

AUTO y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO y AERO

AUTOMOVILISMO - TURISMO - CAMINOS - AVIACION

Año XIII, N.º 187

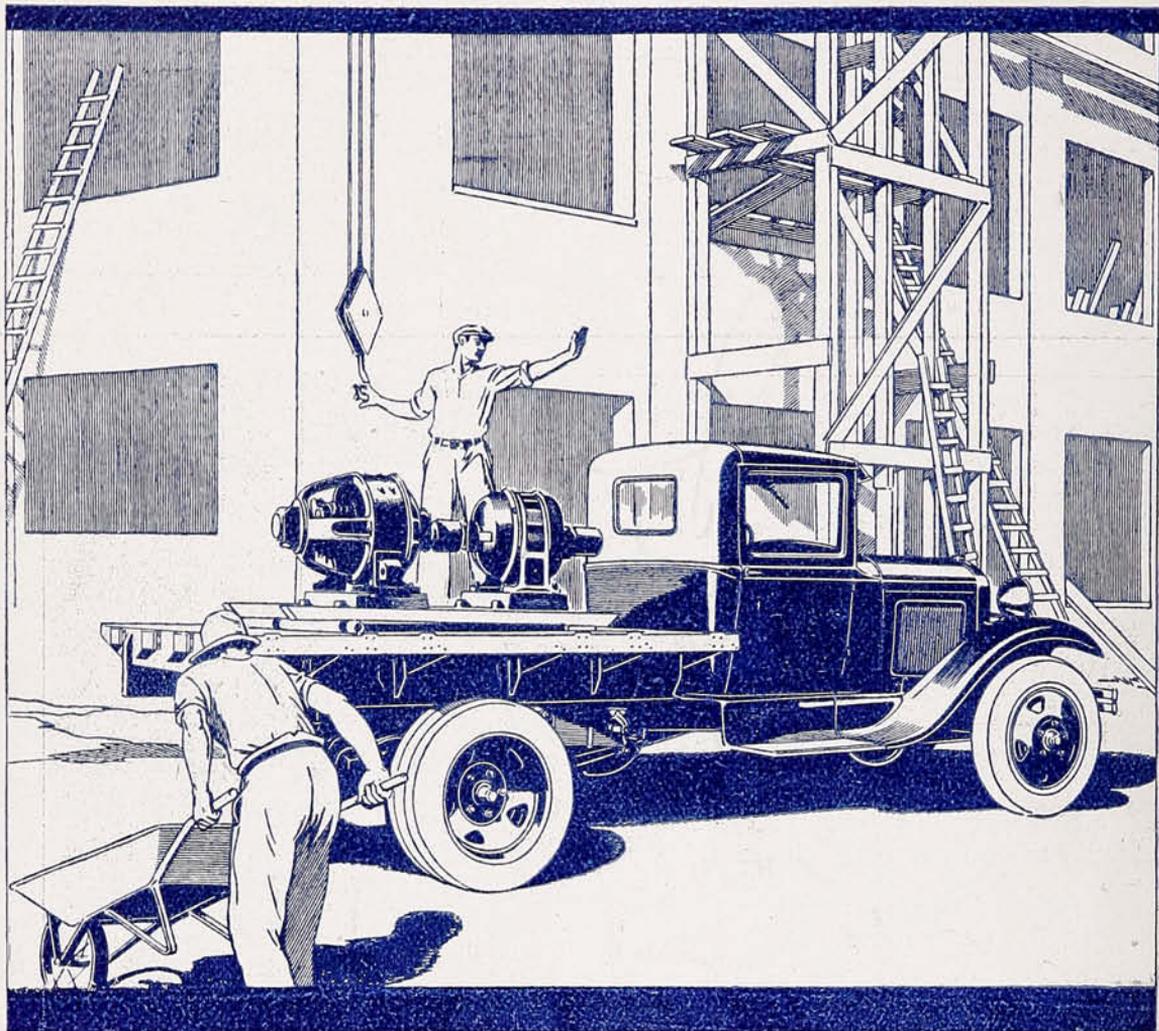
Santiago (Chile) Marzo de 1931

Precio \$ 1.40



Sus Altezas Reales los Príncipes Británicos en posesión para "Auto y Turismo".

Para constancia y tenacidad— el Camión FORD



EL CAMION FORD es de un bajo costo inicial y los gastos de su mantenimiento son reducidos; pero ésto no es todo cuanto a su favor puede decirse. Igualmente importa a usted saber que está hecho para mantenerse en el trabajo, día tras día, transportando lo que usted quiera, cuando y a donde lo necesite.

Se le construye con materiales de excelente calidad y todas sus partes son diseñadas con simplicidad admirable, reduciendo así a su mínimo la posibilidad de descompostura.

La eficacia y larga duración se hacen más factibles por el uso intenso de acero especial y excelentes forjados en muchas de sus partes, así como por la presencia de más de veinte rodamientos de bolillas y rodillos que reducen la fricción.

La transmisión de cuatro velocidades ofrece amplia escala de velocidad y fuerza para rápidos viajes sobre buenas carreteras, para el arrastre de pesadas cargas sobre malos caminos.

Otras características especiales son: su engranaje de piñón y corona cónicos espirales; frenos grandes en las cuatro ruedas; sólido eje y resorte delanteros. Mediante un pequeño costo adicional puede equiparse con ruedas traseras dobles. Y, aun cuando el chasis standard tiene 3.34 mts. de distancia entre los ejes, puede obtenerse un modelo con 3.99 mts. para el acarreo de cargas más voluminosas.

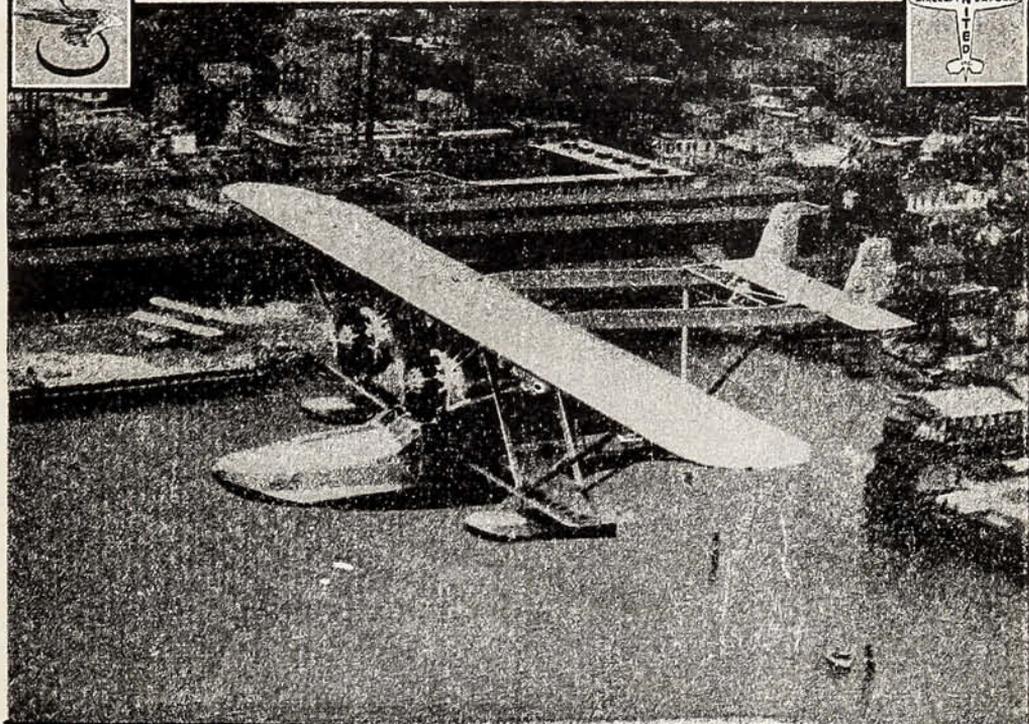
Las carrocerías del Camión FORD son de extraordinaria resistencia, excelente aspecto y amplia capacidad. Acuda al Agente FORD para una demostración.



FORD MOTOR COMPANY

Santiago de Chile

UN SERVICIO AERONAUTICO COMPLETO



Los Anfibios Sikorsky Aproximan Muchos Países

Así como en lo pasado los ferrocarriles, el telégrafo, la radiotelefonía y las buenas carreteras permitieron acortar las distancias entre los países del mundo, así ahora los aeroplanos vienen acelerando el intercambio entre las naciones. Y cuando hay que atravesar grandes extensiones de agua, los Anfibios Sikorsky se emplean como un medio de comunicación seguro y rápido.

Los Anfibios Sikorsky, con su propiedad de poder maniobrar en sitios relativamente estrechos de tierra o agua, resultan más útiles de los aeroplanos o los hidroaviones.

Los modelos Anfibios Sikorsky son empleados como transportes para 4 y hasta 40 pasajeros, por las líneas de transporte, hombres de negocios y deportistas.

Con el mayor gusto suministraremos, a quienes se sirvan solicitar, detalles completos del funcionamiento y mantenimiento, despacho y precios de los Anfibios Sikorsky.

Gracias a los medios y recursos excepcionales con que cuenta la United Aircraft Export, 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: "UNITEAIR" NEW YORK

UNITED AIRCRAFT EXPORTS INC.

El Servicio de Taxibuses Es realmente eficiente y merece organizarse en forma

El público que vive en barrios apartados de Santiago, ha tenido oportunidad de apreciar la ventaja del servicio de taxibuses, esos coches particulares que hacen un servicio barato a puntos lejanos de Santiago.

A menudo ocurre que por la falta de carros que circulen constantemente en esos barrios apartados, se sufren los perjuicios de las largas demoras, y las incomodidades de las horas de congestión, que llenan más de lo tolerado por las ordenanzas los propios tranvías eléctricos.

En barrios alejados como Ñuñoa por ejemplo, este nuevo servicio ha sido acogido satisfactoriamente por el público. Los empleados y la gente que dispone de poco tiempo para almorzar, los usa de preferencia, y tanto es así, que en la actualidad las 16 máquinas que se han puesto en servi-

cio no dan abasto, para las necesidades del público.

Cierto es, que se encuentra un poco desorganizado. Es la dificultad de los primeros tiempos, pero sería oportuno, que los propios interesados que hacen el negocio se preocupasen de mejorarlo.

Con frecuencia ocurre que por la mañana, entre siete treinta y ocho treinta, circulan hacia Santiago cada cuarto de hora o más, y el público no puede estar a la espera, corriendo el riesgo de atrasarse en el horario de las oficinas. Por la tarde después de almuerzo, cuando también la gente se moviliza hacia Santiago, ocurre otro tanto, y tan solo a la salida de las oficinas por la noche o a medio día, ese servicio es más continuo.

Creemos, que organizándolo debidamente, los propietarios de vehículos ganarían más el público quedaría satisfecho también.

Un ofrecimiento grato que debiera tener imitadores : : Entrada al fundo El Tabo, para los socios del Automóvil Club de Chile

Oportunamente dimos cuenta del ofrecimiento que había hecho el Sr. Célis, propietario del fundo El Tabo. Nos referimos a la franquicia que desde la fecha tienen los socios de nuestra institución, para visitar dicho lugar, mediante la sola presentación del carnet que los acredite miembros de nuestra Institución.

El Sr. Célis, viejo socio del Automóvil Club de Chile, ha querido dar una franquicia más a nuestro Club, permitiendo la libre entrada al valioso y magnífico fundo de El Tabo.

El tranque existente en dicho lugar, y los hermosos bosques de El Tabo, hacen que sea el lugar más atrayente de la región, para realizar excursiones y paseos, y esta gentileza deben apreciarla y agradecerla los asociados al Sr. Célis, y al mismo tiempo aprovecharle en la seguridad de que han de quedar satisfechos.

El Tabo, mantiene como balneario las características de un lugar campestre, tran-

quilo y sus rocas imponentes en la costa han sido hasta ahora poco visitadas. Buen clima y seguramente con especiales condiciones ventajosas ya que el lugar ha sido preferido por numerosos médicos de nuestra capital, cuando nuestros socios viajen con mayor continuidad a dicho punto ha de pasar a ser un centro de atracción en la época veraniega.

Como decimos, para visitar el fundo del Sr. Célis, que ha ofrecido al Club en la forma más amplia, sólo se requiere presentar en la Administración del mismo, el carnet de socio, sin ninguna otra obligación o formalidad. Sólo se recomienda prudencia, para evitar incendios que pueden originar perjuicios considerables a su propietario.

Felicitemos al Sr. Célis por su idea, que el Club aceptó y agradeció en su oportunidad y hacemos votos por que nuestros socios visiten la región, que vale la pena conocer.

El Examen de la vista

Es uno de los problemas que preocupa al Director de Tránsito de Santiago Mayor Frías

A través de las conversaciones que en varias oportunidades hemos sostenido con el Director de Tránsito Mayor Aquiles Frías, hemos comprobado que uno de los puntos que interesa estudiar al nuevo funcionario es el problema de la vista, en lo que atañe a los conductores de automóviles.

Compenetrado de su importancia, el Sr. Frías, dentro de los escasos recursos con que cuenta actualmente la repartición a su cargo, tratará de solucionarlo en la forma más eficiente posible, pues no ignora, que muchas veces los accidentes, no se deben a la distracción del peatón o del conductor, sino simplemente a un defecto físico.

En efecto, dentro de la modalidad actual, el examen de la vista entre nosotros, para otorgar el permiso de conducción, es bien deficiente. Hay muchas enfermedades, que no son controladas por el médico encargado de tomar el examen, porque carece de los elementos y del tiempo necesario para estudiar al sujeto, pero es indudable, que se impone un examen más minucioso, para servir mejor los intereses del público.

El Mayor Frías, tiene un concepto exacto de todos estos problemas que por nuestra parte, trataremos de secundar, para llegar a la mejor solución. Este solo asunto, merece ser estudiado detenidamente, y como una contribución a la idea que esbozamos, damos a continuación algunos informes, que sobre la materia, han dado a la publicidad algunos diarios americanos y europeos, al referirse a la visión, en los conductores de automóviles.

Los especialistas científicos atribuyen la mayoría de los accidentes a defectos de visión de parte del motorista y de los cuales ni él ni nadie puede estar cierto, visto que no hay ordenanza que haga obligatorio un examen médico satisfactorio antes de entregar un permiso para manejar.

Se calcula que una mitad de la población padece de uno u otro defecto de visión. Existe por ejemplo, con frecuencia la incapacidad de distinguir ciertos colores, tales como entre el azul y el verde, de

lo que la persona afectada no viene a darse cuenta hasta que se lo dice el examinador médico de un cuartel o de una compañía de ferrocarriles o de tranvías eléctricos. Hay casos en que el motorista o el peatón viene a encontrarse en tal forma, que los espectadores del accidente se quedan pasmados de que el uno o el otro procedieran como si no hubiesen visto a donde iban. Y literalmente eso, es lo que ocurre en ciertos casos.

Aclaraciones científicas

Hace pocos meses ocurrió en Londres el atropello y muerte de una Mrs. Selwny, que acababa de bajarse de un tranvía y sobre la cual se precipitó un Mr. E. K. Mills, sin moderar la velocidad de su auto ni hacerlo como es natural por Leyda y Lo más y el público quedaría satisfecho tam-

Para los viajeros que no desean llegar a El Tabo por Cartagena y Lollole pueden cer sonar la bocina. La muerte fué instantánea. Pero un examen médico hecho al motorista en víspera de abrirse un proceso, reveló que padecía lo que llama ceguera nocturna o sea que su vista, al parecer normal durante el día fallaba enteramente de noche.

El Doctor Salter, un eminente médico inglés y miembro del Parlamento declaró el otro día ante este Cuerpo que había cuatro serios defectos de visión que debían ser suficientes, cada uno por separado, para descalificar a cualquier automovilista. Lo más grave es que dos de estos defectos se presentan muchas veces sin que se de cuenta de ello la persona que los padece, y son: ceguera nocturna y acortamiento del radio de visión. El estrechamiento de la visión se presenta con más frecuencia entre las personas de edad, y como esto resulta en que la persona afectada no puede ver ya con el rabillo del ojo, se constituye ésta en el más peligroso de los motoristas para toda persona o vehículo que se acerque lateralmente.

La miopía se ha convertido también en un defecto gravísimo desde que los automóviles han alcanzado grandes velocidades.



El Alcohol y el Benzol

Utilizados en Europa como carburantes baratos de gran rendimiento, también podrían usarse entre nosotros para abaratar el costo del combustible.

Desde hace algunos años, en Europa y especialmente en Francia, donde el público, imbuído de un anhelo de economía, se buscaba la manera de establecer un tipo especial de carburante, más barato que el común.

Los ensayos determinaron que el uso del benzol y del alcohol, producía un combustible de buena calidad, a un precio lo bastante reducido como para interesar a todo el mundo en su empleo, y lo que al mismo tiempo significaba para la nación, una economía importante, y sobre todo, que daba vida a importantes industrias.

Chile, inspirado también en un propósito de economía, ya que el gasto de combustible importado, pesa también desfavorablemente en la balanza comercial, por no ser un país productor de petróleo, podría imitar esta buena práctica francesa, toda vez que se tiene la ventaja evidente, de conocer la experiencia ajena.

Francia y Suiza, son dos países de Europa que han conseguido limitar considerablemente la importación de combustible, dando al público un carburante barato, y al mismo tiempo eficiente para el uso común. Inglaterra también ha imitado la medida previsoramente con éxito y seguramente que con el andar del tiempo todos los demás países importadores, modificarán su legislación en el sentido de exigir que el combustible tenga una determinada proporción de benzol y de alcohol.

Ya en el seno de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos se ha discutido esta idea, para uniformar en Europa el tipo de carburante, y se ha propuesto la siguiente mezcla, que la práctica, para los motores comunes de automóviles aconseja:

Bencina comercial del 50 al 70 por ciento.
Benzol del 30 al 40 por ciento.

Alcohol entre el 10 y el 15 por ciento.

Esta mezcla, salvo el alcohol, es la que se vende en los surtidores de Suiza con el nombre de carburante "Esso", y contiene el 70 por ciento de bencina y el 30 por ciento de benzol. Resulta un carburante excelente, especial para un país como Suiza, cuyos caminos montañosos exigen el máximo del rendimiento de los motores.

En Inglaterra, país productor de carbón, se han adoptado procedimientos especiales, para producir benzol de precio reducido, que se cotiza más barato que la bencina misma, y los automovilistas ingleses lo usan ya en una proporción del cincuenta por ciento.

En este país, los constructores de carburadores, modifican su construcción, y venden los coches equipados, para el uso de bencina y benzol cosa que se puede hacer fácilmente, en los coches comunes, construido para el uso de bencina únicamente.

Francia, para favorecer a los viticultores, ha impuesto que las firmas importadoras de bencinas adquieran el diez por ciento de alcohol en proporción a la cantidad de bencina que importen, y en Alemania gran parte del carburante que se emplea, se fabrica en el país.

Lo que podría hacerse en Chile

La viticultura, en nuestro país, pasa por una crisis peligrosa. La producción de alcohol, restringida por las leyes, podría salvar a la industria vitivinícola, exigiendo el uso de la proporción del diez por ciento de alcohol en los automóviles, lo que evino tiene miras de mejorar.

Los impuestos que se aplican, no per-

EL COMPLETO en carros y en los autobuses

Ha sido siempre un problema sin solución entre nosotros el completo en los carros y en los automóviles de servicio público como omnibus o taxis omnibuses.

En efecto, hasta la fecha no se ha podido conseguir no obstante la buena voluntad de las autoridades, que estos servicios hagan efectivas las disposiciones, que obligan a los conductores a no admitir mayor número de pasajeros que el de antemano se ha fijado a cada vehículo.

La masa de público que los diversos medios de transporte deben llevar de un punto a otro de la ciudad a las horas de mayor movimiento es mayor que el número de vehículos que existen en servicio. Es decir, que el público debe marchar incómodo y molesto, si quiere cumplir con el horario que fijan sus actividades.

Nada costaría, pararse por ejemplo en la esquina de Bandera y Delicias a medio día, para apreciar como viaja el público en los carros que viajan hacia el Sur, y lo mismo decimos de todos los coches y carros que desembocan por Estado o Claras en la misma Avenida, para el servicio oriente de Santiago.

Masas humanas que viajan en toda forma, ocupan los carros y las góndolas, y es tal la incomodidad que el público ha pre-

ferido pagar mayor suma por usar los taxibus, que efectúan un servicio nuevo en distintos barrios de nuestra ciudad. Y aun estos últimos en vista del número insuficiente que hay, para ofrecer un servicio cómodo, conducen en general más pasajeros que el que está permitido. Es común observar un taxibus con cinco pasajeros y el chauffeur, y si muchas veces no se admiten otros es por la protesta de los propios ocupantes.

Conociendo como conocemos el buen espíritu que anima a las autoridades de tránsito, para organizar práctica y definitivamente los servicios de tráfico en nuestra Capital, es que hacemos notar la conveniencia que habría, en exigir que tanto los carros como las góndolas, solo admitieran el número de pasajeros necesarios, para que se viaje cómodamente y sin molestias, y para que las empresas, hagan si es menester un servicio más rápido o agreguen mayor número de vehículos, pero que no condenen al público que es el que paga y el que les da vida, a marchar en un hacinamiento molesto, peligroso y lo que es peor, que permite constantemente las actividades de los rateros que por desgracia abundan también entre nosotros, en cantidad poco halagadora.

miten la fabricación de un alcohol barato, y es bien sabido, que el de uva es el mejor. Un estudio detenido, beneficiaría al país, doblemente, y se habría contribuido en forma eficaz al abaratamiento del combustible común.

Por otra parte, las instalaciones para la destilación de carbón, han de permitir igualmente, la producción de grandes cantidades de benzol, y así, disminuiría más aun, la importación de combustible, que exige al país, una salida constante de muchos millones anuales.

Pero mientras tanto, el solo hecho de exigir que se use el diez por ciento de alcohol en los carburantes de motores a explosión, como automóviles, motocicletas,

camiones y tractores, ya constituiría un paso de interés que no se debe descuidar.

Poco costaría hacer el ensayo previo. Hay elementos, para disponer que se hagan estudios oficiales, para establecer la mejor proporción que conviene al país, y aconsejar en definitiva un temperamento que satisfaga los intereses de la economía nacional.

Es de esperar que las autoridades, que se han demostrado plausiblemente empeñadas en un propósito de sana y efectiva economía, tomen de estas líneas la parte que aconseja la práctica agena y se haga algo entre nosotros, para conseguir el abaratamiento del combustible con beneficio para la industria vitivinícola nacional.

Auto y Turismo

N.º 187 - Año XIII

MARZO DE 1931

SUMARIO

	Págs.		Págs.
El Alcohol y el Benzol.	132	Novedades en la técnica moderna. . .	157
El completo en carros y autobuses. .	133	Nuevo Presidente, Vice y Secretario	
Servicio de Taxibuses	134	del A. C. C.	166
Un ofrecimiento que debe tener imi-		Placas patentes de automóviles . . .	167
tadores	134	Máquina para graduar frenos. . . .	177
Examen de la vista.	135	Actas de sesiones del A. C. C. . . .	178
Interesantes experimentos de la velo-			
cidad de reacción	137	CAMINOS:	
El tránsito en la Plaza Italia.	138	Nuestros informes camineros	162
Los pasos a nivel.	138	La variante de Cachagua	162
Un nuevo producto de la Fiat	139	Señalización automática en los pasos	
De cómo Henry Ford llegó a ser lo		a nivel	163
que es hoy.	140		
Aprenda a conducir un automóvil. . .	144	TURISMO:	
Un castigo original.	146	Viaje en auto Santiago-Pucón y al	
Actividades automovilísticas mundia-		Cristo Redentor	164
les.	147	Excursión a Mendoza	167
Reduzca los gastos de reparación de		La vida en el campo	168
su automóvil.	149	Segundo Mapa Caminero Santiago a	
Para conducir con comodidad.	152	Los Balnearios	172
Resumen histórico del automovilis-		Observaciones de un turista que ama	
mo en Estados Unidos	153	a Chile.	174
Asegurar el coche es hacer una pru-			
dente inversión	156		

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

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

AUTO & 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), MARZO DE 1931

N.o 187

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



VICTORIA



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



Carrera de Yachts.—Sir Thomas Lipton abordo de su veloz yacht "Shamrock V" antes de iniciar la competencia con el "Enterprise", americano.

des. Entre un automóvil que viaja a treinta kilómetros por hora y otro que viaja a sesenta, la diferencia en energía kinética, como dicen los ingenieros, no es meramente del doble, sino del cuadrado de tal cifra. Lo que viene a resultar en que la resistencia que opone el automóvil al detenerse en este último caso es inmensamente más grande que en el primero. Y por más que se mejore los frenos los peritos aseguran que el peligro aumenta en tremendas proporciones con el aumento de velocidad. De ahí los choques y atropellos mortales cada día más frecuentes.

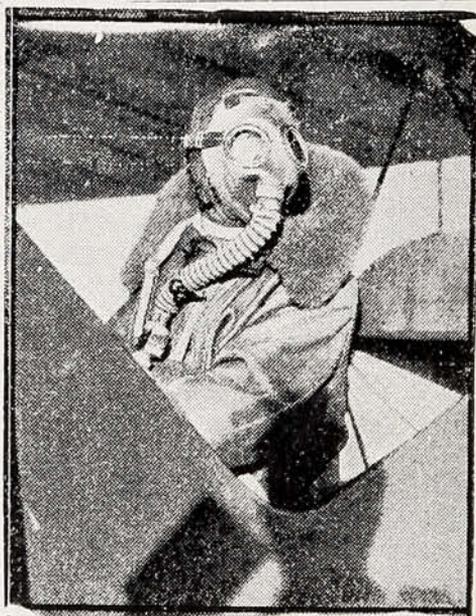
Un ojo menos claro que el otro

Mr. Marvin O'Gorman, Vice-Presidente del Automobile Club de Inglaterra declaró recientemente que un dos y medio por ciento de la población de su país padecía de defectos de visión suficientes para hacer imposible la lectura correcta de las señales del Tránsito. En tal situación, esos centenares de miles de individuos están expuestos cada día a tomar un color por otro

o una indicación por otra al cruzar un paso a nivel o tomar cierta dirección. Por uno de esos misterios de la biología resulta que las mujeres aparecen menos expuestas que los hombres a padecer de ceguera de los colores que el hombre.

