

AUTO y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO y AERO

AUTOMOVILISMO-TURISMO-CAMINOS-AVIACION

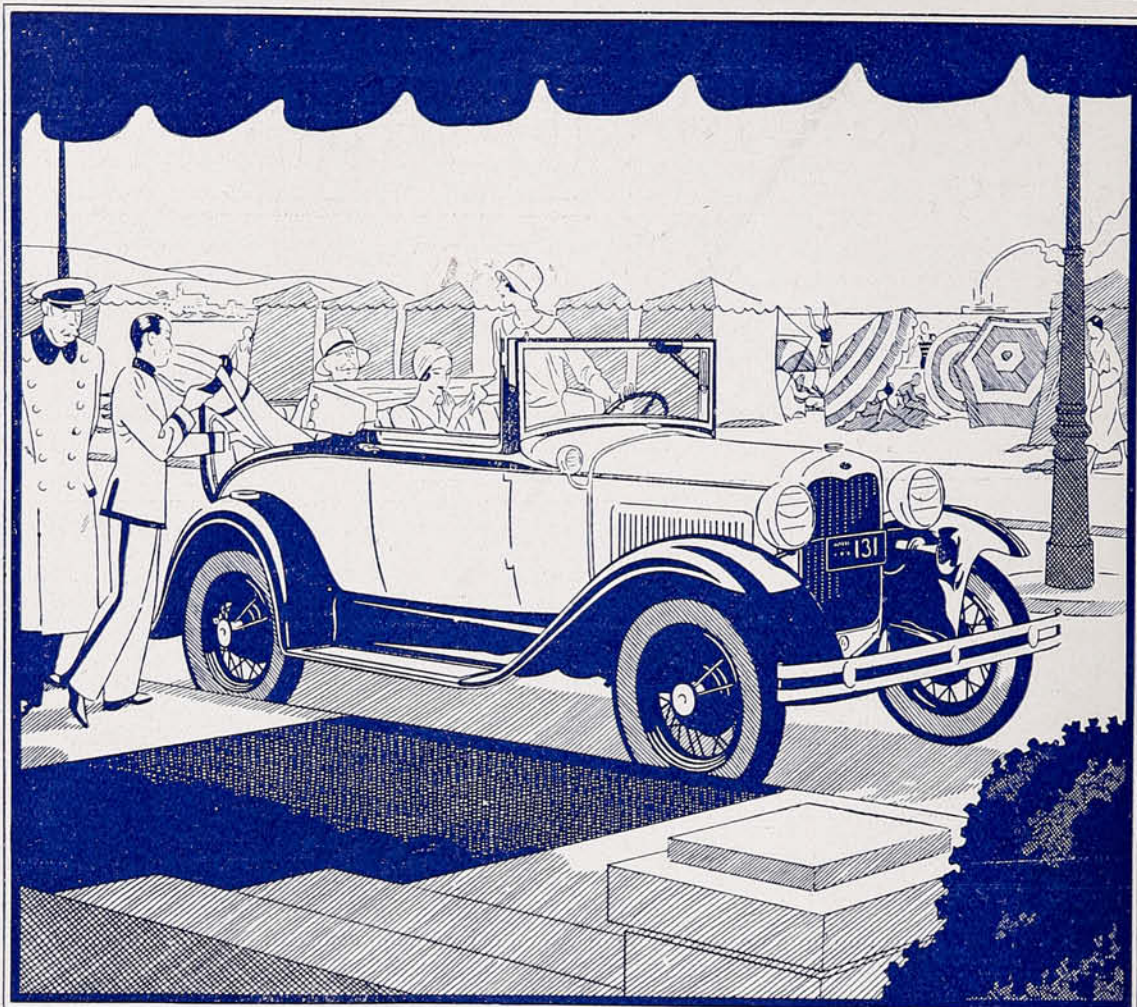
Año XIII

N.º 189

Santiago (Chile) mayo de 1931

Precio: \$ 1.40





EL NUEVO CABRIOLET CONVERTIBLE FORD

Aún cuando el precio no importa

EN POPULOSAS CIUDADES . . . en fértiles valles y arenosos desiertos . . . en nevadas cumbres . . . hasta en las regiones más remotas, encontrará usted el FORD y oirá los comentarios favorables que de él se hacen.

Y si observa quiénes son los que manejan el nuevo FORD, notará desde luego que se ha conquistado el favor tanto del acaudalado como del de limitados alcances. La vivaz y colorida belleza del FORD le distingue en el Country Club, y sin embargo, se le encuentra también en apartadas regiones donde los malos caminos hacen más ardua su tarea diaria. Todo el mundo conviene en que el FORD es un excelente automóvil

para poseer y manejar—aún en aquellos casos en que el precio es asunto secundario.

En velocidad, seguridad, aspecto y comodidad, el FORD ofrece todo lo que usted desea o necesita en un automóvil moderno. Su reducido costo no es más que el resultado de la norma de la FORD MOTOR COMPANY: pasar al comprador la economía que se realiza por medio de sistemas eficientes de fabricación.

Por su constante y fiel servicio a través de meses y años, y por su prestigio entre personas de todas clases, fácilmente se convencerá usted de que el nuevo FORD realmente representa un valor muy superior a su costo.



FORD MOTOR COMPANY

Santiago de Chile

UN SERVICIO AERONÁUTICO COMPLETO



CHILE
SECCION -
DIARIOS, PERIODICOS Y
REVISTAS CHILENAS

LOS DEPARTAMENTOS OFICIALES ELIGEN LOS

VOUGHT CORSAIRS

Los aeroplanos Vought Corsairs que son la dotación corriente del Ejército y la Armada de los Estados Unidos, son también empleados para el servicio militar de la Argentina, Cuba, México, Perú, Japón y la China.

La comprobada solidez de su modelo y construcción, alta velocidad y gastos económicos de funcionamiento y conservación, son las características sobresalientes del Vought Corsair.

Su tren de aterrizaje del tipo de ruedas, con aparatos amortiguadores de choques permiten efectuar aterrizajes suaves en terrenos quebrados y los fletadores Vought principales y de punta de ala son proyectados especialmente para ser lanzados de los acorazados y para amarizar o elevarse en aguas turbulentas. Se ofrecen también con tren de anfíbio.

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

Divisiones de la United Aircraft

Boeing Airplane Co.
Chance Vought Corp.
Stearman Aircraft Co.
Pratt & Whitney Aircraft Co.

230 Park, Av., Nueva York E.A.U



and Transport Corporation

Sikorsky Aviation Corp.
Northrop Aircraft Corp.
Hamilton Standard
Propeller Corp.

Cablegramas: «Unitedair» N. York

UNITED AIRCRAFT EXPORTS INC.



AUTO & TURISMO

REVISTA MENSUAL DE AUTOMOVILISMO (FUNDADA EN 1913)

Organo Oficial del Automóvil Club de Chile y de las Asociaciones de Automovilistas de Aconcagua, Bio-Bio, Colchagua, Cautín, Nuble Talca, Traiguén, Talcahuano, Victoria y Magallanes.

AVDA. DELICIAS 1171 — TELEFONO 80041 — CASILLA 3319

SUSCRIPCION ANUAL \$ 12.00 — AL EXTRANJERO US. \$ 2.00

AÑO XIII

SANTIAGO DE CHILE, MAYO DE 1931

Núm. 189



En este número:

PAG.

La Asociación de Importadores de Automóviles	259
Don Amadeo Heiremans, Socio Honorario	260
Sobre Reparto de Correspondencia	261
Circulacion Internacional	261
Nosotros y el Tiempo	262
El Tráfico en las calles céntricas ..	263
Los que sufran accidentes en el camino de Santiago a Valparaíso ..	265
Como se pide... ..	265
La Rueda Libre, contribuye al progreso del automovilismo ..	266
Ecos de la Donación en El Tabo ..	267
En el Club de la Unión se verificó la primera comida mensual de la temporada	268
Para romper el record de Campbell ..	269
Cosas que debe atender todo motociclista	271
El Automóvil Club Argentino	273
Cosas que a nadie interesan	274
Nueva adaptacion del famoso ojo eléctrico	275
Extracto de las actas de sesiones del Automóvil Club de Chile ..	277
A la luz de los reflectores	282
Concepciones fantásticas	284
El Mundo Marcha	287
Investigaciones de averías de un motor	289
En el país de los gigantes del aire ..	291
Proyecto de Estatutos del A. C. de Ch.	295
La Hazaña de Mr. Piccard	299
Acontecimientos Aeronáuticos de 1930	300
La amenaza aérea del Soviet	303
Desarrollo de la Aviación en Bolivia ..	305
La Sección Cines, Teatros y Música ..	307
Ciudades del Sur	308
El Salto del Pilmaiquén	310
Atención que no deben olvidar los automovilistas	313





LA

ASOCIACION DE

IMPORTADORES DE AUTOMOVILES

SE DIRIGE AL GOBIERNO EXPONIENDO LA SITUACION ACTUAL DE
LOS NEGOCIOS DE IMPORTACION DE VEHICULOS MOTORIZADOS

La Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos de Chile, se ha dirigido en fecha reciente al Gobierno, insinuando la conveniencia de acordar por medio de las Instituciones Bancarias, una mayor facilidad para el desarrollo de los negocios automovilísticos en el país.

Formula una serie de interesantes declaraciones en apoyo de sus propósitos en los siguientes términos:

Santiago, 2 de mayo de 1931.

Señor Ministro:

La Asociación de Importadores de Automóviles que representa el noventa por ciento de las casas automovilísticas de Chile, ha mantenido hasta la fecha una situación expectante, siguiendo el rumbo del estado económico del país, en su propósito de abstenerse de solicitar del Excmo. Gobierno la ayuda que ahora reclaman los cuantiosos intereses puestos en juego.

Sin embargo, el estado cada día más difícil de las finanzas que afectan en forma muy especial el comercio de automóviles y sus derivados deciden a nuestra entidad a hacer la presentación que suscribimos, en la esperanza de que el Gobierno, siempre interesado en mejorar la situación colectiva del país, no pase por alto la petición que después de las consideraciones que exponemos, solicitamos por su digno intermedio.

Para los que se dedican a la importación de automóviles, puede decirse que prácticamente está cerrado el crédito bancario. En forma sistemática los Bancos de plaza, posiblemente inspirados en su deseo de evitar la salida de dinero del país, no aceptan operaciones comerciales en el ramo de automóviles. Tal resolución expresamente consignada muchas veces por los mismos bancos, coloca en una difícil situación a los importadores, que han invertido cuantiosas sumas en construcciones de edificios, montaje de talleres, adquisición de maquinarias y vehículos motorizados, vendidos a plazo para facilitar el desarrollo comercial.

Eso no obstante, los Bancos no han tenido en cuenta que el comercio automovilístico, significa un porcentaje crecido del monto total del comercio de esta capital y que perjudica también muchos otros intereses en comunión con estas actividades, a los que están ligados más de 60.000

personas, que en Santiago solamente, viven de este comercio y de sus industrias derivadas.

Eso mismo, coloca en situación crítica a no pocos importadores que necesariamente irán a la quiebra o a la liquidación de sus negocios, con el consiguiente perjuicio que ello significa para el concepto exterior.

Pero hay algo que es digno de hacerse notar señor Ministro. Un somero estudio de los Boletines comerciales que se publican evidencia que existe un porcentaje considerable de letras protestadas a comerciantes de otros ramos, cuyos capitales en conjunto no igualan ni remotamente a los invertidos en el negocio de automóviles.

Esos comerciantes, que únicamente ofrecen a las instituciones bancarias, la garantía de las mercaderías existentes en su negocio, han burlado en muchas oportunidades a las mismas instituciones de crédito que dan preferencia a sus letras, mientras niegan todo descuento por operaciones de automóviles y de la noche a la mañana han desaparecido del país, liquidando por medios ilícitos sus mercaderías y burlando a sus acreedores.

