; reciprocidad con el Automóvil Club; colaboración estrecha de parte del Sindicato General de Empresarios, etc. etc.

Una nueva franquicia para los socios del Automóvil Club de Chile

El Automóvil Club de Chile no omite esfuerzos en acumular, cada día más, el número de franquicias otorgadas a los socios.

La nueva franquicia, que muy pronto se implantará, es la que se relaciona con las "pannes" en los neumáticos que le ocurran a los socios dentro del radio urbano de Santiago.

Se establecerá un servicio rápido de emergencia en motocicleta o en automóvil,

para acudir con toda presteza al sitio donde se encuentra el socio con su automóvil en "panne".

Cuando ya se haya, adquirido experiencia en este servicio se ampliará a los diversos radios rurales de la capital, aumentando, al mismo tiempo el número de servicios que podrán prestarse; como ser: desperfectos mecánicos, eléctricos y atención por ambulancias especiales.

La Renuncia del Sr. Heiremans

Durante cuatro años consecutivos el Sr. Amadeo Heiremans, prestó sus desinteresados servicios al Automóvil Club de Chile.

Durante todo ese tiempo, fué un concurrenente asiduo a la institución y un consejero sereno para resolver todos los problemas del Club.

El Sr. Heiremans, trabajó con un entusiasmo que a sus años, es un ejemplo para muchos hombres jóvenes, y su actuación en las filas del automovilismo, ha mantenido siempre el elevado concepto que supo captarse desde hace muchos años en nuestro país cuando actuaba también como piloto en las primeras carreras que se organizaron en Chile.

Al través de mucho tiempo el Sr. Heiremans se destacó en cargos espectables en las diversas instituciones que se formaron en Santiago, y su obra culminó, cuando tras de muchos esfuerzos se llegó a obtener la fusión de las dos Instituciones, para formar el Automóvil Club de Chile.

En repetidas ocasiones el Sr. Heiremans había manifestado sus propósitos de renunciar al cargo. El descanso bien ganado a que tiene derecho tras de muchos años de intensa labor, le hacía pensar en la necesidad de hacer una vida más tranquila. A eso se debe, que en fecha reciente presentara su renuncia en forma indeclinable, después de haber tenido la satisfacción de ver crecer al Club en forma tal, que ha superado las más amplias predicciones.

El Directorio del Automóvil Club, con-

sideró esa renuncia, y dados los términos en que estaba redactada, por ser indeclinable, se vió en la necesidad de aceptarla, no obstante el pesar que esa determinación causó en todos y en cada uno de los directores.

Pero cremos que eso no obstante, y malogrado su alejamiento de la presidencia, el Sr. Heiremans continuará siempre siendo un miembro entusiasta de nuestra Institución, que contará con su consejo sano y reposado.

Si bien es de lamentar su alejamiento de

la Presidencia, habrá que reconocer, aunque más no sea como una expresión de verdad, que los hombres también se cansan, no obstante la buena voluntad que ponen para el desempeño de sus puestos honoríficos. No hay por qué exigir un sacrificio de tiempo y dinero, y molestias de toda índole por tiempo indefinido, a quienes buenamente anhelan el progreso de la Institución.

El Sr. Heiremans

estima que hay muchos hombres jóvenes y entusiastas dentro de la Institución, capaces de reemplazarlo y continuar su obra, y si bien nosotros lo entendemos así también, cremos que han de ser bien pocos los dispuestos a sacrificarse, aceptando un cargo que exige una atención constante y buena voluntad a toda prueba.

Lamentamos el alejamiento del Sr. Heiremans que durante cuatro años ha dirigido los destinos de la Institución, y cremos interpretar el sentir colectivo, si agradecemos en nombre de los socios, sus es-

A PEDIDO ESPECIAL DEL DIRECTOR DEL TRÁNSITO ROGAMOS A LOS SEÑORES SOCIOS SE APRESUREN A RENOVAR CUANTO ANTES LAS NUEVAS PLACAS PATENTES DEL PRESENTE AÑO.

CON LAS FACILIDADES QUE EL CLUB OTORGA A SUS SOCIOS, RESULTA MUY SENCILLA ESTA TRAMITACIÓN.

EL SEÑOR DIRECTOR NOS HA MANIFESTADO QUE NO HABRÁ PRÓRROGA EN EL PLAZO.

fuerzos, para hacer próspero y grande al Automóvil Club de Chile.

El texto de la renuncia del Sr. Heiremans estaba concebido en los siguientes términos:

Señor,

Vice-Presidente del Automóvil Club de Chile,

Presente.

Mi apreciado Colega,

En un par de meses más serán cuatro años que los amigos de nuestra Institución me eligieron como su Presidente.

Horas agradables hemos pasado juntos, trabajando todos y cada uno al engrandecimiento del Automóvil Club de Chile, que hemos visto crecer y que hoy día se encuentra en plena prosperidad. Quédanos

la satisfacción que deje el deber cumplido en la mejor forma posible.

Ha llegado ahora el momento de ceder el puesto a los más jóvenes y con más preparación para continuar la tarea iniciada, y por la presente vengo a poner en sus manos, la renuncia indeclinable de mi mandato de Presidente del Automóvil Club de Chile, y hago votos para que mi sucesor siga cuidando lo que ya existe y complete la obra iniciada.

Ruégole se sirva agradecer en mi nombre a los compañeros del Directorio, por todas las atenciones que siempre han tenido para conmigo y Ud. disponga como siempre de su muy affmo. S. S. y amigo.

Amadeo Heiremans.

DONACION DE PREMIOS

Oportunamente informamos que los corredores señores Neglia y Román, habían hecho donación de sus premios en dinero a la Asistencia Pública Central y al Hospital de Melipilla respectivamente.

El Automóvil Club de Chile, por intermedio de quien se hicieron llegar dichas donaciones a los interesados, recibió las siguientes contestaciones agradeciendo el beneficio que tan altruista gesto importa en sí:

Santiago, 9 de Diciembre de 1930.

Señor Presidente del "Automóvil Club de Chile".

Presente.

Muy señor nuestro:

Me es muy grato acusar recibo de su atenta, fecha 4 del presente, en que me adjunta el cheque N.º 13547, del Banco Nacional por la suma de \$ 250, cantidad que corresponde al premio en dinero de don Francisco Neglia, ganador de la carrera de motociclistas, realizada el 23 de Noviembre pasado.

Agradezco en nombre de la Asistencia Pública, este acto generoso del Sr. Neglia.

Saluda atentamente a Ud.

Dr. Luis Aguilar
Director de la Asistencia
Pública.

Melipilla, 15 de Diciembre de 1930.

Señor Presidente del "Automóvil Club de Chile".

Santiago.

Señor Presidente:

Con la oportunidad debida, recibí la atenta carta de Ud. de fecha 4 del presente, a la que se sirve

incluir cheque N.º 13547 contra el Banco Nacional en Santiago, por la suma de \$ 1,000, correspondiente al premio en dinero obtenido por el señor Ernesto Román, ganador de la Carrera de Motociclistas efectuada en esa el 23 de Noviembre ppdo. y quien ha tenido el bien inspirado acuerdo de donar esa suma en beneficio de este hospital.

Pláceme acompañarle a la presente, Boletín N.º 126 expedido por la Tesorería de Beneficencia de esta ciudad por el cual se comprueba el ingreso de los \$ 1,000, remitidos por Ud. a los fondos de este establecimiento.

Al cumplir con el grato deber de acusar recibo de esta donación, tengo también especial agrado en dejar constancia de mi reconocimiento a la halagadora circunstancia de que entre los aficionados al deporte en esa capital hay personas que, como el señor Román, saben hacer en esta forma un efectivo recuerdo a los establecimientos de beneficencia existentes en provincia.

Ruego al señor Presidente quiera transmitir mis efusivas gracias al señor Ernesto Román por su generoso y espontáneo desprendimiento en favor del hospital que dirijo, en cuyos anales, como en la presente, quedará especial constancia de la gratitud debida por la manifestación de altruismo que ha hecho el distinguido deportista.

Con sentimientos de distinguida consideración para el señor Presidente y demás miembros que componen la Institución que con tanto acierto preside,

Lo saluda atentamente

Ramón Valdivieso.
Director.

Ha sido creado el cargo de Jefe Ejecutivo

Se ha satisfecho así una sentida necesidad para el Club

Durante algún tiempo estuvo en discusión en el Directorio, la creación de un cargo, que bajo el nombre de Jefe Ejecutivo, vendría a satisfacer una sentida necesidad del Club, y en una de las últimas sesiones del año anterior, acordó su creación, designando a la persona del Sr. Vasco de Larraechea para desempeñarlo.

El progreso siempre creciente de la Institución, y el deseo de dar a los socios mayores ventajas, fué una de las causas que originaron esa determinación. En efecto, el Club dada la importancia que ha adquirido en los dos años y meses que tiene de vida, ha debido aumentar paulatinamente su personal, en la forma en que se ha dado a conocer en la última memoria publicada. El trabajo del Club, ha llegado a ser considerable y no era posible exigir de los Directores, por mucha que fuera su buena voluntad, una dedicación permanente, en cargos que si bien constituyen un honor desempeñarlos, originan un constante perjuicio en pérdida de tiempo y desatención de sus propios intereses.

Era necesaria una persona, de vinculación y prestigio suficiente y de reconocida autoridad, que en representación del Directorio y con la debida responsabilidad, se encargará en gestionar de los poderes públicos, las numerosas franquicias que todavía no se han obtenido por falta de gestores permanentes; que organice la fusión del Automóvil Club con las Instituciones de provincias; que gestione la construcción de las casas de Campo; que corra con la organización de 12 carreras anuales de automóviles y de las 14 de motocicletas, que la institución debe controlar; así también la organización de los paseos, y mil asuntos mas que permanecen detenidos por falta de personas en condiciones de dedicar el tiempo que esas obras exigen.

Cuando el Automóvil Club de Chile, estaba compuesto de algunos centenares



Sr. Vasco de Larraechea
Jefe Ejecutivo del A. C. C.

de asociados, su atención era fácil para un Directorio compuesto de hombres de buena voluntad; pero cuando el Club ha acrecentado su número, hasta llegar a más de 1500 y en plazo breve a los 2000 o más, era menester pensar en un personal capacitado para no desatender su progreso, y por lo menos para mantenerlo o aumentarlo. Los Directores repetimos, no pueden, por mucha que sea su buena voluntad, dedicar el tiempo que esas gestiones requieren, y los socios que los eligieron en la asamblea anual, no pueden exigir un sacrificio mayor, que comprende también perjuicios materiales considerables.

El Sr. Larraechea fué designado para desempeñar ese cargo, y a fe que el Directorio, procedió con acertado criterio, que ha de merecer el aplauso unánime de los socios.

Puede decirse, que es la única persona en condiciones de desempeñar ese puesto, con las exigencias que reclama. Es el hombre para el cargo, por que el Sr. Larraechea como miembro conspicuo de la Institución, y como viejo deportista, conoce a dedillo las necesidades del Club, y todos sus problemas.

El Yacht mas Veloz del Mundo

Construido para el uso personal del Rey de Siam



El yacht de su Majestad el Rey de Siam, en los momentos de prueba antes de entregarlo al monarca.

Uno de los yachts más veloces y más lujosos que hay a flote pertenece a Su Majestad el Rey de Siam.

El yacht fué construido por la Hacker Boat Company. Mide 11.60 m. de largo y puede desarrollar una velocidad de 88½ kilómetros por hora y está equipado con un motor Packard.

Es interesante recordar que esta embarcación es del mismo tipo que la usada por Gar Wood, ganador en dos ocasiones consecutivas en la Competencia de Harsworth, en la que se estableció el récord mundial de velocidad sobre el agua de 150 kms. por hora.

Edward Macauley, Gerente de Ventas del Departamento Marino y Aeronáutico de la Compañía Packard, dice que el motor usado en el bote del Rey de Siam es

del tipo de baja compresión pero en todo lo demás exactamente igual al Miss América IX con el que Gar Wood estableció el récord mundial.

La construcción de este nuevo yacht es similar a la de los hidroplanos, con lo que se ha obtenido fineza y gran resistencia. Su acabado interior es de gran lujo y terminado con caoba.

En la proa va el piloto tras el volante de dirección resguardado por parabrisas. Mas atrás la cámara para Su Majestad y acompañantes. En su equipo no se ha olvidado detalle para conseguir el mayor número de comodidades.

La velocidad garantida por los constructores es de 88 kms. por hora, pero se cree que puede alcanzar a 100.

Desde el cargo de Jefe Ejecutivo, dedicará al Club todas las horas del día en la atención de sus problemas y necesidades y será el gestor de todos los acuerdos del Directorio que reclaman un trabajo constante en las oficinas públicas.

La Fusión, que hasta la fecha no ha podido realizarse por falta material de tiempo, será una grata realidad antes de

poco, y ello constituirá el paso más importante de nuestro automovilismo nacional.

Una serie de importantes proyectos, podrán realizarse ahora en un plazo breve, y tenemos la seguridad de que el Sr. de Larraechea, sabrá evidenciar con su actividad y entusiasmo, lo justificado de la designación.

Los Conductores Ebrios

La legislación moderna, debe castigar severamente al conductor que maneja en estado de ebriedad

En nuestro número anterior publicamos el proyecto de la nueva ley de Tránsito, con el objeto de que nuestros lectores se formaran una idea sobre algunas de las reformas que se introducen.

Con tal motivo, es de interés recordar las medidas que adopta la legislación de otros países más adelantados que el nuestro en materia de vialidad, contra los conductores que dirigen sus vehículos en estado de ebriedad.

Comparativamente, entre el automovilista imprudente, como el que conduce su coche a velocidades exageradas en sitios de intenso tráfico, contraviniendo las disposiciones de tránsito, y el que conduce ebrio, las penalidades en que incurren son casi paralelas. Y sin embargo, las necesidades de seguridad pública, cada día mayores, debieran exigir un castigo mucho más severo, por el segundo, que comete un doble delito, conduciendo un automóvil sin ningún control sobre su persona.

A medida que el tráfico hace más complicado los problemas de tránsito en las grandes ciudades, las autoridades exigen mayores velocidades al automovilista, y en aquellos países donde la velocidad es ilimitada, las responsabilidades del conductor, son mucho más severas, porque se considera que debe estar capacitado para discernir claramente, cual es la velocidad que debe desarrollar, de acuerdo a los mayores o menores peligros con que se tropieza en el recorrido.

Ahora que se trata de introducir modificaciones en nuestra reglamentación de tránsito, sería oportuno contemplar el problema de la ebriedad en la conducción de vehículos, causante de un porcentaje considerable de accidentes graves, que registra la crónica diaria.

El conductor ebrio, irresponsable de sus actos, tiene para el concepto jurídico general cierto atenuante, toda vez que se estima que el ebrio, no está capacitado para discernir correctamente, y muchas veces

ese mismo estado de ebriedad le ayuda para que la ley sea menos severa en la aplicación de una pena.

El conductor ebrio, constituye un doble peligro para la colectividad: el peligro social y el peligro efectivo de cometer atropellos y perjuicios materiales en la vía pública, por elementos irresponsables que llevan un documento de autoridad competente que los autoriza guiar un automóvil.

Con sobrada frecuencia ocurre que el autor de un accidente por ebriedad es un irresponsable, y de ahí resulta, que no hay ninguna sanción severa que aplicar, al conductor, que sin bienes materiales ocasiona un daño cuantioso en la vía pública, por conducir bajo los efectos del alcohol.

Si, como se dice, un alcohólico, no es criminal sino un enfermo, lo lógico sería que esta clase de enfermos no tengan el permiso que la autoridad otorga para manejar automóviles, y mucho menos, que se espere la tercera reincidencia, para retirar los documentos.

En los principales países del mundo, y en la actualidad, principalmente en España, Suiza y Estados Unidos, la legislación tiende a castigar severamente al conductor ebrio, sin atenuantes de ninguna naturaleza, toda vez que al ingerir alcohol, debe saber que se coloca en situación desventajosa para conducir un automóvil, con peligro para la seguridad pública.

No se trata de aplicar sanciones carcelarias al conductor ebrio, porque la cárcel no es un medio de curación, ni lugar adecuado para el castigo de sujetos en tales condiciones. Se busca únicamente evitar que una persona que ingiere alcohol exageradamente pueda conducir un automóvil y es bien posible que, si esta medida constituye una práctica entre nosotros, un considerable número de chauffeurs, que en la actualidad manejan sus vehículos, buscaría medios de vida en otras actividades menos peligrosas para el público.

Es común el espectáculo de chauffeurs completamente ebrios que recorren y corren por las calles de Santiago especialmente los días festivos.

Por otra parte, vale tener en cuenta, que en un accidente automovilístico, producido entre dos conductores, es muy posible que en el noventa por ciento de los casos, sea responsable el automovilista ebrio, y no el que maneja con todos sus sentidos, justamente porque este último está en condiciones de discernir y tener una noción exacta de su responsabilidad.

Además, tampoco es justo, que por los accidentes que provocan los ebrios, que originan medidas restrictivas a la autoridad, se perjudique los que saben que no deben manejarse un vehículo en estado de ebriedad.

Sabemos perfectamente, que el punto es delicado, y hasta si se quiere complicado. Requiere la buena voluntad de las autoridades, para resolverlo como cuadra, pero si no hubieren dificultades que vencer, no valdría la pena preocuparse de asuntos de esta naturaleza que afectan a toda la colectividad. Sería también una contribución, para resolver parte del grave problema del alcoholismo, que no habría de pasar desapercibido a los ojos del Gobierno.

En consecuencia, es interesante que el estudio se hiciera en base, (a) a la necesidad de retirar el permiso de conducción para el autor de un choque u atropello que se encuentre en estado de ebriedad, o para el que se sorprenda manejando en tal estado, (b), a la actual impunidad procesal, para el conductor ebrio cuya licencia significa un gravísimo peligro público, una constante amenaza en potencia a la tranquilidad de los habitantes, (c), a la falta de relación que existe entre el automovilista sano que comete una infracción por exceso de velocidad, constituyendo un aumento de peligro que está en su mano evitar, y el chauffeur ebrio que es peligroso a cualquier velocidad que maneje. (d) a la necesidad de que la policía instale en sus dependencias, un laboratorio que permita comprobar en cada accidente grave de tránsito o en la oportunidad de una sorpresa de un conductor

en presumible estado de ebriedad, el verdadero estado del sujeto. (e) que esta organización sea lo suficientemente eficaz, para comprobar de inmediato si el sujeto ha podido actuar bajo los efectos del alcohol, ya que este se elimina fácilmente por los medios secretorios naturales, y (f) que el estudio se haga en conexión con las prácticas españolas, suizas y americanas, que son las más adelantadas en la materia, y que defienden al automovilista sano, de las medidas precautorias muchas veces molestas que la autoridad se ve en la necesidad de aplicar.

Cabe mientras tanto formularse las siguientes preguntas:

En caso de accidente en que interviene un automovilista sospechoso de encontrarse bajo los efectos del alcohol ¿cómo se determina su grado de ebriedad? Con síntomas externos como la palabra y la marcha, o por métodos clínicos, como exámenes inmediatos de la sangre y la orina?

Si la ebriedad o simplemente el hecho de que el inculpado haya tomado alcohol, que haya disminuído su capacidad de conductor, se dan como probados ¿el Juez considera esta circunstancia como agravante o como atenuante?

En este caso el Juez o la autoridad retiran el permiso temporalmente, o lo dejan efectivo, o lo retiran para siempre?

Cuando sin intervenir en un accidente el carabinero constata que el conductor está en estado de ebriedad ¿se aplican sanciones y se le retira el permiso de conducir?

Y por último, como se procede con los individuos que tienen permiso para conducir y son notoriamente aficionados al alcohol en grado perjudicial para la correcta estabilidad de sus sentidos (muchas condenas por ebriedad por ejemplo) pero a quienes no se ha sorprendido nunca encontrándose en el volante, ¿se les apercibe o se le retira el permiso para conducir?

Todos estos puntos, pueden ser de interés, sinó para resolverlos definitivamente al menos para tratarlos, y llevar poco a poco a la práctica; las mejores que en tal sentido las necesidades reclaman de la legislación moderna.

LA CARRERA DEL 28 DE DICIEMBRE

Los 500 kilómetros del Circuito Sur.— Azzari se adjudica la Copa "El Mercurio" y los \$ 20,000 de premio

La carrera más importante que se ha corrido en Chile

El número de Diciembre de "Auto y Turismo" apareció el día antes de la carrera del 28 de Diciembre y debido a esta circunstancia no pudo darse la relación de dicha prueba.

Como es indispensable que en las páginas de esta Revista quede constancia de todas las actividades automovilistas, vamos a relatar el desarrollo de la competencia.

El Circuito que nos ocupa ha sido el que ha logrado reunir la mayor cantidad de dinero en premios y si a esta circunstancia se agrega la presencia de tres competidores argentinos, dió a la prueba un extraordinario interés.

Vicente Rodríguez en Bugatti, no alcanzó a completar la primera vuelta debido a la rotura de una biela.

Luis Rodríguez en Dodge, tuvo una falla en el carburador antes de completar su segunda vuelta.

Oscar Medel en Chevrolet, antes de iniciar la tercera vuelta le fallaron las bielas y se le rompió el carter del motor.

Rodolfo Gallo en Studebaker, tuvo una actuación muy destacada. Hasta la vuelta novena llevaba la delantera del lote y le seguía su formidable competidor Azzari. Debido a una falla en la bomba de la gasolina, desperfecto que demoró mucho tiempo, su competidor aprovechó esa oportunidad para arrebatarse el puesto. Gallo quedó sin opción. No obstante alcanzó a completar la undécima vuelta, no pudiendo dar las otras dos que fataban porque el camino ya estaba invadido por el público. Hizo una carrera brillante y dió

pruebas, como siempre, de ser un piloto de gran arrojo y serenidad.

Pedro Berríos en Chandler, solo alcanzó a completar su segunda vuelta. Hubo de abandonar la carrera por rotura de los resortes.

Juan Tellap en Willys, pasado el puente de El Mariscal se le rompió una biela por haberse obstruido la cañería de aceite.

Antonio Muza en Dodge, en el mismo punto, El Mariscal, en el instante de bajar el puente le falló la dirección y a gran velocidad culebreó por la pista, alcanzando a correr un largo trecho por la cuneta de una acequia donde había un carabinero montado. Atropelló al caballo, matándolo. El piloto resultó ileso debido a su sangre fría, pues pudo haber chocado contra uno de los árboles que rozó. Como consecuencia de este percance, rompió los resortes y abandonó la prueba.

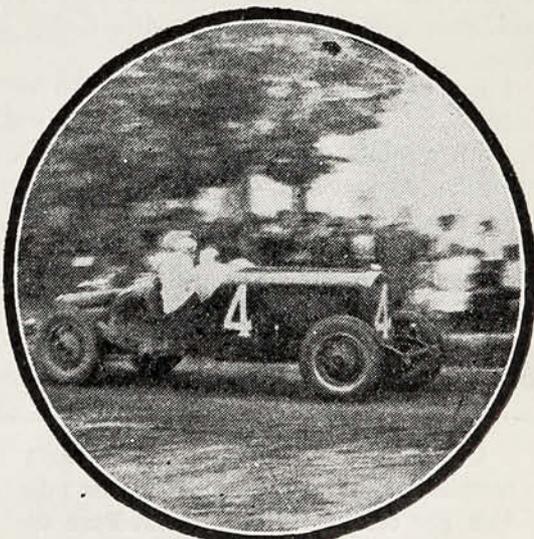
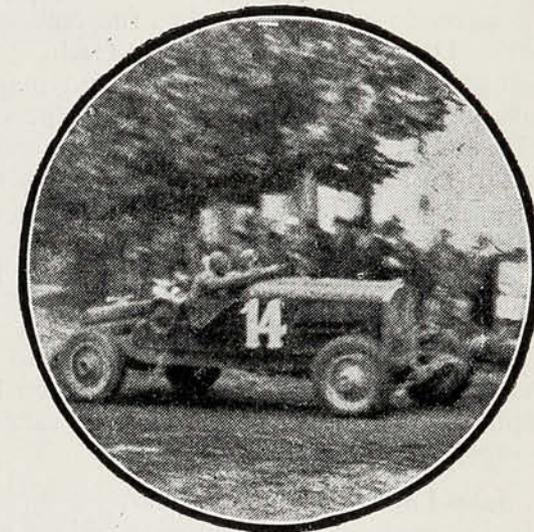
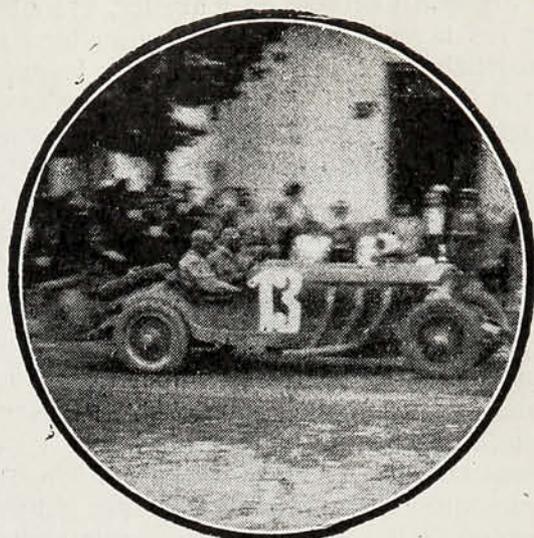
Luis Gamberini en Alfa Romeo, completó una vuelta exacta y no continuó debido al mal funcionamiento de la bomba de aceite.

Pedro Pavonne en Auburn, dió una gran sorpresa al público, ocupando el tercer lugar en la carrera. Corrió con toda regularidad. Fué muy interesante la lucha que se trabó con el argentino Caru en las últimas vueltas. Su tiempo medio fué de 129,693 kms. Se adjudicó el premio de \$ 5,000 y una medalla de plata donada por la casa Weil.

