

AUTO y TURISMO

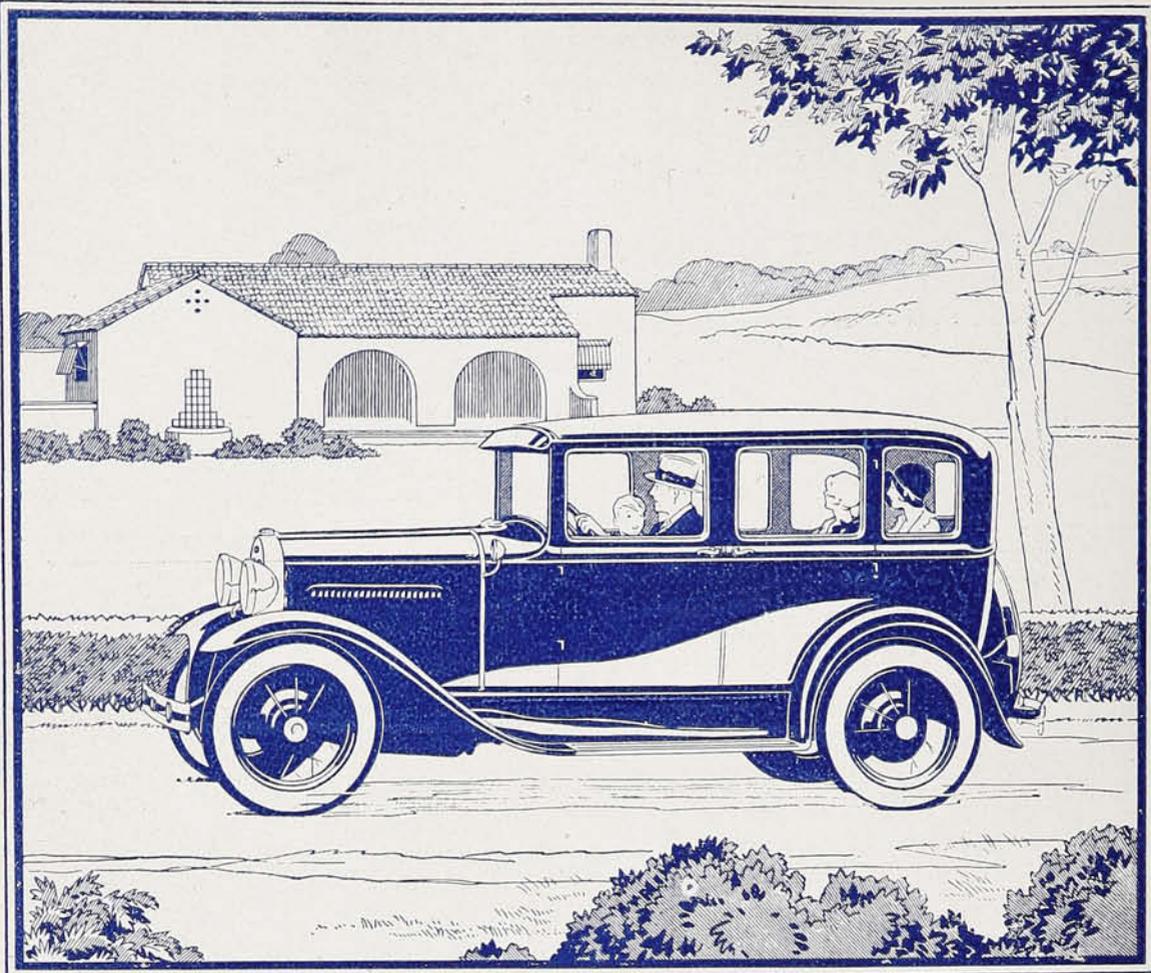
ANTIGUA REVISTA **AUTO y AERO**

AUTOMOVILISMO - TURISMO - CAMINOS - AVIACION

Año XIII, N.º 186 Santiago (Chile) Febrero de 1931 Precio \$ 1.40



Automóvil Nash.
Embajador Sedan.
Modelo 1931.



EL NUEVO SEDAN URBANO FORD

Más amplios serán sus horizontes al poseer y manejar un FORD

PARA millones de personas en el mundo entero, el nuevo FORD significa algo más que un simple automóvil. Constituye un importante factor en la realización del anhelo universal: una vida más holgada y más feliz! Hace más fácil y rápido el desempeño de sus ocupaciones diarias, y durante sus horas de descanso pone a su alcance innumerables placeres y distracciones nuevas. Si Ud. nunca ha tenido un automóvil, considere lo que significaría poseer y manejar un nuevo FORD: Un medio de transporte rápido y eficaz para sus ocupaciones diarias o para hacer compras; una manera efectiva de acortar las distancias entre usted y sus amistades;

el modo de poder proporcionar frecuentemente a su familia el provecho de paseos al aire libre o de llegar a sitios históricos o pintorescos lugares que usted y los suyos han ambicionado visitar!—Cuán útil y agradable resulta poseer un FORD!

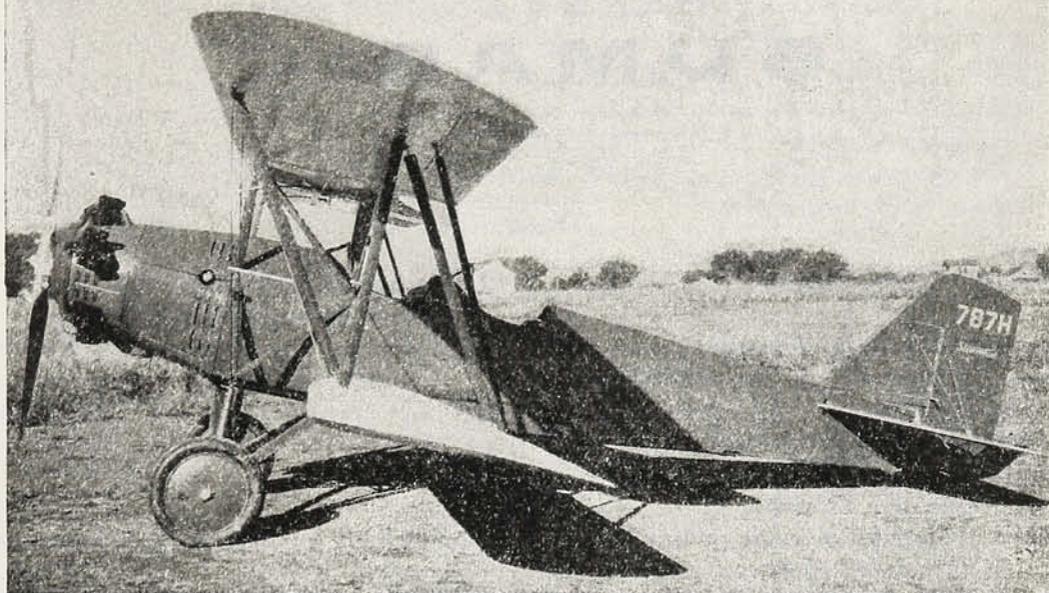
Considere también el reducido costo a que el FORD traería todo esto a su alcance, y comprenderá el ideal de la FORD MOTOR COMPANY: "transporte eficiente y económico para todos." En el FORD encuentra usted cuanto pueda desear o esperar de un automóvil moderno. Es un automóvil que llena los deseos de las personas más exigentes, pero que está al alcance de todos!



FORD MOTOR COMPANY

Santiago de Chile

UN SERVICIO AERONAUTICO COMPLETO



AEROPLANOS ESCUELA STEARMAN MODELOS 6A Y 6F.

Los modelos Stearman de Aeroplanos Escuela se fabrican de acuerdo con las especificaciones del Ejército y Marina de los Estados Unidos, y no deben confundirse con aeroplanos escuela de inferior calidad y menos precio. A partir de la división de encendido los modelos 6A y 6F son idénticos. Su equipo normal incluye Hélices metálicas Hamilton Standard y Arrancadores Eclipse de inercia a mano.

Cuando se equipa con un motor Whirlwind de 165 C. de F. (6A) o Continental A70-165 C. de F. (6F) goza de un factor de carga del Ejército de 10 en alta incidencia. Tal potencia rara vez se encuentra en aeroplanos comerciales.

Los fuselagos del Stearman escuela se construyen de tubería de acero superior tratada interna y externamente contra la herrumbre.

Velocidad Máxima al nivel del mar	ambos modelos	110 M. por H.
Elevación en 10 minutos.		5,600 pies.
Velocidad de aterrizaje al nivel del mar.		45 M. por H.
Techo de servicio		12,000 pies

Suministramos a solicitud catálogos ilustrados, especificaciones, cotizaciones y cualquiera otra información que se interese relativa a los aeroplanos escuela de los productos de las compañías que se anotan al pie.

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 186 - Año XIII

FEBRERO DE 1981

SUMARIO

	Págs.		
VIDA AUTOMOVIL		Los automóviles Austin.	96
Algo más sobre la unificación	68	Actas del Automóvil Club de Chile. . .	97
El estacionamiento de los vehículos de alquiler.	70	El Retén de Carabineros en la Cuesta de Chacabuco.	101
La visita del Príncipe de Gales.	71	CAMINOS	
Donación de Auto y Turismo a la Dirección del Tránsito.	72	Los nuevos puentes para el Tránsito en el Sur.	102
Quedó prohibido el estacionamiento en las calles céntricas por más de 15 minutos.	73	El Camino internacional.	102
Un proyecto del Coronel Robles.	74	TURISMO	
La Plaza 5 de Septiembre.	75	Informe de un viaje al Sur	103
La voz de los socios.	76	Excursiones interesantes; al Lago Víchuquén.	105
La rebaja de la bencina.	78	Util y práctico para el Turismo.	106
Don Oscar Lihn.	78	De Santiago a Pichilemu por Matanzas.	106
Los nuevos modelos del año en curso. Para los que viajan a la Argentina en automóvil.	79	AVIACIÓN	
Servicios de Tránsito	88	El viaje del DO. X.	107
Gestiones del Automóvil Club de Chile para obtener mejoras de interés.	89	La hazaña italiana.	108
Las velocidades fantásticas.	91	Los progresos de la aviación.	112
La Representación Marmon en Chile Con la nueva Ley de Tránsito.	92	TÉCNICA	
Por la Asociación de Automovilistas de Antofagasta.	93	Por los campos de la radio.	109
El automovilismo y la vialidad comercial.	94	Ensayos prácticos de motores.	110
Se aprueba el Calendario deportivo de motocicletas.	96		

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

Pídalo en las principales librerías o directamente a la Empresa Auto y Turismo, Casilla 3349, 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), FEBRERO DE 1931

N.º 186

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



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



ALGO MAS SOBRE LA UNIFICACION

Hace algunos meses, adelantamos el propósito que inspiraba a los Directores del Automóvil Club de Chile, de llevar a la práctica la unificación de las entidades automovilistas del país. Se trataba casi exclusivamente de formalizar el pedido de la mayoría de las instituciones de provincias, que virtualmente se encuentran unificadas por su propia iniciativa.

Presentado el proyecto, y aprobado por el Directorio, éste comisionó al Sr. Larraechea, en su calidad de Jefe Ejecutivo, para que en representación del Club, cambiara ideas con la Asociación de Automovilistas de Valparaíso y tratase de hacerlo efectivo dentro de las bases del mismo proyecto. Desgraciadamente esta iniciativa dió lugar a ciertos comentarios descomedidos por parte de ciertos órganos de la prensa y a reportajes oficiosos, que se pusieron en boca de dirigentes de Valparaíso, que si bien merecieron la contestación oportuna de nuestra Institución, la revista con la independencia de criterio de que goza, no puede privarse de comentar.

En efecto, no fueron exactas las afirmaciones que hizo por su cuenta "El Mercurio" de Valparaíso, ni las que se pusieron en boca del señor Vigil, Secretario prestigioso de aquella Institución. Jamás el Automóvil Club de Chile pretendió absorber la acción de las instituciones de provincias, nunca se inspiró en su anhelo de supremacía, ya sea con la obtención de franquicias internacionales, ni de dirección única, ni le ha guiado otro propósito que unificar la vida del automovilismo nacional, que en la actualidad, abandonada a la fuerza exclusiva de los organismos locales, mantienen una vida que no constituye la expresión de nuestro verdadero automovilismo nacional, en su acción de fuerza unificada, como está organizada en cualquier país del mundo, donde el automovilismo constituye un índice de progreso.

La afiliación Internacional

No fué el Automóvil Club de Chile quien la obtuvo. Fué la Asociación de Au-

tomovilistas de Santiago la que la obtuvo por esfuerzo propio y esa franquicia pasó a nuestra Institución al producirse la fusión de los dos organismos existentes, en Octubre de 1928, fusión que ha sido el paso más importante del automovilismo chileno, y que ha elevado a la Institución a la categoría que honrosamente ocupa en la actualidad.

La alusión que en tal sentido hace el diario contra el A. C. de Chile falla por su base: la verdad. Hubiera sido preferible que mejor informado evitase al Club la inconveniencia de una afirmación molesta y gratuita, que no cuadra al prestigio de un órgano de la importancia del aludido.

Por otra parte, la afiliación internacional exige, un solo Club, representativo, en el orden nacional. No puede serlo una federación, sino un Club que sea institución madre, como lo es el Automóvil Club de Chile.

Así lo evidencia la sola lectura de los reglamentos de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos, y así se prueba también con la lectura del libro de Instituciones afiliadas, en que solo se reconoce un Club por país, al que están afiliados, los clubs nacionales, uno por cada estado o provincia, y que gozan al mismo tiempo de las franquicias internacionales por medio del órgano central.

El mismo diario, ha creído ver en la actuación de nuestro Club, una tendencia de supremacía, tan enorme como su propia información. Es posible que el sentimiento localista haya primado sobre la conveniencia general y sobre el bien colectivo al automovilismo nacional. Por otra parte, no es de extrañarse un concepto tan equivocado, cuando la suspicacia se antepone al análisis correcto y tranquilo de los hechos.

No ha habido propósitos de absorción

El mismo órgano ha puesto en boca del señor Vigil, Secretario de la Asociación de

Automovilistas de Valparaíso, otras declaraciones, que estarían en pugna con las manifestaciones del mismo, hechas al señor Larraechea en ocasión a la visita que hiciera éste a Valparaíso para tratar el asunto de la unificación.

El señor Vigil, manifestó al enviado del A. C. de Chile, que estaba de acuerdo con las bases del proyecto de nuestra Institución, y aunque influyente en el seno de su Directorio, es indudable que no podría adelantarse a la opinión de la mayoría de su Directorio, pero, antes de que ésta se produjese, el diario, informaba que el señor Vigil habría manifestado que el proyecto, constituía una absorción de las instituciones provinciales con el solo provecho de la sede de Santiago.

Cuesta creer que el señor Vigil, tan de acuerdo con el Jefe Ejecutivo del A. C. de Chile, pudiera hacer declaraciones tan manifiestamente contradictorias, y aunque así fuera, basta leer el proyecto original del Automóvil Club de Chile, que en su Art. 3.º dice que **cada una de las instituciones afiliadas conservara su insignia, nombre y su autonomía**, salvo en los casos en que la A. I. A. C. R. fije normas especiales (Art. 5) o que se trate de campañas de interés general.

¿Cuál puede ser el propósito de absorción a que se alude, cuando tan clara y precisamente se indica lo contrario? ¿Qué beneficios puede obtener el Automóvil Club de Chile, cuando la cuota que se fija a los socios de instituciones afiliadas, no cubre ni siquiera los gastos que demandaría su atención y los servicios que prestaría con sus franquicias y publicaciones?

No queremos establecer polémica, pero sí, dejar en claro algunos puntos, porque el criterio se lo formarán mejor los lectores, leyendo ambos proyectos. El origenario de la Asociación de Automovilistas de Valparaíso, del 13 de Julio de 1928, antes de que existiera el Automóvil Club de Chile.

Cualquier persona, ajena a todo prejuicio, a todo pasionismo o a toda tendencia, ha de comprender que el Automóvil Club de Chile no ha perseguido ningún beneficio exclusivo, sino que ha querido prestar el apoyo moral de su prestigio y de su

grandeza, la experiencia de su vida activa y el entusiasmo de sus componentes, para elevar a la categoría que le corresponde al automovilismo chileno, que unificado, ha de ser la verdadera expresión de su capacidad, como lo es en muchos países de América y de Europa.

Los proyectos a que hacemos alusión son los siguientes:

PROYECTO DE LA A. A. VALPARAISO DE 1928

1.º Organización de una entidad nacional con el nombre de Automóvil Club de Chile, Touring Club de Chile, el que se acuerde con delegaciones de cada una de las provincias del país.

2.º Las actuales Asociaciones de automovilistas serían los "delegados" de esta nueva entidad en las provincias en que existan y donde no hayan se procuraría la formación de ellas.

3.º Las Asociaciones actuales agregarían a sus programas lo que fuera necesario para cumplir con la función de delegados.

4.º Las Asociaciones conservarían toda su autonomía actual.

5.º Las Asociaciones contribuirían con una suma determinada anual, por cada socio, para satisfacer parte de los gastos de la nueva entidad.

6.º La nueva entidad tendría su sede en Santiago.

7.º La nueva entidad tendría un Directorio compuesto de un número fijo de miembros y de un "delegado-director" con voz y voto por cada Asociación que se adhiriera.

PROYECTO DE UNIFICACION DEL A. C. DE CHILE

1.º El Automóvil Club de Chile invita a las Instituciones congéneres del país, una por cada provincia, a formar parte de él.

2.º Es necesario que estas Instituciones tengan personería jurídica, y Estatutos que sean aceptados por el Automóvil Club de Chile.

3.º Cada una de las Instituciones Automovilistas conservan sus insignias, nombre y toda su autonomía, salvo los casos en que la Asociación Internacional de Automóvil Clubs Reconocidos fije normas especiales. (Art. 5.º) o que trate de campaña de interés general.

4.º El Automóvil Club de Chile y las Instituciones afiliadas tendrán prerrogativas y franquicias comunes, y los socios de cada una de ellas gozarán por derecho propio de todas las que puedan haber obtenido en la provincia que visiten, siempre que no se radiquen en ella por más de un año, en cuyo caso deben ingresar a la Institución afiliada a esa provincia.

5.º Los socios de las Instituciones afiliadas, quedan participando de hecho de las franquicias internacionales que tiene el Automóvil Club de Chile.

6.º El Automóvil Club de Chile, quedaría entonces formado por la actual entidad santiaguina más las Instituciones afiliadas.

7.º El Automóvil Club de Chile, tratará de obtener la formación de Instituciones afiliadas en las provincias donde no las hubiere y cooperará al engrandecimiento de las ya existentes. Especialmente tratará de obtener que las franquicias que gozan sus miembros fueran extensivas a las demás Instituciones afiliadas.

8.º El Automóvil Club de Chile, dará especial importancia a todos los asuntos regionales en que se interesen las Instituciones afiliadas y que deben ser gestionadas en Santiago.

9.º Las Instituciones afiliadas contribuirán con una cuota de \$ 1.50 mensual, por socio, al mayor gasto que originen sus propios asuntos al Automóvil Club de Chile y al pago de la Revista, órgano oficial del Club que recibirán gratuitamente.

10.º El Automóvil Club de Chile, con las Instituciones afiliadas celebrará dos Asambleas Generales y Ordinarias por año y Asambleas Extraordinarias siempre que lo soliciten con quince días de anticipación el Presidente del Automóvil Club de Chile o cinco Instituciones afiliadas.

11.º Las Asambleas Generales, serán formadas por el Directorio del Automóvil Club de Chile, y

un delegado por cada Institución afiliada.

12.º Presidirá estas Asambleas Generales, el Presidente del Automóvil Club de Chile o quien sus derechos represente, según los Artículos 5.º y 9.º del Reglamento.

13.º La Tabla para las Asambleas Generales deberá ser comunicada a todas las Instituciones afiliadas con no menos de diez días de anticipación.

14.º La Tabla, debe ser lo suficientemente detallada como para que sea posible un estudio previo de las cuestiones que contenga.

15.º No podrá tratarse en las Asambleas Generales, ningún asunto que no figure en la Tabla, salvo que haya el acuerdo de los dos tercios de los asambleístas presentes, por lo menos.

16.º Las votaciones serán nominales o secretas y los acuerdos serán tomados, por simple mayoría de votos. En caso de empate decidirá del voto el Presidente.

Como el Automóvil Club de Chile, debido a su afiliación internacional, no puede de ningún modo perder su autonomía, las Asambleas Generales, a que se refieren los Artículos anteriores, tendrán un carácter únicamente consultivo".

El estacionamiento de los vehículos de alquiler ha sido modificado por el Departamento de Tránsito

La Junta de Alcaldes se ha preocupado de organizar el estacionamiento de los automóviles de alquiler, y lo ha hecho con un acertado criterio, y un espíritu de justicia bien plausible.

En efecto, muchas veces anteriormente habíamos reclamado del abuso que significaba, que cualquier coche de alquiler, por el solo hecho de serlo, tuviera derecho a ocupar determinadas esquinas céntricas, y habíamos sostenido la idea, de que los taxis, deberían circular en las calles céntricas por que desempeñando un servicio público, era lógico que buscasen al pasajero y no los pasajeros al taxi.

Si bien esta última idea, no ha sido aún ensayada, hay que convenir que con la división que se hace para las patentes de alquiler, ya se simplificaba el asunto y se descongestionan un poco las calles céntricas.

En efecto, la modificación del Art. 42, del Reglamento de Tránsito aprobado en el año 1920, interpreta una necesidad, y queda redactado en la siguiente forma: "Para los efectos de su estacionamiento, los vehículos de alquiler para pasajeros se dividirán en tres categorías, según la cla-

sificación que haga de ellos el Departamento de Tránsito en cada renovación anual de patentes.

Los que resulten clasificados en primera categoría podrán estacionarse en cualquier paradero. Los de segunda categoría no podrán estacionarse dentro del siguiente radio: Santo Domingo por el norte, Delicias exclusivo por el sur, San Antonio por el oriente y Morandé por el poniente.

Los de tercera categoría tendrán prohibición de estacionarse dentro de los límites siguientes: Avenida Santa María y Presidente Balmaceda por el norte, Diez de Julio por el sur; Avenida General Bustamante por oriente y Avenida Brasil por el poniente. El número que corresponda a la categoría de cada vehículo, irá grabado en forma estable en la placa patente delantera.

Como se ve, no solo se clasifica ahora la clase automóvil de alquiler, sino que al descongestionar en esa forma las calles centrales, se llena en parte una necesidad pública, toda vez que no les está prohibido a los automóviles de 2.ª y 3.ª clase, circular por las calles céntricas en busca de clientes.

La Visita del Príncipe de Gales

Hacia la conquista de los mercados de América en aviación y automovilismo

Es sabido que la visita del futuro rey de Inglaterra, el Príncipe de Gales, no constituye un mero paseo y un deseo de vagar por el mundo.

El real huésped, parece que ha pasado ya el período de sus pequeñas locuras, para dedicarse de lleno a los problemas comerciales que directamente pueden interesar a su país. Las caídas de sus caballos, tan numerosas como los steeplechases en que participó; sus conquistas femeninas y sus cacerías por Africa, así como sus viajes de incógnito a Canadá aunque todo el mundo lo sabía, han pasado ya al anecdotario alegre que debe rodear la vida de un príncipe destinado a reinar entre un montón de millones de habitantes.

El jovenzuelo despreocupado de ayer, se ha trocado en el hombre calculador, y ahora viaja a América, especialmente empeñado en dar auge y vida a la industria de su país.

Aparte de otras muchas actividades, Inglaterra se ha propuesto conquistar los mercados sudamericanos, especialmente con sus productos de aviación y de automovilismo. Forma parte del equipaje normal de viaje del Príncipe, un avión Moth, y se anuncia que otros de mayor potencia estarán dentro del "entourage" en que viaja, para realizar vuelos a distancias considerables en las regiones que se propone visitar.

El príncipe y el automovilismo

Hemos dicho que uno de los principales propósitos del viajero, es fomentar en los principales países sudamericanos la venta de automóviles de fabricación inglesa. Aparte de la exposición de Buenos Aires, que se inaugurará con su visita, y en la que estará representada Inglaterra con todo cuanto produce, el mismo Príncipe de Gales, dará el ejemplo, ya que trae en su equipo, cuatro automóviles ingleses, que usará exclusivamente en los viajes que efectúe en algunos países. Sabemos por ejemplo, que una de las más poderosas firmas inglesas, trío ahora unificado: la Hillman Humber & Commercial, se han es-

pecializado en producir coches que sean del agrado de los consumidores americanos y que de estas marcas, el príncipe trae tres coches Humber Snip y un Pullman Limousine de gran presentación así como un camión de dos y media toneladas que le acompañará con su equipaje en los viajes a distancias considerables, marca Commer.

Coincide con estas aseveraciones el hecho de que los fabricantes ingleses, que hasta hace poco fabricaban coches económicos y con ciertas reglas sujetas al gusto inglés se han dedicado a fabricar coches potentes, elásticos y veloces, para competir con éxito con los americanos que han conquistado el mercado de Sud América.

Hasta ahora, existían en Inglaterra obstáculos serios para entrar en franca competencia con Estados Unidos. Los impuestos del país por H. P. y los caracteristas de fabricar con preferencia coches tipo "Baby" eran las principales, pero aún había que agregar el sistema de ventas inglés, que ha pasado a la historia con la competencia americana. Comprendiéndolo así los fabricantes se han empeñado en fusionarse, para aumentar sus capitales y estar en condiciones de lucha franca con Estados Unidos. Ahora se buscará de establecer agencias secundarias directamente por los fabricantes, y la propaganda se hará intensa para aumentar las ventas hasta ahora poco menos que nulas.

Esa es pues, una de las finalidades prácticas del viaje del Príncipe de Gales, y no constituye un secreto para nadie, que haya seguido de cerca las actividades de los comerciantes ingleses y los preparativos del príncipe.

En aviación

Hemos dicho que el Príncipe de Gales, dará impulso en forma indirecta también a la aviación de su país, en lo que respecta a las vinculaciones comerciales con los países de América.