Cualquier fabricante o comerciante instalado tiene en la actualidad mayor crédito que las firmas importadoras, que han contribuido desde largos años al progreso del país, dando vida a industrias nuevas, originando la creación de miles de negocios y dando trabajo a millares de personas.

Creemos, señor Ministro, que no puede ser indiferente a V. S. ni al Excmo. Gobierno la situación que se ha creado y de la que damos cuenta tanto más cuanto que, para los propios intereses fiscales, el negocio de los automóviles y sus actividades comerciales anexas, representa para el Estado un ingreso no igualado, por ninguna otra actividad privada, hasta la fecha.

Ha de permitírnos V. S., en apoyo de nuestra presentación, recordar que el Fisco percibe más de sesenta millones de pesos anuales, por el desarrollo de las actividades automovilísticas del país, fomentada principalmente por las firmas importadoras de plaza.

En cifras globales podemos decir que el erario nacional percibe anualmente cerca de sesenta millones de pesos en concepto de impuestos consulares, derechos aduaneros, etc., por importación de automóviles, carrocerías, chasis, repuestos, motocicletas, camiones y tractores, bencina, petróleo, aceites y grasas y aquellos 40.000 vehículos motorizados que circulan por el país, producen al mismo, por derechos de circulación, más de 8.000.000 de pesos.



DON AMADEO HEIREMANS

HA SIDO DESIGNADO SOCIO HONORARIO

Por acuerdo unánime del Directorio, fué designado socio honorario de la Institución en una fecha reciente el Sr. Amadeo Heiremans.

Esta distinción, la más alta que el Club acuerda a sus miembros, ha sido justicieramente otorgada, por los méritos que para ello tenía acumulados el ex-Presidente de la Institución al través de muchos largos años de meritorios servicios.

Durante la comida mensual en que se le hizo entrega de la medalla que le co-

rrespondía, el actual Presidente Sr. Velloso, puso de relieve esos merecimientos y dió a conocer los fundamentos del Directorio para llevar al terreno de la práctica la moción del socio Sr. Gustavo Vargas Molinare.

El Sr. Heiremans que tiene entre los socios un crecido núcleo de simpatizantes, agradeció emocionado la designación a que hacemos referencia, lo que como decimos constituye a nuestro juicio un acto de estricta justicia.

Unicamente los automóviles y camiones, dejan sobre 16.000.000 de pesos y otro tanto la benecina que consumen.

Y no tenemos en cuenta, los impuestos que perciben las comunas, por millares de bombas de gasolina diseminadas en el territorio, los impuestos de las compañías importadoras de gasolina, casas importadoras de automóviles, etc., etc.

Tan cuantiosas sumas que significan una fuente importante de entradas fiscales, provienen del desarrollo del automovilismo, hoy restringido por la falta de crédito bancario que faciliten las operaciones comerciales.

Finalmente, queremos recordar a V. S. que pocas operaciones bancarias hay más garantizadas para los mismos Bancos, que la venta de auto-

móviles. En efecto, las letras provenientes de estos negocios, están aseguradas o goza garantía prendaria, conforme a la ley respectiva y gozan además, de la garantía y solvencia de los clientes compradores que las casas vendedoras seleccionan cuidadosamente, los que a su vez están asegurados para los efectos del crédito bancario, por la solvencia de las mismas firmas que mantienen su responsabilidad hasta la cancelación del negocio.

Si a todas estas consideraciones agregamos la de que las Casas Importadoras de automóviles deben de recurrir a firmas extranjeras para financiar sus negocios, originando la salida de crecidos intereses del país, y la no menos importante de que los comerciantes del ramo facilitan a numerosas personas los medios de vida, haciendo entrega de un elemento de trabajo, con una cuota insignificante que pagan en largas mensualidades con el producido mismo de sus máquinas, lo que no ocurriría si estos solicitasen de los Bancos un crédito que no se les acuerda por su falta de responsabilidad pecuniaria, es de pensar que V. S. ha de justificar esta presentación y que le prestará su apoyo ante el Excmo. Gobierno, en el sentido de insinuar a las Instituciones bancarias que en igualdad de condiciones que los demás comerciantes establecidos, facilite el desarrollo de nuestras actividades comerciales, descontando las letras que hoy permanecen en cartera como un capital inmovilizado y que al devolver el crédito o parte del que antes gozaban las firmas importadoras, contribuyan a evitar la ruina de los que como hemos dicho más arriba, están en situación crítica o en situación de terminar sus actividades comerciales.

Saludan al señor Ministro con toda consideración.

p. "ASOCIACION DE IMPORTADORES DE AUTOMOVILES Y ANEXOS DE CHILE"

ANTONIO ESCOBAR W. JORGE BESA D.
Secretario Presidente



Miss Beryl Hart, aviadora inglesa que atravesó el Atlántico en compañía del piloto W. Maclaren

SOBRE REPARTO DE CORRESPONDENCIA

LA DIRECCION DE CORREO
HA TOMADO MEDIDAS

En vista de las reiteradas quejas de los socios, que reclaman el envío de la Revista y Boletines Mensuales del Club, los cuales son despachados con regularidad por la Secretaría, se pasó a la Dirección General de Correos la nota que transcribimos más adelante.

Inmediatamente esta repartición destacó un empleado, para comprobar la exactitud de los denuncios formulados, y separadamente informó que se tomaría toda clase de medidas para asegurar del mejor modo la puntual percepción de la correspondencia por parte de los socios de nuestra Institución.

Con el objeto de poder hacer oportunamente los denuncios que puedan formularse, rogamos a los Sres. Socios se sirvan avisar por Secretaría, telefónicamente o por escrito, de las irregularidades que puedan producirse, pues como decimos, la Dirección de Correos tiene el mejor espíritu para organizar de un modo eficiente sus servicios.

La nota aludida dice:

Santiago, 30 de abril de 1931.

Señor Director de Correos, Santiago.

De nuestra consideración:

En oportunidades anteriores nos hemos permitido hacer notar a esa Dirección la forma deficiente en que se hace el reparto de nuestra correspondencia y en la actualidad, nuevamente nos dirigimos al Sr. Director, para poner en su conocimiento, que son numerosas las quejas de socios, que no reciben ni la revista ni el boletín semanal del Club, no obstante que las direcciones de nuestro Adresograph están correctamente hechas.

Los socios señores Stuardo Rahausen, Humberto Leoni, Humberto Fazzini y muchos otros más, no reciben ninguna de nuestras publicaciones.

Todo esto, ocasiona como es natural, quejas justificadas de parte de los socios, de las que no es culpable nuestra Institución y por lo tanto rogamos al Sr. Director, quiera disponer las medidas necesarias, para que el reparto de la correspondencia del Club se haga puntualmente, pues en muchas oportunidades también, los boletines o cartas llegan con un atraso considerable.

Agradecidos de cuanto quiera hacer en tal sentido, nos es grato saludar al Sr. Director con la mayor consideración.

P. AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

JUAN IGNACIO GARCIA
Secretario

ELIAS VELOSO
Presidente

CIRCULACION INTERNACIONAL

Este año fué considerable el número de automóviles que cruzaron la Cordillera

Por informes que tenemos las oficinas de aduana de Mendoza y Chile, podemos afirmar que este año el tráfico internacional ha sido considerable si se tiene en cuenta que la cordillera recién se abrió para los automovilistas el 2 de febrero, y que la cordillera se ha cerrado este año con anterioridad al año pasado también a consecuencia de las primeras nevadas.

De Mendoza, han viajado a Chile, alrededor de 150 automóviles, que principalmente pasaron por Los Andes, y de este país a la Argentina cerca de noventa vehículos, que en su mayoría

llegaron hasta Mendoza, habiendo algunos que hicieron el recorrido hasta Buenos Aires, como los coches de los Sres. Mardoqueo Herman y Miguel Vender.

El intercambio de turismo, que arroja una cifra en favor de nuestro país, y sobre todo la buena atención dispensada en Chile a los automovilistas argentinos ha producido una corriente de entusiasmo e interés por conocer Chile, que se reflejará prácticamente el año próximo y que ya puede apreciarse por las comunicaciones que publicamos en esta revista, de Instituciones y personas que se evidencian agradecidas.

NOSOTROS Y EL TIEMPO

A PROPOSITO DE UN DENUNCIO

Hace poco más o menos un año, decíamos en un artículo que mereció las censuras de la parte afectada y hasta algunos conceptos poco amables a la vez, que era necesario evitar en alguna forma las molestias que ocasionaban a las damas y al público algunos chauffeurs de arriendo que se estacionaban en las calles centrales.

Han pasado los meses y es de presumir que en tan poco tiempo, los aludidos no se habrán echado tanto a perder como para justificar el llamado que en ese entonces encendió la cólera de algunos.

Pero los hechos vienen a demostrar-nos que teníamos la razón y que nuestro denuncia era justificado. Bien decía Richelieu: "Le temps et moi"....

Pero esta vez no somos nosotros los que hacemos el reclamo que merece un silencioso respeto. Proviene de autoridad competente, contra la que no caben denuestos.

La casualidad ha querido que encontráramos publicada la siguiente nota, justamente en un órgano del gremio la que es aún más explícita que nuestra censura de tiempo atrás.

Al publicarla, sólo queremos consignar que en aquel entonces teníamos la razón, ya que los tiempos no han variado tan fundamentalmente.

Dice la nota:

En repetidas ocasiones han llegado a esta Dirección reclamos relacionados con la conducta que, en diversos estacionamientos habilitados en la ciudad para autos de alquiler, observan los choferes.

Al efecto, dichos choferes, lejos de observar una conducta que nada deje que desear, se dedican a piropear a las transeúntes, abandonando sus vehículos, hacen sus necesidades menores al lado de los coches y comen frutas y arrojan los desperdicios a la vía pública.

Fuera de esta situación, que obliga a las familias a no poder dejar salir a sus niños a la calle, ninguna casa puede contar con las sirvientas, ya que los choferes se encargan de conquistarlas con los consiguientes perjuicios para ellas. En las conversaciones que sostienen en corrillos, observan un lenguaje descomedido que habla muy

mal de la cultura del gremio y tiende a alejar la clientela a los negocios cerca de los cuales se encuentran habilitados los paraderos.

Como esa organización comprenderá, esta situación no puede seguir adelante, ya que va contra todas las normas establecidas y desacredita un gremio cuyo esfuerzo y labor le hacen digno de contar con la confianza pública.

Con este objeto esta Dirección, que con tan buena voluntad ha concedido los paraderos de autos de alquiler, se dirige a esa Institución a fin de que procure por todos los medios a su alcance suprimir este estado de cosas tan perjudicial y que obligará a este Departamento, caso de no remediarse, a suprimir aquellos paraderos sobre el comportamiento de cuyos choferes ha recibido reclamos.

A objeto de subsanar estos hechos puestos en el conocimiento de esa entidad, cabe adoptar medidas rápidas y eficaces, ya que de otro modo se producirá la situación anunciada aún cuando mucho desee este Departamento suprimir todo obstáculo que al mejor desempeño del gremio se presente.

En la seguridad de que tales molestias serán suprimidas a la brevedad, mediante los acuerdos que adopte esa entidad, esta Dirección por ahora se concreta a poner sobre aviso a los afectados.

Saluda atte. a Ud.— (Firmado).— AQUILES FRIAS AHUMADA, Teniente Coronel y Director.



El Príncipe de Gales y el Capitán Charles Lindbergh en una recepción ofrecida al Príncipe después de un prolongado vuelo que efectuaron ambos en los Estados Unidos.