Hernán Freitas en Willys Six, obtuvo el premio de Regularidad, consistente en una medalla de oro y en un cronógrafo Longines donados por la Casa Weil. Fué la úni-

ca máquina que no se detuvo en el stand para abastecerse y no tuvo inconveniente alguno durante el recorrido de los 500 kms. El Willys fué pilotado tan hábilmente como en la carrera de Octubre. Freitas dió pruebas de un dominio absoluto de su máquina. Las curvas las atacaba en forma maestra. Se clasificó 4.º con un promedio de 129.170 kms.

Ricardo Caru en Fiat, se adjudicó el 2.º lugar con un promedio de 130.023 kms. Los antecedentes que teníamos de Carú se confirmaron plenamente. Corrió fuerte y tomó las curvas en buenas condiciones. Debido a una panne que tuvo en el camino de Santa Rosa, perdió la opción de ganar la carrera. Obtuvo el premio de diez mil pesos y una medalla de oro donada por la Casa Weil.



Atilio Casale en Chrysler, después de la 8a. vuelta tuvo una panne y desgraciadamente fué ayudado por personas extrañas, quedando sin opción por haber infringido el reglamento. A pesar de esto, Casale siguió corriendo y completó los 500 kilómetros.

Carlos Zatuszek en Mercedes Benz, era el favorito del público, pues bien sabida era la velocidad que podía desarrollar esta máquina y muy conocida la actuación del piloto en las justas transandinas. El bólido Mercedes-Benz desarrolló velocidades fantásticas en las rectas. Hizo el record de la vuelta en 15,36 1/5". Desgraciadamente le fallaron los neumáticos que hubo de cambiar en repetidas ocasiones, lo que le restó toda opción a figurar en el primer puesto. Su actuación fué brillante y cosechó abundantes aplausos del público. Remató en el 5.º lugar, solo distanciado por cuatro minutos de Freitas.

Obtuvo como premio una maleta picnic por el 5.º lugar y la Copa Sternol por el record de la vuelta.

Humberto Dal Pozo en Chrysler, alcanzó a completar la 8a. vuelta. Debido a una mala maniobra se estrelló contra un costado del camino y quebró los resortes de su máquina.

Zatuszek, en Mercedes Benz. del Pozo, en Chrysler. Gallo, en Studebaker.

Enrique Cortesse en Chrysler, era otro de los favoritos del público pues bien se recordaba el brillante papel que le cupo en el Circuito del año 1929. En la primera vuelta logró pasar ahora a dos de sus competidores y como llevaba un tren de velocidad alto, un error en el manejo lo hizo salir de la pista destruyendo la máquina. Afortunadamente el accidente no fué de consecuencias graves.

Aladino Azzari en Studebaker, fué el piloto del día. Su arrojo, competencia y dominio de su máquina junto con su buena estrella lo llevó al puesto de honor en la jornada. Uno a uno fué pasando a sus competidores hasta que tuvo que batirse las con Gallo que piloteaba un carro igual. La lucha de estos dos coches fué emocionante. Después del accidente de Gallo, Azzari pasó al primer lugar, puesto que mantuvo hasta el final. Su promedio fué de 135,498 kms. Con este nuevo triunfo de Azzari ha logrado colocarse en primera fila entre los mejores volantes sudamericanos.

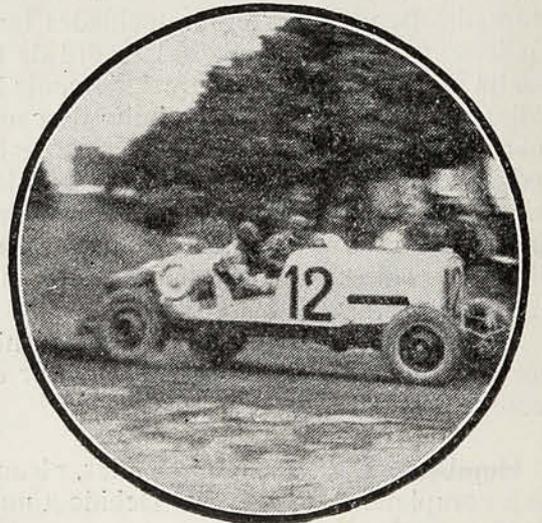
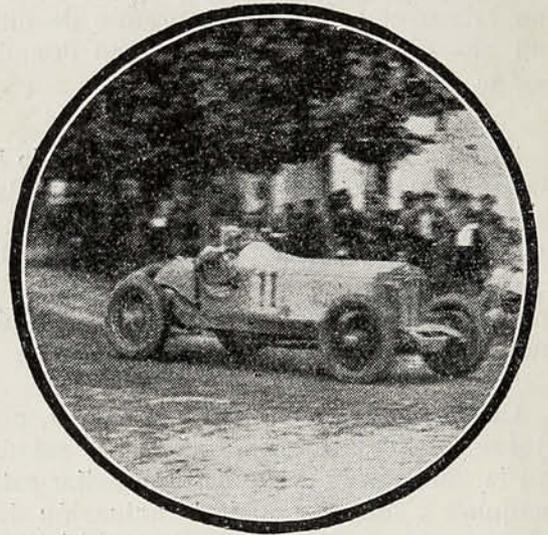
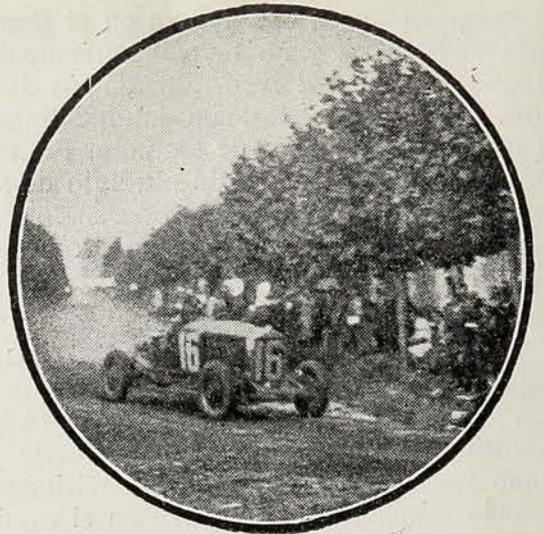
Se adjudicó el premio de \$ 20,000 y la Copa Argentor de Viena.

Victorino Galiazzi en Hudson, cubrió 6 vueltas en buenas condiciones; pero en la séptima, por haber caído a una zanja, rompió el cardan.

Julio López en Ford, alcanzó a completar dos vueltas. No continuó debido a un accidente que le ocurrió en los Bajos de Mena.

La organización de la prueba no dejó nada que desear, pues los dirigentes del Automóvil Club de Chile tienen mucha experiencia en el desarrollo de estos torneos. El servicio de carabineros para resguardar el orden, las comunicaciones telefónicas y la difusión por radio, completaron los detalles que contribuyeron al buen éxito de la jornada. "The end of a perfect day", como dicen los americanos.

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.



Azzari en Studebaker, ganador de la prueba. Carú, en Fiat, que obtuvo el 2.º puesto. Casale en Chrysler.

**SON MUY POCOS LOS AUTOMOVILISTAS
QUE NO DAN IMPORTANCIA A LOS GASTOS
QUE LES DEMANDA SU COCHE.**

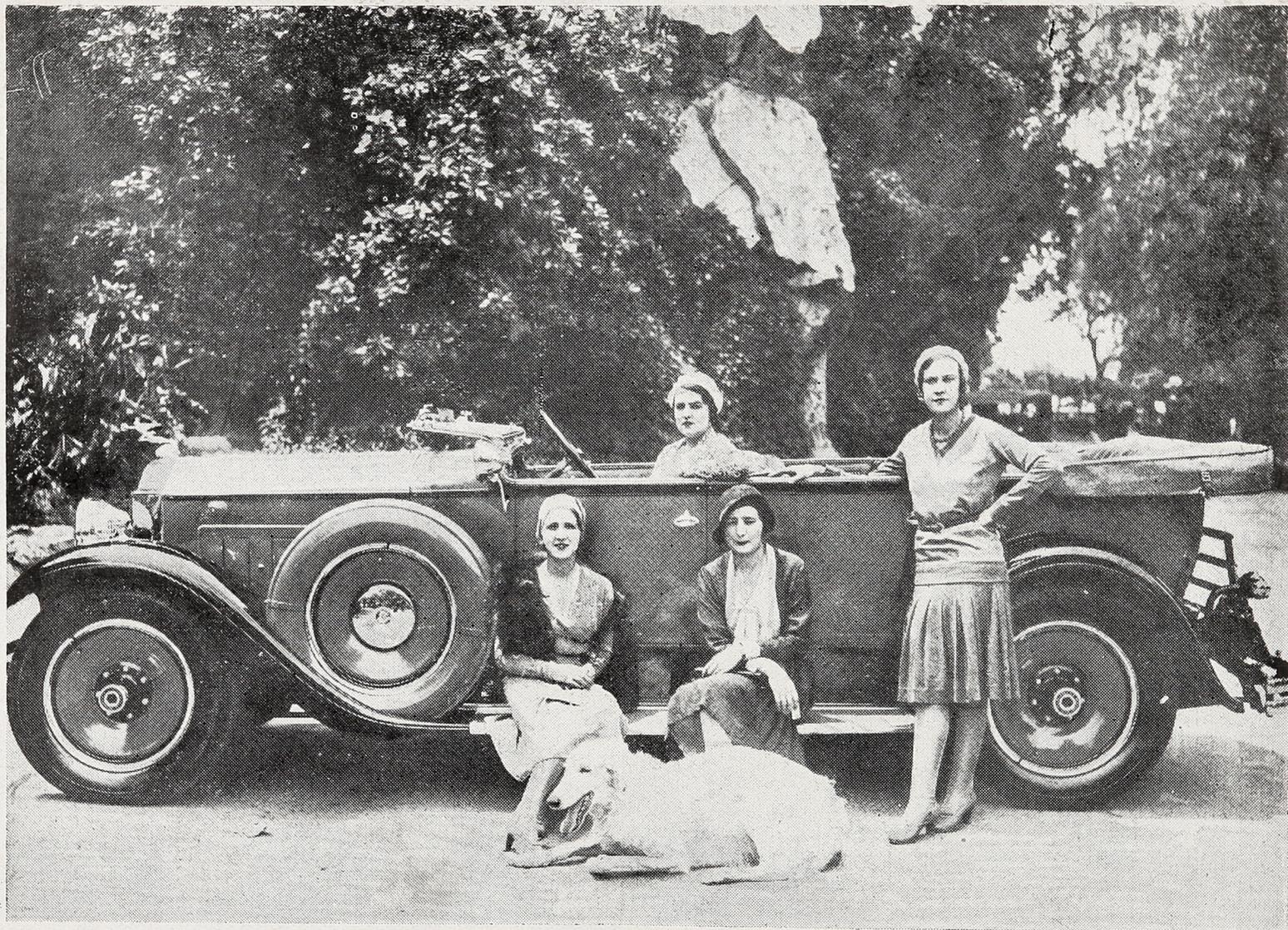
Si usted no es uno de ellos, debe saber que son items importantes los gastos por reparaciones y consumo de combustible.

Estos desembolsos pueden reducirse considerablemente cargando el coche con Gasolina SHELL y Aceite ENERGINA, la combinación insuperable para mantener el motor flamante por muchos miles de kilómetros y darle el mayor rendimiento.

La Gasolina SHELL y el Aceite ENERGINA son dos productos de refinación superior, que usados conjuntamente permiten al automóvil desarrollar el máximo con el mínimo de gastos.

ACEITE & GASOLINA
ENERGINA  **SHELL**

SHELL - MEX CHILE LIMITED



En el volante, la Srta. Gabriela Calvo Respaldiza acompañada de sus amigas, en pose para «Auto y Turismo»

Un Reportaje Imposible

La mujer, el automóvil, el amor, y otras cosas peligrosas

Se nos dió cita, para efectuar un reportaje relámpago. El último del año, y el primero del año próximo. (Nosotros vivimos siempre adelantados).

A la hora exacta concurrí al lugar indicado: el Parque Forestal.

Se me había dicho que entrevistaría a una dama joven, sumamente difícil de sorprender con preguntas maliciosas o indiscretas y sobre todo, enemiga a muerte de los periodistas. Cuando llegamos al lugar de la cita, por falta de una, había solamente... cuatro.

Creímos que se trataba de una emboscada. Lugar humbrío, cuatro damas resueltas, que reían no sabemos de qué; un perro con cara de pocos amigos y un Packard amenazador por su tamaño.

Nuestro primer deseo, fué de fuga. El segundo, de miedo intenso, el tercero de curiosidad. Al fin y al cabo, hijos de mujer como somos, era perdonable sentir estas tres virtudes atávicas, netamente femeninas. Luego, reaccionamos: ¿era propio que un hombre tuviera miedo a cuatro chiquillas de apariencia inofensiva?

NO, nos digimos con resolución, y mientras parábamos el motor de nuestro cacharro, con el corazón acelerado a fondo y con la boca seca, esbozamos un saludo, que fué contestado por un coro de risas.

Como principio, este comienzo estaba bastante malo. Pero qué hacer; en peores nos hemos visto, en esta tarea de reportear chiquillas y señoras.

—Es Ud. el que nos va a reportear?, preguntó una de ellas.

—Servidor de Uds....

—Una nueva risa general. Nos miraron de pies a cabeza, y para colmo de nuestra angustia, una gordita de ojos vivarachos que empuñaba el volante, dijo displicente:

—Y yo que creía, que los periodistas, eran altos, melencidos, y que usaban un sombrero ancho de alas rectas....

Otra, anunció: "Vaya preguntando pues".

A. y T. - 2.

—¿A cual?, inquirimos azorados. He venido a hacer un reportaje.

—A mí.

—A mí.

A mí también.

—Y amí... Cuatro interesadas y un sólo reportajero. (Casi nos sale como el verso aquel: "y un solo Dios verdadero"....

Examinamos el grupo. Pero nuestro cóleto, pensábamos que las chiquillas no estaban mal; bien valía el conjunto un mes de reportajes. Nos decidimos por la gordita del volante, e iniciamos la tarea, con la pregunta N.º 1: "¿Le ha servido el automóvil, como elemento de conquista?"

La interesada se puso seria. Contestó con un NO, un no, cuadrado, ya que el eco quedó repitiendo la sílaba en los oídos, cuatro veces.

—Mentira, aseveró una, con el automóvil tiene más gancho que un anzuelo. La Gabriela es un peligro, andandó en Packard.

—Ud. no sabe, replicó otra, el número de conquistas realizadas el último mes, a bordo de su "buque".

—¿Para qué mientes niña. Acuérdate cuando andábamos por Ahumada la semana pasada cuando un chiquillo te dijo que quería morir bajo las ruedas de tu auto.

Esto, era realmente desesperante. Mientras la reportada niega, las otras afirman lo contrario. ¿Qué podríamos decir en verdad?

Ensayamos la pregunta N.º 2 no sin explicar antes, que se dejara a la víctima el cargo de las contestaciones: "¿Qué constituye su ideal?"

—Mi automóvil, contestó Gabriela. Es mi mejor amigo, es mi ideal. No me contraría nunca, hace mi capricho, es tan....

—No le crea, dice una de las del grupo a quien llamaban Nina. No le crea. Su mejor amigo es Ernesto, un chiquillo de ojos azules y cabello rubio, que está que se derrite por ella.

—¿Y el perro? agregaba otra. Donde

dejas al perro, que no la abandona un minuto?

El galgo, que parecía entender las palabras echado correctamente, casi diríamos en forma aristocrática, bajaba la cabeza como avergonzado del elogio.

La tercera, por no ser menos agregó: "Yo creo que el mejor amigo de la Gaby es Enrique. Uds. no saben nada.

Nuevamente nos quedamos perplejos. Una pregunta, y cuatro contestaciones diversas. Es la unanimidad que reina en las convicciones femeninas, pensamos, y por último resolvimos encarar el asunto bajo un aspecto completamente distinto. Hicimos una de esas preguntas que tenemos para los momentos de apuro: "¿Qué edad tiene Ud.?"

Un silencio de muerte acogió la pregunta. La repetimos, y el galgo furioso se puso sobre sus cuatro remos, y esbozó un gruñido amenazador. Una de ellas dijo cautelosa: "Que lindo sol que hace... es un tiempo maravilloso".

Sintiéndonos árbitros de la situación, acudimos a otra preguntita indiscreta de nuestra invención "¿Está Ud. enamorada?"

Esta vez, también habíamos dado en el clavo. La interrogada se puso lacre, y nos miró de una manera fulminante. Luego reaccionó y alcanzó a decir:

—Sí, Estoy enamorada del automóvil. Es el más grande invento que se ha hecho.

—Por Dios, que mujer... interrumpió una del grupo. No le crea lo que está diciendo. Está enamorada y perdidamente, pero de un hombre.

Otra arguyó enseguida: Es un simple pololeo Nina, y la Gaby pololea únicamente por sport.

El perro, sensible a la conversación, aulló ésta vez. Era como un quejido lastimero, largo, triste, prolongado. Pobre can. Al fin y al cabo, también tiene que haber sufrido su corazón perruno, al comprobar que la canina finje fidelidad, d ebien poca vale en los tiempos que corren.

Quisimos ensayar otra pregunta, pero las reporteadas haciendo caso omiso de nuestra presencia, se ocuparon en analizar la vestimenta de una dama elegante, que pasó al alcance de sus ojos.

Por segunda vez tentamos una pregunta promisor de mejor éxito, y por toda respuesta obtuvimos el comentario de un chiquillo que pasó en auto. Supe involuntariamente su edad, un pololeo reciente en que está enredado, y hasta ciertas diabluras más íntimas que el pobre mortal ignora seguramente.

Y como somos de un temperamento batallador, tesonero y constante, iniciamos la tercer pregunta "¿cuál es la más linda de Uds. cuatro?"

Esta vez, hubiéramos preferido las consecuencias de un terremoto. Mis reporteadas a coro, empezaron por llamarme ciego, tonto, indiscreto e insípido... y como no estuvieran perfectamente de acuerdo con los calificativos, cada una por su cuenta eligió el que a su juicio cuadraba mejor para este pobre reporter; fueron tantos y tan variados que por no pecar de olvidadizos no los consignamos a todos.

Avergonzados montamos en nuestro charro, que con fidelidad respondió a la presión del contacto eléctrico, y cuando nos disponíamos a partir, un bramido tremendo sobrecogió el espíritu mortal del que escribe estas líneas. El Packard estaba en funciones. Creímos que se nos perseguiría pero a Dios gracias, ambos coches estaban en sentido inverso. Cuando el potente automóvil arrancó conteniendo en su seno la silueta atrayente de cuatro damitas, que como figulinas de biscuit, se alejaban en él, el perro, no sin cierta satisfacción, o por efectos del calor, nos sacaba una lengua larga, burlona, hiriente, desconcertante, de la que no nos hemos podido olvidar hasta la fecha.

He ahí por qué estimado lector, no hemos podido hacer esta vez ningún reportaje.

Nosotros no servimos para reportajes colectivos. De a una tenemos miedo muchas veces ¿cómo íbamos a tener éxito con cuatro?

Hemos pasado una nota al Director, haciéndole saber que en lo sucesivo, si quiere que le trabajemos honradamente, solo nos entenderemos con una reporteadada cada vez, (y a solas).

De lo contrario ¿quién se entiende con cuatro chiquillas a un tiempo?

L. S. B. S.

El Coronel don Elías Veloso

**Fué designado Vicepresidente
del Automóvil Club de Chile**

Con motivo de la renuncia que hiciera de su cargo el Sr. Vasco de Larraechea, el Directorio procedió de acuerdo con los Estatutos a elegir al nuevo Vicepresidente que habrá de reemplazarle.

Por unanimidad la elección recayó en el Sr. Coronel Don Elías Veloso, que evidenció durante el período anterior, un especial interés por servir a nuestra Institución.

Concurrente asiduo, y dedicado de lleno a sus tareas, en los tiempos disponibles que tiene, la designación del Sr. Veloso ha sido bien recibida entre los socios, por que constituye un elemento laborioso, de juicio reposado, que no ha de negar a la Institución los sacrificios que ella exige de sus dirigentes.



El coronel Sr. Elías Veloso
Vicepresidente del A. C. C.

IMPRESIONES DE LOS PILOTOS ARGENTINOS QUE PARTICIPARON EN EL CIRCUITO SUR DE DICIEMBRE

Han declarado que nuestra organización es magnífica

En otras páginas de esta edición hemos dado cuenta detallada de la última carrera en el Circuito Sur, prueba en que, por primera vez en la historia del automovilismo concurren pilotos venidos de la república Argentina.

Al regresar a Buenos Aires los pilotos Zatuszek y Carú hicieron las más favorables declaraciones sobre su estada en Chile demostrándose muy agradecidos de las atenciones a que se les prodigaron en esta capital.

Elogiaron en forma encomiástica la organización de la carrera en que tomaron parte, manifestando que los métodos chilenos eran mucho más eficientes y perfectos que los argentinos.

Zatuszek dijo textualmente: "Los chilenos saben organizar las pruebas y hay

que sacarles el sombrero en estas cosas".

Carú manifestó: "Los chilenos son más metódicos y hábiles que los argentinos para hacer estas competencias".

Galiazzi, el piloto mendocino, hizo declaraciones similares y elogió muy especialmente el estado de la pista por donde se desarrolló la carrera.

Estas declaraciones no han sido frases dichas con el espíritu de halagar nuestro amor propio, sino han sido declaraciones hechas a la prensa en Buenos Aires.

Estos juicios honran a la Comisión Organizadora de Carreras del Automóvil Club de Chile y muy especialmente al señor Vasco de Larraechea que ha sido el que ha dado el rumbo y fijado normas en el desarrollo de estas justas deportivas. Las carreras han sido su especialidad y ha puesto en ellas todo su entusiasmo y su amplia experiencia.

Ofrece grandes ventajas adquirir cada año un coche nuevo

El cambio no constituye un derroche, sino que tiene apreciables economías

La persona que compra un coche nuevo cada año — dice un articulista en "The Motor", de Londres — probablemente es considerada por sus compañeros automovilistas como un plotócrata o derrochador, según calculen sus recursos financieros. De todos modos piensan que el hecho de comprar un coche con tanta frecuencia es tirar el dinero; pero es discutible que tenga o no razón al pensar así.

Nadie puede discutir el hecho de que los coches sufren una depreciación de valor rápidamente y que se siguen depreciando año tras año. Sin embargo, es cierto que la pérdida anual de valor es más fuerte durante el primer año. En consecuencia, muchos automovilistas se inclinan a conservar un coche por tres o cuatro años en la suposición de que este procedimiento reduce al término medio de pérdida. Hasta cierto punto debe depender del tipo de coche en cuestión el que su actitud sea o no aconsejable. Si se trata de un coche caro, muy fino, hay algo que decir acerca de esta práctica. Por otro lado, en el caso de coches de bajo precio, un cambio anual lleva consigo muchas ventajas reales y prácticas.

En primer lugar los coches mejoran todos los años, de modo que cambiando frecuentemente uno saca el mayor placer de la práctica del automovilismo, pues ya han quedado plenamente demostrada las enormes ventajas que separan al modelo de 1930 del tipo de 1929 y, a los coches de 1929 con los de 1928.

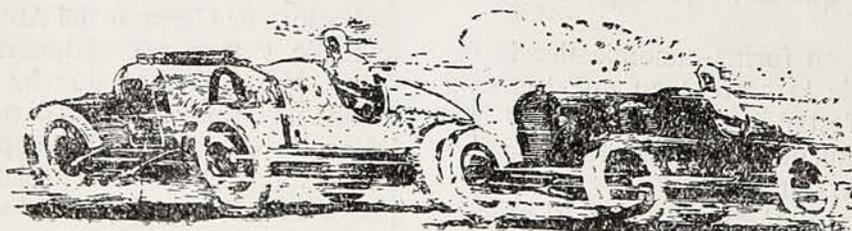
Volviendo a consideraciones más prácticas, un coche que ha estado en uso durante sólo un año debe encontrarse en

excelentes condiciones, de modo que puede ser vendido ya sea poniendo avisos en los periódicos o entregándolo a cuenta del coche nuevo sin ninguna dificultad. En contra de esto, un coche que tiene dos o tres años de uso tendrá que ser bien pintado de nuevo ante de que pueda efectuarse su venta.

Aún más importante desde el punto de vista de los gastos es el hecho de que después de un año muchos coches que han sido manejados por sus propietarios sólo han recorrido entre 8,000 y 16,000 kilómetros (probablemente todo este recorrido amparados por la garantía del fabricante), de modo que durante este período los gastos de composuras deben ser nulos, y además, aparte del trabajo de decarbonizar el motor una vez, no habrá tenido que ser revisado. Durante el segundo año de vida del mismo coche, indudablemente se necesitará realizar ciertas composuras y reemplazar algunas piezas, las que por supuesto se evitan vendiéndolo.

Otro ahorro se tiene en el costo de los neumáticos. Hay muchas personas que nunca en su vida han comprado un neumático debido, simplemente, a que han adoptado desde el principio el sistema de vender sus coches anualmente.

En conclusión: es indudable que manejando un coche que siempre se encuentre en condiciones relativamente nuevas se evitan muchas incertidumbres como las que sufre la persona que siempre maneja un coche viejo con la sensación de que alguna cosa puede romperse en el momento menos pensado.



Automovilismo en Francia

RECUERDOS DE LA GRAN GUERRA

Viajando por Francia un automovilista chileno, ha querido recordar a sus connacionales los horrores de la gran guerra, cuyos vestigios se conservan como reliquia, para recuerdo de las generaciones futuras y también dicho sea de paso, como un medio de atracción para el turismo.