Sabe que constituyen éstos, mercados vírgenes todavía, y que la industria inglesa, nada tiene que envidiar a la de ningún otro país. No será difícil que de esas mis-

Donacion de "Auto y Turismo" a la Dirección del Tránsito

En breve podrán señalizarse las calles de nuestra ciudad, con la máquina aludida

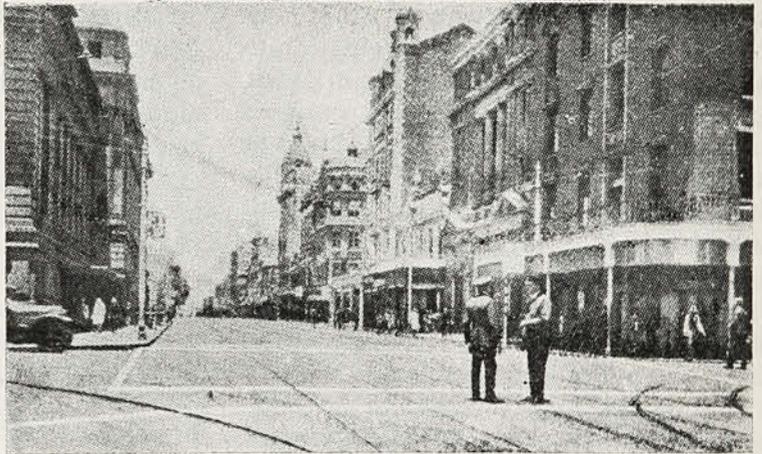
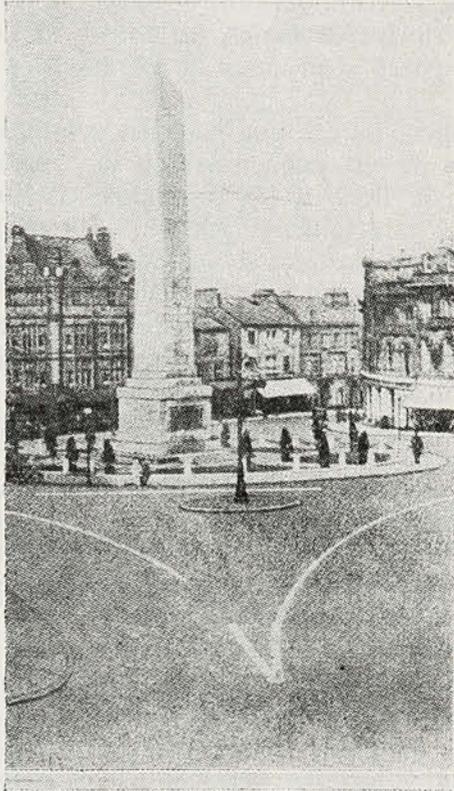
Hace algún tiempo anunciamos que "Auto y Turismo" en su deseo de colaborar con la Dirección del Tránsito, a la mejor organización del tráfico de Santiago había encargado a Estados Unidos, una máquina especial destinada a marcar con pintura indeleble, el sentido de la circulación, lugares de estacionamiento, y demás señales de utilidad.

Esta máquina, que acaba de llegar a Santiago, facilitará al automovilista el conocimiento exacto de las disposiciones en vigor, en lo que se refiere a los paraderos, su límite, el sentido de la circulación en los cruces, líneas divisorias, etc.

Así al menos se evitará que los automóviles molesten a los peatones, al detener sus vehículos antes de llegar a una esquina, a una distancia demasiado cercana de la línea de la calle, y se solucionará una serie de problemas pequeños que constituyen una constante molestia.

"Auto y Turismo", que sabe a las autoridades de Tránsito, inspiradas en los mejores propósitos ha creído colaborar así a su realización, y a ello se debe el esfuerzo de la adquisición de dicha máquina, destinada a servir a los automovilistas de Santiago, que son también nuestros lectores.

Aspectos de las distintas señalizaciones que podrán hacerse con la máquina que "Auto y Turismo" obsequia al Departamento de Tránsito



mas visitas, resulten próximos grandes negocios para los fabricantes ingleses, pues hoy por hoy, la aviación constituye un arma tan poderosa como necesaria para los servicios de comunicaciones.

Esto, decimos viendo la visita bajo el

aspecto del automovilismo y de la aviación, aparte de las simpatías que tiene conquistadas de por sí, el regio visitante, que al conocer nuestros pueblos más íntimamente, ha de llevar una idea más clara y mejor de nuestra capacidad económica.

Quedó prohibido el estacionamiento en las calles céntricas, por más de 15 minutos

Conforme a un plan muy oportuno del Departamento de Tránsito, tendiente a descongestionar el tráfico en las calles céntricas, se han adoptado las disposiciones necesarias para llevarlo a la práctica.

Este plan contempla el estacionamiento prohibido en las calles céntricas de la ciudad, entre nueve de la mañana y ocho de la noche, por un tiempo mayor de quince minutos, y en cambio se contempla la creación de plazas de estacionamiento en diversos lugares, que contendrán los numerosos automóviles de nuestra capital, que por razones del trabajo de sus dueños, deben permanecer largas horas estacionados.

Así, pues, en el radio comprendido entre San Pablo, San Antonio, Bandera y Delicias, no se permitirá estacionar ningún vehículo por más tiempo del mencionado, y se crean como lugares de estacionamiento la plaza 5 de Septiembre, por sus cuatro costados; la Plazoleta del Teatro Municipal, y Tenderini, y el espacio que queda al oriente de la Pérgola de San Francisco.

Es muy posible, que en la época en que regresen a Santiago los veranenantes, que han descongestionado en la actualidad nuestra capital, estas plazas de estacionamiento resulten estrechas para las necesidades públicas y será menester buscar otros lugares céntricos, que permitan el paradero de un considerable número de automóviles. Tal vez que para ese entonces, las autoridades dispongan que se utilicen algunas de las cuadras de Alameda en su parte central, que prestan bien poco servicio al público, y que podrían albergar varios centenares de vehículos, que en otra forma, no sabrían dónde estacionar sus propietarios, cuando la circulación alcance la intensidad normal de nuestra capital. En lo que respecta a las calles céntricas donde el estacionamiento no será permitido por más de quince minutos, los camiones de carga sólo podrán estacionarse el tiempo indispensable para descargar

o cargar sus mercaderías.

En definitiva el decreto fija los siguientes

Sitios de estacionamiento:

Plazuela del Teatro Municipal, a ambos costados de la circulación y calle Tenderini, quedando esta última con tránsito de norte a sur.

Plaza 5 de Septiembre: costado oriente en toda su extensión con frente al oriente.

Costado norte en toda su extensión con frente al norte.

Costado sur del palacio de la Moneda en toda su extensión con frente al sur y dejando libres las puertas del palacio.

Costado poniente de la plaza, hasta 30 metros antes de llegar a Delicias al costado izquierdo de la circunvalación. Este estacionamiento se hará en tren.

Plazuela de San Francisco al costado oriente de la pérgola de las floristas, quince coches con frente al norte, quince con frente al sur y cuatro con frente al oriente.

Avenida de las Delicias: Calzada norte y sur Estacionamiento de autos en tren. Al costado derecho de la circulación, desde la Plaza Baquedano hasta las calles Claras y San Francisco.

Calzada norte: Estacionamiento en tren en ambos costados de la circulación desde San Antonio hasta Ahumada.

Calzada sur: Estacionamiento a ambos costados de la circulación, desde Londres hasta Gálvez.

El restado de la Avda. Delicias en ambas calzadas, estacionamiento de autos aculados diagonalmente al costado derecho de la circulación exceptuándose las siguientes cuadras: De Ahumada a Bandera, estacionamiento en tren a ambos costados de la circulación, reservado para los vehículos de los socios del Club de la Unión.

De Bandera a Morandé, estacionamiento en tren a ambos costados de la circu-

UN PROYECTO DEL CORONEL ROBLES

Control del tránsito fuera de las ciudades

Desde hace algún tiempo el Coronel Prefecto Robles, tiene el propósito de organizar un servicio de control del tráfico en los caminos.

No pocos, al leerlo en líneas generales, habrán supuesto que se trata de una manera de molestar al automovilista y dificultar el tránsito por los caminos rurales, especialmente, para multar por el exceso de velocidad, que creen no puede pasar de los 35 kilómetros.

No se trata en realidad de eso. Se quiere hacer un control, que permita individualizar a los conductores ebrios, causantes de la mayoría de los accidentes, tan comunes en la época, y exigir el cumplimiento de muchas disposiciones que no se observan en la actualidad.

No creemos que haya de autorizarse el desarrollo de velocidades indebidas, en lugares peligrosos, pero sí, estimamos que conforme a la iniciativa de realizar la construcción de caminos definitivos, organizando esos servicios, y vigilándolo, se podrá marchar más rápido y con mayores seguridades.

En todos los países adelantados, en donde el automovilismo constituye su mejor índice de progreso, de acuerdo a su propia red de buenos caminos, se permiten velocidades mayores. No sería dable pensar que el proyecto, estuviera en contradicción con el propio camino. En Estados

Unidos, Alemania y otros países europeos, se exige al conductor mayor velocidad para no entorpecer la corriente de circulación. Así por ejemplo hay partes donde no se permite una velocidad menor de sesenta kilómetros, por caminos idénticos a los que actualmente se construyen en Chile. Sería ridículo también, que existiendo un camino definitivo entre Santiago y Valparaíso por ejemplo, hecho para disminuir los tiempos y por ende, los gastos de transporte, se pretendiera que se viaje en automóvil a cuarenta kilómetros.

Decimos y creemos decirlo razonablemente, que no es esa la finalidad del proyecto a que aludimos. El automovilista que viaje cifiéndose a las disposiciones de tránsito, que conduzca en perfecto estado de salud, que guarde en cada caso las consideraciones que debe al público, no será molestado con el control de las casetas camineras a que hacemos mención.

Creemos que el Coronel Prefecto Sr. Robles, después de haber estudiado con detención su proyecto, esbozado en líneas generales a la prensa, ha de ponerlo en práctica, y que a la larga se apreciarán sus beneficios.

Por otra parte, existe el propósito de en dichas casetas, haya servicio telefónico, y elementos para primeros auxilios, y aún que los encargados de las mismas, presten sus servicios en casos de accidentes, lo que de por sí constituye una positiva ayuda para el propio automovilista.

lación, reservado para los vehículos de los socios del Automóvil Club de Chile.

El estacionamiento de los autos aculados en la Avda. Delicias, se hará desde quince metros antes de las esquinas en que deben parar los autobuses para tomar o dejar pasajeros.

Las multas

Los carabineros se encargarán con toda estrictéz de hacer cumplir estas nuevas dis-

posiciones de tránsito y los que las contravengan pagarán multas que varían entre diez y cien pesos.

Sabemos que por parte de la Dirección se continuará el estudio del tráfico en nuestra ciudad, y que en breve nuevos proyectos, serán presentados, para solucionar en lo posible nuestra abigarrada circulación.

LA PLAZA 5 DE SEPTIEMBRE

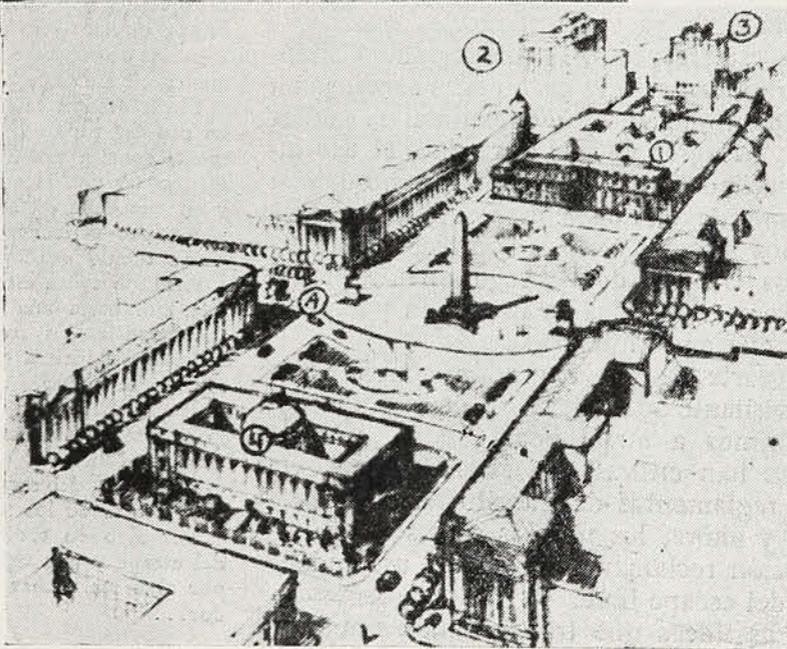


Monumento del General San Martín, frente a la Plaza 5 de Septiembre.

Talvez mejor que lo que la conocemos aquí, saben en Estados Unidos lo que será la Plaza 5 de Septiembre, cuya parte terminada en la actualidad será uno de los lugares de estacionamiento de automóviles en el centro.

En la revista "Chile" editada en Estados Unidos encontramos las fotografías que reproducimos, una de las cuales abarca la parte actualmente terminada y la otra, es una visión de lo que será el Barrio Cívico, con la edificación que se proyecta.

Sin duda que ambos grabados son interesantes, no sólo para los que no lo conocen en Estados Unidos, sino que también,



1. La Moneda (fachada sur).
2. Ministerio de Hacienda.
3. Diario "La Nación".
4. Casa Presidencial.

para los de Santiago, donde muchos lo ignoran.

LA VOZ DE LOS SOCIOS

El escape libre

Creemos que todo automovilista avezado, que no sea un novicio, que se deje engañar por el ruido del tubo de escape, ha de aceptar como natural que en las ciudades, se imponga el uso del silenciador.

Diarios y revistas han hecho largas campañas en tal sentido, y por sobre las campañas hay disposiciones de tránsito que los prohíben terminantemente, bajo aplicación de multas, que al parecer no se hacen efectivas, por que las góndolas, camiones y motocicletas continúan usándolo, sin preocuparse de las molestias que originan.

No pocos automóviles, hacen igual cosa, y si seguimos así dentro de poco, no se podrá vivir ya en Santiago.

A este respecto, un distinguido visitante americano decía hace pocas semanas en un diario local, que constituía la única nota desagradable de la ciudad, el uso insospechado del escape libre que no dejaba dormir en la noche. Ese señor, procedía de los grandes centros comerciales de Estados Unidos, donde seguramente el número de máquinas en uso es un poco mayor que en Santiago.

Aparte de esa expresión concreta, de un visitante que es persona de respeto (nos referimos a Mr. Russel Owen), muchos otros han criticado la falta de respeto a los reglamentos de tránsito en este sentido, y ahora, los propios socios de la institución reclaman también del uso indebido del escape libre.

Las líneas que transcribimos son también tan elocuentes como las palabras de Mr. Russel Owen:

En varias ocasiones me he dirigido a las autoridades para pedirles que hagan cumplir la disposición reglamentaria que prohíbe el uso del escape libre, y he manifestado que es incontable la gente que protesta del ruido, que con el escape se produce; he dicho que se recuerde de los que deseen

tratar de sus negocios en sus oficinas, de los que tienen derecho a descansar después del trabajo diario, de las personas que sufren de insomnio, de los enfermos, de los niños, de los moribundos, y hasta hoy no he conseguido que se haga cumplir esa disposición que está en vigencia en todas las ciudades del mundo.

He sabido que el escape directo no tiene ventajas algunas sino cuando se usa en velocidades superiores a 80 kilómetros por hora, lo que no puede ocurrir en la ciudad a menos velocidad, el escape directo es una desventaja para el buen funcionamiento del motor.

He sabido también que un silenciador de capacidad adecuada al volumen de los cilindros, no quita fuerza al motor.

Cuál es entonces la razón para que automóviles y motocicletas se lancen por una calle molestando con el ruido del escape a todo un barrio? En Buenos Aires, por ejemplo, no se concibe que un automóvil transite con escape directo; lo mismo digo de Mendoza y demás ciudades de la Argentina. En Europa no hay ciudad en que esté autorizado el escape directo: sólo aquí estamos entregados al salvajismo de choferes, que gozan incomodando a media ciudad con el ruido del escape.

El Automóvil Club de Chile, que tanto ha hecho en pro del progreso de este ramo de locomoción y sport, debería pensar en que hay marcada conveniencia en que el automóvil no se haga antipático y en que debe evitarse que la gente reniegue a su uso noche a noche.

He tenido ocasión de oír cien veces el mismo comentario sobre este punto, creo señor Presidente, que Ud. haría una buena obra y un beneficio al automovilismo si consiguiera de la Dirección del Tránsito, si hiciera estrictamente con el Reglamento en este punto.

Hace cuatro días, me decían dos argentinos que lo que más les llamaba desagradablemente la atención en Chile era el ruido en las ciudades, especialmente el del escape de los automóviles y el de los motores de los tranvías.

Por algo en todo el mundo se prohíbe el uso del escape y por algo a nadie se le ocurre usarlo y por algo los coches vienen equipados con silenciador...

Sin comentarios

Otro socio nos cuenta de un sistema práctico, para impedir el cruce por algunos puntos, donde se construye el camino de Santiago a Cartagena.

Como verá el lector, se trata de un sis-

tema más moderno que el empleado durante el invierno en el camino de Santiago a Valparaíso.

En éste, los automovilistas quedaban cuando más, con los cuatro forros hechos pedazos, pero con vida. Con el que se denuncia, se corre únicamente el riesgo de morir decapitado. . .

Un alambre colocado a la altura del parabrisas sin ninguna señal de peligro; un coche que corre a cuarenta o cincuenta kilómetros de noche por ejemplo y. . . ¡Trac!. . . listo el pollo.

Y conste que este denuncia no lo hace un socio cualquiera de quien pudiera ponerse en duda su aseveración. Lo hace un socio, que al mismo tiempo desempeña un elevado cargo comunal en un municipio de importancia.



Los modernos repórters de los rotativos norteamericanos van equipados con un aparato de radio para que el entrevistado hable ante el micrófono y su disertación sea oída por los auditores. Los reportajes van a resultar sumamente frescos.



Henry Ford en su último viaje a Europa acompañado de su esposa. Viajaron en el transatlántico "Bremen" cuyo capitán está al lado de Mr. Ford.

Dice su carta:

La presente sirve para dar cuenta a Ud. de una barbaridad que se comete en el camino de Santiago a Cartagena.

"Anteayer en circunstancias que viajaba de Cartagena en dirección a Santiago, me encuentre con un cable de acero de tres octavos de pulgada atravesado en el camino, más o menos frente a la **Estación de Puangue**, donde están trabajando en el camino nuevo, yo por suerte viajaba a una velocidad moderada y pude parar el auto a tiempo, pero aún así rompí un farol lateral y un señalizador de dirección pues el cable estaba a la altura del parabrisas.

Una persona viajando en coche abierto y parabrisas doblado, como hay tantos hoy día, fácilmente podría ser decapitado al no advertirlo a tiempo. Supongo que este cable lo colocaron para hacer algún trabajo en ese sector y posiblemente sólo por un rato, pero, no había señal alguna para advertir el peligro".

Los demás comentarios al lector.

La Rebaja de la Bencina

Nuevamente "Auto y Turismo" afirma su concepto en cuanto al precio del combustible.

Durante el año anterior, "Auto y Turismo", se ocupó extensamente del problema de la bencina en nuestro país, y sostuvo con acopio de razones, que el combustible debía venderse en Chile a un precio inferior a la cotización que se mantenía.

Hizo presente, con datos precisos, que en muchos otros países, el combustible valía menos que en nuestro país, no obstante estar éstos, muy lejos de las fuentes productoras, y sosteníamos, que por ser suministrado a Chile el carburante, desde Perú, su precio de venta debería ser inferior.

Si bien en un principio, se hicieron publicaciones tendientes a demostrar al público, la imposibilidad de esa baja, pocos meses bastaron, para que la cotización de venta fuera rebajada en algunos centavos, no obstante no haberse cargado al público, el valor de los impuestos que hacía efectivos el Gobierno desde los primeros meses de 1930.

Con posterioridad, las gestiones oficiales en el sentido de instalar una refinería en Viña del Mar, gestiones que no decayeron en ningún instante, originaron la preocupación de los que realizan ese negocio, y aunque se dijo, que la baja era originada por un aumento en la producción mundial de petróleo, (el mismo argumento que se tuvo cuando se aumentaron los precios, pero en sentido inverso), nuevamente se ha producido sin mayor anuncio una rebaja de cinco centavos por litro que se hizo efectiva desde los últimos días del mes ppdo.

Quiere decir entonces, que lo que "Auto y Turismo" dijo al respecto, y las informaciones que dió a la publicidad afirmando sus puntos de vista, fueron exactas, y que los hechos al cabo de los meses, han terminado por darnos la razón. Y es más, no sería un imposible que, con el andar del tiempo, a medida que la intervención oficial en los asuntos de refinería se haga más efectivo, estos precios bajen aún, malgré el socorrido argumento de defensa, que anunciaba que los importadores apenas si tenían una utilidad, que les permitía salvar los gastos.

Si de la lucha que indirectamente se ha entablado entre las gestiones de Gobierno y los intereses de las compañías importadoras resulta beneficiado el público, que en hora buena lo sea. Se habrá satisfecho así, una campaña en tal sentido, del Automóvil Club de Chile y de "Auto y Turismo", su órgano oficial, que interpretando lealmente los intereses colectivos, habló oportunamente, con conocimiento de causa, aunque no dejaron de llegar al seno del Directorio, expresiones tendientes a demostrar un error, en el que no habíamos incurrido.

Se ha bajado, pues, nuevamente el valor de la bencina. No han de pasar muchos meses, en que una nueva rebaja sorprenda favorablemente al público y mientras tanto, parodiando a Richelieu, diremos con él: "le temps et nous"... El tiempo ha sido nuestro mejor aliado.

DON OSCAR LIHN

El activo y conocido vendedor de automóviles Packard, ha subido un grado más en su carrera de comerciante. Con fecha reciente, se le designó Gerente de la firma Zúñiga y Cía. Ltda., importadora de los automóviles Franklin y Austin.

Es indudable que la labor del Sr. Lihn, ha de ser altamente beneficiosa para los intereses de la firma. Experto, vinculado,

activo y con un don de atracción, que es indispensable para el éxito de los negocios, tenemos la seguridad de que hará por las marcas, todo lo que pudiera hacer el mejor experto en la actualidad.

El Sr. Lihn, con el espíritu tesorero que le caracteriza, realizará sin duda, importantes negocios para la firma y la difusión del automovilismo en Chile,

Los Nuevos Modelos del Año en curso

Novedades que ofrecen algunos
fabricantes

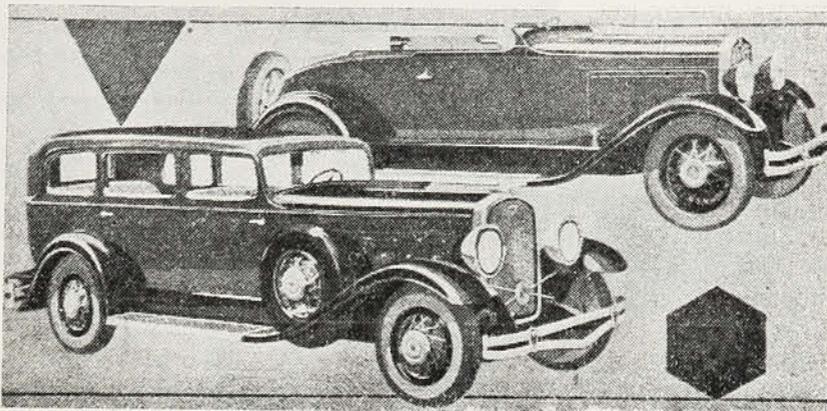
No obstante el año financiero pasado, que ha sido desastroso para la industria automovilística, los fabricantes se han preocupado por mejorar sus modelos, en la seguridad de que con ello, podrán aumentar un tanto las decaídas ventas, en los mercados americanos especialmente.

Con una rápida visión de las novedades que ofrecen los fabricantes pondremos al día a nuestros lectores, en lo tocante a las mejoras de diversas marcas que anuncian las publicaciones de Estados Unidos.

Nuevo Auburn.—Esta fábrica ha lanzado al mercado un nuevo tipo de coche de ocho cilindros que rinde 98 H.P. Se caracteriza por su longitud de entre ejes (3 metros 15 centímetros) lubricación al chasis enteramente automática, y aplicación del sistema de rueda libre, como el de las bicicletas, que se está poniendo en práctica en los automóviles desde fecha reciente, y que se caracteriza por engranajes helicoidales para una segunda silenciosa y un dispositivo de conexión constante y sin ruido en todas las velocidades en engranaje de segunda y alta.

El precio del coche es relativamente reducido. Las líneas de la carrocería son bajas, y los resortes son colgantes. Usa un nuevo tipo de carburador Schebler, que permite la regulación constante de entrada de aire de acuerdo a la entrada del combustible a los cilindros.

El sistema de engrase del chasis es permanente en todos sus puntos con excepción de la Dirección.



Arriba: Vista delantera del Essex. — Abajo: Sedán de familia Hudson y roadster deportivo Essex

De Soto 6 y 8.

Mayor fuerza y mejor aspecto son las características principales de los De Soto 6 y 8.

En el de seis cilindros la fuerza se aumentado por el diámetro mayor de los cilindros que alcanzan un octavo más de pulgada que los anteriores. El cigüeñal del coche lleva un neutralizador de impulso para evitar las vibraciones, y los émbolos del motor son más largos, con cuatro anillos uno de los cuales sirve para la regulación de aceite.

En el de 8 cilindros la fuerza se ha aumentado a 75 H. P., a 3,500 revoluciones. El cigüeñal de este motor es más pesado y el montaje está hecho sobre caucho.

La construcción de la carrocería enteramente de acero, ofrece en estos modelos nuevas líneas, y algunas modificaciones en lo que respecta al radiador, chasis más bajo y altura de la carrocería.

Hay en estos modelos otros pequeños detalles en la presentación del coche, que los hacen más atractivos, y mantienen su característica de coches económicos y rápidos.

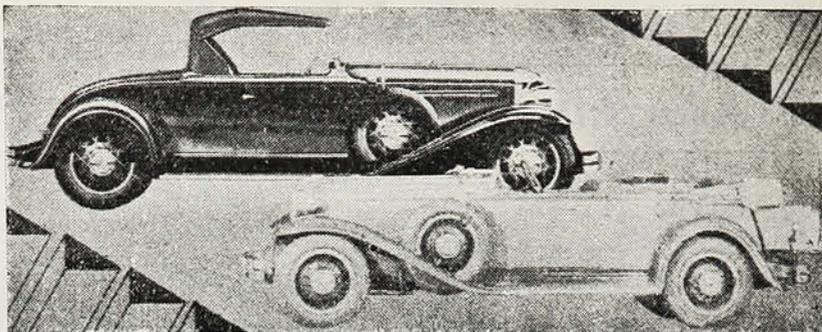
Los Dodge.—Un nuevo modelo de seis cilindros y otro de ocho, con chasis de mayor distancia entre ejes, menor altura y motor más poderoso aparte de varios otros refinamientos mecánicos son los productos que presenta la Dodge.

Como característica notable es que estos productos son netamente Dodge sin tener ningún parecido con los productos Chrysler.

Los motores de mayor potencia, tienen 7 H. P. sobre los del modelo anterior, se caracterizan también por el desarrollo de la fuerza máxima a un menor número de revoluciones, es decir, que ella se alcanza con 3,200 revoluciones en vez de 3,400. como resultado práctico se obtiene una mayor fuerza de tracción en las velocidades bajas.

Los motores de seis, vienen también equipados con el amortiguador de vibraciones torsionales del cigüeñal, válvulas más grandes, resortes largos que hacen más suave la marcha del vehículo.

En cuanto al ocho cilindros los técnicos 1929, 5.358,000 automotores. Como se ve, el descenso ha sido formidable, y para que recupere el ritmo anterior, aparte de grandes novedades que despierten



El roadster Chrysler de seis cilindros y el nuevo faetón de cinco pasajeros de ocho cilindros

nuevamente el interés del público habrá que esperar algunos años.

Essex y Hudson

Ambas marcas ofrecen novedades de interés. Entre otras el precio que se anuncia más atrayente que en cualquier otro modelo anterior, no obstante las mejoras introducidas.

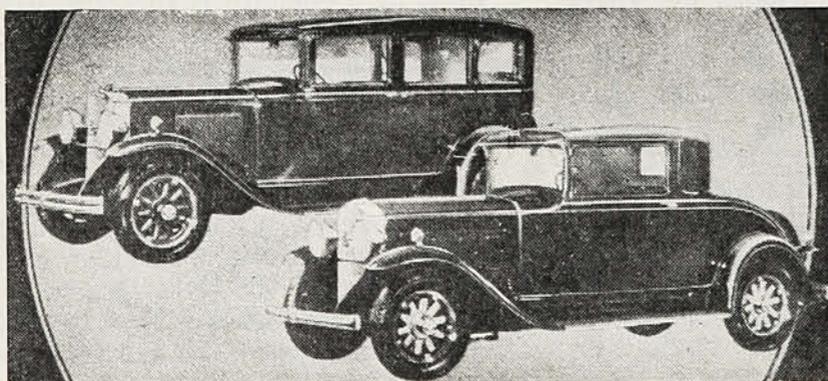
Los fabricantes se han preocupado de dotar a ambos coches de motores de mayor potencia y ofrecer a los clientes mayores comodidades evitando los ruidos y el frío o el calor.