La ceguera nocturna es otra forma de mala visión que tiene que ver con las leyes del tránsito. En la isla de Terranova, por razones que no se conocen bien, ese defecto es tan serio, que muchas personas no ven absolutamente de noche, y deben ser llevadas de la mano, lo mismo que cualquier otro ciego. Algunos especialistas atribuyen este defecto a cierta deficiencia de la alimentación, pues se supone que les falta vitamina. A que se presenta solo en los alimentos frescos y en el aceite de hígado de bacalao. Sin embargo, es sabido que este último proviene de los famosos bancos de Terranova.

Pero el defecto de visión que acarrea las más graves consecuencias es, según el Dr. Salter, el angostamiento del campo visual, por causa de algún tumor o meramente debido al avance de la edad. En tal caso, se produce ese estrechamiento del perímetro de la visión que aparece tan bien definido en los grabados adjuntos.



Mr. Weyant con el equipo de oxígeno montado en su avioneta para lanzarse al espacio y tratar de batir un record de altura.

Interesantes experimentos de la velocidad de reacción

Los más capaces para evitar
accidentes.

Con el fin de descubrir por qué un conductor de automóvil puede evitar un accidente que otro sería incapaz de hacerlo, los hombres de ciencia del Bureau of Standards, de Washington, realizaron recientemente una serie de ensayos, para obtener un tiempo término medio entre el momento en que un chofer ve el peligro y el instante en que el coche se detiene por completo. Descubrieron que un hombre, relativamente inteligente, demora, más o menos, medio segundo en pasar su pie del acelerador al freno, hacer presión en éste.

El método que adoptaron los hombres de ciencia fué fijar dos revólvers en el guardafango del carro, con los cañones apuntando hacia abajo. Un revólver era fiscalizado por el experimentador, mientras que el otro fué fijado en el freno de pie, en forma tal, que la menor presión sobre este pedal hacía disparar al revólver. Después que el chofer hacía correr su coche por unos cuantos minutos, a una velocidad fijada de antemano, el experimentador descargaba su revólver, y el estampido era la señal para que el chofer hiciera funcionar el freno.

Conocida la velocidad del coche, los ex-

perimentadores medían la distancia entre las marcas dejadas en el camino por las balas de los revólvers, y así calculaban cuánto tiempo pasaba entre el primer disparo y la presión en el freno.

Fueron sometidos a esta prueba cincuenta estudiantes universitarios y de escuelas secundarias; una docena de experimentados chofers de carros de alquiler; 50 soldados, y 12 oficiales del ejército. Las pruebas fueron hechas con el motor a velocidades de 1'0, 270, 360 y 450 revoluciones por minuto. Los hombres de ciencia comprobaron que, en el tiempo requerido entre la descarga del primer revólver y el momento en que el coche se detiene por completo, éste recorre, aproximadamente, 100 pies, si va a una velocidad de 30 millas por hora.

Algunos de los choferes, algunos de los cuales fueron clasificados como de inteligencia normal, tuvieron reacciones de tiempo tan bajas, como 21 segundos, mientras que otros llegaron tan alto, como 1'2". Parece que las personas de menor inteligencia, según los hombres de ciencia, deben ser limitadas, a fin de no otorgárseles títulos automovilistas.

Una disposición visual

La parte del ojo que ve con la más gran precisión, es solo un punto situado ineditamente detrás de la pupila. Este es el foco sobre el cual cae la imagen cuando uno mira un objeto frente a frente. Todos nos damos cuenta de esto cuando leemos, por ejemplo. Si queremos ver bien cada palabra debemos ir paseando la vista a lo largo de la línea y a medida que avanzamos en la lectura, vamos cambiando la posición de los ojos. Ahora, bien en los primeros tiempos de la evolución animal, los bordes de la retina desarrollaron la cualidad de advertir al individuo de la cercanía de un peligro, probablemente.

Esta es probablemente la más importante habilidad particular que los ojos de un motorista pueden tener - la de distinguir

con precisión y rápidamente cualquier imagen que aparezca de repente en sentido lateral a su avance. Sin esa habilidad, los choques y atropellos en bocacalles o mitad de camino vendrán fatalmente.

Queda todavía otra categoría de gente de vista defectuosa, y son aquellas que por una razón u otra, tienen manchas oscuras en su campo visual, producidas casi siempre por tumores en el ojo, en su vecindad o en el cerebro, con el resultado que al fijar la vista en algo, quedan sitios que aparecen vacíos o como ocultos a la mirada. Nadie negará, pues, al Dr. Salter que el examen de la vista debe tener tanta o más importancia que el examen de las condiciones de mecánico del automovilista o de su conocimiento de las ordenanzas de tránsito.



En la India la aviación comienza a desarrollarse. En nuestra fotografía se ve al primer aviador indú Gokal Singh, quien ha hecho ya varios raids en el Asia.

con mucha inteligencia, que asociado a Ford hará completa la pareja, y ambos llegarán muy lejos”.

Diez días después, el 15 de junio de 1903, la Ford Company era ya una realidad, con una capital nominal de 150.000 dólares, de los que 99.000 estaban suscritos en efectivo. Los otros 51.000 eran acciones liberadas reconocidas a Ford por su aportación en patentes, utillaje y contratos. He aquí como se repartieron, en definitiva, las acciones: Ford, 255; Malcolmson, 250; J. S. Gray, 105; P. E. Dodge, 50; J. F. Dodge, 50; Strelow, 50; Vernon Fry, 50; Bennett, 50; Horacio Raekam, 50; Anderson, 50; Couzens, 25; (era todo su capital), y Goodall, 10. Total 995 acciones de 100 dólares cada una.

Ocurrió entonces un hecho muy curioso. Couzens, que había suscrito 2.500 dólares, no poseía, después de rebuscar y agenciarse todo lo posible, más que 900; pero su hermana Rossetta tenía 200 economizados y le prestó la mitad. De esta forma, Couzens pagó 1.000 dólares al contado y empeñó un pagaré por valor de los 1.500 restantes. Cuando, doce años más tarde, Rossetta necesitó dinero, se le ocu-

rrió vender aquella acción que poseía de la Ford C.º, y le dieron por ella 240.000 dólares, aparte de los dividendos enormes que había percibido en metálico.

Al terminar la reunión en que quedó constituida la Sociedad, se quedaron solos Ford y el animador del negocio, el atronador Couzens. Dirigiéndose a éste, preguntó Ford;

—Bueno, ¿y qué sueldo le parece que pidamos a estos valientes—señalando la puerta por donde acababan de salir sus capitalistas—. Y después de breve discusión decidieron que, puesto que debían pagarles bien, cobrarán 3.000 dólares anuales Ford y 2.000 Couzens.

Entonces tenía Ford cuarenta años y nada de dinero contante y sonante en su bolsillo. Llevaba diez años debatiéndose y luchando con suerte propicia; pero ahora las cosas iban a cambiar y muy rápidamente, en forma nunca soñada por el tenaz inventor.

En 1906, Ford, siempre fiel a su táctica, consiguió comprar en 175.000 dólares la parte de Malcolmson (25.000 en un principio), y poco después se desembara-



Un famoso piloto italiano, mantiene el récord en la ciudad de Los Angeles (Estados Unidos) de haber sido el hombre que en cinco minutos alcanzó a comerse medio kilo de tallerines a la italiana.

se había asegurado el 11 por 100. Desde ese momento se podría ya hacer algo, según opinión del primero.

Por lo relatado se habrá comprendido que Henry Ford no sentía especial ternura y cariño por los banqueros. Sólo dificultades y fracasos había encontrado en ellos, que retrasaron en varios años su triunfo. Resulta verdaderamente maravilloso que sin ellos, y muchas veces en contra de ellos, consiguieran llevar a término su gigantesca obra.

En 1907 Ford decía: "He resuelto no meterme jamás en ningún negocio en el que el capital domine al trabajo o sobre la dirección del cual puedan influir las opiniones de los financieros. Desde mis duros comienzos he comprendido que nunca podría conducir al éxito ninguna empresa si no tenía sobre ella el derecho indiscutible de control; por esto es por lo que ahora he querido lo primero asegurarme la mayoría de las acciones".

A partir de entonces toda nueva maquinaria, todas las nuevas e imponentes construcciones y ampliaciones del negocio, todos los progresos en fin, fueron llevados a cabo exclusivamente con los beneficios obtenidos.

En 1906, Ford tenía, naturalmente su cuenta corriente. La había abierto en el Banco Germano-Americano. De repente traspasó todo su activo a un Banco de ahorro, el Dime Savings Bank (Caja de Ahorros de Dime), presidido por Mr. Livingstone. ¿Por qué? Como hemos dicho, Ford quería comprar la parte de Malcolm-

son. El Banco Germano-Americano rehusó adelantar a Ford los 100.000 dólares que éste necesitaba; pero Mr. Livingstone se brindó a hacer el préstamo con la condición de que Ford firmase un recibo avaluado por Couzens por valor de 50.000 dólares, y que Couzens firmase el recibo por la otra mitad avaluado por Ford. Livingstone ese día hizo un magnífico negocio, pues a su decisión pudo estar manejando durante veinte años los millones y cientos de millones de dólares que constituían el volumen de negocios de Ford.

La Ford Motor C.^o—Henry Ford, presidente, Couzens, director general—salvó a tiempo la crisis americana de 1907, Ford se había dejado arrastrar a la construcción de un modelo "K-6" de seis cilindros, que se vendía a 2.800 dólares; pero comprendió en seguida que tal coche no podía ser popular.

En muy poco tiempo Ford y Couzens rectificaron el tiro; menos de un año necesitaron para lanzar al mercado el famoso modelo T, del que habían de ser construídos, hasta 1926, más de quince millones de ejemplares. Ford recordando sus buenos tiempos de conductor, quería llegar a realizar un coche que fuese más rápido que los de precio elevado: comprendía la necesidad de las aceleraciones y vió la precisión de disponer de bastantes caballos sobre un chasis muy ligero.

En 1910, la batalla estaba ganada y se presentía ya el inmenso porvenir de la empresa.

M. M. y B.

De la página 138.—(Los pasos a nivel).

refiere a la poca atención que prestan esos guardavías en San Francisco y Graderos, habiéndose producido el caso, de que estando un tren próximo a un cruce carretero y a menos de cien metros de distancia, las cadenas de cierre estaban bajas y no existía ninguna señal de peligro, por lo que estuvo a punto uno de nuestros asociados de ser atropellado por el tren.

También se nos ha hecho notar con frecuencia, que los aparatos señalizadores, que se colocan en los cruces, por lo general no funcionan o trabajan mal, de mo-

do que el automovilista no sabe a que atenerse al aproximarse a un paso a nivel.

Igualmente en el paso a nivel de Talagante en el camino que viene de Peñaflor, hemos notado que constantemente está desatendido.

Ponemos estos hechos en conocimiento del Sr. Director, seguros de que adoptará las medidas necesarias para que el servicio aludido sea debidamente regularizado para seguridad del público y por el prestigio de esa empresa.

Saluda con la mayor consideración,

Como llegó Henry Ford, a ser lo que es hoy

El coloso de la industria automovilista, logró, mediante sus esfuerzos, vencer los serios tropiezos que encontró en los primeros pasos de su vida industrial

Es posible que pocos conozcan detalladamente la vida de Henry Ford, en sus primeros tiempos. El relato que publicamos, parte de la época en que el famoso fabricante, había pasado el período crítico de su vida y había podido juntar los primeros dólares, para dedicarse a la gran empresa que le ha colocado entre los más grandes millonarios del mundo y el mayor fabricante de automóviles de nuestros días.

Esta historia parte de 1899, cuando inició su primera sociedad en el mundo automovilístico de Estados Unidos y puede decirse que es la época en que inicia su abrumador progreso.

La Detroit Automobile C., fundada en 1899, unía Henry Ford a su grupo de capitalistas, del que el más conocido era Clarence A. Black. El objeto de la naciente Sociedad era explotar la construcción y venta de un automóvil proyectado por Ford con arreglo a las ideas y conocimientos de entonces, coche que estaba "patrocinado" por Alderman, que gozaba de cierta reputación por su aplomo y seguridad al discutir de automóviles en bares y tabernas.

La Compañía creada adelantó 10.000 dólares para que Ford pudiera construir 10 coches (en aquellos tiempos ya se consideraba qué hacer un solo coche era una mala operación financiera, y que, por lo menos, había que empezar por una serie de 10). Como Ford se embarullara un poco, se encontró más expedito pedir los motores a un especialista muy conocido por su buena fabricación de motores marinos: Henry M. Leland.

Desde el primer momento Leland y

Ford chocaron. El primero no se recataba de criticar todo cuanto se le ocurría al segundo.

Los gastos subieron, pasando rápidamente de los 10.000 dólares previstos, y la confianza de los capitalistas empezó a decaer. Ford hubo de presentar la dimisión, y vendió a la Sociedad la patente de un carburador ("mezclador" le llamaba Ford) ideado por él. Bashell reemplazó a Ford en la dirección de la Detroit Automobile C., pero sin mayor fortuna que su precesor. Por fin se colocó al frente a un ex-comerciante de bicicletas, Mr. Metzger, recomendado de Henry Leland, quien consiguió que le trataran como director. A fuerza de trabajos consiguió presentar en la Exposición de Nueva York de 1901, primer Salón Automóvil americano, un prototipo de coche, que alcanzó gran éxito de público, pues Metzger vendió, mejor dicho apalabró 2.286 automóviles, recibiendo como señal 10 dólares por cada pedido. Naturalmente, los coches no estaban contruidos ni la Compañía tenía medios para emprender la fabricación de tan fabulosa cantidad; pero los 23.000 dólares recogidos como señal sirvieron para animar a los banqueros que financiaban la empresa, y por fin los coches pudieron ser contruidos y expedidos a los clientes. El resultado que dieron tales vehículos fué, al parecer, muy discutible; pero al menos Metzger se salvó de sufrir las consecuencias que le hubiera podido acarrear el vender lo que no tenía.

Henry Ford, libertado de sus primeros apuros, comenzó el estudio de otro modelo. El 23 de noviembre de 1901, la Henry Ford Auto C. fué creada con un capital de 38.000 dólares, de los que 10.000 representaban la aportación personal de Ford. Antes de un año la Sociedad se di-

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

solvía por disentimientos entre Ford y sus asociados capitalistas. Estos querían construir a toda costa un coche de lujo, y ya entonces Ford pensaba en el coche utilitario, queriendo encaminar sus trabajos a la obtención de un automóvil de precio de venta reducido.

Ante estas diferencias de orden interior, Ford desplegó la astucia que había de hacerle famoso más adelante, defendiendo con formidable energía su derecho a conservar para sus empresas posteriores el empleo de su nombre, que servía ahora destituyó a la Empresa que abandonaba. Consiguió su propósito.

Ford no olvidaba a Leland. Su rencor le atribuía con algún fundamento el fracaso de su primera empresa. Pasaron los años, y Ford subió rápidamente. Un día le avisaron que la fábrica "Lincoln" tenía algunas dificultades: era el negocio de Leland. Ford consintió gustoso en echar una mano, y el 4 de febrero de 1922 compró la Empresa en ocho millones de dólares. Un poco cara, pero representaba el hundimiento de su primer enemigo. Henry Leland, ya de setenta años, desapareció para siempre del mundo de los negocios.

En 1903, Henry Ford trabajaba como ingeniero de la Sociedad de construcciones eléctricas Detroit Edison C., pero en sus ratos libres seguía pensando y trabajaba por la realización de sus primeros proyectos. Con un coche construido por él había concurrido a numerosas carreras y alcanzó varias victorias que le dieron renombre. El presidente de la fábrica en que prestaba sus servicios, Dow, le llamó un día y le ofreció la dirección general de la Empresa a condición que renunciase a los motores de explosión.

—Créame, Henry. Yo me opongo en principio a ninguna investigación científica, pero lo que indudablemente se impone es la electricidad. En cuanto a la gasolina... nada hay que esperar.

Ford rehusó y presentó la dimisión.

El 4 de junio del mismo año John W. Anderson, abogado de Detroit, escribía a su padre para pedirle consejo. Esta carta estaba llamada a desempeñar un papel importantísimo en la historia de Ford, pues ella decidió el primer paso de su posterior

carrera triunfal. Este abogado tenía un cliente muy importante, comerciante de carbones, llamado Malcolmson, que a su vez disponía como hombre de confianza de un tal Couzens.

"...Este Couzens—escribía Anderson a su padre—tiene un amigo, Henry Ford, al que admira mucho. Se considera a Ford como una autoridad en materia automovilista, porque ha ganado muchas carreras, cosa que, indudablemente, le ayudará a vender un coche que ha concebido, si llega a construirse en cantidad.

"Este modelo de Ford está protegido por diez y siete patentes; la idea industrial de Ford es simplemente montar las diferentes piezas que serían construídas por los hermanos Dodge, que disponen de unos magníficos talleres de mecánica. Han sido ya solicitados para trabajar para Oldsmobile y para la North C., pero tiene prioridad Ford y tienen más confianza en éste. Henry Ford les pasaría un primer pedido de 650 series de piezas, a 250 dólares cada una; de modo que el precio del coche resulta el siguiente:

Pieza Dodge	250 dólares
Neumáticos Hartford	46 "
Ruedas Budden	26 "
Carrocerías Willom	52 "
Varios	16 "
	<hr/>
Total	390 "

"El taller de montaje tendrá solamente 12 obreros, con un jornal medio de dólar y medio, y un maestro de taller.

"De esta forma, el chasis desnudo, comprendidos los gastos generales vendrá a salir por 544 dólares y podrá ser vendido en 750. El coche carrozado en "todneau" costará 615 y se podrá vender a 850.

"Por último, considera, papá, que se trata de unas personas de cualidades especiales: Malcolmson puede decirse que ha nacido de pie por lo bien que le salen sus negocios, y Couzens es "farolero" pero zaba análogamente de sus demás consocios. A fines de dicho año Ford poseía el 58,5 por 100 del negocio, del que resultaba por fin el jefe absoluto, y Couzens

El Tránsito en Plaza Italia

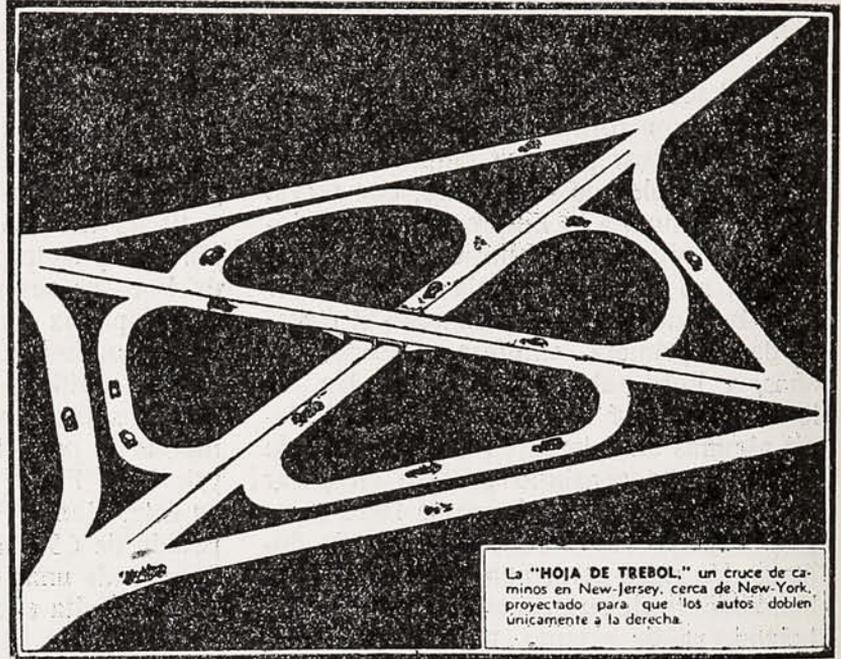
Muchas veces se ha tratado de solucionar el problema del tránsito en la Plaza Italia. Eso no obstante es una verdad, de fácil comprobación decir que hasta la fecha no se ha conseguido su solución de una manera satisfactoria.

Muchas personas, con anterioridad, han ideado diversas maneras de encarar el problema, y quizá que para ese estudio fuera de utilidad conocer la "hoja de Trebol" que publicamos en esta página, usada en

Nueva Jersey, para solucionar un problema de tránsito parecido al nuestro.

En la forma aludida se consigue que los automovilistas doblen únicamente hacia la derecha, sin peligros de cruce.

Sabemos que en la actualidad se ha



La "HOJA DE TREBOL," un cruce de caminos en New Jersey, cerca de New York, proyectado para que los autos doblen únicamente a la derecha.

preocupado también de resolver este problema, la Comisión de Tránsito del Automóvil Club de Chile, y que en breve se presentará a las autoridades un proyecto, para que sea tenido en consideración al encarar dicho asunto.

LOS PASOS A NIVEL

En varias oportunidades socios de nuestra Institución, han elevado quejas al seno del Directorio, sobre desidia con que los guardavías cumplen sus obligaciones en los pasos a nivel, y el mal funcionamiento de la señalización especial, que existe en algunos cruces ferroviarios.

Recientemente en San Francisco y otros lugares, han salvado milagrosamente sus vidas algunos socios, por falta de señales de peligro o la falta de cadenas que eviten el cruce de la línea al aproximarse un tren.

Ello ha dado lugar a que el Club envíe al Sr. Director General de Ferrocarriles la

siguiente nota, que creemos será debidamente atendida:

Señor Director General

de los Ferrocarriles del Estado.

Descuido de los guardavías al paso de los trenes.

Señor Director:

En numerosas oportunidades han llegado al seno de este Directorio, quejas fundadas de algunos socios denunciando casos de descuido o de desidia en los servicios que prestan los guardavías en los pasos a nivel de distintas regiones del país.

El último denuncia que se nos hace, se

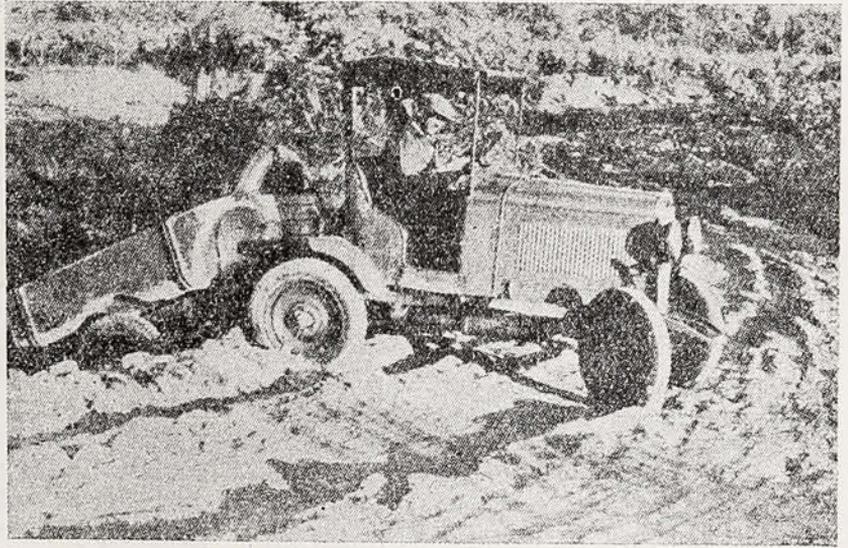
Pasa a la página 143.

Un nuevo producto de la Fiat

La fábrica FIAT ha lanzado al mercado un nuevo producto, destinado al trabajo y transporte de pequeñas cargas, cuyo uso esta dando los mejores resultados.

Se trata de un pequeño chasis, equipado con un vagón de carga al arrastre, especialmente diseñado para movimientos de tierra en construcciones de tierra en construcciones de cualquier índole, y que tiene la particularidad, de adherirse perfectamente a tierra, en los trabajos más pesados.

Motor de cuatro cilindros, y de una potencia efectiva de 28 caballos, asegura una labor suficiente y económica, por cuya



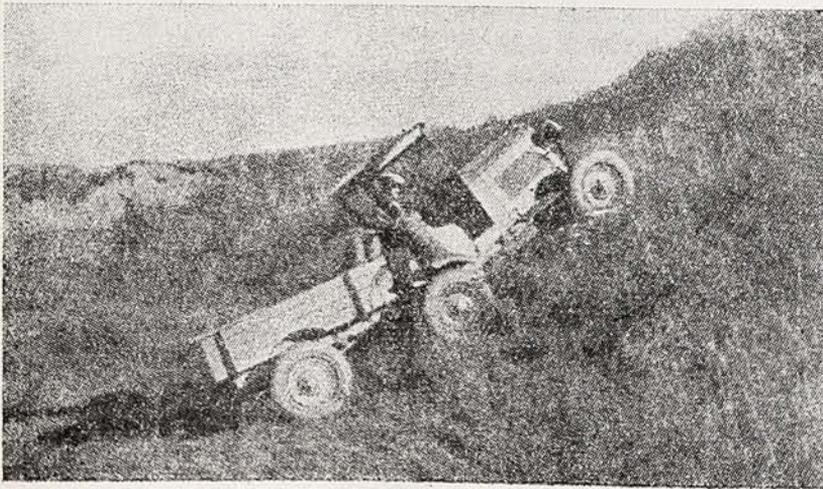
El nuevo producto de la FIAT, "1014" durante las pruebas oficiales que se hicieron, para comprobar su eficiencia como vehículo de carga liviana.

causa se está popularizando en Italia.

La velocidad con carga es de 25 a 40 kilómetros por hora, y conduce una carga hasta de quinientos kilos y las pruebas

realizadas demuestran que por el equilibrio de la carga y de la fuerza, el vehículo puede transitar perfectamente bien por terrenos arenosos y por cuestas escarpadas.

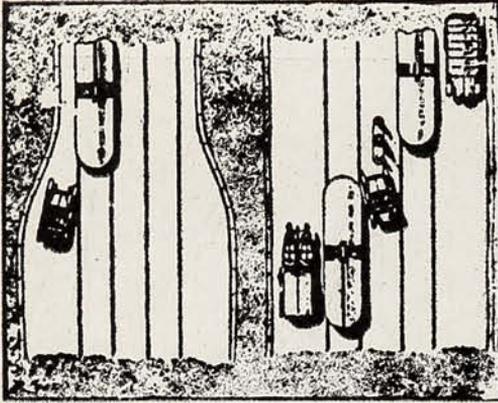
Los fabricantes anuncian, que este modelo constituye la verdadera "mula mecánica" por ilimitado número de aplicaciones prácticas a que está sujeto en el uso diario.