EL TRAFICO EN LAS CALLES CENTRICAS

ES INDUDABLE QUE LA ORDENANZA HA PRODUCIDO SUS BENEFICIOS

Cuando en febrero se anunció la nueva ordenanza de estacionamiento en las calles céntricas, *Auto y Turismo* fué la primera publicación que aplaudió sin reservas la iniciativa, que vendría a descongestionar el tráfico abigarrado de las calles centrales, aunque reconocía que el problema quedaría solucionado a medias, mientras por dichas arterias circularan al mismo tiempo carros y góndolas, dado lo estrechas que son dichas calzadas.

Eso no obstante las medidas dictadas por la alcaldía han producido sus beneficios y seguramente que con el andar del tiempo será posible subsanar algunos inconvenientes que no afectan el fondo del propósito que se buscaba.

Ahora los automovilistas que necesitan de algunas horas para estacionar

sus vehículos, tienen paraderos amplios en lugares centrales, y dejan libre aquellas cuadras en donde las necesidades del comercio exigen que sólo se permita el paradero momentáneo.

El estacionamiento por 15 minutos, la práctica lo demuestra, resulta reducido, para las necesidades del público, pues cualquier gestión bancaria o comercial exige mayor tiempo que el indicado; pero, es indudable que sin afectar la medida adoptada, será posible llegar a aumentar el tiempo de parada toda vez que el propósito que inspiraba la medida era evitar el paradero durante largas horas de los automóviles de empleados o dueños de oficina o negocios.

Decimos en honor de la verdad, que el público, no obstante que toda modificación de costumbres origina resistencias, reconoce que la medida aludida es de beneficios generales, que sólo para completarla en bien de todos, se necesitan pequeñas modificaciones que no dudamos la autoridad sabrá contemplar en el momento oportuno.

Con tal motivo el Automóvil Club de Chile se dirigió a la Dirección de Tránsito en la nota que transcribimos a continuación la que ha merecido la respuesta que también consignamos en este número.

Dice la nota del Club:

Santiago, 29 de abril de 1931.

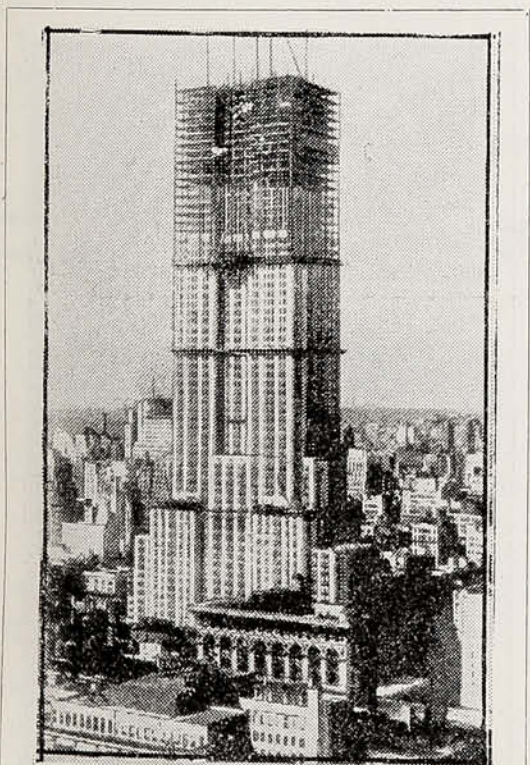
Señor Director del Tránsito.

PTE.

Muy señor nuestro:

El Directorio del "AUTOMOVIL CLUB DE CHILE" se permite hacer llegar hasta el señor Director de Tránsito sus felicitaciones por las medidas adoptadas para descongestionar el tránsito de las calles céntricas de Santiago, ya que cree de su deber, estimular las buenas iniciativas de los funcionarios públicos.

Al mismo tiempo considera justo, interpretar el sentir del público y hacer resaltar los pequeños inconvenientes que pueden producirse en la práctica, sabiendo que a esa repartición la inspira el



El Empire State Building es el edificio más alto del mundo y está próximo a terminarse en Nueva York. Consta de 85 pisos que representan 375 metros de altura.



MISS EUROPA.—Miss Francia se llama ahora Miss Europa. Su elección ha sido hecha ante la competencia de 16 naciones. Miss Jeanne Jullia ha sido la agraciada.

buen propósito de organizar en la mejor forma los servicios de tránsito.

El público en general ha recibido de buen grado la medida aludida para el descongestionamiento, porque se ha conseguido con ello la finalidad principal que se buscaba: descongestionar las calles centrales del paradero de largas horas de automóviles particulares; pero, se considera que el mismo propósito podría alcanzarse, aumentado el plazo máximo de estacionamiento permitido, que en vez de quince minutos podría ser de media hora o cuarenta y cinco minutos. Así sería posible, permitir que el público automovilista hiciera fácilmente sus compras en los comercios centrales y que realizasen a la vez las operaciones bancarias de urgencia que por lo general no se despachan en tan breve plazo.

Creemos que esa Dirección hará de su parte lo posible para que la disposición aludida se cumpla estrictamente, cosa que en la actualidad no ocurre, posiblemente por la falta de fiscalización.

Otra indicación que posiblemente fuera de oportunidad para el futuro, es la que se refiere al estacionamiento de los coches aculados en Delicias, que no aumenta en forma considerable el número de vehículos que puedan detenerse, y que en el invierno ocasionará molestias al público, ya que será imposible subir al automóvil, sin evitar el inconveniente de caminar sobre el agua que por lo común corre a lo largo de las soleras.

Esperamos que el Sr. Director tomará estas indicaciones como un aporte de nuestra Institución para la mejor organización de sus disposiciones y como una cooperación a las mismas. Salúdale con toda consideración.

p. Automóvil Club de Chile.

JUAN IGNACIO GARCIA
Secretario

ELIAS VELOSO
Presidente

La nota del Director de Tránsito Sr. Frías contesta en la siguiente forma:

Sr. Presidente del A. C. de Chile:

Acuso recibo de su atta. comunicación de fecha 29 del mes recién pasado, en la que se sirve indicar ciertas medidas que se podrían adoptar a fin de complementar el buen efecto del decreto dictado últimamente por la alcaldía, referente a los estacionamientos de vehículos en el centro de la ciudad.

Al mismo tiempo de agradecer los encomiásticos términos que para el suscrito tiene la comunicación que contesto, debo manifestar a Ud. que esta Dirección estudiará con todo interés sus observaciones y las propondrá a la Alcaldía, a fin de que si ella las estima convenientes, las decrete a corto plazo.

Salúdale atte.

AQUILES FRIAS.
Director.



Las mujeres de todas partes tratan de parecer bien a los hombres. El grabado nos muestra a una indochina ataviada con el liviano traje de su país.

Los que sufran accidentes en el camino de --- Santiago a Valparaíso podrán solicitar auxilios

Son frecuentes los accidentes o panes de gravedad que se producen en el camino de Santiago a Valparaíso, sin que a veces sea posible recurrir a ninguna parte intermedia, entre las dos ciudades para solicitar auxilios.

El Automóvil Club de Chile, ha realizado un acuerdo con dos mecánicos residentes en Curacaví y Casablanca, para atender de preferencia a los socios que soliciten sus servicios.

En Curacaví don Carlos Vásquez Dagna atenderá los llamados entre la Cuesta de Zapata y la Cuesta de Lo Prado. Está domiciliado en Curacaví 1823 y se le puede llamar al Teléfono N.º 3, que por ser el de la Compañía de Teléfonos, le hará avisar en cada caso.

Está en condiciones de suministrar a cualquier hora bencina y aceite en las

bombas de su propiedad y se trata de un mecánico competente.

A la vez en Casablanca don Tomás Stiglich atenderá los llamados que se le hagan en el trayecto comprendido entre la Cuesta de Zapata y veinte kilómetros más allá de Casablanca hacia Valparaíso.

Los llamados telefónicos pueden hacerse también a la oficina de Teléfonos desde donde se le avisará.

Cuenta con los elementos necesarios como en Curacaví para atender cualquier reparación y se trata igualmente de una persona seria y competente.

Creemos que este servicio ha de llenar una sentida necesidad para los socios de nuestra Institución, quienes no lo olvidarán en el momento oportuno.

C o m o s e p i d e

El Sr. Federico Mac Kay ha solicitado oportunamente que el Club dé a conocer a sus miembros los buenos servicios que presta un mecánico de Rancagua.

Estimamos lo más oportuno reproducir su comunicación que dice lo siguiente:

Señor Secretario Automóvil Club de Chile.

Muy señor mío:

Durante los días de Semana Santa, tuve la mala suerte de quebrar un resorte delantero de mi coche cerca de Rancagua. Llegando a dicha ciudad averigüé si habría algún Garage abierto

en el cual podrían arreglar el resorte roto o poner uno nuevo. Siendo día domingo y a las 8 ½ P. M. no había ningún Garage abierto. Al fin se me informó que en la calle Millán N.º 523 había un taller donde se hacían resortes. Fui allá y encontré muy buena atención, el maestro dueño del taller, demostró muy buena voluntad, me hizo un trabajo rápido y bueno, colocándome un resorte nuevo a mi entera satisfacción.

Por lo tanto tengo mucho agrado en recomendar al Club este taller, por si se le ofreciera un trabajo parecido a alguno de los socios. La dirección es: Pedro P. Ahumada R., Calle Millán 523 Rancagua.

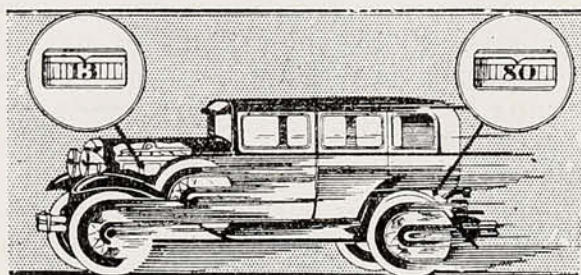
Soy de Ud. su Atto. y S. S.

FEDERICO MAC KAY B.

La Rueda Libre

CONTRIBUYE AL PROGRESO DEL AUTOMOVILISMO

Los ingenieros automovilistas europeos y norteamericanos reconocen que el cambio de marcha de rueda libre es uno de los adelantos más nota-



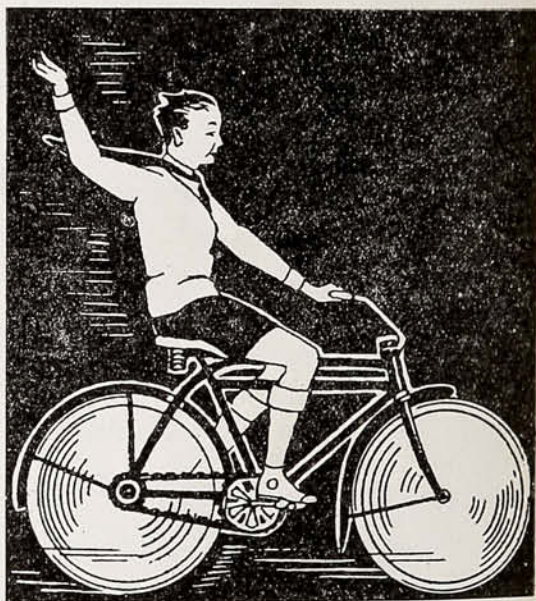
La ilustración explica gráficamente como la rueda libre ahorra combustible.

bles realizados en la industria desde la invención del arranque eléctrico. Y lo curioso del caso es que la solución del problema de aprovechar plenamente el impulso adquirido por el coche la encontraron los ingenieros en la rueda libre de la bicicleta, que permite al ciclista dejar de pedalear mientras las ruedas continúan girando.

Las nuevas series de modelos de seis y de ocho cilindros que acaba de presentar Hupmobile son un buen ejemplo de las múltiples ventajas que brinda la rueda libre aplicada al automóvil. Una de las más relevantes es, naturalmente, la economía de 18 % en el consumo de aceite, y de 12 % en el de combustible, así como la reducción de 50 % o 60 % en el trabajo del embrague, con el consiguiente descanso físico y mental para el conductor.