Los tapabarros han sido modificados en sus rebordes, para obtener mayor solidez y defensa del barro.

El motor del Hudson ofrece 87 H. P. a 3,600 revoluciones por minuto y el Essex, 60 a 3,300.

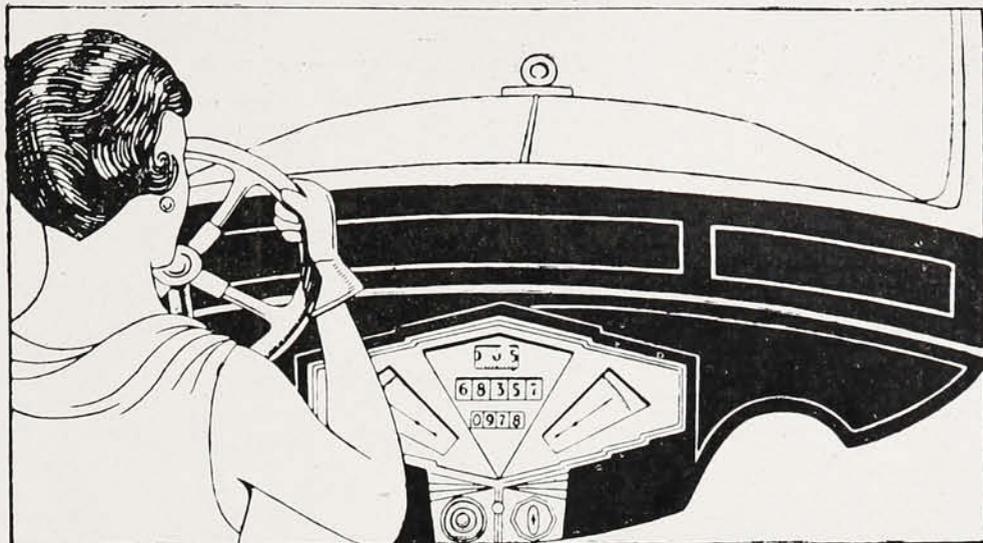
Para evitar el movimiento de las ruedas delanteras los coches estarán equipados con un nuevo tipo de eslabón de enganche o biela dirección. Las carrocerías, han sido reforzadas con sostenes diagonales al techo, y en general en todo sentido para asegurar una marcha en cualquier clase de camino.

Entre los refinamientos generales figuran doble ventana de refrigeración



Sedán Graham de la serie Special de seis cilindros y cupé de la serie Special de ocho cilindros

LA DURACION DEL MOTOR DEL AUTOMOVIL



LA vida eficiente del motor del automóvil está en relación directa con la calidad del combustible y lubricante que se empleen. De ahí porque siempre el automovilista entendido trata de usar en su coche los mejores productos que pueda encontrar.

Un solo ensayo ha bastado a los miles de automovilistas que hoy la usan, para demostrarles la conveniencia de adoptar en sus coches la insuperable combinación de combustible y lubricante: Gasolina "Shell" y Aceite "Energina". La calidad de estos productos queda demostrada en la práctica por el mejor y más económico funcionamiento de la máquina y su mayor duración.

Si Ud. no lo ha hecho ya, no demore en ensayar estos dos productos, y fíjese en la diferencia.

GASOLINA & ACEITE
SHELL  **ENERGINA**

SHELL-MEX CHILE LIMITED

El Elefante levanta un FISK...

SU AMIGO DE MAS LARGA VIDA

El éxito ya obtenido en nuestras ventas FISK se debe a su excelente construcción y a la actividad y honradez de nuestros DISTRIBUIDORES, que han entregado el "ELEFANTE" de los Neumáticos a sus clientes.

Equipar una vez su automóvil con FISK significa adoptarlo.



Use los Neumáticos y Cámaras **FISK**

Se venden únicamente en las casas automovilistas

VARGAS MOLINARE Y CIA. LTDA.

TEATINOS 754

TELEFONO 64581

FISK

CASILLA 3036

SANTIAGO

en el tablero, combinación de indicador de gasolina y manómetro de aceite, asientos ajustables, y dirección ajustable también.

El chasis de ambos modelos han en refamrzasodo, gll fiela- idt- uy sio sido igualmente reforzados, y los émbolos de los cilindros son también nuevo proyector.

En general la fábrica ha tratado de ofrecer mayores comodidades y seguridad en la mejor forma forma a sus clientes.

Los Graham Paige.

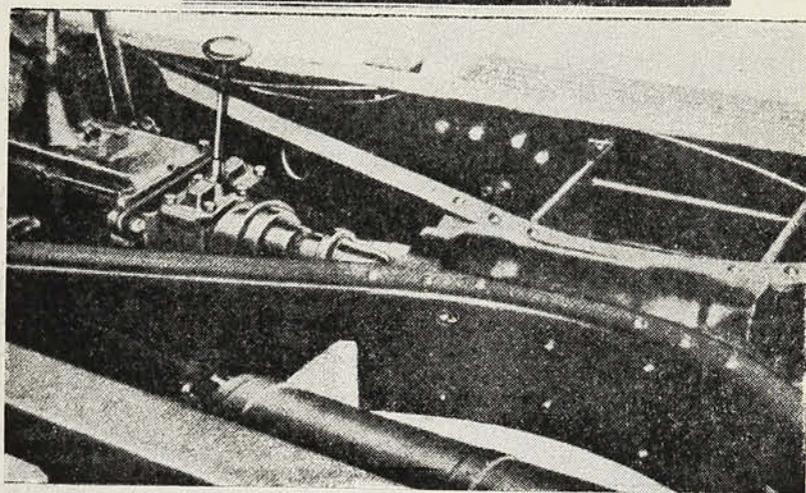
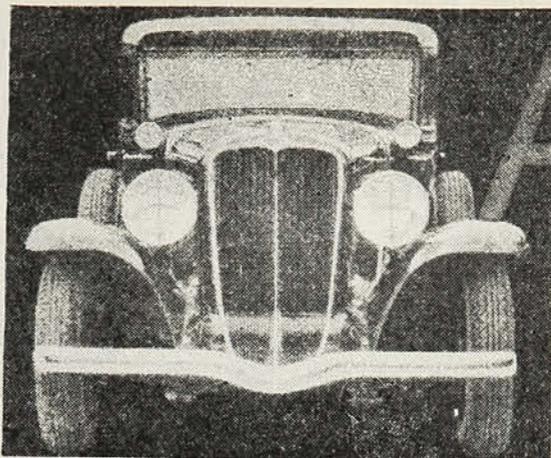
En el caso de conquistar un puesto destacado en los mercados consumidores la fábrica Graham Paige ha introducido modificaciones de interés en sus modelos de 6 y 8 cilindros.

Motores más poderosos, mecanismos de sincronización para el acoplamiento de los engranajes del cambio de marcha, culata de cilindros modificada y numerosos refinamientos en las carrocerías son las novedades de los nuevos modelos de esta marca.

Los estribos llevan una cubierta de caucho moldeado, que se prolonga por sus costados como forro para absorber la vibración y el ruido. En el interior los coches ofrecen como rasgo notable la forma en que se ha obtenido mayor profundidad en los cojines.

En la dirección se ha introducido el mecanismo de dirección Ross, de leva montada sobre rodillo: el cigüeñal tiene amortiguador de vibraciones. Los amortiguadores de choques tienen eslabones metálicos, y los engranajes de los cambios de marchas, vienen en acero níquel para aumentar su duración.

Tanto los modelos de seis como de ocho, han merecido de los fabricantes una



Chassis del Auburn 8-98, con bastidor reforzado, conducto para el árbol propulsor y gobierno del movimiento libre de ruedas

especial atención y es indudable, que dentro de las características comunes, los cambios de cuatro velocidades adelante y demás comodidades que ofrecen, sus precios de venta son atractivos.

Modelos Chrysler

Fuera de la novedad de los 8 cilindros Chrysler, los fabricantes han anunciado, un nuevo modelo de seis cilindros.

A primera vista estos modelos satisfacen el gusto por la amplitud del capot del motor, y su vistosa presentación.

En vez de 62 H. P. los nuevos modelos se caracterizan por los 70 caballos que desarrollan sus motores.

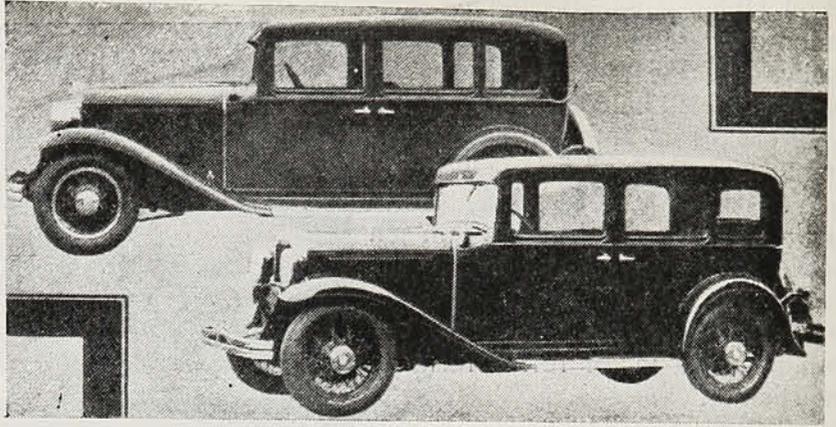
Tanto los modelos de seis como los de ocho, presentan un aspecto atractivo, y

en especial los ocho grandes, que han llamado la atención por sus líneas. Los bastidores han sido reforzados, y los sostenes laterales ahora alcanzan a cinco sin contar los del motor. El estanque de la gasolina es de mayor capacidad y el volante más grande también.

Los parabrisas son del tipo inclinado para reducir el resplandor de las luces y tienen movimiento oscilatorio hacia adelante permitiendo una buena ventilación.

Hupmobile

La principal característica técnica de los Hupmobile consiste en el cambio de mar-



Arriba: Sedán Dodge Brothers de ocho cilindros. — Abajo: Sedán Dodge Brothers de seis cilindros

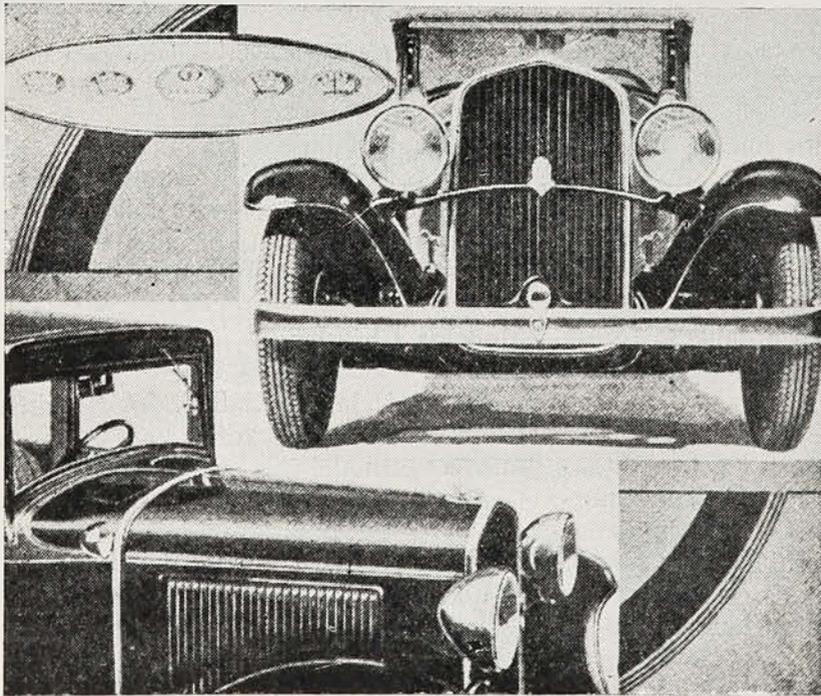
chas de engranaje espiral con movimiento libre de ruedas, en todos los modelos.

El sistema de rueda libre, es en sí el mismo principio del que se usa en las bicicletas o en el vástago de la cuerda de un reloj. La segunda velocidad completamente silenciosa, y no se necesita desembragar el motor para pasar de segunda a alta velocidad o vice versa.

Esta caja de cambios del Hupmobile, ofrece ventajas considerables, y hace agradable el manejo de un coche en tales condiciones.

El aislamiento de la carrocería, para hacer más silenciosa la marcha, es completo y se ha obtenido por medio de varias capas de almohadillas de tela de crines.

Los tapabarros son de una sola pieza estampada, y para obtener el aislamiento de la carrocería con el bastidor, se han aplicado láminas de caucho, que hacen silenciosa la marcha.



Nuevas ventajas de los automóviles De Soto

Un evaporador de gasolina instalado en el carburador facilita el arranque en los días fríos, y el sistema de carburación es doble con tiro hacia abajo como en el modelo anterior.

Lincoln.

El movimiento libre de cambio de marcha en las ruedas, comprende uno de los anuncios novedosos del Lincoln. Otras innovaciones mecánicas que se le han aplicado, son el carburador de tiro hacia abajo, silenciador de admisión, dimensión por bomba embrague de dos placas y volante de dirección con rayos de acero.

El nuevo motor de que viene equipado desarrolla 120 H. P. en vez de los 90 del modelo anterior, y aunque su peso aumentó en cien libras, por cada 43 desarrolla un caballo de fuerza en vez de uno por cada 56 del otro modelo.

Otros detalles interesantes son: filtro de aceite, amortiguadores Houdaille de doble efecto que permiten a los muelles un funcionamiento independiente y normal.

La distancia entre ejes de los bastidores es de nueve pulgadas más larga que la normal, y estos coches como la gran mayoría de construcción americana del año aludido, tienen hacia un mayor largo de líneas, mayor comodidades y mayor fuerza en el motor.

Lincoln ofrece numerosos modelos de carrocerías con el perfecto acabado de su categoría de coche de precio.

Marmon.

Ofrece como novedad interesante un modelo de 16 cilindros y otro de 8.

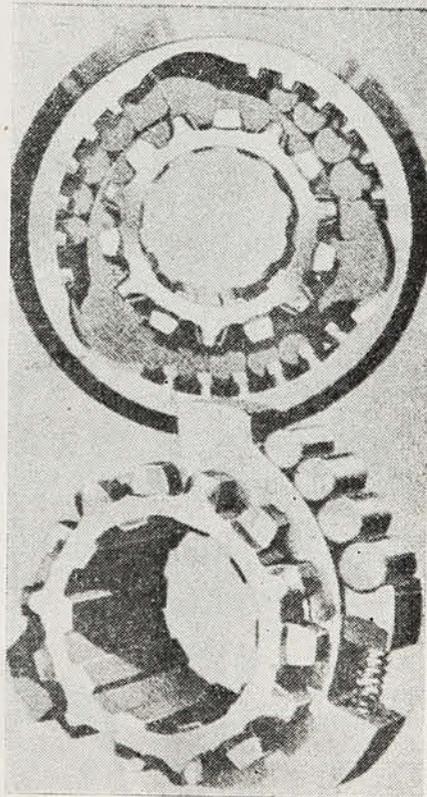
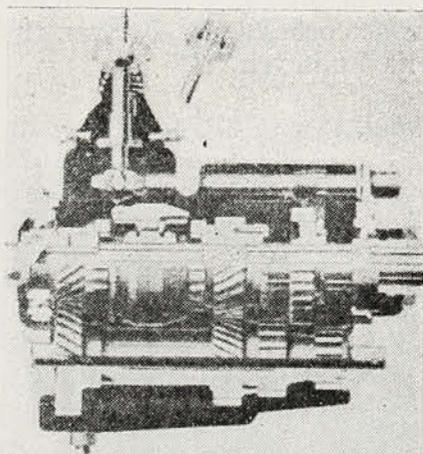
El de 16 H. P., tiene 200 H. P. y se anuncia que pesa tan solo 4 y media libra por caballo de fuerza. Su cilindrada es de ocho litros.

En el motor se usa la aleación de aluminio en cantidad considerable, ya sea en la caja del cigüeñal, culata de los cilindros y aún en el bloque de los cilindros como se hace en algunos motores de aeroplanos en la actualidad.

El carburador doble Stromberg de tiro hacia abajo satisface las necesidades del

potente motor, y se usa la fuerza de aspiración del motor, para extraer también los gases de la caja del cárter. Un doble sistema de escape sirve para cada grupo de cilindros.

El bastidor tiene siete miembros transversales de unión que aseguran su resistencia, y la carrocería está finamente equipada.



Cambio de marcha del Hupmobile con movimiento libre de ruedas. La vista inferior muestra los rodillos para juntar las dos mitades del mecanismo y transmitir la fuerza a las ruedas.

En vez de gemelos se emplean aisladores de caucho en los resortes y otras pequeñas modificaciones aseguran una marcha suave potente y rápida en cualquier condición del camino.

En cuanto al modelo 70 que reemplaza el tipo Roosevelt del año anterior tiene motor con 80 H. P. a 3,400 revoluciones. Vienen equipados de un freno de embrague para facilitar el desplazamiento de los cambios de marcha y mantienen las condiciones de coches ágiles, que caracterizaron la serie Roosevelt.

Oakland.

Los nuevos Oakland de ocho cilindros significan también un laudable esfuerzo de

la industria americana. No solo el motor ofrece cambios de marcha sincronizados, sino que también segunda silenciosa, y modificaciones sustanciales en las carrocerías.

Una serie de pequeñas modificaciones, tales como la ranura que llevan detrás del borde exterior la que además de evitar que el barro salte a la carrocería, dá mayor resistencia, y el capot del motor se asegura ahora bajo un solo mango central que sirve también para levantarlo.

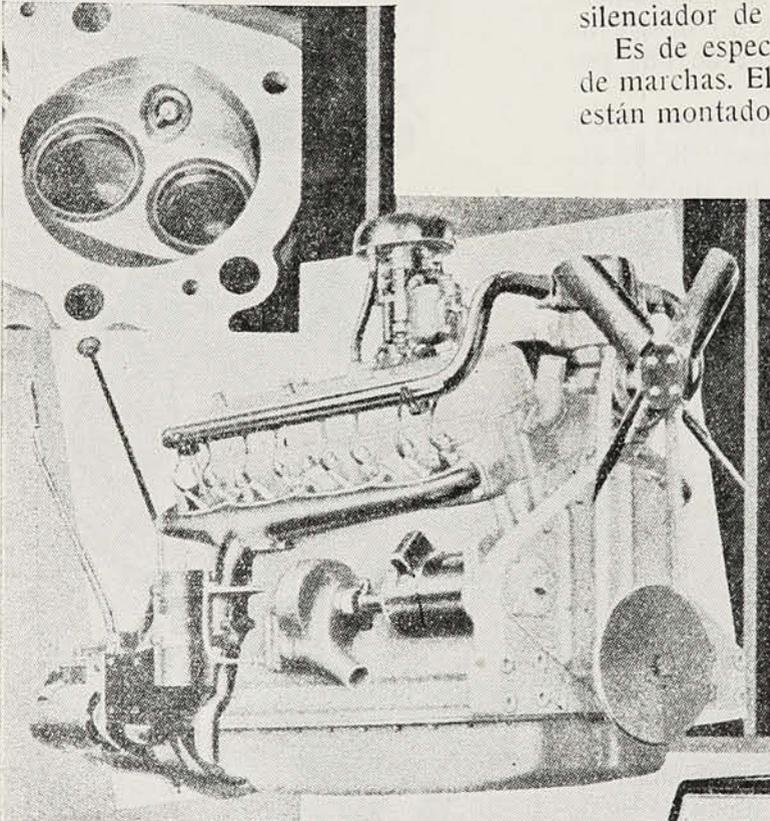
Además de las almohadillas de caucho para aislar la carrocería, las piezas de caucho se hallan también en los asientos en los muelles gemelos, en el extremo trasero del cambio de marcha y montaje del motor.

Las bielas han sido reforzadas en su extremo inferior; el motor ha sido dotado de silenciador de admisión.

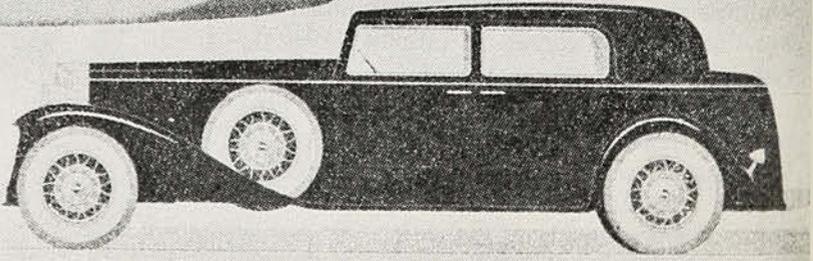
Es de especial interés el nuevo cambio de marchas. El árbol principal y el auxiliar están montados sobre cojinetes. Tiene mecanismo silencioso para cambios de altas velocidades. El eje trasero es más grande, se ha aumentado también el diámetro de los tambores de los frenos en una pulgada.

Oldsmobile.

Ha sido notablemente modificado en sus nuevos modelos. Los cambios más importantes en la larga lista que se podría mencionar, son los siguientes: adopción de un cambio de marchas de co-



Motor Marmon de 16 cilindros, con caja de cigüeñal de aluminio, culata de cilindros de aluminio y otras piezas de este metal. Arriba mostramos los asientos invertidos de las válvulas,



nexión sincronizada y engranajes helicoidales silenciosos de segunda velocidad, carburación de tiro hacia abajo y admisión silenciada.

El motor desarrolla 5 H. P. más que los anteriores, es decir, alcanza a 65 H. P. más que los anteriores, es decir, alcanza a 65 H.P. a 3,350 revoluciones por minuto.

Tiene una válvula automática de aire para evitar el ahogo del conducto de admisión, y el carburador lleva una bomba de aceleración y un dispositivo para ahorrar combustible en marchas lentas y surtidores de velocidad debajo de la válvula de gas.

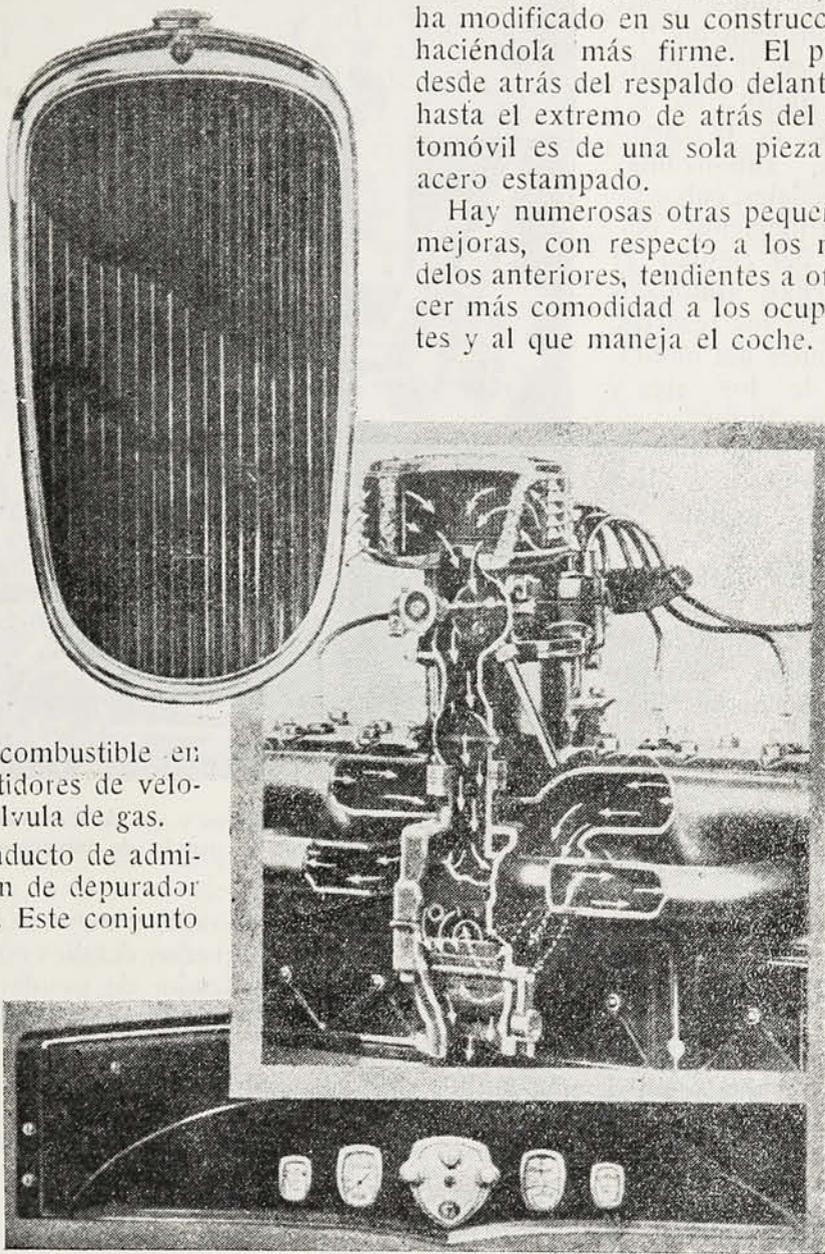
Tiene unida al conducto de admisión, una combinación de depurador de aire, y silenciador. Este conjunto consiste en una cámara cilíndrica provista de fieltro apagador del ruido, sobre las superficies de arriba y de abajo y de una cámara empapada en aceite colocada detrás de una malla de alambre dentro del cilindro principal llevando este último aberturas para la admisión de aire.

El embrague ha sufrido también modificaciones de importancia, y se han introducido lumbreras para asegurar el enfriamiento del mismo.

El eje trasero ofrece modificaciones tales, como por ejemplo dos desmultiplicaciones finales, y otros cambios en los muelles.

En cuanto a la carrocería, se ha modificado en su construcción haciéndola más firme. El piso, desde atrás del respaldo delantero hasta el extremo de atrás del automóvil es de una sola pieza de acero estampado.

Hay numerosas otras pequeñas mejoras, con respecto a los modelos anteriores, tendientes a ofrecer más comodidad a los ocupantes y al que maneja el coche.