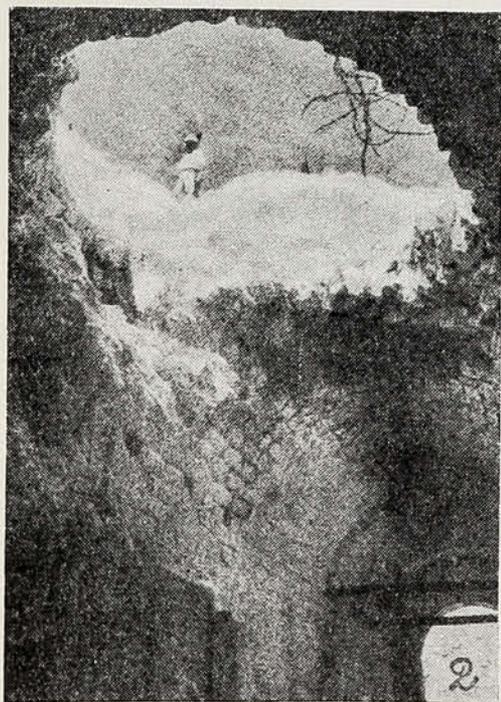
El correr de los años, los vientos, las lluvias y la maleza, han cambiado en parte el aspecto horripilante de los grandes campos de batalla. Las hierbas han crecido de nuevo con incitante verdor, las tierras desoladas por las explosiones del cañón y regadas por la sangre generosa de

millones de almas que perdieron su vida en los campos de batalla.

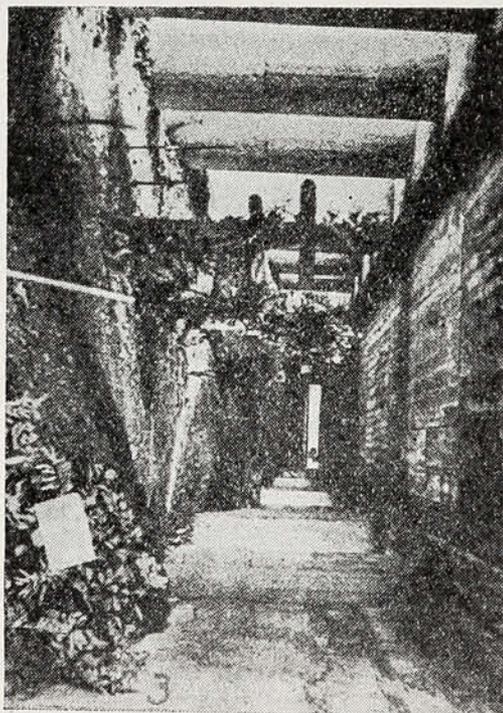
Las fotografías que publicamos, ofrecen siquiera el recuerdo de lo que aquello



Fuerte de Douamont



Fuerte de la Pompelle:



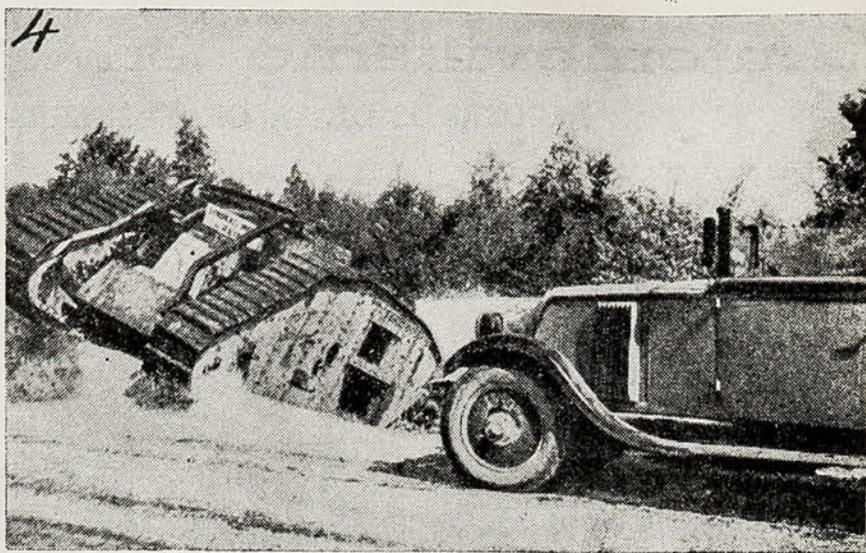
Trinchera de las bayonetas

fué y dejando al lector que se forje en su imaginación la idea del esfuerzo sobre humano que hicieron los hombres para destruirse y para vencer, explicamos brevemente las fotografías a que hacemos mención que publicamos para satisfacer la idea que inspiró al viajero, y que dará también una ilusión de los interesantes aspectos que presenta al automovilismo el

viajar por los campos de Francia.

Foto N.º 1. El Fuerte de Douaumont cerca de Verdún, donde las fuerzas del Kronprinz empeñaron los más grandes ataques que recuerda la historia de la guerra. La tierra ha cubierto ya buena parte de los klockhaus que fueron barridos por el cañón.

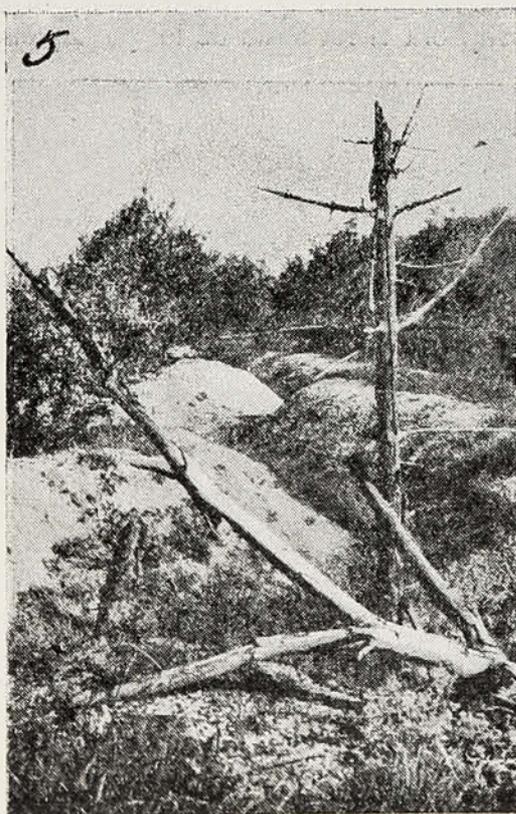
Foto N.º 2. Fuerte de la Pompelle,



Un tanque alemán

cerca de Reims. Podrá verse el efecto de la explosión de una granada de 38 centímetros.

Foto N.º 3. "Trinchera de las bayonetas". Francia ha hecho construir sobre esta trinchera, una defensa de cemento, para evitar la destrucción por el tiempo. Se llama así, como podrá observarse por la forma en que quedaban sepultados los



Trincheras en Champaña



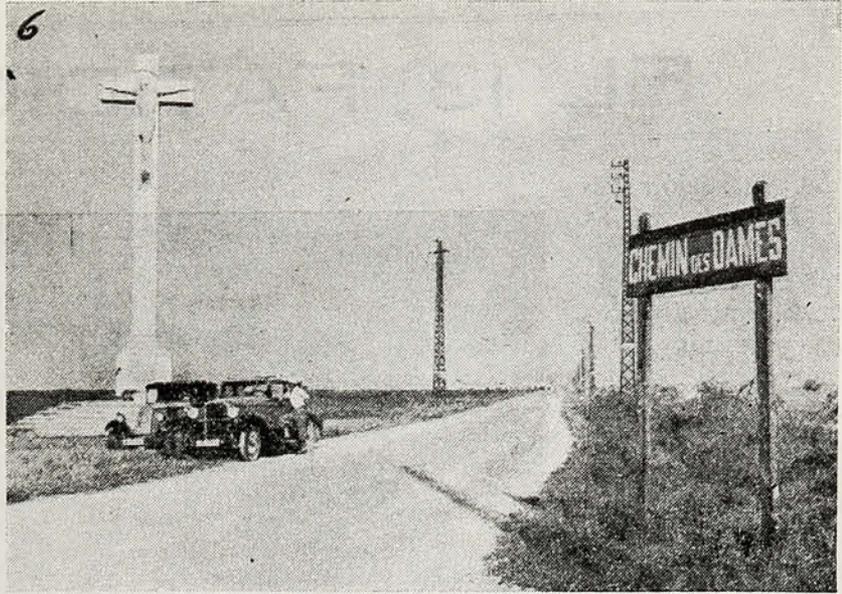
Letreros del camino

franceses, con la explosión de los grandes cañones alemanes. Los fusiles, con la bayoneta calada, y de pie apenas si se distinguen en el montón de los escombros que sepultaron los bravos soldados de la defensa.

Foto N.º 4. Un Tanque alemán, que ha quedado como recuerdo a la orilla del camino de Saint Menéould a Reims.

Foto N.º 5. Restos de trincheras en Champagne, como pueden verse desde la orilla del camino.

Foto N.º 6. La imagen de Cristo como símbolo de paz, a la orilla de las modernas carreteras construídas para fomentar



La imagen de un Cristo como símbolo de paz.

el turismo, a raíz de la guerra.

Foto N.º 7. Monumento que inmortaliza los soldados de Francia que combatieron en Verdún, y en la línea del Sud Oeste, que el automovilista admira a su paso por la espléndida carretera francesa.



Monumento a los héroes de Verdun

Foto N.º 8. Letreros de que está llena la zona de batalla que llaman la atención al viajero sobre el peligro que significa prender fuego, tocar las granadas, obuses y otros objetos de guerra que se encuentran diseminados por millares en la grande extensión.

La Fabricación de los Mathis en América

W. C. Durant, fundador de la General Motors en América, acaba de firmar un contrato por el cual el constructor de Strasburgo le cede la licencia de construcción de sus motores. Por consiguiente, desde el 1.º de Diciembre último recobró Durant

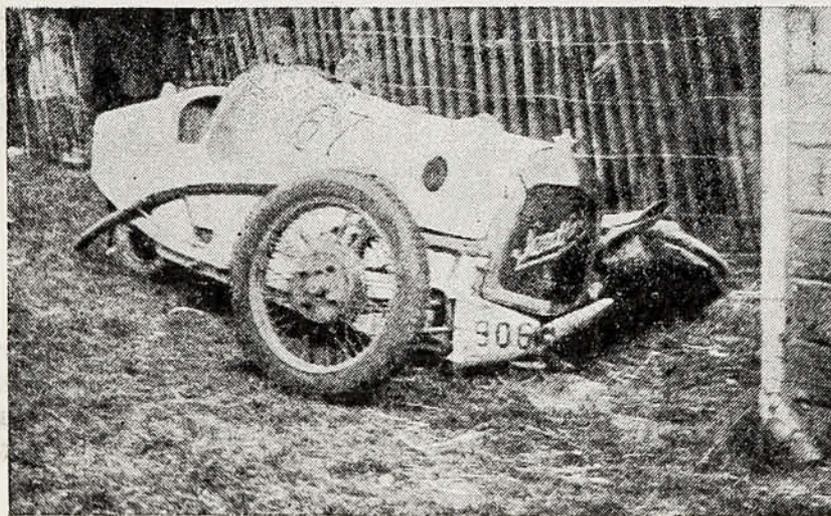
la dirección de su Compañía para fabricar los pequeños Mathis con objeto de establecer la competencia con los Austin. Por ahora se proyecta construir en el primer año, 100,000 coches.

EL 13 FATIDICO

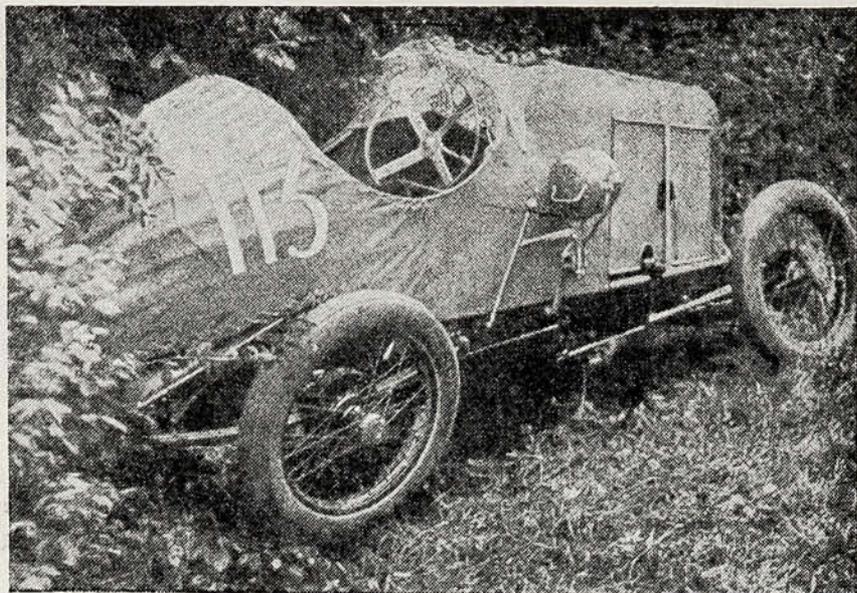
La superstición suele hacer presa en los espíritus más selectos también y es posible pensar, que casi nadie, por una causa o por otra, está libre de sentir cierta superstición en instantes terminados, y por razones de índole moral más o menos conocidas también.

Los toreros, son por excelencia hombres de una marcada superstición. Si el Miura, penetra en la plaza de una manera determinada el torero se siente nervioso y por lo general acaba con una cornada que lo despacha. Razones a veces visibles, para la mayoría, con causas serias, para que el torero vaya a lid con la certeza de que ha de morir enganchado en un cuerno del bravo animal.

Son supersticiosos los actores teatrales, y suelen serlo con frecuencia también los aviadores, y mucha gente en otras actividades humanas sufre igualmente los efectos de ese dañino mal de nervios.



7 + 6 . . . 13



113. . . Sin comentario.

Los automovilistas no están ajenos, y así como hay días que se sienten incapacitados para manejar con tranquilidad, tienen por lo general un terror pánico al N.º 13.

En una última carrera en Italia, parecería que la mala suerte que dicen que acompaña al 13, quedaría comprobada, para los crédulos, a juzgar por la fotografías con que ilustramos este breve comentario.

En uno de los casos, quizá habría sido posible evitar el accidente si el vehículo hubiera tenido una rueda más. . . y en el otro, quizá habría terminado correctamente la carrera, de haber sido más bajo el chasis.

De todos modos, no faltará quien diga. . . 7 más 6. . . 13. . . y 1 13 claro. . . ! tenía que suceder!

Psicología de la Automovilista

Yo tengo una amiga...

Yo tengo una amiga automovilista... es decir, es algo más que mi amiga, casi podría decir que es mi novia, si no fuera por que tengo tanto miedo al matrimonio. Tanto me han hablado mal los casados de la vida del hogar, que he terminado por tomarle terror. Digamos pues, que tengo una amiga automovilista, retoño preciado de una familia conocida.

Ahora la ven los peatones que cruza aferrada al volante, estrechamente apretado contra sus manecitas, y la admiran al pasar, y algunos mal intencionados, hasta pretenden ser atropellados por tener el gusto de morir bajo las ruedas de su coche.

Le he dado quince lecciones sobre el arte de guiar un coche con el máximo de peligro para los peatones, y puede también que algunas pruebas de amor, en las que también he expuesto quince veces mi vida.

Después de las lecciones a que aludo, mi amiga sabe ya poner el coche en marcha, acelerar, frenar y pararlo. Esto último cuando tiene bastante serenidad para ello. Ya pasaron los tiempos, en que me llamaba por teléfono para que le hiciera andar el motor, que se negaba a partir en las frías mañanas invernales, por que no le daban contacto. En teoría sabe ya mucho, aunque a veces, con la excitación de comprobar que gracias a su habilidad marchan hacia adelante cuatro ruedas, se le olvida buena parte de lo que le enseñé.

Pero en fin, fuera de estos pequeños detalles, ya sin importancia mi amiga me ha dado oportunidad de estudiar su psicología, que debe ser más o menos como todas las psicologías de las chiquillas que



manejan por las calles de Santiago.

Ahora es la primera vez que sale sola. Su emoción es inmensa. El coche que guía serpenteando por el tráfico de las calles centrales de Santiago, le parece que crece y que engorda por todos lados. Se detiene en Ahumada para hacer una compra, y al ocupar uno de esos reducidos lugares que algunas veces el automovilista afortunado encuentra, choca un guardafangos contra el radiador de un hermoso coche europeo, que deja en el suelo la larga estela de su herida.

Continúa el viaje satisfecha de que no haya aparecido el dueño del vehículo dañado, aunque en el suyo la lata vaya haciendo un ruido macabro al raspar sobre el forro, y alerta sigue viaje, con la satisfacción de capitanear un crucero de guerra, aunque lejos de pensar como el marinerero, de perecer con su buque, lleva la idea fija de abandonar el volante y saltar del coche a la primera señal de peligro.

Ha estudiado muchos días ante el espejo su expresión sonriente y serena, que denota al peatón capacidad y confianza en sí misma. Pero si en estos momentos pudiera consultar su espejito escondido en la cartera que reposa a su lado en el asiento, comprobaría que su cara refleja la mis-

ma inquietud del asesino que se siente perseguido.

Mi amiga ve un carabinero y se extraña de que no la detenga para imponerle una multa; ve que un hombre cruza cerca de su vehículo la calle y se asombra del aspecto tranquilo e inconsciente del que acaba de exponer gravemente su vida.

Va por una calle estrecha. Llega a una esquina, el vehículo de un lechero está parado mientras entrega el producto, y en sentido contrario, un coche melancólico avanza como avergonzado de vivir en esta época, guiado por un cochero somnoliento.

Ante este tráfico difícil, mi amiga se desmoraliza. Grita primero y luego se detiene en seco bastante limpiamente por cierto. Se ha olvidado sin embargo de alargar el brazo, para indicar al que viene detrás su intención de parar. El auto amarillo que la sigue desde hace rato, guiado por un joven elegante tiene que dar un violento frenazo para no atropellarla, pero un taxi que viene más atrás no hace lo mismo, y choca al auto amarillo causando daños mutuos.

El joven del coche amarillo se baja a pedir explicaciones y el chauffeur del taxi las da, cierto es que indignado, y la calle se ruboriza del lenguaje.

El joven del coche amarillo quiere señalar a la culpable, pero mi amiga que cree que el ser mujer bonita permite que se convierta en gracia todo lo que hace, le dirige una sonrisa asesina que desarma al eterno masculino. Este queda haciendo frente al energúmeno del taxi, y renegando de las mujeres que se meten a empuñar el volante en vez del mango de la sartén, mientras mi amiga, causante del jaleo, desaparece no sin mirar una última vez hacia atrás con ojos asesinos, pasando a un milímetro del lechero y casi atropellando al cochero, en una primera a todo full.

Mi amiga, va algo nerviosa, pero feliz de que no haya intervenido un carabinero, y solo un kilómetro más allá, cuando siente bajo sus pies diminutos una humareda que ahoga, se da cuenta de que al escapar olvidó soltar el freno de mano.

El miedo de pegar fuego al coche la



El Soberano español da fuego al General Berenguer en un campo de maniobras, después de haber ensayado una partida de camiones.

aturulla. Con manos y pies hace funcionar todos los mecanismos que encuentra disponibles. Va a cambiar de velocidad y se sorprende al encontrarse retrocediendo; trata de desembragar y en su nerviosidad apreta el acelerador, yendo por tal motivo a parar sobre un poste eléctrico, que se demuestra firmemente dispuesto a no cambiar de ubicación.

Esta experiencia no disminuye su entusiasmo por el automovilismo. Mi amiga, sabe que es cuestión de maltratar unos pocos coches, (los coches están asegurados) y de prodigar oportunamente algunas sonrisas desarmantes, o de implorar el galante auxilio de unos muchachos, como acabe de hacer para que le ayuden a enderezar su coche que está obstruyendo la calzada.

Su familia la aguarda no sin cierto recelo. Es la primera salida sola que hace. Es algo así como el primer vuelo del parajito que aprende a manejarse por los aires.

Cuando llega, un poco pálida, se preguntan: ¿Cómo te fué? ¿Qué tal te las has arreglado?

Y ella responde, creyéndolo sinceramente: Muy bien... divinamente... todo es cuestión de serenidad.

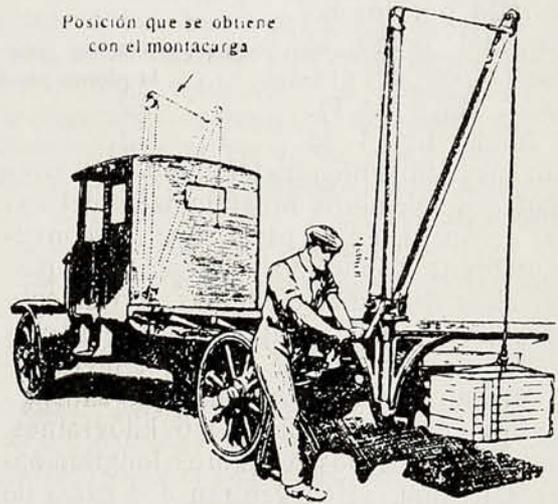
Lucifer.

Aplicación práctica para levantar pesos a camiones de carga

Uno de los problemas más importantes y difíciles para el que se dedica al negocio de trasportes, especialmente en el caso del transporte de bultos pesados, es la cuestión de la manipulación de la carga. Algunos costes de acarreo, por ejemplo, están basados casi enteramente sobre los "cargos de espera", o sea durante el tiempo en que se lleva a cabo la carga y descarga y el kilometraje efectivo del vehículo no tiene en muchos casos gran relación con el costo total del trabajo.

Ahora bien; cualquiera cosa que pueda hacerse para permitir una reducción de este tiempo desperdiciado, debe al final recompensar ampliamente el coste inicial, si éste es una cantidad razonable y los costes de mantenimiento. Por supuesto, debe tenerse presente también que las clases de trabajo ejecutado por vehículos grandes y pequeños varía enormemente y así los medios requeridos para facilitar la carga y descarga deben también variar de acuerdo. Tómese por ejemplo un camión grande un día tiene que transportar cierto número de bultos, producto de alguna fábrica, con peso aproximado de 50 kilos cada uno; al día siguiente quizás tiene que transportar una pieza grande de maquinaria. Esta disparidad es un caso extremo; pero es enteramente obvio que se requiere un mecanismo especial para efectuar la carga de tal pieza grande de maquinaria (la cual puede tener un peso hasta de 4 a 5 toneladas), en tanto que dos hombres podrían levantar con razonable facilidad bultos de 50 kilos y cargarlos en una plataforma; digamos de un metro de altura casi tan rápido como podría manejarlos una grúa de uno en uno. Los bultos que tienen un peso mayor que el que puede ser manejado con facilidad por dos hombres, son el tipo de carga que requiere algún mecánico para la carga conveniente.

Entendido que la mayoría de los muelles y grandes fábricas poseen grúas colo-



Posición que se obtiene con el montacarga

Un tipo muy útil y bastante económico para fábricas. La posición delantera permite una pluma mucho más larga, la cual, cuando no se usa puede tenderse a lo largo de la carrocería.

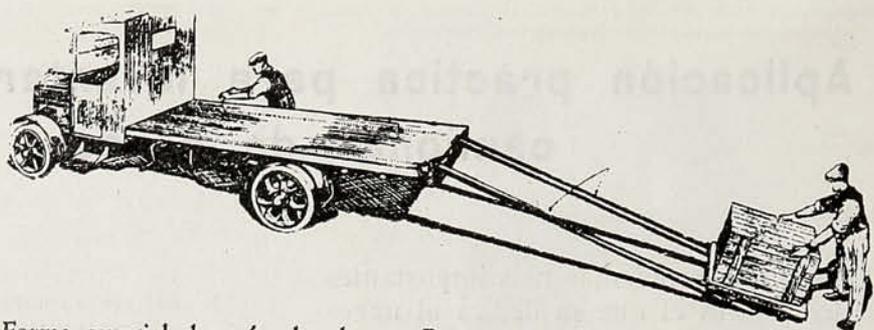
cadadas en posición conveniente para cargar y descargar o cuando menos tienen andenes arreglados a la altura de la plataforma de los camiones en uso general, hay sin embargo cierta clase de trabajo que demanda facilidades corredizas para cargar y descargar. De hecho, hay muchos casos en que es requerido un número de hombres comparativamente grande por varias horas, cuando dos hombres y una grúa adecuada bastarían, sin contar con que el tiempo sería considerablemente menor que si toda la maniobra de carga se efectuara a mano.

Cuando se trata de diseñar una grúa o cabría para adaptar a un camión, se encuentra uno con tantas exigencias del servicio a que será dedicado el vehículo, que la cuestión se resuelve proveyendo un tipo de grúa especialmente adecuado a la clase principal del trabajo que el vehículo deberá ejecutar. Algunas cargas necesariamente demandan que el vehículo sea a prueba de intemperie, y en tales casos,

éste debe ser totalmente cerrado. Esto entonces presenta un problema enteramente diferente a aquel en que el espacio para cargar disponible no está cerrado por los lados, tal como se ilustra en el grabado. (Fig. N.º 3).