El cambio de marcha de rueda libre adoptado en los Hupmobile permite tan notable economía, porque en vez de continuar trabajando el motor a la misma velocidad que el coche, aunque se cerrara la mariposa del gas, lo hace a una marcha lenta muy reducida, mientras el coche sigue corriendo a razón de 16, 40 o 48 kilómetros por hora, gracias al impulso adquirido.

La rueda libre elimina asimismo las vibraciones del motor. Los esfuerzos de torsión que forzosamente ocurrían en los anteriores cambios de marcha al abrir o cerrar violentamente la mariposa del gas, han desaparecido por completo. Esto, como es natural, disminuye el desgaste de los neumáticos y de todos los órganos propulsores, y — lo que es menos importante — suprime las sacudidas violentas y perjudiciales para la carrocería. A esto hay que añadir que el funcionamiento de la segunda velocidad resulta mucho más satisfactorio ahora con la rueda libre de que están dotados todos los cambios de marcha del Hupmobile, inclusive el de la serie Seis del Siglo. La rueda libre del Hupmobile consiste en un acoplamiento que obra en una sola dirección, que permite a



El ciclista utiliza la rueda libre

los piñones continuar engranados en segunda o tercera velocidad mientras el coche corre con el impulso adquirido del motor y éste trabaja a una marcha

ECOS DE LA DONACION EN EL TABO

El Sr. José Fortuño contribuye también con un obsequio. En el número correspondiente del Boletín, dimos la noticia de la donación efectuada por el Sr. José Fortuño, gesto de desprendimiento que seguramente ha de tener sus imitadores entre los demás socios de nuestra Institución.

Creemos oportuno dar a continuación la carta en cuyos términos se puede apreciar la buena voluntad que le animara para con nuestra institución.

Señor Presidente del Automóvil Club de Chile.
Muy señor mío:

He recibido y leído con agrado el primer número del Boletín Semanal del "AUTOMOVIL CLUB DE CHILE" y felicito sinceramente al Directorio por el nuevo esfuerzo que significa la publicación de este Boletín Semanal.

Tanto por la prensa como por el Boletín a que me refiero, me he impuesto de la generosi-

dad de nuestro socio don Armando Celis para con nuestra Institución y en vista de que la Secretaría solicita de todos los socios un aporte o donación para poder construir cuanto antes nuestra Casa de Campo, el que suscribe ofrece gratuitamente con tal objeto:

- 3 urinarios de loza, y
- 2 W. C. completos, con sus respectivos tanques altos.

También ofrece ocuparse de las instalaciones de agua, desagües, alumbrado de la casa por medio del gas acetileno, con generador, cocinas, lavaplatos, y servicios higiénicos, ya sea por administración, con un recargo de 10 % o por propuesta o presupuesto, como lo estime más conveniente el Directorio.

Quiero dejar constancia que al hacer este ofrecimiento, no me guía el ánimo de un beneficio o utilidad mercantil y el 10 % es para cubrir los gastos de viajes de inspección y pago del Técnico encargado de ejecutar o dirigir los trabajos y mis deseos son únicamente de cooperar en lo que pueda a la formación de nuestra Casa de Campo.

Tiene el agrado de suscribirse de Ud. como su muy Atto. S. S.

JOSE E. FORTUÑO

lenta de sólo 10 ó 12 kilómetros por hora. Su mecanismo es muy parecido al de la rueda libre de la bicicleta y a la cuerda de un reloj. Al igual que en la bicicleta evita esfuerzos al ciclista, la rueda libre del Hupmobile economiza combustible y lubricante y disminuye la fatiga que imponían al conductor los otros tipos de cambio de marcha.

Si, al transitar por las calles de la ciudad, un automóvil corta repentinamente delante de un Hupmobile, el conductor no tiene más que dejar de oprimir el pedal del acelerador, el coche continúa avanzando por el impulso adquirido, pero el motor trabajará a marcha lenta, aunque los piñones continúen engranados. Una vez salvado el obstáculo que hizo acortar la marcha, el conductor oprimirá el acelerador, y el motor alcanzará rápidamente la velocidad necesaria para impulsar

de nuevo el coche en tercera velocidad. Si el tránsito fuere muy intenso, un movimiento fácil y rápido de la palanca, sin desembragar, bastará para cambiar a la segunda velocidad y el conductor esperará la oportunidad favorable para usar la aceleración rápida que le es posible obtener con ella.

Cuando quiera volver a tomar la tercera velocidad, moverá de nuevo la palanca del cambio, sin tocar el pedal del embrague. Estas operaciones, según ha quedado demostrado plenamente en varias pruebas realizadas, ahorran entre 30 % y 60 % del trabajo del embrague, lo que representa un gran descanso físico y mental para el conductor.

La gran economía asequible con la rueda libre y el menor desgaste en los órganos móviles del coche — debido a su menor trabajo — han de contribuir poderosamente a la popularidad de la rueda libre.

En el Club de la Unión se verificó la primera comida mensual de la temporada

Conforme lo habíamos anunciado, el 4 de mayo se verificó en el Club de la Unión la primera comida mensual de la temporada.

El acto alcanzó brillantes proporciones toda vez que se aprovechó la oportunidad para hacer entrega al Sr. Amadeo Heiremans de la medalla que le acordó la Institución al designarle miembro honorario de la misma, teniendo en cuenta los importantes servicios prestados al través de una larga y activa participación en la vida deportiva del país.

Igualmente, al Sr. Pedro Asalgado Ingeniero de la Provincia de Santiago se le hizo entrega de la medalla que el Club acordó entregarle en mérito a la importante labor caminera realizada en la provincia a su cargo y por la buena voluntad evidenciada con nuestra Institución desde largos años atrás.

También se agradeció en esta oportunidad al Sr. Armando Celis M., la donación de un terreno en el Tabo, destinado a nuestra Casa de Campo y de lo que dimos cuenta en nuestro número anterior.

Por estas causas y por el hecho de tratarse de una comida que tiene por

finalidad estrechar vínculos entre los propios miembros del Club, la fiesta resultó brillante, dada la cordialidad del ambiente en que se llevó a cabo.

Al finalizar la comida, hizo uso de la palabra en nombre de la Institución el Presidente Sr. Elías Veloso, quien hizo resaltar los méritos del Sr. Heiremans y de los Srs. Asalgado y Celis en palabras oportunas.

Los obsequiados agradecieron en forma elocuente la manifestación de que eran objeto, formulando sus mejores votos por el progreso siempre creciente de la Institución.

Finalmente hizo uso de la palabra a pedido de los asistentes el Jefe Ejecutivo Sr. Vasco de Larraechea, quien se refirió a la marcha del Club, a sus orientaciones y propósitos, destinados a ofrecer a sus miembros mayores franquicias y comodidades.

Se recuerda a los socios, que conforme a la decisión del Directorio, el primer lunes de cada mes a las 21.30 horas se efectuará en el Club de la Unión la comida mensual, y se recomienda su asistencia como un medio de alcanzar la mayor vinculación que se busca.



Construcción del camino de Cauquenes a Chanco. En estas el constructor ha empleado únicamente camiones y automóviles Ford y tractores Fordson.

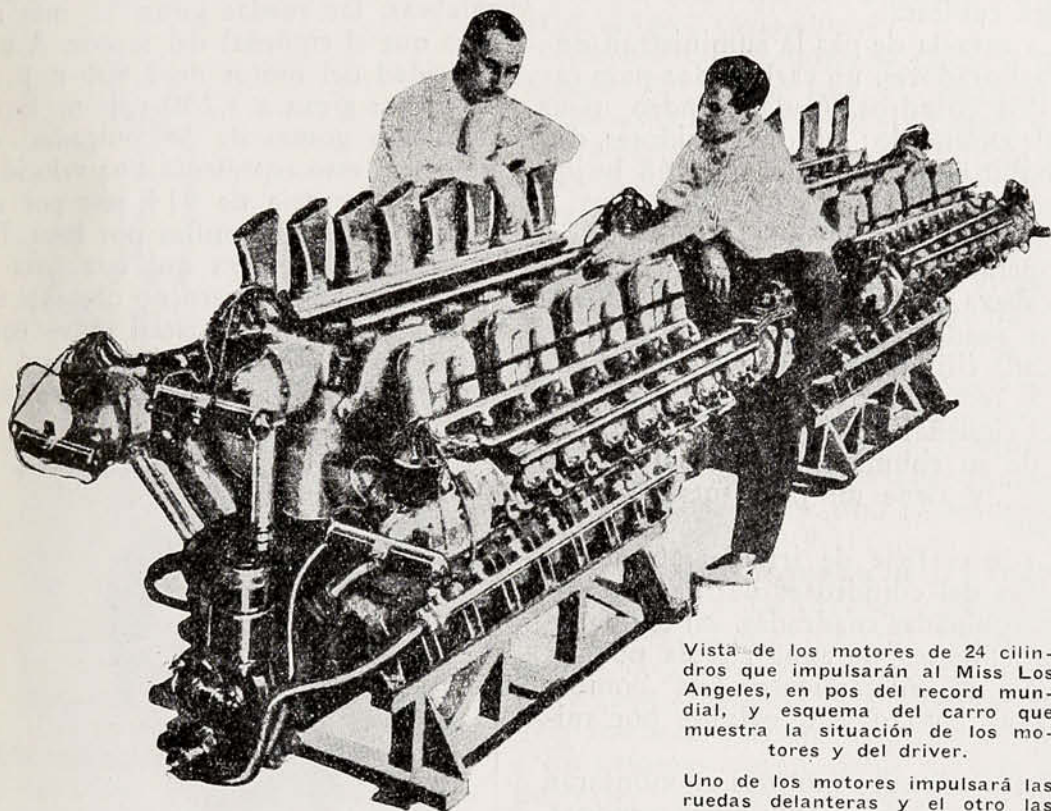
PARA ROMPER EL RECORD DE CAMPBELL

SE CONSTRUYE EN ESTADOS UNIDOS UN AUTOMOVIL

Será conducido por Peter de Paolo y se denominará "Mis Los Angeles". Sus constructores creen anular el record de Campbell con bastante margen.

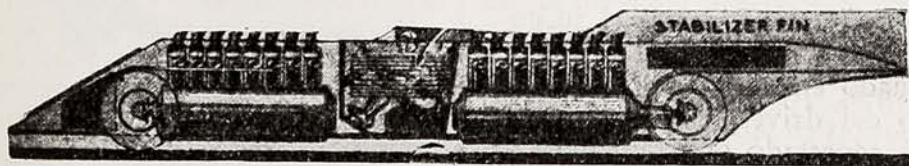
El famoso corredor Peter de Paolo, y el no menos conocido Harland Fenger, están trabajando activamente con el propósito de restituir a América el

Franck Lockhart, tratando de superar el record de Seagrave y Lee Bible, con el mismo fin, perdieron sus vidas en la misma playa de Daytona.



Vista de los motores de 24 cilindros que impulsarán al Miss Los Angeles, en pos del record mundial, y esquema del carro que muestra la situación de los motores y del driver.

Uno de los motores impulsará las ruedas delanteras y el otro las traseras.



record mundial de velocidad de 231.36 M. P. H., en poder ahora de Inglaterra y que fué establecido por el mayor Seagrave en el año 1929 en la playa de Daytona, y luego nuevamente alcanzado por Malcolm Campbell, en la misma playa, desarrollando 396 kilómetros por hora en el año en curso. Poco después, dos americanos.