Radiador típico del nuevo Oldsmobile, diagrama transversal del motor, incluyendo carburador de tiro hacia abajo y silenciador de admisión y tablero de instrumentos

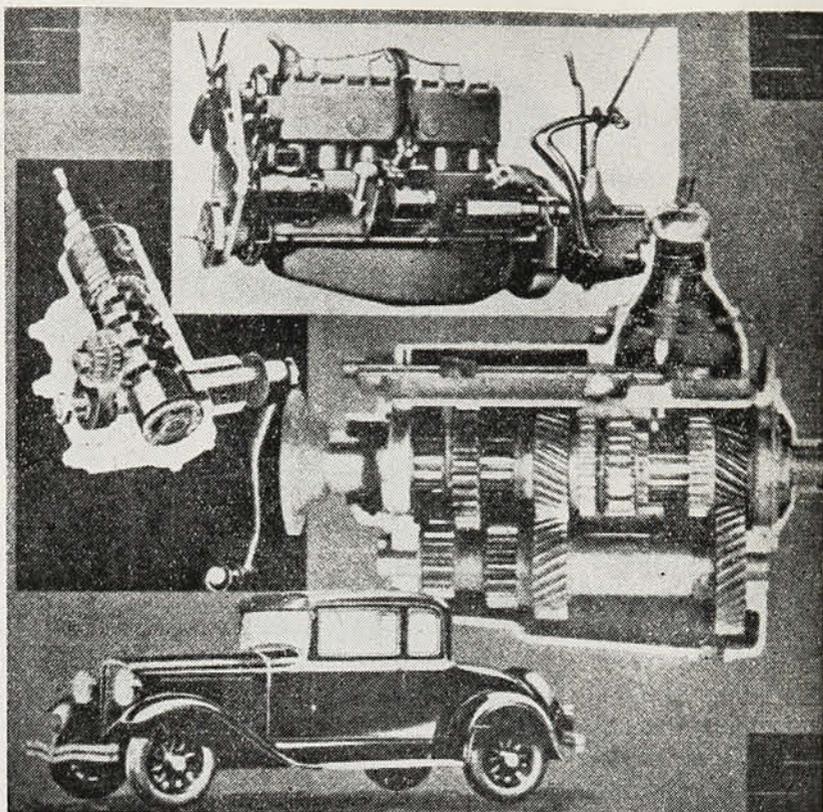
Pontiac.

Este coche ha sido refinado. A simple vista los cambios más notables, lo constituyen las nuevas dimensiones del vehículo y el aspecto exterior que ha sido alterado.

El caucho, para suprimir ruidos y vibraciones se usa en este coche con profu-

sión. Se encuentra en los bujes de los nuevos gemelos "Inlox" en el montaje del motor, en los calces de la carrocería, almohadillas de pedales, cubos de amortiguación detrás del cambio de marchas, almohadillas de los resortes, sostenes del montaje de los ejes y otros puntos.

Para un funcionamiento más silencioso durante la aceleración y la marcha a alta velocidad, se ha instalado un silenciador de admisión, provisto de una malla "atrapadora" y está soldado al tubo de escape, para evitar los ruidos provenientes de este punto.



El cupé Studebaker de seis cilindros y sus detalles mecánicos: motor, mecanismo de dirección y cambio de marcha de movimiento libre de ruedas

Plymouth.

El equipo del motor ha sido beneficiado con la aplicación de una bomba de agua accionada por la correa del ventilador, lo que ha permitido suprimir el depósito de abajo del radiador, y una bomba ha permitido reemplazar el depósito del vacuum, y el carburador ha sufrido también algunas alteraciones para dar más eficiencia a la marcha.

La bomba de aceite paleada, ha sido sustituida por una a engranajes accionada por el árbol de levas.

Se anuncia así, que las alteraciones del múltiple de admisión y válvulas y los cambios introducidos en el árbol de levas han dado por resultado un aumento de fuerza de 45 a 48 caballos.

Comprenden también una dotación corriente de amortiguadores hidráulicos y la carrocería en sus líneas generales ha sido

refinada, y mejorada con la aplicación de pequeños detalles cómodos, tales como el indicador de gasolina, que es eléctrico, y dirección de tres radios, etc.

Studebaker.

Todos los modelos Studebaker, se caracterizan por la adopción del sistema de rueda libre. Esta fábrica ha producido un nuevo tipo de seis cilindros.

El nuevo cambio de marchas de esta marca y de este nuevo tipo, es parecido a los que se emplean en los coches más grandes. Tiene dos juegos de engranajes helicales en conexión constante en el árbol auxiliar del cambio de marcha. Con pequeñas modificaciones es el mismo prin-

Coopere Ud. al bienestar de su pueblo ayudando a la construcción de caminos.

cipio de las innovaciones similares introducidas en otras marcas.

Se ha usado para este nuevo seis, un bastidor de doble arco y se ha conseguido bajar el punto de gravedad. Hay otras innovaciones en la carrocería, especialmente en su acabado, y el motor, ofrece la característica de haber transferido el mecanismo valvular de la izquierda a la derecha del motor.

El ventilador y bomba de agua funcionan en el mismo árbol, y se mueven con la correa lo mismo que el generador. Tiene un amortiguador de vibraciones torsionales del cigüeñal, éste está contrapesado y tiene además montajes de caucho el motor en diversos puntos.

Todo ello contribuye a dar al motor un funcionamiento suave y silencioso. El botón de arranque está colocado en el tablero de instrumentos y los amortiguadores de golpes, llevan eslabones que funcionan en bujes de caucho.

Nash.

La Nash ha presentado un llamativo nuevo modelo de sedan transformable, que combina las condiciones del roadster rápido con las ventajas del sedan normal.

El procedimiento de transformación se reduce a unos pocos movimientos rápidos y fáciles.

Ofrecido en el chasis 8.80 y 8.70, es un modelo para cuatro pasajeros su capota bien ceñida y delineada, la maneja una sola persona. Plegada ocupa un lugar muy reducido en su funda.

Las puertas son anchas y permiten fácil acceso al asiento trasero. Con la capota plegada, los vidrios laterales pueden levantarse y sirven de protección lateral al viento.

El asiento trasero ofrece comodidades excepcionales para el cuerpo y la presentación general del coche es elegante.

El pequeño Martín B.

Se ha presentado un pequeño coche, el Martín B, en la competencia comercial de

este año. El plan de la fábrica es producir 3,000 coches, para distribuir entre sus principales agentes. Tiene motor continental de cuatro cilindros de 29 caballos de fuerza. Este motor está especialmente fabricado por la Continental para el Martín B.

Es un coupé con espacio interior que se compara favorablemente, con otros pequeños del mercado americano. Está proyectado para dos pasajeros y se anuncia que desarrolla una velocidad de 70 millas por hora.

Los fabricantes garantizan al comprador un rendimiento de 35 millas por galón y los neumáticos especialmente construido se garantiza por un recorrido de 25,000 millas.

Dentro de poco se comenzará la fabricación de un modelo A, un poco más liviano que el B, equipado con un motor de cuatro cilindros con enfriamiento de aire, y cuyo costo será sumamente reducido.

Se anuncia que la fábrica tiene ya un pedido de 50,000 coches, de los agentes y que aún no se fabrican en cantidad suficiente para hacer la entrega. Ello demostrará el interés que existe por este nuevo cochecito, que parece ser de todos el más económico.

Durant.

Esta marcha ha ofrecido un modelo transformable que ha llamado la atención, aplicado al modelo de cuatro y de seis cilindros.

La nueva característica queda oculta y en su aspecto es similar al de cualquier otro, pero si se suelta una palanca el interior se transforma en un cómodo dormitorio, para las excursionistas o viajeros que desean dormir en su propio coche.

En cuanto a las características restantes de esta marca se han mantenido las conocidas en los modelos anteriores.

Los caminos modernos significan prosperidad, riqueza y progreso nacional.

Para los que viajan a la Argentina en auto

Con frecuencia hemos oído a automovilistas que desean viajar hacia Argentina, que temen el valor del depósito que la aduana de aquel país les exige en garantía de derechos aduaneros como internación temporaria.

El año anterior, no pocos automovilistas fueron víctimas de un abuso, por parte de encargados del resguardo en Cuevas, pues, en la creencia de que dependía de estos empleados fijar el valor del coche para los efectos de la garantía aduanera, hacían depósitos y a veces obsequios de crecido valor, para evitarse otras molestias en el camino.

Es más, no pocas veces se les ha exigido a un mismo viajero y por un mismo automóvil, depósitos que han fluctuado entre 20 y 200 nacionales, lo que constituye evidentemente un abuso.

Es oportuno que sepan los viajeros que deseen cruzar la cordillera, que no tienen por qué hacer depósitos en efectivo en la aduana de las Cuevas. Deben únicamente, hacer revisar el coche y dejar constancia de todos los antecedentes que sirvan para individualizar el vehículo, y el guarda de aduana, debe entregarles un psavante, para que al llegar a Mendoza sea presentado a la aduana de esa ciudad donde en verdad se fijará el valor del coche, y el monto que debe garantizarse en calidad de depósito ya sea en efectivo, ya sea con la garantía de instituciones como el Automóvil Club Argentino que atienden a nuestros socios del Automóvil Club de Chile.

Nada significa ni tiene el menor valor, el hecho de que la aduana de la frontera

avalúe en diez o en mil pesos oro el coche, porque como decimos el único avalúo válido es el de Mendoza. Por estas circunstancias, vale que los turistas sepan, que el trámite en la aduana de frontera es sólo válido, a los efectos de identificar el coche entrado al país vecino, para permitirle a su vez el regreso devolviendo los depósitos que se hayan hecho como garantía de internación temporaria únicamente.

Los socios del Automóvil Club de Chile, gozan de la ventaja de ser preferentemente atendidos en Mendoza en estas tramitaciones por intermedio de la Delegación local del Automóvil Club Argentino, y para ello es previo, que antes de ausentarse de nuestro país, den aviso para los efectos consiguientes a nuestra Institución.

Otro asunto que vale la pena recordar con oportunidad, para evitarse molestias, es que, para entrar a la República Argentina, se necesitan como para entrar a Chile, documentos que acrediten la personalidad de cada uno, y que éstos deben ser visados por los cónsules argentinos en cualquiera de las ciudades de procedencia del viajero.

En conocimiento de esto, se evitarán al menos las confusiones originadas el año anterior, cuando algunos creían que bastaba el permiso chileno para ausentarse del país, para internarse en territorio vecino.

Hay que recordar que cada país legisla en su propio suelo y que es menester ajustarse a sus reglamentaciones si se desea viajar con tranquilidad.

SERVICIOS DE TRANSITO

Servicio de autobuses a Macul y Mirador

Recientemente la Alcaldía acordó la extensión de un servicio de Autobuses Mapocho - Macul, hasta el camino a Lo Cañas.

Se autorizó el cobro de 0.40 centavos, fraccionados por mitades en Irarrázaval esquina Macul tanto de ida como de vuelta.

También se autorizó el recorrido de los autobuses de la línea Mapocho, hasta Po-

blación El Mirador por Avda. La Paz y Olivos hasta la Avda. de Circunvalación regresando por Santos Dumont, hasta empalmar con la Avda. La Paz en su actual recorrido.

Estos servicios llenaron una sentida necesidad en los lugares mencionados, dado el número siempre creciente de habitantes en los barrios aludidos.

Gestiones del Automóvil Club de Chile para obtener diversas mejoras de interés

Damos a continuación, algunas notas enviadas por el Club a la autoridad competente, relacionadas con algunas mejoras de vialidad, que han solicitado los socios.

Algunas de ellas han sido ya oportunamente atendidas por las autoridades:

SOBRE DESVIOS CAMINO A CARTAGENA

Señor Director:

Nos hacemos un deber en hacer notar al señor Director, los inconvenientes que se producen, en el tránsito obligado del desvío del camino de Santiago a Melipilla dentro del fundo de Puangue de propiedad del señor Larraín en donde actualmente se ejecutan trabajos de pavimentación.

Este desvío, demasiado estrecho, sólo permite el tráfico en un solo sentido y a menudo ocurre que se encuentran varios vehículos que marchan en sentido opuesto, lo que obliga a los conductores a realizar una serie de maniobras peligrosas, especialmente de noche, ya que hacia uno de los costados existe un canal de gran profundidad.

Creemos que sería fácil, obtener de los constructores del camino, que de trecho en trecho, ensanchen el desvío, de modo que se haga más fácil el cruce de dos vehículos, y esperamos del señor Director, la gentileza de su gestión para que se adopte una medida al respecto.

Salúdalo muy atentamente.

p. "Automóvil Club de Chile":

Enrique Kaulen.
Secretario.

Elías Veloso R.
Vicepresidente.

—Al Sr. Director del Departamento de Caminos.

Santiago, 29 de Enero de 1931.

Señor Presidente del Automóvil Club de Chile.

Muy señor mío:

En respuesta a su atta. de fecha 21 del mes ppdo. en que se sirve manifestar los inconvenientes que presenta el desvío del camino de Santiago a Melipilla dentro del fundo de Puangue de propiedad del señor Larraín, por ser demasiado estrecho, tengo el agrado de manifestar a Ud. que he dado orden de proceder inmediatamente a habilitar en buenas condiciones de tránsito la variante provisoria a que Ud. se refiere.

Saluda a Ud. atte.

Carlos Alliende A.

SOBRE USO DE ESCAPE LIBRE

Señor Prefecto:

Tenemos el agrado de dirigirnos al señor Prefecto, para insinuarle la conveniencia que habría si no lo estima de otro modo, en instruir a los carabineros de Tránsito, para que hagan cumplir las disposiciones vigentes, sobre uso de escapes libres, en los automóviles, camiones, góndolas y motocicletas que circulan en nuestra capital.

Como lo habrá notado el señor Prefecto, son numerosos los vehículos que circulan por nuestras calles céntricas, haciendo uso del escape libre, con gran molestia para el público y sin ningún beneficio práctico para los motores, toda vez que, el escape libre, sólo beneficia los motores a explosión en uso en los vehículos motorizados, a velocidades superiores a los 80 kilómetros.

Por si el señor Prefecto estima oportuna esta insinuación, nos dirigimos solicitando la medida de referencia.

Salúdanle con la mayor consideración.

p. "Automóvil Club de Chile":

Enrique Kaulen.
Secretario.

Elías Veloso R.
Vicepresidente.

—Al Sr. Prefecto General de Carabineros.

Santiago, 4 de Febrero de 1931.

Al señor Coronel don Elías Veloso R., Vicepresidente del "Automóvil Club de Chile".

Presente.

Tengo el agrado de acusar recibo de su atenta nota N.º 40 referente al uso indebido del escape libre por los vehículos motorizados que circulan en esta capital.

Encontrando muy atendible la petición formulada por la prestigiosa Institución de vuestra digna dirección, me es particularmente grato manifestarle que con esta misma fecha he dado instrucciones por la Orden del Día, a fin de reprimir la infracción anotada.

Sírvase aceptar los sentimientos de mi más distinguida consideración.

Carlos Robles Sotomayor
Coronel Prefecto Jefe.

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.

TRÁNSITO DE BICICLETAS

Señor Director:

La frecuencia con que se producen accidentes entre automotores y ciclistas, en nuestra capital, hace que nos dirijamos al señor Director insinuándole la manifiesta conveniencia que habría en conseguir que estos últimos se ajusten a las disposiciones de tránsito vigentes, sobre todo, en lo que respecta al sentido de la circulación y al uso de ambas manos sobre el manubrio, pues constantemente se observa, que los ciclistas marchan conduciendo con una sola mano, por llevar ocupada la otra con paquetes, o bien, haciendo demostraciones de habilidad al transitar sin ninguna mano en el manubrio.

Se evitaría así al menos un gran porcentaje de accidentes de los que en su mayoría son culpables los ciclistas.

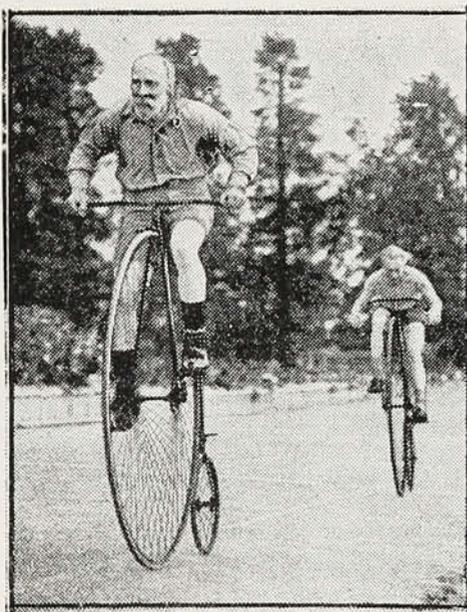
Saludan al señor Director, muy atentamente.
p. "Automóvil Club de Chile":

Enrique Kaulen.
Secretario.

Elías Veloso R.
Vicepresidente.

—Al señor Director del Tránsito.

Santiago, 29 de Enero de 1931.



De los tiempos de nuestros abuelos.— Puede creerse que esta fotografía fué tomada en tiempo de nuestros abuelos, pero no es así. Se trata de una competencia ciclista en la que tomaron parte 50 competidores. El más anciano tenía 84 años de edad y fué el que obtuvo el 2.º lugar en la carrera.



El conocido estafador y ladrón de automóviles Francis Roche que se encontraba en la cárcel, obtuvo permiso para salir de ella con el exclusivo objeto de contraer matrimonio con una muchacha muy bonita de Bretaña. Después de la ceremonia, que tuvo por testigo a agentes de policía, ingresó nuevamente a la cárcel, sin que se le permitiera pasar tranquilamente su Luna de Miel.

CAMINO DE BAJADA DEL SAN CRISTOBAL

Señor Intendente:

Numerosos automovilistas socios de la Institución, han solicitado de este Directorio, una gestión para obtener que se entregue al tráfico el camino de bajada del cerro San Cristóbal.

En la actualidad, el crecido número de vehículos que concurren a dicho lugar, hace peligroso el tránsito, toda vez que por el mismo camino, que en partes es bastante angosto, suben y bajan los vehículos, con grave peligro para sus ocupantes.

Es por esta razón, que nos dirigimos al señor Intendente, rogándole que si lo estima oportuno, se habilite el camino de bajada por Bellavista, cuyo arreglo creemos es de reducido costo.

Todo cuanto haga el señor Intendente en este sentido, será agradecido por los automovilistas y en especial por los socios del "Automóvil Club de Chile".

Saludan a Ud. con toda consideración.
p. "Automóvil Club de Chile":

Enrique Kaulen.
Secretario.

Elías Veloso R.
Vicepresidente.

—Al señor Intendente de Santiago.
Santiago, 3 de Febrero de 1931.

Las Velocidades fantásticas

395 kilómetros por hora en automóvil y 160 en lancha automóvil.

La lucha por la conquista de los récords de velocidad continua como desde años atrás en pleno auge. Tanto los americanos como los ingleses y alemanes, son los principales interesados en batir los récords existentes.

Así por ejemplo, Kaye Don, que fracasó el año anterior en la prueba de su automóvil Silver Bullet (Bala de Plata), que equipado con motores de 4,000 H. P., no pudo funcionar correctamente en la Playa de Daytona de Estados Unidos, se dedicó después, a batir el récord de velocidad en lancha automóvil, y con fecha 22 de Enero, en Irlanda, alcanzó a marcar en la misma embarcación que costó la vida al mayor Segrave, la fantástica velocidad de 160 kilómetros por hora. El extinto mantenía el récord de 159 kilómetros 801 metros por hora. La diferencia no ha sido importante por otra parte.

Malcolm Campbell, también se encuentra en Estados Unidos, empeñado en batir el récord de velocidad en automóvil. En Inglaterra hizo construir un coche preparado según se anunció para alcanzar 400 kilómetros por hora de velocidad. Tiene tan solo 1,400 H. P. y siete metros de largo pesando 2,300 kilos.

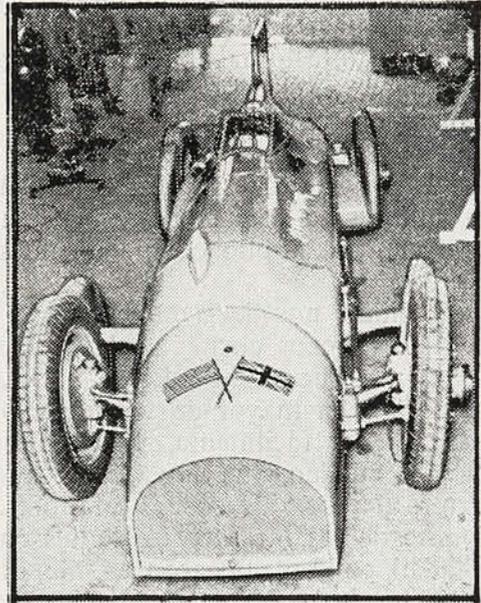
Desde el punto de vista mecánico el motor constituye la parte más interesante de este nuevo automóvil de carrera.

Se ha obtenido mayor potencia por medio de la sobrecarga, compresión más elevada y disminución de peso de las piezas, tomando como base los experimentos anteriores de Kaye Don y Segrave.

La única dificultad que se presentaría para el triunfo del Blue Bird II es la costumbre adoptada de hacer una carrera en cada dirección, cambiando las cámaras antes de volver, empleando en todo media hora como máximo. Los forros del Blue Bird han sido probados a velocidades de 500 kilómetros por hora, y responden bien, pero la construcción del coche en sí, hace difícil el cambio rápido de las cámaras y el Capitán Campbell desea obtener que se prima la condición de cambiar cámaras, lo cual lo obligará a hacer todo el recorrido con los mismos forros aumentando el peligro de una panne. El cambio

de forros fué adoptado por Segrave y Kaye Don medida precautoria para evitar este peligro.

Como se recordará, Segrave alcanzó una velocidad de 371 kilómetros 679 metros por hora, y Campbell anunció llegar a los cuatrocientos, si no le ocurría lo que a Kaye Don con su magnífico bólido "Bala de Plata", que se negó a funcionar, un llamado desperfecto de carburador, que nadie fué capaz de arreglar hasta ahora ni en Inglaterra ni en Estados Unidos.



El auto más veloz del mundo en que Campbell desarrolló 394.200 Kms. por hora

El triunfo de Campbell

Escrito lo que antecede, los diarios dan cuenta de haberse realizado el día 5 de Febrero, la suprema prueba, y que ha caído el récord marcado por el extinto Sir Henry Segrave.

En la playa de Daytona, Malcolm Campbell, se adjudicó una gran victoria, y puede decirse que sus predicciones se cumplieron fielmente. 394 kilómetros 200 metros, ha sido la velocidad media marcada en los recorridos de ida y vuelta sobre la milla (1,609 metros), habiendo registrado las 245.73 millas que equivalen al kilometraje aludido.

Nuevamente los ingleses con su tesón característicos, se han anotado un triunfo más.

La Representación

MARMON en Chile

Hace pocos días, el activo comerciante en automóviles Sr. René Terán, suscribió el contrato correspondiente, para la representación de los automóviles Marmon en Chile. Con tal motivo visitamos al Sr. Terán en su oficina de Av. Delicias, donde tiene en la actualidad la exposición de los coches.

Le encontramos en plena tarea haciendo conocer de algunos clientes las bondades de sus máquinas, pero eso no obstante nos atendió también con preferencia.

El nos manifestó haber tomado la agencia para todo Chile. Tiene el propósito de organizar debidamente la venta de los Marmon en todo el país, pues tiene la seguridad de que coches de la calidad Marmon, que ha de vender a precios reducidos, tienen un amplio campo en nuestro país.

Mi política, nos decía el Sr. Terán no será vender pocos coches a elevado precio, sino involucrar las mismas utilidades en un volumen mayor de ventas. Eso se ha de obtener fácilmente, ya que podrá ofrecer al público, automóviles de calidad superior, al precio de coches inferiores.

Aparte de los modelos existentes en la actualidad, en breve llegaron a Chile, otros nuevos tipos correspondientes a las series 1931 del Marmon 70, del 88, y del 16 cilindros, que es una de las maravillas de la técnica moderna. Con ellos se completará la serie, dada la existencia de los tipos oficiales Marmon R y Marmon 69.

El Sr. Terán, que ha tomado el negocio con la clara visión del comerciante prác-

Don René Terán es nombrado agente

tico, tiene la seguridad de abrir en nuestro país, un buen mercado para los Marmon. El público, nos decía, tendrá oportunidad de adquirir coches calidad Marmon a precios que oscilarán entre 18,000 y 100,000 pesos. Fácil es presumir que habrá para todos los gustos y para todos los bolsillos.

Una de las características más atrayentes, que nos hacía resaltar el Sr. Terán, era la de que todos los coches Marmon vienen equipados con una cómoda y potente instalación de Radio, que funciona admirablemente en cualquier condición de marcha.

El lujoso local de Delicias 1327, ofrece a los interesados y curiosos, algunos modelos atrayentes, con características técnicas, que los entendidos sabrán apreciar debidamente.

En otro lugar de este número, nos referimos al modelo Marmon de 16 cilindros, que constituye una de las novedades de 1931.

Como decimos, el Sr. Terán se propone dar a la representación Marmon, la actividad y difusión que hasta la fecha no ha tenido por causas ajenas a la marca y a la alta calidad de los coches. Sabe, que el público tiene un elevado concepto de la marca, y está dispuesto a realizar un amplio esfuerzo para que las agencias, atiendan la clientela de un extremo al otro del país, en la forma más eficiente.

Para un número próximo y con mayor tiempo, visitaremos nuevamente al Sr. Terán e informaremos en detalle de los diversos modelos que ha recibido.

(LAS VELOCIDADES FANTASTICAS)

Miles de espectadores, asistieron a la prueba, que sin duda ha sido emocionante, pues, es un espectáculo único en el mundo, que no se repite muy a menudo, ver correr un bolido a casi cuatrocientos kilómetros por hora. Hay que reconocer también, que la hora y el estado del tiempo del día en que se efectuó esta prueba, han sido propicios al piloto.

Los americanos han anunciado su propósito de adueñarse en un tiempo cercano

del récord de Campbell. No aceptan de buen grado que en el país de los automóviles, sea un extranjero y en su propia casa, quien mantenga uno de los pocos récords que Estados Unidos no ha podido alcanzar hasta la fecha.

Por su parte el piloto, ha declarado que trabajará de inmediato por la fabricación de otro coche, que supere la fantástica velocidad alcanzada. Parecería que aún no se encuentra satisfecho.

Con la Nueva Ley de Tránsito

Se impone una revisión de los carnets de los conductores de camiones, góndolas y demás servicios públicos

Se anuncia para dentro de poco, la aprobación de una ley de tránsito en que estarán comprendidos todos los puntos que la práctica aconseja modificar, para bien de la seguridad pública.

Todos los automovilistas estarán de acuerdo en que es necesaria una ley, bien estudiada y practicada, que no constituya una traba para el progreso del automovilismo, y que signifique una mayor seguridad para todos los habitantes del país. Pero esa ley, será deficiente, si es que, ateniéndose a aquello de que no ejercen efecto retroactivo las nuevas disposiciones legales, se deja en servicio un número considerable de personas que físicamente están incapacitadas para conducir vehículos, en donde se arriesga constantemente la vida de muchas personas.

Son muchos los chauffeurs, que no deben conducir vehículos, y que en la actualidad, usan carnets otorgados por autoridad competente. No queremos juzgar si se trata de engaños, o si ha habido tiempo atrás, complacencia para tolerar que una persona físicamente incapacitada esté en condiciones de conducir una góndola por ejemplo, pero motiva estas líneas, un caso producido recientemente, en que se ha comprobado que el conductor de una góndola, tuvo un accidente, y que éste, que maneja desde hace tiempo, tiene un ojo de vidrio.

En efecto, el aludido conductor, obtuvo

el permiso reglamentario para manejar una góndola. Es decir, que con el consentimiento de autoridad competente, tenía en sus manos la vida de un considerable número de pasajeros que viajan en uno de los recorridos de más movimiento de nuestra capital.

Y lo que no ocurrió en muchos meses anteriores, ocurrió un día. Se produjo un accidente, que pudo ser de gravísimas consecuencias, pues el vehículo llevaba más de 30 pasajeros, y se comprobó el serio defecto de la vista a que hacemos referencia.

Sabemos que son numerosos los casos, de conductores que tienen defectos tales, como una sola pierna, o un solo brazo. Y si la ley busca el modo de hacer más seguro el tránsito, justo es también que se reconsideren los permisos otorgados con anticipación y se exija un nuevo examen médico a los conductores de góndolas, camiones o taxibuses, para que no se desvirtúe el propósito de esa ley.