En la fig. 4 se dan los rudimientos de tal equipo. Se arreglan dos miembros longitudinales del canal de acero, en la parte superior convenientemente soportados, ya sea por pies derechos del canal o viguitas. Un cálculo aproximado indicará que el peso de esas piezas no necesita ser excesivo, ni tomará mucho espacio para manejar satisfactoriamente pesos hasta 76 kilogramos. Dentro de los dos miembros longitudinales del canal, se encuentran dos pares de carretillas montadas en otro bastidor, a cuyo extremo hay un eje y una garrucha adaptada de tal manera, que la estructura secundaria puede moverse longitudinalmente a lo largo del vehículo, con o sin carga. De ese modo, toda la carrocería puede cargarse directamente, excepto el frente, es decir, que los bultos pueden colocarse definitivamente en su posición en la plataforma. Tomando la carga más dificultosa, carbón de piedra por ejemplo, esta puede levantarse hasta la plataforma, la garrucha con su estructura, se corre sobre sus carretillas hacia adelante, hasta donde puede llegar; se deja caer la carga sobre la plataforma y, al fin, se arrima hasta la parte del frente. Si se quisiera, la estructura de la garrucha podría llevarse hasta más adelante, para así permitir que la carga sea dejada caer en su lugar, hasta el extremo delantero. Para todas las demás posiciones, el movimiento que permite sería suficiente para evitar el manejo manual.

Sin embargo, el vehículo de lados abiertos presenta un problema enteramente diferente. Si así fuere querido, podría construirse una estructura similar a la delineada en la fig. 4; pero es dudoso que pudiera adaptarse tan compacta y conveniente-



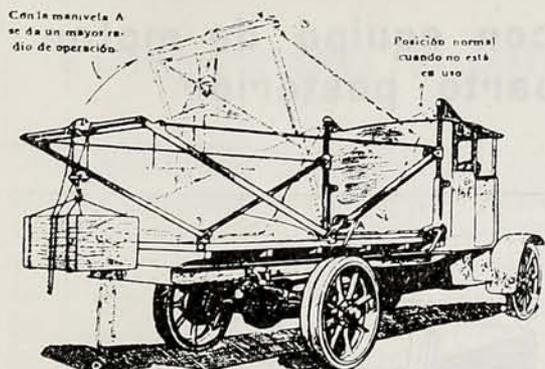
Forma especial de grúa de plumas. Para usos ordinarios, el punto de apoyo la pluma puede ser fijo; pero para bultos voluminosos, éste debe cerrarse hacia atrás.

mente como alguna otra forma de grúa del tipo de plumas.

Con referencia a la fig. 1, las plumas están montadas sobre bloques articulados con pernos, que pueden correrse hacia adelante y atrás, a lo largo de los lados de la carrocería, lo cual, en efecto, sirve para alterar la agularidad de las plumas, evitando así que sobresalgan en exceso. En muchos casos sería necesario también alterar la posición angular de las plumas y, por tanto, podría proveerse de una manija para levantar la pluma por medio de un cable, hasta la posición deseada.

Debe proveerse un retén colocado de tal modo, que la pluma no pase de la posición del centro muerto. Esta forma de grúa es muy sencilla de operar y de construir, aunque su radio de utilidad es algo limitado, debido a que solo menos de la mitad del largo de la carrocería puede cubrirse.

Probablemente la forma más sencilla de grúa y la más útil desde el punto de vista de promedio de los que la usan, es el tipo ilustrado en la fig. 3. En uno de los extremos o esquinas traseras; de la plataforma, se instala un pilar o poste de regulares dimensiones. La estructura puede sostenerse fácilmente por medio de dos tirantes arreglados longitudinalmente y transversalmente o sujeta por una mensula especial de hierro fundido. Sin embargo, sería necesario pasar el poste hacia abajo de la plataforma, a fin de evitar estorbos al cargar por atrás. Al pie del poste fácilmente puede instalarse una manivela que debe mover por medio de un cable de acero que pase por una polea en el extremo superior del poste, una pluma que pueda subirse o bajarse.



El tipo de rampa de barril puede a menudo usarse con ventaja. Este sistema no interfiere en absoluto el espacio para cargar.

Por supuesto, también podría colocarse el poste principal cerca de la caseta, cuyo arreglo daría considerablemente mayor resistencia a toda la estructura y, además, resultaría mucho más útil. De hecho, la pluma podría hacerse en todo el largo de la plataforma, y cuando no estuviese en uso, podría tenderse sobre ésta, de modo que no estorbaría nada. Este sistema es en extremo, sencillo, para manejar, pudiendo cargarse el camión de costado, cosa muy ventajosa en algunos casos, tanto en cuestión de tiempo como en facilidad de manejo.

Apartándose enteramente de la idea de una grúa, la bien conocida rampa de barril puede utilizarse en conexión con

un cabrestante o manivela. Es comparativamente fácil alzar un fardo o bulto voluminoso y pesado unas 3 o 4 pulgadas; pero es distinto levantarlo hasta un metro o más (la altura de la plataforma de un camión). Colocando un cabrestante o manivela en la parte delantera de la plataforma, la carretilla puede jalarse por la rampa hasta llegar a la plataforma, de modo que el bulto puede ya colocarse en ésta comodamente con muy poco manejo manual. Este sistema, además, evita la necesidad de amarras, de modo que el tiempo perdido de colocar el objeto en la carretilla, es compensado en cierto grado al evitar colocar amarras alrededor del bulto y después quitarlas.

No se considera en manera alguna que los medios antes indicados agoten las posibilidades de proveer grúas o cabrestantes para levantar y efectuar la carga de fardos o bultos de peso razonable. Las variaciones en tipo y construcción son casi limitadas y como al principio se dijo cada caso especial puede demandar un equipo particularmente adecuado a los requisitos. Es indudable que en el futuro se dará mayor atención a este punto y nosotros lo recomendamos a la consideración de los diseñadores del chasis y carrocerías, así como a los fabricantes de carrocerías, así como a los fabricantes de ra levantar pesos.

De interés para los automovilistas

Cambios en el tráfico de algunas calles

La Alcaldía Municipal ha resuelto recientemente, efectuar algunos cambios en el sentido del tráfico de algunas calles de Santiago, teniendo en cuenta los peligros que encierra en algunas de ellas, el tráfico en doble sentido.

El decreto a que hacemos referencia, dice:

“Modifícase la circulación de vehículos, en las calles que se indican, en la siguiente forma:

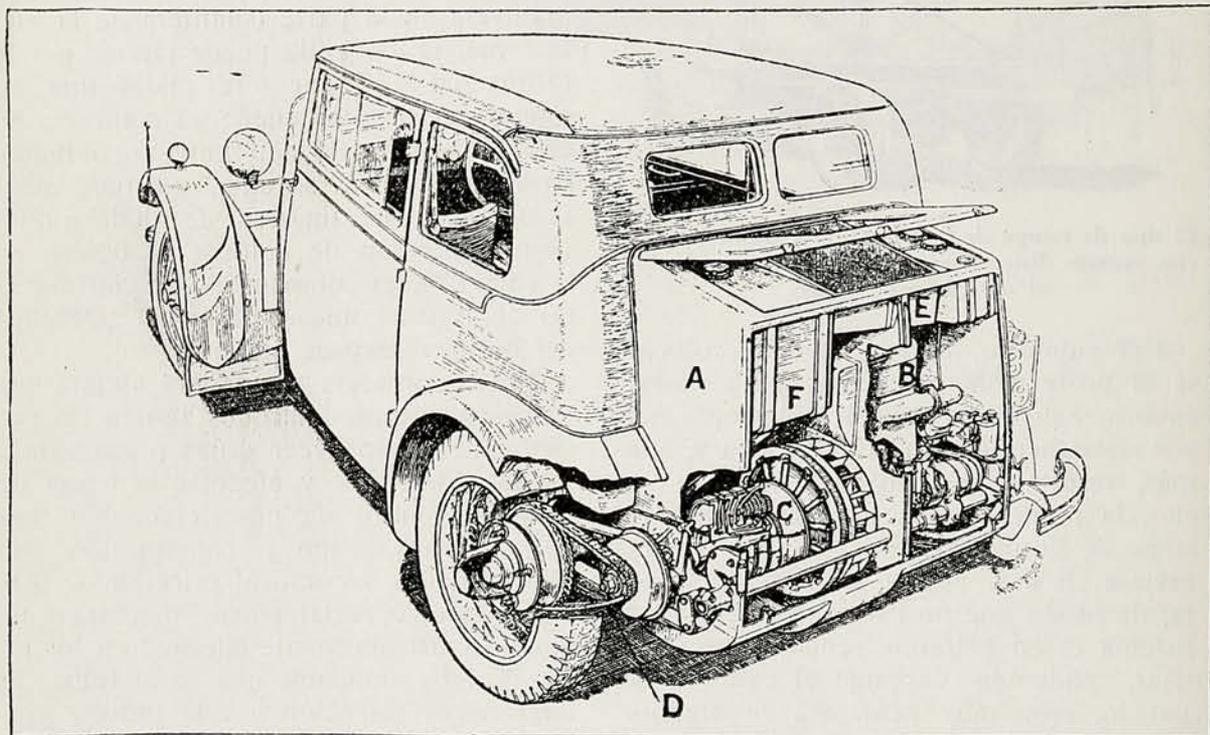
José Miguel de la Barra, de Sur a Norte entre Merced y Monjitas.

Cerro, de Norte a Sur en toda su extensión.

José Victorino Lastarria, de Norte a Sur en toda su extensión.

El tráfico sobre todo en José Miguel de la Barra, que era en doble sentido, al llegar a Monjitas, se hacía sumamente peligroso, debido a una esquina demasiado saliente, que impide la visibilidad. Con frecuencia han ocurrido choques, y el peligro, quedará eliminado con la disposición que transcribimos, para mejor informe de los automovilistas.

Automóviles modernos con equipo de motor colocado en la parte posterior



Coche Trojan, equipado con motor transmisión en la parte posterior. A. Capot que recuerda la clásica maleta trasera. B. Motor. C. Cambio de velocidades. D. cadena de transmisión a las ruedas. E. Radiador. F. Depósito de combustible.

En números anteriores nos hemos ocupado de la tendencia de algunos fabricantes europeos, de fabricar automóviles con el motor en la parte trasera del coche.

Parece que, vencidos los problemas técnicos, este sistema ofrece ventajas especiales para el conductor, y los primeros modelos que han sido lanzados al mercado, han satisfecho en parte por lo menos el deseo de los modernistas avanzados.

Por lo general, cuando observamos la construcción de un automóvil común, no dejamos de pensar que se trata de un complicado organismo, quizá demasiado complicado para conducir tres o cuatro personas a una velocidad de setenta kilómetros por hora.

Los fabricantes de automóviles deben haberse preguntado lo mismo y sobre todo, si no es posible simplificarlo, para efectuar un mejor servicio mecánico. La

fábrica Trojan de Inglaterra, ha sido una de las primeras en tratar de resolver ese problema, y la Leyland Motors, por su parte, ha construido ya, algunos modelos que han tenido cierta aceptación en el público.

Se caracteriza este modelo, por la construcción de un coche pequeño, con motor de cuatro cilindros, con cambio de velocidades epicicloidal y la transmisión por cadenas, cada una de ellas ajustada a un diferencial especial. El motor vertical ha sido agrupado con la transmisión en la parte posterior del coche, en la forma en que aparece en el dibujo con que ilustramos estas líneas. El radiador, está colocado horizontalmente en la parte superior y el conjunto es en sí, de lo más accesible.

Igual que en los coches de transmisión delantera con el modelo que nos ocupa, queda eliminado el árbol del cardan y la

Comprando Automóviles en Aeroplano

Después de un interesante viaje en aeroplano y una ausencia de dos días escasos de sus hogares, 300 compradores de Hupmóviles de ocho cilindros en línea regresaron con ellos de Detroit con rumbo a sus respectivos domicilios. La novedad de las circunstancias que rodearon este acontecimiento despertó profundo interés en los Estados Unidos.

El suceso combinó los dos medios de transporte más modernos que se conocen, o sea el aeroplano y el automóvil. El primero intervino para llevar a Detroit desde las más apartadas regiones a los 300 compradores de Hupmóviles que iban a buscarlos a la fábrica. La caravana que se formó al día siguiente de la llegada de los veloces aviones fué la mayor que durante el año ha salido de una fábrica de automóviles de ese precio.

Al comentar la alianza del aeroplano y el automóvil en la empresa patrocinada por Hupmobile, Clarence M. Young, Subsecretario de Comercio del Gobierno, declaró que "era una feliz idea, la de demostrar a la clientela de un medio de transporte la utilidad práctica del otro, a la par que probaba que el automóvil y el aeroplano no eran rivales, puesto que tienen campos de acción distintos, y más bien se completan en beneficio del público a que sirven".

A presenciar el arribo de los viajeros acudió al aeródromo de Ford en Detroit un número considerable de personas. El primer aeroplano que aterrizó fué un Shell Lockheed pilotado por James Doolittle, que aunque había sido el cuarto en des-

pegar del aeródromo municipal de Chicago aprovechó su extraordinaria velocidad para dar el primer puesto a George Weber, el distribuidor en St. Louis, cubriendo la distancia entre Chicago y Detroit en una hora y veintiséis minutos. Con intervalos de dos minutos escasos fueron llegando los demás aviones, entre los cuales había un número de trimotores Ford y Fokker. El último en llegar fué el fletado por el distribuidor de Hupmobile en Nueva Orleans, el cual salió de esta última ciudad por la mañana, aterrizando en Detroit a las cinco y media de la tarde. Una vez libres de cinematografistas y reporteros, los visitantes fueron conducidos a las habitaciones que se les habían reservado en uno de los hoteles más lujosos de Detroit.

A la mañana siguiente los compradores se trasladaron a la fábrica, donde pronto quedó organizada la procesión de 250 coches, porque varios compradores tenían que embarcar los suyos por los vapores que surcan los Grandes Lagos del Norte. Minutos después y entre entusiastas vítores emprendían todos la marcha, escoltados por fuerzas de policía del Estado de Michigan, enviadas expresamente para guiar a los viajeros hasta cruzar la frontera.

Constituyó una de las notas más interesantes de la visita la presencia del "blimp" Goodyear, que estuvo evolucionando majestuosamente sobre Detroit durante la tarde en que llegaron los expedicionarios, regresando a la mañana siguiente a su hangar en Akron.

fuerza se transmite directamente del motor a las ruedas motrices.

Sobre estos vehículos, distintas fábricas han producido modelos con mejoras de importancia. Las cadenas de transmisión inglesas, han sido suplantadas en Francia por diferenciales directamente acompañados a las ruedas posteriores, y como se ha visto ya, en casi todos los modelos, los coches sufren alteraciones radicales en la

forma de la carrocería, que además de ser más baja y más amplia, permite que se construyan con el mínimo de resistencia al aire.

Como se verá por el momento se trata de ensayos más o menos felices, aunque de aquí a que constituyan modelos definitivos de fábrica como los automóviles actuales han de pasar algunos años.



CAMINOS

El Camino de Santiago a Valparaíso

A pesar de los trabajos que actualmente se efectúan en el camino que une la capital con el vecino puerto de Valparaíso, el viaje puede hacerse en poco más de tres horas.

Saliendo por la calle de San Pablo y cruzada la línea férrea, se entra a un largo recorrido sobre adoquín. El sector Blanqueado, Barranca y Pudahuel está un poco áspero. La recta de Lo Aguirre es amplia y ha perdido la capa superior de tierra. La cuesta de Lo Prado está en buenas condiciones por ambos lados. Entre ésta y la Puntilla de Salazar se puede correr con toda confianza. En este punto empalmará el nuevo camino que arranca de Marruecos y que cruza la cuesta de La Patagüilla. Después de la Puntilla de Salazar se entra a una prolongada recta de unos 10 kms. sobre concreto. Sigue ya terminada una extensión de unos 5 kilómetros, pero como no está entregada, hay que irse por la orilla norte hasta cerca de Curacaví. Se nos informa que muy en breve se entregará este trozo.

El estero de Puangue a la salida de Curacaví no ofrece dificultad alguna. Se está construyendo un magnífico puente de concreto. Continuando viaje en demanda de la Cuesta de Zapata se utiliza un largo de trozo de concreto, poco después se toma un desecho e inmediatamente se co-

mienza a ascender la nueva Cuesta de Zapata. Esta cuesta es muy ancha y de una pendiente tan suave que no hay necesidad, en ninguna parte, utilizar la segunda velocidad. La bajada es también muy amplia y fácil. El porcentaje de pendiente es similar a la del Cerro San Cristóbal en Santiago.

En seguida hay que internarse por los fundos La Viñilla y Tapihue, al costado norte del camino. En este sector hay partes estrechas y ásperas. El largo recorrido prolonga algo el arribo al pueblo de Casablanca. La recta desde Zapata a Casablanca será entregada en Febrero, según se nos ha informado, pues la Dirección General de Caminos ha autorizado el uso de un cemento que demora sólo 9 días en fraguar: en vez de 27 que demoran otros.

Desde Casablanca a Valparaíso, no hay para qué hacer mención, pues es ya sabido que está en uso en toda su extensión la carretera de concreto.

Se nos ha informado también que pronto será entregado para el uso público el sector Marruecos-Puntilla de Salazar, trozo que aunque no está terminado, es necesario usarlo para que se afirme el subsuelo. Esta noticia ha de agradar a nuestros automovilistas que tendrán oportunidad de conocer un recorrido nuevo evitando el paso por la Cuesta de Lo Prado.

EL LONGITUDINAL SUR

Resumen de datos proporcionados por los ingenieros de provincia y por socios del A. C. C. que han hecho el recorrido

Santiago a Rancagua, bueno.

Requínoa a Rosario, regular.

Rosario a Rengo, bueno.

Rengo a Pelequén, regular.

Rengo a Las Cabras, regular.

Pelequén a San Fernando, bueno.

San Fernando-Curicó-Molina, bueno.

San Fernando a Pichilemu hasta Santa Cruz, bueno; Santa Cruz Marchicue, Al-

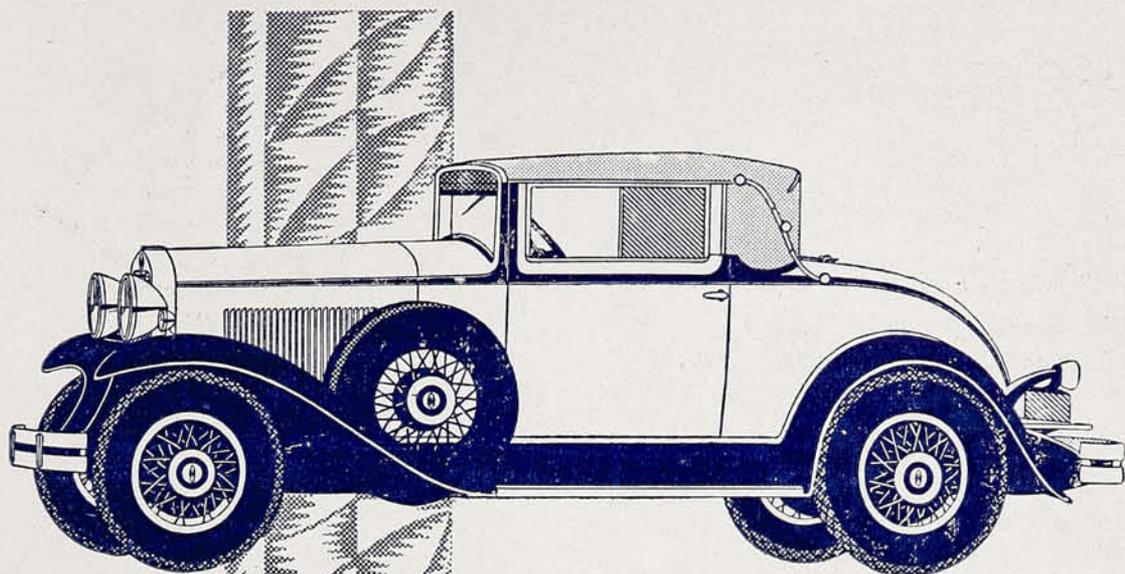
cones-Pichilemu, regular.

Molina a Odessa, bueno.

Odessa a Camarico, menos que regular.

Camarico a Talca, bueno.

Talca a San Javier, bueno. Es necesario pasar con precaución en el estero "Las Vertientes", situado un kilómetro al sur del puente del Maule. Se construyó un puente canoa para automóviles, pero se



Únicamente HUPMOBILE
ha podido construir
un seis cilindros como éste!

NO se trata simplemente de un seis cilindros como cualquiera otro, sino del nuevo Hupmobile "seis del siglo" de 1931, distinguido por su aspecto llamativo de coche grande, recargado de adelantos mecánicos y detalles de lujo que suelen encontrarse únicamente en automóviles de mucho mayor precio.

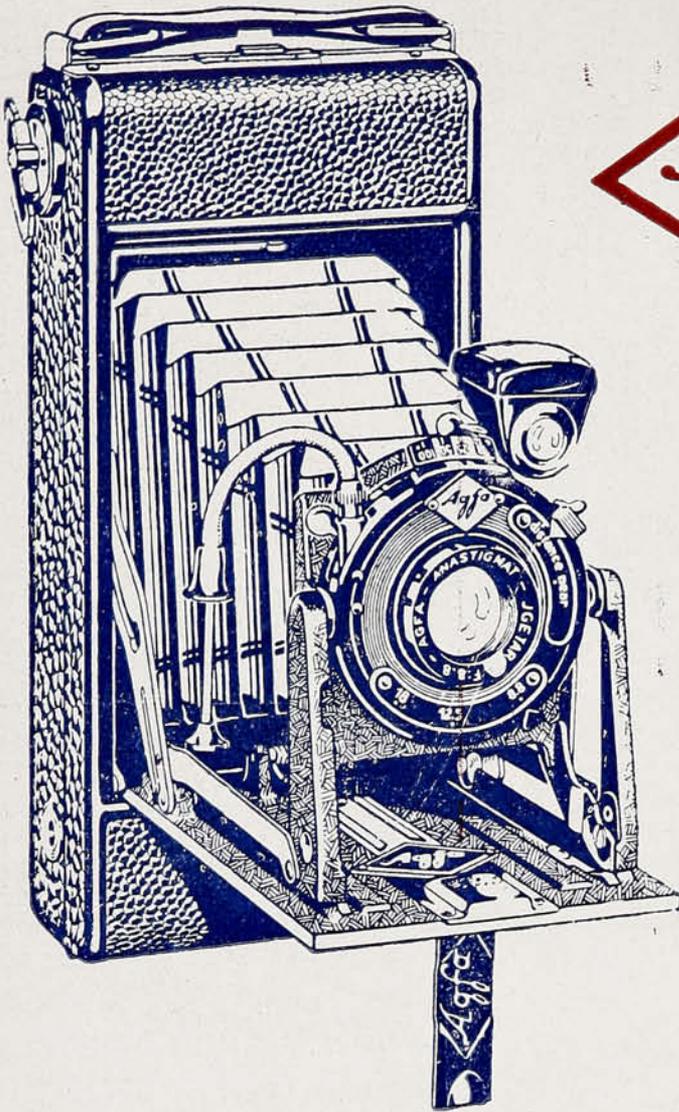
Examínelo de cerca! Al contemplar el nuevo "seis del siglo" de 1931 advertirá usted en seguida sus múltiples detalles de automóviles mucho más costosos; principalmente los grandes guardabarros, los neumáticos más gruesos, la carrocería tan espaciosa, el tapizado exquisito, el

asiento delantero graduable para comodidad del que conduce, los muelles más largos y los frenos más grandes.

Su asombrosa velocidad en el arranque, su instantánea aceleración, la facilidad de su manejo y su gran velocidad son cualidades que atestiguan la excelencia de su poderoso motor de seis cilindros, completamente aislado en caucho flexible para suprimir la vibración a todas las velocidades. En este coche excepcional viaja usted con la comodidad y tranquilidad propias de los más finos y costosos automóviles modernos.

HUPMOBILE

SIMON HERMANOS Ltda. - Delicias 2114 - Santiago



“BILLY”

para películas en rollos 6×9 con anastigmático F: 8,8

\$ 79.-

**CON 10
ROLLOS**

Oferta especial, prolongada por el gran éxito, por toda la temporada. Pídalo en todos los buenos negocios del ramo.

Agfa-Foto

puede pasar también por el agua, sin peligro.

San Javier a Linares, por Villa Alegre-Yerbas Buenas. En Villa Alegre hay que tomar el camino que sigue a la izquierda hacia la Estación Villa Alegre y Yerbas Buenas. Antes de llegar a la Estación de Longaví se ha construido un puente provisorio fiscal sobre el río Liguay. En la Estación de Longaví ya se puede seguir por el camino de construcción al costado poniente de la línea férrea.

Linares a Parral, bueno. En el río Perquilauquén, límite de la provincia de Maule, existen dos puentes particulares provisorios de madera donde se cobra \$ 1 por la pasada. Se recomienda el ubicado al poniente que se encuentra en mejores condiciones.

Parral a San Carlos, bueno.

Parral a Cauquenes, regular.

San Carlos a Chillán, bueno.

San Carlos a Cauquenes, más que reg.

Chillán a Concepción. Hasta Bulnes, regular. Bulnes a Florida, menos que regular. Florida a Penco, regular. Penco a Concepción, bueno. Penco a Tomé, reg.

Concepción a Talcahuano, bueno.

Concepción a Cauquenes, por Penco-Tomé-Rafael-Coelemu-Quirihue y Cauquenes, menos que regular. Entre Rafael y Coelemu un puente cortado. Entre Quirihue y Cauquenes en el punto denominado Cabrería, camino pésimo.

Cauquenes a Chanco, espléndido. Camino definitivo que se entregará a fines de Marzo. Sólo pasar con cuidado entre los kilómetros 30 y 32. Puentes en muy buenas condiciones.

Chillán a Los Angeles, bueno. Hay esteros invadeables para automóviles.

Los Angeles a Mulchén, regular.

Mulchén a Collipulli, regular. Entre Erquilla y Pailahueque, hay dos cruzadas sobre la línea férrea peligrosas. La pasada vado norte del río Mininco, está algo terosa.

Collipulli a Quilquilco, bueno.

Quilquilco a Victoria, bueno.