El mismo aparato, demostrando su eficacia para trepar subidas de crecido Porcentaje.

Aprenda a conducir un automóvil

Los tranvías, los taxis, los vehículos de tracción a sangre



A la izquierda. El camino se estrecha de pronto e imposibilita la pasada. Derecha. El espacio libre entre dos vías suele ser peligroso.

En nuestro artículo anterior, mencionábamos una serie de detalles de orden moral, que constituyen la base, para ser un buen conductor de automóviles. Son condiciones especiales, que se adquieren con la práctica, o que el automovilista más o menos observador y prudente, las tiene desarrolladas por razones ajenas a su propia voluntad. Ahora queremos referirnos, a otros detalles, que a diario se presentan en el tráfico urbano, que comprende el cuidado con los tranvías, los taxímetros, los vehículos de tracción a sangre, etc.

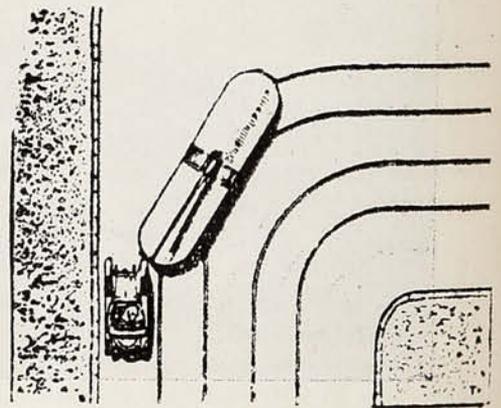
Los tranvías

Manejar un automóvil en una ciudad de tráfico intenso como Santiago, constituye un arte en sí. El automovilista tropieza con miles de dificultades, que constantemente debe vencer, y con peligros que debe evitar. De todos los objetos que se desplazan en la vía pública es sin duda el tranvía el que ocasiona mayores trastornos, por su volumen que impide ver lo que ocurre más adelante, y porque el motorista debe conducirlo por un recorrido fijo de las líneas. Parecería que los ingenieros que proyectan las líneas de tranvías en las calles estrechas hacen toda clase de

travesuras para sorprender a los conductores. De vez en cuando por ejemplo, por razones que el público no conoce, las líneas se desvían hacia un lado en una calle estrecha o hace que las vías queden entrelazadas, o corran paralelamente, o se junten por completo en un lugar determinado.

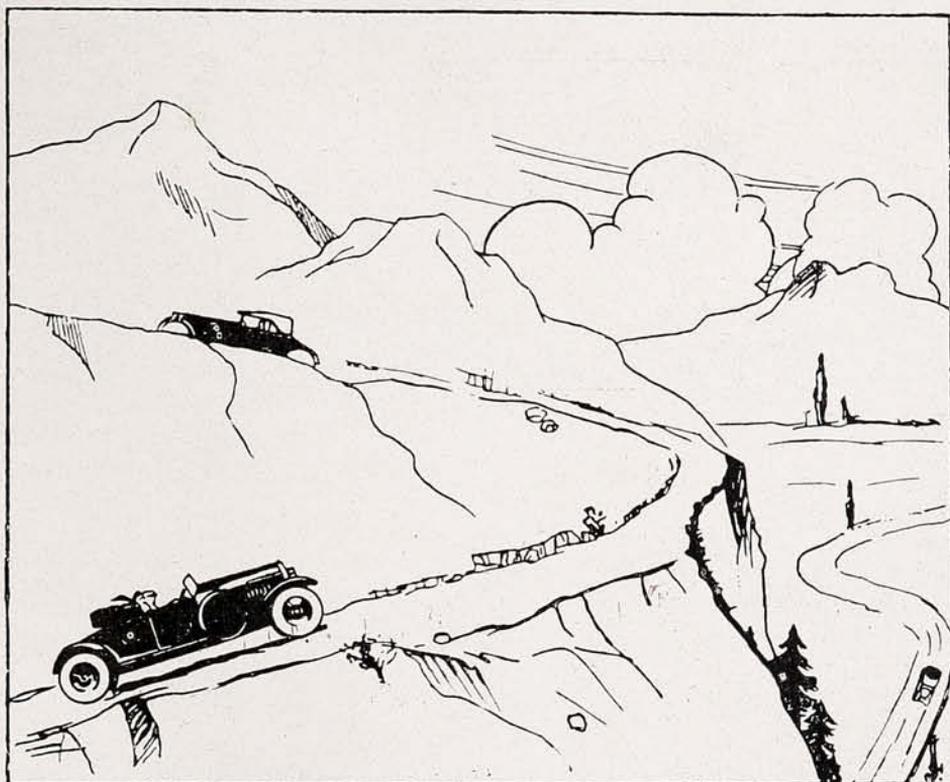
Muchas calles hay en Santiago, en donde las líneas del tranvía varían un poco su recorrido, hacia el lado contrario en que comunmente están colocadas, y estrechan la pasada del automóvil en forma peligrosa, que originan un choque, o bien hacen subir al conductor y su vehículo a la acera. En todos los casos es siempre preferible marchar a cierta distancia del tranvía, para no sufrir sorpresas desagradables. En las esquinas donde los tranvías doblan, es donde se aprecian mejor estos peligros, y debe tenerse en cuenta por lo general, en calles estrechas, que aunque el espacio libre para el automóvil, sea aparentemente lo suficiente ancho, para dar pasada, es posible que la cola del tranvía, que se desplaza más que el centro del carro, ocasione daños al automovilista novel.

Marchar por las vías, en días de lluvia encierra serios peligros de patinaje, y sobre todo, la falta de visibilidad hacia adelante es un argumento más que suficiente, para no marchar al costado de és-



El automóvil que pretende seguir al lado de un tranvía, cuando éste va a doblar, puede quedar apretado entre la solera y el carro.

EN LAS CUESTAS.....



¡Allí es Donde Puede Ud.

Apreciar la Potencia!

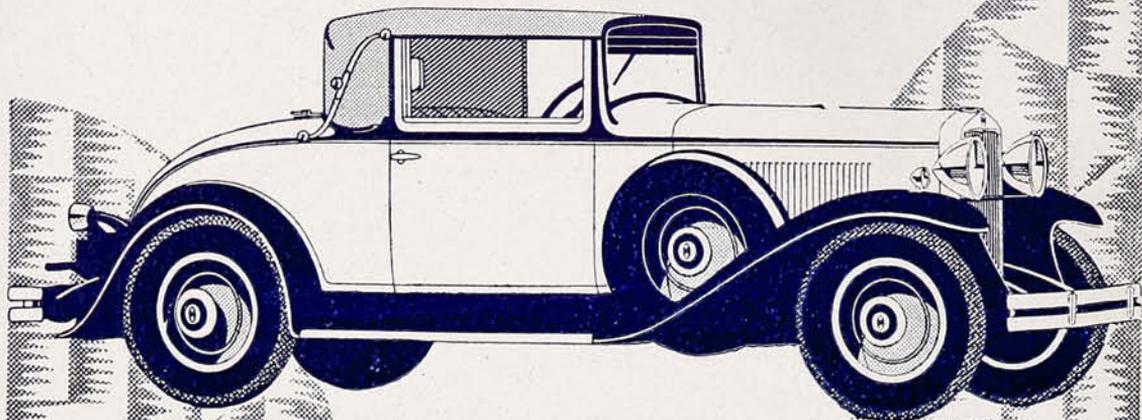
MUCHAS veces Ud. creerá que su automóvil no sube una cuesta en "directa" porque ésta es muy empinada, pero bien puede que sea otra la verdad.

Su coche subirá las cuestas más fácilmente si lleva Gasolina "Shell" en el estanque y Aceite "Energina" en el carter, la combinación reconocida como insuperable para obtener el máximo de potencia, que ya han adoptado miles de automovilistas.

Cargue su coche con Gasolina "Shell" y Aceite "Energina" y **FIJESE EN LA DIFERENCIA** cuando suba una cuesta. La Gasolina "Shell" da la mayor potencia y el Aceite "Energina" permite su total aprovechamiento, manteniendo una compresión perfecta en los cilindros.

GASOLINA & ACEITE
SHELL  **ENERGINA**

SHELL MEX CHILE LIMITED



**NUEVO
ORIGINAL
INCOMPARABLE
ES EL NUEVO OCHO
CILINDROS DEL SIGLO!**

Puede afirmarse con absoluta certeza, que sólo Hupmobile con su valiosísima experiencia de seis años dedicados al perfeccionamiento de motores de ocho cilindros en línea, ha podido crear un automóvil de cualidades tan singulares como el nuevo "ocho cilindros del siglo", incomparable por su espaciosa comodidad, fuerza, velocidad y múltiples refinamientos.

Es un Hupmobile de ocho cilindros

en línea, enteramente nuevo, a un precio nunca visto en la serie de modelos de esta marca, que ofrece cualidades de funcionamiento y detalles de lujo, que únicamente suelen hallarse en los automóviles más finos y costosos. Corre a más de 120 km. por hora con increíble suavidad y absoluta estabilidad de marcha.

Venga usted a ver el triunfo más reciente y más notable de Hupmobile!

¡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



Una actitud muy común del conductor de taxímetros. Cruzar rápidamente la calle, sin hacer señal, para tomar pasajeros.

tos en calles de doble vía, ni detrás, inmediatamente cercanos. En Los Leones, en Avenida Providencia, los automovilistas santiaguinos habrán podido apreciar los peligros que encierra la doble vía colocada a un costado de la calzada, y el cuidado con que hay que dirigir.

Los taxímetros

También requieren la mayor atención, los taxímetros, o coches de alquiler. Sus conductores pueden dividirse en dos clases: el que está pagando el vehículo y que por consiguiente lo cuida, o el ex cochero, a quien no le importa nada ni nadie, los tres provenciales cominos.

Este último con mayor naturalidad suele cruzarse delante de un coche que marche a 50 kilómetros sin hacer la menor señal; suele desviarse hacia el lado opuesto de su marcha, para levantar o dejar un pasajero, encontrándose en un lado de la calzada, hace señas equivocadas de torcer hacia un lado, lo hace hacia el lado contrario.

Hay choferes en Santiago, como en todas las ciudades del mundo, por otra parte, que son en absoluto ignorantes de las reglas de tránsito, y a veces con manifiesta mala fé, no dando un toque de bocina, al pasar a otro vehículo por la izquierda, para advertirle su presencia, y evitar que por una causa o por otra se desvíe hacia el mismo lado.

Vehículos de tracción a sangre

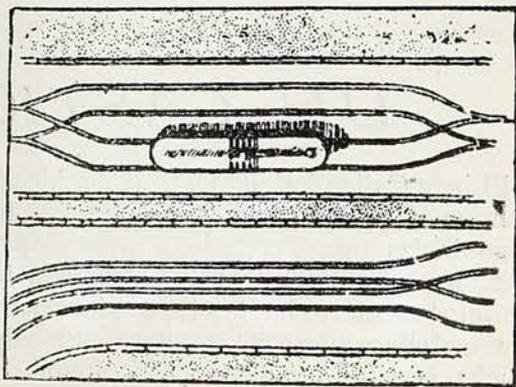
Sin duda que de todos los vehículos que circulan por las calles de nuestra ciudad el más peligroso, es el de tracción a sangre aunque sea el más lento.

Por ejemplo, si un automovilista sale de un camino principal para entrar en uno angosto a 20 kilómetros por hora, se le podrá culpar de exceso de velocidad, pero si un vehículo de tracción a sangre, con buenos caballos hace lo mismo, nadie le dice nada, y sin embargo puede ser detenido el automóvil con mucha mayor facilidad y en menor distancia que el coche tirado a caballos. Siempre el conductor del automóvil, distingue el peligro con anterioridad al conductor de animales, pues éste, recién tiene visual, cuando los caballos ocupan la mitad de la calzada.

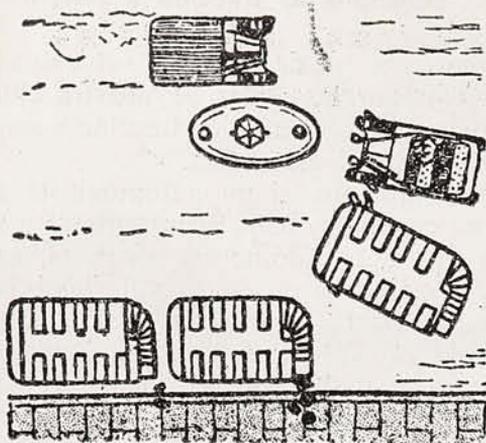
Otra falta que con frecuencia cometen los conductores, es la falta de señales, y cuando la hacen, sabiendo que los perjuicios al automóvil han de ser siempre mayores que a su vehículo, no se preocupan de verificar si deben o nó detener la marcha, pues estiman que sacada una mano, en cualquier instante, ya nada más tienen que hacer.

Los ciclistas

También dan a veces mucho qué hacer al automovilista. Sería lógico pensar que quien va montado en una bicicleta se da cuenta exacta de la falta de solidez de su máquina, y del peligro que corre en caso



Las vías dispuestas en esta forma pueden causar sorpresas desagradables al automovilista descuidado.



Al pasar al lado de algunos omnibuses estacionados, es menester especial atención porque a menudo salen inopinadamente a continuar su recorrido.

de producirse un choque, y que por lo tanto observan escrupulosamente las ordenanzas de tránsito. Pero en realidad no es así.

Descuidan a menudo de hacer señales y constituye un peligro permanente la facilidad con que pueden desviarse de la línea recta. Nunca es aconsejable pensar que ha de seguir derecho y es oportuno un toque de corneta antes de pasarlos.

El tráfico en la ciudad

En las grandes ciudades como Santiago, el tránsito está dirigido en las esquinas de importancia por uno o más agentes de tráfico, pero con las congestiones que se

producen, y las complejidades del tráfico mismo es menester prestar gran atención a las señales del carabinero. En Plaza Italia por ejemplo, y otros lugares, se necesita especial atención para no lamentar un accidente.

En caso de doblar en una esquina, es menester aproximarse en lo posible hacia la vereda del lado donde piensa doblar y si Ud. se encuentra al frente y hay mucho tráfico, junto con sacar la mano, lo más oportuno es informar al carabinero de su propósito, dando un toque de corneta.

Es oportuno aprender con cuidado el significado de las señales de mano, que se usan en el tránsito diario, y vale la pena, cuando se marcha por calles peligrosas y estrechas, llevar la cuenta del sentido a que corresponde el tráfico en cada esquina. De este modo el conductor va sabiendo de antemano de qué lado debe esperar la aparición de un vehículo.



El conductor de un vehículo tirado por caballos con frecuencia aparece a bastante velocidad en una esquina, sin que le sea posible ver la calle, hasta que los caballos se encuentran en la mitad de la calzada

UN CASTIGO ORIGINAL

El juez Callenden, de Detroit, ha ideado un nuevo método para castigar a los automovilistas que cometen infracciones. Considerando que los conductores son todos unos escolares inconscientes, ha resuelto un castigo digno de escolares. Si comprueba que un conductor es culpable de haber cometido una infracción a las leyes del tráfico, lo envía a la policía, donde el

sargento le entrega un trozo de papel, y allí tiene que escribir, como por ejemplo: "He pasado a un tranvía que estaba parado", o "Dí vuelta a la izquierda cuando la señal luminosa era roja".

Después de este trabajo literario, el juez llama al "reo" a su despacho y le da un sermón al estilo antiguo, poniéndolo seguidamente en libertad.

Actividades Automovilísticas Mundiales para 1934

Cada año, aumenta el número de pruebas internacionales que se verifican en los distintos países, donde el automovilismo toma un auge cada día mayor.

Los gobiernos y las entidades representativas ponen de su parte todo lo necesario para facilitar los grandes torneos, por que constituyen un modo de fomentar su desarrollo y es un exponente de la capacidad técnica, comercial o individual de cada país.

Como podrá verse por la lista que publicamos, el programa es bien nutrido para el año en curso, y las más importantes pruebas internacionales se efectuarán dentro del siguiente calendario aprobado por la Asamblea General de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos:

Enero

- 16-21 Mónaco: X Rallye de Montecarlo.
- 23 Francia: Carrera en Cuesta de Mont des Mules.

Febrero

- 22 Suecia: Carrera de velocidad en Circuito cerrado.

Marzo

- 15 Italia: VII Gran Premio de Trípoli.
- 22 Francia: Carrera en cuesta internacional de la Turbie.
- 29 Francia: III Gran Premio de Túnez.

Abril

- 6 Gran Bretaña: B. A. R. C., Open Meeting.
- 6 Francia: Gran Premio de Casablanca.
- 6 Francia: Circuito de Esterel Plage.
- 6 Hungría: Gran Premio de Hungría.
- 12 Italia: V Copa de las Mil Millas.
- 19 Mónaco: III Gran Premio de Mónaco.
- 26 Italia: VIII Circuito Alessandro P. Bordini.

Mayo

- 3 Italia: VII Vuelta a Sicilia.
- 8-9 Gran Bretaña: Junior Car Club. Open Meeting en Brooklands.
- 9-14 Alemania: Concurso Internacional de Hiesbaden.
- 10. Italia: XXII Targa Florio.
- 17 Francia: Carrera en Cuesta du Camp.
- 17 Italia: VI Copa Messina.
- 17 Francia: Gran Premio de Argelia.
- 17 España: Carrera en Cuesta de la Rabasada.
- 22 Mayo - 4 Junio Alemania: 10,000 kilómetros de FA. y D.
- 25 Gran Bretaña: B. A. R. C. Open Meeting.
- 30: Estados Unidos: Gran Premio de Indianópolis.
- 31 Checoslovaquia: Cuesta de Zbraslav-Illovlstle.

Junio

- 1-8 Rumania: Concurso Internacional de Turismo.
- 5-6 Irlanda: Gran Premio de Irlanda.
- 7 Polonia: Circuito de Lwow.
- 7 Francia: Gran Premio de la Exposición Colonial.
- 7 Italia: X Circuito de Mugello.
- 7 Bélgica: Carrera en Cuesta de Malchamps.
- 13-14 Francia: 24 horas gu Mans.
- 14 Alemania: Carrera en Cuesta de Mant Kessel.
- 14 Italia: I Targa de los Puglie.
- 14 Austria: Gran Premio de Viena.
- 14 Francia: Gran Premio de Lyon.
- 21 Francia: Gran Premio de L'A. C. F.
- 22 Italia: III Copa Bianchi.
- 21-28 Polonia: Concurso Internacional de Turismo.
- 24-26 Alemania: Concurso de Baden Baden.
- 28: Italia: Cuesta de Pontedecino-Giovi.
- 28 Checoslovaquia: Rallye de Tratas.
- 28 Francia: VII Gran Premio de la Marne.



Los agentes de Policía de Londres usan capa blanca para evitar los efectos de las ondas de calor.

Julio

- 2-4 Bélgica: Carrera 24 horas cochès de serie.
- 5 Bélgica: Gran Premio de Bélgica:
- 11 Gran Bretaña: Carrera en Cuesta de Sheleley Walsh hill.
- 12 Francia: Toul-Nancy.
- 19 Alemania: Gran Premio de Alemania.
- 26 Alemania: A. D. A. C. Bergrekord.
- 31 Julio 7 Agosto. Suiza: Alemania, Austria, Francia, Italia: Copa Internacional de los Alpes.

Agosto

- 2 Italia: Copa Ciano.
- 3 Gran Bretaña: B. A. R. C. Open Meeting.
- 9 Austria: Carrera en Cuesta de Gaisberg.
- 9-16 Francia: Semana du Comminges.
- 16 Italia: VII Copa Acerbo.
- 16 Polonia: Cuesta de Tatra.
- 17-23 Suiza: III Semana Internacional de Saint Moritz.
- 22 Gran Bretaña: R. A. C. Internacional de Tourist Trophy Race.

- 23 Suiza: Carrera en Cuesta de la Bernina.
- 30 Francia: Carrera en Cuesta Mont Ventoux.

Septiembre

- 6 Italia: Gran Premio de Italia.
- 12 Gran Bretaña: B. A. R. C. Open Meeting.
- 13 Austria: Cuesta del Semmering.
- 13 Francia: Carrera de velocidad (A. C. ru Nord).
- 19 Italia: Récords de Cremona.
- 20 Italia: V Circuito de Cremona.
- 19-20 Francia: Circuito de Pau.
- 20 Hungría: Cuesta de Svab.
- 27 Checoslovaquia: Carrera Circuito de Masaryk.
- 27 Rumania: Cuesta de Feleac.

Octubre

- 3 Gran Bretaña: 500 Miles Races en Brooklands.
- 4 Austria: Cuesta de Zirlberg.
- 4 España: Gran Premio de España, en San Sebastián.
- 11 Hungría: Kilómetro Lanzado.



Jack Diamond es el Rey de los ladrones de automóviles en Nueva York. A su llegada a Europa las autoridades lo invitaron gentilmente a hospedarse en la cárcel.

Reduzca los gastos de reparación de su automóvil

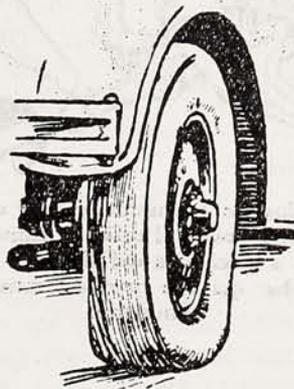
Si por casualidad el lector es amigo de algún propietario de garage o taller mecánico y pudiera persuadirle que le dijese de donde provienen la mayoría de sus ganancias, se sorprendería al saber que el renglón más productivo no lo constituye la reparación de vehículos que adolecen de algún defecto mecánico, ni el recambio de partes destrozadas por los accidentes de tráfico, sino la rectificación de pequeños inconvenientes de menor importancia que se producen en un coche, casi siempre por descuido o negligencia de su conductor o propietario.

Naturalmente, pocos conductores tienen intención de ser en verdad descuidados respecto a la conservación de su vehículo; dan meticulosa atención a la tarea de llenar de agua el radiador, de mantener el aceite en el carter al debido nivel, y de engrasar periódicamente el chasis. Pero más allá de esto, no poseen los conocimientos necesarios para mantener siempre a su coche en las mejores condiciones de conservación.

Ahora bien, no es posible que un automóvil funcione satisfactoriamente durante todo el año si recibe tan poca atención de parte de su propietario, y si uno tiene la intención de adquirir un vehículo, debe tratar de aprender todos los pequeños detalles que contribuyen a su mayor eficiencia y economía de funcionamiento, y que al mismo tiempo no exigen mayor habilidad o conocimientos especiales de parte del dueño.

Batería

Consideremos el acumulador, por ejemplo. Nuestro amigo el propietario del garage nos dirá que la rectificación de inconvenientes en los circuitos de alumbrado y de arranque eléctrico, debido al estado de descuido en que se hallan las baterías, constituye una parte apreciable de su trabajo diario. Los fabricantes de automóvi-

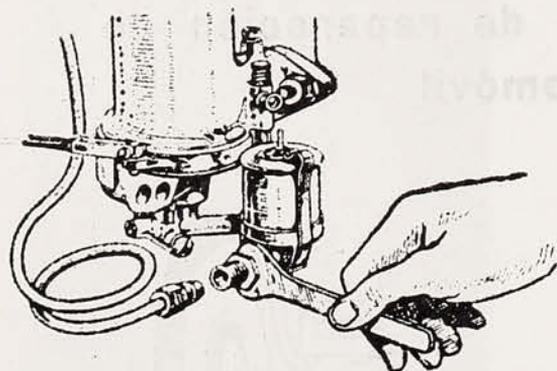


Un neumático que no está bien inflado puede proporcionar una marcha más suave sobre los caminos ásperos, pero la lona de sus paredes internas sufre destrozos de gravedad.

les son responsables en parte por este estado de cosas, pues muchos de ellos colocan a los acumuladores en sitios tan inaccesibles del chasis (debajo del piso, etc.) que el nuevo propietario en ocasiones hasta se olvida de su existencia.

Es importante, cuando se compra un coche, descubrir en seguida la ubicación del acumulador, y prodigarle alguna atención a intervalos regulares. En algunas marcas de coches el acumulador va colocado dentro de una caja sobre el estribo, en otras debajo del piso, y en otras aún debajo del asiento anterior o posterior.

Habiendo descubierto el sitio en que se halla el acumulador - desatornillense primero las tapas de porcelana negra, y véase que el ácido está a su debido nivel, es decir, a tres octavos de pulgada por encima de las placas. Por lo tanto, si se puede ver la parte superior de las placas, y estas están secas y al descubierto, échese agua destilada por la abertura hasta obtener el nivel indicado. No sucederá nada digno de mención si el líquido queda a un poco más o un poco menos de tres octa-



En todos los carburadores hay un filtro en el sitio donde el caño de alimentación se une a la cámara del flotante. Este filtro debe quitarse periódicamente para limpiarlo.

vos de pulgada por encima de las placas; pero este es el nivel correcto.

Viértase el agua destilada dentro del acumulador por medio de un embudo limpio, para impedir que se moje la parte superior de la batería. Si por casualidad llega a derramarse un poco, absórvase con una hoja de papel secante. El agua destilada se consigue en cualquier farmacia o en una estación para el servicio de automóviles.

Puede suceder que las terminales del acumulador estén cubiertas con una especie de depósito verdoso. Esto se llama sulfatación. Es preciso quitar toda esta materia verdosa, pues de lo contrario terminará por corroer los cables. Cuando las terminales estén bien limpias, se untarán con vaselina, y la sulfatación cesará.

En cada una de las tapas de porcelana del acumulador hay un pequeño agujero; hay que procurar que no estén obstruidos con grasa o suciedad, pues la batería respira por ellos.

Pero no es suficiente conservar a la batería llena y limpia. Es necesario también saber cómo usarla. Nada tan pernicioso para un acumulador que conservarlo siempre más o menos agotado. Durante el invierno, por ejemplo, cuando para el arranque eléctrico el acumulador debe rendir un servicio muy pesado, el automovilista una y otra vez el arrancador en sus tentativas de hacer marchar el motor, y en esta for-

ma gasta una cantidad considerable de corriente. También sucede que debe dejar su vehículo estacionado durante largo rato con las lamparillas laterales encendidas, y en consecuencia la batería se agota más rápidamente de lo que puede cargarla el motor.

Conviene, pues, economizarlas todo lo posible, haciendo girar dos o tres veces el motor a mano en tiempo frío antes de recurrir al arrancador.