Creemos que sería fácil a las autoridades, conocer quiénes están o no en condiciones de conducir un vehículo motorizado con garantías para la vida de sus pasajeros, y esta medida podría también hacerse extensiva para los particulares, pues no son pocos, que debiendo usar por ejemplo lentes para suplir sus defectos visuales, no los usan en la práctica.

Por la Asociación Automovilistas de Antofagasta

Nuevo Directorio

Cumpliendo con los reglamentos, los socios de la Asociación de Automovilistas de Antofagasta, reunióse en Asamblea, y eligió el nuevo Directorio que ha de regir los destinos de la Institución durante el año 1934.

Resultó presidente, el distinguido deportista porteño don Alfredo Reyes Molinare, a quien los asambleístas reeligieron en mérito a la dedicación y empeño puesto en el progreso del Club, y Directores los siguientes:

Sr. Benjamín Aguirre.
Sr. Desiderio Guzmán.
Sr. Federico W. Utz.
Sr. John Stewart.
Sr. Alberto Levy.
Sr. Heins Braun.

Conocidos los antecedentes de los elegidos por la asamblea, estamos ciertos, de que su obra ha de continuar laboriosa y entusiasta, para mantener el alto nivel alcanzado por la Institución en los pocos años que lleva de existencia.

El Automovilismo y la Vialidad Comercial

Se organiza una importante Compañía para la movilización interurbana de carga. Beneficios que reportará al comercio automovilista

En nuestro afán de informativo y deseos de mantener al corriente a nuestros lectores de todas las novedades que a automovilismo se refieren, nos hemos acercado a la Oficina de la Compañía General de Transportes "Ultra" con el fin de obtener datos de su organización y de la forma cómo proyectan desarrollar sus actividades.

Los Gerentes de la nueva entidad señores Alejandro Casas y Abel Velásquez, se prestaron gustosos para dar a "Auto y Turismo" las informaciones que perseguimos.

—¿Podrían Uds. decirnos algo sobre las actividades de su Compañía?

—Con mucho gusto. Uds. saben que no sólo fracasan los dueños de camiones, en sus aspiraciones comerciales, sino pierden injustamente el capital que han logrado formar en medio de sinsabores y ansiedades sin fin. Merecen mejor suerte.

De otra parte, frente a estas energías, los dueños de camiones y el comercio en general, sufren también perjuicios materiales por falta de un buen servicio de transporte.

La Compañía que hemos organizado viene a servir de enlace entre estas dos entidades, facilitando la vialidad en forma segura, no interrumpida y en condiciones de comodidad. Nuestra organización no solo favorece a los productores, importadores, exportadores y a los particulares, sino también cooperar al bienestar y al enriquecimiento nacional. Así lo ha reconocido la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos, al reconocer oficialmente a nuestra Compañía y prestarle su apoyo.

—Cuales son las ventas principales que proporciona la Compañía a los propieta-



Señores Alejandro Casas B. y Abel Velásquez, organizadores de la Cía. General de Transportes "Ultra"

rios o intermediarios de carga por movilizar y cuáles para los movilizadores? preguntamos.

—Sin mencionar las múltiples facilidades que los propietarios de autocamiones hallarán en nuestra Compañía, la ventaja principal significa, nada menos, que la vida del negocio mismo: "Carga segura para todos los días del año, tanto de ida como de regreso".

Los tenedores de carga se librarán de las inevitables pérdidas por perjuicios a causa de las cargas sucesivas, a saber: Puerto a la Aduana, Aduana al Ferrocarril, del Ferrocarril a las Estaciones de Mapocho o Alameda y finalmente una nueva carga y descarga hasta llegar a su último destino.

Nuestro servicio rápido de camiones ofrece como ventaja principal: "el traslado directo de las mercaderías, sin atraso ni deterioros desde el barco al local de ventas en Santiago, y vice-versa".

—Hemos oído algunos comentarios alrededor de la competencia que se establecerá entre las Empresa de los FF.CC. del E. y la Compañía.

—No hay tal. Esa es una idea errónea, basada en una supuesta competencia, rumor que proviene del desconocimiento del fondo de la cuestión. Uds. han de saber que el negocio de los Ferrocarriles descansa sobre la base del transporte a larga distancia, gran tonelaje en productos o materiales pesados y de poco precio. La mer-

cadería de sobornal no deja utilidad a los Ferrocarriles, por el transporte a corta distancia, su escaso peso, cuya movilización no está en relación con el subido precio del flete.

A nuestra Compañía le ocurre lo contrario. En ese sobornal está su utilidad. Los Ferrocarriles pueden cobrar lo mismo que la Compañía y aun bajar más sus precios, sin hacernos competencia porque el poseedor de la carga sabe que va a ahorrar muchos pesos evitando numerosas cargas y descargas; ahorrará tiempo que puede traducirse en dinero y por último queda a cubierto de los deterioros, mermas o quebraciones.

Para poder hablar de competencia entre los Ferrocarriles y nuestra entidad, deberíamos contar en Chile, como en los Estados Unidos, con el bajo precio de la gasolina, lubricantes y maquinarias, valores que representan aquí crecidas sumas y elevados impuestos, lo que anula el negocio de transporte a larga distancia, y de gran tonelaje.

La única competencia que tendremos que soportar es la de los "rifleros". Así se denomina a los dueños de camiones que urgidos por las letras que deben cubrir para pagar sus máquinas, por la necesidad imperiosa de comer y con un trabajo in-

termitente, recurren al procedimiento de fletar a cualquier precio y en cualquier condición. No se dan cuenta que trabajando en esas condiciones labran su propia ruina, pues la mantención de su máquina, la destrucción de la misma y los gastos inherentes al viaje, valen mucho más que los pocos pesos que reciben por los fletes.

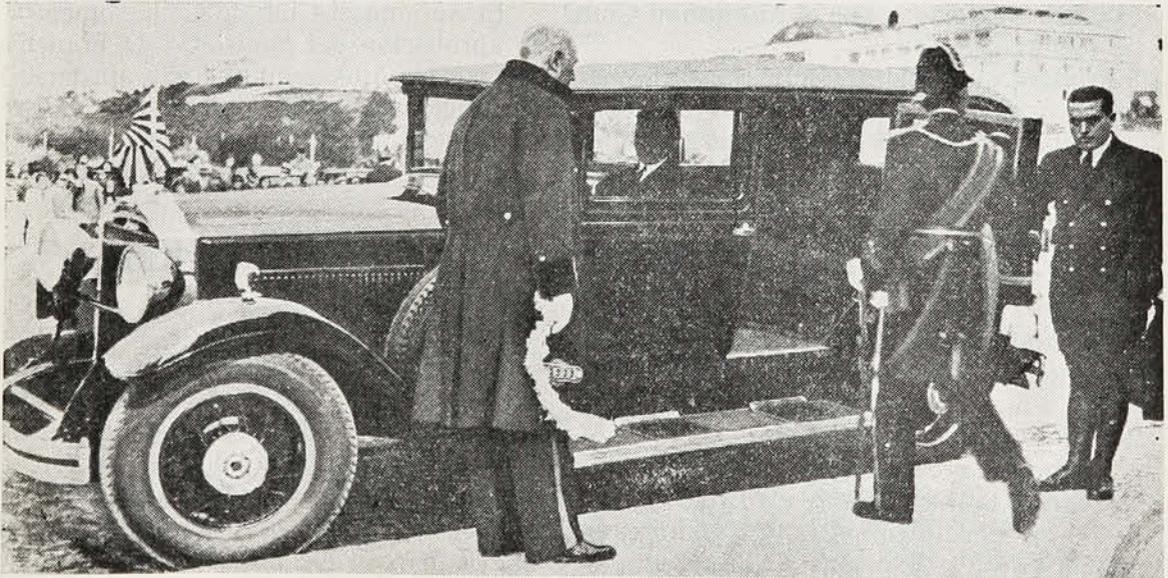
¿Cuéntan Uds. con mucho personal para atender el desarrollo de los negocios?

—No señores. En nuestra Compañía no hay empleados. Cada uno de nuestros colaboradores es un asociado de manera que el mismo interés que nosotros mismos en obtener los más óptimos resultados del negocio.

Cada movilizador, o dueño de autocamión, es un accionista, por decirlo así, pues él aporta su capital en un vehículo que da trabajo es conducido por su propio dueño.

Auto y Turismo, ve complacido, al retirarnos, el plan de estos progresistas industriales que han sabido plantear y organizar con verdadera clarividencia, un servicio utilísimo para la colectividad. Los capitales invertidos y la tesonera labor desarrollada en un semestre, les rendirá óptimos frutos. La Compañía General de Transportes "Ultra" llena una necesidad, porque está inspirada en altos ideales de servicio.

UN PRÍNCIPE JAPONÉS VISITA EUROPA



Su Alteza Imperial el Príncipe Nobuhito en el momento de entrar al coche del Presidente de Portugal, durante su reciente visita a Lisboa.

Motociclismo

Se aprueba el calendario deportivo de motocicletas

Oportunamente adelantamos que conforme al Decreto 2365, el Automóvil Club de Chile, había elevado a la consideración de las autoridades, un proyecto de calendario deportivo para motocicletas, toda vez que el control de las pruebas de vehículos motorizados estará a cargo de nuestra institución, y que, para evitar molestias de toda índole, era preferible fijar de antemano la fecha y clase de las pruebas a los efectos de que todos los interesados la conocieran con su debida anticipación y pudieran preparar sus máquinas en oportunidad.

Con fecha reciente fué firmado por el Presidente de la República el decreto correspondiente, en que se aprueba el calendario aludido y que dice así:

Santiago, 30 de Enero de 1931.

S. E. decretó hoy lo que sigue:

N.º 266.—Visto lo dispuesto en el decreto del Ministerio de Fomento N.º 2365, de 6 de Octubre de 1930,

DECRETO:

Apruébase el siguiente calendario oficial para la organización de Carreras de Motocicletas controladas por el Automóvil Club de Chile:

Primera quincena de Octubre.—Kilómetro Lanzado.

Primera quincena de Diciembre.—Kilómetro Lanzado por el Campeonato de

Chile.

Segunda quincena de Diciembre.—Circuito cinco vueltas recorrido Quilpué-Marga Marga-Villa Alemana.

Tercer Domingo de Enero. — Carrera Trofeo El Turismo. Recorrido; Chorrillos-Quilpué-Villa Alemana-Limache-Las Cruzadas-Tabolango-Concón Alto para terminar en Santa Inés.

Cuarto Domingo de Enero. — Carrera Valparaíso-Casablanca-Valparaíso.

Segunda quincena de Febrero.—Carrera a Los Andes ida y vuelta.

Tercer Domingo de Marzo. — Carrera Valparaíso-Quintero.

Segunda quincena de Abril. — Carrera Santiago-Valparaíso-Los Andes-Santiago.

Segunda quincena de Junio. — Carrera de Regularidad a Rengo, ida y vuelta.

Primera quincena de Agosto.—Carrera de Regularidad Santiago-Melipilla-Casablanca-Santiago.

Las carreras de Febrero y Abril son de velocidad y las de Junio y Agosto sólo se podrán correr a una velocidad máxima de cincuenta kilómetros por hora.

El Automóvil Club de Chile someterá a la aprobación del Ministerio de Fomento, los reglamentos a que deberá ajustarse la realización de estas carreras.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.—**C. IBÁÑEZ C.—Luis Matte L.**

Los Automóviles Austin

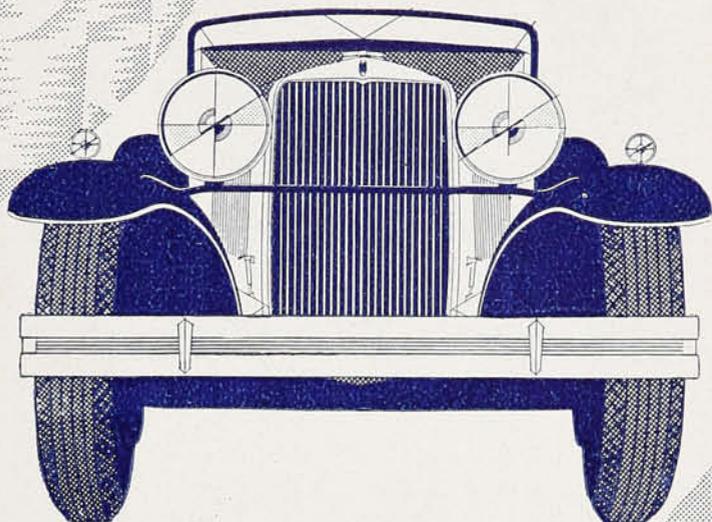
Se anuncia la próxima llegada de los automóviles Austin, para la firma Zúñiga y Cía. Ltda., importadora en la actualidad de los Franklin.

Como se sabe, esta marca inglesa que se fabrica también ahora en Estados Unidos, ha realizado importantes mejoras en sus motores, y el pequeño automóvil, según se anuncia, estará en condiciones de competir con ventajas sobre cualquiera de las otras marcas de precios reducidos que

se fabrican.

Se trata de un coche de gran economía de combustible, que ha de tener sus adeptos en nuestro país, ya que se buscan medios de transportes rápidos y baratos.

Constituirá pues, una novedad para el público aficionado la introducción de esta nueva marca, que en Estados Unidos, va tomando gran difusión, y a la que las revistas técnicas han dedicado artículos encomiásticos en más de una oportunidad.



EL NUEVO OCHO CILINDROS DEL SIGLO

El más reciente Hupmobile a precio más bajo

El nuevo Hupmobile "ocho del siglo" ha sido creado expresamente para quienes hasta ahora no habían podido obtener las ventajas y la calidad de un automóvil de ocho cilindros en línea al precio del "ocho del siglo". Jamás se había visto en esta categoría de precio un coche que ofreciera tanto en Fuerza, Tamaño, Velocidad y Lujo..

Mientras no haya probado el Hupmobile "ocho del siglo" a más de

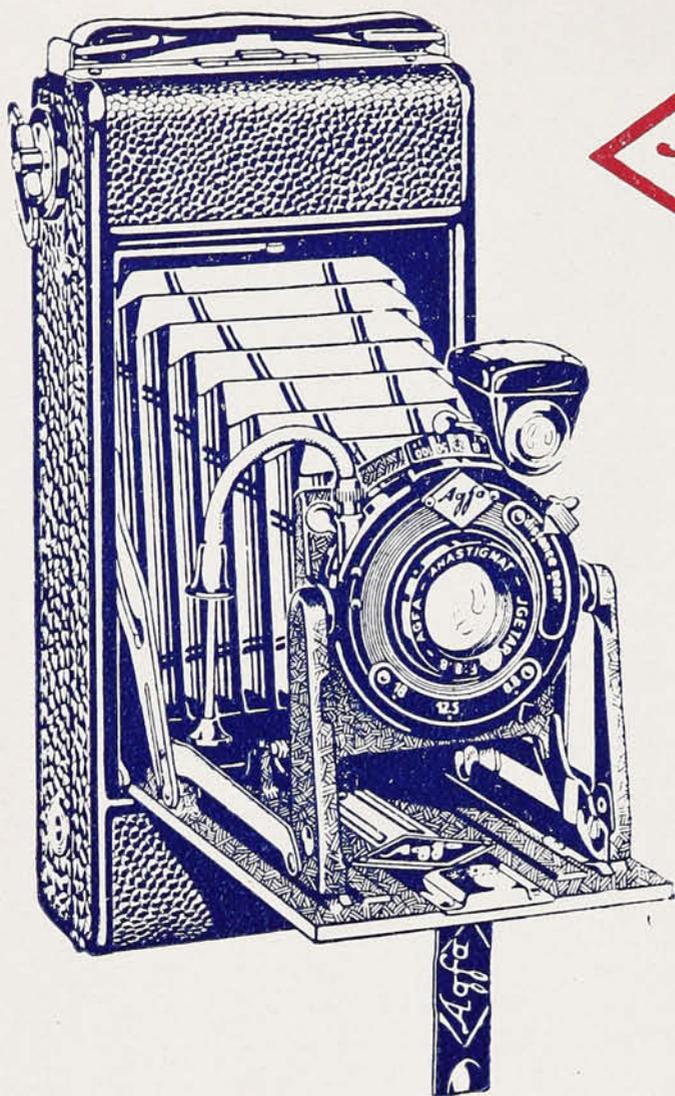
120 km. por hora, no sabrá usted cuál es el máximo que se puede esperar de un motor de ocho cilindros en punto a funcionamiento silencioso a grandes velocidades. Su nuevo motor, perfeccionado, está suspendido en caucho para excluir toda vibración y amortiguar hasta el más leve ruido. Dé usted un paseo de prueba en este nuevo Hupmobile y quedará sorprendido de tantas ventajas en un coche de precio tan módico.

¡Examine ahora los ocho cilindros del siglo de 1931!

¡Importante! Consulte los nuevos precios bajos que rigen ahora sobre todos los modelos corrientes.

HUPMOBILE

SIMON HERMANOS Ltda. - Delicias 2114 - Santiago



“BILLY”

para películas en ro-
llos 6×9 con anastig-
mático F: 8,8

\$ 79.-

**CON 10
ROLLOS**

Posee Ud. ya un “EQUIPO BILLY”?

Si no, cómpralo inmediatamente!

En estos malos tiempos, donde escasea el dinero, se le ofrece aquí una nunca habida ocasión de obtener la famosa “AGFA BILLY” con 10 rollos AGFA a un precio verdaderamente BARATO!

Agfa-Foto



AUTOMÓVIL CLUB DE CHILE

DELICIAS 1171 — TELEFONO 87344 — CASILLA 3320

Vice-Presidente	»	Elías 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 94 DEL 22 DE DICIEMBRE DE 1930

Preside en Sr. Larraechea y asisten los Directores señores Barahona, Veloso, Avaria, Silva, Blurton, Kaulen, Betteley y los socios señores J. Ignacio García y Alejandro Gumucio.

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

ACTA SESION EXTRAORDINARIA.—También se lee y previas pequeñas modificaciones, se aprueba.

INTEGRACIÓN DEL DIRECTORIO.—Por unanimidad el Directorio acuerda integrarse designando al señor Juan Ignacio García para que pase a formar parte de la mesa Directiva, en vista de que este socio fué el que obtuvo la 6a. mayoría en la Asamblea última.

El señor Barahona manifiesta que debe hacerse el nombramiento de Jefe Ejecutivo de la Institución. Por unanimidad se acuerda que desempeñe ese puesto el señor Vasco de Larraechea.

En seguida se lee la renuncia que el señor Larraechea hace de su puesto de Vice-Presidente, renuncia que es aceptada.

Suspendida la sesión por algunos momentos, se acuerda designar Vice-Presidente al señor Elías Veloso.

Por unanimidad se acuerda esperar algunos días más para la designación de la persona que servirá el cargo de Presidente.

CUENTA:

1.º De la renuncia del socio señor Juan Carabantes;

2.º De una carta del señor Werth sobre la copa donada por la casa Argentor Viena. Se acuerda contestarle que se ha solicitado de los diarios la mención en forma especial de la donación de dicho trofeo que ha hecho la citada firma.

3.º Sobre señalizadores automáticos. Se acuerda ampliar la contestación de la Secretaría a la nota del señor Alcalde sobre el uso obligatorio de

señalizadores automáticos, aconsejando que sería más oportuno esperar otra oportunidad para obligar su uso cuando los aparatos sean más prácticos y la situación económica mejore.

4.º De una carta de la Asociación de Motociclistas de Santiago anunciando la elección de su nuevo Directorio.

5.º De una nota de la Dirección de la Revista "Sports" en que se ofrece para ser órgano oficial de la Institución. El señor Avaria pregunta si el Directorio está descontento con la revista que actualmente sirve al Club. El señor Kaulen propone que se nombre una comisión para que estudie este asunto. El señor Veloso estima que el Club debe tener una revista propia para no depender de extraños. La Comisión aludida quedó compuesta por los señores: Avaria, Barahona y Silva.

CRONOMETRADORES.—Se acepta la proposición del señor Courtois en la que nombra la comisión de cronometRADORES.

COMISIÓN DE MOTOCICLISMO.—Esta comisión ha quedado compuesta por los señores: Eduardo Betteley, Ernesto López, Luis Herman, Capitán Stringe y Eduardo Kerbenhard.

HORARIO DE OFICINA.—Se acuerda que el Jefe Ejecutivo organice las horas de oficina del Club ajustándolas a horario de 48 horas semanales. Se acuerda establecer el libro de asistencia.

GRATIFICACIÓN AL PERSONAL.—Se acordó dar medio mes de sueldo. A las empleadas nuevas antiguas Srtas. Corvalán y Bolívar, cincuenta pesos a cada una.

COMISIÓN DE CARRERAS.—Se acordó nombrar al señor Silva como Presidente de la Comisión de Carreras.

EXTRACTO DE LA SESIÓN ORDINARIA N.º 95 DEL 29 DE DICIEMBRE DE 1930

Preside le señor Veloso y concurren los Directores señores Barahona, Silva, García, Avaria, Betteley, Blurton y Kaulen y el Jefe Ejecutivo señor Larraechea.

ACTA.—Leída la de a sesión anterior, es aprobada.

AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO.—Se lee una comunicación de este Club en la que solicita para sus asociados as mismas franquicias de que zan los socios del Automóvil Club de Chile. En compensación ofrece franquicias recíprocas. Se acordó comunicarle que todos los socios que vengan a Chile tendrán derecho a as mismas franquicias que tienen los del Automóvil Club de Chile.

ASOCIACIÓN DE AUTOMOVILISTAS DE TALCAHUANO.—Se dió cuenta de una comunicación de esta Asociación en la que da la nómina de su nuevo Directorio.

GRATIFICACIÓN AL PERSONAL.—El Tesorero manifestó que la sesión pasada había dicho que el año 1929 se había dado como gratificación medio sueldo al personal, siendo que en realidad había sido un sueldo entero. Se autorizó completar este pago dando otro medio sueldo.

CIRCUITO DE DICIEMBRE.—El Jefe Ejecutivo dió cuenta de las entradas en dinero por venta de localidades:

Tribuna La Legua.	\$ 31,287
Tribuna La Granja.	1,355
Tribuna El Mariscal.	418
Secretaría.	1,935

SERVICIO DE ALTOPARLANTES.—El señor Avaria estima que no debe pagarse la factura por el altoparlante, pues no funcionaron. El señor Silva manifiesta que no es culpa de la Philips Radio pues la Tracción Eléctrica no proporcionó la co-

rriente en el empalme. Se acordó comisionar al Jefe Ejecutivo para que junto con el señor Desmaras hagan averiguaciones en la Compañía.

ACCIDENTES ANTES DE LA CARRERA DE DICIEMBRE.—El señor De Castro solicita del Directorio su intervención para obtener del señor Cortesse el pago de loos daños que le causó con el choque.

REPARTICIÓN DE PREMIOS.— Se acordó efectuar la repartición de premios en la comida mensual que se efectuará en el Estadio El Llano, a la cual se invitará a los pilotos argentinos.

CONTRATO CON EL JEFE EJECUTIVO.— El señor Barahona da cuenta de haberse preocupado de este contrato, al cual da lectura. Se acuerda consultar a la Caja de Empleados Particulares en los referentes al plazo de desahucio, etc. Al tratarse de la reenumeración que debe recibir el señor Larraechea por los días que ha trabajado durante el mes, a indicación del señor Avaria, se acuerda votar, resultado que el Directorio acuerda pagarle la suma de \$ 1,000 por este trabajo.

SOCIOS ACEPTADOS.—Fueron aceptados los siguientes:

León Lehmann. Presentado por don Nicomedes Avaria.

Julián Lehmann. Presentado por don Nicomedes Avaria.

Amelie Chaufour de Lehmann. Presentada por don N. Avaria.

Aquies Zentilli M. Presentado por don Eduardo Betteley.

Pedro Larraín T. Presentado por don Nicomedes Avaria.

Marcos Paraud. Presentado por don Mauricio Labarthe.

Domingo Grez. Presentado por don Nicomedes

EXTRACTO DE LA SESIÓN ORDINARIA N.º 96 DE 5 DE ENERO DE 1931

Presidió el señor Veloso y asistieron los Directores señores Betteley, García, Avaria, Silva, Blurton y Kaulen y el Jefe Ejecutivo. Escusa su inasistencia el señor Barahona.

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

CUENTA.—Se dió cuenta de:

1.º De la respuesta del Sr. Alfonso León de la B. en que manifiesta que él no ha tratado de obtener avisos a nombre del Club para la obra que está editando. Como hay antecedentes de que este señor solicitó avisos tomando el nombre del Club, se acordó para el futuro no darle ninguna clase de facilidades.

2.º De una carta del señor Federico Ander Führen en que pide que el Club tome a su cargo

el servicio de estacionamiento de automóvies en la calle Club de la Unión. Se acordó comisionar al Jefe Ejecutivo para que estudie este asunto.

3.º De una comunicación de la Federación de Box de Chile en la que incluye una invitación permanente para los espectáculos de 1931.

4.º De una carta del señor Ricardo Kirstein en la que pide que el Club controle a los Carages Recomendados. Se acordó contestarle que la designación de esos establecimientos se hacía después de un informe de la Comisión Técnica y que cualesquier deficiencia que hubiese en el servicio, los socios debían dar cuenta al Directorio.

Sobre el punto relacionado referente a Tránsito se acordó transcribirlo a la Dirección de este servicio

5.º Del fallecimiento del socio Bruno Ostertag.
 6.º De una carta del señor Rallo referente a un aparato señalizador automático en la que pide que el Club reconsidere el acuerdo del Directorio en o referente a la nota al señor Alcalde. Se acordó aceptar el ofrecimiento de dos aparatos para ser ensayados en los automóviles de los señores Blurton y Kaulen, quienes deberán informar al respecto.

SERVICIO DE "PANNES" DE NEUMÁTICOS.—Se comisionó al Jefe Ejecutivo para que pida propuestas para organizar este servicio para los socios.

PROYECTO DE UNIFICACIÓN.— El señor Larrachea hace una exposición sobre la necesidad de ir pronto a la fusión de todas las entidades automovilistas del país. Solicita del Directorio se le autorice para tratar este punto con la Asociación de Automovilistas de Valparaíso y agrega que la mayoría de las Asociaciones provinciales han manifestado estar de acuerdo con el proyecto de

fusión. Se acordó dar amplios poderes al señor Larrachea para que lleve a la práctica el proyecto.

SOCIOS ACEPTADOS.— Fueron aceptados los siguientes:

Don Fernando Besnier. Presentado por don René Lavanchy.

Don Julio Piwonka J. Presentado por don José Sanfuentes.

Señora Judith Valenzuela de Piwonka. Presentada por don José Sanfuentes.

Don Rafael Valenzuela Labbé. Presentado por don Godofredo Bustamante.

Don Moisés Puigredón P. Presentado por don Manuel Soza.

Don Antonio Kovacevic. Presentado por don Oscar Bezanilla.

Don Axel Julius Petersen. Presentado por don Federico Ebert.

Don Darío Barañao G. Presentado por don Eduardo de Ramón.

Don Gustavo Durand B. Presentado por don Vasco de Larrachea.

EXTRACTO DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA N.º 97 DE 7 DE ENERO DE 1931

Preside el señor Veloso y asisten los señores Betteley, Silva, García, Avaria, Kaulen y el Jefe Ejecutivo.

CALENDARIO DE CARRERAS.— Se acuerda postergar la realización de la Carrera Santiago Cartagena y Santiago Valparaíso que figuran en el Calendario, en atención a que estos caminos están en construcción.