Los motores que impulsarán a este nuevo monstruo de la velocidad que se construye actualmente en Los Angeles, son sin duda alguna, los más poderosos que se han construido hasta la fecha. Uno de estos motores, en una prueba reciente, desarrolló 1302 H. P. a 2,600 R. P. M.

Los motores son del tipo "Triple

Ocho", o sea tres bloques de ocho cilindros, similares en diseño al diez y seis cilindros en V usado en un automóvil muy conocido, pero con un bloque adicional de ocho cilindros montado verticalmente a lo largo de la línea del centro del cigüeñal 24-cilindros en total. El diámetro de los cilindros es de 5 pulgs. y la carrera del pistón es de $6\frac{1}{2}$ " proporcionando un desplazamiento total en cada motor de 3,755 pulgs. cúbicas.

La mezcla de gas la suministran doce carburadores, un carburador para cada dos cilindros. Cada cilindro tiene doble encendido; seis distribuidores, doce bobinas de alta tensión y 48 bujías forman el encendido de cada motor.

El funcionamiento de las válvulas está operado por un árbol de levas sobre la cabeza, parecido a los motores Liberty usados en la guerra mundial.

Cada cilindro está provisto de un tubo de escape individual.

El cigüeñal es muy sólido, el diámetro de su chumacera principal es de $3\frac{3}{4}$ " y tiene un peso total de 400 libras.

La superficie de irradiación de las paredes del cilindro es de muchos miles de pulgadas cuadradas, así es que un gran volumen de agua circula por el sistema de enfriamiento. Las bombas de agua envían 250 galones por minuto.

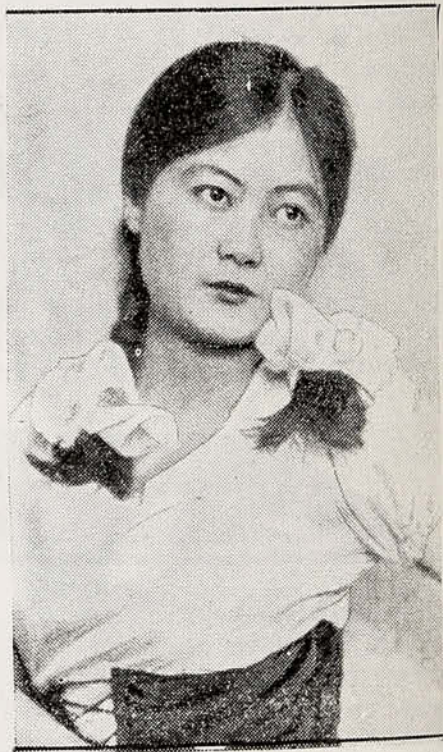
Estos enormes motores se montarán en el chasis que está construyéndose, como puede verse en el sketch que adjuntamos. Un motor impulsa el juego de ruedas delantero y el otro el de atrás, estando situado entre los dos el compartimiento del driver. El motor de delante está conectado directamente a las ruedas delanteras, sin embrague ni caja de velocidades. El embrague y la caja de velocidades, con tres hacia adelante y marcha atrás, están colocados entre el motor y las ruedas traseras, comenzando a funcionar el motor delantero después que el de atrás está ya en movimiento.

En el diseño de la carrocería en vez de buscar la reducción de la presión del

aire al mínimo, ésta se usa para impeler el carro y proporcionar más tracción positiva.

El frente del carro se parece a un tractor para romper hielo. La parte de abajo del extremo trasero del carro está construida de manera que éste mientras el carro corre, tiende a adherirse a la tierra.

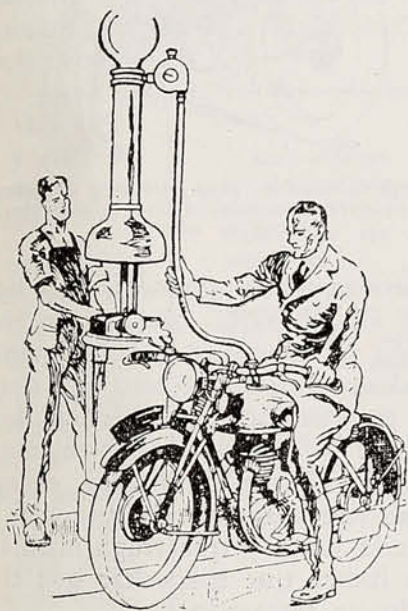
El radio de engranaje entre los motores y las ruedas de 1 a $1\frac{1}{4}$; en otras palabras, las ruedas giran $\frac{1}{4}$ más rápido que el cigüeñal del motor. A una velocidad del motor de 2,600 r. p. m. las ruedas giran a 3,250 r. p. m. Equipado con gomas de 36 pulgadas de diámetro, esto representa una velocidad de circunferencia de 514 pies por segundo, o sea 350 millas por hora. En la práctica se espera que esta cifra se reduzca un tanto, pero no obstante esto, los constructores están muy confiados en que superarán el record de Seagrave con un gran margen, tal vez 300 millas por hora.



La mujer más hermosa de la China.—Miss Wu-Si-Hung es considerada como la mujer más bonita que hay en China. Últimamente se ha exhibido en público como danzante bohemia en la Opera Carmen.

Cosas que debe atender todo motociclista

En realidad, no puede decirse que la nafta sea excesivamente cara, pero para el motorista que acostumbra a cubrir grandes kilometrajes anuales, su costo representa un capítulo de no pequeña importancia en el entretenimiento de la máquina.



Aproveche hasta la última gota.

¿Ha intentado Ud. alguna vez reducir este coste? Puede intentarse y ello sin sacrificar el kilometraje o la velocidad; bastará quizás ahorrar unas cuantas gotas en cada paseo o viaje para que alcancemos un estimable ahorro de esencia, y para esto no hace falta sino conceder cierta atención a unos cuantos — al parecer — nimios detalles.

Por ejemplo, al cargar la gasolina en el surtidor, no conviene tener prisa en volverse a poner en marcha. Hay que aprovechar la no despreciable cantidad de líquido que siempre queda en el tubo de descarga, llevarse "la última gota".

También ha de procurarse que el tapón del depósito ajuste bien, pues de

lo contrario continuamente se observarán salpicaduras sobre el tanque, que, si no tienen importancia en su cantidad, ha de recordarse que se reproducen sucesivamente, ya que el aire de la marcha ha evaporado de continuo. Un ovalillo o arandela bien ajustada y queda el defecto corregido.

Muchos carburadores se salen al inclinarse, de manera que, al estacionar la máquina en el campo, tumbarla sobre la cuneta, débese cerrar la llave de paso de la esencia. Asimismo, al ir a encerrar podéis cortar la esencia algo antes de llegar, para que la cámara del carburador quede vaciada, pues al quedar llena el calor del motor hace que la gasolina contenida en el flotador se disipe por evaporación. La economía obtenida por este cuidado en un mes es sorprendente, y en cuanto a la distancia en que se vacía el carburador se comprueba fácilmente en uno o dos ensayos.

Se examinará también si la citada llave de paso y las tuberías correspondientes tiene alguna pérdida recordando que el jabón corriente puede utilizarse temporalmente para eliminarlas.

Y ahora dirigiremos nuestra atención a los orígenes mecánicos de pérdida de potencia, "vitalidad" y esencia. En toda máquina y en un grado mayor o menor deja de obtenerse toda la utilidad que pudiera dar la gasolina consumida: es decir, se pierde inevitablemente, una cierta cantidad de energía, ya en calor ya en los rozamientos desarrollados en la transmisión de potencia del motor a las ruedas, pérdidas que, como los impuestos, caen sobre nosotros.

Pero todo motociclista puede evitar ciertos casos de pérdida de esta clase para ahorrarse la preciosa esencia. En cuanto al motor: ¿está limpio y libre de carbonillo? ¿Ajustan bien los segmentos? ¿Es buena la compresión? ¿Están las válvulas bien ajustadas y libres

de sus guías? ¿Están estas vías gastadas? ¿Se abre y asientan debidamente las válvulas? No olvidar tampoco que los muelles de válvula débiles pueden disipar potencia, gasto y, por tanto esencia.

Los impulsores de válvulas, en los motores que llevan estos en cabeza, requieren una atención frecuente. Compruébese que el carbón no atasca los orificios de escape, bloquea las puntas de la bujía o atranca el silenciador. El aceite malo, o de grado incorrecto en el motor o caja de cambios, puede producir una defectuosa lubricación, aumento de fricción, mala marcha y excesivo consumo de petróleo.

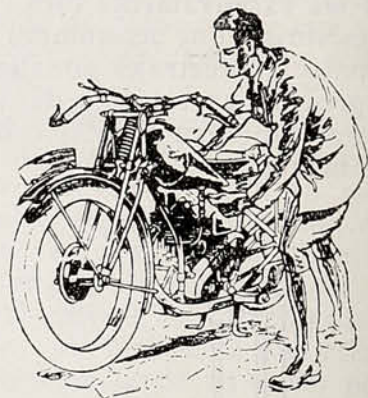
En el carburador tenemos una frecuente fuente de pérdida de potencia y gasto de esencia. Deben examinarse los filtros de aire y esencia — si existen — y limpiarlos si estuvieran sucios. Algunos carburadores tienen la mala costumbre de inundarse, lo que parece ser debido a que la cámara no está vertical o a que la aguja esté sucia o gastada. Quizá, también a que el mismo flotador se salga.

Frecuentemente se obtienen economías sin disminuir la vitalidad del motor montando un pulverizador de diferente medida, ya que en general existe la tendencia a emplear uno demasiado grande, perdiéndose esencia en la excesiva riqueza de la mezcla que así se obtiene. La medida correcta para cada máquina debe pedirse a los constructores.

En tiempo caluroso puede emplearse una medida una o dos veces menos prácticamente. En ciertos casos, la extensión del tubo de toma de aire del carburador conduce a una economía de esencia. Debe además protegerse el carburador del polvo y corriente de marcha, y aunque sólo en pocos casos queda expuesto a aquélla, en los que estuviere es fácil el montaje de una protección.

No debe olvidarse el magneto como posible origen de disipación de la esencia. Los contactos sucios del interruptor deben limpiarse con un trapo hu-

medecido en gasolina y si se encontraran rugosos se suavizarán por medio de una lima muy fina. Si los imanes no están débiles y el aislamiento está en



Si se deja la llave de paso abierta y el carburador pierde, se gasta inútilmente una considerable cantidad de bencina.

condiciones, debe obtenerse una buena chispa en la bujía, que, desde luego, debe ser la adecuada a la máquina.

Si el ajuste del magneto está retrasado, se produce una seria pérdida de potencia, se calentará probablemente el motor y el consumo será excesivo. Siempre que se oiga de una máquina que anda lenta y que traga mucha gasolina habrá que sospechar que el encendido va retrasado.

El avance que la máquina puede soportar ha de comprobarse por tanteos, recordando que casi todas las de dos tiempos soportan un mayor avance de chispas que las de cuatro tiempos.

Si se lleva alumbrado eléctrico no conviene cargarlo demasiado, para llevar energía a una batería ya cargada, ya que esto no sólo no es bueno para dicha batería, sino que, por exigir al motor un nuevo esfuerzo, irroga mayor consumo de esencia.

Los neumáticos flojos, poco inflados, gastan también potencia, además de que así se disminuye su vida. Han de emplearse cinco minutos de vez en cuando para comprobar la presión de los neumáticos, particularmente si se acostumbra a llevar pasajeros en el soporte.

Cuando se cuenta con sidecar, deben

algo que todo automovilista debe saber

S.A.E.

(SOCIETY OF AUTOMOTIVE ENGINEERS)

**¿QUE SIGNIFICA LA NUMERACION
S. A. E. DE VISCOSIDAD EN LOS
ACEITES LUBRIFICANTES?**

Todo automovilista desea siempre dar a su coche la mejor lubricación, porque con ello obtiene mejor y más económico servicio, prolonga la vida de la máquina y evita en mucho gastos por reparaciones.