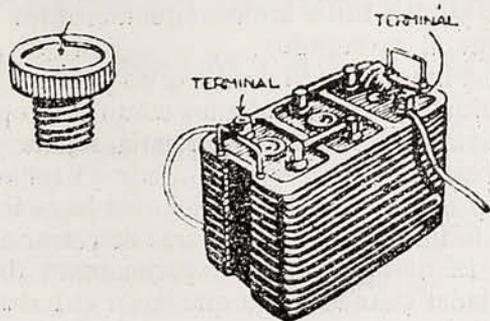
Sin embargo, también es posible ir demasiado lejos en lo que a economizar la corriente de la batería se refiere. Se ha dado el caso de una automovilista tan deseosa de economizar sus baterías, haciendo arrancar el motor siempre a mano y no usando los aros sino cuando era indispensable, que terminó por arruinarla completamente por un exceso de carga, viéndose obligado a comprar otra nueva.

Es un hecho comprobado que un acumulador dura más y presta mejor servicio si se usa a menudo, pero conservándolo bien cargado. Carga y descarga es la regla para mantener a la batería en las mejores condiciones de funcionamiento.

Si el automovilista desea guardar su vehículo durante el invierno entonces, debe quitar de él la batería y llevarla a una casa del ramo para que la almacenen inactiva. Dejarla en el coche, es exponerla a sufrir serios perjuicios.

Bujías

Consideramos ahora a las bujías. Volantes hay que se jactan de no haber tenido que tocar las bujías de su coche durante ocho o diez mil kilómetros. Y bien, probablemente no están ocasionando con ello ningún daño real a su motor, pero en semejante kilometraje las puntas de los electrodos tienen por fuerza que gastarse algo, aumentando su separación y en consecuencia, el arranque se hace difícil y el funcionamiento se torna irregular a bajas velocidades en toma directa. Cuando esto sucede y el volante sin experiencia se encuentra obligado a pasar a segunda o a primera con más frecuencia que de costumbre, lleva su coche a la estación de servicio local para que ajusten el motor,



Acumulador de automóvil con tapón quitado para echarle agua destilada. También se le ven los dos terminales que deben conservarse siempre limpios y sin depósitos verdosos. A la derecha un tapón con el pequeño orificio por donde respira la batería.

o talvez para hacerle quitar el carbón de los cilindros, pero, en realidad lo único que hacía falta era quitar las bujías, limpiarlas y colocar las puntas a la debida distancia.

En la mayoría de las llaves de magneto se hallará una pequeña lámina o calibrador adherida al manog y si se disponen las puntas de todas las bujías, justamente a este grado de separación, de modo que la laminita pueda apenas pasar cómodamente por entre ellas, el motor regulará perfectamente y su eficiencia aumentará desde todo punto de vista. Cuando se emprende la tarea de limpiar y reajustar las bujías, tómese una vez, terminase de arreglarla, y colóquese en su lugar. En esta forma no habrá peligro de equivocarse, y conectar el cable de encendido núm. 2 por ejemplo.

Neumáticos

Los neumáticos sufren considerablemente en manos del conductor novel. Mientras no estén por completo desinflados, parece como si no considerase necesario bombearlas más aire, ni conservarlo a la debida presión. Si esta debida presión para los neumáticos traseros de un coche es, por ejemplo, de 40 libras por pulgada cuadrada, y se le deja descender pulatativamente hasta quizá 25 libras antes de observar que las gomas parecen un poco chatas y decidirse a inflarlas de nuevo, se

les ocasiona con ello un grave perjuicio.

Posiblemente, los caminos en la localidad donde reside el automovilista, son muy malos, y éste deriva un poco de mayor comodidad marchando con las gomas algo blandas. Pues bien, el hombre podrá tener suerte durante algún tiempo pero llegará inevitablemente el momento cuando se producirá un pinchadura; y entonces el encargado del garage, al quitar la cubierta le hará notar que la lona de las paredes inferiores ha comenzado a frizarse y deshacerse. Siendo así y aún cuando la superficie exterior se encuentre en perfectas condiciones, el neumático ya ha terminado su vida útil. Puede forrarsele con otro trozo de neumático, por ejemplo, y tratar de usarlo un poco más, pero constituirá siempre un motivo de preocupación, porque puede reventar en cualquier momento; y sea como fuere, habrá que reemplazarlo por otro muchos meses antes de lo que hubiera sido el caso si la correcta presión del aire, no se hubiese descuidado.

No importa qué clase de neumático se empleen, cord o balón, existe para ambos tipos una presión definida y correcta para asegurar su buena conservación y larga vida. El automovilista hallará provechoso, pues, averiguar cuáles son las presiones que corresponden a sus neumáticos, según la marca de éstos y el peso de su vehículo, y comprar un probador de presión para constatar con él la presión de todas las gomas una vez cada dos o tres semanas.

Otra manera de prolongar la vida de las cubiertas consiste en efectuar periódicamente un examen minucioso de las mismas para quitar todos los clavos y trozos puntiagudos de vidrio o metal que puedan haberseles adherido; después se llenará cualquier agujero grande que haya con el cemento y material de relleno especial que se venden en las casas del ramo para dicho objeto. Aparte de asegurar una mayor duración de la cubierta, esta revisión permitirá prevenir muchas pinchaduras, pues un clavo o trozo de vidrio no siempre perfora la cámara de aire en seguida sino que puede ir avanzando poco a poco con el girar de la rueda y llegar a la cámara una semana después de haber sido levantada del camino.

Filtros

Otra precaución que contribuye a reducir los gastos por composuras es la de limpiar los filtros de la nafta una vez por mes, aproximadamente. Muchas veces sucede que un coche cuyo motor falla a ratos es llevado al taller para arreglarlo, cuando lo único que sucede es que hay tanta agua acumulada en alguno de los filtros, que la nafta a duras penas puede pasar en cantidad suficiente.

Esto es particularmente importante en invierno, cuando llueve a menudo. Parecería imposible que la lluvia llegase a penetrar en el depósito de combustible y sin embargo entra. Pasará a través del pequeño orificio o respiradero en la tapa del tanque, o sin uno llena el tanque cuando está lloviendo, el agua puede deslizarse directamente del pico del surtidor dentro del depósito.

Por lo tanto, es bueno saber dónde están colocados los filtros en el sistema de alimentación de la nafta. Puede haber uno inmediatamente debajo del orificio de llenar el tanque, otro a la entrada del tanque al vacío debajo del capó, un robinete de

desagüe en la parte inferior de dicho tanque y otro filtro inmediatamente antes de llegar al carburador.

La limpieza de los filtros no puede considerarse en modo alguno como una operación complicada; significaría solamente dar vuelta a una tuerca o abrir un robinete, y una vez que el novicio los haya limpiado una vez—sin olvidarse de cerrar antes la nafta!—nunca experimentará dificultades cuando tenga que hacer el trabajo de nuevo en alguna otra oportunidad.

Resumiendo: Aparte de mantener el agua al debido nivel dentro del radiador, y de aceitar y engrasar el motor y el chasis, las explicaciones que anteceden constituyen la mejor forma de lograr que el coche funcione siempre con eficiencia y economía. Y no hay una sola de estas tareas que un conductor, por novicio que sea, no pueda realizar por si mismo. Por otra parte, el placer de atender personalmente el coche, en vez de mandarlo al garage a permanecer inactivo durante uno o dos días, y la economía que se obtiene en este sentido, es amplia recompensa por cualquier pequeño trabajo que pueda ocasionar.

PARA CONDUCIR CON COMODIDAD

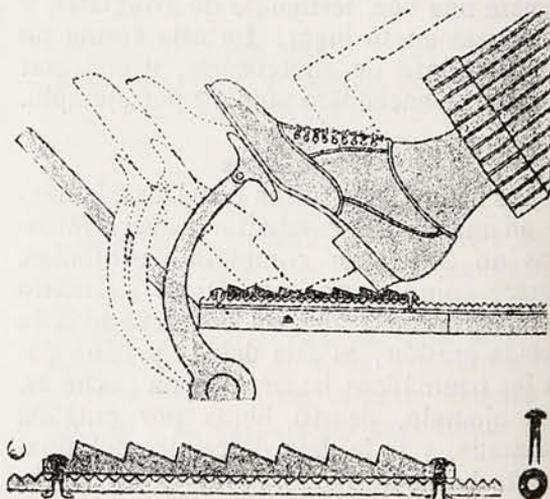
Diversos sistemas se han buscado para asegurar mayor comodidad al conductor y han sido especialmente los particulares los que han llevado a la práctica algunas iniciativas más o menos felices.

Para el trabajo de los pies en los pedales, sobre todo en aquellos casos en que el pie debe realizar en una posición dada un esfuerzo constante, no se había dado aún, ningún procedimiento práctico, pero recientemente los fabricantes de la Continental, ofrecieron al público, un sistema simple y seguro, como el que ilustra estas líneas.

Se trata de una lonja de caucho, con cortes especiales parecidos a los de una sierra de cortar madera, en cuyos extremos existen dos agujeros, para asegurarla al piso.

El taco calza perfectamente en las ranuras, y permiten al pie un descanso relativo aunque se haga un esfuerzo continuado.

Es seguro que este sistema ha de encontrar numerosos adherentes en la práctica, y que no pocos tendrán la iniciativa de construirlo con sus propios medios dada la facilidad con que se puede hacer.



Resumen histórico del automovilismo en E. Unidos

Desde 1892 hasta nuestros días

Creemos de interés dar a la publicidad un informe poco difundido del desarrollo del automovilismo en Estados Unidos, desde 1892 hasta nuestros días. Desde aquella fecha en que se construyó el primer automóvil en este país han corrido algunos años, y en cada uno de ellos, se ha marcado una etapa de importancia en el progreso de dicha industria.

Cuando el fabricante Winton vendió el primer automóvil en 1898, el público comenzó por interesarse por esta nueva forma de transporte. Los años siguientes trajeron innovaciones e inventos utilísimos, que han sido base del fenomenal desarrollo alcanzado en nuestros días.

La aplicación práctica de los inventos a que hacemos referencia, ha sido precedida siempre de un prolongado período de uso experimental por los fabricantes, y luego se resolvía el problema de la producción en grande escala, llevando como objetivo el propósito de disminuir siempre el costo del vehículo. En cada una de estas modificaciones han intervenido, los mejores técnicos americanos, y puede decirse que cada modelo ha constituido una verdadera conquista de la mecánica.

En la lista presente, sólo damos el resumen de las cosas de mayor importancia, resumen histórico y cronológico que es el siguiente:

1892. Se construye el primer automóvil de gasolina en Estados Unidos, (Duryea).

1895. Se realiza la primera carrera pública organizada por el diario de Chicago el Times Herald.

1898. Por primera vez se emplea el aluminio en los automóviles (Haynes). Se utiliza también por primera vez el acero níquel en las piezas de mayor resistencia de los automóviles.

Aparecen en Nueva York los primeros taxímetros eléctricos.

1899. Se abre en Nueva York el primer

garage y oficina de reparaciones y venta de repuestos.

1900. Se aplica el avance automático en la ignición. (Oldsmobile, Packard etc.)

Se pone en venta el primer cuenta kilómetro y velocímetro fabricado por José Jones.

Aparece el primer automóvil con motor en la parte delantera.

Se realiza la primera exposición de automóviles en Nueva York.

Se presenta también el primer volante de dirección en vez de las palancas que se usaban antes.

1901. Surge la propulsión por cardan.

Se hace la primer carrera de resistencia entre Nueva York y Buffalo.

Aparece la primera carrocería con entrada por la puerta trasera.

Se decretan las primeras leyes sobre tráfico en Connecticut.

1902. Se inicia por primera vez la fabricación de piezas de automóviles empleando una mezcla de cromo níquel, de gran resistencia.

También se usa por primera vez el tungsteno en la fabricación de piezas de resistencia.

Aparece la primera carrocería con asientos delanteros divididos.

Surge el primer motor de cuatro cilindros y se hace su producción en grande escala (Locomobile).

Aparece la suspensión del motor en tres puntos (Marmon).

1903. Aparece el primer tablero de acero estampado fabricado por Smith para un Peerless.

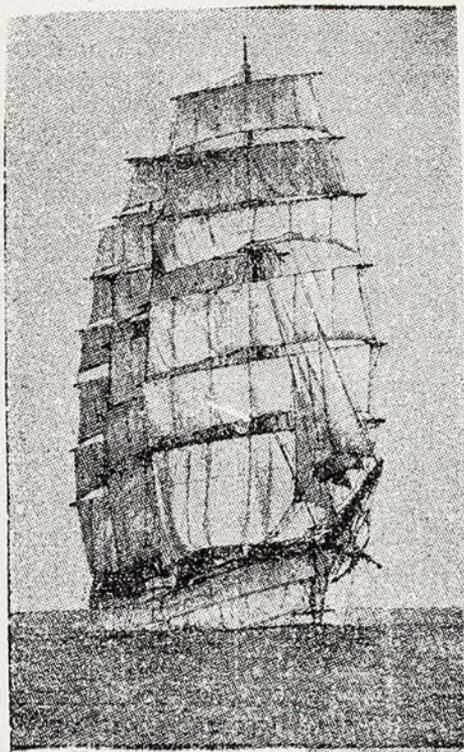
Aparece el primer radiador con frente al motor.

Aparecen los primeros parabrisas de vidrio.

Surgen en este año las capotas.

Se usan los primeros forros antideslizantes, empleándose remaches.

1904. Aparecen las carrocerías con puertas laterales en lugar de traseras.



La barca de cuatro mástiles "Hergozin Cecilia" de impecables líneas y de condiciones navieras sobresalientes. Se dice que Inglaterra proyecta adquirirla para hacerla tomar parte en torneos de velocidad en navegación.

Se presentan los primeros amortiguadores fabricados por Hartford.

Surgen los primeros carburadores automáticos usados con gran éxito en la industria posterior.

Aparece el primer motor de ocho cilindros en línea, fabricado especialmente para un Perless de carrera.

Surge a la vida el primer ventilador para ayudar el enfriamiento del vehículo.

Se inicia por primera vez el uso de la lubricación a presión (Pierce Arrow).

1905. Se fabrica por Remy Bros. el primer magneto de ignición.

Aparecen los primeros coches equipados de carrocerías altas.

Se generaliza el uso de las capotas plegadizas.

Surgen las cubiertas con defensores metálicos contra pinchaduras (Goodyear).

Se presenta al mercado los rodamientos esféricos, para las ruedas.

Surgen los primeros motores de camisa "sans Soupape", en los coches Knight.

Se presentan los primeros motores de seis cilindros en coches de construcción normal.

1906. Surgen los magnetos de alta tensión (Bosch).

Aparece el forro de auxilio colocado en la parte trasera del automóvil (Perless).

Surgen los parachoques a resortes fabricados por Ray Harroun.

Aparecen los forros de los frenos tejidos en amianto (Raybestos).

1907. Son empleados por primera vez los frenos neumáticos y los embragues neumáticos, ahora usados sólo en los grandes omnibus.

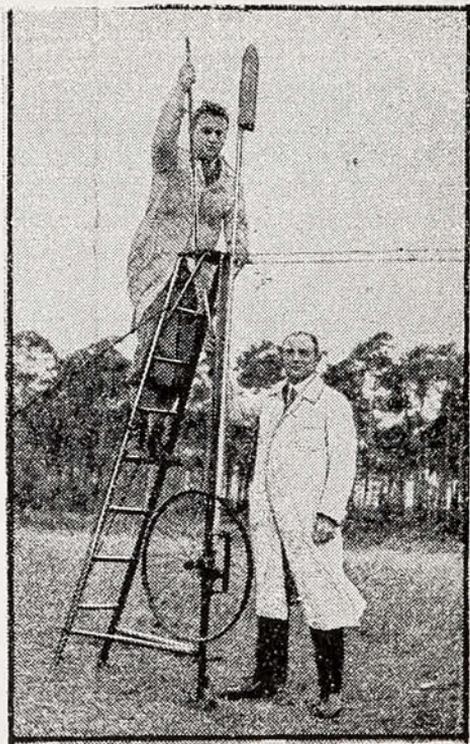
Aparecen en Nueva York los taxímetros corrientes.

Surgen las cubiertas metálicas desmontables inventadas por Firestone.

Se presentan los velocímetros de tipo magnético.

1908. Aparecen las bocinas eléctricas (Klaxon).

Se inicia la construcción normal de automóviles equipados con motores de camisa (Daimler Knight).



Ensayos que se están practicando en un aeródromo de Berlín para hacer volar aviones por medio de cohetes.

Se usan por primera vez cajas de cambio silenciosas, en coches de fabricación normal.

Se presenta el primer motor con cilindros en un solo block, y con la manivela colocada en el cárter (Ford).

Surge la dirección a la izquierda (Ford).

1909. Se emplea la electricidad en la iluminación de los automóviles.

1910. Constituyen la gran moda las carrocerías torpedo de cuatro puertas.

Aparece el arranque eléctrico (El Delco aplicado a un Cadillac).

Se usan por primera vez los engranajes de distribución en diversas marcas de coches.

1911. Surge el primer indicador de temperatura del motor (Boyce Motometer).

El Packard presenta el primer diferencial que usa para la propulsión el engranaje helicoidal.

1912. Se construyen las primeras ruedas con rayos de alambre acerado.

1913. Aparecen diversos perfeccionamientos en los motores de arranque. (Bendix).

Comienzan a circular los automóviles pequeños denominados Ciclear, que tuvieron muy poca duración.

1914. Aparecen los motores de 8 cilindros en V (Cadillac).

Se perfecciona la alimentación del carburador por medio de los aparatos de vacuum (Stewart Warner).

Surge la regulación termostática de la circulación de agua, para mantenimiento de una temperatura constante en los motores (Cadillac).

1915. Comienza la aplicación de pistones de aluminio, en los automóviles de serie.

Se presentan los diferenciales de bloqueo automático.

1916. Aparece el primer automóvil de 12 Cilindros (Packard).

Se aplica por primera vez un amortiguador de vibración del eje cigüeñal por la marca Packard.

1917. Surgen las ruedas de madera con maza de acero.

Son fabricadas también las primeras ruedas con discos metálicos.

1919. Aparece el vaporizador eléctrico

aplicado al carburador (Franklin).

1920. Se fabrica por primera vez válvulas especiales para escape, con una mezcla de acero cobalto cromo y tungsteno que se emplea en la fabricación de válvulas de escape.

1921. Surgen los primeros frenos hidráulicos. (Duesenberg).

Se presentan los primeros modelos corrientes de automóviles equipados con motores de ocho cilindros en línea.

Por primera vez se instalan frenos en las cuatro ruedas en los coches de fabricación en serie (Duesenberg).

Se construye el primer eje de comando de válvulas instalado en la parte interna del motor.

1922. Surgen los primeros radiadores, faroles y otras piezas, nikeladas.

1923. Aparecen los neumáticos balloon.

Surge la lubricación del chasis con alta presión.

Se presenta la pintura con pulverizadores (Duco).

Se aplica una mezcla etilica a la gasolina para aumentar su poder.

Aparece el primer depurador de aire.

1924. Por primera vez se instala un filtro de aceite en el cárter del motor de un automóvil normal. (Chrysler).

Se instala un amortiguador de vibraciones en el embrague (Franklin).

1925. Por primera vez se corre la carrera de 500 millas en Indianápolis, carrera que es ganada por un coche de propulsión delantera. (Miller modelo de carrera).

Aparecen los primeros omnibus con sistema eléctrico para el cambio de marcha.

1926. Surge la propulsión por medio del engranaje Hipoides (Packard).

Aparecen los primeros vidrios inastillados (Stutz).

Se presenta la lubricación centralizada en un golpe para el chasis (Chandler).

1927: Se inicia el acabado al cromo en las piezas brillantes de los automóviles, radiadores, faros que las hace inoxidable.

Se hacen las primeras cajas de velocidades con cuatro marchas adelante y una atrás (Graham Paige).

1928: Se generaliza el sistema de ali-

Asegurar el coche es, indudablemente, hacer una prudente inversión.

Al efectuarlo, se evita la posibilidad de sufrir serias pérdidas financieras y preocupaciones

Uno de los pasos más importantes que puede dar un dueño de coche es protegerse a sí mismo, tan pronto como le sea posible, tomando un seguro. Al hacerlo evita la posibilidad de sufrir serias pérdidas financieras, y la preocupación de las demandas por daños y perjuicios.

Sin embargo, antes de que el automovilista tome esta decisión debe tener alguna idea respecto al tipo de seguro que más se presta para sus necesidades, de modo que la póliza le sea una ayuda y no una carga financiera innecesaria. Por ejemplo, hay cierta póliza emitida por la mayoría de las grandes compañías, denominada "colisión completa", que cubre prácticamente todas las necesidades de la generalidad de los propietarios de coche. Hay cierta clase de dueños que insiste en incluir hasta el más mínimo renglón en la revisión completa y mantenimiento en sus reclamos a la compañía de seguros, y, naturalmente cuando una póliza incluye, todas estas cosas su prima se eleva mucho.

Hay otro tipo conocido como póliza contra daños a la propiedad, la cual es simplemente un seguro contra cualquier daño que puede hacerse a los bienes raíces o vehículo de terceros.

La mayor salvaguardia financiera de todas es el seguro que cubre contra daños a las personas. La firma aseguradora conviene en ocuparse satisfactoriamente de reclamos reparatorios, hacerse cargo de la defensa de una demanda y defender ésta corriendo los gastos por su cuenta y pagar las costas, si las hubiera, de acuerdo con las cláusulas de la póliza. Si se hace necesaria una asistencia médica inmediata a una persona herida, la póliza cubre los gas-

tos que dicha asistencia implique. La compañía aseguradora investiga las causas de un accidente y se hace cargo del costo de la investigación.

Los robos de automóviles asumen proporciones considerables, pasando de cien mil los automóviles que son robados al año, sólo en los Estados Unidos. Prácticamente todas las pólizas contra incendio y robo están redactadas de modo que en el caso de pérdida, por incendio o robo, el pago se basará sobre el valor de reemplazo o sobre el valor real del coche en el mercado en el momento de su pérdida.

¿Para qué se va a molestar un propietario en asegurar su coche? se preguntarán algunos, haciéndose esta reflexión: muchos millares manejan sus coches año tras año sin causar ni recibir daño alguno. Sin embargo, existe siempre la posibilidad de un accidente, enfáticamente evidenciado por el hecho de que durante el año 1929 se pagaron 307.267,399 dólares en concepto de reclamos por seguros.

Si su coche causa heridas o la muerte de una persona, Ud. se encuentra ante la perspectiva de ser demandado, probablemente a ser condenado por los tribunales y a sufrir una fuerte pérdida financiera, a menos que esté asegurado. Si su coche causa daño a la propiedad de un tercero, Ud. puede verse en la obligación de pagar una cuenta de gastos, salvo que esté asegurado. Si su automóvil choca y resulta seriamente dañado, las composturas serán costosas, si es que no se ha asegurado.

A los socios del "Automóvil Club de Chile", las compañías conceden descuentos especiales.

De la página 155.—Resumen histórico...

mentación del combustible por medio de bomba mecánica Sistema A. C.

1929: Automóviles normales con propulsión en las ruedas delanteras (Ruxton y Cord).

Aplicación práctica de uso del petróleo crudo en motores de ocho cilindros, apli-

cando el sistema Diesel.

1930: Aparecen los automóviles de 16 cilindros (Cadillac).

Sistema de engranajes libres, en la caja de cambio que permite pasar de la segunda velocidad a la tercera o vice versa sin desembragar (Studebaker).

Novedades en la Técnica Moderna

Automóviles sin bastidor, y con novedosas modificaciones han sido lanzados al mercado en Europa

Hace algunos meses adelantamos la noticia de que algunos fabricantes europeos en su deseo de superar a la industria americana habían diseñado algunos modelos de chasis, sin bastidor. Pocos meses han pasado para que la idea sea llevada a la práctica, con general aplauso de los aficionados que han encontrado en los nuevos vehículos, las condiciones que exigían los gustos más refinados.

Es sabido que la carrocería de líneas bajas en coches de propulsión trasera, era imposible, por la forma que debía darse al bastidor, en la parte trasera del coche.

La idea de suprimir el bastidor y construir un fuerte eje central trasmisor que una al puente trasero con el motor en forma rígida, tomó cuerpo, y dos fábricas se lanzaron a la construcción de un modelo especial. Nos referimos a la Austro Daimler y al Tatra.

No era fácil eliminar las dificultades que se presentaban para dar a los coches



El ocho cilindros Austro Daimler en el que está suprimido el chasis al menos en la forma común, pues ha sido suplantado por un solo tubo central con sostenes laterales para la carrocería.

Esta nueva máquina ha tenido gran aceptación, no solo por su velocidad y resistencia

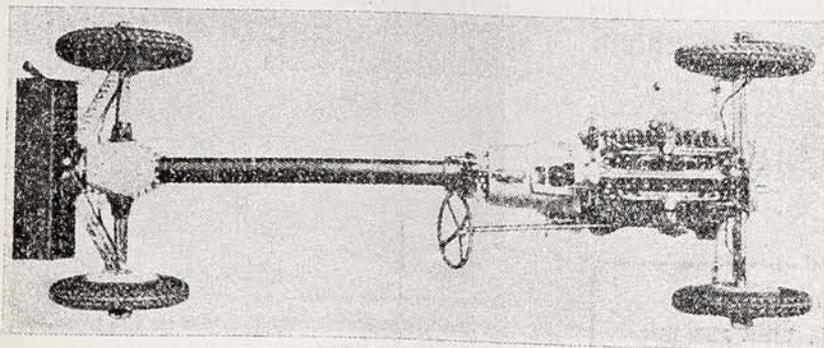
sino que también por la comodidad de su carrocería que es bastante baja.

la suavidad de la marcha de coches automóviles modernos, pero la idea de construir las cuatro ruedas independientes facilitó la tarea. Un fuerte eje central, que forma un solo block con el motor, y del que se desprenden los sostenes laterales de la carrocería, es la innovación más importante, sobre todo en el Austro Daimler.

La fotografía ilustra claramente el nuevo tipo de chasis sin bastidor, equipado con un poderoso motor de 8 cilindros en línea, cuya presentación satisface el gusto más exquisito.

Coches fuertes, ágiles y veloces, dotados además de las características de cajas de cambio sincronizadas y silenciosas, han de tener una aceptación considerable en los mercados de Europa, sobre todo, si la línea marcha a la par de la concepción técnica.

En estos vehículos la línea de la carrocería más baja permite una forma parecida a los Cord. Otro coche que



Modelo Tatra de 12 cilindros, visto desde arriba. El block del motor hace parte integrante de lo que se puede llamar el chasis, en donde como se ve están suprimidos los largueros laterales.