CASA PROPIA.— Se acuerda buscar una casa para el Club en la Avenida Delicias entre Brasil y Plaza Italia. Se estima que con lo que se paga en alquiler bien podría servir para atender al compromiso de la adquisición. El precio de compra no deberá exceder del valor del avalúo fiscal.

También se acuerda buscar en arriendo una quinta en Peñaflores o en los alrededores a fin de que sirva de sitio de recreo para los socios.

SERVICIO DE ALTOPARLANTE.— Después de las averiguaciones hechas por el Jefe Ejecutivo se acuerda pagar la factura de la Philips Radio en atención a que la persona encargada de este servicio no solicitó de la Tracción Eléctrica, oportunamente, la corriente eléctrica necesaria.

COMISIÓN DE TURISMO.— Quedó constituida en la siguiente forma: Don Nicomedes Avaria, como Presidente y los señores: Domingo Grez, Eduardo Alert, Renato Marquezado y Atilo Giovannazzi.

EXTRACTO DE LA SESIÓN N.º 98 DEL 19 DE ENERO DE 1931

Preside el señor Betteley y asisten los señores García, Avaria, Silva, Kaulen y el Jefe Ejecutivo y los socios señores Gustavo Vargas y Alejandro Gumucio. Escusan su inasistencia los Directores señores Barahona y Veloso.

ACTA.— Leída, fué aprobada la de la sesión anterior.

CUENTA.— Se da cuenta de lo siguiente:

1.º De una carta de la Shell Mex en la que comunica una rebaja en el precio de la gasolina.

2.º De una comunicación de la Asociación de Automovilistas de Concepción en la que solicita informes sobre la realización de la Carrera de Jahuel para organizar una similar. Se acuerda contestar remitiendo las bases y recordándoles que es indispensable solicitar permiso del Ministerio de Fomento.

3.º De una propuesta de don Kurt Schulbe en la que ofrece a las familias de los socios descuentos especiales en los artículos del Instituto Sanitas, siempre que el Club suscriba acciones del Instituto. Se acordó mantener el acuerdo anterior en no suscribir acciones.

4.º De una nota de la Delegación de Mendoza del Automóvil Club Argentino en la que pide informes sobre el pensamiento del Directorio y las conclusiones llegadas con el Pro-Secretario señor Bates.

5.º De la renuncia del socio don Abelardo Tort por tener que ausentarse del país. Se acuerda comunicarle que no es necesario que renuncie. Se le considerará como socio ausente.

6.º De una comunicación del Comité Organizador de la Semana San Antonina en la que solici-



El Duce Mussolini se dedica a la equitación en uno de sus caballos favoritos, después de haber hecho gimnasia durante media hora

ta la realización de la carrera del Circuito y del Kilómetro. Se acuerda contestarle que no es posible efectuar la carrera debido al estado de los caminos, pero que no habría inconveniente para hacer el Campeonato del Kilómetro Lanzado.

7.º Del acta de la Comisión de Tránsito. Se acuerda aceptar el nombre de don Alfredo Freund para que integre dicha Comisión.

8.º Se lee un informe del abogado de la Institución sobre gratificaciones y desahucios, que el Directorio había solicitado.

9.º Se da lectura al acta de la Comisión de Motociclismo. Todos sus puntos son aprobados.

10.º De una carta de un automovilista de San Fernando en que solicita datos para organizar en esa ciudad una institución automovilista. Se acuerda enviarle todos los antecedentes.

11.º De la renuncia de los socios señores Eduardo Barril Infante, Diego Vial Larraín y Florencio Albónico.

12.º De una comunicación de la Revista Auto y Turismo respecto de su situación con el Club. Ofrece gratuitamente, un Boletín trimestral para insertar en él todas las novedades de la semana referentes a asuntos sociales, tránsito y caminos.

UNIFICACIÓN.— El señor Larraechea da cuenta de sus gestiones para la unificación con la Asociación de Automovilistas de Valparaíso. Manifestó que el señor Vigil había aceptado las condiciones de unificación habladas, y que había quedado de resolver definitivamente el asunto en una próxima sesión de Directorio, cuyos resultados comunicaría

oportunamente. El Directorio acordó dirigirse a la Asociación confirmando lo conversado con el señor Larraechea y manifestando que se esperaba la comunicación de esa entidad para proceder a citar a una Asamblea de todas las Asociaciones provinciales.

CUENTA DEL BANCO.— El señor Avaria propone que se abra en el Banco una cuenta que se denominaría "Automóvil Club de Chile, Cuenta N.º 2" para que el Jefe Ejecutivo proceda a efectuar los pagos, rindiendo oportuna cuenta a la Tesorería. Así se acordó.

CARRERA MOTOCICLISTA.— El señor Larraechea dió cuenta de la postergación de la carrera de motociclistas de Valparaíso.

CARRERA DE CURICÓ A TENO.— El señor Larraechea dió cuenta también del anhelo de los automovilistas de Curicó para organizar una carrera local, bajo el control del Automóvil Club de Chile, circunstancia que se aprovecharía para echar las bases para el Automóvil Club de Curicó. Se acordó organizar esa carrera previo permiso del Ministerio de Fomento.

DONACIÓN DE ÚTILES DE ESCRITORIO.— El Jefe Ejecutivo dió cuenta asimismo, que había procedido, cumpliendo con un acuerdo del Directorio, a entregar al Teniente Cárdenas Jefe de la Tercera Tenencia de Tránsito de la 25.ª Comisaría, un lote de útiles de escritorio.

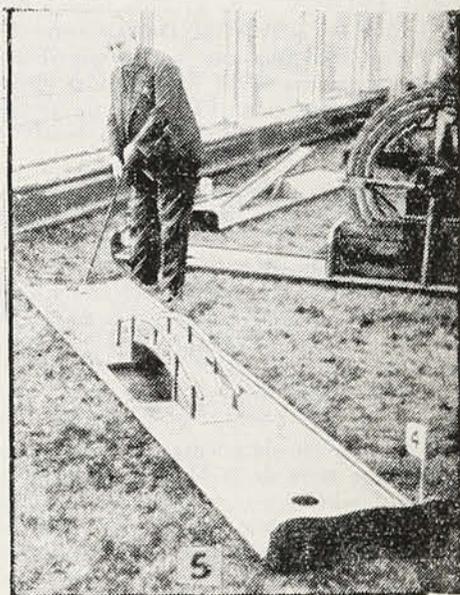
SOCIOS ACEPTADOS:

Jorge Zamudio Flores. Presentado por don Elías Veloso.

Don Emilio Silva Espic. Presentado por don Alberto Carmona F.

Don Miguel Fuenzalida Balbontín. Presentado por don José Fuenzalida B.

Don Bartolomé Soler Urgell. Presentado por don Jorge Cruz.



Una cancha de golf en miniatura que está tan en boga en Estados Unidos y Europa, y de las cuales ya hay algunas en Chile

Srta. Ester Tobar Larraín (Socia Agregada). Presentada por don Pedro Larraín.

Sra. Teresa B. de Fontecilla (Socia Agregada). Presentada por don Luis Fontecilla.

Don Rosamel Bravo. Presentado por don Nico-medes Avaria.

Don Humberto Cisterna Lema. Presentado por don Vasco de Larraechea.

Don Rodolfo Barrera Zúñiga. Presentado por don Carlos Morel Herrera.

Don Genaro Guigliamo. Presentado por don Antonio Besa.

Don Ramón Barros Drouilly. Presentado por don José Fuenzalida B.

Don Fidel Araya Díaz. Presentado por don Juan Benvenuto.

Don Manuel Cacciutolo Geuta. Presentado por don Miguel Nieto C.

Don Manuel Osorio Garay. Presentado por don Vasco de Larraechea.

Don Mario Martignoni Rossete. Presentado por don Mario Huidobro H.

Don Hugo Stagno D. Presentado por don Lautaro Moya R.

Don Oscar Sotomayor Merino. Presentado por Vasco de Larraechea.

Don Luis Armando Azócar González. Presentado por don Enrique Seller.

Don Ernesto de la Fuente Tonkin. Presentado por don Otto Krefit.

Don Alberto Celery Martínez. Presentado por don Mauricio Labarthe.

Don Humberto Superby Avalos. Presentado por don Carlos López.

Don Germán Dummer Broder. Presentado por don Luis Ovalle.

Don Juan Francisco Carrasco R. Presentado por don Eulogio Carrasco.

Don Pedro Forteza Gernis. Presentado por don Carlos Izquierdo E.

Don Plácido Musalem. Presentado por don Miguel Abogabir.

EXTRACTO DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA N.º 99 DEL 21 DE ENERO DE 1931

Preside el señor Veloso y asisten los señores Avaria, Betteley, Kaulen y Silva y el Jefe Ejecutivo, el abogado, y el Pro-Secretario.

CONTABILIDAD DEL A. CLUB.— El Sr. Presidente manifiesta que el objeto de la sesión es escuchar al Sr. Contador encargado de la organización de la contabilidad del Club.

Se incorporan a la sesión los contadores señores Gilmore y Aravena.

El señor Gilmore manifiesta que ha encontrado ciertas deficiencias en la forma de llevar la contabilidad y hace una relación sobre cómo debe llevarse modernizándola para que quede clara y pre-

cisa. Agrega que, autorizado por el Sr. Tesorero había procedido a introducir modificaciones que estimaba convenientes.

El Directorio autorizó para que se lleve a la práctica las ideas del señor Gilmore.

Se acordó abonarle la suma de \$ 500 por sus servicios una vez que deje la contabilidad organizada y funcionando normalmente.

CARRERA DE MOTOCICLETAS.— Se autorizó la inversión de \$ 400 y \$ 200 para un primero y un segundo premio, para la carrera de motocicletas que deberá efectuarse el primer domingo de Febrero en Valparaíso.

El Retén de Carabineros en la Cuesta de Chacabuco

Oportunamente anunciamos que el Automóvil Club de Chile había acordado donar una suma de dinero destinada a la construcción de un retén en la Cuesta de Chacabuco.

Con fecha reciente la institución hizo entrega de la cantidad donada, a la autoridad correspondiente, en vista de que los trabajos se habían iniciado ya.

Esta obra, ha de ser beneficiosa para el público, pues en la actualidad la Cuesta de Chacabuco se encontraba casi completamente desamparada. Con frecuencia han ocurrido accidentes, muchos de ellos graves, sin que haya sido posible obtener in-

mediato socorro, dada la distancia que se para la cuesta del primer retén.

Con el retén a que aludimos, que está construido en las inmediaciones del balneario de la Cuesta, se ha solucionado un problema de vialidad y quién sabe si no sería de utilidad, construir también un retén más cerca del existente del lado opuesto de la cuesta, para que satisfaga mejor las mismas finalidades que inspiraron la construcción del que nos ocupa.

El Club, como decimos, ha hecho ya efectiva su donación y creemos que en poco tiempo más el local quedará inaugurado y en servicios.



CAMINOS

Nuevos puentes para tránsito en el Sur

Recientemente han sido entregados al servicio público, dos importantes obras, que benefician el tránsito al sur.

Se trata de los puentes sobre el Putagán y Quilpin construidos definitivamente en concreto, y cuyo costo, asciende a un millón de pesos.

Ambos puentes tienen una extensión de 30 metros y permiten a los automovilistas

ahorrar cerca de 17 kilómetros de mal camino, entre Linares y San Javier, lo que no es poco, y ha de ser favorablemente acogido por los vecindarios beneficiados y en especial por los automovilistas que transitan al sur.

Al acto inaugural asistieron las autoridades provinciales y numerosos vecinos de San Javier y de Linares.

El Camino Internacional

Con más atraso que nunca ha sido librado este año al público el camino internacional. En efecto, el año antepasado, el camino quedó libre en la primera quincena de Diciembre, el año pasado en la primera de Enero y este año, recién en la primera semana de Febrero ha sido librado al servicio público.

Del lado argentino se trabajó intensamente, en la ampliación de la carretera, dejándolo terminado el 25 de Enero, pero la acumulación de nieves sobre el límite con Chile sólo ha permitido que los trabajos de limpieza terminen en la fecha aludida por ambas partes.

Es de lamentar, que en época tan atrasada el camino haya quedado expedito, por cuanto la temporada que permite el intercambio de turistas, por la cordillera en automóvil, se reduce considerablemente.

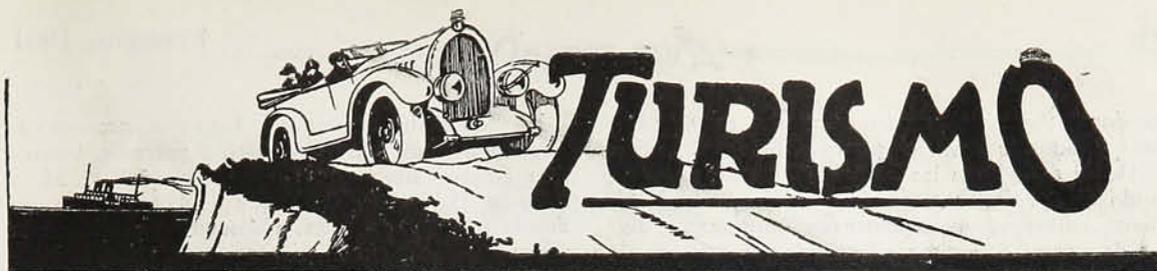
El invierno anterior, bastante crudo por cierto, ha sido el principal culpable de esta demora perjudicial para los intereses del

país, que ha privado a muchos automovilistas de San Juan y de Mendoza de trasladarse a Chile por tierra como lo tenían proyectado.



El Capitán Matthews, profesor de aviación de la aventajada discípula Miss Amy Johnson, quien pudo efectuar el prolongado raíd desde Inglaterra hasta Australia el año pasado

Los caminos y carreteras bien construidos facilitan el transporte.



Informe de un viaje al Sur

Creemos de interés reproducir el informe que remiten al Automóvil Club de Chile los Srs. Oscar y Sergio Ariztía B. que acaban de realizar un viaje en automóvil desde Santiago a la Estación de Trigal o sea un recorrido de 1,273 kilómetros hacia el Sur.

Como se verá se trata de un viaje con pocos inconvenientes en la época actual, y que pueden repetir los numerosos automovilistas que en esta época se dedican a visitar las más bellas regiones del país.

El informe dice así:

Desde Santiago salimos el 12 de Enero, en Ford cerrado Modelo 29, a las 6 1/2 A.M. por San Bernardo, Buin (camino inmejorablemente buenos, salvo parte en construcción de San Bernardo a Buin), siguiendo el Camino Longitudinal. A Rancagua pusimos 1 hora 40 minutos, sin dificultad por camino bueno (90 kms.).

A Curicó llegamos a las 11 1/2 A.M. recorriendo los 214 kms. de recorrido (según contador kilómetro) sin dificultad por camino bueno, aunque en partes bastante áspero.

Llegamos a Molina a las 12.20. El camino comprendido entre Lontué y Molina está en malas condiciones, muy ahoyado y pedregoso. En esta ciudad almorzamos tranquilamente y seguimos a Talca faltando 10 para las 2.

De Molina seguimos a Camarico por buen camino en general salvo en partes agrietadas por las lluvias, pero con huella lisa y sin piedras. De Camarico a Talca está igualmente.

A Talca llegamos a las 3.50 P.M., saliendo de ésta a las 4.35 para San Javier por buen camino, llegando a ésta a las 5.15. Salimos a 5.45 hacia Linares por caminos en general buenos.

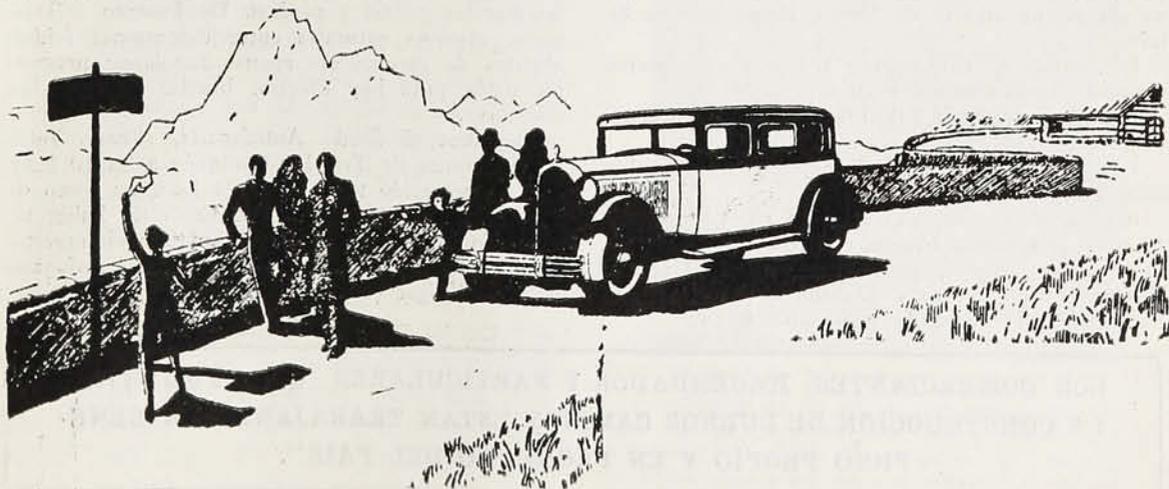
A las 6.35 llegamos a Linares y salimos a las 7.10 P. M. con destino a Parral.

Saliendo de Linares tomamos el camino del Fundo el Huapi, siguiendo a la derecha y luego a la izquierda, evitando de este modo el camino usual, a la derecha, anegado en su parte baja. Pasamos los Esteros por puentes (gratis) en la parte de Longaví, salvo un Estero, por el agua (al lado de puente de concreto por entregarse) sin ayuda de bueyes.

A causa de una pequeña panne de "punto", llegamos a Parral a las 9.30 P. M. después de haber recorrido desde Santiago m/m. 365 kms. en 10 horas de viaje efectivo, lo que demuestra el estado general de aquellos caminos, dada la velocidad media que pudimos desarrollar (36 kms. hora). En Parral alojamos y partimos al día siguiente a las 9 A. M. para San Carlos, pasando el Río Perquiáquén en balsa (\$ 5.—). Estos caminos están solo en estado regular y en parte al llegar al Río, bastante malos. Pasado el río el camino sigue regular, debiendo atravesar un cauce de Estero por agua, debido al puente en construcción de entrega próxima. En esta situación, el camino es ahoyado y quebramos el resorte delantero, razón por la cual hubimos de caminar despacio hasta San Carlos, donde almorzamos.

A las 2.20 seguimos camino a Chillán, por buen camino, llegando a las 3 P.M.

A las 4 P.M. nos dirigimos a las Termas de Chillán, cuyo camino ofrece, en la parte comprendida entre la primera Cuesta (El Papal etc.) en largo trayecto, serias dificultades por su completo



abandono, parte muy agrietada, partes muy pedregosas y difíciles hasta el punto llamado el Recinto. Desde aquí hasta las Termas el camino es mantenido en perfectas condiciones por el Establecimiento, ofreciendo panoramas muy pintorescos, dignos de verse. Aunque median solo 84 kms. desde Chillán a las Termas, pusimos 4 horas de camino.

Al día siguiente a las 10 A.M., regresamos por el mismo y único camino a Chillán, con 3 horas de recorrido, porque gran parte bajada.

En Chillán, salimos a 5.45 P. M. en dirección a San Carlos, hasta Cocharcas (pasado el puente) donde bifurcamos a la izquierda hacia Ningüe. M.m. los 20 primeros kilómetros de este camino están en construcción, compuestos de capa gruesa de tierra y piedra de río, intransitable, solamente las huellas de los costados, en partes en muy mal estado: sigue en seguida el camino por llanuras abiertas donde es necesario averiguar, para no errar camino, hasta el pueblo de Ningüe, arrinconado entre lomas inmensas, áridas; estos caminos naturales están en regular condición de tráfico, por huellas sin piedras.

De Ningüe seguimos (atravesando el pueblo), hacia Llohué, subiendo las faldas del Norte, y siguiendo por caminos en pésimas condiciones, muy agrietados, pedregosos y difíciles hasta el Fundo de Llohué, pasado el río del mismo nombre, donde llegamos a las 8.30 P.M. Se aconseja para alcanzar hasta Llohué, desde Chillán, irse por Quirihue.

De Llohué salimos al día siguiente a las 2.30 P.M. hacia Quirihue. Camino solo, bastante árido, y malo en todos su recorrido. Llegamos a Quirihue a las 3.20 P.M.

Seguimos a las 3.30 de Quirihue a Coelemu, por camino en general bueno. Un paso de estero entre Coelemu y Quirihue tiene su puente deteriorado y se pasa por el agua fácilmente sin ayuda. A las 5.15 llegamos a Coelemu.

De Coelemu salimos a las 5.45 hacia Tomé, donde llegamos, por buenos caminos cerca del mar, bastante accidentado, pero en buenas condiciones hasta Concepción.

Esta segunda etapa de nuestro viaje nos permitió conocer la zona comprendida entre Concepción, Tomé, Quirihue, Ningüe, sin mayores tropiezos que las partes citadas de caminos malos, pero sin panne alguna de forros, desde nuestra salida.

El camino de Concepción a Penco está bueno, reparado recientemente y en reparación.

De Concepción a Talcahuano existe pavimento concreto.

Desde Concepción nos dirigimos a nuestro destino: Traiguén, por la costa.

Salimos de Concepción a las 11.30 A.M., el día 17 y en la Estación Chepe, embarcamos el auto en carro plano especial, que se consigue rápidamente, agregando locomotora y pasando el Bio-Bio hasta San Pedro. Derecho de transporte \$ 16.

De San Pedro seguimos a Lota por caminos naturales en gran parte abiertos en potreros, bastante regulares, llegando a Lota a la 1.05 P. M. a almorzar. La visita del Parque de Lota es muy indicada para todo turista. Conseguir permiso en la administración de las minas.

A las 3.45 seguimos hacia Laraquete por camino en parte bueno, con bastantes pendientes, parte en construcción, alto y estrecho, peligroso. Al bajar este camino hacia la playa tomamos camino por el interior del fundo de las minas (consiguiéndonos en Lota el permiso consiguiente) lo que evita de cruzar un estero hondo y los arenales de la playa, intransitable a horas de calor. Los caminos de dicho fundo son regulares, por potreros en parte bastante arenosos pero fáciles.

El trayecto comprendido entre Laraquete y Carampanque está constituido en casi su totalidad por arenales intransitables sin previa ayuda de bueyes o caballos. Nosotros nos quedamos enterrados varias veces, pero salimos siempre con un caballo postillón. Antes de llegar a Carampanque existen dos caminos: uno hacia el Sur por donde nos fuimos y otro por la costa. El primero está cortado por un rebalse sin puente de donde tuvimos que salir con ayuda de bueyes (\$ 15.) el de la costa es muy arenoso.

Ese pedazo fué para nosotros el más difícil del trayecto.

Desde Carampanque a Arauco hay buen camino, llegando a Arauco a las 7 P.M. donde alojamos.

A 13 kms. de Arauco existe la playa de Tobul, muy nombrada por ser población de pescadores. Pasar por la playa con guía y en marea baja.

El Domingo 18, a las 9.45, salimos de Arauco en dirección a Cañete, por el camino de los Patos (puente viejo que pasar con cuidado), caminos regulares por Curanilahue hasta Cañete, donde llegamos a la 1.30 P.M.

De Cañete salimos a las 3 P.M. hacia Contulmo, Purén, Lumaco y Traiguén. Los caminos de esta zona, naturales, están en parte en bastante malas condiciones debido a los continuos aguaceros de la última estación, pero todos transitables fácilmente, ofreciendo panoramas notables, el Lago Lanalhue, (que atravesamos por el costado Norte). Al salir de Contulmo el camino tiene pendientes muy bruscas y largas (aperarse de agua) en condiciones malas por las grietas y piedras. De Lumaco a Traiguén, caminos naturales entre extensiones áridas, abiertas de condiciones apenas regulares; preguntar datos pues hay diversas huellas que podrían equivocarse.

Llegamos al fundo Antofagasta, situado entre las Estaciones de Trigal y Quilquén a las 10 P.M. con un recorrido total de 1,273 kms. un gasto de bencina de más o menos 200 litros sin haber tenido ninguna panne de forros en todo el trayecto. **Oscar y Sergio Ariztía B.**—Hacienda Antofagasta Estación Trigal (Sur).

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

Excursiones interesantes

Al Lago Vichuquén

Son pocos los automovilistas, que realizan excursiones al Lago Vichuquén, situado en la provincia de Talca, y por tratarse de un lugar lleno de atractivos y de fácil acceso, creemos oportuno hacer conocer a los automovilistas la mejor forma de llegar a esa región.

Cuando se dispone de pocos días, para realizar una gira automovilística, se puede ir al lago mencionado, en la seguridad de que el viaje ha de satisfacer a los viajeros más exigentes.

Esta zona de los Lagos está ubicada en la región Norte de la provincia de Talca, Departamento de Mataquito y a poca distancia del mar.

Es la única zona de los lagos que tenemos en nuestras provincias centrales.

Tres son los caminos que hay a este punto: 1.º, llegando en ferrocarril a Paniahue, se pasa por Santa Cruz, cabecera de este departamento, pueblo de Lolol, por los hermosos valles de Nilahue, Cuesta de la Quesería pueblo de Paredones, Cuesta de Panilongo, El Anima, Salinas de Bolleuca, Las Garzas, La Quirigua, Laguna de Torca y Lago de Vichuquén.

2.º En esta misma zona hay un camino completamente recto y plano, que hasta Nilahue es el mismo anterior, pasando por el Portezuelo de Alcántara, Cutemu, Los Brujos, juntándose en la Quirigua con el anterior. A este camino le faltan algunos arreglos, para entregarlo al servicio de autos; por este camino queda el Lago Vichuquén a sesenta kilómetros de Paniahue.

3.º Por último tenemos el de Hualañé a Llico pasando por la cuesta de Los Buitres o por Vichuquén, juntándose en la Quirigua con los anteriores, la distancia es más o menos la misma del anterior.

El lago Vichuquén es de un largo de veinte kilómetros por cuatro o más de ancho y bastante profundo; su forma es irregular, rodeado de cerros y de pequeños valles regados. En el centro hay un islote muy pintoresco. Formando parte del lago está la laguna del Guindo, punto de crianza de toda clase de aves, principalmente cisnes, en sus extensos totorales.

A orillas del canal o laguna de Llico, toda navegable y que comunica al lago con el mar, en el cual hay un vivero fiscal, cuyas plantaciones en dunas y cerros hacen ser a Llico un paisaje único.

En Llico se cuenta con un buen Hotel con capacidad para cincuenta personas, balneario y vivero de árboles forestales, la laguna de agua dulce que está a treinta metros sobre el nivel del mar. Puede recorrerse en bote automóvil el lago Vichuquén, mandando el auto que espere al término de este lago, punto donde se puede almorzar, para continuar viaje a Hualañé, donde se embarca a Curicó.

Llico tiene la particularidad de ser un punto muy adecuado para conocerlo en hidroavión o aeroplanos, por tener canchas para amarizar en cualquier parte de las lagunas Torca, El Guindo, Agua Dulce y Llico o en el gran Lago Vichuquén, como así también en varios puntos pueden aterrizar, principalmente frente al pueblo de Llico al lado Norte de la laguna forma ésta acostumbrada por los aviadores que han vistado este punto.