Hasta hace poco el automovilista se hallaba confundido por las diferencias que existían en los tipos de lubricantes recomendados por las distintas marcas de automóvil deteniéndose esto a la diversidad de criterios de los productores de lubricantes con respecto al tipo de aceite que lubricaría adecuadamente una máquina determinada.

Ahora no obstante, el automovilista puede contar con una lubricación correcta para su automóvil pues una entidad de la importancia

de la S.A.E. (Society of Automotive Engineers de EE. UU.) ha aclarado el punto fijando una escala numerada de viscosidades para los aceites lubricantes.

La Society of Automotive Engineers ha numerado los aceites para motores de automóviles de acuerdo con su viscosidad, del N.º 10 al N.º 60, graduándolos de menor a mayor viscosidad con numeración progresiva.

Esta numeración S.A.E. comprende todos los tipos de aceites necesarios para la lubricación

adecuada del motor del automóvil, y es una garantía efectiva para el automovilista, pues la viscosidad indicada por la S.A.E. es la recomendación de la más alta autoridad mundial en materia de mecánica automovilística.

Los Aceites "ENERGINA" se ajustan a las indicaciones de la S.A.E. y todos sus tipos satisfacen enteramente las especificaciones de los correspondientes números de viscosidad.

La mayoría de los fabricantes de automóviles, en las recomendaciones que acompañan a cada coche nuevo, indican ahora los números de viscosidad S.A.E. del aceite con que debe lubricárseles.

Consulte la Tabla de Recomendaciones "ENERGINA", ella indica el tipo exacto de lubricante que de acuerdo con las indicaciones de la S.A.E. Ud. debe usar en su automóvil para obtener una lubricación correcta.

M.



R.

ACEITE ENERGINA



SHELL - MEX CHILE LIMITED



¡A PRECIOS MÁS BAJOS! El nuevo Seis del Siglo con "RUEDA LIBRE"

LOS nuevos Hupmobiles Seis del Siglo son mayores, más lujosos y más cómodos, su motor tiene 25% más fuerza—y usan el cambio de marcha de "rueda libre". No hay que tocar el embrague al pasar de segunda a tercera velocidad o viceversa. Como el coche corre 16 km. por el impulso adquirido, mientras el motor sólo trabaja 13, ahorra entre



Observe cómo un muchacho corre con su bicicleta sin mover los pedales. Así trabaja la "rueda libre" en el Hupmobile. ▲ ▲

12% y 20% de combustible y aceite, hay menos desgaste y reparaciones, y la marcha es más sosegada y uniforme. ¡Se viaja con absoluta tranquilidad física y mental!

Pruebe el nuevo Hupmobile Seis del Siglo de "rueda libre". Ningún otro coche puede brindarle una sensación comparable, ni ofrecerle tanto valor por precios tan módicos. ▲ ▲

SIMON HNOS. Ltda. — Delicias 2114-2118 — Santiago

HUPMOBILE

EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

ATIENDE Y AGASAJA A LOS MIEMBROS DE NUESTRA INSTITUCION

Recientemente viajó a Buenos Aires una delegación oficial, que visitó la Exposición británica, formada por miembros de nuestra Institución.

Al tener conocimiento de ello el Automóvil Club Argentino dispuso lo necesario para atender a nuestros socios en calidad de tales y es justo dejar constancia de la buena acogida que tuvieron según lo consigna la carta que el Sr. Ramón Montero R., nos remite y que dice así:

Señor Presidente del Automóvil Club de Chile.— Presente.

Señor Presidente:

Pongo en conocimiento de Ud que, durante mi reciente visita a Buenos Aires, en compañía del Director de la Escuela de Artes y Oficios, señor Juan Gantes, fuimos objeto de especiales atenciones de parte del Ingeniero señor Julio F. Dacharry por encargo del Automóvil Club Argentino.

Aunque la comunicación del Automóvil Club de Chile en que se anunciaba nuestro viaje, fué recibida con bastante atraso, el señor Dacharry tomó tal empeño en prodigarnos sus agasajos que, haciéndonos modificar nuestro programa, tuvimos que aceptar su invitación a comer para la última noche de nuestra permanencia en Buenos Aires y, con tal motivo pudimos apreciar en nuestro invitante muy altas condiciones de caballerosidad y cultura, unidas a sentimientos de sincero afecto hacia nuestro país.

El señor Dacharry hizo recuerdos muy elogiosos de Chile y del espíritu de hospitalidad de los chilenos, manifestándose muy agradecido por las atenciones recibidas del Automóvil Club durante una gira automovilística que efectuó el año pasado, y, en especial, de parte del señor Vasco de Larraechea.

He creído de mi deber dar cuenta el señor Presidente del gentil tratamiento que se nos ha dispensado en nuestro carácter de socios del Automóvil Club de Chile, por si estimara oportuno el envío de una nota de agradecimiento al Club Argentino, como también para expresar al Sr. Presidente nuestro reconocimiento por la comunicación que dió motivo a las atenciones que nos brindaron.

Saluda atentamente al señor Presidente.

Firmado

RAMON MONTERO R.



La Princesa Elena de Rumania, esposa del Rey Carol, monarca que tanto ha preocupado la atención pública. Parece que la Princesa obtendrá, al fin, su divorcio y el Gobierno le asignará una renta para que viva tranquila.

éstos quedar bien alineados, sin tendencia hacia la máquina. Las cadenas gastadas demasiado tensadas o demasiado rígidas por falta de lubricación, consumen unas enormes cantidades de energía. Deben darse baños de parafina a la cadena, seguidos por otro de aceite bien fundido y durarán el doble. También habrá de comprobarse la alineación de los piñones para no arruinar una cadena nueva.

No debe olvidarse que una pequeña

A. y T. — 2

cantidad de parafina mezclada con la esencia — una cucharada de las de café por cada galón — sentará bien al motor en lo que a economía se refiere. La naftalina, alcanfor y sustancia similares se han empleado también en pequeñas dosis con el mismo objeto.

Pierda media hora en comprobar todos los puntos mencionados, sírvase de los consejos y seguramente quedará sorprendido al ver como obtiene unos cuantos kilómetros más por nada.

COSAS QUE A NADIE INTERESAN

EL CONDUCTOR DE TRANVÍAS

¿Quiere Ud. manejar un automóvil? Para darse ese gusto, necesita cumplir una serie de requisitos legales. Conocer perfectamente las disposiciones de tráfico, tener los documentos necesarios que le permitan obtener su carnet de chauffeur, y luego, la parte más delicada, someterse a un examen técnico minucioso y estricto, que evidencie que Ud. está en condiciones de conducir su vehículo con el mínimo de peligro para el público y para Ud. mismo.

Todo esto es muy justo y perfectamente natural. Nosotros hemos sido los primeros en reclamar la mayor estrictez en el otorgamiento de los carnets de chauffeur, y somos partidarios de que se examine el futuro conductor no sólo bajo los aspectos técnicos, si no aún bajo otros aspectos médicos y morales, y hasta hemos reclamado que la autoridad haga un nuevo examen de capacidad de muchos conductores, aplicando los sistemas modernos, en la comprobación de sus facultades y condiciones. Pero, a nadie se le ha ocurrido pensar, en lo que se hace para ser conductor de un tranvía. En efecto, el aspirante, sólo demuestra después de un período de práctica, que tiene condiciones necesarias, para saber cuando debe cortar el contacto, y cuando debe empezar a frenar para detenerse en un punto determinado. Y cabe pensar que estos señores tienen en sus manos la vida de numerosos pasajeros.

Con frecuencia ocurren accidentes que no son imputables a los automovilistas... Personas atropelladas (recientemente una artista de teatro, murió por haber sido aplastada entre dos tranvías en una calle céntrica); choques con automóviles en las esquinas, en donde los tranvías no disminuyen la velocidad (Claras, Irarrázaval y muchas otras) y por lo general, imprudencias incalificables como las que a diario se cometen en Delicias entre Lira y Claras, por

donde bajan los tranvías a velocidades extraordinarias.

Ocorre un accidente en que la culpabilidad es netamente del conductor del tranvía y entonces se dice "fallaron los frenos", aunque la marcha del vehículo no sea mayor de quince kilómetros por hora.

Una de dos, o los tranvías no sirven y la autoridad tiene el deber de exigir su arreglo o su cambio, o los conductores no llenan las condiciones necesarias, en cuyo caso también la autoridad puede intervenir.

Hemos presenciado accidentes que sólo se deben a la imprudencia del conductor del tranvía. Hemos visto, como los carros N.º 3 de Ñuñoa, por ejemplo, cruzan las esquinas a más de cincuenta kilómetros por hora, siendo imposible pretender que frenen en caso de peligro en menos de sesenta u ochenta metros. Hemos visto por fin perjuicios producidos por la mala voluntad del conductor que estrecha entre dos tranvías un automóvil que no puede moverse por algún "taco" de tránsito, aparte de los accidentes que se producen cuando, por lo general no frenan para bajar o recoger un pasajero.

También contra estos conductores, la autoridad debería ser inexorable, justamente, porque aunque sus máquinas corran sobre rieles, ofrecen un mayor peligro en relación a la enorme masa que ocupan y a su más difícil conducción con seguridad.

Los camiones en los caminos definitivos.

Hemos viajado a todas las velocidades por los caminos definitivos, no para contravenir expresamente las disposiciones de tránsito, si no para comprobar en la práctica los numerosos problemas que se presentan.

De esos viajes, hemos llegado a una conclusión que es verdaderamente alar-

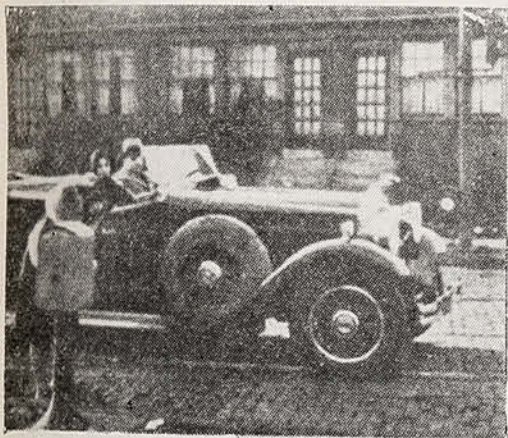
(Continúa pág. 276).

Nueva adaptación del famoso ojo eléctrico

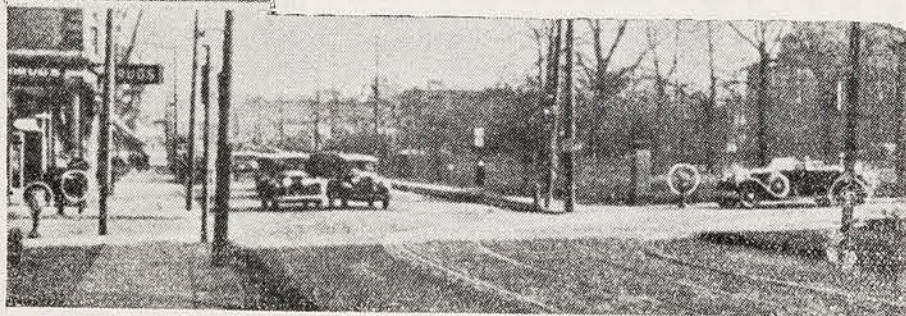
Los viajeros que han visitado los Estados Unidos en los últimos años conocen perfectamente las señales de tráfico vehicular "Stop" y "Go" con tal profusión esparcida por todas las poblaciones en dicho país. Estas señales se denominan "Stop" (parada) y "Go" (en marcha) en virtud de hallarse combinadas de manera que los vehículos circulan

una calle transversal cuando no hay un sólo automóvil ni coche que desee cruzar.