Coche de gran potencia, y de hermosas líneas, es uno de los exponentes avanzados de la técnica europea.

de cambio sincronizadas y silenciosas, han de tener una aceptación considerable en los mercados de Europa, sobre todo, si la línea marcha a la par de la concepción técnica.

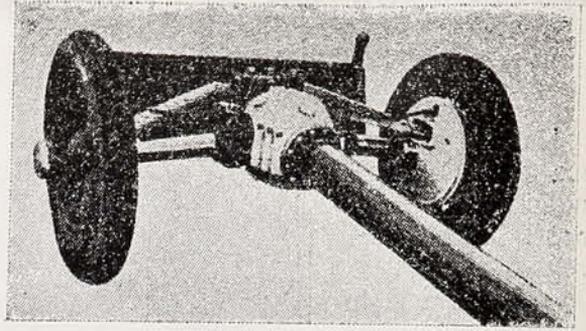
ha introducido importantes modificaciones es el Tatra. Los grabados muestran un chasis de 12 cilindros en V de 65 grados, con el bastidor suprimido, y con una curiosa disposición del eje trasero y de los resortes del mismo lugar que facilitan su suavidad en los caminos ásperos.

El motor aludido, desarrolla 100 H. P. de fuerza al freno, y alcanza velocidades considerables.

La suspensión independiente adoptada por los fabricantes, asegura ventajas positivas al viajero y permite una mayor estabilidad.

El vehículo está equipado de frenos hidráulicos de gran potencia.

Los caminos y carreteras bien construidos facilitan el transporte.



El puente posterior del Tatra de ejes oscilantes y resortes oblicuos.

Carrocerías bajas y cómodas importan otra novedad en los mercados europeos.

Estas son en líneas generales a grandes rasgos algunas de las características que más han llamado la atención en los nuevos coches lanzados al mercado en Europa y que sin duda serán imitadas por los constructores americanos, en fecha próxima, con las modificaciones que la práctica les enseñe.

RALPH J. ARCHER
VICEPRESIDENTE DE LA WILLYS
EXPORT CORPORATION

En el vapor "Santa María" ha llegado a Chile el Sr. Ralph J. Archer, Vicepresidente de la Willys Export Corp.

El Sr. Archer ha venido a nuestro país por asuntos relacionados con la Corporación que representa.

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.



Esta fotografía muestra dos de los tres pares de hermanos Siameses que actualmente viven en Europa. Ellas se llaman María y Margarita Gibbs y ellos Lucio y Simplicio Goldini. Están muy contentos con su suerte.

El Automóvil, elemento de trabajo

El programa caminero y el automovilismo

Han pasado hace muchos años, los tiempos en que el automóvil era un elemento de lujo, sólo al alcance de las personas adineradas. El pasatiempo de los ricos, se ha convertido por fuerza del progreso técnico mecánico, en un elemento de trabajo diario indispensable en la vida del hombre.

A ello responde que los gobiernos de los países más adelantados, y el nuestro en particular, se hayan preocupado como lo han hecho por construir buenas carreteras y llevar a la práctica un programa de labor, que es hoy por hoy, el más importante de todos los que ocupan las actividades oficiales fuera de los que tienen relación directa con la economía y precaria situación del país.

La lucha por la vida, siempre ruda y cada vez más intensa, ha impuesto entre la gente activa y laboriosa el uso del automóvil. La persona que hace diez años, producía una suma determinada, fiada a los medios primitivos de locomoción, produce en la actualidad con el mismo esfuerzo más del doble. El tiempo, que es dinero, según el decir inglés "time is money" mejor empleado tiene necesariamente que producir más a quien trabaja más también.

Habrían miles de consideraciones que hacer en favor del automóvil, y las creemos inútiles, ya que la práctica y el uso diario han convencido a la inmensa mayoría de los habitantes de Chile, que el uso de un automóvil en la medida de las fuerzas de cada cual, es un complemento de las propias actividades. Pero en cambio, tenemos otros argumentos de interés que demuestran prácticamente, que el vehículo que otrora fuera de lujo, ha pasado a ser elemento de trabajo.

El automóvil y la tracción a sangre

Cuando no existían otros medios de comunicación, que los que proporcionaba la tracción a sangre, toda la gente laboriosa empeñada en producir más en el menor

tiempo posible, recurría al uso del caballo, y de los coches livianos que la industria americana lanzó al mercado.

En aquel entonces, constituía un gasto imprescindible, la mantención de un buen par de animales, y éstos en proporción a la época, costaban sumas lo bastante crecidas como para que no estuvieran al alcance de todo el mundo, y eran también un lujo de los adinerados, la adquisición de vistosos troncos de caballos.

Poco a poco la industria mecánica fué progresando hasta alcanzar la formidable fuerza de hoy, y los automóviles, con menos gastos de mantención que un tronco de trotadores, cuestan casi tanto como aquellos con la ventaja de estar siempre listos, y ser más rápidos en sus servicios.

La lucha en la industria

Los industriales europeos primeros y los americanos después, se trabaron en formidable lucha por la conquista de nuestros mercados. El resultado ha sido el abaratamiento siempre creciente de sus productos, y la mejor calidad y presentación. Ford, con su clásico modelo, dió lugar, en la emulación de los fabricantes, al nacimiento de nuevas marcas de precio reducido, que constituyen en la actualidad, el vehículo manual de la clase poco pudiente. Las demás fábricas se han esmerado en producir un coche para cada estado de bolsillo y para cada trabajo, y hasta se llega a la construcción de costosos vehículos, que aparte de sus comodidades están sólo que aparte de sus comodidades están sólo timos precisamente a quienes queremos referirnos, sino al automóvil de tipo usual de trabajo.

El automóvil en Chile

La estadística en los últimos años, nos ha señalado el considerable aumento del automóvil de precio módico, destinado al uso diario, y como elemento de trabajo para la mayoría del público. Su difusión, ha

permitido una vida más cómoda y tranquila a sus propietarios, y sobre todo, buscar el aislamiento que necesita el hombre de labor, fuera de sus horas de oficina alejándose de los centros de vida intensa, para pasar algunas horas de tranquilidad que devuelvan las energías gastadas en la lucha diaria. El automóvil ha permitido que la población se extienda hacia barrios mejores que los céntricos, y debido a él, nuestra capital se ha extendido en el radio que ocupa actualmente. Eso no quiere decir que su propietario necesite hacer un desembolso mayor, porque en realidad, la economía de tiempo y el aumento de ganancias en sus actividades, compensa con creces la adquisición y mantenimiento del vehículo.

La situación económica y el automóvil

Es creencia general, que por el hecho de que la situación actual, por que atraviesa Chile y todos los países del mundo, es precaria, no debe adquirirse más automóviles. A veces, es una economía mal entendida, muy especialmente cuando se refiere a los hombres dinámicos, que por razón de sus obligaciones tienen necesidad de visitar gran número de personas. Es indudable, que un vendedor de artículos de comercio, produciría mucho más, en igualdad de condiciones, usando de un automóvil que otro que use como medio de movilidad los servicios públicos comunes.

Decir que porque las finanzas son difíciles, no deben comprarse más automóviles, es sostener una teoría errónea. El hombre de labor, necesita más que nunca de medios de comunicaciones rápidos y seguros, y el propietario de chacras o de fundos, puede dedicarse a las actividades de la vida de ciudad, sin descuidar sus propiedades, con un porcentaje mucho mayor de utilidades que en cualquier otra ocasión. Viajar a Santiago desde distancias de ciento cincuenta kilómetros o más, es tan sencillo en nuestros días, como lo era antes dificultoso a los dueños de propiedades alejadas de la capital.

Los productos se pueden vender aprovechando las ocasiones del día, y el dueño

puede ausentarse por breves horas, en vez de hacer viajes de días como ocurría antes.

Por algo el Gobierno, inspirado con sereno criterio en el bien colectivo, ha arremetido con el problema de la construcción de caminos definitivos. Seguramente que no se ha de pretender que ellos sean para el uso exclusivo de los automóviles existentes a la fecha, ni que se ha de buscar el resurgimiento de la legendaria carreta.

No es pues argumento razonable, dejar de adquirir automóviles porque la crisis existe. El automóvil ha de ser el medio más eficaz de combatir la crisis de cada uno, permitiéndole producir más en menor tiempo, y tanto producirá más, cuanto que más corto será el período de angustia que oprime en la actualidad a todos los países del mundo.

Adquirir un automóvil para el trabajo diario, es hacer tanto como el comerciante que busca por todos los medios aumentar las ventas de almacén. Aquel, para intensificarlas, necesitaba hacer esfuerzos de propaganda, de presentación, de reducción de precios, y el particular, sólo reclama un elemento que le permita mayor actividad.

El automóvil en la vida

Una máquina cualquiera, necesita al final de un período determinado en relación a la función que desempeña, un descanso. Ese descanso, que representa el período de engrase y de ajuste, permite otro período de trabajo en buenas condiciones. El hombre, es una máquina, aunque más perfeccionado, y no por eso, no necesita de períodos de descanso, en relación a la clase de trabajo que realiza.

El hombre de negocios, el que trabaja intelectualmente en forma considerable, tiene un desgaste mayor de energías, más difíciles de reponer que aquel que realiza un trabajo físico que reclama algunas horas de sueño y una buena alimentación. El descanso espiritual, no se obtiene en los centros poblados, dentro del bullicio de la vida activa, ni en la atmósfera viciada por el humo de las fábricas. Se obtiene, en el alejamiento temporario de estos centros, en donde sólo conduce rápidamente el au-

EN EL CARBURADOR

SOLEX



Todas las piezas
están al alcance
de la mano. - - -

Tenemos existencia del tipo
que corresponde a su coche

AGENTES PARA CHILE

SIMON HERMANOS LTDA. - Delicias 2114

tomóvil, para aprovechar las pocas horas que el trabajo diario deja libre.

Conducir un automóvil, significa según las conclusiones científicas tanto como luchar con éxito contra la neurastenia y otros estados mentales como el surmenage. Su sola conducción, aparte del beneficio que produce una panorámica alegre, produce un inmediato olvido de las mayores preocupaciones. El espíritu, se unifica con la marcha del motor, y si bien el trabajo físico que se realiza no es despreciable, en cambio el descanso mental o la despreocupación de las actividades del día, significa un descanso intelectual de importancia.

La mejor inversión

En los días que corren, para todo el que no sea una persona adinerada invertir su dinero en un automóvil dedicado al trabajo, es la mejor inversión que puede hacerse. Muchos creen, que dedicando una suma mensual siempre crecida, para distracciones como el biógrafo por ejemplo, han encontrado allí el descanso que necesitan para reiniciar las tareas del día siguiente con nuevos bríos. La práctica y los estudios científicos han demostrado, que el biógrafo exige un trabajo intelectual más crecido que ningún otro. Un automóvil, se costea solo. Si el hombre que trabaja medita un poco, sobre el aumento de sus ganancias, producidas mediante la adquisición de un vehículo, ha de llegar necesariamente a esta conclusión: que no sólo le produce mayores utilidades y se costea a sí mismo, sino que le permite hacer una vida mejor, finalidad que persigue todo espíritu normal.

No creemos pues, que comprar automóviles en estos tiempos, signifique un desembolso inútil, ni un gasto injustificado. Todo estriba en la clase de coche que elija el presunto comprador, y que su elección esté dentro de sus recursos y al alcance de su producido.

El programa caminero

El Gobierno, está empeñado en la construcción de carreteras definitivas, labor que significa hacer frente a serios compromisos para la vida económica del país. Si no fuera por el automóvil, es seguro que no habría emprendido tales iniciativas.

El buen camino, abarata el promedio de transportes, disminuye el tiempo y acorta las distancias. No obstante la crisis, que es pasajera, ese propósito no ha disminuído ni se han paralizado las obras. Día a día los caminos adquieren mayor kilometraje, y aumenta las posibilidades de mejoras del público, bajo cualquier concepto en que se mire su ampliación.

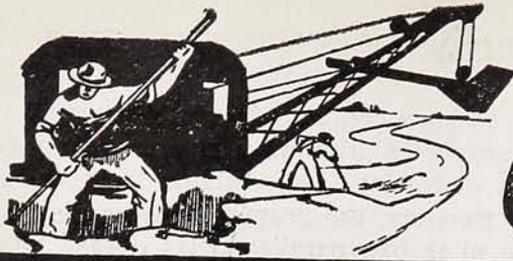
Es de pensar que las autoridades al proseguir ese programa, iniciado en días de holgura financiera, no ha de tener el propósito de que ellos sean empleados por la carreta destructora, ni por la carretela.

Los construye, para uso especial del automóvil, y para acrecentar en el más corto plazo el progreso del país. Eso mismo evidencia que el Gobierno lo considera elemento indispensable para todas las manifestaciones de nuestra vida económica.

Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos de Chile.



El Virrey de la India Lord Irwin con quien Gandhi ha tenido una serie de conferencias que han dado benéficos resultados en bien de la pacificación de dicho país.



CAMINOS

NUESTROS INFORMES CAMINEROS

Cierta publicación, que se ofrece a los automovilistas y en especial a los socios de nuestra institución por medio de una circular, refiriéndose a las bondades de su servicio informativo de caminos y de planos alusivos a los mismos, alude a otras publicaciones, que al ofrecer esos informes lo hacen sin preocuparse de su veracidad y llenos de inexactitudes.

Aunque sería inoficioso hacerlo, debemos decir, que en lo que a "Auto y Turismo" respecta, como órgano oficial del Automóvil Club de Chile, los informes camineros que ofrece son de la más absoluta veracidad y ellos proceden no sólo de los socios que viajan por todo el país, servicio informativo organizado por la misma institución, sino también, de los agentes de automóviles de provincias, y de los Ingenieros de provincias que oficial y permanentemente lo envían al Automóvil Club

de Chile para mejor informe de sus socios.

Debemos agregar que muchas veces estos informes, proceden también de reparticiones públicas que tienen una directa vinculación con la red caminera del país, y que ellos no pueden ser más fieles ni más exactos.

Los mapas publicados por "Auto y Turismo", y entre ellos el que se publica en el presente número, son el producto de un minucioso trabajo realizado por la institución misma, que paga a técnicos especialistas para su confección y que muchos otros, son también oficiales, provenientes de reparticiones que merecen la más completa seguridad.

"Auto y Turismo", no da a la publicidad ningún informe, cuyo origen no sea de insospechable seriedad y en lo relativo al estado de los caminos, los publica al día para mejor informe de sus socios.

LA VARIANTE DE CACHAGUA

Ha sido entregada al tráfico

En la primera quincena de este mes, ha sido entregada al servicio público la variante de Cachagua, camino que acorta el recorrido entre Valparaíso y Zapallar en algunos kilómetros.

Esta variante, que se toma poco después de Maitencillos, cruzando el estero que cruza inmediato a esta región, tiene la ventaja para el automovilista de evitar la cuesta de Los Caracoles, que por lo cerrada en sus curvas es a veces peligrosa, y evita el recorrido de seis kilómetros, aparte de ofrecer un magnífico panorama al viajero.

Costea la orilla del mar en un buen trecho, y en partes, al bordear la serranía de la costa, el camino está a más de ciento

cincuenta metros del nivel del mar.

Los últimos veraneantes de Papudo y Zapallar, han podido apreciar los beneficios de este nuevo tramo caminero de la costa, que ha sido construido siguiendo el plan trazado por las autoridades para construir el camino de la costa hacia el Norte.

Se nos informa, que este año, los trabajos proseguirán activamente. El camino de Zapallar a Papudo, ha sufrido ya algunas modificaciones en su trazado, y pronto desde Papudo a Quilimarí se habrá construido también otro importante tramo costanero, que empalmando con el que se aparte de los Vilos al Norte, permitirá a los automovilistas recorrer una considerable extensión por la orilla del mar, y bajo aspectos panoramas de lo más atrayente.

Señalización automática en los pasos a nivel con los ferrocarriles

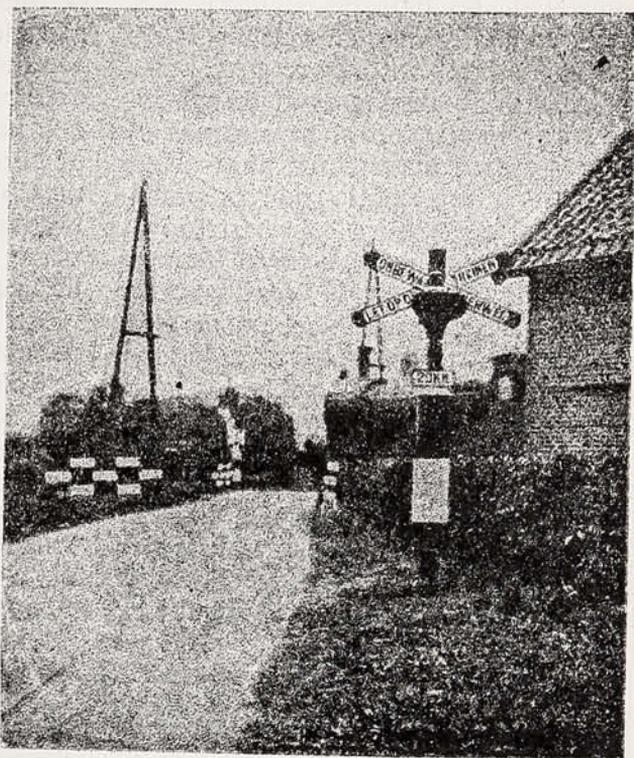
En Suecia, lo mismo que en el extranjero, preocupa cada vez más la manera de regular de una manera eficaz el tráfico y el modo de mejorar la circulación de los automóviles, que aumenta sin cesar, y, también, la manera de evitar todo lo posible, sin realizar gastos cuantiosos, los accidentes de la circulación en los cruces de los ferrocarriles y las carreteras es una cuestión de gran actualidad y las discusiones concernientes a los medios que se deben emplear y a las medidas que deben ser adoptadas son muy vivas e interesan tanto a los peritos de la circulación como al público en general.

Después de minuciosos estudios sobre las medidas que deben adoptarse para la máxima seguridad del tráfico, se publicó una Real Orden, en mayo de 1924, concerniente a las medidas de protección que deben adoptar los ferrocarriles cuando existen cruces de ferrocarriles y carreteras a un mismo nivel.

En estas instrucciones se indican las clases de barreras, giratorias o levadizas, que deben emplearse en los cruces de una carretera y una vía, en el patio de una estación donde se efectúan con frecuencia movimientos en las agujas, en los cruces que afectan a más de una vía, o bien, cuando estos cruces tienen lugar en pueblos de importancia o en sus inmediaciones. En los otros casos pueden emplearse señales de protección ópticas y acústicas automáticas.

La experiencia ha demostrado que las señales automáticas son preferibles cuando se trata de camino libre. Los peritos en estas cuestiones, prefieren estas señales porque, primeramente, avisan a mayor distancia la proximidad de un cruce, lo hacen con mayor eficacia y, también, porque no detienen el tráfico más de lo estrictamente necesario.

A todo esto hay que añadir la particularidad de que, bajo el punto de vista de la seguridad del camino, las señales auto-



Sistema moderno de señalización para los cruces a nivel

máticas deben considerarse como mucho más ventajosas que las barreras vigiladas. En efecto, si una señal automática sufre una avería, no por eso deja de marcar la señal de "alto". Si, por el contrario, un guardavía se olvida de cerrar o bajar la barrera, cosa que siempre puede ocurrir cuando el funcionamiento depende de una persona, entonces las barreras indican "paso libre" a los que pasan, precisamente en el momento que hay más peligro de que ocurra un accidente.

Los peritos comparten la opinión de los Ferrocarriles del Estado, de Suecia según la cual parece ser que la experiencia ha probado que las señales automáticas que se mencionan en el informe son preferibles a las barreras giratorias o levadizas. A menudo, las barreras giratorias o levadizas son preferibles a las señales automáticas hasta en los cruces muy frecuentados que afectan a más de una vía o en los cruces situados cerca de localidades de importancia.

El gasto anual que requieren las señales automáticas es, en general, más reducido que el de las barreras vigiladas y a esto hay que añadir que, en muchos sitios, es bastante difícil encontrar guardavías adecuados, por lo menos a un jornal razonable. Por lo tanto, si planteamos el problema de esta manera, es muy difícil responder a la pregunta: ¿qué es preferible, la señal automática o la barrera?

No obstante, se equivocan completamente aquéllos que creen que los caminantes y conductores respetan más las barreras que las señales ópticas, en contra de lo que demuestran las estadísticas sobre los accidentes ocurridos en los cruces al mismo nivel. Por ejemplo, en 1929, los Ferrocarriles del Estado han registrado 164 accidentes en los 730 cruces protegidos por barreras giratorias y levadizas vigiladas, y solamente 13 accidentes en los 395 cruces protegidos por señales automáticas. Hay que reconocer que la mayor parte de los accidentes se han limitado a desperfectos materiales de poca importancia causados por los vehículos en las barreras, pero esto prueba claramente que a los conductores les infunden poco respeto las señales en general y que no respetan más las barreras giratorias o levadizas que las señales automáticas.

En estos últimos años se han gastado

grandes sumas en dotar de las señales que requieren los tiempos los cruces de ferrocarriles. Los Ferrocarriles del Estado han gastado con este objeto aproximadamente 1 millón y medio de coronas y los ferrocarriles particulares unas 2, 3 millones, lo que hace un total de cerca de 4 millones de coronas. Todos estos gastos irán en aumento si se construyen las nuevas grandes instalaciones proyectadas y, lo que todavía es peor, aumentarán también los gastos de la explotación.

Lo que se necesita es, mayor conocimiento y más cultura en cuanto al tráfico se refiere. Es necesario que el personal aprenda la organización técnica y el funcionamiento de las señales del tráfico, o de otra manera, la idea que estas señales representan. Después, inculcamos en los empleados la idea de una absoluta obediencia a las señales en uso. Desgraciadamente no ocurre lo mismo con peatones y conductores que constituyen el tráfico de un camino.

Si se estima que la construcción de viaductos exige gastos elevados que impiden introducir en las carreteras otras mejoras, hay que hacer constar que dada la actual falta de disciplina en peatones y conductores, es preciso considerar los cruces libres como una de las mejoras de capital importancia que es preciso realizar en las carreteras.

VIAJE EN AUTOMOVIL DESDE SANTIAGO A PUCÓN, A ORILLAS DEL LAGO VILLARRICA

SECCIONES	km.	CALIDAD CAMINO
Santiago—Rancagua.	88	muy bueno y bueno.
Rancagua—San Fernando.	56	bueno.
San Fernando—Curicó.	64	bueno.
Curicó—Talca.	87	entre Curicó hasta pasado Molina malo. entre Molina y Camarico menos que regular. entre Camarico y Talca muy bueno.
Talca—Linares.	59	muy bueno.
Linares—Parral.	45	bueno.
Parral—San Carlos.	40	más que regular.
San Carlos—Chillán.	26	bueno.

Saliendo de San Javier hay dos caminos a Linares y debe tomarse el de la derecha que es más conveniente.

Travesía Río Perquilauquén en puente provisorio \$ 2.

Chillán—Yungay. 100

Yungay—Los Ángeles 67

Los Ángeles—Mulchén 33

Mulchén—Collipulli. 36

Collipulli—Victoria. 41

Victoria—Temuco. 76

Temuco—Freire. 27

Freire—Pucón. 90

A la salida de Chillán Viejo existe un indicador que marca directamente a Yungay y otro a Los Ángeles. Ninguno de estos caminos debe tomarse porque son intransitables por que hay numerosos pantanos y esteros, empuñándose aparentemente los vecinos de dicho camino en mantener la humedad en el camino para poder hacer negocio con sus bueyes. Sería sumamente necesario que los indicadores mencionados lleven un aviso al respecto para evitar a los automovilistas pérdidas de tiempo y materiales.

entre Chillán y Bulnes, regular.
entre Bulnes y Sta. Clara, menos que regular.
entre Sta. Clara y Yungay, malo pero transitable.
regular.

En esta sección hay que atravesar un desierto muy arenoso, cuidándose en tomar excesivamente la izquierda o bajar antes de tiempo al valle que se divisa, pues no hay posibilidad en volver a subir. Manténgase la dirección al Oeste hasta terminar el desierto.

Se atraviesa el Bío-Bío en lancha fiscal, sin costo. Esta lancha está en servicio desde la salida hasta la puesta del sol.

bueno.
más que regular y bueno.
entre Collipulli y Púa, más que regular.
entre Púa y Victoria, menos que regular.
entre Victoria y Lautaro, malo.
entre Lautaro y Temuco, regular.
más que regular.
entre Freire y Allipén, bueno.
entre Allipén y Villarrica, menos que regular.
entre Villarrica y Pucón, regular (los últimos diez kilómetros arenosos y pesados).

La siguiente relación demuestra el tiempo empleado caminando entre sección y sección y es el mejor testimonio para la calidad en que se encuentran los caminos, ya que cuestras de consideración no hay.

Santiago (Av. Matta)	— Rancagua.	88 km. en 1 h. 30 m.
Rancagua	— San Fernando	56 km. en 1 h. 15 m.
San Fernando	— Curicó	64 km. en 1 h. 15 m.
Curicó	— Talca	87 km. en 1 h. 55 m.
Talca	— Linares	59 km. en . h. 40 m.
Linares	— Parral	45 km. en 1 h. . . m.
Parral	— San Carlos	40 km. en 1 h. 10 m.
San Carlos	— Chillán	26 km. en . h. 35 m.
Chillán	— Yungay	100 km. en 3 h. 10 m.
Yungay	— Los Ángeles	67 km. en 2 h. 15 m.
Los Ángeles	— Mulchén	33 km. en . h. 50 m.
Mulchén	— Collipulli	36 km. en 1 h. 10 m.
Collipulli	— Victoria	41 km. en 1 h. 20 m.
Victoria	— Temuco	76 km. en 2 h. 10 m.
Temuco	— Freire	27 km. en . h. 50 m.
Freire	— Pucón	90 km. en 2 h. 40 m.

Recorrido total de 935 km. en 23 h. 45 m. de marcha.

Ricardo Fischer.
Ingeniero.