El Profesor Piccard que mediante la invención de un globo con cabina hermética se propone subir hasta 16,000 metros de altura. Datos sobre este invento los dimos en nuestra edición de Enero último

Util y práctico para el Turismo

Nuestro consocio Sr. Jacques Courtois, ha traído recientemente, importándolo de Francia, un elemento precioso para turismo que sin duda ha de encontrar adeptos en Chile.

Se trata de un pequeño carrito de dos ruedas, de fácil acoplo a cualquier automóvil, y que constituye una verdadera casa portátil, ya que dentro de un espacio reducido, se ha colocado debidamente todo lo que tres o cuatro personas pueden apetecer para pasar cómodamente algunos días de camping.

En efecto, hemos visto desplegada la carga y armados todos los elementos que el carro contiene, no hay nada que desear. Desde la carpa amplia y segura, que con-



El equipo "Stella" prestando útiles servicios a los turistas que se dedican al "Camping".

tiene tres piezas, cómodas para alojar en su interior hasta ocho personas, comedor y cocina, toilette, hasta las camas, colchones, cacerolas y demás elementos para una cocina, que nada tiene que envidiar a las de los hogares instalados.

De Santiago a Pichilemu por Matanzas

Es poco común el viaje de Santiago a Pichilemu por Matanzas, y la mayoría de los que viajan hasta este último punto lo hacen por el Sur.

Recientemente, un socio efectuó el recorrido por ambas partes y estima que el viaje por Matanzas es más corto, y tal vez mejor.

VIAJE SANTIAGO A PICHILEMU VIA MATANZAS

8 1/2 horas de viaje

SANTIAGO A LLOLLEO, 117 Kms.—Bueno salvo las partes en construcción.

LLOLLEO A RAPEL 50 Kms.—Bueno y regular. El Puente sobre el Maipo en Llolleo está dado al tráfico.

RAPEL AL BALSEADERO LICANCHEO, 12 Kms.—Bueno. Antes de bajar al Río hay un Cementerio, se toma un Camino Particular a la derecha, poco antes de llegar a este Cementerio; no se paga ningún peaje por pasar. Los balsadores cobran \$ 5.— por pasarlo al otro lado del Río Rapel.

LICANCHEO A NAVIDAD, 8 Kms.—Regular.

Hay un Esterito, que hay que pasarlo con cuidado, pues la orilla Sur es parada y un poco resbaladiza a la salida de agua.

NAVIDAD A MATANZAS, 5 Kms.—Bueno. En Navidad hay bencina, pero lo mejor es llenar el estanque en Llolleo pues fuera de este publicito no hay bencina hasta Alcones. Al entrar a Matanzas el camino va por el lecho de un Estero el cual se cruza muchas veces. pasarlo sin cuidado pues el suelo es muy firme.

MATANZAS A ALCONES, 66 Kms.—Regular. No hay donde perderse pues es el único camino que sigue derecho al Sur. Al llegar a Alcones en caso de necesitarse bencina, tómese el camino que va hacia el Oriente y llegará a la Estación de Alcones. En caso se desee seguir directamente a Pichilemu tomar el Camino que va hacia el Poniente inmediatamente se entra en la Cuesta de El Sauce la cual es bastante parada, pero corta.

ALCONES A PICHILEMU, 37 Kms.—Bueno. A la llegada a Pichilemu está la Cuesta de San Antonio, la cual no ofrece ninguna dificultad, pues solo hay que bajarla, pero la vuelta, cuando hay que subirla, es lo más bravo de todo el camino, pues a más de ser cuesta tiene más o menos 7 Kms. de arenal.



AVIACION

EL VIAJE DEL DO. X

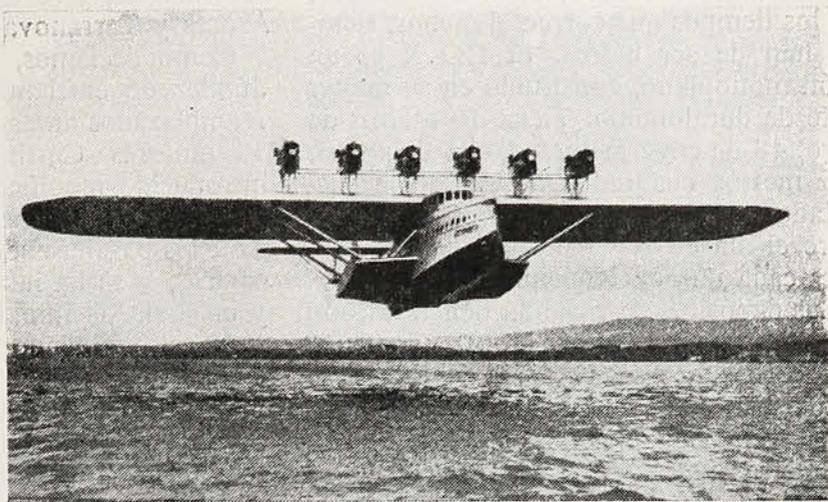
La concepción aérea más pesada que el aire, más gigantesca de los tiempos modernos, es producto alemán. La fábrica Dornier, trabajó durante largo tiempo en la adquisición de un aparato gigante, que fuera la verdadera expresión de la capacidad técnica alemana.

En 1929 se hicieron los primeros ensayos de la gran máquina, y poco a poco, los vuelos se han efectuado en todas las condiciones posibles, para dejarlo en condiciones de atravesar el Atlántico, pues la máquina parece destinada al servicio de Estados Unidos.

Desgraciadamente en las últimas tentativas de viaje ha tenido no pocos inconvenientes que han postergado con frecuencia el gran vuelo de prueba. Cambios de motores por otros más potentes, incendios en el interior de una de las alas, roturas de algunas piezas, retardaron su salida, hasta que la paciencia germana ha terminado por vencer, y tentar el gran viaje.

Es oportuno hacer conocer de nuestros lectores algunos detalles referentes a la construcción del DO.X. Aparte de la lucha de opiniones de los partidarios entre lo más pesado y lo más liviano que el aire, en realidad el DO.X, constituye una réplica del aeroplano al dirigible inventado por Zeppelin y modificado por Eckener.

Mucho puede decirse de las ventajas del dirigible, en ciertos viajes, otro tanto puede agregarse a los aeroplanos en otras condiciones también, y la elección resulta dudosa hasta ahora, sobre todo cuando



El DO. X en pleno vuelo antes de emprender la travesía del Atlántico.

después del vuelo triunfal del Graf Zeppelin, se registra un accidente de la magnitud del R 101.

Así, pues, mientras el Graf y el DO.X están contruidos en dimensiones de una vez y media mayores que sus congéneres, cada uno ha sido ideado para una calidad especial de servicio.

El Zeppelin ha sido construido para una velocidad limitada de 130 K por hora, y con motores de 2,500 H. P. en total puede conducir una carga de 110 toneladas (40 de carga útil) y tiene un radio de acción de 11,000 kilómetros. Para ello se ha dispuesto la comodidad necesaria para los que viajen varios días a su bordo. En cambio el DO.X, con 12 motores que arrojan un total de 6,000 H. P. de fuerza, lleva un peso total de 52 toneladas y 20 de carga útil, con un radio de acción de 1,000 kilómetros, a razón de 214 kilómetros por hora.

Reduciendo la carga a 2,000 kilos o sean 20 pasajeros, el radio de acción aumenta a 2,200 kilómetros y si se suprimiera, su radio alcanzaría a 3,600.

Alguien se preguntará por qué entonces los fabricantes no construyeron un aparato para tierra en vez de un hidroavión. La respuesta es sencilla: porque las dificultades para el aterrizaje crecen con el tamaño de los aviones terrestres y en cambio para los hidros el amaraje es tanto más seguro cuanto mayor es su tamaño. Por lo tanto los aeroplanos gigantes, por los tiempos que corren al menos, siempre han de ser hidros. El DO.X es un avión monoplaneo, construido en su mayor parte de duraluminio. Tiene 40 metros de largo, 48 de envergadura, 10.25 de altura, 486 metros cuadrados de superficie sustentadora. Lleva doce motores colocados sobre el ala en seis bancadas de dos motores cada una en tandem.

Sus depósitos de gasolina tienen 25,000 litros y los de aceite 19,000. Comenzó sus pruebas en Julio de 1929 sobre el lago de Constanza, donde se tomó la medida de su velocidad máxima que fué de 211 kilómetros por hora, o sean 214 sobre el mar si se tiene en cuenta la pérdida de fuerza que sufren los motores con la altura.

En Noviembre de 1929 se efectuó un

vuelo de prueba llevando a bordo 170 pasajeros, vuelo que ha llamado considerablemente la atención en el mundo.

Este colosal hidroavión ha sido destinado a prestar sus servicios de transporte en los grandes lagos de Estados Unidos. El viaje a este país se resolvió hacer en vuelo, pues, los largueros de las alas no son desarmables, y se tomó por escala Lisboa Azores y Terranova.

Como decíamos, los motores Siemens Júpiter de enfriamiento por aire, fueron reemplazados antes de la prueba final, por 12 motores Curtiss Conqueror. Se han introducido modificaciones en su interior, tales como las de separar la parte destinada a los pasajeros de las instalaciones mecánicas, y se ha instalado también un bar y una sala de fumar.

Nuestro grabado ofrece una fotografía de la inmensa nave en uno de sus últimos vuelos, antes de tentar la prueba definitiva, y después de haber sufrido algunas reparaciones en Lisboa.

Tales son las características generales del aparato más pesado que el aire de mayores dimensiones que se ha construido en el mundo.

La Hazaña Italiana

Una escuadrilla de aviones que cruza el océano

Los italianos, en su plausible afán de evidenciar al mundo los adelantos de su industria mecánica, realizaron el mes pasado un brillante raid, que para ser superado, ha de pasar algún tiempo.

Una escuadrilla de doce máquinas, enviada el gobierno del Duce, como emisarios de progreso a América, al mando del comandante Balbo y de ellos, diez tocaron las costas de Brasil sin ningún inconveniente, por cuanto, al iniciar el viaje, dos de ellos chocaron, quedando imposibilitados de tentar la travesía.

Ha sido una gran hazaña, ya que la prueba no ha sido hecha por una sola máquina, sino por un conjunto de ellas, que han evidenciado no sólo su calidad sino también la pericia de sus conductores.

Es sólo una lástima, que el magnífico

raid, se haya visto empañado en parte, por la intención comercial. Las máquinas estaban ya vendidas al Gobierno de Brasil, y eso necesariamente ha restado un poco de brillo el magnífico raid, toda vez que ha perdido una parte de la finalidad heroica y altruista que los sudamericanos estamos habituados a considerar en esta clase de iniciativas.

Balbo y sus pilotos fueron espléndidamente recibidos en Brasil y durante su estada fueron oficialmente agasajados por las autoridades, aunque en el momento de su partida ciertas manifestaciones populares dieron lugar a profestas y mal entendidos por parte de los componentes de la misión aérea, que interpretaron a su modo esas manifestaciones que no fueron muy cordiales, quizá por que el pueblo pensaba que estos vuelos tienen mucho de idealistas y de fantásticos.

Los números echaron a perder el asunto.

Por los campos de la Radio

Receptor de ondas de 10 a 2,400 metros.

La radio, en su brillante y prodigioso desenvolvimiento, produce cada día nuevos aparatos, más sensibles, más poderosos y a menor precio.

Se produce en esta industria el mismo fenómeno que en el campo del automovilismo. La lucha entre los fabricantes americanos y europeos es intensa, y los ingenieros trabajan constantemente buscando mejoras prácticas.

Ultimamente, han aparecido diversos modelos de receptores de ondas cortas y largas, que satisfacen una sentida necesidad pública. En efecto, hasta ahora, no había aparatos combinados para esta dos clases de ondas, y los aficionados a la radio, estaban limitados a los programas de determinada longitud de onda. Hoy es perfectamente factible escuchar con ellos, las transmisiones de locales, y las de estaciones distantes a muchos miles de kilómetros.

La radio Philips, se ha preocupado intensamente de los progresos de la radio y ha construido un aparato pequeño, con todas las características de los grandes, que

permite usarlo tanto en onda corta como en onda larga.

Nos referimos al modelo N.º 2802, que tiene un alcance de onda desde 10 a 2,400 metros. Con él las más famosas estaciones americanas o europeas, se escuchan con la misma claridad que las locales. Con este aparato se ha progresado en el sentido de eliminar también las interferencias, y los sonidos son reproducidos con fidelidad.

Los fabricantes aseguran una selectividad perfecta, que elimina los silbidos procedentes de otras estaciones con longitud de onda cercana a la que se desea escuchar, y cifran parte del éxito especialmente, en el uso de sus lámparas Pentodo, de novísima construcción.

Se anuncia igualmente, que este aparato está equipado de los dispositivos necesarios para la aplicación del pick up, que permite aumentar la potencia de la transmisión de cualquier disco, desde la vitrola al altoparlante.

Se nos asegura que los precios de venta de este receptor nuevo modelo, están al alcance de cualquier bolsillo.

La limpieza de un automóvil

Un coche merece siempre la atención que se dedique a su limpieza, porque contribuye a su mayor duración y su buena presencia influye en el estado de ánimo

de sus ocupantes. Sin embargo, muchos dueños dejan que sus coches acumulen fango y grasa. Conviene recordar que el polvo apresura la depreciación del coche, porque deteriora el acabado y la estructura que queda debajo de éste.

LOS RECEPTORES

SIGNIFICAN:

CALIDAD, COMPETENCIA, PRECISION.

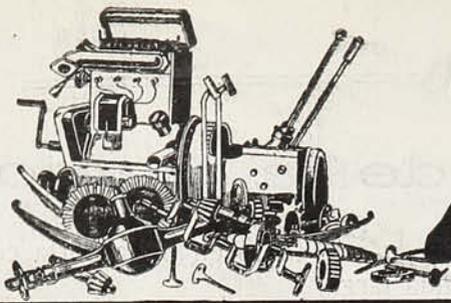
SON LOS MEJORES DEL MUNDO

PIDA UNA DEMOSTRACION

70 - BANDERA - 70

DISTRIBUIDOR OFICIAL

PHILIPS RADIO



TÉCNICA

Ensayos Prácticos de Motores

Explicaciones técnicas de la VACUUM OIL COMPANY

¿Se imagina Vd. un laboratorio donde se puede producir, a voluntad, cualquier grado de frío o de calor, para ensayar las condiciones de lubricación y de arranque de cada motor sobre el cual haya alguna duda? ¿Se imagina una caja de engranajes o un diferencial sometido al trabajo más pesado y funcionando con un cierto desnivel, para medir no sólo la fuerza que consume el eje, sino también el grado de desgaste y el goteo producido con diversos lubricantes, bajo las condiciones más difíciles que en la práctica pueden conducirse?

Este laboratorio es, puede decirse, el "corazón," de una de las grandes refinerías modernas, pues, aparte del ensayo de máquinas tiene hasta una sección llamada "destilería experimental," donde se ensaya cada partida de petróleo crudo para conocer su rendimiento en cantidad y calidad de lubricantes para cada uso especial.

Todas las grandes fábricas de motores tienen laboratorio de ensayos equipado con la maquinaria necesaria para reproducir algunas de las condiciones prácticas bajo las cuales funcionan sus motores. De esta experiencia directa de las fábricas, unida a las observaciones desinteresadas que recogen sus propios inspectores técnicos al atender dificultades con la clientela, resulta esa insistencia con que, marca tras marca, los diversos fabricantes insisten incansablemente sobre la importancia de la lubricación más científica que sea posible obtener.

"A la larga, lo barato sale caro". Esta frase popular se convierte en un verdadero estribillo cuando uno la lee repetida cien veces, en otros tantos manuales

de instrucciones de fábricas diferentes. La razón de esta insistencia está en que muchos fabricantes de motores los han hecho funcionar sin interrupción durante semanas enteras, hasta destruir completamente alguna pieza interna. Esta clase de experiencia indica que la lubricación correcta aumenta en forma notable la duración de los pernos de los pistones, de los aros, y, en general, de todas las piezas del motor y del chasis, por cuya razón Vd. no encontrará fabricante alguno de motores que autorice o permita, a sabiendas, el uso de aceites de bajo precio, o siquiera de mediana calidad.

Muy frecuentemente utilizamos este sistema para proveernos a nosotros mismos acerca de cuál es el verdadero camino a seguir, frente a rutinas automovilistas tan arraigadas como la de usar, en los motores ya gastados, un aceite más pesado que el grado justo. La experiencia práctica y científica sobre el motor nos ha indicado que en esos casos, a pesar de que la compresión ensayada a mano favorece el aceite más pesado, sin embargo la mayor fuerza efectiva se obtiene con el grado justo de aceite de alta calidad.

El sistema de usar el mismo aceite o aceites durante toda la vida útil de un motor y las ideas prácticas sobre la verdadera manera como progresa el desgaste en el motor, resultan, pues, de una amplia experiencia general sobre motores, combinada con los ensayos científicos del laboratorio de máquinas.

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



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.**
Valparaiso — Santiago

La colocación de la culata

Al montar la culata de los cilindros hay que comprobar que las superficies de contacto de ésta, del bloque de cilindros y de la empaquetadura están limpias de polvo y exentas de irregularidades, raspando las que no estén absolutamente lisas. La empaquetadura debe ser nueva y no tener defectos; es bueno aplicarle una capa delgada de grasa por ambas caras. Los orificios de la empaquetadura deben coincidir bien con todos los pernos y no obstruir los conductos del agua. Los pernos deben entrar suavemente en los agujeros de la culata, y ésta debe asentar bien sobre la empaquetadura. Las tuercas o pernos deben apretarse sucesivamente y un poco cada vez, hasta que todos queden bien firmes. Lo más práctico es empezar en el centro de cada costado de la culata y tra-

bajar progresivamente hacia las extremidades. Cuando el motor haya trabajado algunas horas es bueno volver a pretar las tuercas de la culata, para evitar que la empaquetadura reviente por algún lugar en que haya quedado un poco floja.

La desigualdad de los neumáticos

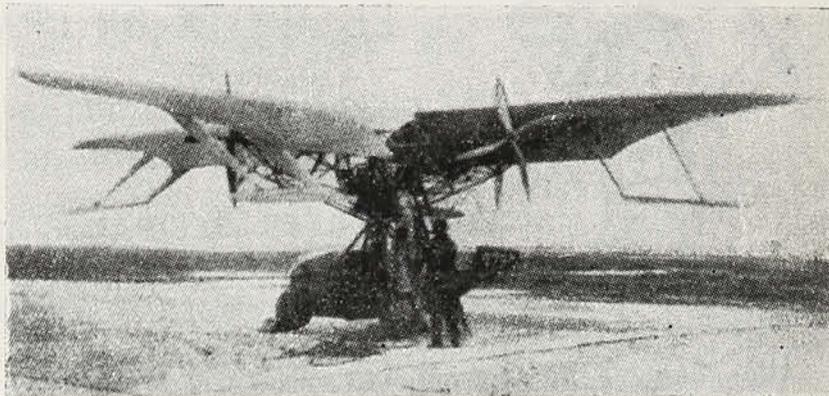
No es bueno usar un neumático labrado y otro liso en las ruedas posteriores. Como el neumático liso ejerce menos tracción que el labrado, el primero patinará más y se desgastará aprisa. Es mejor equipar las ruedas posteriores con neumáticos iguales para evitar el inconveniente apuntado. Igual sucede si un neumático es mayor que otro. La diferencia entre ambos motivará un funcionamiento desigual que se traducirá en desgaste irregular y excesivo.

Novedades en la Aviación

El Autogiro y Helicóptero

La aviación mundial, si bien se ha preocupado de preferencia del perfeccionamiento de los aeroplanos, en los últimos años no ha abandonado en ningún instante, la idea de construir otros aparatos, que con otras bases, lleguen a proporcionar condiciones de estabilidad mayores, y que permitan un despegue o aterrizaje en una extensión reducida.

En materia de aeroplanos, el Curtiss Tanager, mejoró sensiblemente la distancia a recorrer, en las pruebas de la Exposición de San Luis el año pasado, pero, eso no ha sido suficiente. El Autogiro, ha continuado dentro de la categoría de las cosas posibles, y la misma fábrica Curtiss que tomó el invento de La Cierva, introdujo importantes modificaciones sugeridas por la práctica, en los modelos que sucesivamente ha ido produciendo. En la actualidad, ya no llama la atención en Nueva York, el paso de los autogiros, entre la



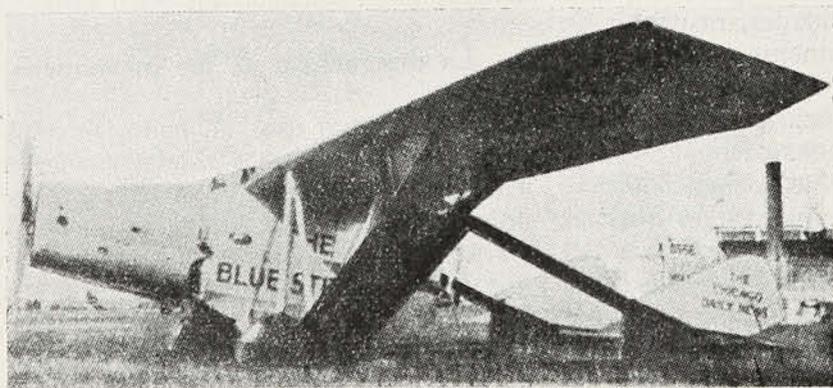
Nuevo tipo de sexquiplano Bellanca, con el fuselaje suprimido, y cuyo equipo permite realizar vuelos de gran distancia, con una velocidad máxima de 160 millas por hora

colmena de aviones que evolucionan diariamente sobre esa Capital y otras ciudades de importancia. Pero aun no se ha llegado a la palabra definitiva, o al menos no se ha dado a conocer al público.

En Inglaterra, donde también se hicieron en años anteriores, ensayos de perfeccionamiento del Autogiro, se preocupan ahora del Helicóptero, y se han producido modelos, que sin bien se fundan en las primitivas ideas del Ing. Pescara, ya han sido considerablemente modificados. Sin embargo la maquinaria no ofrece aun

seguridades absolutas para el uso civil, que es lo que se busca, como una solución definitiva para que la aviación sea lo que es el automovilismo en nuestros días. . .

A título de curiosidad, ofrecemos al lector, el último modelo del Helicóptero que también se estudia en Estados Unidos, y que llama la atención por el dispositivo de sus



El sistema "Rotor" aplicado en la aviación. Modelo de avión que en la actualidad se construye en Alemania, cuyas características principales se basan en la substanciación de las alas, por cilindros rotativos del mismo tipo de los que se utilizan en los buques.

AUTOMÓVILES

"MARMON"

OCHO CILINDROS,

EQUIPADOS CON RADIO

DESDE \$ 16.880.-

AUTOMOVILES USADOS CON GARANTIA

RENÉ DE TERAN M.

AGENTE EXCLUSIVO DE "MARMON" EN CHILE

Delicias 1327 - Casilla 1042 - Teléfono 84022

SANTIAGO

cuatro alas y sus cuatro hélices.

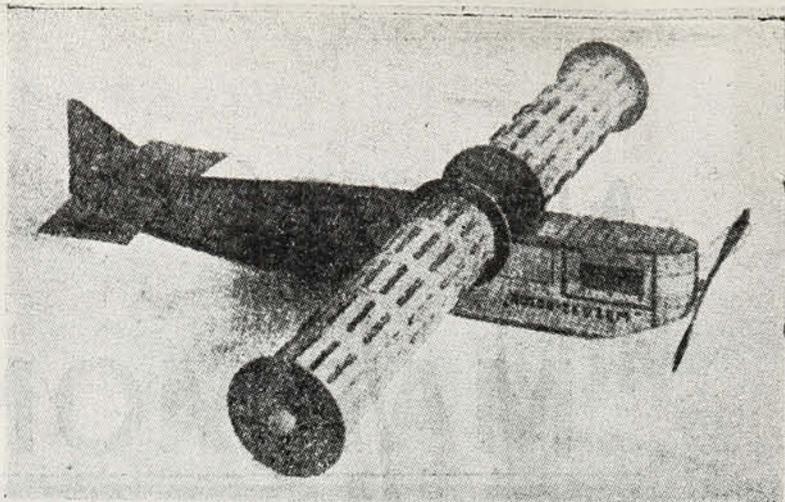
Sexquiplano Bellanca

También los italianos se han preocupado por producir grandes máquinas de aviación, y hasta han introducido en ellas modificaciones sustanciales, tales como la eliminación de la cola, o por mejor decir del fuselaje.

La fotografía que ilustra estas líneas, pone en evidencia la novedad de la construcción. Las ruedas, disimuladas por el blindaje, están colocadas dos de cada lado en tandem. Ha sido suprimida toda la parte trasera del fuselaje, con el objeto de dar más estabilidad a la máquina, que en vuelo, da la sensación de un pájaro sin cola.

El sistema "Rotor" en la aviación

En Alemania se está trabajando actual-



mente, en la construcción de un aeroplano, cuyo modelo si da resultados ha de llamar la atención del mundo. Se aplica en el nuevo aparato el sistema "rotor" que con tanto éxito e ha aplicado desde hace ya dos años en los buques. Dos rotores, están colocados en vez de las alas y los ingenieros que han diseñado el modelo, consideran perfectamente posible la sustentación del aparato por el nuevo sistema.

mente, en la construcción de un aeroplano, cuyo modelo si da resultados ha de llamar la atención del mundo. Se aplica en el nuevo aparato el sistema "rotor" que con tanto éxito e ha aplicado desde hace ya dos años en los buques. Dos rotores, están colocados en vez de las alas y los ingenieros que han diseñado el modelo, consideran perfectamente posible la sustentación del aparato por el nuevo sistema.

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

Reparación y carga de baterías garantizadas

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

Importación de ácido sulfúrico químicamente puro - Venta de toda clase de neumático

Casa especialista en Acumuladores

RODOLFO MUERMANN

VARTA

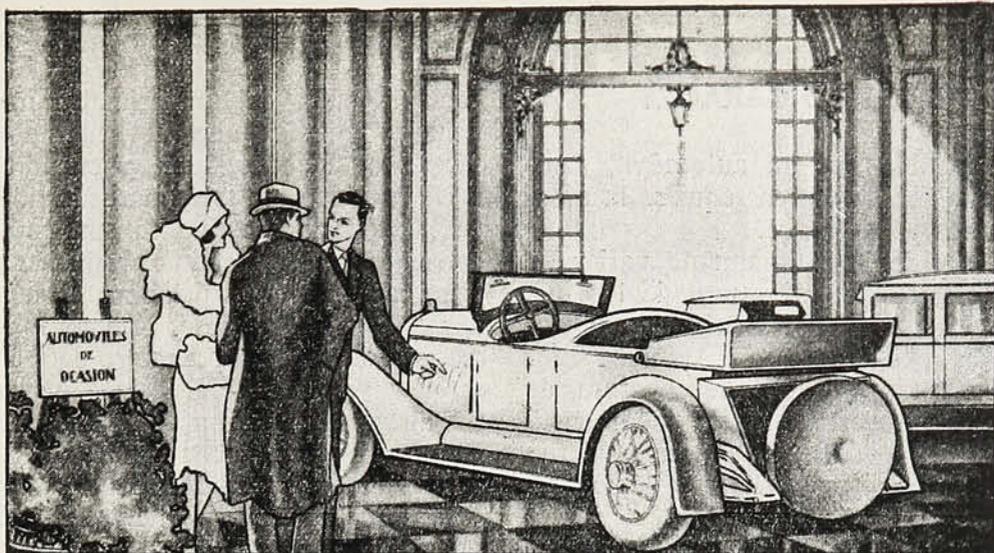
ACUMULADORES

para
arranque, luz
e ignición.