Con el fin de facilitar el paso de los vehículos que deseen cruzar una arteria importante de tráfico y procedentes de una calle transversal, sin por eso interrumpir la circulación en las vías principales cuando no es absolutamente necesario, se ha inventado un aparato que funciona en combinación con las señales de parada y marcha ya referidas y mediante el cual la señal roja en la vía principal sólo se muestra cuando algún vehículo viene en dirección transversal y va a cruzar la calle. Esta señal, que no es sino una adaptación del famoso "ojo eléctrico" Westinghouse, se halla basada en el principio de la pila fotoeléctrica, y se halla montada sobre un pedestal a un metro aproximadamente encima del borde de la acera, cerca de



A la derecha vista del cruce aludido en este artículo.



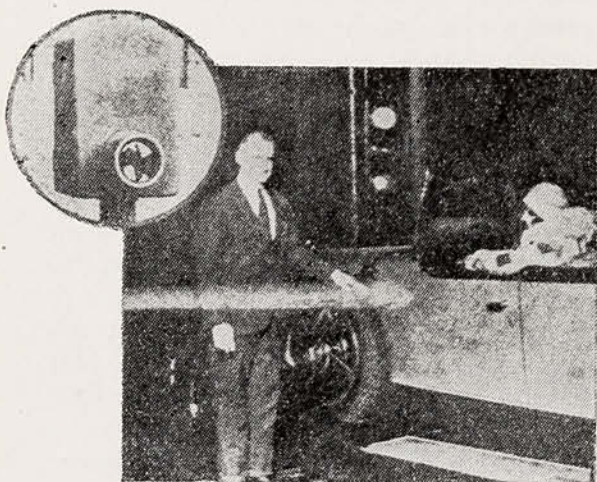
Cualquier automóvil que trate de cruzar la calle principal y desee interrumpir el tráfico en la misma con este fin, lo puede hacer con sólo detenerse en frente de la caja amarilla señalada con círculos

cuando en la dirección de la calle aparece la luz verde y se detiene simultáneamente en las calles transversales con la aparición de la luz roja. Estas señales se cambian con intervalos fijos, de manera que el tráfico se efectúa con la mayor rapidez posible.

Ocurre, sin embargo, que el tráfico en una gran vía o arteria vehicular es mucho más intenso por lo corriente que en las calles transversales, lo que hace mientras la luz roja detiene los vehículos en la vía principal, la luz verde o de paso libre se muestra estérilmente en

la intersección de las dos calles, la transversal o bocacalle y la calle principal, y en tal posición que al acercarse un automóvil necesariamente intercepta el rayo del "ojo eléctrico". Esta interposición del automóvil hace cambiar automáticamente las señales "Stop" y "Go" en las luces que se enfrenta con la calle transversal, donde aparece la verde, pero nada más que el tiempo necesario para cruzar la calle, una vez efectuado lo cual, la luz verde se apaga en la vía transversal, en tanto que lo contrario ocurre en la calle principal.

En la intersección de la carretera Lincoln con la Avda. Trenton en la población de Wilkinsbourg, Pa; existe una señal de tráfico que puede decirse está dotada de inteligencia. Los 100 automóviles poco más o menos que por tal carretera circulan encuentran invariablemente la luz verde, salvo cuando un automóvil se acerca por la Avda. Trenton, para cruzar la gran carretera, lo que ocurre sólo de vez en cuando.



En la foto vemos el momento en que el reflejo del "ojo eléctrico" es interceptado por el automóvil. En el círculo se ve el ojo eléctrico.

Al ocurrir esto aparece la luz roja, el tráfico se suspende en la vía y el automóvil cruza. Una vez que el vehículo ha cruzado vuelve a aparecer la luz y se reanuda el tráfico sin más dilación. El automóvil que cruza "pide" la

luz roja con solo detenerse frente a un poste pintado de amarillo en la acera. En este poste hay una pila fotoeléctrica, sobre la que se proyecta desde la acera opuesta un rayo luminoso. Al detenerse un automóvil que intercepta el rayo de luz, la oscuridad relativa en la pila acciona la señal al través de un tubo fotoeléctrico. Los automóviles que toman la calle transversal procedentes de la carretera o vía principal no ejercen efecto alguno sobre la luz, ya que ésta sólo responde después de una dilación de tres a cinco segundos. En caso de que hubiera un tráfico inusitado o no interrumpido en la boca calle, o de estropearse también el mecanismo, las luces reanudan el ciclo ordinario en estos sistemas, bien que en este servicio la pila no ha registrado sino una interrupción y ella fué debido a la rotura de un alambre.

La economía de tiempo es considerable: una mitad o tres cuartas partes del tiempo impuesto por la luz roja en la forma ordinaria, y mientras en el método antiguo el tiempo entre dos luces es de sesenta segundos para la vía principal, y de 15 para la transversal, con la pila fotoeléctrica el tráfico circula sin interrupción a veces por cinco minutos, a pesar de que los vehículos que desean cruzar no tienen que esperar más de cinco segundos para poder hacerlo.

(De la pág. 274).

mante: los camiones que trafican por las carreteras recientemente pavimentadas constituyen un gravísimo peligro para el automovilista.

Los conductores, que se sienten seguros en un carromato de cinco o más toneladas, ocupan la calzada en más de sus tres cuartas partes. No disminuyen la velocidad por ninguna causa ante la proximidad de otro vehículo, y resultan, aparte de un peligro, una molestia constante para el automovilista.

En el camino a Cartagena sin ir más lejos, donde la loza está calculada para el paso cómodo de dos automóviles, puede comprobarse lo que decimos.

Docenas de camiones viajan en uno

u otro sentido, y nada sería que viajen más o menos rápidos, aprovechando las buenas condiciones del terreno. Lo grave es, que por lo general, por sobre el ancho ya desmesurado de su trocha, aparece el cajón de la carrocería que a veces ocupa más de un metro por lado.

Este pequeño asunto también ha de ser de interés para ser contemplado por nuestras autoridades. Habrá que controlar su marcha y sobre todo, reglamentar debidamente el ancho que hayan de tener los camiones que transitan por estas calzadas, que no han sido construídas únicamente para su uso.

Creemos que todos los automovilistas estarán de acuerdo con estas consideraciones.



AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

Delicias 1171

— Teléfono 87344

— Casilla 3320

Presidente
Vice-Presidente
Secretario
Tesorero

Señor Elías Veloso
" Manuel Barahona
" Juan I. García
" Juan B. Blurton

DIRECTORES

Señores: Nicomedes Avaria, Eduardo Betteley, Jorge Cruz P.,
Osvaldo Silva y Juan Mikles.

EXTRACTO DE SESIONES DEL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

N.º 110 DEL 9 DE ABRIL DE 1931

Se abre la sesión a las 19.30 horas.

Preside el Sr. Veloso.

Asisten los Directores Sres. Barahona, Avaria, Cruz, Silva, Bluston y García y los socios Sres. Fusoni y Gustavo Vargas.

El Sr. Presidente expresa que conforme a lo acordado se tratará exclusivamente el proyecto de nuevos Estatutos elaborados por la Comisión especial que designara la Asamblea en su oportunidad.

Al leerse cada uno de los artículos, los Sres. Barahona, Larraechea y Fusoni, explican, como miembros de la referida comisión, los puntos de vista que han tenido en cuenta para redactarlos. El Sr. Presidente ofrece la palabra en cada uno de los artículos en su orden y se aprueban en la siguiente forma:

Artículos 1 y 2, aprobados sin modificaciones.

Art. 3. Se acuerda que la comisión lo redacte limitando a 20 el número de socios honorarios que hayan prestado servicios eminentes a la Institución, siendo socios de ella. La calificación la hará el Directorio y deberán ser aprobadas por unanimidad.

Arts. 4, 5, 6 y 7 aprobados sin modificaciones.

Art. 8. Queda modificado en la siguiente forma: "Los socios activos que adeudaren cuotas correspondientes a dos trimestres quedarán por eso sólo suspendidos en el goce de los derechos a que se refiere el Art. 5 y si el atraso en el pago de sus cuotas fuere de tres trimestres vencidos perderán de hecho sin más trámite, su calidad de socios.

Los Arts. 9 al 25 son aprobados sin modificaciones.

El Art. 26, se modifica en la siguiente forma: Todo miembro del Directorio que no pueda asistir a las sesiones a que fuere convocado deberá dar aviso a Secretaría con la debida anticipación.

El Art. 28, en su parte final, se modifica también, en la siguiente forma:

"..... con la autorización del Directorio o den aviso de no poder concurrir a dos o más sesiones".

Los Arts. 29 al 34, son aprobados sin modificaciones.

El Título V relativo a la cuota mortuoria y que comprende los artículos 35 al 39 son suprimidos.

Los Arts. 40 al 45, son aprobados sin modificaciones.

Se acuerda finalmente publicar el proyecto de Estatutos en el Boletín Semanal, cuando el Sr. Presidente de la Comisión Jurídica haya introducido las modificaciones pertinentes.

Se levanta la sesión a las 21 horas.

N.º 111 DE 13 DE ABRIL DE 1931

Se abre la sesión a las 19.20 horas.

Preside el Sr. Veloso.

Asisten los Directores Sres. Barahona, Avaria, Betteley, Castro, Cruz, Silva, Blurton y García y los socios Sres. Vargas, Gumucio, Bustamante, Kaulen, Helfmann, de la Maza, Grez, Alert y Fías y el abogado de la institución.

Acta anterior.— Es aprobada sin modificaciones.

CUENTA:

El Sr. Presidente da cuenta de los siguientes asuntos:

1.º De la carta del Sr. Courtois referente a la responsabilidad del material de la comisión cronometradora y a sus manifestaciones de no continuar en la presidencia de dicha comisión si la responsabilidad le alcanza mientras el material no se guarde en lugar seguro.

Se acuerda contestarle, informándole que la responsabilidad le alcanza mientras el material se encuentre en poder de la comisión, no así mientras esté depositado en el Club.

2.º La carta del Dep. de Turismo, pidiendo contestación a la anterior en que se anuncia el envío de afiches sobre tránsito. Se acuerda contestar, diciendo que el Club ha realizado gestiones para colocarlos.

3.º De la carta del Automóvil Club Argentino, por la que cobra los derechos de afianzamiento temporario de los coches de varios socios y 55 pesos nacionales, por la habilitación de horas en día feriado en la aduana de Mendoza para la atención de nuestros socios. Se acuerda efectuar el pago y prorratear la referida suma entre los socios que se hayan beneficiado.

4.º Se lee la carta de la Cía. de Electricidad en la que solicita se informe de los casos concretos de atropellos voluntarios a los automóviles por parte del personal de motormen de la empresa. El Sr. Kaulen hace referencia a su caso, denunciando a la Sección Jurídica de la Empresa y se acuerda enviar a la Compañía los antecedentes.

También se acuerda publicar en el próximo Boletín, los párrafos pertinentes de la carta, para que los socios hagan todo denuncia en tal sentido a la Secretaría de la Institución.

5.º El Sr. Barahona da cuenta de la realización del Almuerzo en El Tabo ofrecido por el Sr. Armando Celis con el objeto de elegir el terreno que donará al Club para su Casa de Campo.

Dice que los asistentes fueron atendidos admirablemente por el Sr. Celis, y que referente al mejor sitio, había unanimidad entre los concurrentes, por la puntilla próxima a la Laguna de Córdoba, que ofrece ventajas apreciables sobre cualquier otro lugar.

Agrega que el Sr. Celis, sabedor de los deseos del Club, ofreció todo el terreno necesario, y que en caso de ser aceptado por el Directorio el lugar preferido, la extensión abarcaría aproximadamente tres hectáreas.