Victoria a Púa, bueno.

Púa a Perquenco, bueno.

Perquenco a Quillen, bueno.

Quillén a Lautaro, bueno.

Pillalebún a Temuco, más que regular.

A. y T. - 3.

Temuco a Freire, más que regular. Entregado al público puente sobre el Quepe.

Freire a Pitrufquén, menos que regular. En el río Toltén no hay balseadero, dar vuelta a La Penco.

Pitrufquén a Gorbea, menos que reg.

Gorbea a Loncoche, regular.

Loncoche a La Paz, menos que regular.

La Paz a Lanco, malo.

Observaciones: Para comida y alojamiento entre Santiago y Las Termas de Chillán se puede recomendar lo siguiente:

Rengo: Hotel Francia.

Rancagua: Hotel Santiago.

San Fernando: Hotel Español u Hotel Marcano.

Curicó: Hotel Alemán (nuevo).

Talca: Hotel Palace.

Linares: Hotel Astur.

Chillán: Hotel Estación, pues en este Hotel hay garage y ahí mismo están las Oficinas de las Termas, donde el turista puede inquirir toda clase de datos.

Se recomienda tener cuidado al pasar puentes donde el piso es de madera, pues, en casi la mayoría de ellos hay cabezas de clavos que rompen neumáticos, sobre todo en el puente del río Teno.

SANTIAGO A ILOCA

Santiago a Teno, bueno.

Teno a Rauco, hay que vadear el estero Rauco, viene con mucha agua, es conveniente hacerse remolcar con caballo.

La Huerta, Mira Ríos y Hualañé, reg.

Hualañé a Iloca, regular.

SANTIAGO A CARTAGENA

Santiago a Cartagena por San Juan, bueno.

Cartagena-Las Cruces-El Tabo, bueno. (Por la costa).

El Tabo-Algarrobo, regular.

Algarrobo a Lo Orrego a empalmar con el camino a Casablanca, bueno. Este camino hay que tomarlo desde Cartagena únicamente.

Llanos del Machete, cuesta de Zárate, Lagunillas y Casablanca, bueno.

San Antonio a Matanzas por Lo Gallardo, bueno hasta Las Salinas.

Matanzas a Pichilemu, regular. Ha quedado últimamente habilitado el puente Lo Gallardo. No hay necesidad de pasar en balsa.

LA SEÑALIZACIÓN CAMINERA

El problema de la señalización caminera, aun no está resuelto entre nosotros no obstante el buen propósito de las autoridades.

La falta de fondos, para hacer una señalización adecuada que exige ingentes sumas, es la causa principal de esa deficiencia, y por otra, parece que hasta la fecha no se ha adoptado definitivamente la señalización internacional, que debe hacerse por parte de nuestro Gobierno conforme a lo establecido en la Convención de París del año 1926.

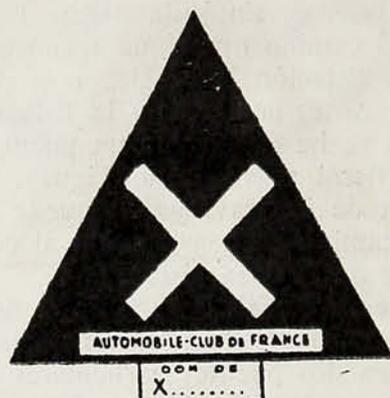
Francia, es uno de los países donde la señalización de caminos está hecha en forma casi perfecta. Estados Unidos y Alemania se han preocupado también de esas necesidades, pero, en todas las naciones adheridas a dicha convención, la señalización es ya definitiva en lo que respecta a los signos internacionales.

La nueva Ley de Tránsito, satisface una necesidad que hemos comentado ya en artículos anteriores, pero, entre nosotros queda todavía otro problema que encarar, y este es el de la señalización.

Sería interesante que nuestras autoridades hicieran conocer de las autoridades de provincia, esa señalización, para que sepan a qué atenerse en los trabajos que realicen, y la obra se haga en forma que satisfaga las necesidades del futuro.

Francia hasta hace pocos años, mantenía una verdadera anarquía de señalizaciones. Posteriormente a la convención de París, se inició la obra, harto difícil y en la actualidad, puede enorgullecerse de la amplitud del trabajo realizado que permite al turista viajar cómodamente por caminos donde no tiene la menor idea de orientación.

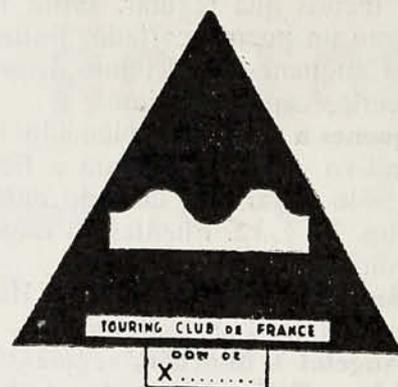
Muchos turistas se sorprenden a justo título, de la negligencia y de la insidiosa fantasía que regía hasta el presente en la señalización caminera francesa, acerca de la cual lo menos que se puede decir es que la variedad de los distintos tableros que se usaban no dejaba de crear una molestia considerable a aquellos que circulaban por las carreteras y que deploraban unánimemente este estado de cosas.



Cartel B. Cruce.



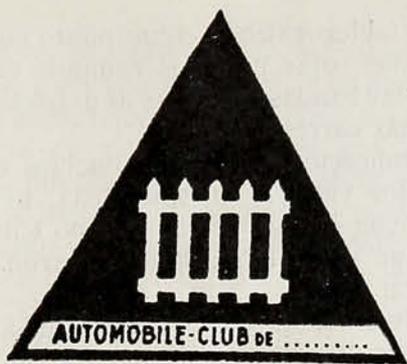
Cartel B. Curvas



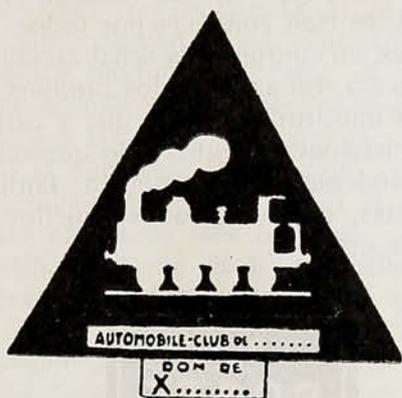
Cartel B. Lomajes

Esta anarquía reinaba en forma absoluta, y muy a menudo, tiránica en la señalización caminera francesa, cuando precisamente preocupaba el problema de hacer que la mayoría de las industrias, y más especialmente la del automóvil, se beneficiasen de las ventajas que significaba la normalización bien comprendida e inteligente.

Esta anomalía no había escapado a los



Cartel B. Paso a nivel con barrera.



Cartel B. Paso a nivel sin barrera.



Cartel C. Prioridad.

dirigentes en general y muestra de ello es que el 26 de Agosto del año pasado se creó una oficina de señales, cuya misión era evitar la continuación del desorden y proceder a la unificación completa y lógica de las distintas señales empleadas en las carretelas.

Dicha misión contó con los auspicios del Ministerio del Interior y del de Obras Públicas y reunió a altas personalidades industriales y a los representantes de las grandes asociaciones de turismo, quienes

eran los principales interesados del éxito de la empresa.

Actualmente se han dado a la publicidad los trabajos de esta comisión y como se verá por lo que sigue, la reclamada "estandarización" de las indicaciones camineras ahora es una realidad, para los automovilistas franceses.

Este es el título del opúsculo redactado por la comisión y que contiene la esencia de la reforma que emprendió. A esta señalación se la divide en tres partes, a saber:

Capítulo 1.º: Señales camineras;

Capítulo 2.º: Señales urbanas;

Capítulo 3.º: Estaciones de socorros.

La señalización caminera comprende: las direcciones y distancias con dos tipos de tableros (A y A bis) y presenta las siguientes características:

Cartel A: altura 90 centímetros, longitud máxima 1m50; bandas: altura 8 centímetros; tamaño mínimo de las letras 15 centímetros; colores: fondo azul con inscripción en blanco; bandas rojas para caminos nacionales y amarillas para las demás carreteras. El borde inferior del tablero dista 1m65 del suelo.

Cartel A bis: No difiere del anterior más que por su forma y sus dimensiones: altura 0,74 m; longitud máxima 1m25. Los colores adoptados son los mismos.

En lo que a las señales para indicar los kilómetros respecta, la comisión se vió obligada a aplazar su respuesta a causa de los ensayos que a este efecto ha emprendido la casa Michelin. Esta firma ha procedido a la colocación de los carteles, de la índole que patrocina, en todos los cruces.

Desde París hasta Montargis, tanto la leyenda como la presentación de los carteles se hicieron de acuerdo con las instrucciones dadas por el Servicio de Puentes y Caminos, desde Montargis hasta Mentón la citada casa ha instalado las señales que ideó.

2.º Los obstáculos, que comprenden: los cruces, las vueltas, las lomas, los pasos a nivel con barreras y aquellos que carecen de ellas. Estas señales son muy conocidas, pues son las mismas que se adoptaron en la conferencia internacional realizada en 1926.



Cartel E. Indicación de los pueblos sucesivos.

3.º El índice de prioridad: un cartel que indica a los automovilistas la cercanía de los caminos nacionales, los que, por decisión ministerial de fecha 5 de Octubre de 1929, gozan del derecho de prioridad. Estas señales consisten en un triángulo rojo en cuyo centro se halla, en color blanco, una letra N. Deben ser colocados a una distancia mínima de 150 metros del camino nacional que se va a cruzar, para advertir a los viajeros a fin de que tomen sus precauciones. Es una medida excelente y merece el mayor aplauso.

La señalización urbana se subdivide en:

1.º Entrada y salida de ciudades, con tres tipos de carteles, (D. D bis y D ter). Se trata del clásico triángulo de Renault al que se le agregó un rectángulo azul, con letras blancas, que constituye la característica esencial de la señalización oficial. Es-

tos tres tableros tienen como punto común las bandas rojas para los caminos nacionales y las bandas amarillas al usárselos en las demás carreteras.

2.º Indicación de los dos pueblos entre los cuales viaja el automovilista, lo que se consigue con un cartel del tipo Citroën en el que se ve el clásico "cheurrón" de la marca.

Finalmente, queda la indicación de las estaciones de socorros, debido a la iniciativa del T. C. F. y cuya cruz roja sobre fondo blanco, que también tiene un recuadro azul, es bien conocida por todos.

Esta es, en conjunto, la señalización oficial francesa. En adelante los caminos presentarán uniformidad en lo que a carteles de informaciones se refiere, lo que redundará grandemente en beneficio, tanto de los turistas, como de todos aquellos que deben recorrerlos.



Estaciones de socorro en la carretera.

EL TUNEL ENTRE DETROIT Y EL CANADA

El Túnel entre Detroit y Canadá, que va de la ciudad de Detroit a la ciudad de Windsor (Ontario), es el primer subterráneo vehicular que se construye entre dos naciones distintas. Ya en los Estados Unidos existen otros dos túneles para el tráfico de vehículos, el Holland Tunnel que va de la ciudad de Nueva York a Nueva Jersey y el George A. Posey Tunnel, que va de Oakland a Alameda, en el Estado de California.

El túnel entre Detroit y Canadá tiene una extensión aproximada de una milla de boca a boca. La entrada por el lado de los EE. UU. queda a pocos cientos de metros del centro financiero y mercantil de la ciudad de Detroit y por el lado canadiense está ubicada en el corazón mismo del barrio de negocios de la ciudad de Windsor, barrio que día a día va adquiriendo mayor importancia y movimiento.

La calzada del túnel tiene un ancho de

6,70 m. proporcionando así espacio suficiente para una corriente de tráfico en una y otra dirección. La capacidad del túnel se estima en 1,000 vehículos por hora en cada dirección. Hace dos años y medio que se halla en construcción y costará más o menos unos 25 millones de dólares.

Con la instalación proyectada para ventilar el túnel, el aire se conservará tan puro como el de la calle. Los automóviles que sufran algún desperfecto serán retirados con toda rapidez y seguridad. El tráfico será reglamentado de forma tal que aún marchando los vehículos a una velocidad relativamente alta, el automovilista correrá menos peligro que manejando por las calles próximas al túnel.

En la construcción de este grandioso túnel subacuático de Detroit al Canadá, se han empleado tres sistemas distintos. Probablemente la parte más sensacional del trabajo ha consistido de las operaciones de fabricación, colocación, remolque y hundimiento de los nueve tubos de acero que forman la parte del túnel que va por debajo del agua y que en total tiene una extensión de más de media milla, completamente debajo del río. La otra parte de los trabajos que más atrajo la atención fué la del excavamiento por medio de cámaras de avance, en una exten-

sión de un cuarto de milla. La parte restante del túnel fué construída a zanja abierta en las demás secciones. En resumen, se observará que la mitad del túnel queda debajo del agua y la otra mitad debajo tierra.

El túnel reportará una conveniencia a los motoristas que se dirijan al este por las cataratas del Niágara, y acortará la distancia en 100 millas o más eligiendo el camino de la ribera al sur del Lago Erie y para muchas otras personas que suelen pasar sus vacaciones anuales en las zonas norteñas canadienses de Georgian Bay y Muskoka Lake.

A cada extremo del túnel se ha construído una ciudad en miniatura con habitaciones y comodidades para las autoridades del túnel y para los equipos e instalaciones del mismo, habiéndose construído a tal efecto como unas 10 casas y edificios en cada costado del río. Las playas de entradas y salida en ambos extremos del túnel son muy amplias, de manera que los vehículos pueden abrirse en forma de abanico en varias filas para acelerar y facilitar la inspección aduanera y fronteriza. El túnel será inaugurado a principios de Noviembre de 1931 y sin duda dará lugar a un gran aumento en el tráfico internacional.

El Subsecretario del Ministerio de Fomento fué elegido Director del Automóvil Club de Chile

En una de las últimas sesiones del año anterior, a raíz de la renuncia que hiciera de su cargo el Sr. Heiremans, fué necesario reintegrar el Directorio, conforme a los Reglamentos del Club.

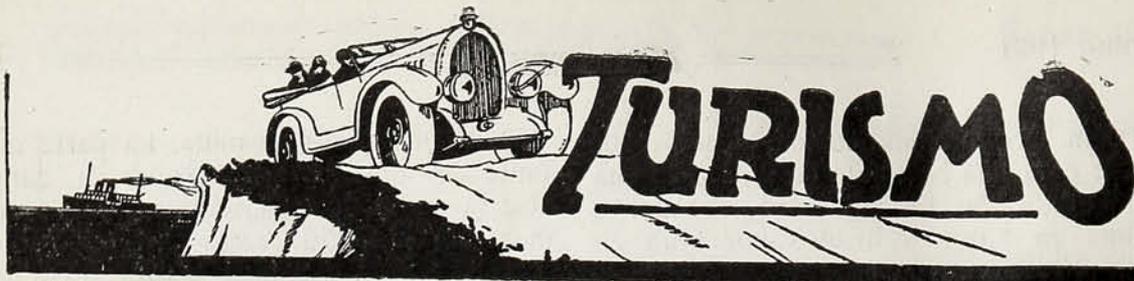
El Directorio inspirado en el deseo de interpretar los anhelos de la mayoría, procedió a elegir al nuevo Directorio en la persona de aquel que, habiendo obtenido en la asamblea, un mayor número de sufragios, y hubiera podido formar parte del Directorio, en el orden decreciente de la votación.

Esta persona era don Juan Ignacio Gar-

cía, socio entusiasta y servidor activo, que aún alejado del movimiento cotidiano de la Institución, siempre demostró especial interés por ser un hombre útil, a los fines de nuestra organización.

Tenemos la certeza de que el Sr. García, conforme a sus antecedentes, no ha de defraudar las esperanzas de quienes le votaron en la última asamblea.

Los caminos modernos significan prosperidad, riqueza y progreso nacional.



El Turismo en España

Facilidades que se acuerdan

Se nos pide, que hagamos conocer a los interesados, las franquicias que acuerda el Gobierno de España a los Turistas, conforme a lo que expresan las siguientes notas:

Santiago, 23 de Diciembre de 1930.

En oficio N.º 14701, del 20 del presente, el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, me dice lo que sigue:

El señor Embajador de España, por nota N.º 71 de fecha 11 de Diciembre en curso, dice al Departamento lo que sigue:

Tengo la honra de pasar a manos de V. E. adjuntas, copias de las recientes disposiciones de mi Gobierno por las que se hacen extensivas al Touring Club Español las ventajas y facilidades otorgadas al Real Automóvil Club de España, para garantizar los trípticos y carnets de paso por las Aduanas que las sociedades afiliadas a la Alianza Internacional de Turismo expiden a sus miembros para los automóviles, motocicletas y bicicletas de su propiedad, así como para la expedición de cuadernos, talonarios en sustitución de pases de la serie B, 28, para documentar la exportación temporal de Automóviles.

Lo que pongo en conocimiento a V. E. con el ruego de hacerlo llegar al de los centros de turismo correspondiente.

Lo que transcribo a U. S. remitiéndole las copias de que se trata, para su conocimiento, y a fin de que, si lo tiene a bien, se sirva hacerlas llegar a los centros de turismo a que se alude en la nota preinserta".

Lo que comunico para su conocimiento agregando copia de los anexos a que se refiere la nota del Sr. Ministro de Relaciones Exteriores.

Dios guarde a Ud.

Juan Ignacio García.

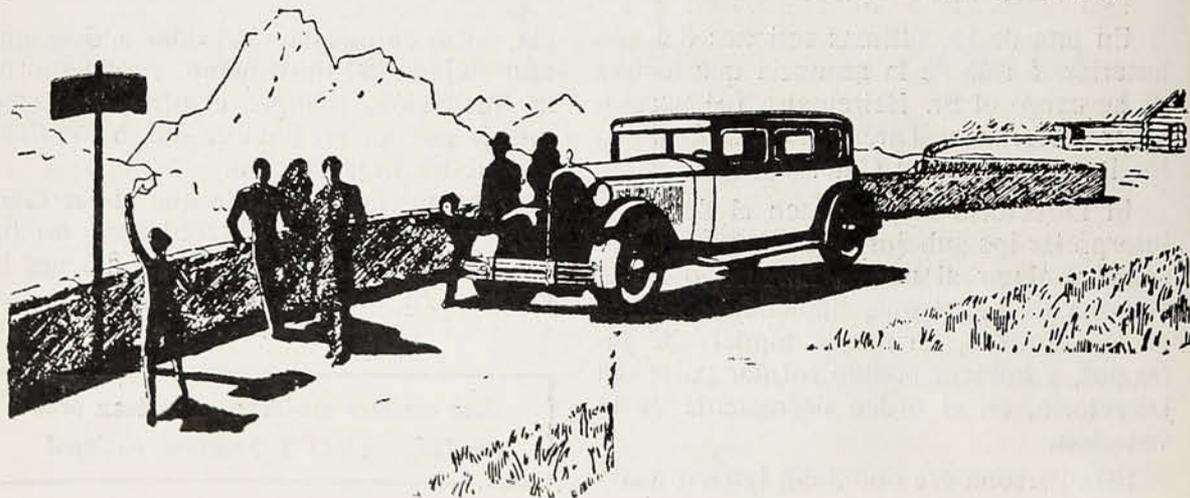
—Al Sr. Presidente del Automóvil Club de Chile.

REAL ORDEN N.º 590
MINISTERIO DE HACIENDA

Ilmo. Sr.: Accediendo a lo solicitado por el Touring Club Español en instancia elevada a este Ministerio y en atención a no existir lesión para el interés del Tesoro. S. M. El Rey (q. D. g.) de conformidad con lo propuesto por V. I. ha tenido a bien disponer que se haga extensiva al Touring Club Español la concesión otorgada al Real Automóvil Club de España por las Reglas 20 de la Real Orden de 20 de Junio de 1910 (Apéndice 8.º de las Ordenanzas de Aduanas), referente a la expedición de cuadernos talonarios, en sustitución de pases de la serie B, 28, para documentar la exportación temporal de automóviles.

Esta concesión se atenderá otorgada con las mismas formalidades, restricciones y garantías que determina la precitada disposición y el Touring Club Español observará, respecto a sus socios, para la expedición de los cuadernos las mismas normas que la repetida disposición impone al Real Automóvil Club de España.

De la Real Orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. I. muchos años.—Madrid, 11 de Agosto de 1930.—P. D. Bas. Sr. Director General de Aduanas.



REAL ORDEN N.º 544
MINISTERIO DE HACIENDA

Ilmo. Sr.: Vista la instancia elevada a este Ministerio por D. Francisco de Zuleta, Duque de Abrantes, en la que como Presidente del Touring Club Español, entidad de nueva creación, afiliada a la Alianza Internacional de Turismo, solicita se autorice a la entidad que representa a garantizar los trípticos y carnets de pasaje que las sociedades extranjeras que constituyen la Alianza Internacional de Turismo expidan a sus miembros para los automóviles, bicicletas y motocicletas de su propiedad. Resultando que el solicitante ha presentado ante ese Centro los documentos que acreditan que el Touring Club Español forma parte de la Alianza Internacional de Turismo con los mismos derechos y obligaciones que se reconocen a los miembros de esta organización turística internacional, existiendo también en esa Dirección General las oportunas actas de garantía a responder de los derechos arancelarios de los vehículos que por no justificar su reexportación o por otra causa deban satisfacerlos.

Considerando que de accederse a lo solicitado no se lesionan los intereses del Tesoro, toda vez que en la legislación aduanera española está ya en vigor la reglamentación referente a la circulación de vehículos que se importen en régimen temporal con trípticos y carnets de pasaje y los documentos de garantía a que anteriormente se alude son insuficientes para asegurar el pago de los derechos arancelarios que pudiera exigirse; y

Considerando que son evidentes los beneficios que al desarrollo del turismo automovilístico en



El gran estadista norteamericano Abraham Lincoln tiene su segunda edición. Es el General Bull, quien por su gran parecido al Presidente ha obligado al público a llamarlo Abraham Lincoln. En esta vista se ve a Lincoln II saludando a un veterano de la guerra de la independencia de los Estados Unidos.



Litvinof, Ministro de Relaciones del Soviet, saliendo de una fábrica europea de automóviles, donde fué, comisionado por su Gobierno para estudiar la instalación de instalar en gran escala la industria automovilista en su país.

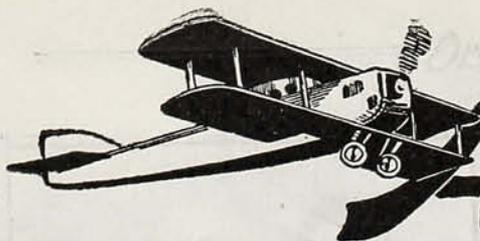
España pueden originarse multiplicando las facilidades para las visitas de nuestro país:

S. M. el Rey (q. D. g/) de conformidad con lo propuesto por V. I. ha tenido a bien disponer:

1.º Que se autorice al Touring Club Español para garantizar los trípticos y carnets de pasajes que las sociedades afiliadas a la Alianza Internacional de Turismo expidan a sus miembros para los automóviles, bicicletas y motocicletas de su propiedad, debiendo admitirse dichos trípticos y carnets, así garantizados, por todas las Aduanas del Reino habilitadas para operaciones de esta clase.

2.º Que las Aduanas Españolas observen en las operaciones de despacho y visado de los trípticos y carnets de que se trata las formalidades generales contenidas en el Apéndice 8.º de las Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas; y

3.º Que se faculte a ese Centro para determinar las sociedades que perteneciendo a la Alianza Internacional de Turismo de momentos han de estimarse autorizadas para expedir trípticos y carnets bajo la garantía del Touring Club Español y para dictar las reglas y normas que fueran precisas en la implantación y desarrollo del nuevo régimen derivado de la autorización que se concede al Touring por la presente disposición.—De Real Orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. I. muchos años.—Madrid, 18 de Julio de 1930.—Argüelles.—Sr. Director General de Aduanas.



AVIACION

Puertos aéreos modernos

por Edmundo Chocano.

(Especial para "Auto y Turismo")

HADLEY, en el Este de los Estados Unidos, es quizás el campo aéreo principal de la Nación. De aquí, en dos etapas, volaremos al otro gran centro aéreo del Oeste.

La llovizna se extremece como una fosforescente malla movida por el viento; es el medio billón de bujías que dan al campo aéreo de Hadley (Nueva Jersey) la luz del día en la penumbra de la noche. Luces blancas, marcan el límite de los 140 acres del campo - luces verdes, señalan los mejores lugares de salida y entrada - luces rojas, indican la torre radiográfica y otros peligros.

Sobre el hangar principal, un reflector de 24" con un poder de cinco millones de bujías, de minuto a minuto, ilumina el horizonte en una carrera circular.

Nuestro aeroplano, rápidamente marcha sobre el radiante muzgo, gira en varias direcciones, hasta que de frente se arroja hacia sus enemigos - la neblina y la creciente tempestad; con el poder de su máquina se eleva y zumba de energías hasta que se pierde en el misterio de la noche.

Mientras tanto, en el confín del campo, tres millones de bujías arrojan al infinito, un torrente de luz que se apaga y se enciende con pequeños intervalos. El radiófono y otros equipos de seguridad, mantienen al piloto en constante contacto con las bases de tierra que le guían a lo largo de una ruta perfecta.

Pasando en línea recta sobre los centros aéreos de Cleveland, Chicago, Omaha y Cheyenne, llegamos a Salt Lake City o sea un viaje de, más o menos, dos mil trescientas cincuenta millas.

Volando a mil pies de altura sobre el puerto aéreo de Salt Lake City, se divisa en el centro del campo, un gran círculo de cristal inrompible que cubre las lu-

ces que señalan las ocho direcciones, mientras el viento, automáticamente, dirige enormes flechas iluminadas, las que de noche, guían al piloto al lugar de su destino. Por medio de un control automático, solo se iluminan aquellas que siguen la dirección del viento.