Morandé, 687 - 680

Teléfono 85253 Casilla 4045



El precio de un auto de segunda mano, depende del estado del motor

El mayor o menor desgaste del motor, determina el precio de venta de un automóvil usado.

Si se sienten ruidos de piezas flojas, y el auto es relativamente nuevo, casi no hay necesidad de preguntar por qué se ha gastado. La mala lubricación es la causa más frecuente.

El sistema de pedir "aceite por litros sueltos" es el más indicado para que las bielas, pistones, etc., golpeen antes de tiempo.



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY

Rompa Vd. mismo el sello de cada lata.

VISITANDO GARAGES

Es indudable que un automóvil, cualquiera que sea su marca requiere la atención de un buen Garage.

Hemos visitado últimamente varias de estos establecimientos, y uno de los que más nos ha llamado la atención es el Garage Cádiz, ubicado en calle Aldunate 924. Es un local amplio, todo de concreto, de distribución moderna, boxes incombustibles e instalado con maquinaria moderna para lavado y engrase. La instalación representa un crecido capital.

El amperímetro registra el consumo de corriente

Los dueños de automóviles deben estudiar la función del amperímetro. Este instrumento indica en amperios la cantidad de corriente eléctrica que entra o sale del acumulador. Cuando la aguja se inclina

hacia la parte del amperímetro marcada "charge", indica que el generador está cargando el acumulador, y cuando viaja hacia la parte opuesta, marcada "discharge", acusa que se está consumiendo más corriente eléctrica que la producida por el generador; en otras palabras, el acumulador está descargándose. Con todas las luces apagadas, el amperímetro debe indicar carga a velocidades de diez o más millas por hora. Si el motor trabaja muy lentamente, la aguja debe indicar descarga, pero debe oscilar hacia el lado opuesto en cuanto se acelere la marcha de aquél.

Como se esmerilan las válvulas

Al esmerilar válvulas no se les da más de media vuelta, primero en una dirección y luego en la opuesta. Si se les diera una vuelta entera, el material raspante rayaría el asiento de las válvulas y el esmerilado sería imperfecto.



POR QUÉ COMPRAR EL LUSTRE | SIS ?

- | - SIS limpia y lustra mejor y más rápidamente que los otros lustres.
- | - SIS es el único lustre preparado especialmente para las lacas.
- | - SIS se emplea en todas partes del mundo.

SIMON Hnos. Ltda.
DELICIAS 2114

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

Un vistazo a la aviación italiana 1930

Italia, en un considerable esfuerzo, ha conseguido ponerse a la par de las naciones europeas, que más se han preocupado por el desarrollo de la aviación militar y comercial.

Con el objeto de tener mejor informados a nuestros lectores sobre sus actividades, vamos a echar una rápida ojeada a sus actividades del año 1930:

Aviación civil

La aviación civil italiana, se enriqueció con el concurso de cien pilotos de segunda clase para la navegación de turismo aéreo y 90 de 3.^a clase destinados a los transportes aéreos. 18 radiotelegrafistas aviadores y 20 de segunda, recibieron igualmente sus brevets, que los capacita para desempeñar sus servicios.

Desarrollo de la aviación

Durante el año, se recorrieron en vuelo en Italia, 3.457,000 kilómetros en 21,319 horas, en sus diferentes líneas en servicio.

Se transportaron 34,000 pasajeros y 44,700 kilos de correspondencia, 392,000 kilos de encomiendas y 110,000 de mercaderías generales.

El servicio se aumentó en el año, con nuevos recorridos en 6,000 kilómetros.

Un servicio especial de radiogonometría, fué instalado para la mejor orientación constante de los pilotos en vuelo.

Aviación militar

Se ha desarrollado considerablemente la aviación militar, y se registran como hechos notales, un vuelo de 50 aparatos de caza, C. R. 20. que comandados por el Coronel Martellucci, cruzó el Adriático, para llegar a Tirana Capital de Albania, siendo portadores de un saludo al Rey Zogú, en ocasión a su onomástico.

También se registra el vuelo de 12 máquinas al Brasil comandadas por el señor Balbo, de las cuales llegaron a las costas americanas 10 por haber chocado en el instante de la partida dos de ellas.

S. I. A. M.

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

AGUSTINAS 970

Turismo aéreo

El 18 de Octubre, la princesa María José de Piamonte, realizó un vuelo de turismo, inspirada en el deseo de propender a la difusión de la aviación civil de turismo en Italia.

Inventiones

Se han registrado numerosas invenciones, entre otras, un indicador de velocidad modelo Cerini, que ha llamado la atención, patentada por el mismo Cerini, que evita considerablemente los peligros del recorrido en tierra al posarse la máquina.

Accidentes

Se han registrado en el año, 62 accidentes de aviación, de los cuales 59 se han salvado, por el uso del paracaídas por el piloto.

Las fábricas

La FIAT, se ha especializado en la construcción de nuevos modelos de aviones rápidos y de turismo, lo mismo que otras fábricas italianas, que tienen asegurada ya una vida próspera.

La competencia por la Copa Schneider, en el campeonato mundial de velocidad en aeroplano, interesa igualmente a los fabricantes italianos en su empeño de conquistar el cetro que lo mantienen los ingleses.

Los buenos caminos abren paso a la riqueza nacional.

La aislación de caucho entretejido 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.

LOS FABRICANTES DE AUTOMOVILES HAN ELEGIDO "WILLARD" PARA EQUIPAR SUS COCHES

Si han elegido WILLARD, no es por ser cara ni de mala calidad.

La han elegido, porque sus ensayos le demuestran que es la más duradera, la que da mejor servicio, la única que tiene Estaciones de Servicio en todo el mundo.

Cuando Ud. necesite reemplazar la Batería de su automóvil, elija, la misma que han elegido los fabricantes, después de haber hecho grandes estudios sobre este accesorio que es el más importante del automóvil.

Sesenta y seis fabricantes de Automóviles y camiones, equipan sus distintos modelos con Baterías WILLARD como equipo Standard.

No experimente, no se deje engañar, exija WILLARD!!! le durará más...

"POR EL SERVICIO CRECEMOS"

Agente para Chile desde la Provincia de Atacama a Magallanes

BARAHONA, HERMAN H^{NOS} & CIA
Delicias 866 — Casilla 32 D
SANTIAGO

HERMAN HERMANOS
CONCEPCIÓN

Willard STORAGE BATTERIES



La colocación de ampolletas

Antes de descartar las ampolletas del farol trasero y de la luz de señal de parada conviene revisar los contactos. Es posible que se hayna desprendido de sus receptáculos, o alojado de manera que no hacen contacto. Si el dueño las hace instalar al comprarlas, esto puede revisarse antes de poner las ampolletas nuevas en sus receptáculos. Si piensa instalarlas él mismo, quizás descubra que su compra fué inútil.

El engrase de los resortes

Para eliminar los chirridos de los muelles hay que lubricar las hojas con aceite o grasa de grafito. No es necesario desmontar el paquete para hacer esto. Basta con levantar el chasis con gatas, ésto dejará los resortes libres de su carga. Entonces se abren un poco las hojas con la punta de destornillador o de un cortafrío, y se introduce la grasa de grafito entre ellas

con una espátula o una lámina delgada de metal.

¡Cuidado con los plumíferos!

En la provincia canadiense de Ontario acaba de surgir una nueva amenaza para los automovilistas pacíficos. Enojado por los automóviles que sin cesar cruzaban su territorio predilecto, un gallo atacó deliberadamente un automóvil. Los testigos del hecho afirmaron haber visto que el descendiente de Chantecler, después de contemplar fijamente el coche que se acercaba, se engrifó encolerizado y se lanzó sin vacilación contra él. El plumífero rompió el parabrisas y fué a caer sobre las rodillas de uno de los ocupantes del compartimiento posterior. Dos de las tres personas que viajaban en el asiento delantero fueron lesionados levemente por los pedazos de vidrio. La policía está perpleja sobre cómo debe calificar esta agresión, cuyo autor pagó su audacia... en el fondo de una cazuela.

El cambio de neumáticos

Algunos dueños de automóviles cambian los neumáticos posteriores cuando empiezan a gastarse y los colocan en las ruedas delanteras del coche para prolongar su duración. Esto no es recomendable cuando los neumáticos están muy gastados, porque la reventazón de un neumático delantero resulta mucho más peligrosa que la de un posterior.

E. S. A.

Señor automovilista: Si desea conservar su coche en buenas condiciones, recurra a nuestra Estación de Servicio

Instalaciones modernas para engrasar, lavado, ajuste de frenos, mecánica, pintura

Estación de Servicio Alemite

ELOI GARCIA - PROPIETARIO - Calle Zañartu 1044 - Teléf. 64728

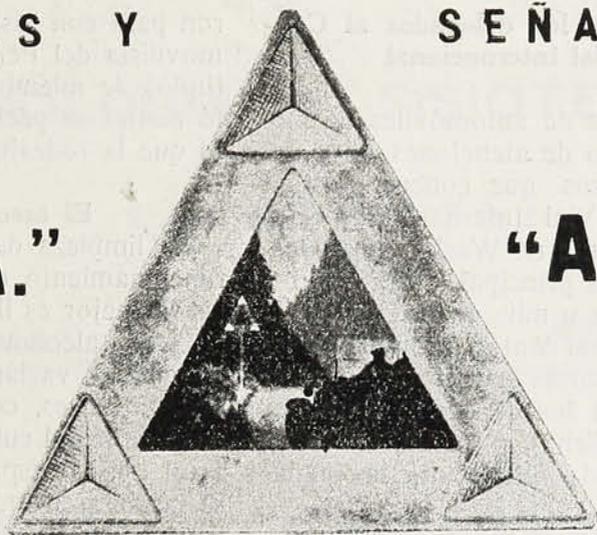
AUTOMOVILISTAS

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

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**

Detroit agasaja a los delegados al Congreso Vial Internacional

Los fabricantes de automóviles de Detroit han colmado de atenciones a los delegados extranjeros que concurrieron al sexto Congreso Vial Internacional, celebrado recientemente en Washington. Después de visitar las principales fábricas, los invitados pasaron un día en el Campo de Pruebas de General Motors, donde inspeccionaron las diversas clases de caminos donde se prueban los coches y camiones contruidos por dicha compañía, así como también la pista de velocidad y la "bañadera".

Reciprocando los múltiples agasajos que los funcionarios de General Motors tuvieron

para con los delegados, el Club automovilista del Perú confirió a dos de ellos títulos de miembros vitalicios honorarios. El primero de ellos, que se presentó con un gesto de protesta contra su pecho sin prestar atención a lo que la rodeaba.

El aseo de las bugías

La limpieza de las bugías favorecen el funcionamiento del motor. Para limpiarlas lo mejor es llenar la parte inferior de ellas con alcohol o algún líquido para pulir metales, vaciándolas a los pocos segundos. Entonces, con un alambre o un pedazo de metal cubierto con tela se les quita el hollín desprendido, se secan bien y se instalan en los cilindros. Las puntas de los electrodos se limpian con tela de esmeril o con una cuchilla.

SIEMPRE... los que exigen lo mejor acuden a la
Vogel's
Super Service Station
 M. C R.
Garage

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

INSTITUTO MÉDICO

"ROENTGEN"



DE

RADIOLOGIA Y FISIOTERAPIA

ALAMEDA 202

Director Técnico: Dr. S. NECOCHEA

RAYOS X

FISIOTERAPIA

Radioscopia

Diatermia

Luz ultra violeta

Radiografía

Auto-conducción (irradiaciones gene-

rales y locales

Tele y esté-

Galvánica

con lámpara Kro-

Yonización

mayer)

reoradiografías

Infra rojos

Masaje vibratorio

Invitamos a usted a visitar nuestras
modernas instalaciones

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

Munich es la primer ciudad alemana en cantidad de automóviles

Aunque Berlín festejó recientemente el hecho de contar con más de 100,000 automóviles en su territorio, las últimas estadísticas publicadas por la prensa germana indican que Munich la supera en cantidad de automóviles y motocicletas, puesto que tienen un vehículo de motor por cada veintisiete habitantes, mientras que Berlín sólo cuenta con uno por cada cua-

renta y tres. Stuttgart, con uno por cada veintinueve, Chemnitz, con uno por cada treinta, Dresden, con uno por cada treinta y cuatro y Frankfort-sobre-el-Main, con uno por cada treinta y seis, siguen a Munich en el orden mencionado. Las mismas estadísticas revelan que en Alemania hay 500,000 personas empleadas en la industria automovilista, y que se invierten aproximadamente mil millones de dólares anuales en la conservación de 1.200,000 vehículos que hay en dicha nación.

JOHN A. LIGHT

Representante de los mejores fabricantes de accesorios para automóviles

— — CASILLA 4077 — SANTIAGO — —



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.

Asegure su Automóvil

Contra Accidentes de 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.

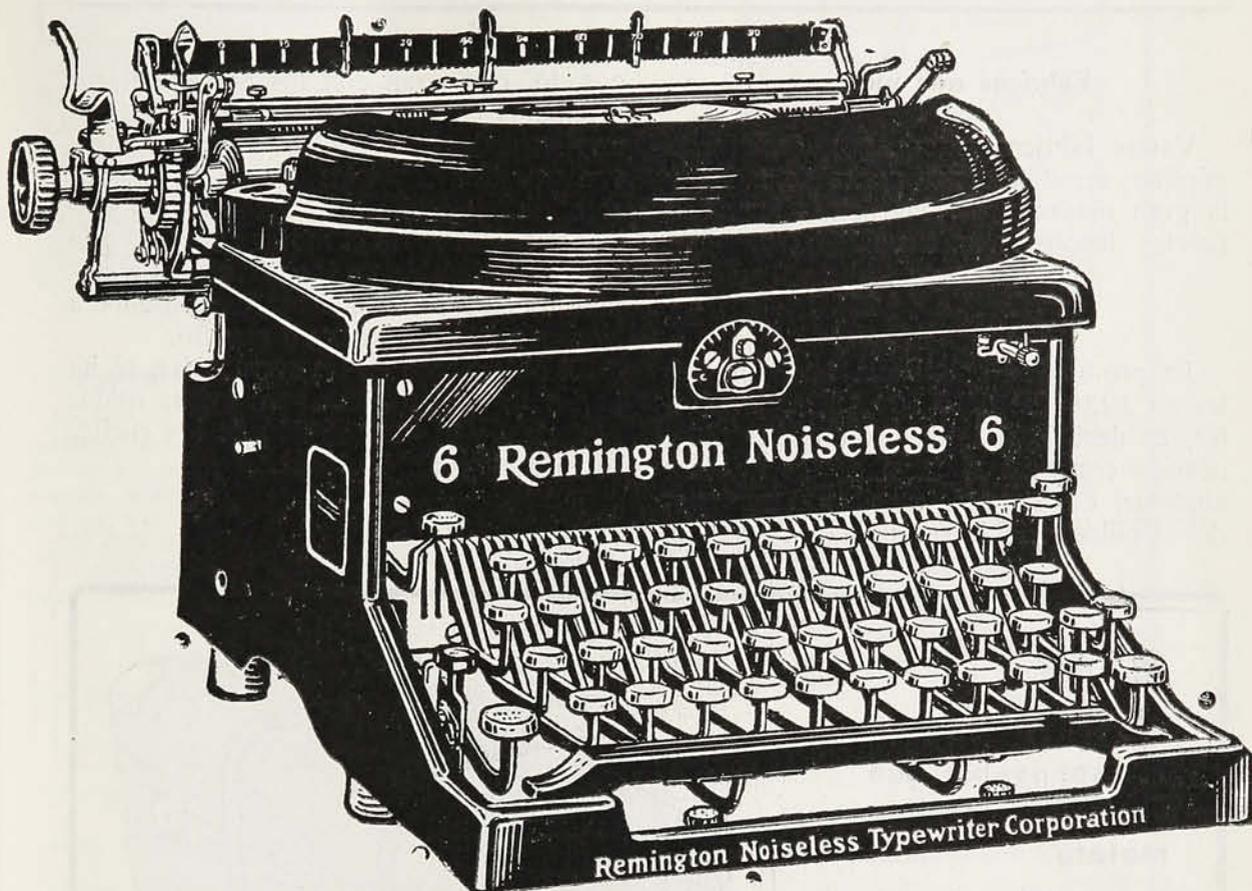
Casilla N.º 2

— Calle Nueva York 54 —

— Teléfono 80712, Central

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 DEMOSTRACIÓN

“MAQUINA REMINGTON”

Casa distribuidora de Máquinas de escribir Remington
AGUSTINAS N.º 1074 CASILLA N.º 1035
SANTIAGO

ALADINO AZZARI

Av. CUMMING 142
: TELEFONO 85011 :

GARAGE MODERNO PARA TODA CLASE DE REPARACIONES DE AUTOMOVILES

Carrocería. Tapicería. Pintura al Duco. Repuestos y Accesorios. Lavado y engrasaje a Alta Presión.—Boxes.

SERIEDAD PROFESIONAL Y PRECIOS RAZONABLES

Fábricas que pierden

Varias fábricas americanas declararon pérdidas en el tercer trimestre de 1930, y la gran mayoría de las demás acusaron fuertes descensos en sus utilidades.

Producción de 1930

La producción americana de automóviles en 1930 fué de 3.500,000 automóviles, es decir casi tanto como en 1927 cuando comenzó el auge de las fábricas aludidas. En 1928 se fabricaron en Estados Unidos 4.358,000 unidades y en el

cos lo comparan con los ocho cilindros productos Chrysler. Están equipadas con un silenciador de admisión, y ofrecen otras ventajas técnicas, tales como la mayor compresión que ha aumentado en 9 caballos la fuerza sobre el motor anterior, y la nueva distribución de las válvulas. La suspensión en los dos modelos, corresponde a cuatro puntos aislados en caucho.

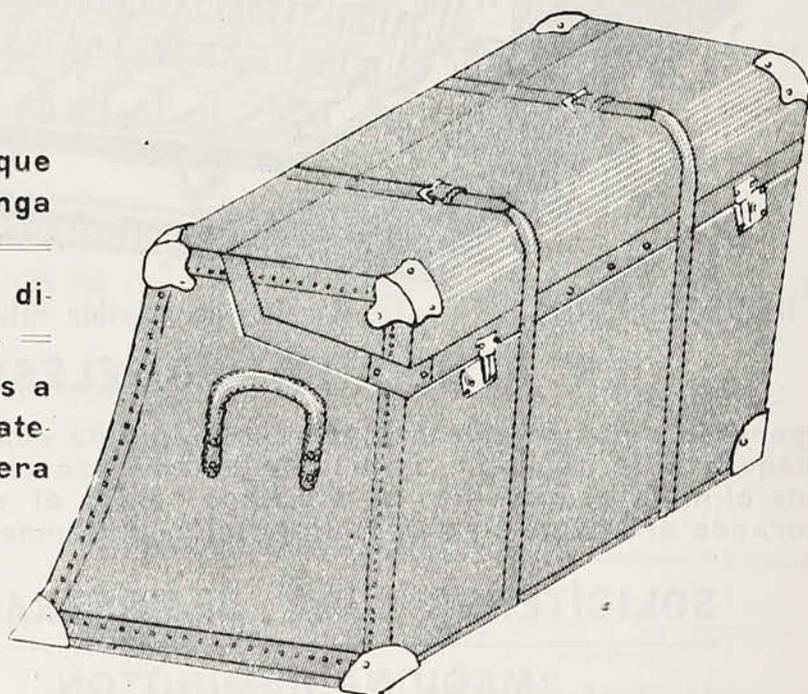
El aislamiento de las carrocerías, se ha hecho en forma eficaz para evitar ruidos molestos, y la presentación de los coches es más elegante y vistosa.

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
REGURRA A LA FÁBRICA

Descuento 10% a los socios del Automóvil Club de Chile

C. INOSTROZA
MAPOCHO 1736

APROVECHE ESTA EXCEPCIONAL OFERTA

Para adquirir la Obra que Ud. necesita

Las grandes Enciclopedias Prácticas de MECÁNICA



Por Henri Desarces

Es esta una Enciclopedia de carácter esencialmente práctico, que es lo que precisamente necesitan todos aquellos que se dedican a la mecánica y sus múltiples aplicaciones.

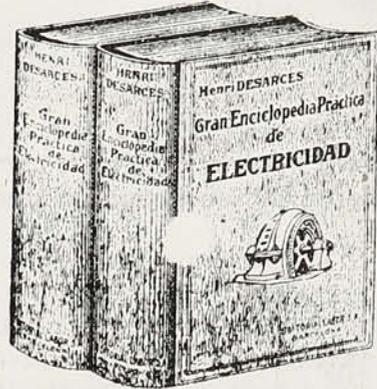
3 vols. tamaño 25x18cm. 2,576 págs. 3,445 grab. y 42 láminas.

Ponen al alcance
de todos la Técnica
y la Práctica mo-
derna.

\$ 20
al mes

Pagando mensualmente una pequeña cuota le entregaremos, a sola firma, sin fiador ni pagarés, una o varias de nuestras modernas publicaciones completas al abonar la cuota inicial.

ELECTRICIDAD



Por Henri Desarces

En electricidad es la única obra que realmente responde a cualquiera consulta que sea necesario hacer sobre tan importante base de la industria moderna.

2 vols. tamaño 25x18 cm. 1,626 págs. 2,150 grab. y 29 láminas.

Envíenos el cupón indicando la obra por la cual se interesa, e inmediatamente recibirá gratis, el correspondiente folleto explicativo y condiciones de adquisición.



Por Victor M. Pagé

La guía más autorizada en la materia; verdadero tratado moderno que a cada momento precisan quienes manejan el volante. Para los que deben reparar autos y camiones es un excelente auxiliar.

4 vols. tamaño 23x15 cm. 4,000 páginas, 2,000 figuras, 39 láminas, y 5 desmontables.

CUPON para el folleto gratis y condiciones de compra de
la obra.....
D.....
Profesión.....
Calle.....
Provincia.....
Corte este cupón y envíelo a THE UNIVERSITY SOCIETY
INC. CASILLA 3167. SANTIAGO.

THE UNIVERSITY SOCIETY INC. SANTIAGO

Bandera 86 — Casilla 3157 - Teléfono 83255

VENEDORES EXCLUSIVOS DE LOS AFAMADOS AUTOPIANOS "MELODIGRAND"
y de los gramófonos ortofónicos "MELODIFONOS" y de las insuperables Radiolas R. C. A.

Los mejores instrumentos musicales eléctricos o mecánicos importados hasta hoy a Chile

Grandes facilidades para la adquisición por cuotas mensuales.

Almacenes de Exhibición y Venta en BANDERA 86 — Santiago.

VALPARAISO, AVENIDA PEDRO MONTT 2016 — CASILLA 3454

Suscríbese 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.

La exportación americana de automóviles

En 1930 las compañías americanas, han tenido un año fatal. Después de varios años de auge, bruscamente la balanza registró pérdidas considerables tal vez como una consecuencia de los descalabros financieros que se produjeron.

Sobre de 300 millones de dólares exportados en el primer semestre del año anterior, en 1930, se exportaron 172 millones. Otro tanto sinó peor ha sido el segundo semestre, y las perspectivas de 1931 no son muy brillantes que digamos.

La existencia de automóviles en las casas vendedoras de todos los países ha disminuído en más de un ochenta por ciento, y de ello se deduce que las ventas tampoco habrán sido muy satisfactorias.

El precio de neumáticos

Se anuncia que varias fábricas de Estados Unidos aumentarán un pequeño por-

centaje el valor de los artículos de su fabricación. Este aumento varía entre el dos y el cinco por ciento.

Importaciones en Francia

La industria francesa también pasa por rudos momentos. El año pasado vió disminuir sus exportaciones en un 33 por ciento y las importaciones aumentaron con relación al año anterior en un 8 por ciento.

La competencia americana es grande, y a ello se debe que varias fábricas se hayan fusionado, para estar en mejores condiciones de resistirla y de luchar con éxito.

Fusión en Alemania.

Los fabricantes alemanes de vehículos industriales Bussing y N. A. G. se fusionaron recientemente, para alcanzar un mayor desarrollo comercial.

Siguen la misma táctica americana implantada en los últimos años, y mejoran sus métodos de fabricación.

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

REVISTA DE CAMINOS

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

Casilla 153

Suscripción: \$ 20.00

SANTIAGO DE CHILE

CAMINOS y TURISMO

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ORGANO DE LA

Asociación de Automovilistas

de Valparaíso

Dirección y Redacción:

Blanco 653, 3.er piso - Fono 4596

Casilla 2090 - Valparaíso

Suscripciones:

Suscripción anual..... \$ 20 m/l

Extranjero: suscripción anual 4 dólares

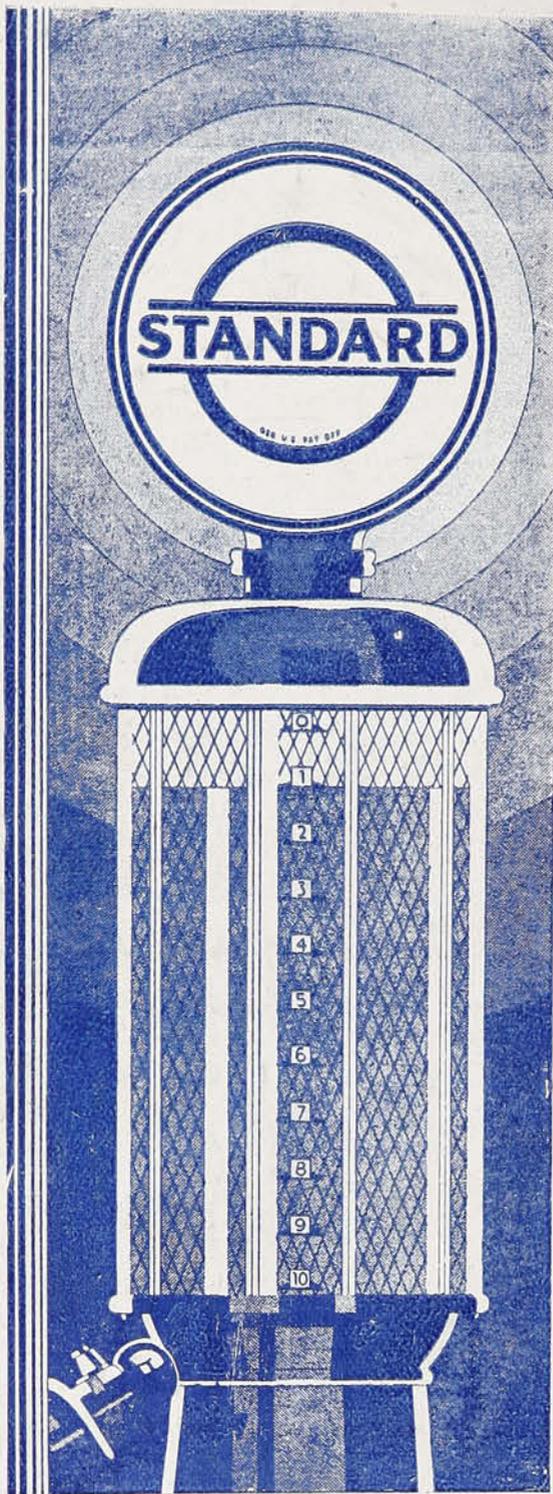


SURGE en todos a veces el ansia irresistible de explorar nuevos horizontes, de visitar nuevos lugares. Nada hay que como el nuevo Packard proporcione el medio de satisfacer tales deseos, con una seguridad que reconoce bien pocas restricciones.

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.