SANTIAGO AL CRISTO REDENTOR

Santiago (Mapocho)—Los Andes.	88 km. 2 horas caminadas. Por la vía férrea a Quilicura hasta desembocar al camino principal, bueno; De ahí a Colina, regular con partes malas; Colina hasta pasada la cuesta del mismo nombre, muy bueno; de ahí hasta Chacabuco (Hacienda), regular; de ahí inclusive la cuesta hasta Los Andes, bueno;
Los Andes—Río Blanco 37 km., 1 hora	Los Andes hasta cruzar el F.C. Trasandino, regular.
Río Blanco—Cristo 43 km. 2 horas 10 m.	Camino bueno con pequeñas partes un tanto pesadas por haber mucho ripio suelto en fuertes pendientes.

Distancia total: 168 km. en 5 horas 10 minutos caminadas.

Santiago, 8 de Marzo de 1931.

Ricardo Fischer
Ingeniero.

Nuevo Presidente, Vice y Secretario tiene el Automóvil Club de Chile

La Presidencia.

En una de las últimas sesiones del mes en curso, el Directorio de nuestra institución conforme a los reglamentos, procedió a elegir el Presidente que debe regir los destinos del Club durante el año en curso, por renuncia del Sr. Heiremans, de la que oportunamente informamos.

Era ciertamente difícil encontrar entre los numerosos socios, una persona, con el prestigio suficiente y con los conocimientos y buena voluntad necesarias para desempeñar un cargo de sacrificio, no libre de molestias y de sinsabores, como lo es el de la presidencia de nuestra Institución.

El tiempo transcurrido desde la renuncia del Sr. Heiremans, ha servido para demostrar que no era tan fácil la elección, no obstante que constantemente los directores se ocuparon por que esa vacante fuera prontamente llenada por una persona con todos los merecimientos necesarios.

Afortunadamente y con un buen tino que aplaudimos, el Directorio acordó designar Presidente al Vice en ejercicio Sr. Elías Veloso, por considerar con justicia

que reúne las condiciones exigidas para tan delicado cargo. El Sr. Veloso, ha demostrado en realidad espíritu de sacrificio y constancia para servir a la institución, y una marcada buena voluntad digna de todo encomio.

Las tareas de su elevado cargo oficial, no han de restarle tiempo para atender a nuestro Club, y suponemos que los socios, habrán de felicitarse como nosotros por el acierto de esta elección.

La Vicepresidencia.

La elección del Sr. Veloso, exigía la designación de un Vicepresidente, con los mismos merecimientos y condiciones que para el cargo anterior.

Como bien lo dijo uno de los directores, al proponer el nombre del señor Manuel Barahona, éste había demostrado por sus conocimientos, su caballerosidad y buena voluntad para la institución desde largos años atrás ser quien debía ocupar la vacante que dejaba el Sr. Veloso.

Ya con anterioridad el Sr. Barahona había desempeñado la Vicepresidencia, con acierto, y la votación evidenció una vez

más el prestigio de que goza entre sus colegas, con una elección que será también bien recibida por los socios de la Institución.

El nuevo Secretario.

El Sr. Enrique Kaulen que hasta hace poco había desempeñado la Secretaría de nuestra Institución, con el ahinco y empeño que pone en las cosas que toma a su cargo, tuvo necesidad de renunciar por razones personales, que el Directorio debió tomar en cuenta no obstante el sentimiento con que se recibía la noticia de su alejamiento.

Era necesario también encontrar la persona que se hiciera cargo de este puesto de responsabilidad, que exige una dedicación constante y una buena dosis de buena voluntad. Esta persona fué don Juan Ignacio García, quien no obstante su enorme labor en la Subsecretaría del Ministerio de Fomento ha querido aceptar este nuevo sacrificio como una prueba más de sus

deseos de prestar servicios a la Institución.

La práctica evidenciará que tanto las designaciones anteriores del Directorio como la del Sr. García, han constituido tres aciertos, que asegurarán el progreso de nuestro club.

Elección del Sr. Jorge Cruz.

Era necesario también proceder a la elección de un Director, para llenar la vacante dejada por el Sr. Kaulen.

Con todo acierto, el Directorio, interpretando el sentir de la mayoría de la Asamblea, eligió al Sr. Jorge Cruz Pizarro, quien en muchas oportunidades ha desempeñado cargos directivos en las instituciones automovilistas de Santiago.

Son conocidas sus actividades, y el buen criterio con que siempre ha encarado los problemas relacionados con nuestra Institución, y es por eso que la elección recaé en una persona que constituye una garantía de interés por la buena marcha del Club.

PLACAS DE PATENTES DE AUTOMOVILES

Las que tienen la pintura destruída, serán fácilmente reparadas.—Una nota del Sr. Director de Tránsito

Se ha observado con alguna frecuencia que muchas de las placas de patentes de automóviles del año en curso, han perdido la pintura por efectos del agua de mar u otras causas, las que dan un mal aspecto.

En vista de ello el Sr. Director de Tránsito, ha tomado las medidas necesarias, y con tal motivo ha pasado al Automóvil Club de Chile la comunicación que transcribimos:

Señor Presidente del Automóvil Club de Chile:

Ha tenido conocimiento esta Dirección que las patentes entregadas este año han sufrido algunos desperfectos en la pintura, especialmente la de aquellos coches que se han trasladado y permanecido varios días en las playas.

A fin de reparar estas placas y de que circulen en buenas condiciones, esta Dirección ha resuelto dar toda clase de facilidades a sus poseedores, para lo cual sólo les bastará acercarse a la Secretaría de este Departamento a fin de recibir las instrucciones del caso que, como he dicho, serán sumamente sencillas.

Saluda a Ud. atentamente.

Aquiles Frías.

EXCURSION A MENDOZA

En los días de Semana Santa, se prepara una excursión de automovilistas socios del Automóvil Club de Chile, hasta la vecina república, en la provincia de Mendoza.

Esta excursión, cuyo costo se ha calculado en cuatrocientos pesos por persona, comprendiendo los gastos de bencina, aceite extra del cruce de la cordillera, tiene el interés evidente de ser una de las últi-

mas que podrán hacerse durante la presente temporada al país hermano.

Tenemos conocimiento de que el Automóvil Club Argentino delegación Mendoza, atenderá a los excursionistas durante su estadía en la mencionada ciudad, y del resultado de este paseo daremos cuenta oportunamente en nuestro próximo número.



LA VIDA EN EL CAMPO

En nuestro número de Junio próximo pasado, y siguiendo la campaña que nos hemos propuesto desarrollar en contra de los famosos hoteleros de que disfrutamos tanto en esta ciudad como en la mayoría de los Estados de la República, iniciamos la publicación de unos artículos para propagar la manera de viajar en forma que nos haga independientes de toda explotación y que nos permita prolongar nuestro hogar hasta donde se nos antoje.

Los esfuerzos del Gobierno, que en estos últimos tiempos han sido grandes, en favor de la política caminera, se ven si no obstruccionados, sí muy seriamente amenazados por la incuria y frescura, no sólo de los hoteleros, sino de la mayor parte de los habitantes de los poblados por donde pasan los modernos caminos construidos a costa de tantos sacrificios.

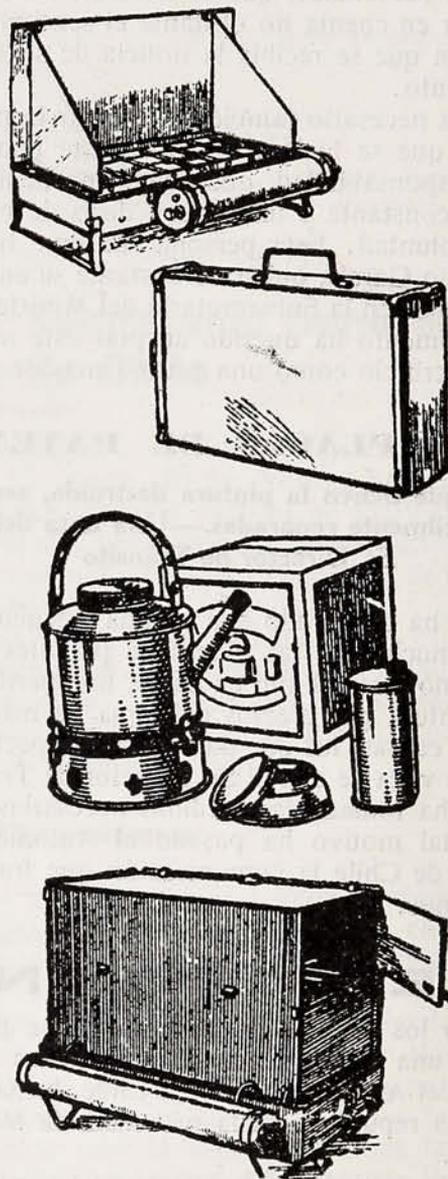
Es por esto que insistimos e insistiremos en nuestras campañas, hasta lograr que el elemento automovilista excursione haciendo a un lado las contrariedades que le brinda el hotelero, en primer lugar. Debemos declarar la huelga de centavos, única forma con que se puede escarmentar a quienes no quieren reconocer que el turista es un magnífico cliente.

La actitud de los hoteleros no es un mal nacional; es universal, ya que, por lo que nos trae la prensa de todos los países con la que tenemos establecido canje, es de juzgar que en "todas partes cuecen habas". Tomamos de la importante revista "Kinos", de Madrid (España), los párrafos que reproducimos y las ilustraciones que acompañan este artículo.

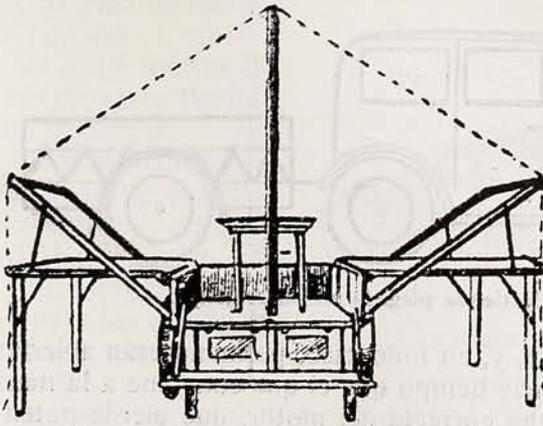
Dice así:

"En nuestro número anterior nos referimos especialmente a la forma de Campin más confortable y, por ello mismo, naturalmente, más onerosa: la del remolque-vivienda. Dentro de este género, describíamos un modelo extensible muy en

boga en Estados Unidos, que parece conciliar en los mejores términos la comodidad con las facilidades para el remolque y



De arriba abajo.—Una cocina portátil de gasolina abierta, y cerrada.—Un horno de gasolina con una "boullatté" y horno.—Una cocina portátil y su horno.



Interior de un remolque-tienda.

con los gastos iniciales y de entretenimiento; pero, claro es que, aún dentro de esta clase de camping, o de caravanning, como lo designan los ingleses, cuando se trata de remolques acondicionados para habitación, hay una gran variedad de sistemas: el remolque de dos o de cuatro ruedas, de cubicación fija o ampliable, y dentro de estos últimos solamente de techo móvil o ensanchándose en acordeón, al frente y a los costados.

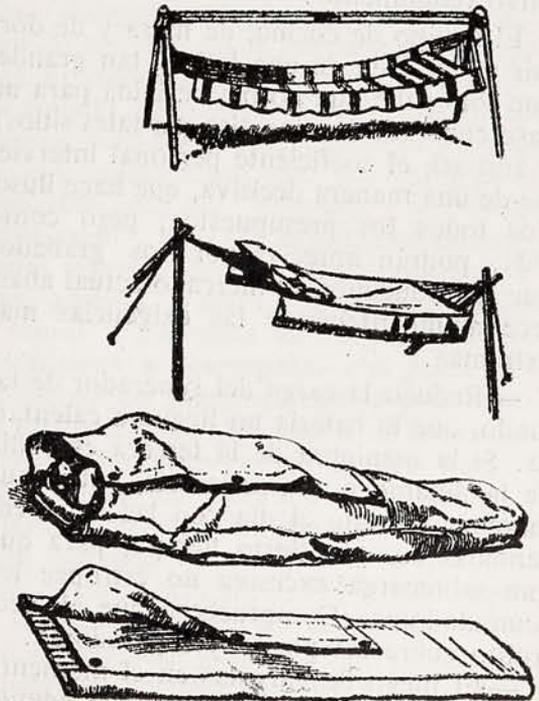
En cualquiera de esas formas es como el camping aparece, sin duda, más asimilable para los que no posean un esforzado espíritu campestre; pero para los vanguardistas, o para los que sin serlo, no puedan conciliar el confort del caravanning con las posibilidades de su bolsillo, la tienda plegada durante la marcha, en un remolque, sirviendo de cubierta a los demás enseres, o encerrado en un cajón con ellos, es una solución intermedia que tiene, en los países que practican el camping, muchos partidarios.

La tienda no es sólo de adquisición y conservación más económica que la vivienda sobre ruedas, sino que por su ligereza y por ser el remolque más pequeño todos los automóviles pueden ser tractores. Si en el caravanning hay que emplear coches de potencia media, con el remolque-tienda pueden usarle los automóviles más pequeños que se constrouyen y que sirven aún para terrenos accidentados.

Hay ya experiencias suficientes para fijar de una manera aproximada los gastos que supone una excursión con el remolque durante unos días; estos datos, sin embar-

go, no pueden trasplantarse de un país a otro, ni aún en términos relativos, porque allí donde el camping está muy generalizado, todas las industrias con él relacionadas tienen un considerable desarrollo y la competencia contribuye a afinar más los precios de los accesorios. Desde luego, aún teniendo en cuenta los gastos de amortización y entretenimiento del remolque (para vivienda, y para tienda con mayor motivo) una familia que haga de él un uso normal, tiene un desembolso menor que el que supondrá las estancias en un hotel durante los días de excursión.

Claro que el campinista no está todavía estandarizado y por ello no es posible fijar la cifra exacta de gastos que reclaman sus necesidades campestres; pero sí pueden señalarse normas generales, aunque sean negativas: por ejemplo, el novel muestra siempre una tendencia exagerada a incurrir en gastos superfluos, equipándose como para una exploración ártica o antártica, remolcando cosas que no van a tener más aplicación que las que de ordinario meten en el fondo de sus baúles los que no viajan mucho, y que retornan intactas al punto de partida. Tal como se nos describe, el campinista medio de In-



Dos sistemas de hamacas y un saco-mantas.

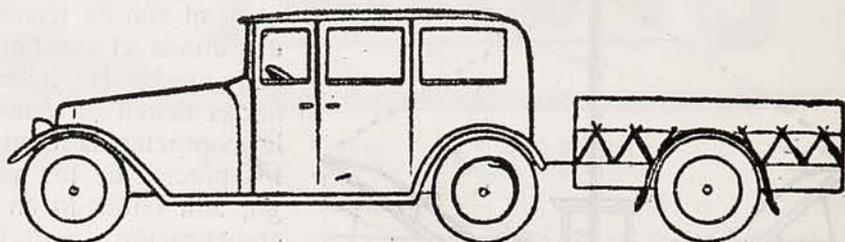
glaterra o Estados Unidos, no parece que haya que ser muy exigente en la cuestión de indumentaria, que, a poco profusa que sea, en seguida devora un espacio precioso, dada la limitada capacidad disponible;

pero sin llegar al programa mínimo de camisa kaki, pantalones cortos y piernas al aire que propugnan los campeones del deporte, la previsión no debe rebalsar un plan de necesidades severas, en armonía con la amplitud de la excursión y con las exigencias climatológicas de los puntos de estacionamiento elegidos. En algunas listas que ofrecen las casas, de accesorios, americanas, no se olvida ni la cámara fotográfica, ni las pipas de tabaco, ni los egipcios, ni el cuidado de las uñas... ni la barra de rouge... si como es deseable y aconsejable, participan en la excursión los dos sexos; pero es que estos efectos no pueden en rigor dejarse de mirar como indispensables y el poco espacio que ocupan está sobradamente compensado por su positivo rendimiento.

El equipo de cocina, de mesa y de dormir es también de una latitud tan grande, que sólo cabe una norma definida para un caso concreto (tantos días y a tales sitios) y aún así, el coeficiente personal interviene de una manera decisiva, que hace ilusorios todos los presupuestos; pero como Uds. podrán apreciar por los grabados que reproducimos, el mercado actual abastece abundantemente las exigencias más extremas.

—Reducir la carga del generador de tal modo, que la batería no llegue a calentarse. Si la maniobra de la tercera escobilla de la dinamo no es suficiente, habrá que marchar durante el día con las luces encendidas durante cierto tiempo, para que una sobrecarga excesiva no estropee los acumuladores. Compruébese que el electrolito cubre las placas y separadores.

—El juego de válvulas en el momento de subir, debe ser el máximo que admita el reglaje, pues si éste es el mínimo, las válvulas se calentarán, pudiendo quemar-



Un automóvil y la tienda plegada en un remolque

se, y, en todo caso, permanecerán abiertas más tiempo que el que conviene a la marcha correcta del motor, que pierde potencia y puede calentarse. Examine la correa del ventilador, pues si patina, el motor se recalienta.

—Vea el juego del pedal del embrague, que debe ser aproximadamente 3,50 cms.; de otra forma, el embrague, patinará, estropeándose los discos o el disco.

—Cambie el aceite del cárter cuando se disponga a emprender el viaje, y renuévelo durante la excursión.

—Engrase cuidadosamente todas las articulaciones.

—Examine el ruptor de encendido, viendo si los tornillos se abren a la separación debida y están limpios. Regúlelos correctamente antes de salir.

—Frenos: haga una prueba minuciosa de su estado, comprobando su reglaje.

—Repase las bujías, fijándose especialmente si alguna porcelana está resquebrajada.

—No olvidarse de lubricar el mando del distribuidor, si se trata de sistema Delco.

—Mirar si el equipo de herramientas está completo, así como los repuestos de cámaras y cubiertas, apreciando su estado.

—Lleve unos metros de cable y de cinta. En cuanto a los efectos que requiere llevar consigo el automóvil para hacer frente a las pequeñas averías, que en una excursión algo prolongada serán inevitables, son: Dos ruedas de repuesto, o dos llantas con sus neumáticos.

Cuatro cámaras de repuesto, bien plegadas y enfundadas (bajo el asiento trasero, por ejemplo).

Media docena de pivotes Schareder, si, como es lo general, ésta es la válvula empleada en la cámara de aire.

20 litros de agua potable, un bidón de reserva de gasolina.

Una pala de mediano tamaño.

10 ó 15 metros de cable de acero flexible para remolque.

Un bidón con 10 litros de aceite (bajo el asiento del conductor).

Un juego de cadenas para las ruedas.

Una correa de ventilador.

Equipo completo de herramientas.

Gata, limpiaparabrisas y pantalla anti-deslumbrante.

Unos alicates corta-alambres.

Un parche para neumáticos, un indicador portátil de presión y una bomba.

3 bujías.

Unos metros de cable de baja y alta tensión.

Una válvula completa, con su resorte.

Un juego de lámparas eléctricas.

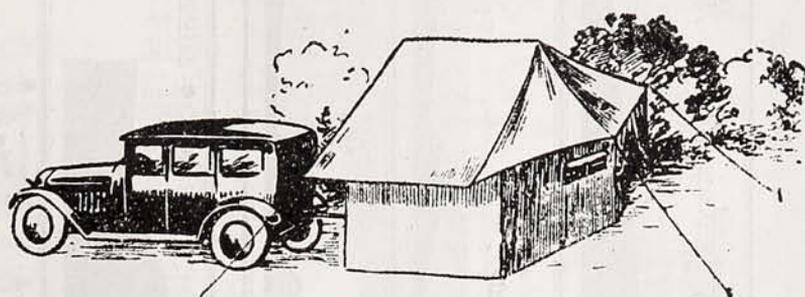
Otro de fusibles.

Gamuzas y paños de limpieza.

30 metros de cuerda de cáñamo para envolver.

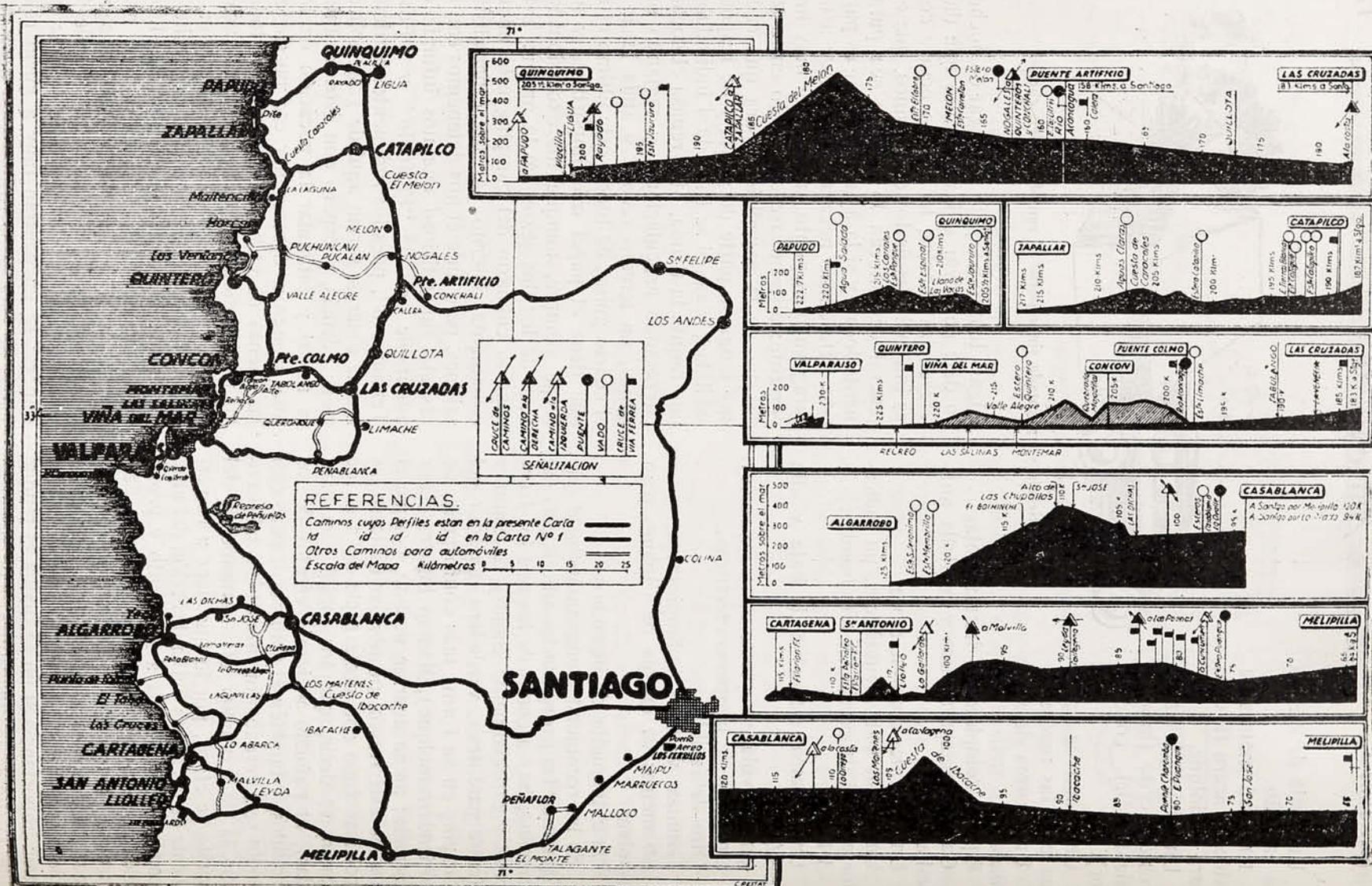
Un extinguidor de incendios.

En las recomendaciones minuciosas que figuran en las propagandas americanas del camping, hay algunas de las que los franceses y especialmente Baudry de Saunier (entre paréntesis, verdadero inventor del camping en su forma más confortable, de vivienda-remolque), llaman bizarras; por ejemplo: no se duerme vestido, porque el tiempo esté fresco, no olvidar quitarse las polainas (que con preferencia no sean de cuero, es decir, que los mejor son bandas), el pañuelo y demás efectos de los bolsillos, y también el sombrero; pero casi todos son verdaderamente útiles, tales como la de examinar el asentamiento del punto de etapa, por lo que hace a la vertiente de las aguas y a la dirección del aire, emplazándola tienda a sotavento y protegida por un reguero que la circunda, desaguando convenientemente; elija un sitio que tenga en sus proximidades agua potable a ser posible; pero esto no tiene una gran importancia si no se olvida el tanque que en todas las ocasiones debe llevarse;



La tienda ya montada sin esperar el remolque del coche.

sálgase temprano, para no llegar de noche; no deje de llevar guías y planos que dan referencias exactas, lo que no ocurre con las indicaciones de los campesinos, que en general desconocen lo que no sea puramente local, y si la ayuda exterior es para estas referencias necesaria, recúrrase a un garage u otro punto análogo; y muy importante: distribúyase el trabajo entre todos los de la expedición, para que cada uno tenga su parte de gloria y de responsabilidad, y así, si se trata de 4 individuos, uno monta la tienda, otro repasa el coche, engrasando articulaciones y reglando órganos, un tercero recoge y apila leña, y el cuarto guisa; de todos, este último es el que tiene el papel más importante y no recae siempre, aunque los excursionistas sean de los dos sexos, en la mujer. Este aspecto culinario del camping está minuciosamente descrito por los especialistas sajones, pero ante él nos detenemos con el respeto supersticioso que nos infunde el admirable arte de "Picadillo" y "Post-Tebhunsem", pues los rudimentos estrictamente caseros, serían aquí de gran aplicación; además, y espero con ésto levantar la moral y estimular la vocación de los que aspiren a desempeñar ese puesto en las faenas de camping, parece que todas las predilecciones espirituales de los excursionistas las acapara, no el que pone a punto todos los mecanismos de coche y remolque, ni siquiera el que maneja el volante con más destreza, sino el que prepara el arroz más suculento y sabe reglar el verdadero punto de encendido de la gira campestre; y es natural, porque las mujeres se encuentran muy a gusto relevadas de esta tarea rutinaria en unos días de verdadera expansión'..



PROTECTO

PATENTED SHIELD OPTICA

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

HAMMERSLEY
AGUSTINAS 1080



Observaciones de un Turista que ama a Chile

Traducimos a continuación una carta que hemos recibido del señor H. C. Houghton, caballero de nacionalidad británica que por negocios y por turismo recorre nuestro país todos los años.