Son innumerables las seguridades que se están tomando para el transporte aéreo y es por ello que, según las estadísticas, el 80 % de los accidentes aéreos en este país, se deben a pilotos que no tienen licencia o al empleo de aeroplanos fuera de uso. Esto último debería de prohibirse tan pronto como el aparato haya recorrido un cierto número de millas, de acuerdo con la garantía de los constructores.

En este país, es muy común ver, en las partes más visibles de sus ciudades, el que de día y de noche se señalen los nombres de las distintas localidades. Esto es una gran ayuda para el aviador, especialmente en aquellas regiones donde hay un gran tráfico.

Dejamos el puerto aéreo de Salt Lake City, en dirección a Burbank (California) o sean, más o menos, seiscientas millas de vuelo continuo. De allí a Los Angeles son treinta minutos en automóvil.

Más de dos millones de dólares han hecho el milagro en estas 478 hectareas de terreno en Burbank, donde hasta el polvo se ha eliminado. En invierno la temperatura es de 50 grados F. y en el verano, 61 grados F.

Desde lo alto divisamos seis pistas de asfalto con un ancho de 300 pies y un largo de 3,500 pies, cada una. Esto nos permitirá aterrizar en cualquier dirección.

Las pistas semejan, mantos blancos cuidadosamente tendidos sobre un campo de césped y es porque, todos los espacios entre ellas, están hermosamente sembrados con hierba.

La pista central de aterrizaje tiene 7,020 pies de largo; 300 pies de ancho en un comienzo y 600 pies al fin. Es tan enorme el area de aterrizaje que conforme llegamos podemos partir, sin necesidad de voltear. La arquitectura es majestuosa como el propósito, todos los edificios son de concreto, inclusive los hangares.

La administración que ocupa un edificio con un aérea de 20,000 pies cuadrados, es del más atrayente arte Español. Sobre el cuarto piso se levanta, como interrogando al espacio, la torre de control, que es el cerebro que gobierna todo movimiento en el campo y guía a los aviadores a través de nieblas y tempestades, por cientos de millas de distancias.

Una hermosa pérgola, graciosamente arreglada con asientos y mesas, permite que los pasajeros y visitas, mientras toman refrescos o comen, esperen cómodamente sus turnos, admirando la grandiosidad del espectáculo.

En este campo se han construido una serie de hangares que se alquilan a particulares con lo que se ha creado una renta

bastante cómoda para la Administración.

Tres de los principales hangares tienen un aérea de 150 pies de ancho por 250 pies de fondo, cada uno. El Municipio ha obsequiado a ésta Empresa, propietaria del campo, 40 acres de terreno que ha sido convenientemente acondicionado para el acomodo de los automóviles.

Cuatro hangares contra incendio, son los principales y abarcan un espacio de 96,000 pies cuadrados. Al tope del hangar N.º 1 un reflector rotativo de 24" con una intensidad de ocho millones de bujías, gira a razón de seis veces por minuto. Al lado Oeste del mismo hangar, otro reflector instalado a 180 grados, lanza el poder de sus 30 millones de bujías, hasta milla y media de distancia. En este mismo hangar, un poste de 15 pies de altura, sostiene un cono iluminado que señala la dirección del viento y una sirena que escucha desde tres mil pies de altura, con su rugir, controla el tráfico a pesar del ruido de los motores.

Seattle, Agosto de 1930.

Sepamos por qué vuela el aeroplano

Algún piloto optimista ha declarado que podría hacer volar la puerta de un establo si contara con la potencia suficiente. Sin embargo, el vuelo continuado y controlado exige algo más que potencia constituyéndose el aeroplano, por una serie de pesos y fuerzas mantenidas en un razonable equilibrio por su construcción, y sujetas a definidas variaciones para poder conseguir el mando del aparato.

Tomemos un caso especial y veremos como el proyectista de aeroplanos planea su trabajo, admitiendo, momentáneamente, que ha olvidado tanto las pasadas experiencias como la actual práctica. ¿Qué es lo que hace volar a aquéllo? ¿Cómo puede ascender? ¿Por qué no cae a tierra cuando el motor se para? Y si los modernos aparatos son tan estables y de fácil control, ¿por qué no le es posible a

cualquiera volar en uno de ellos al primer intento?

Brevemente: el aeroplano vuela porque la hélice rotativa tira de él y las alas lo elevan, manteniéndole todo el aire que el rodea. Todo lo que constituye el aparato o éste transporta, tiende a hacerle caer a tierra, por lo que debemos recordar en principio que, en un vuelo horizontal a velocidad uniforme:

1.º La fuerza ascensional de las alas es igual al peso total del aparato.

2.º La tracción de la hélice es igual a la resistencia del aire originada por las partes expuestas al viento.

La fuerza ascensional de las alas es mucho más importante que el tiro de la hélice, porque si éste cesara, se puede llegar planeando, a tierra; en cambio, si la fuerza ascensional cesa, hay que despedirse del mundo. Veamos, pues, por qué y cómo

mo las alas del aeroplano levantan el aparato.

En la figura aparece la sección del ala de un aeroplano que se considera moviéndose horizontalmente a través del aire, a un cierto ángulo con la línea de vuelo, denominado éste técnicamente, "ángulo de incidencia" del ala. El perfil del ala choca contra el aire deflexionando una capa de él por encima de la parte superior del ala, y forzando y comprimiendo otra capa por debajo de la superficie inferior del ala.

El aire que pasa por encima del ala se aparta de la superficie y crea sobre ésta misma un área de menor presión. En la superficie inferior del ala, el aire se comprime hacia abajo, resultando una succión de aire en la superficie superior y una presión en la inferior, cuyas suma en libras se determina como una fuerza ascensional del ala.

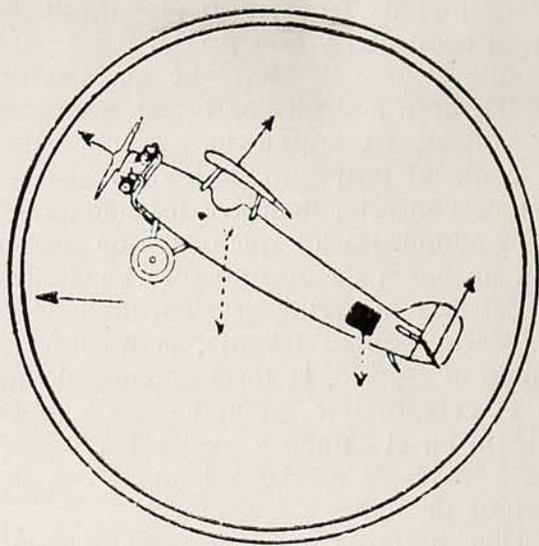
En una ala de adecuado dibujo, la ascensión por succión es cerca del doble de la ascensión por presión, y cada una de ellas depende de diversos factores, tales como la forma y proporciones del ala, ángulo de la incidencia, velocidad a través del aire y tipo del material empleado en su construcción.

Puede decirse, en general, que las alas soportan de ocho a diez libras por pie cuadrado de área, a velocidades normales de vuelo.

La fuerza ascensional descrita no está distribuída por igual en todo el ala, siendo mucho mayor cerca del perfil de ataque y menor en el opuesto. Para dar una idea más clara, podemos considerar concentrada la fuerza ascensional en un punto situado a un tercio de la anchura total del ala, medido desde el perfil de ataque.

Al moverse el ala, el aire crea, naturalmente una resistencia horizontal que a cualquiera velocidad del aire es igualada por el tiro de la hélice, quedando en las condiciones mencionadas, equilibradas las fuerzas horizontales.

Supongamos ahora que variamos unas cuantas cosas, una por una, y veamos lo que sucede.



Primero aumentaremos la velocidad. Las fuerzas ascensionales de succión y presión aumentan inmediatamente y como el peso no lo hemos podido aumentar, el ala toma una mayor inclinación, lo que puede corregirse reduciendo el ángulo de incidencia, lo que minora la fuerza ascensional.

Volviendo a las condiciones de equilibrio, aumentaremos al ángulo de incidencia; en ciertos límites razonables también de aumento así la fuerza ascensional; pero bien por el aumento de velocidad o por el del ángulo de incidencia, se eleva la resistencia horizontal, lo que a su vez requiere más potencia. Vemos, pues, que pagamos en resistencia horizontal por la ascensión y que tal resistencia hemos de vencerla con más tracción.

Queda explicado el comportamiento del ala en vuelo horizontal y ascensional con un ángulo de incidencia aumentado y también el efecto de un aumento de velocidad sin cambio de ángulo. Disminuyamos ahora el ángulo de incidencia, manteniendo la misma tracción. La fuerza ascensional disminuye inmediatamente; pero también disminuye la resistencia horizontal, de manera que el ala puede marchar más rápidamente a través del aire; al aumentar la velocidad del aire vuelve a crecer la

fuerza ascensional, y las fuerzas verticales se equilibran de nuevo, y si no el ala desciende.

Hemos dado unas rápidas explicaciones que demuestran como puede mantenerse el vuelo horizontal, ascensional o descendente con una sola ala; podría preguntarse entonces ¿por qué no construir una gran ala, con el motor y carga propiamente emplazada para volar, sin necesidad de una cola y otras varias cosas innecesarias?

Pues porque se necesitan superficies de control para mantener el ala en su línea de vuelo y medio con que poder variar el ángulo de incidencia. Además, el centro de presión sobre un ala no está en el mismo punto para todos los ángulos de incidencia y velocidades; necesitamos una cola para que el ala pueda prestar los servicios necesarios y timones y elevadores en ella para que pueda el piloto variar el ángulo de incidencia y dirección del vuelo según el rumbo.

Contemos, pues, con la cola a costa de peso y resistencia horizontal, que implica una superficie adicional de los planes y una mayor tracción.

Ahora comenzaremos a montar nuestro aeroplano. Tenemos las alas con su centro de presión; la cola para controlar la acción de las alas, la atracción se obtendrá por un motor que requiere hélice, esencia y aceite. Habremos de obtener espacio para el piloto, pasajeros o para otra clase cualquiera de carga útil que haya de trasportarse.

Debemos recordar respecto a este último punto, que la carga ha de distribuirse de manera, que, una vez completada la estructura debe ésta equilibrarse alrededor del centro ascensional del ala, aproximadamente, es decir, a un tercio del ancho del ala, contando desde el perfil de ataque, como antes decíamos.

En seguida habrá de encontrarse espacio adecuado para esta parte del fuselaje para los tanques de gasolina, puestos de los pasajeros y cargas variables que hubieran de llevarse, porque una vez cargado el aparato y dispuesto al vuelo, debe todavía tener su centro ascensional del

ala; de otra manera la fuerza ascensional y el peso total se mantendrían en continua lucha, y el piloto encontraría una enorme dificultad en mantener su rumbo con los diferentes mandos.

La disposición de los depósitos de esencia presenta frecuentemente un verdadero problema, porque al comenzar el vuelo puede representar una gran parte de la carga útil y, en cambio, al terminar, puede casi haber desaparecido. En ambos casos el equilibrio del aparato debe ser el mismo.

Podrían colocarse los tanques en la cola, según se indica en la figura por disponerse en tal lugar de suficiente espacio, pero si el aparato estaba equilibrado sin tales depósitos en dicho emplazamiento, tendría demasiado peso en tal parte, y desde luego, el vuelo resultaría inestable, puesto que el aeroplano quedaría desequilibrado.

Con alas de formas y dimensiones correctas; con un motor de adecuada potencia para obtener el necesario "tiro" y con los controles de cola si el centro de gravedad se encuentra alrededor del ascensional, el aparato volará con una razonable estabilidad. Naturalmente los perfiles traseros de las alas habrán de llevar "alergones" que permitan al piloto equilibrar lateralmente el aparato; pero estos dispositivos no entran esencialmente en el problema que hemos planteado en el título de este trabajo.

Ya estamos dispuestos a volar. Arranca el motor y la hélice, que es en realidad una ala giratoria, tira del aparato moviéndolo sobre la tierra. Aumenta la velocidad y la fuerza del viento, actuando sobre la parte horizontal de la cola, levanta ésta del suelo. Toma más velocidad el aparato y la fuerza ascensional sobre las alas aumenta; se llega a la velocidad de vuelo en que la fuerza ascensional es igual al peso total del aparato. Mantiene el piloto tal condición hasta que la velocidad produce una fuerza ascensional mayor que el peso total y hace bajar la cola con el elevador. Se aumenta el ángulo de incidencia del ala, aumenta la fuerza ascensional y el aparato se eleva, obteniéndose el

nivel de vuelo neutralizando la posición del elevador y los controles laterales y de dirección por los "alergones" y timón según es necesario.

Ahora, ¿por qué no cae el aparato si el motor se para terminando con la tracción que hace el vuelo posible? Pues porque tan pronto como tal cosa ocurre, el piloto dirige el aparato hacia la tierra, y al tomar inclinación, la fuerza de gravedad sustituye la tracción del motor, cual ocurre con un trineo que se desliza por una pendiente.

Se ha dicho ya que, para soportarse el aeroplano, en el aire, debe volar con una cierta velocidad mínima, es decir, que debe llevar una velocidad tal, que la fuerza ascensional sea igual a su peso. Supongamos que, accidental o intencionalmente, el aparato va por debajo de tal velocidad; ¿qué pasará? ¿Caerá a tierra? "No".

La mayor parte del peso del aparato se ha concentrado en su mitad delantera y, cual una flecha con punta de acero, su proa se inclinará hacia tierra, aumentando la velocidad tanto cuanto mayor sea el ángulo de caída, hasta que se obtiene de nuevo la velocidad de vuelo, y una vez más, queda el aparato bajo control, pro-

piedad de interés muy particular cuando el motor se "cala" en una violenta ascensión, y también en los vuelos acrobáticos, pues cualquiera que sea la posición del aparato, siempre volverá proa a tierra para ganar la necesaria velocidad, en tanto que las demostraciones partieran de una altura suficiente.

Terminaremos con la última pregunta: ¿Por qué no puede cualquiera manejar un aparato? Las observaciones indican que, normalmente, el piloto tiene poco que hacer, y cuanto mejor es, menos parece preocuparle; más, a pesar de la estabilidad, simplicidad y fácil manejo de los mandos y aun con una comprensión mecánica del funcionamiento, el vuelo requiere una técnica que solo puede obtenerse con la experiencia y la práctica. En realidad, el vuelo es casi una acción normal, existiendo en algunas personas una natural aptitud. El mismo Lindbergh presenta una feliz combinación de práctica y aptitud; pero como nosotros no somos ninguno de estos "ases", si queremos volar hemos de obtener un aparato reputado como seguro y un instructor cuya competencia nos sirva de garantía.

Estudios atmosféricos a 16.000 metros de altura

La tentativa próxima de Mr. Piccard

Un profesor de la Universidad de Bruselas, Mr. Piccard, tentará próximamente una experiencia, de la que se ha hablado poco hasta ahora, pero que de tener buen éxito, dará resultados inmejorables, para la aviación.

Por tratarse de una novedad, relacionada con la aviación, la mencionamos, en la seguridad de que ella ha de interesar a los lectores.

Como decimos el investigador tiene el propósito de elevarse hasta 16,000 metros en un globo, en Zoute, frontera holandesa.

Lo guía el propósito, de "medir el radio cósmico en función a la altura y al

grueso de la atmósfera, al través de una cabina especialmente construída al efecto. Es sabido que los exploradores, hasta la fecha tenían enormes dificultades para elevarse a más de 12,000 metros y que en la mayoría de los casos los fenómenos físicos que se sufren por consecuencia de la altura, impiden toda investigación en un estado intelectual despejado y activo.

También se propone estudiar principalmente la medida de la ionización del aire, y del campo electrostático. En la actualidad, nada se sabe con certeza de lo que existe, para el funcionamiento de motores a más de 12,000 metros de altura. Los globos cautivos, que se han elevado con el objeto de tomar muestras de la atmósfera a las grandes alturas aludidas, han

dados resultados mediores. Mr. Piccard, conoce perfectamente las dificultades que será necesario vencer, para hacer sus estudios en condiciones sensiblemente normales a las que se realizan en la superficie del suelo.

En primer lugar semejante altura, no fué jamás alcanzada por el hombre. Los aviadores que subieron en aparatos especiales hasta 12,000 metros, sufrieron trastornos serios y hasta desvanecimientos graves o estados de inconciencia que les imposibilitaron de toda observación de alguna utilidad.

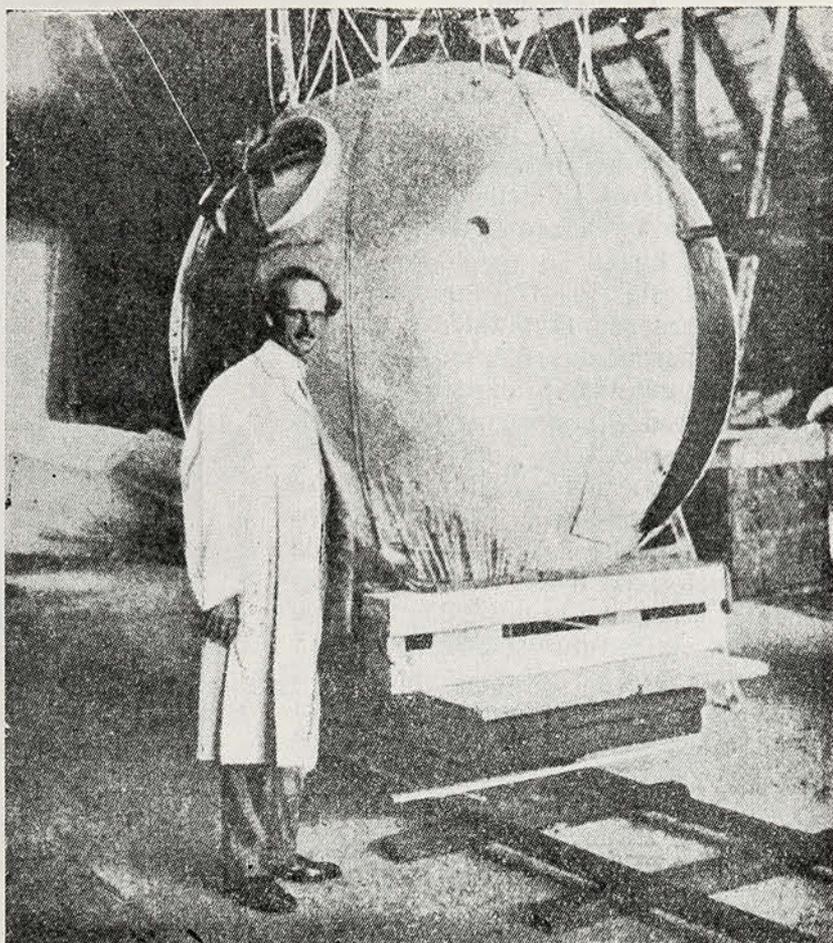
Por otra parte los globos sonda, que se han elevado hasta los 25 y 30,000 metros, por ser su carga por elevar normalmente inferior al peso de los aparatos de medida, con que deben ser equipados, hace también difícil el estudio.

Mr. Piccard, se propone entonces subir en un globo hasta los 16 mil metros, pero ocupando una barquilla especial de su invención.

Este globo tendrá 30 metros de diámetro, y una capacidad de 14,000 metros cúbicos, capacidad considerable si se tiene en cuenta que los globos comunes, que se usan para las carreras Gordon Bennet, tienen apenas 2,200. Este globo estará construído de modo que su envoltura pese solo 200 gramos por metro cuadrado.

La Cabina

Para evitar al equipaje los peligrosos efectos del frío, que a esas alturas desciende hasta 50 o 60 grados bajo cero, y los peligros no menos graves de la baja presión atmosférica, ha sido necesario reem-



El profesor Piccard, al lado de la barquilla esférica dentro de la cual ha pretendido elevarse en globo libre para explorar científicamente las regiones atmosféricas hasta los 16,000 metros de altura.

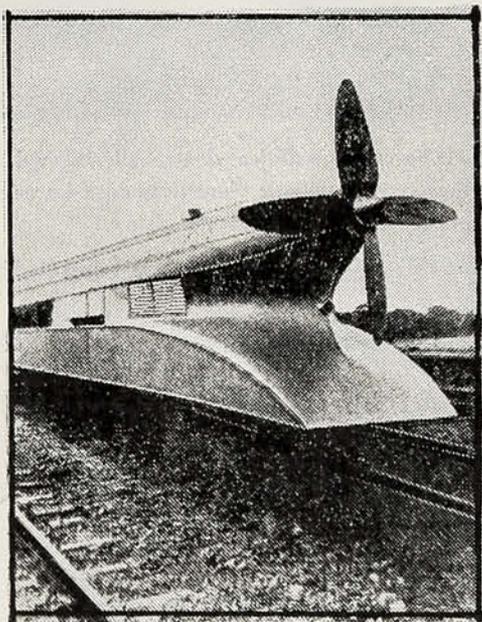
plazar la cabina común, por una especial, constituida por una esfera de aluminio de 2 metros 10 centímetros de diámetro. Está hecha con ventanales y una puerta de entrada de 50 centímetros. Los ventanales permitirán la visibilidad y la realización de las experiencias a realizar. Esta cabina ha sido sujeta a experiencias de resistencia hasta de dos atmósferas de presión, aun cuando se sabe que solo trabajará a 0.1 atmósfera. La presión interior será de 0,55 de atmósfera o sea un kilo por centímetro cuadrado.

La cuestión de la oxigenación de la cabina se hará con un aparato similar al que se usa en los submarinos que regenera el aire e introduce la dosis exacta de oxígeno necesaria.

La ascensión

La partida se hará el día en que haya viento débil o nulo, y la ascensión será rápida. En una hora y media se calcula llegar a los 14,000 metros de altura, en donde los viajeros se detendrán durante media hora para realizar algunos estudios atmosféricos. Luego se arrojará el lastre para llegar hasta los 16,000 metros. Si las condiciones son favorables y no hay viento, los aeronautas piensan permanecer una hora efectuando experiencias, para luego proceder al descenso que demorará no menos de tres o cuatro horas.

Fuera de los estudios científicos que se realicen, la experiencia permitirá a los aviadores, conocer las posibilidades de efectuar vuelos en cabinas cerradas herméticamente, y llegar a la posibilidad de que los grandes viajes futuros se realicen a 15 o 20,000 metros de altura donde la atmósfera es débil y la presión atmosférica reducida a la décima parte, permitirá a los aviadores viajar a una velocidad constante



La ciencia mecánica en Alemania ha creado una nueva invención. Se trata de un vagón ferroviario con capacidad para 40 pasajeros y que puede desarrollar 160 kms. por hora. Es accionado por un motor y una hélice similar a la usada por los dirigibles...

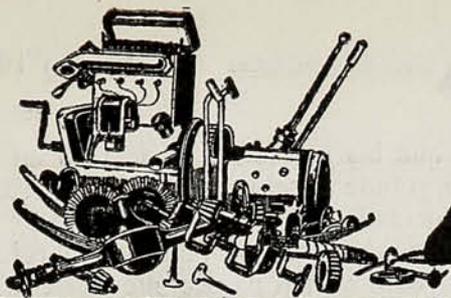


La periodista Lady Drummond-Hay, que tuvo la oportunidad de dar la vuelta al mundo en el Graf Zeppelin el año pasado. Ahora intenta embarcarse en el DO-X para efectuar la travesía del Atlántico. La fotografía nos muestra a Lady Drummond Hay, parada al costado de su avión Moth.

no menor de 200 kilómetros por hora, eliminando muchos peligros de resistencia del aire, sin gastos suplementarios de combustible.

Si bien es cierto que a 16,000 metros el frío desciende a 55 o 60 grados, no habrá peligro de que sufran demasiado los viajeros, pues, el sol calentará la esfera de aluminio. En caso de accidente, rotura de la esfera, etc., los viajeros piensan arrojar en paracaídas, desde una altura en que estén seguros no habrán de sufrir los efectos del enrarecimiento del aire.

Tales son a grandes rasgos la tentativa que está para realizarse en Europa, para acrecentar los conocimientos atmosféricos en beneficio de la aviación.



TÉCNICA

Las ventajas de la propulsión delantera siguen debatiéndose

Así como los frenos en las cuatro ruedas han llegado a ser la innovación mecánica más destacada de la década de la post guerra — 1919-1929 —, parece que la propulsión en las ruedas delanteras bien puede llegar a constituir el detalle principal en los chasis durante los próximos años. Y en ambos casos los experimentos realizados en las carreras de automóviles constituyeron un prelude al uso del nuevo método para los coches de uso diario.

Hace poco, un coche con propulsión en las ruedas delanteras ganó la gran carrera de las 500 millas de Indianápolis, en la cual los vehículos de este tipo han participado desde el año 1925 con distintos grados de éxito sin que jamás hasta entonces hubieran podido ocupar el primer puesto. Ningún trastorno mecánico fué experimentado, y sólo se hizo una parada para proveerse de nafta y aceite y cam-

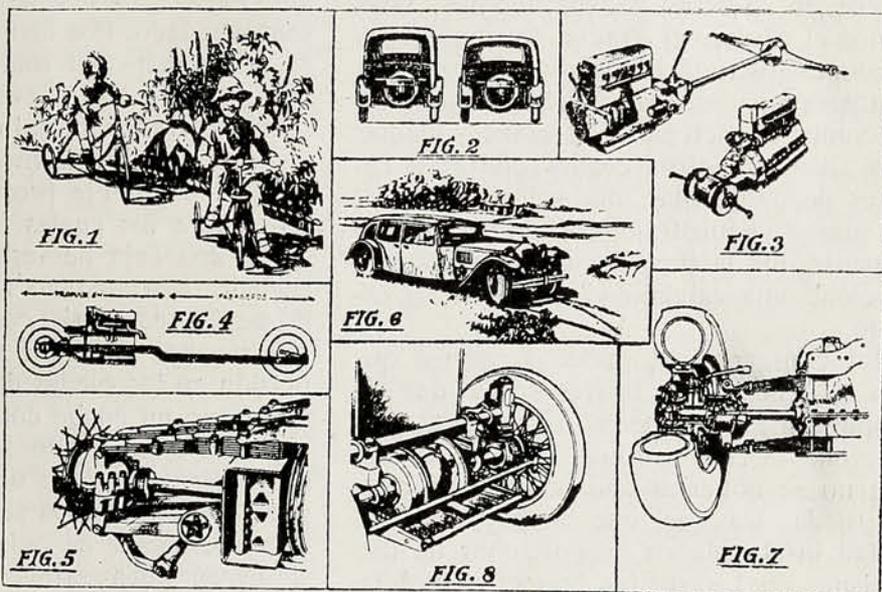


Fig. 1. Un ejemplo de lo que es propulsión delantera y propulsión trasera. Fig. 2. Un coche común a la izquierda y otro coche con propulsión en las ruedas delanteras, a la derecha, con idéntica trocha. Este último puede hacerse más bajo y más ancho. Fig. 3. El motor y el sistema de transmisión de un coche común comparado con el mecanismo mucho más compacto de un chasis con propulsión adelante. Fig. 4. El mecanismo propulsor, está concentrado en la mitad delantera de un coche con propulsión adelante, dejando el resto con libertad para la carrocería. Fig. 5. El último mecanismo de propulsión delantera del alvis. Fig. 6. Un coche con propulsión en las ruedas adelante se caracteriza por la marca de estabilidad y la seguridad en el contralor de la dirección, permitiendo el desarrollo de nuevos estilos de carrocerías. Fig. 7. El sistema Moran en el cual se emplean Juntas Universales. Dos de éstas se encuentran equidistante en el pivote de Dirección. Fig. 8. Mecanismo de propulsión adelante, transmisión final y tambores del freno en el último Tracta de seis cilindros.

biar neumáticos. Esta ha sido una hazaña especialmente notable, pues la pista es muy difícil e impone una carga muy severa sobre todas las piezas del sistema de la transmisión. En consecuencia, el éxito de un chasis con propulsión delantera puede tomarse como que ha demostrado, primero, que puede que este tipo de transmisión

proporcione la duración necesaria y segundo, que proporciona ventajas bien definidas con respecto a su estabilidad en el camino y facilidad para tomar los virajes.

Probado en carreras y experimentos

Estas importantes características de los coches con propulsión adelante han sido también perfectamente demostradas, por supuesto, por la performance de coches europeos en carreras y experimentos, tales como: el Alvis y el Tracta. En numerosas ocasiones los modelos Alvis de propulsión delantera han recorrido difíciles rutas, tales como: en Belfast a velocidades medias más altas que otros coches que eran capaces de desarrollar una velocidad máxima mayor, demostrando así en forma concluyente que la propulsión delantera proporciona una estabilidad mejor en el camino.

En consecuencia, puede aceptarse que han sido demostradas tres cosas que la propulsión en las ruedas de adelante proporciona ciertas ventajas bien definidas que no se obtienen con la propulsión en las ruedas traseras, que no hay una dificultad insalvable en proporcionar un mecanismo en las ruedas traseras absolutamente seguro y durable y que la propulsión adelante tiene un número de puntos inaccesibles que necesitan lubricación. Además, al carrocerero se le da entera libertad y puede poner un piso chato y a nivel bajo.

Refiriéndonos a las desventajas, una crítica que invariablemente se oye cuando se menciona la propulsión en las ruedas delanteras es que las juntas universales que se usan para llevar las fuerzas hasta las ruedas no puede hacerse lo suficientemente durables. Este argumento ha sido completamente derrotado por la experiencia práctica, tanto en coches comunes manejados por propietarios conductores, como en los coches de carreras. Se sabe de casos de juntas universales que han durado hasta 50,000 o más millas, sufriendo un desgaste ínfimo. Debe comprenderse que el movimiento de la dirección empleado al andar a gran velocidad en caminos buenos es extremadamente pequeño, de

modo que las juntas no se desvían en un ángulo grande excepto al maniobrar a bajas velocidades.

Finalmente tenemos la cuestión ruido, con respecto al cual parece que existen dos opiniones distintas. Por una parte, tenemos que con la propulsión en las ruedas delanteras toda la transmisión se halla asegurada al bastidor adelante de donde van los pasajeros y en consecuencia, puede producir vibraciones molestas a menos, que haya sido diseñada y montada con sumo cuidado. Por otro lado, no hay duda de que mucho del ruido que se hace tan desagradablemente evidente en muchos coches cerrados de bajo precio después de tener un cierto kilometraje recorrido, es producido por eje propulsor y el eje trasero sobre los cuales la carrocería actúa como una caja de resonancia. En consecuencia, con cuidado razonable en la fabricación, parecería como que no hubieran razones para que un coche con propulsión en las ruedas delanteras haga más ruido que un coche común.

No es exageración decir que la propulsión delantera tiene un mayor atractivo, puesto que facilita la suspensión individual e independiente de cada rueda, por lo que se hacen innecesarios los ejes y mejora mucho el confort en el andar. La distancia vertical del movimiento de las ruedas delanteras no necesita ser muy grande; en consecuencia; no hay dificultad de moverlas por medio de ejes cardanes desde una transmisión final construida con la caja de engranajes y soportada por el bastidor. La suspensión de las ruedas traseras, de la cual depende en gran parte la comodidad de los pasajeros, puede hacerse extraordinariamente flexible, pues no hay transmisión de fuerza que imponga límites sobre su distancia de recorrido.

La dirección no es pesada

Contrariamente a la creencia popular, el mecanismo de la transmisión no hace que sea más pesado de controlar la dirección de un coche con propulsión en las ruedas delanteras. Esto se debe probablemente a que cuando las ruedas delanteras son impulsadas no es necesario emplear

un ángulo castor, tal como el que se precisa para dar estabilidad a la dirección de un coche común. La ausencia de castor reduce el esfuerzo requerido para mover las ruedas, y así compensa ampliamente el arrastre producido por la transmisión.

En cuanto al costo de fabricación debe recordarse que se eliminan el largo eje propulsor común y el complicado eje trasero, y también **que** el bastidor puede hacerse muchísimo más simple que en el diseño ortodoxo. Estos renglones probablemente compensan en exceso el gasto del mecanismo de propulsión delantera o por lo menos parecería que haciendo el balance del costo aquel no se inclinaría en contra de la propulsión delantera.

Una cosa que debe resultar atrayente para los propietarios conductores es que como el motor, la caja de engranajes y la transmisión forman una sola unidad en el frente del coche, no hay razón para que no sea suficiente un solo aceiteador para todo. Este puede ser colocado en lugar accesible debajo del capot en la forma acostumbrada y puede compararse muy favorablemente con los aceiteadores ordinariamente colocados en la caja de engranajes común y en el eje trasero debajo del piso. El hecho de que prácticamente no hay mecanismos de ninguna especie debajo de la carrocería de un coche con propulsión en las ruedas delanteras reduce, naturalmente, el atractivo grande para el público, el que la considera como una mejora nueva e interesante digna de especial atención. Por ello se tienen pocas dudas de que para 1931 el número de coches de este tipo aumentará mucho.

Tenemos ya el Cord y varios otros ejemplos norteamericanos, el Alvis y B. S. A. de tres ruedas, en Inglaterra, y numerosos modelos europeos, de los cuales el francés Tracta es especialmente notable, todos en venta al público en general. También resulta significativo que la conocida

firma David Brown and Son Ltd. ha obtenido un permiso exclusivo para las patentes Voran, de propulsión delantera en Inglaterra.

Un detalle que todos notan cuando manejan por primera vez un coche con propulsión en las ruedas delanteras es que el conductor siente una extraordinaria seguridad de contralor en la dirección, debido a que las ruedas delanteras tiran del coche al hacer un viraje, mientras que en los coches de propulsión atrás tiene que luchar contra la tendencia de las ruedas traseras a continuar en línea recta. En otras palabras, el coche quiere ir hacia donde es manejado, en lugar de desviarse de la línea recta protestando.

A la estabilidad en los virajes contribuye, sin embargo, otros detalles siendo uno de ellos el centro de gravedad tan bajo que puede conseguirse con tanta facilidad cuando las ruedas delanteras son propulsadas por el motor. Este ocurre debido a que el motor y el mecanismo de la transmisión se encuentran en la mitad delantera del coche, de modo que la mitad de atrás puede dedicarse exclusivamente a acomodar la carrocería y los pasajeros. Como no hay eje propulsor que moleste al diseño, el bastidor puede ser llevado al nivel bajo inmediatamente detrás de donde va el tablero, y de allí en adelante puede continuar en línea recta hasta la extremidad trasera del coche.

La suspensión trasera

Las ruedas traseras pueden ir montadas en un eje liviano en línea quebarada o pueden ir independientemente sobre palancas pivoteadas. El principio independiente tiene mucho de bueno, pues reduce el peso no sujeto a la acción de los elásticos y, además al permitir que las ruedas se muevan de arriba a abajo sin inclinarse, hace posible, colocar una carrocería más ancha en una trocha dada.

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



AUTOMÓVIL CLUB DE CHILE

DELICIAS 1171 — TELEFONO 87344 — CASILLA 3320

Vice-Presidente	»	Eliás Veloso.
Secretario	»	Enrique Kaulen.
Tesorero	»	Juan P. Blurton

DIRECTORES

Señores: Manuel Barahona, Juan Ignacio García, Nicomedes Avaria, Osvaldo Silva B. y Eduardo Betteley.

Actas del Automóvil Club de Chile

EXTRACTO DE LA SESIÓN N.º 90 DEL 1.º DE DICIEMBRE DE 1930

Preside el señor Heiremans y concurren los señores Larraechea, Barahona, Veloso, Blurton, Avaria, Silva y Kaulen y los socios señores Alejandro Gumucio, Javier Gumucio y Carlos Zúñiga.

ACTA.—Se lee y se aprueba la de la sesión anterior.

CUENTA.—Se dió cuenta:

1.º De los diversos descuentos que ofrece a los socios la Casa Desmarats.

2.º Del envío de una tarjeta permanente por la Federación de Box para entrar a los espectáculos boxeriles.

3.º Del envío de un cheque por \$ 8,000 de "La Nación" valor del premio de la carrera del Circuito Sur.

4.º De una carta del señor Courtois sobre la adquisición de un cronógrafo. Se acuerda su adquisición.

5.º De una carta firmada por varios socios referente al paradero de los autos de alquiler. Se acuerda enviar copia a la Dirección del Tránsito.

TABLA.—**Acompañantes en las carreras.**—Se estableció que los acompañantes de los pilotos en las carreras no les alcanza el título de profesional, aunque reciban parte del premio.

PASEO A JAHUEL.—Se acuerda suspenderlo y postergar su realización.

REFORMA DE ESTATUTOS.—El señor Barahona propone fijar fecha para el estudio de los nuevos estatutos.

CARRERAS DEL 28.—Se da cuenta de haberse solicitado un calendario de motociclismo y pedido permiso al Ministerio para realizar la carrera del 28.

PRESIDENCIA DE LAS COMISIONES.—Fueron designados los siguientes:

Carreras: Sr. Vasco de Larraechea.
Jurídica: Sr. Manuel Barahona.

Técnica: Sr. Juan P. Blurton.

Turismo: Sr. Nicomedes Avaria.

Tránsito: Sr. Federico Helfmann.

Cronometradores: Sr. Jacques Courtois.

Motociclismo: Sr. Eduardo Betteley.

Caminos: Sr. Enrique Kaulen.

Prensa: No se designó Presidente.

SOCIOS ACEPTADOS.—Se aceptaron los siguientes:

Alfonso Araya, presentado por don Edmundo Larrenas.

Epifanio Arancibia, id. Demetrio Larraín.

Egidio Bonfanti, id. Guillermo Zerbi.

Renato Baeza S., id. Miguel Baeza.

Enrique Bendjerodt, id. por Eugenio Bendjerodt.

Jerónimo Bartolotto, id. por J. Pérez Cañas.

Jermán Cartagena, id. por Walter Söhrens.

Roberto Clavel, id. por Emilio Vidon.

José Campla, id. por Silverstone.

Raúl Fabres, id. por Luis Herman.

Abel Gac, id. por Ricardo Fischer.

Moisés Garrido, id. por Nicanor Elgueta.

Osvaldo Silva, id. por Enrique Kaulen.

Herdwig Nouber, id. por Fredy Outridge.

René Henríquez, id. por Alberto Carmona.

Guillermo Henríquez, id. por Alberto Carmona.

Isidro Larraín, id. por J. Palomer.

Renato Marquezado, id. por Eduardo Alert.

Miguel Nieto, id. por Raúl Barahona.

Moisés Portugués, id. por H. Meirovich.

Raquel Sáenz S., por Alberto Carmona.

José Sanz E., id. por Menicucci.

Ricardo Timmermann, id. por Bernardo Timmermann.

Luis Urrejola, id. por Vasco de Larraechea.

Martín Vida, id. por Mauricio Solé.

Hermenegildo Vérges, id. por Luis Herman.

Ewald Terrsy, id. por Augusto Andrade.

Margarita T. de Timmerman, id. por Bernardo Timmermann.

EXTRACTO DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA N.º 91 DE 10 DE DICIEMBRE DE 1930.

Preside el señor Heiremans y concurren los Directores señores Blurton, Barahona, Avaria, Silva, Betteley y Kaulen.

El señor Barahona expone los motivos de esta sesión extraordinaria y manifiesta que entre algunos de los Directores había nacido la idea de crear un cargo rentado que fuera ejecutor de las gestiones y acuerdos del Directorio y que proponga, a la vez nuevos trabajos para el Club. Considera que dado el progreso creciente de la Institución se hace indispensable crear este puesto, ya que no es posible pedir a los socios y Directores su cooperación que significa casi siempre sacrificio de tiempo y molestias. Agrega que dada la índole de la labor que debe desempeñar debe elegirse una persona bien relacionada y competente en todos los problemas

propios del Club. Estima que la persona indicada el señor Vasco de Larraechea, cuyo entusiasmo, capacidad y espíritu de sacrificio lo ha demostrado a través de muchos años de labor.

Tercian en el debate los señores Directores y concuerdan con el Sr. Barahona en principio para designar un Intendente el que podría tener una renta fija de \$ 1,000 más una bonificación de \$ 1 por cada socio al día. Continuando el debate se acuerda nombrar una comisión compuesta por el Secretario y del Tesorero para que traigan a la próxima sesión un presupuesto de gastos para el año 1931, como también una exposición sobre el movimiento de Secretaría.

Se acuerda tratar este asunto de preferencia en la próxima sesión ordinaria.

EXTRACTO DE LA SESIÓN ORDINARIA N.º 92 DE 15 DE DICIEMBRE - 1930

Preside el señor Heiremans y concurren los Directores señores: Veloso, Barahona, Avaria, Betteley, Silva, Blurton y Kaulen y el socio señor Alejandro Gumucio.

CUENTA.—Se da cuenta de:

1.º De una comunicación del Estado Mayor en la que pide informes camineros.

2.º De una carta del señor Ernesto Herman, en

(Pasa a la pág. 54).

El Tiempo y la Distancia anulados por un Nuevo Receptor para ondas cortas y largas

Cuando hasta hace muy poco tiempo, se hablaba de la recepción de ondas cortas, inmediatamente se pensaba en los inconvenientes que presenta la recepción de las mismas y principalmente, si se trataba de ondas emitidas en puntos distantes de diez mil o más kilómetros, como por ejemplo, las de estaciones de broadcasting europeas y americanas. La dificultad de la buena recepción consiste, en muchos casos, en la deficiente construcción de los receptores, en la inadecuada combinación de los implementos que los forman, en la antena que se mueve, y, en fin, en tantos otros factores que suelen escapar al más práctico en estas cuestiones.

Echando la vista hacia lo pasado, nos encontramos con el muy popular circuito regenerativo llamado Perry O. Briggs, para ondas cortas, con sus bobinas Lorentz, tan popularizado entre los aficionados americanos.

Paulatinamente se fué abandonando el

circuito Perry O. Briggs, reemplazándose-lo por el Schnell, luego tanto o más popular que su antecesor. Este circuito, debido a que no requiere bobinas móviles como el Perry, gozó de simpatías generales, pues uno de los inconvenientes de que adolece el Perry es la vibración casi imperceptible de sus bobinas, por lo general, de diámetro algo grande y montadas al aire, vibraciones que repercuten en la sintonía y no permiten en momento alguno mantener la firmeza necesaria de la onda. En cambio, el el circuito Schnell, con sus únicas bobinas fijas, rígidas, y su control de reacción a condensador variable hicieron de este circuito uno excelente para uso corriente. Pero, aún quedaban algunos inconvenientes que vencer, tal como el de la oscilación mecánica de la antena y otros.

Las modernas válvulas de dos grillas, amplificadoras de alta frecuencia, han sido un factor que influyó grandemente en

la mejora de los receptores de ondas cortas, pues, con ellas ha sido posible agregar a los antiguos receptores una etapa práctica de amplificación de corrientes radiofrecuentes. Como dichas válvulas poseen un alto grado de amplificación y, además, son de una capacidad interna prácticamente nula, con una gran resistencia, no requieren neutralización, simplificando la construcción de las etapas de amplificación de alta y comunicando al receptor una sensibilidad extrema, hasta cierto punto imposible de conseguir con los métodos y válvulas comunes.

Otras de las válvulas que aportaron una interesante mejora en la construcción de los receptores para ondas cortas es la ya famosa "pentodo" que, su enorme poder de amplificación de bajas frecuencias, no requiere una etapa previa para su funcionamiento y rendimiento máximo.

Ambos tipos de válvulas, conjuntamente con las sensibilísimas detectoras de construcción especial para ondas cortas, han permitido la construcción de receptores de buen rendimiento en dichas ondas.

Y, a propósito de receptores para ondas cortas aprovecharemos la oportunidad que se nos presenta para referirnos al nuevo receptor Philips, tipo 2802, especialmente construido para la sintonización de ondas desde 10 hasta 2400 metros de longitud, con bobinas intercambiables para las distintas gamas de ondas comprendidas en los márgenes citados.

Cerca de 200 estaciones de onda corta están al alcance del que posee un receptor Philips 2802 para ondas cortas. La recep-

ción de los programas transmitidos por aquellas es, con este aparato, sumamente fácil y muy perfecta, pudiéndose escuchar las mismas, sin inconveniente de ninguna clase.

Hasta ahora nunca se había conocido en nuestro país un receptor de onda corta que tuviese las características del Philips 2802; por lo tanto, las personas dedicadas a esta clase de recepciones desde continentes lejanos eran únicamente radioaficionados que se construían aparatos relativamente eficientes con los cuales, de noche y en ciertas condiciones especiales de calma del éter, lograban escuchar dos o tres de las estaciones más poderosas del mundo.

Por otra parte, el manejo de estos receptores era muy difícil pues la sintonía requerida desplazamientos infinitesimales de los controles y un conocimiento bastante profundo de la radiotécnica.

En consecuencia, la recepción de estaciones de onda corta, las pocas que se podían escuchar de Norte América, Europa, etc., estuvo limitada, como dijimos, hasta la aparición del Philips 2802, a un número reducido de aficionados.

Es así que, en la actualidad, sentados cómodamente en un sillón podemos escuchar en nuestra casa a todas las estaciones del mundo. Nuestro afán de espaciarnos hacia horizontes cada vez más vastos, encuentra en la recepción en ondas cortas, una satisfacción indescriptible.

Y todo eso lo consigue tan fácilmente con el receptor Philips 2802. Si se quiere escuchar estaciones locales también es posible hacerlo con este novísimo aparato.

LOS RECEPTORES

SIGNIFICAN:

CALIDAD, COMPETENCIA, PRECISION.

SON LOS MEJORES DEL MUNDO

: : PIDA UNA DEMOSTRACION : :

70 - BANDERA - 70

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LA MÚSICA DEL MUNDO

CANTO, POESÍA, TEATRO,
CONFERENCIAS, DISCUR-
SOS, INFORMACIONES Y
TODO DE TODAS PARTES.

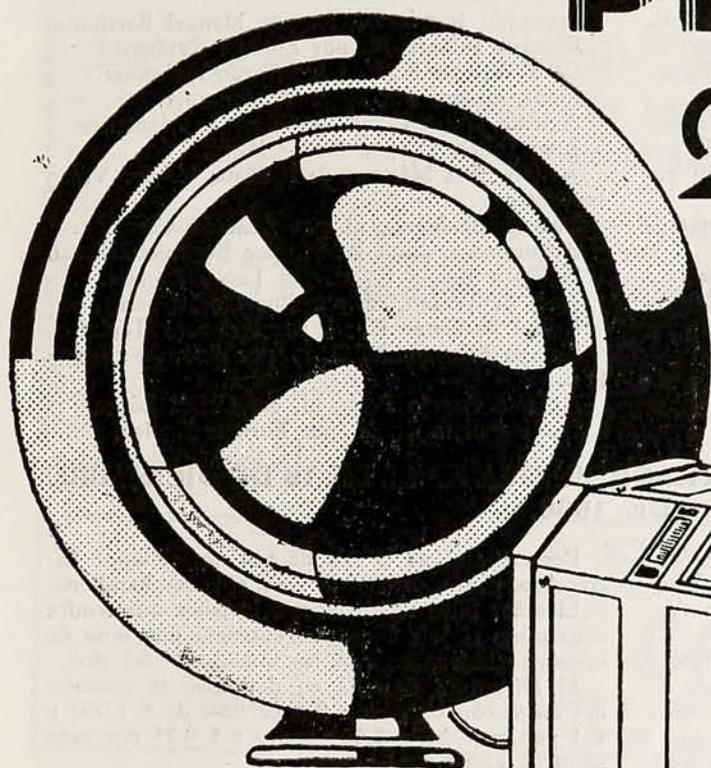
ESCUCHARÁ CON SUMA FACILIDAD

EN UN RECEPTOR DE ONDAS CORTAS Y LARGAS

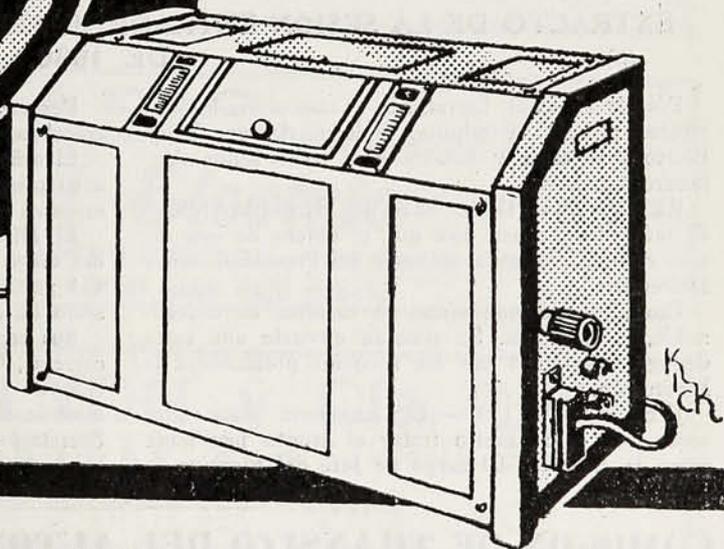
PHILIPS

2802

EL RECEPTOR
EQUIPADO
CON LAS
VALVULAS
MARAVILLOSAS



ONDAS DE 10 hasta
2400 metros.



SOLICITE INFORMES A CUALQUIER DISTRIBUIDOR NUESTRO
DISTRIBUIDORES:

Morrison, Ahumada 65.
Casa Columbia, Estado 366.
César Rau, Ahumada 31.
Casa del Valle, San Diego 29.
Radio Viking, Bandera 160.
P. Santelices, San Pablo 2022.
Radio Fénix, San Diego 186.

Radio Service, Bandera 176.
Radio Store, Bandera 70.
López y Cía. Bandera 131.
Radio International, San Antonio 277.
Radio San Diego, San Diego 31.
Brusadelli y Manni, Delicias esq. Nataniel.

(De la pág. 51)

la que denuncia a los carabineros sobre la forma cómo controlan los cruces de las esquinas.

3.º De la renuncia del señor Aníbal Jara como Presidente de la Comisión de Prensa.

4.º De una carta del Presidente de la Comisión de Tránsito Sr. Helfmann en la que pide que se nombre al Mayor Frías como miembro de la Comisión.

5.º De una comunicación del Gerente del Balneario Apoquindo en la que ofrece 10% de descuento a los socios.

6.º Del permiso de un mes concedido al Pro-Secretario.

7.º De un ofrecimiento de don Santiago Laso para la adquisición de una casa en Las Cruces.

TABLA.—Compra de Bonos.—Se acuerda autorizar al Tesorero para invertir lo que estime conveniente en bonos hipotecarios.

COMISION JURÍDICA.—El señor Barahona propone a las siguientes personas para integrar la Comisión Jurídica: Srs. Santiago Laso, Jorge Figueroa, Alfonso Rossel y Jorge Labarca.

COMISION TÉCNICA.—El señor Blurton propone que la Comisión que preside sea formada por los mismos miembros que la componían en el período anterior.

LORENZO VAROLI.—Se acuerda levantar la suspensión a este corredor.

CARRERAS DEL 28.—Se acuerda financiarla a porcentaje. Un 55% de las entradas de boletería para el concesionario señor Ratinoff y el 45% para el Club.

PRESUPUESTO DE 1931.—El Tesorero da lectura al presupuesto de 1931 y considera que podrá quedar un superávit de \$ 89,000.

EXTRACTO DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA N.º 93 DE 19 DE DICIEMBRE DE 1930.