Es proverbial la admiración que tiene el señor Houghton por nuestro país y por esta circunstancia y por estar ella muy bien inspirada, hemos preferido transcribirla completa:

"Me dirijo a Ud. basado en la afición que tengo por Chile y por los chilenos, sin lo cual no me habría tomado la molestia de hacer algunas observaciones sobre el turismo en este país.

Chile ha estado haciendo una intensa propaganda para atraer el turismo al país y desarrollar el tráfico turístico en la forma como está establecido en otras partes. Es necesario dar a conocer las incomparables bellezas y muy especialmente la región de los lagos.

Durante los tres últimos viajes que he hecho a Chile he oído en repetidas ocasiones serios reclamos contra los empleados de las Aduanas.

Voy a citarle un caso interesante.

Ud. recordará que hace tres años vine desde Buenos Aires con mi amigo Agustín Uriarte, a quien convencí que era necesario conociera este bello rincón del continente. Partimos de Buenos Aires y para entretenernos en el tren, agregamos a nuestro equipaje un fonógrafo portátil y una media docena de discos de última novedad. Durante la travesía de la Pampa y la Cordillera nos entretuvimos mucho oyendo la buena música. En circunstancias en que estábamos en el coche comedor, un empleado de la Aduana chilena al pasar por el coche Pullman descubrió el fonógrafo y lo confiscó junto con los discos. A mi regreso al Pullman me dí cuenta de la indignación de los pasajeros por el atropello cometido. Me trasladé al carro equipaje a presentar mi reclamo y manifesté a los empleados

de la Aduana que ellos tenían perfecto derecho a averiguar la procedencia y destino del fonógrafo, pero nó a confiscarlo sorpresivamente. Su propósito era que debía pagarse derecho de internación en Los Andes.

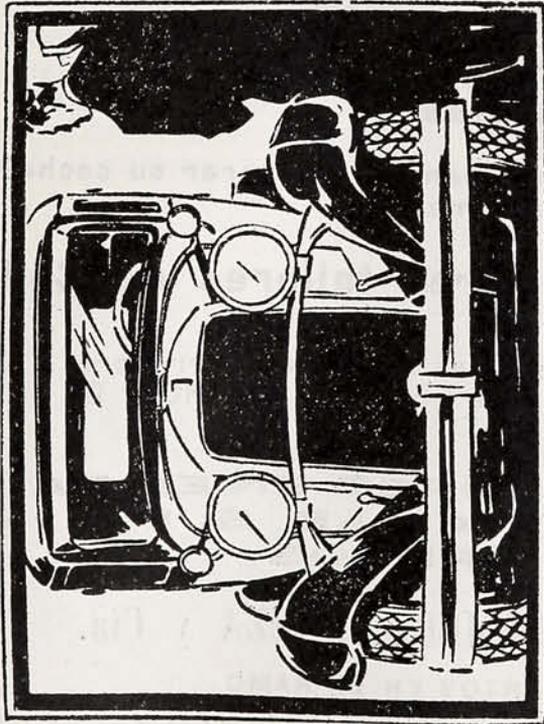
Probé a los empleados que no era justo pagar derecho de internación porque mi amigo Uriarte y yo íbamos a seguir viaje al Perú en uno de los vapores de la P. S. N. C. y queríamos seguir nuestro viaje con nuestro fonógrafo.

Este argumento no fué suficiente e insistían en que debíamos pagar tanto por cada kilo. La presencia del Cónsul General Argentino en Los Andes vino a resolver la situación a nuestro favor.

Ud. podrá imaginarse la deplorable impresión que este incidente produjo entre los pasajeros argentinos que venían a Chile por primera vez.

El año pasado al venir en el "Orduña" para regresar a Europa a través de los Lagos oí duras quejas de un pasajero por el mal tratamiento que había recibido de los empleados de la Aduana. Igual cosa he oído este año entre los que veníamos en el "Oropesa" en el mismo viaje en que venía el Príncipe de Gales.

Aquí las víctimas fueron un padre y una hija a quienes se les molestó injustamente debido a un exceso de celo y de desconfianza. La hija traía 25 trajes y dos abrigos de piel. Los empleados de la Aduana dijeron que ese ajuar tan grande no era necesario y que seguramente se pretendería comerciar con ellos. Seis diferentes funcionarios, uno por uno, examinaron detenidamente los trajes dándolos vuelta por todos lados tratando de encontrar señales de uso o manchas de transpiración, y después de mucho registrar se llegó a la conclusión que no estaban manchados. La dama manifestó que si hubiesen estado manchados no los habría tenido en su baúl. Veinticinco trajes, veinte pares de zapatos, quince sombreros y dos abrigos de piel son mucha ropa para su uso personal según el criterio de los empleados de la Aduana, pero ciertamente no es mucho para una dama elegante y rica que viene de turista y que debe llevar consigo ropa para climas fríos y calurosos.



GOODYEAR

Mayor número de personas anda sobre

NEUMÁTICOS GOODYEAR

que sobre los de cualquiera otra marca

Ahora, veamos cuál es el resultado de todo esto.

Esto es muy perjudicial para la reputación del país. Cada una de estas víctimas es una propagandista en contra de Chile y aprovechará cada oportunidad para que sus amistades no pisen jamás esta tierra.

A mi entender, si Chile necesita turistas, deberá dar grandes facilidades, debe simplificar las tramitaciones y métodos y no tratar a los turistas como si fuesen contrabandistas. No hay que olvidar que cuando la reputación se pierde, ésta se propaga como una epidemia.

No hay comparación con los métodos puestos en práctica en Canadá donde el turismo está muy desarrollado. Canadá fué víctima de muchos abusos en la importación de mercaderías desde los Estados Unidos, y para contrarrestarlos se tomaron diversas disposiciones que no envolvían molestias para nadie. Por ejemplo, si un pasajero lleva consigo una máquina de escribir y prueba que va en tránsito o es turista hace un depósito por el valor de los derechos, suma que le es reembolsada al salir del país. El trámite de la devolución es sencillísimo y se efectúa sin demora alguna en el puerto de partida o en la estación de la frontera.

Es también interesante el punto relacionado con el envío del equipaje por una vía distinta por la cual se viaja. Antes de partir a Buenos Aires, este año, vía Los Lagos despaché por el ferrocarril transandino mi equipaje con destino a Buenos Aires.

Mi equipaje dejó de ser equipaje y pasó a ser mercadería porque no viajaba junto conmigo por los Lagos. Este criterio tiene los inconvenientes de la visación consular y demás trámites de exportación. Si yo he probado que soy turista y que no deseo molestarme en que el equipaje haga el mismo viaje que yo voy a emprender por los Lagos, con qué objeto se complica la situación cambiando la categoría de mis efectos de viaje?

En Europa y en los Estados Unidos el turista despacha su equipaje con anticipación por la vía que más le convenga y el turista bien puede irse por el aire, por mar o tierra. Se le da al turista un simple boleto con el que a su destino lo reclama. No hay complicaciones consulares.

La corriente de turismo desde Inglaterra, Francia y Alemania hacia Suiza es enorme y los turistas envían sus equipajes en la forma como he dicho y en caso que los empleados de Aduana tengan alguna sospecha de abusos de parte de los viajeros, los obligan a ponerse o probarse las ropas que llevan en sus maletas.

Como le manifiesto al principio, mi amigo, estas líneas las he escrito con el más sano espíritu de crítica y confío en que Ud. algo pueda hacer para que se simplifiquen los procedimientos y se dé facilidades positivas a los turistas que visitan Chile, país que conozco y amo desde hace tantos años y donde tengo muy buenos amigos.

H. C. Houghton.

26 de Febrero de 1934.

UN PROBLEMA

RESUELTO!

¿Una casa de confianza donde mandar a reparar su coche?
¿Responsabilidad y honradez comercial?

Le ofrecemos los mejores talleres de Chile

Especializados en mecánica, herrería, carrocería en general y electricidad en TODA MARCA DE AUTOMOVILES.

ÚNICOS POSEEDORES EN EL PAIS DE LAS MAQUINARIAS S. I. A. M. PARA FRENOS

LUIS RODRIGUEZ GAMBOA, BAEZA y Cia.

30 AÑOS EXPERTOS EN EL RAMO

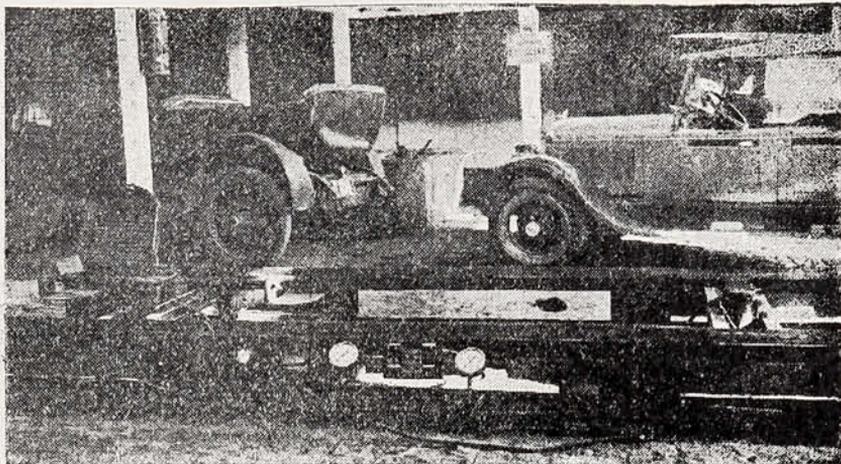
10 de Julio esq. Serrano

Teléfono 81139

Máquina para graduar frenos

Progresos del garage Rodríguez Gamboa Baeza y Cía.

Son conocidas las dificultades con que se tropieza generalmente para obtener una correcta graduación de los frenos de los automóviles, especialmente cuando no son hidráulicos. Era bastante difícil hacer al cálculo el trabajo, sobre todo por las molestias que el trabajo originaba. Sin embargo, ya es posible que cualquier automovilista en un tiempo no



Un automóvil montado sobre la máquina reguladora de frenos.

obtenga la graduación de sus cuatro frenos correctamente, controlados a la perfección por una máquina, que acaba de adquirir el Garage Rodríguez Gamboa, Baeza y Cía.

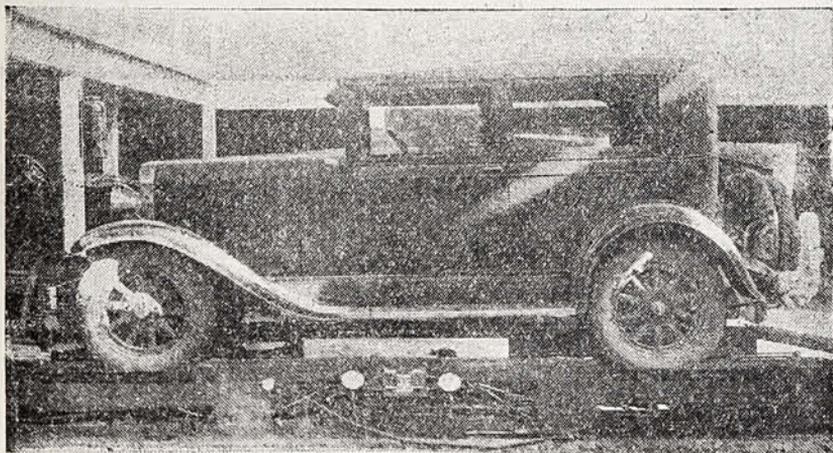
Se trata de una máquina de creación americana, bastante cara por cierto, que permite apreciar exactamente el esfuerzo de frenaje de cada rueda independientemente; y de las cuatro a un tiempo, señalando al funcionar, aquellas que apretan

más que otras, de lo que resulta fácil aflojar o apretar las que conviene.

El sistema hidráulico de funcionamiento, pone en movimiento las ruedas del coche, cuando éste se halla sobre el riel de montaje, y enciende cuatro lamparillas, una correspondiente a cada rueda, las que por la sucesión con que se prenden indican al operador cuáles hacen menos esfuerzo sobre el freno.

Esta operación, que en la actualidad resulta simple, se hace comunmente en media hora, por un personal práctico que tiene

al servicio el garage Rodríguez Gamboa, Baeza y Cía. y aparte de evitar el desgaste desigual de las cintas de freno o balatas, contribuye eficazmente a evitar que por mala graduación de los frenos se produzcan accidentes graves como los que ocasionan las coleadas, sobre todo en días húmedos.



La máquina en función marca exactamente en libras la presión del frenaje.

Actas del Automóvil Club de Chile

EXTRACTO DE LA SESIÓN N.º 100 DEL 26 DE ENERO DE 1931

Se inicia la sesión a las 19.15 horas.

Preside el señor Veloso.

Concurren los Directores señores Betteley, Avareña, Silva, García y Kaulen, el Jefe Ejecutivo y el Pro-Secretario. Excusa su inasistencia el señor Barahona.

Acta anterior. Es aprobada sin modificaciones.

Acta de la Sesión Extraordinaria. También se lee y se aprueba.

CUENTA

Se da cuenta de la siguiente correspondencia.

1.º De una carta del señor Courtois, en que pide, que mientras dure su ausencia se designe al señor L. B. Pinilla, para que cronometre en su reemplazo las Carreras, que están para efectuarse.

2.º De una de la Comisión de Tránsito, en que acompaña proyecto de descongestión del Tránsito, en Plaza Italia, y anuncia que en lo que respecta al proyecto de numeración de los caminos, entiendo que incumbe a la Comisión de Caminos redactarlo, a menos que el Directorio acuerde otra cosa.

3.º De una nota de la Asociación de Automovilistas de Antofagasta que anuncia la composición del nuevo Directorio.

4.º De la carta de la Comisión de Fiestas de San Antonio que manifiesta haber recibido informes de las autoridades, en el sentido de que los caminos del Circuito, estarán en buenas condiciones, para la fecha que se proyecta dicha carrera, y de que disponen de la cantidad de \$ 4,000 para premios. Se acuerda encomendar al Jefe Ejecutivo, que previa visita al Ingeniero, estudie sobre la posibilidad de realizar el Circuito sin peligro para los corredores.

5.º Se leen las propuestas de las imprentas Marinetti y Leblanc para la confección de 2,000 afiches. Se acepta esta última.

6.º Nota del Mayor Prefecto de la Cuarta Ayu-

dantía, en las que solicita que por haberse iniciado las obras del Cuartel de Carabineros en la Cuesta de Chacabuco, se haga entrega de la donación del Club por la cantidad de 1,000 pesos para dichas obras. Se resuelve que la Tesorería haga efectiva la entrega de dicha suma.

7.º Se lee la carta en que se solicita del Club la organización y control para la carrera de Curicó a Teno. El señor García hace notar el mal estado en que se encuentra el camino y se acuerda esperar el informe que deberán dar las autoridades, referente a la posibilidad de correr en dicho camino.

8.º La carta del señor Renato Marquezado, que acepta su designación de miembro de la Comisión de Turismo.

9.º De una carta de la Asociación de Automovilistas de Colchagua en que felicita al Club por el proyecto de unificación y se acepta incondicionalmente.

10.º Son aceptadas las renunciaciones de los socios señores Francisco Langlois y Miguel Martínez.

11.º Se acuerda que se saquen copias y se reparta a los Directores, del memorándum del Pro-Secretario sobre las conversaciones sostenidas en Mendoza con el Automóvil Club Argentino.

12.º Se da lectura al telegrama de don Héctor Vigil, dirigido a don Vasco de Larraechea, en que anuncia que la Asociación de A. de Valparaíso no ha aceptado el proyecto de fusión.

SOCIOS ACEPTADOS.—Fueron aceptados los siguientes socios:

Isaac Weinstein Chodig, presentado por José Nudmann.

José Concha Lueje, presentado por Vasco de Larraechea.

Enrique Leclerc Lazo, presentado por el señor Pablo M. Cabezón.

Leonard Jacoby S., presentado por Enrique Kaulen.

BUENA ATENCION

MEJOR CUMPLIMIENTO

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

Solamente las encontrará en

La Fábrica de Carrocerías de Atilio Giovinazzi

La más importante del país.

Av. Sta. MARIA 0180

TELÉFONO 89386

CASILLA 3821

**REFACCIÓN
REPARACIÓN
PINTURA**

STERNOL

EL ACEITE DE GRAN LUJO



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

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

Alto Punto de Inflamación hasta 245° centígrados

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

Ausencia Absoluta de Carbón Garantizada.

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

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

Enrique Joger Schulz, presentado por Augusto V. E. Rompeltien.

Jorge Santelices Fuenzalida, presentado por Vasco de Larraechea.

Laureano Vallejo Tejada, presentado por J. M. Vega.

Lorenzo Cerda Pantoja, presentado por Vasco de Larraechea.

Enrique Nietto Matta, presentado por Henri Pinaud.

Adolfo Contrucci Ballermi, presentado por Vasco Innocenti.

Inés Ruiz Zegerz (Agregada), presentado por Julio Ruiz.

Luciano Cruz-Coke Lassabe, presentado por Juan Kirtle.

Herbert Neumann Spstein, presentado por Georges Lambert.

TABLA

Se trataron de la tabla los siguientes asuntos:

PRESUPUESTO.—Con motivo de la reorganización de la contabilidad, el señor Presidente, dice, que es oportuno que se haga un presupuesto de gastos y de entradas ordinarias y extraordinarias, para saber con alguna exactitud, el presupuesto a

que debe ajustarse el Club.

El señor Avaria y demás Directores se demuestran partidarios de esa idea y se acuerda designar una Comisión compuesta por los señores Veloso, Avaria y García, para que con el Jefe Ejecutivo se estudie el presupuesto aludido.

LA FUSIÓN.—El señor Veloso refiriéndose a la fusión, informa de las publicaciones hechas por algunos diarios, con motivo del proyecto de fusión, que acaba de ser rechazado por la A. de A. de Valparaíso, no obstante que el Sr. Vigil, como dió cuenta el señor Larraechea, se demostró conforme con ese proyecto, que interpreta buena parte del mismo proyecto de la Asociación en 1928. Explicó que un diario de Santiago había adelantado una noticia equivocada sin ninguna autorización del Club, noticia rectificada luego y dióse lectura a los artículos de "El Mercurio" de Valparaíso, y de "El Mercurio" de Santiago. El Directorio acordó remitir una carta a las Direcciones de ambos diarios, para que se publique con el proyecto original de Valparaíso de 1928 y el del Automóvil Club de Chile, para que el público juzgue. Por otra parte el Club continuará sus gestiones de fusión, conforme al acuerdo anterior.

Pasa a la página 182.

EXCURSIONE CON EL

PHILIPS PORTÁTIL

Las delicias y el placer del automovilismo y los pic-nics al aire libre se gozan solamente cuando se lleva consigo un



PHILIPS PORTÁTIL

Ud. obtendrá música durante su viaje en automóvil y en cualquier otra parte, donde Ud. disponga de un PHILIPS 2540.

Este aparato portátil, que es una simple valija, le permite escuchar, sin antena y sin ningún otro agregado con toda claridad y potencia, todas las broadcastings de Santiago y Buenos Aires.

A la larga serie de receptores que PHILIPS Radio ha lanzado al mercado, ahora presenta uno nuevo, sorprendiendo al público con su

PHILIPS PORTÁTIL 2540

constituyendo un ÉXITO SIN PRECEDENTE EN LA ÉPOCA ACTUAL DE LA RADIO.

PELICULAS DE ANIMALES

POR WILLY FRERK

Para los amantes de la naturaleza el cinematógrafo representa un instrumento precioso por demás, por cuanto permite reproducir a los animales en su medio natural y con sus movimientos espontáneos. Las películas de animales domésticos no ofrecen en realidad mayores dificultades que las de personas u otros objetos en movimiento. Naturalmente que en estos casos tiene ventaja todo aquel que es algo aficionado a los animales y conoce sus hábitos y costumbres. En cinematografía, como en todo, no se cosechan los frutos sin esfuerzos, y los más estudiosos son los que mejor se lucen. Los animales domésticos pueden filmarse de cuerpo entero o bien, si no son muy inquietos, en mayor tamaño, no cogiendo en la película más que la cabeza de los mismos. Los caballos, vacas y perros préstanse ad-

mirablemente para este objeto. Tratándose de animales menores, siempre que no pueda emplearse el teleobjetivo será preciso acercarse mucho a ellos con el aparato. Para esta última clase de películas se requiere un conocimiento exacto del genio y carácter de los animalitos. Como en las películas de viajes, deportes, etc., en las películas de animales los aparatos con motor de cuerda prestan excelentes servicios.

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.



**EL BUEN AFICIONADO
USA SOLAMENTE LA
PELÍCULA**



Pídala en todos los buenos negocios
del ramo.

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**

COMISIÓN DE CARRERA.—Se aceptó la propuesta pasada por el Director General de Carreras, para que formen parte de dicha Comisión las siguientes personas:

Manuel Soza, Alberto Carmona, Enrique Blanco, Manuel Vergara, Juan Ignacio García y Fernando Daldrich.

INCORPORACIÓN DEL CORONEL ROBLES.—A indicación del señor Avaria, se acepta como socio de la Institución, liberándose del pago de cuota de incorporación al Coronel Prefecto Jefe don Carlos Robles Sotomayor.

También se acuerda invitarlo al seno de una Comisión compuesta por los señores Avaria y García, para tratar el proyecto que relacionado con el Tránsito, en los caminos, han dado a la publicidad los diarios.

NOTA SOBRE LOS CICLISTAS.—El señor Kaulen pide que se envíe una nota al Director del Tránsito, rogándole que haga cumplir a los ciclistas las disposiciones comunes del tráfico, y para que usen ambas manos sobre el manubrio, con el objeto de evitar los numerosos accidentes que se

CONFIANZA INSPIRAN LOS RESULTADOS

OBTENIDOS CON LOS CONOCIDOS EXTINGUIDORES DE INCENDIO

"MINIMAX"

DURANTE EL AÑO 1930 FUERON APAGADOS CON MINIMAX SOLO EN CHILE

261 INCENDIOS

SEGUN CERTIFICADOS ORIGINALES EN NUESTRO PODER, DE ESTOS SE PRODUCERON EN:

Industrias y Fábricas.....	42	Teatros y Biógrafos.....	8
Casas particulares.....	38	Molinos.....	6
Garages y Dep. de Bencina.....	34	Imprentas.....	7
Autos y Góndolas.....	28	Salitreras.....	6
Repeticiones gubernativas y militares.....	27	Conventos y Hospitales.....	4
Fundos y Haciendas.....	24	Vapores nacionales.....	3
Almacenes y of. comerciales.....	19		
Hoteles y Restaurants.....	15	TOTAL.....	261

LOS RESULTADOS DE LOS AÑOS ANTERIORES FUERON LOS SIGUIENTES:

1924.....	140 incendios	1927.....	204 incendios
1925.....	136 "	1928.....	221 "
1926.....	179 "	1929.....	329 "

Estas cifras demuestran claramente la absoluta eficacia y superioridad indiscutible de los extinguidores MINIMAX

ORGANIZATION MINIMAX CHILE

FÖLSCH Y CIA.

SANTIAGO: HUÉRFANOS 1372.—CASILLA 3757 VALPARAÍSO: CASILLA 16-V.
TEMUCO: CASILLA 21-D.

¿Quiere usted examinar los presentes cuadros de las piezas que componen Dos Armas tipo 1931 de eyectores automáticos?

Una escopeta Hammerless y una escopeta

DARNE

DE CAÑONES FIJOS Y EYECTORES AUTOMATICOS

ELLOS EXPLICARÁN, MEJOR QUE TODOS LOS TEXTOS, LA ROBUSTEZ DE UNA, DEBIDA A LA SENCILLEZ DE SUS ELEMENTOS; LA FRAGILIDAD DE LA OTRA, DEBIDA A SU COMPLICACIÓN



La escopeta DARNE no se desajusta jamás.

Tiene una potencia de penetración y una longitud de alcance que permiten el tiro a distancias considerables.

No recula, a pesar de su peso ligero.

Posee un extractor potente que extrae las vainas de cartucho aunque estén infladas, deformadas, recargadas o mal calibradas.

Aunque de peso muy reducido (cal. 12 a partir de 2,400 kgs.), es de una solidez a toda prueba, y por muy duras que puedan ser las condiciones de caza, presta un servicio de más de veinte años sin necesitar reparación ni reglaje.

Catálogo "8"
se envía gratis a quien lo pida a los

ESTABLECIMIENTOS

DARNE

Sociedad en comandita por acciones de un capital de 5 800.000 francos ya reembolsados.

SAINT-ETIENNE
65 a 79, Cours Fauriel

Casos de venta en:

PARIS
4, pl. du Théâtre Français
LYON
32, r. de l'Hotel-de-Ville
FRANCIA

De un cuidado muy fácil, su limpieza de fin de temporada puede hacerla el mismo cazador.

Es ganadora de los Grandes Premios de tiro de pichón de Montecarlo, Royan, Vichy, Premios de la Baule, el Mont Dore, Arcachon el Touget. (Francia) Argel (Africa), Moscú (Rusia) Milan, Catanzaro, Salsomaggiore, (Italia), Las Palmas, Las Mesas, Tomelloso, Valencia, (España) Bogotá, (Colombia), etc.,

Desconfiar de las imitaciones. Sólo la auténtica escopeta DARNE lleva la marca característica "DARNE".

LAS
41
PIEZAS DE LA
ESCOPEA
DE BÁSCULA.

LARGAS,
DÉBILES,
RETORCIDAS,
FRAGILES

LAS
25
PIEZAS DE LA
ESCOPEA
DARNE

CORRECTAS,
RECTAS,
SENCILLAS,
ROBUSTAS.

120,000 ESCOPETAS DARNE EN SERVICIO EN FRANCIA, COLONIAS Y EXTRANJERO

registran a menudo por culpa exclusiva del ciclista. Así se acordó.

DESHECHO EN EL FUNDO PUANGUE.— A indicación del señor Avaria, se acordó enviar una nota al Director de Caminos, pidiéndole se ensanche en parte el deshecho existente en el Fundo Puangue de propiedad del señor Larraín, ya que constituye un peligro para los automovilistas, lo estrecho que es en la actualidad y que sólo permite el cruce en un solo sentido.

Sr. A. LEÓN DE LA BARRA.—El señor don Vasco de Larraechea informó sobre las actividades incorrectas denunciadas contra el señor León de la Barra, que ofrece listas de socios a razón de 40 pesos, a las casas comerciales y solicita avisos en nombre del Club. Se acordó pasar los antecedentes al abogado para que proceda.

SEÑALIZADORES AUTOMÁTICOS.— El se-

ñor Kaulen dió cuenta de haber probado los señalizadores automáticos, que se colocaron en su coche, manifestando que funcionan bien. El señor García, pasa también un informe en el mismo sentido. El Directorio acuerda, en lo que respecta aconsejar su uso obligatorio, mantener el acuerdo anterior sobre el mismo asunto.

NOTA A LA COMISIÓN DE TRÁNSITO SOBRE SEÑALES DE GONDOLEROS.— Se acuerda pasar una comunicación a la Comisión de Tránsito, para que informe sobre la mejor manera de exigir de los gondoleros y camioneros, el uso de una señal que indique sus propósitos de Tránsito, pues en la práctica ocurre que, la mayoría por desidia o por imposibilidad desde el lugar que ocupan, omiten este detalle, que es a menudo peligroso.

Siendo las 21 horas 10 minutos se levantó la sesión.

EXTRACTO DE LA SESIÓN DEL 2 DE FEBRERO DE 1931

A las 19.30 horas se inicia la sesión.

PRESIDE EL Sr. VELOSO.—Asisten los Directores señores Avaria Silva García y Kaulen, el Jefe Ejecutivo y Prosecretario y el socio señor Alert.

El señor Barahona, excusa su inasistencia.

ACTA ANTERIOR.— Sin observaciones, es aprobada.

CUENTA.—Se da cuenta de los siguientes asuntos:

1.º Carta del señor Barahona. En que explica las causas de su inasistencia a varias sesiones. Son aceptadas por el Directorio las causas de su inasistencia.

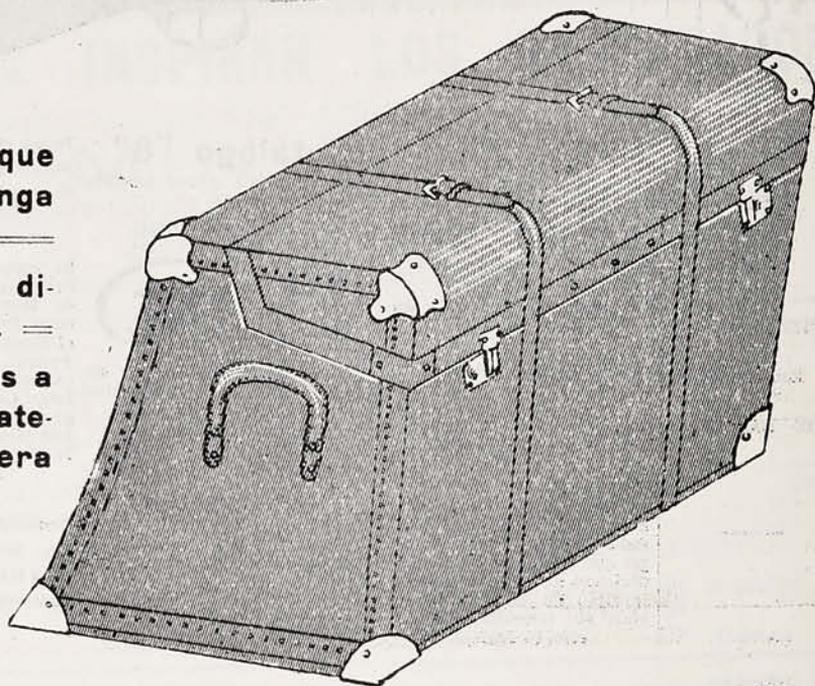
2.º De la comunicación del señor Giovanazzi en

ES

indispensable que su automóvil tenga maleta. =====

Existencia de diferentes tipos. ==

Las fabricamos a medida con materiales de primera clase. =====



Precios fuera de toda competencia
RECURRA A LA FÁBRICA

Descuento 10% a los socios del Automóvil Club de Chile

C. INOSTROZA
MAPOCHO 1736

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

AUTOMÓVILES

"MARMON"

8 y 16 CILINDROS; DESDE 77 A 200 H. P.
EQUIPADOS CON RADIO Y MALETA DE CUERO

DESDE \$ 18.500 M/C.

Estación de Servicio propia y Repuestos

Vendemos los automóviles usados recibidos en parte
de pago de los carros nuevos.

=====
NECESITAMOS DISTRIBUIDORES EN PROVINCIAS

RENÉ DE TERAN M.

Delicias 1327 - Casilla 1042 - SANTIAGO

que acepta la designación en que se le ha hecho como miembro de la Comisión de Turismo.

3.º De una comunicación del Ingeniero de la provincia de Aconcagua, en que informa ha quedado librado al servicio público el camino internacional por Los Andes.

4.º De una carta del señor Marcos Parraud, que solicita se gestione de las autoridades el arreglo del camino de descenso del San Cristobal.

5.º De una comunicación del Automóvil Club Argentino, que anuncia un próximo paseo de socios en caravana a Chile, y solicita informes e itinerario a realizar. Se acuerda que una comisión compuesta por los miembros de la Comisión de Turismo y el señor García, tomen las medidas necesarias, para atenderlos, y al mismo tiempo, para concurrir a la invitación hecha con anterioridad para inaugurar una placa en el límite fronterizo. Se toma igualmente el acuerdo de dejar al criterio de los dos Directores que integran esa comisión señores Avaria y García, los gastos que sea menester realizar para llenar su cometido.

6.º De una comunicación del señor Freund en que acepta el cargo de miembro de la Comisión de Tránsito.

7.º De una comunicación de la Asociación de Automovilistas de Colchagua en que anuncian que para el día 7 de Febrero se realizará un paseo a Cauquenes organizado por aquella Institución y en la que se invita también a los socios del Automóvil Club para que concurren.

8.º De una comunicación de la Delegación Mendoza del Automóvil Club Argentino, por la que se anuncia una próxima excursión de socios de dicha entidad a Chile.

9.º De un denuncia que hace el señor Santiago Webb sobre colocación de un cable a la altura del

S. I. A. M.
Máquinas y herramientas para
Garages y Estaciones
de Servicio — — —

AGUSTINAS 970

parabrisas, frente a la Estación Puangue, donde se construye el camino a Cartagena, sin que exista ninguna señal de peligro para los automovilistas.

10. De la carta de don Arturo Donoso solicitando se obtenga de las autoridades que los automóviles, camiones, góndolas y motocicletas, cumplan con las disposiciones vigentes de tránsito, sobre uso del escape libre. Se acuerda pasar una nota al señor Prefecto de Carabineros, insinuándole la conveniencia que habría en hacer cumplir las disposiciones en vigencia al respecto.

11. De la carta del señor Zatzek, que solicita se obtenga de los Ferrocarriles, la devolución del importe pagado por flete de su automóvil, que participó en la carrera del 28 de Diciembre, pues hasta la fecha no se le ha cancelado dicha suma. Se acuerda pasar una nota al Ministerio de Fomento.

TABLA

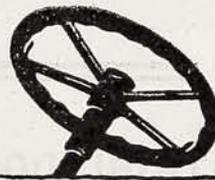
Se trataron los siguientes asuntos de la tabla:

1.º De la póliza de seguro sobre muebles, por valor de \$ 25,000 de la Cia. La Alsacia, por valor de \$ 385. Se acordó su pago, renovando la póliza por el año en curso hasta el 1.º de Febrero del año entrante.

2.º Donación a los mensajeros de Telégrafos.— Se acuerda suscribirse con diez pesos al pedido de

SIEMPRE...

**VOGEL'S
SUPER SERVICE**



los que exigen lo
mejor acuden a la

**STATION
GARAGE**

M.C.R

Oficialmente "Recomendado" por el Automóvil Club de Chile

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

EDUARDO VOGEL

PROPIETARIO

Avda. Providencia 1162

Teléfono 81154

Correo 11 - Casilla 30

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



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

Willard es la Bateria de más duración y mejor servicio

La causa más común de las fallas de las Baterías es el separador de madera. Los separadores de madera hay que reemplazarlos anualmente y es un gasto que se puede evitar si Ud. compra Baterías con Separador de Caucho.

Las Baterías Willard son las únicas que están equipadas con este separador. Tiempo y dinero ahorrará usted si elije Willard.

"POR EL SERVICIO CRECEMOS"

Agente para Chile desde la Provincia de Atacama a Magallanes

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

Delicias 866 — Casilla 32 D
SANTIAGO

HERMAN HERMANOS
CONCEPCIÓN

Willard STORAGE BATTERIES

Asegure su Automóvil

Contra Accidentes 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

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

ESTACION DE SERVICIO ALEMITE

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

aguinaldo de los nombrados.

3.º **Sobre servicio de cuidadores de automóviles.**

—Se da cuenta de la noticia aparecida en los diarios en la que se anuncia que la Alcaldía de Santiago ha hecho una concesión particular, para instalar servicio de cuidadores de automóviles en los lugares públicos y plazas de estacionamiento.

El señor García, hace indicación en el sentido de que se envíe una nota al señor Alcalde de Santiago, haciéndole notar las dificultades que originará este servicio y al mismo tiempo, que existe con mucha anterioridad, un servicio especial para socios y público en general, organizado por el Automóvil Club de Chile.

Por su parte el señor Larraechea, hace notar, que el anuncio de los diarios no indica quién será responsable de los perjuicios que origine la desaparición de objetos de dichos automóviles, y hace resaltar que el servicio de la Institución exige de cada cuidador que pague los objetos que se sustraigan, siempre que el automovilista compruebe con su boleto correspondiente que ha estado atendido su coche por un cuidador de la Instrucción. Se acordó enviar una nota a la Alcaldía pidiendo informes sobre la organización de la concesión dada.

4.º **Sobre el sueldo del Contador.**—Se acuerda pagar al contador la cantidad de doscientos pesos

mensuales, con un trabajo mínimo de seis horas por semana.

5.º **Los Cobradores.**—El Jefe Ejecutivo da cuenta de la situación de los cobradores, al suprimírseles la suma mensual de sesenta pesos para carro. Agrega que es conveniente obtener un aumento de la fianza, y que solicitan la entrega de boletos por barrios. Se acuerda que este servicio se organice en la mejor forma que el Jefe Ejecutivo lo estime conveniente, siempre que den las mayores garantías al Club para la cobranza.

6.º **El extraordinario a las empleadas.**—El Jefe Ejecutivo da cuenta del pedido anterior de las empleadas de que se les liquiden las horas trabajadas extraordinarias en la reorganización de los servicios del Club. Los Directores, hacen notar que esos servicios extraordinarios son de obligación de los empleados.

Se acuerda no pagar las horas aludidas.

7.º **El Presupuesto para 1931.**—El señor Avaria da cuenta del presupuesto que ha confeccionado para el año 1931.

Finalmente, es aprobado el siguiente presupuesto, para el año 1931:

8.º **Enceradora.**—Se acuerda con el objeto de disminuir los gastos de encerador autorizar al Jefe Ejecutivo, para la adquisición de una máquina en-

JOHN A. LIGHT

Representante de los mejores fabricantes de accesorios para automóviles

— — CASILLA 4077 — SANTIAGO — —

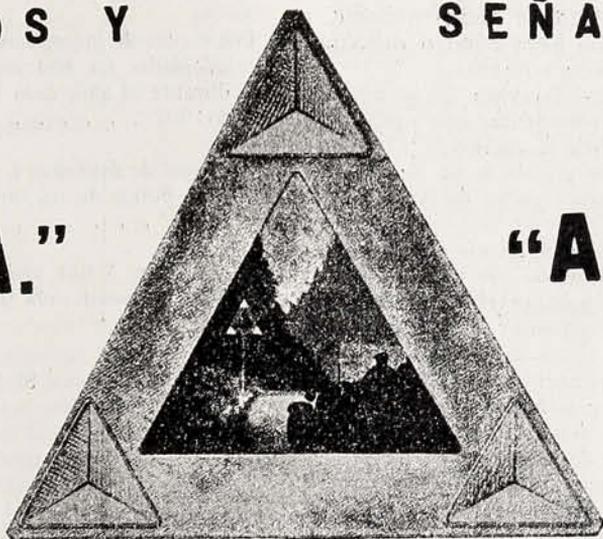
AUTOMOVILISTAS

Exijan en todos nuestros caminos
la instalación de

FAROS Y

SEÑALES

“A.G.A.”



“A.G.A.”

IMPORTADORES Y FABRICANTES DE SEÑALES DE CAMINOS

“A.G.A.” y “FAIRYLITE”

Compañía Chilena “A. G. A.”

SOCIEDAD ANONIMA

Bandera 628, Casilla 2738, Teléfono 88860

SANTIAGO

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

ceradora, y que ese trabajo de limpieza quede a cargo del portero.

9.º **Sesiones en Comité.**—También se toma el acuerdo, conforme al reglamento y mientras dure la ausencia de algunos Directores que se toman sus vacaciones anuales, que se sesione en comité todos los días Martes, hasta el 15 de Marzo próximo, a menos que para esos días haya número suficiente, para sesionar con el quorum normal.

10.º **La cuenta N.º 2.**—En vista de la próxima ausencia del señor Vicepresidente, que tomará sus vacaciones se acuerda abrir la cuenta N.º 2 a nombre del Jefe Ejecutivo y por la suma de \$ 5,000 para que atienda los gastos y pagos de la Institución durante su ausencia.

Esta cuenta se abrirá en el Banco de Chile.

11.º **La Carrera de Curicó.**—Se autoriza al Jefe Ejecutivo, para que se ausente el Miércoles 4 de Febrero a Curicó, para organizar la carrera Curicó-Teno, que se efectuará el día 8 de Febrero.

12. **Viáticos.**—El Directorio toma el acuerdo de pagar 30 pesos diarios y pasajes, a los cronometradores o empleados que deban prestar servicios por cuenta del Club, fuera de Santiago.

13. **Directores de Turno.**—El señor Avaria pide se deje constancia, que los Directores de turno anteriores, no han concurrido puntualmente a sus turnos como les corresponde, y solicita una mayor puntualidad.

15. **Ausencia del señor Silva y del señor García.**—Los señores Silva y García, anuncian que tomarán sus vacaciones en fecha próxima y que por lo tanto estarán ausentes a varias sesiones.

Siendo las 21.10 horas se levanta la sesión.

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

PRESUPUESTO PRESENTADO POR EL DIRECTOR Sr. NICOMEDES AVARIA Y APROBADO EN SESIÓN DEL 2 DE FEBRERO DE 1931.

ENTRADA SALIDA

Por cuotas de incorporación calculadas en 400 socios durante el año, cada uno \$ 100. \$ 40,000

Intereses de depósitos a plazo y bonos de un capital de. " 10,000

Cuotas de 1,400 socios a \$ 10 mensual cada uno. " 168,000

SUELDOS

Jefe Ejecutivo, mensual \$ 1,000.	\$ 12,000
Por bonificación de \$ 1 por cada socio.	" 16,800
Prosecretario, bonificación de \$ 1 por cada socio.	" 16,800
Abogado, bonificación de \$ 0.50 por socio.	" 8,400
Empleada N.º 1	" 7,200
" " 2	" 4,200
" " 3	" 3,600
" " 4	" 3,600
Contador.	" 2,400
Mozo.	" 1,800
Cobradores de cuota mensual 5%	" 8,400
Cobradores de cuota incorporación 5%	" 2,000



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 Titanie para todo auto. Balata All Traffic, resistentes y silenciosas.

5% Imposiciones Ley Empleados Particulares, sobre \$ 87,200.	" 4,360
	\$ 218,000 \$ 91,560

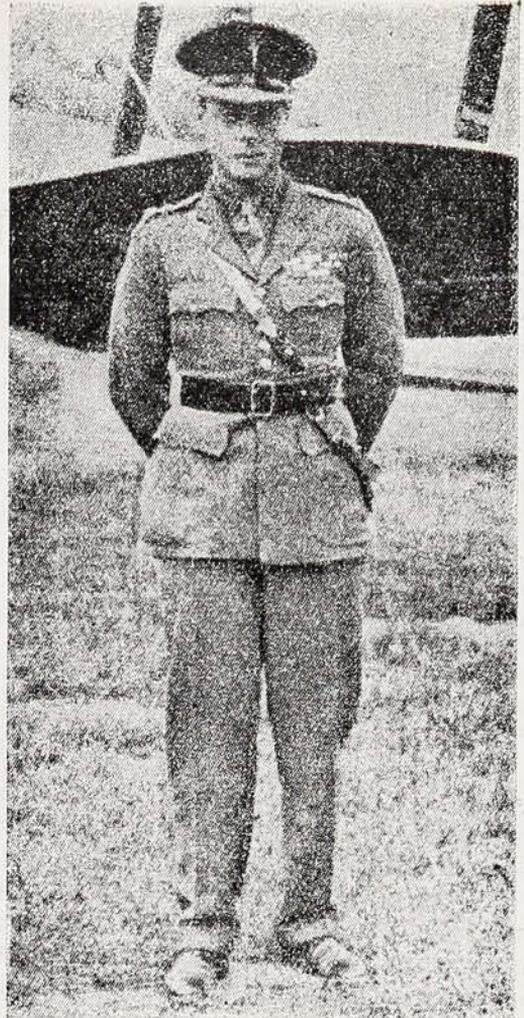
GASTOS GENERALES

Revista.	\$ 16,800
Teléfono Central y larga distancia.	" 1,200
Agua.	" 288
Luz Eléctrica	" 1,800
Artículos Escritorio.	" 600
Impresiones, sobre y papel cte.	" 1,200
Estampillas de Correos.	" 3,600
Certificados varios	" 1,200
Arriendo.	" 14,400
Impuesto a la Renta.	" 2,880
A. I. A. C. R. variable.	" 1,200
Seguro de muebles.	" 385
Impuesto a Libros de Contabilidad.	" 100
Casilla del Correo Central.	" 60
Aguarraz y cera.	" 240
Avisos y Propaganda.	" 4,800
Imprevisto Recepciones.	" 3,000
Gastos varios chicos.	" 600
	\$ 54,353

Además se acordó de fijarles un Viático de \$ 30 diarios a los empleados y cronometradores, más gastos de pasaje de Ferrocarril, siempre que les encargue una comisión el Directorio o Presidente.

RESUMEN

Entradas según detalles	\$ 218,000
Gastos por sueldos según detalle	\$ 91,560
Gastos Generales según detalle.	" 54,353 " 145,913
Diferencia de mayor entrada para fondos de reserva	\$ 72,087



El Príncipe de Gales al pie de su avión Moth

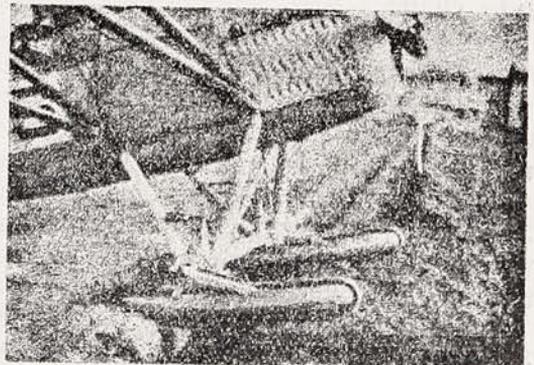
Novedades Aeronáuticas

Aviones con sistema de ruedas a cadena

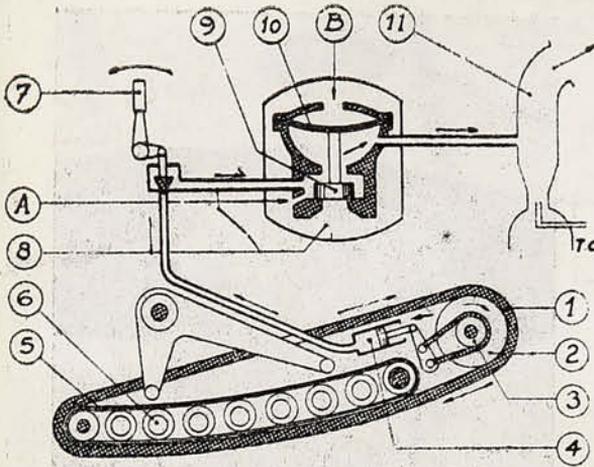
Se ha ensayado recientemente en Francia, un sistema nuevo que aumenta considerablemente la seguridad del aterrizaje.

Se trata de un dispositivo especial similar al de los tanques, que con una cadena de caucho, permite a la máquina aterrizar en un trecho mucho más corto, y puede cruzar sin peligros sobre zanjas que en los aviones actuales provocarían un grave accidente.

Se ha conseguido fabricar un sistema a cadena, lo bastante liviano como para que su peso no pase de el de una rueda común



Avión equipado con el sistema de aterrizaje a cadena cruzando una acequia de cincuenta centímetros de ancho.



Esquema del sistema de aterrizaje a cadena tipo Vinay equipado con servo freno Westinghouse: 1 Cadena de rodaje sin fin, de caucho dentada interiormente. 2 Piñón dentado. 3 Tambor de freno. 4 Cilindro de frenaje por presión. 5 Correa sin fin. 6 Ruedas de apoyo. 7 Manija de comando del freno. 8 Tanque al vacío. 9 Válvula de doble asiento. 10, Membrana de la válvula. 11 Carburador

de avión, y capaz de soportar la velocidad mínima de 25 metros por segundo calculada para el aterrizaje.

La ventaja principal consiste en que un avión equipado con este sistema, está en condiciones de soportar perfectamente cualquier inconveniente del terreno, pues la rueda a cadena, equivale a una rueda de cinco veces mayor tamaño, en su punto de adherencia al suelo.

El capotaje de los aviones queda en tal forma disminuido considerablemente, y la fotografía muestra un avión que cruza una zanja que con ruedas comunes lo habría dado vuelta.

Los técnicos consideran además, que este sistema por sus condiciones aerodinámicas, permite utilizar un pequeño porcentaje mayor de fuerza en beneficio de la máquina, dada la poca resistencia que ofrece al viento. Por último, este sistema de cadenas, está hecho de tal forma, que permite utilizar los frenos en la misma forma que en los automóviles, sin peligro de capotaje, por la mayor extensión de superficie de adherencia al suelo, deteniéndose la máquina en una distancia menor en la

mitad que si estuviera equipado de ruedas.

La construcción de este nuevo sistema, es entero de duraluminio, y aparte de las condiciones de seguridad, figuran también las de su peso inferior, y la de su mayor resistencia para los golpes, que generalmente originan serios accidentes en la aviación.

Nuestra figura demuestra los principios mecánicos de su funcionamiento con su bandaje de caucho. El Piñón dentado 2, es movido por la dentadura interior de la banda de caucho 1, y el freno actúa sobre el tambor 3, solidario al piñón 2. El servo freno ha sido estudiado prácticamente por la Westinghouse y utilizado por la depresión del carburador del motor, que presenta la ventaja de poder funcionar igualmente con el motor parado, y que permite utilizarlo en un descenso con hélice "calé".

La depresión producida por el carburador mantiene la membrana baja y se transmite por la cañería sobre el fondo del pistón del cilindro 4, frenando así el tambor 3. Al mismo tiempo gracias al agujero A, el depósito 8, obtiene su presión máxima. Cuando el motor se detiene, la presión cesa sobre la membrana, pero actúa siempre por sobre el agujero B, y obliga a la válvula a apretarse sobre su asiento superior y la cañería es así automáticamente puesta en comunicación con el tanque al vacío que de por sí asegura también el frenaje.

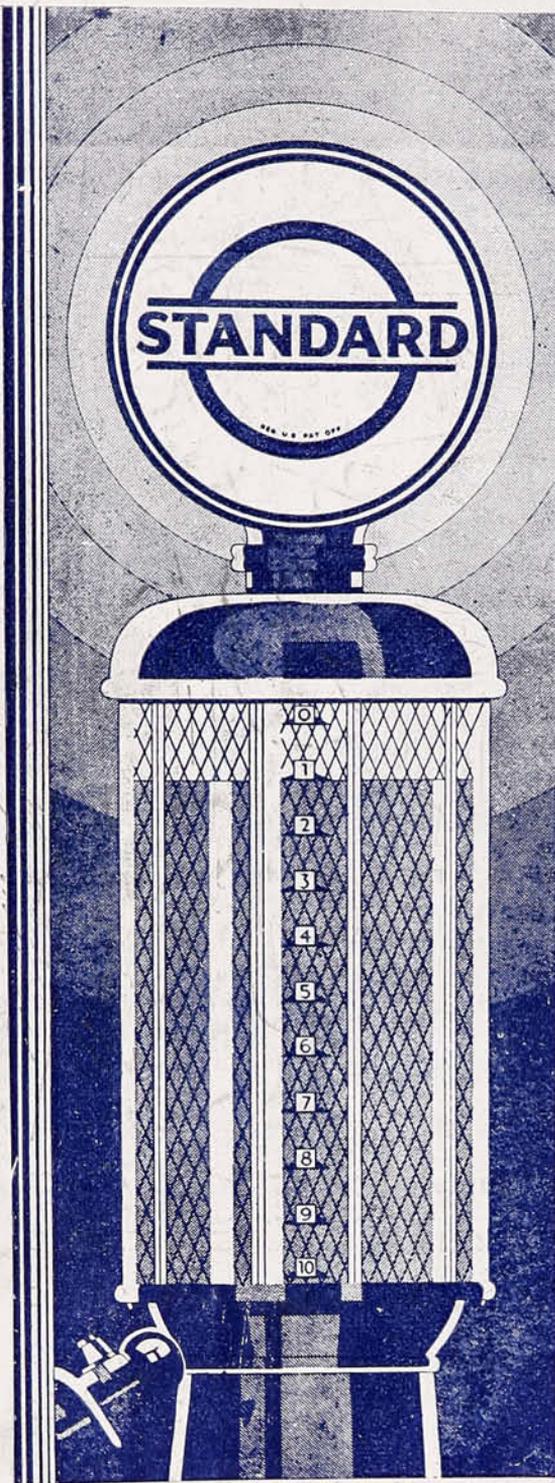
La llave 7, actúa sobre el distribuidor y permite graduar a voluntad el esfuerzo de frenaje o hacerlo terminar de inmediato en forma instantánea. El sistema a cadena permitirá un día no lejano, cuando se construya un avión, cuyas ruedas sean prácticamente imposibles de construir por sus dimensiones, que se use este sistema que reúne condiciones ventajosas inapreciables y que está para ser utilizado como equipo común en varios países europeos.

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



SERENO y silencioso en la suavidad de su potente caudal de energía, diríase que el Packard Ocho fuera impelido por alas. Complemento obligado del avión, el Packard brinda el lujo de la última palabra en medios de transporte. PREGUNTE A QUIEN TENGA UNO **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.