Preside el señor Larraechea y concurren los Directores señores: Barahona, Veloso, Avaria, Silva, Blurton, Betteley y Kaulen y el socio señor Alejandro Gumucio.

RENUNCIA DEL SEÑOR HEIREMANS.—El señor Larraechea dice que el objeto de esta sesión es tratar sobre la renuncia del Presidente señor Heiremans.

Considerando que viene en carácter de indeclinable, es aceptada. Se acuerda enviarle una carta de agradecimiento por los servicios prestados a la Institución.

JEFE EJECUTIVO.—El Secretario hace presente que es necesario tratar el asunto pendiente sobre la creación del cargo de Jefe del Ejecutivo.

A continuación, el debate se desarrolla nuevamente en torno del tema de la sesión extraordinaria anterior sobre la designación de un empleado superior. Los directores tercian en el debate sin llegar a un acuerdo definitivo. Se resuelve solucionar este asunto en una próxima sesión.

SOCIOS ACEPTADOS.—Fueron aceptados los siguientes:

Agustín Pino M., presentado por Rafael Vives.
Juan Moya, id. por Eduardo Betteley.
José M. Vergara K., id. por Jorge Cruz.
Washington A. Urizar, id. por Eduardo Vogel.
David Lowsmith, id. por Vasco de Larraechea.
Enrique Leigh García, id. por Ricardo Montaner.
Jacques Rates, id. por Francisco Tagini.
Luis Kappes G., id. por Ricardo Montaner.
Francisco Irrarázaval, d. por José Miguel Irrarázaval.

Fernando Irrarázaval, id. por Manuel Barahona.
Gustavo Infante, id. por Enrique Kaulen.
Carlos Iglesias P., id. por Ricardo Montaner.
Frank Gillies, por Ricardo Montaner.
Agustín Garat C., id. por Ricardo Montaner.
Julio Fallet, id. por Carlos Haupt.
Nefalí Cruz Márquez de la Plata, id. por Vasco Inocenti.

Luis Cerda Varas, id. por Antonio Carmona.
Arquímides Casali B., id. por Eugenio Zolezzi.
Federico Buniel F., id. por Luis Desmaras.
Juan Benvenuto, id. por Eugenio Zolezzi.
Rafael Barahona P., id. por Francisco Tagini.
Braulio Bahamondes C., id. por Antonio Fuenzalida.

Antonio Asenjo Potts, id. por Carlos López.
Luis Aguilera R., id. por Enrique Kaulen.

Por retirarse de la sala de sesiones el señor Larraechea, pasa a presidir la mesa el señor Barahona.

El señor Silva refiriéndose a la labor que tendrá a su cargo el Jefe Ejecutivo enumera una serie de asuntos relacionados con las finalidades del club.

El Directorio acuerda en definitiva la creación del cargo con un sueldo fijo de base de \$ 1,000 y \$ 1 por socio hasta 2,000 socios y \$ 0.25 por cada socio de exceso.

Sus especiales obligaciones son: Organización de carreras, Conscripción de socios, Unificación, Atención de franquicias y de todo asunto que le encomiende el Directorio y que no corresponda al Pro-Secretario.

COMISION DE TRANSITO DEL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

Acta de la primera sesión, 3 de Enero de 1931

Con esta fecha se reunió la Comisión de Tránsito del Automóvil Club de Chile con la asistencia de sus dos miembros nombra-

dos por el H. Directorio de la Institución, don Federico Helfmann que la presidió y don Aquiles Frías.

La Comisión principió a constituirse y de acuerdo con las facultades que les ha otorgado el Directorio, acordaron nombrar



STERNOL

EL ACEITE DE GRAN LUJO

Se ha conquistado el mercado con una rapidez nunca vista hasta la fecha.

LUBRICANTES REFINADOS DE PETROLEOS RUSOS RECONOCIDOS UNIVERSALMENTE COMO LOS MEJORES DEL MUNDO.

Alto Punto de Inflamación hasta 245° centígrados

Bajo Punto de Congelación hasta 12.° C. Bajo Cero

Ausencia Absoluta de Carbón Garantizada.

Coches de gran valor como los MERCEDES-BENZ usan exclusivamente estos lubricantes por ser los que dan absoluta garantía y satisfacción por su alta calidad.

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

RADIO

Para comprar cualquier artículo de radiotelefonía, acuda a

Central Electric

AHUMADA 60 — TELÉFONO 65633 — CASILLA 893

La más alta calidad al más bajo precio

BALFOUR, LYON y Cía. Ltda.

MORANDÉ 330.

IMPORTADORES, FABRICANTES, INGENIEROS.

Ofrecen para entrega inmediata toda clase de materiales para la construcción de caminos.

MEZCLADORAS "REX" PARA CONCRETO,

CEMENTO MELON

PROTECTO

SHIELD

PATENTED OPTICA

PROTEJA
Y ESCUDE SU VISTA DE LA RESOLANA O
DEL RESPLANDOR DE LOS FAROS, SIN OSCURE-
CER SU VISION NATURAL, ASÍ SUS PASEOS
A TODA HORA SERÁN UNA DELICIA.

HAMMERSLEY
AGUSTINAS 1080



una tercera persona que forme también parte de la Comisión de Tránsito.

Recayó este nombramiento en el consocio señor Freund, y por lo tanto se acuerda rogar al hon. Directorio expida el nombramiento oficial.

Se da cuenta de una carta puesta en manos de la Comisión por parte del Directorio y en la que el consocio señor Morel hace observaciones sobre la necesidad de obtener de la autoridad correspondiente la terminación de las facilidades permanentes que se le da a algunos dueños de autos para estacionarse en Huérfanos esq. Morandé por razones de ser empleados, estos, de casas comerciales de esas inmediaciones.

A este respecto y por otros problemas de tránsito de interés general se produce un debate en donde se agotó el tema y en donde se estudia científicamente los intereses que le cabe a la Comisión estudiar. Entre los intereses locales se estudia principalmente la situación de tránsito en que se encuentra la Plaza Italia y se acuerda simplificarla, proponiendo su solución a la autoridad correspondiente a fin de que los entre otras cosas en un cambio de líneas y recorrido de los tranvías. A fin de solucionar deficiencias en los reglamentos de tránsito en las diferentes ciudades de la

República y a fin de dar facilidades a los turistas, tanto nacionales como extranjeros, se acuerda proponer a la autoridad competente una reglamentación única de tránsito para toda la República, elevando esta reforma a un proyecto de ley.

Acuerda la Comisión proponer a la Comisión de Turismo de la Institución, por medio del hon. Directorio, que coopere con la Comisión de Tránsito en lo que a problemas generales se refiere y al efecto propone que esa Comisión recabe ante la autoridad correspondiente. Esta consiste, caminos de la República sean numerados.

Efectivamente, sucede hoy día, que si un extranjero viaja por nuestros caminos tiene que ser conocedor de los puntos a que se refieren los postes de kilometraje, cosa que es muy difícil, mientras que numerando las vías le será, al turista, mucho más fácil llegar a su destino. Por ejemplo, si un turista desea ir a Valparaíso, desde la Capital por Chacabuco, y esa vía se enumera con el número uno, no tendrá más que averiguar de donde parte el camino y seguir el número durante el trayecto hasta llegar a su destino. En cambio hoy día necesariamente necesita saber entre su punto de partida existe un punto llamado Los Andes, San Felipe, Romeral, Calera, Limache o Concón, etc., corre con este mal sistema de extraviarse muchas veces. Tiene que saber que en su ruta no están los baños de Colina, ni Jahuel, ni Zapallar, etc.

No teniendo otro punto que tratar se levanta la sesión.

A. Frías.

Federico Helfmann.

S. I. A. M.

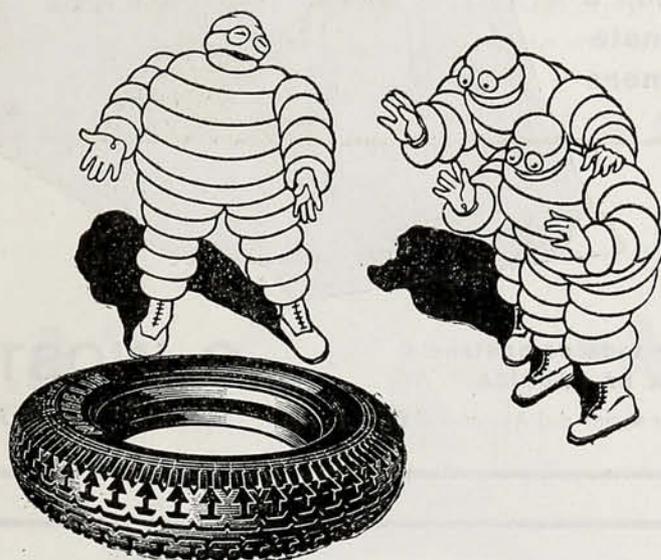
Máquinas y herramientas para
Garages y Estaciones
de Servicio — — —

AGUSTINAS 970

EL NUEVO

MICHELIN

PARA AUTOS DE TURISMO Y TAXIS



BANDA RODADORA

ENSANCHADA,

SILENCIOSA,

ANTIDESLIZANTE.

COSTADOS

REFORZADOS Y

PROTEGIDOS.

CALLE DIEZ DE JULIO 1181 a 1183

TELÉFONO 65874

O EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO

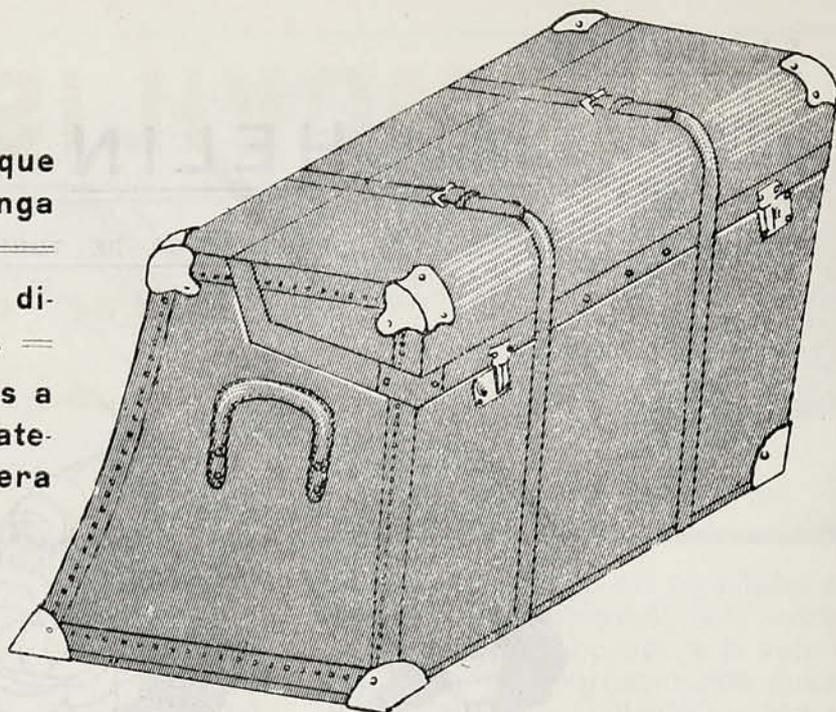
:-:-:- Al dirigirse a los avisadores, sírvase mencionar "Auto y Turismo" - :-:-:-

ES

indispensable que
su automóvil tenga
maleta. ———

Existencia de di-
ferentes tipos. —

Las fabricamos a
medida con mate-
riales de primera
clase. =====



Precios fuera de toda competencia
RECURRA A LA FÁBRICA

Descuento 10% a los socios del Automóvil Club de Chile

C. INOSTROZA
MAPOCHO 1736

LA PINTURA PREFERIDA

DE LOS BUENOS PINTORES

ES LA

BERRYLOID

MEJOR BRILLO, MEJOR RESISTENCIA

SIMON HERMANOS LDA. - Delicias 2114
SANTIAGO

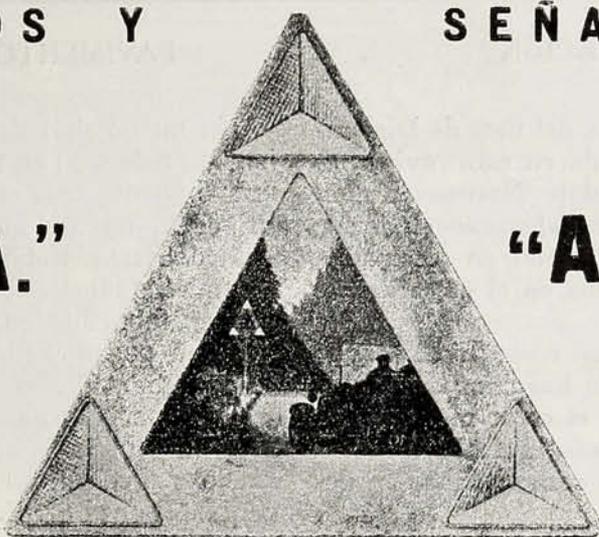
AUTOMOVILISTAS

Exijan en todos nuestros caminos
la instalación de

FAROS Y

SEÑALES

“A.G.A.”



“A.G.A.”

IMPORTADORES Y FABRICANTES DE SEÑALES DE CAMINOS

“A.G.A.” y “FAIRYLITE”

Compañía Chilena “A. G. A.”

SOCIEDAD ANONIMA

Bandera 628, Casilla 2738, Teléfono 88860

SANTIAGO

**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

ACLARACIÓN

En una de las actas del mes de Diciembre, apareció publicado en esta revista, el nombre del socio don Norman Ridell, como separado por no haber cancelado sus cuotas trimestrales, cuando en realidad a esa fecha, estaba al día en el pago de sus cuotas.

Como se trata de un error involuntario, la Secretaría nos pide hagamos esta aclaración, toda vez que el error mencionado podría haber molestado al socio de referencia, de lo que nos complacemos en dejar constancia.

PAVIMENTO DE GOMA

Un nuevo tipo de pavimento de goma ha sido colocado en la entrada y salida del nuevo puente de la ciudad de Passaic N. J., EE. UU., trabajo que fué dirigido por la United States Rubber Co. Siguiendo un sistema los blocks de goma para pavimentar son fabricado en forma bizcochos, los que son pegados fuertemente a una base de concreto. El costo de este pavimento es algo más subido que el hecho con asfalto pero en cambio es muy durable y hace silencioso el tránsito. Este pavimento fué inventado por el Sr. E. St. John Clark.

AUTOMOVILES NASH AUTOMOVILES USADOS RENÉ DE TERAN M.

DELICIAS 1327

TELÉFONO 84022

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.

CUANDO EL RUIDO DE LA MAQUINA

le pone a usted frenético, interrumpiendo sus conversaciones telefónicas y turbando sus mismos pensamientos, es tiempo de considerar las ventajas de la



REMINGTON NOISELESS — La máquina de escribir SILENCIOSA.....

LA REMINGTON NOISELESS

opera de acuerdo con un nuevo principio de construcción de máquinas de escribir, imprimiendo por presión, en forma que elimina el martilleo de los tipos contra el cilindro, asegurando al mismo tiempo la impresión uniforme.

SOLICÍTENOS UNA DEMOSTRACION

“MAQUINAS REMINGTON”

Casa distribidora de Máquinas de Escribir Remington
AGUSTINAS No. 1074 - Casilla No. 1035
SANTIAGO



Unica Casa en plaza especialista en el ramo de Baterias
y que da larga garantia en acumuladores nuevos

Reparación y carga de Baterias, garantizadas

Se atiende toda clase de revisiones y composturas de baterias instaladas fuera de la ciudad
 Importación de ácido sulfúrico químicamente puro - Venta de toda clase de neumáticos

Casa especialista en Acumuladores

Rodolfo Muermann

Morandé 687 - 680 - Teléfono 85253 - Casilla 4045

SIEMPRE....



los que exigen lo
 mejor acuden a la

VOGEL'S

SUPER SERVICE STATION

GARAGE

M.C.R

Oficialmente "Recomendado" por el Automóvil Club de Chile

DESCUENTO 15% en Reparaciones y otras franquicias más para los socios del Automóvil Club de Chile e instituciones afiliadas.

EDUARDO VOGEL

PROPIETARIO

Avda. Providencia 1162

Teléfono 81154

Correo 11 - Casilla 30

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

La aislación de caucho entrettejido da mayor durabilidad debido a la porosidad del tejido de algodón.



La aislación de madera Willard es hecha de madera de cedro, químicamente e inspeccionada en cámara oscura.

No hay madera en una Bateria Willard

La placa es donde se genera la electricidad en una batería, dichas placas deben ser separadas por una materia aislante.

Este material aislante es llamado separador, y puede ser hecho de madera o caucho entrettejido.

El separador de madera usualmente da un servicio satisfactorio, siempre que la batería no tenga usos continuos y fuertes. No resiste malos tratamientos, y generalmente hay que cambiarlos todos los años.

El Separador de Caucho entrettejido Willard, es mejor porque resiste los malos tratos, las sobrecargas y sobre-calentamientos.

El separador de Caucho dura más que la placa, no hay necesidad de cambiarlo y es lo mejor como materia aislante, pues el ácido no lo ataca.

"POR EL SERVICIO CRECEMOS"

Agente para Chile desde la Provincia de Atacama a Magallanes

BARAHONA, HERMAN H^{NOS.} & C^{IA}

Delicias 866 — Casilla 32 D
SANTIAGO

**HERMAN HERMANOS
CONCEPCIÓN**

Willard STORAGE BATTERIES



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 =. Prat 136 - Valparaíso

Agente en Santiago:

EDUARDO LLEWELLYN JONES.

Casilla N.º 2

— Calle Nueva York 54 —

— Teléfono 80742, Central



VISITE UD. ESTA

CASA AUTOMOVILISTA PINO & SAN MARTIN Ltda.

AV. BRASIL 14 — TELÉF. 62609

BENCINA

ACEITES

Surtido completo de artículos eléctricos para Autos y Motos. Baterías Presto O Lite y Willard. Artículos para tapiceros y vulcanizadores. Resortes Eaton y Titanic para todo auto. Balata All Traffic, resistentes y silenciosas.

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



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

PIDAN
CINZANO
VERMOUTH'

GAMINOS y TURISMO

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ORGANO DE LA

Asociación de Automovilistas
de Valparaíso

Dirección y Redacción:

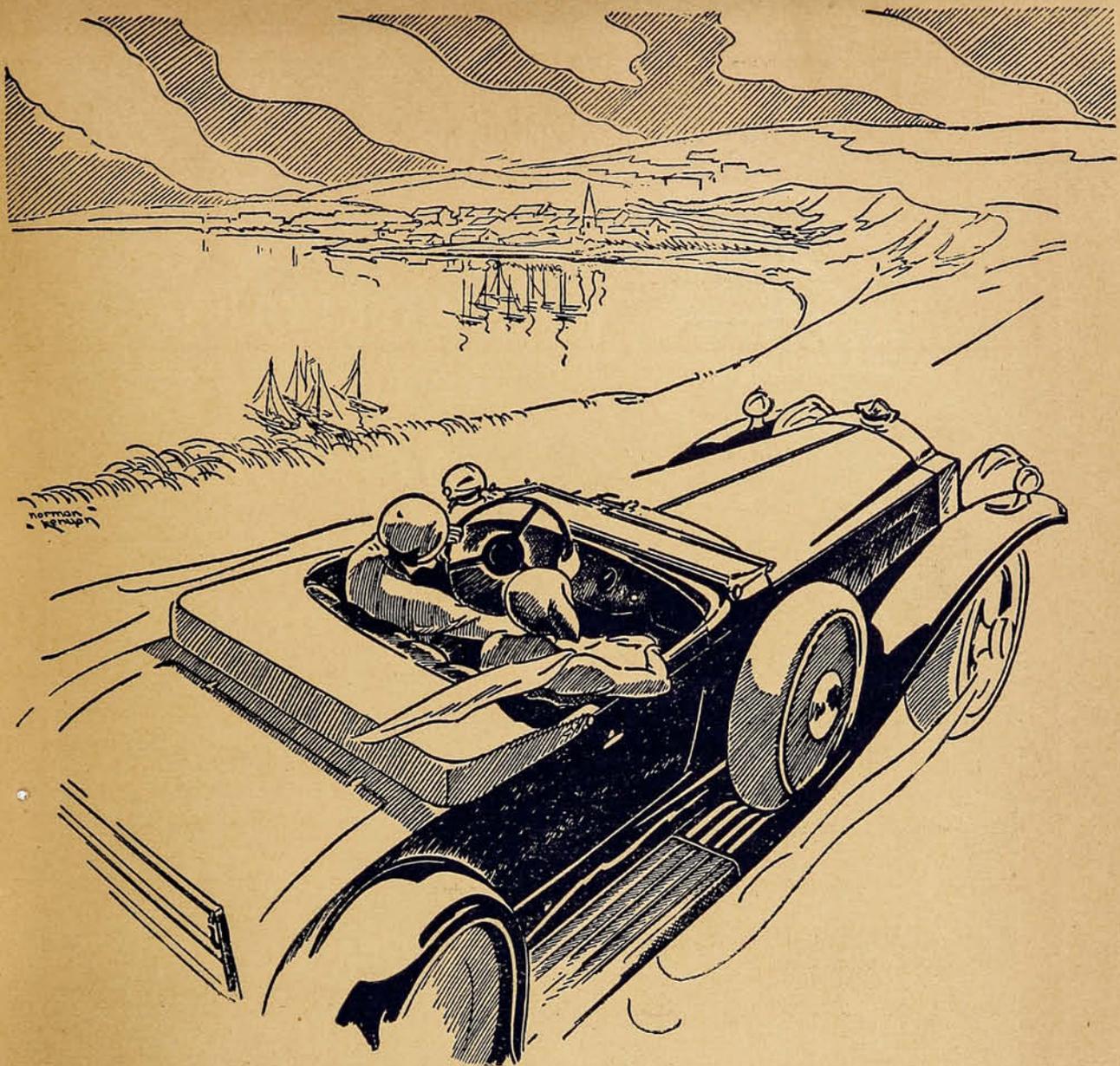
Blanco 653, 3.er piso - Fono 4596

Casilla 2090 - Valparaíso

Suscripciones:

Suscripción anual..... \$ 20 m/l

Extranjero: suscripción anual 4 dólares

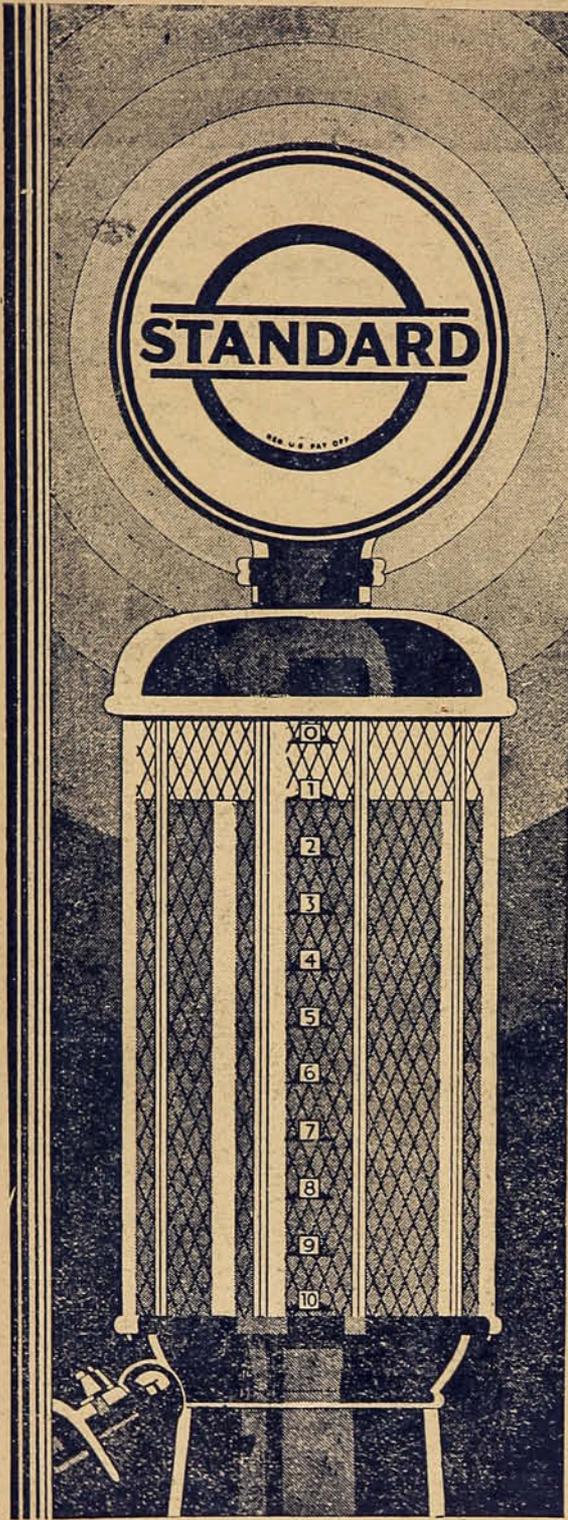


A MEDIDA que pasan los años, y a pesar de los cambios caprichosos y continuos que sufren muchos automóviles, la belleza del Packard comparte con su perfección mecánica una supremacía que continúa indiscutida.

BARAHONA, HERMAN Hnos. y Cia.

Delicias 866, frente a Estado - SANTIAGO

P A C K A R D



STANDARD

PARA UN
AUTOMOVILISTA
ES EL GRITO DE
ATENCIÓN....!
CALIDAD
UNIFORMIDAD

ANTES DE
DETENERSE
EN UNA BOMBA,
ASEGÚRESE QUE
LLEVA AL TOPE
ESTA MARCA

"STANDARD"

"STANDARD" significa CALIDAD

West India Oil Co.