Finalmente dijo que era necesario que el Directorio se pronunciase si estaba conforme o no, con el lugar referido, para proceder a extender las escrituras, y aceptar el ofrecimiento del arquitecto Don Ricardo González Cortés, para hacer los planos y mensuras.

El Sr. Presidente ofrece la palabra, y el Sr. Avaria dice que el único inconveniente que le encuentra al sitio en referencia es la dificultad para obtener luz eléctrica y agua potable.

El Sr. Vargas, dice que el Sr. Celis ha donado al Gobierno, los terrenos y los elementos necesarios para la dotación del servicio definitivo de agua potable a la población de El Tabo, todo lo cual está proyectado para hacerse en la misma laguna de Córdoba. Por otra parte El Tabo no tiene luz eléctrica en la actualidad.

El Directorio aprueba por unanimidad el lugar elegido para la Casa de Campo de la Institución y toma el acuerdo de enviar al Sr. Celis una nota, agradeciendo y aceptando la puntilla elegida cerca de la Laguna de Córdoba.

A indicación del Sr. Presidente y aprovechando el ofrecimiento hecho por el hijo del Sr. Celis, que también es arquitecto, se acuerda solicitarle el plano y la mensura del lugar.

A indicación del Sr. Gustavo Vargas, se acuerda igualmente invitar en forma especial al Sr. Celis, para la próxima comida mensual de socios que organizará el Club.

En cuanto al ofrecimiento del Sr. González, se resuelve pasar una nota, aceptando sus ofrecimientos, los que oportunamente serán solicitados.

TABLA:

1.º El Sr. Presidente dice que corresponde previamente tratar la indicación del Sr. Gustavo Vargas, referente a la designación de socio honorario al Sr. Amadeo Heiremans.

El Sr. Larraechea, dice que entre los servicios prestados al Automovilismo por el Sr. Heiremans, ha encontrado en los archivos los siguientes informes:

En 1907, participó en la carrera de 100 Kms. en el Parque Cousiño piloteando un coche Germán.

Fué socio del Comptoir de la Costa del Pacífico, e importador de los Automóviles Minerva.

En 1927, fué elegido Presidente de la Asociación de Automovilistas de Santiago, cargo que desempeñó por reelección hasta la unificación de las dos entidades de Santiago, y a raíz de la unificación que contribuyó a realizar, fué también elegido Presidente por el año 1929 y reelecto, para el período 1930.

Todo lo cual significa un esfuerzo considerable y muchos sacrificios en favor del automovilismo chileno.

2.º Se trató el asunto de la ex-empleada, Srta. Vilches, acordándose liquidar la situación conforme a la ley.

3.º Se discutió extensamente lo relacionado con el contrato de los empleados superiores del Club, quedando la discusión pendiente hasta la próxima sesión.

Se levantó la sesión a las 21.10 horas.

N.º 112 DE 20 DE ABRIL DE 1931

Se abrió la sesión a las 19.20 horas, preside el Sr. Veloso y con asistencia del Vice-Presidente don Manuel Barahona, de los directores señores Silva, Betteley, Cruz, Blurton, Castro, García y Avaria; del Jefe Ejecutivo, señor de Larraechea, de los socios señores Gustavo Vargas, Armando Celis, Federico Helfmann, Jorge Bustamante, Jorge Silva y Celis y del director de la Empresa "Auto y Turismo" señor Alejandro Gumucio y del abogado señor Alfonso Rossel.

Acta.— Se aprueba la anterior.

CUENTA:

Se dió cuenta:

1.º De una carta del ex-Presidente de la Institución, don Amadeo Heiremans en que agradece su designación como Socio Honorario.

2.º De una presentación del Expreso Villalonga, en la que, cobra la suma de cien pesos, gastos en que incurrió para enviar a un empleado a Guardia

Vieja, previas las explicaciones del caso, dadas por el señor de Larraechea. Se acuerda el pago.

3.º De una carta del señor Desmaras en que expresa que sólo puede hacer el 10 % de descuento en la factura presentada por colocación del equipo de radio en la carrera de marzo.

4.º De las siguientes solicitudes de incorporación de socios, bien informadas:

Señor Jorge Matetich, presentado por don Epifanio Arancibia.

Señor Jorge Nieto G., presentado por don Antonio Salas F.

Señor Arnoldo Dreyse B., presentado por don Pompeyo Domínguez.

Señor Florián Sánchez G., presentado por don Lorenzo Brieba.

Señor Jorge Silva Opazo, presentado por don Nicomedes Avaria.

Señor Rafael Araya B., presentado por don V. de Larraechea.

Señorita María Martini de Goggi, presentada por don Alberto Zúñiga.

Señor Armando Valdés, presentado por doña V. de Larraechea y A. Frias.

Señor René Desmarts, presentado por doña V. de Larraechea.

Señor Jesús Isamit B., presentado por don Raúl Barahona.

Señor Víctor Manuel Guillén G., presentado por don Agustín Vigorena.

Señor Alfredo López L., presentado por don Alejandro Gumucio.

Señor Aristides Alvarez, presentado por don Lorenzo Brieba.

Señor Ricardo Díaz F., presentado por don Eulogio Riquelme.

Señora Jean Alexandra Chambers, presentada por don T. N. Chambers.

Señorita Delia Valdés Freire, presentado por don Vicente Valdés.

Señorita Luz Valdés Freire, presentada por don Vicente Valdés F.

Señorita Berta Valdés Freire, presentada por don Vicente Valdés F.

Señorita María Elena del Solar P., presentada por don Ignacio del Solar.

A indicación del Sr. Larraechea se acuerda eximir del pago de cuota de incorporación, al Sr. Mayor Armando Valdés, Prefecto de Tránsito, en consideración a las atenciones y deferencias que ha tenido para con el Club.

TABLA:

1.º A petición del señor Presidente, el Directorio concede autorización a la Mesa para encomendar la ejecución del dibujo del diploma para socios honorarios.

2.º El señor Presidente da cuenta de que se han recibido algunos reclamos de socios, sobre el servicio de cuidadores de automóviles que ha dado en concesión la Municipalidad. Los reclamos se refieren especialmente a la exigencia que pretenden imponer los cuidadores de pagar sus servicios aún cuando no sean solicitados, para poder estacionar los vehículos, llegando alguno a declarar de que

los automóviles no pueden quedar en esos sitios de estacionamiento si no se procede a pagar su cuidado.

Se acuerda dirigir una nota a la Alcaldía, pidiéndole solucionar la dificultad para lo cual se le citarán casos concretos.

3.º El Sr. Presidente da lectura a una lista que el Presidente de la Comisión de Prensa propone como miembros de su comisión, la que es aprobada unánimemente.

4.º Contrato de la Revista.— Se discutió el asunto referente al contrato que deberá suscribirse entre el Club y la Revista Auto y Turismo, quedando el Secretario encargado del estudio.

6.º Balance.— El Secretario da lectura a una carta del señor Zúñiga, se refiere a un examen hecho a la Contabilidad, del cual se desprende que ésta es llevada correctamente, notándose que el nuevo sistema ha sido bien comprendido. Igualmente da cuenta que hizo sorpresivamente un arqueo de Caja, la que encontró al día.

7.º Registro de socio.— El señor Barahona pregunta por el Registro de Socios. El señor Larraechea da una explicación del atraso, expresando que se esperaba la reorganización de la Contaduría para darle comienzo. Queda encargado el Secretario y el Jefe Ejecutivo para llevar a cabo la confección de este registro.

8.º Motociclistas profesionales.— Se da cuenta de una solicitud de las Asociaciones de Motociclistas en la que piden se deje sin efecto para ellos el registro de profesionales.

Se acuerda por unanimidad acceder provisoriamente a la petición de eliminar a los motociclistas del registro profesional, dejando la resolución definitiva para cuando pueda estudiarse este asunto en presencia del Reglamento Internacional.

9.º Contrato de empleados superiores.— Se sigue estudiando el contrato con los empleados superiores y queda pendiente para la próxima sesión.

Se levantó la sesión a las 21.15 horas.

N.º 113 DE 27 DE ABRIL DE 1931

A las 19.15 horas se abre la sesión.

Preside el señor Veloso.

Asisten los directores señores: Barahona, Castro, Blurton, García, Betteley y Cruz, y los socios señores Gumucio, Santelices, de la Maza, Vargas y Silva y el abogado de la Institución.

Disculpan su inasistencia los Directores señores Silva y Avaria.

Acta anterior.— Es aprobada.

CUENTA:

Se da lectura a la carta del señor Santiago Webb, que solicita se tome alguna medida por un fallo judicial en que se le condena injustamente según explica.

Asociación de Automovilistas de Valdivia.— Esta Institución solicita el envío de carnets e insignias iguales a las del Club, para sus socios.

El Sr. Blurton manifiesta que no ve inconveniente en que se envíen dichas insignias, toda vez

que, por aceptar la afiliación se les considera socios del Club.

El Sr. Larraechea se refiere a la proposición del señor Callis de hacer insignias iguales a las existentes, y conocido el precio, ordenar el trabajo por cuenta de la Asociación de Automovilistas de Valdivia. Así se acuerda.

Carta del señor Ramón Montero.— Se da lectura a la carta que informa de la forma amable en que fueron atendidos en Buenos Aires, los miembros de la Institución que fueron delegados por el Gobierno de Chile a la Exposición Británica, y de los agradecimientos para el señor Dat-charry.

El Sr. Barahona hizo mención a las declaraciones formuladas por los miembros de dicha comisión que dicen que en el ambiente del Automóvil Club Argentino flota la gratitud para el "Automóvil Club de Chile" por la forma brillante en que fueron recibidos los viajeros del mes de febrero.

Nota del Intendente de Valparaíso.— Se da lectura a la Nota del señor Intendente de Valparaíso que informa no haber podido aclarar el denuncia formulado por la Institución sobre abusos en el servicio de balseo de Colmo.

Donación del señor Fortuño.— Se da lectura a la carta del señor José Fortuño que dona artefactos sanitarios para la futura casa de campo de "El Tabo". Se acuerda agradecer y aceptar el ofrecimiento.

Carta del señor Mac Kay.— Se lee la carta en que este socio recomienda los servicios del mecánico de Rancagua don Pedro Ahumada y pide se dé a conocer a los socios la voluntad con que atiende. Se acuerda informar en el Boletín Semanal.

Al mismo tiempo el señor Blurton pide que se dé a la publicidad en el Boletín los servicios que prestan los mecánicos de Casablanca y Curacaví.

Carta del Automóvil Club Argentino.— Se lee la carta de la Delegación Mendoza del Automóvil Club Argentino, que informa haber instalado en la cordillera un servicio de teléfonos para indicar a los automovilistas el estado del tiempo. Se acuerda informar por los diarios y Boletín Semanal.

Comisión de Turismo.— Se informa que el Presidente de la Comisión de Turismo propone a los señores Mardoqueo Herman y Otto Kreft para que formen parte de dicha comisión. Así se acuerda.

Solicitudes aprobadas.— Fueron aprobadas las siguientes solicitudes:

Señor Enrique Ruiz Tagle M., presentado por don Juan Antillo.

Señor Eliseo Villarroel, presentado por don Aristides Alvarez.

Señor Edelberto Jiménez, presentado por don Manuel Cohen R.

Señor Rodolfo Geiger, presentado por don Vasco de Larraechea.

Señor Guillermo Ordinas P., presentado por don Damián Martínez.

Señor Onías León G., presentado por don Juan Chiuminatto.

Señor Alberto Soto T., presentado por don Raúl Barahona V.

Señor Julián Valles, presentado por don Juan Espinoza.

Señor Carlos Arangua, presentado por don Atilio Giovinnazzi.

Señor Ramón Briones C., presentado por don Atilio Giovinnazzi.

Señor José Nosedá, presentado por don Atilio Giovinnazzi.

Señor Eduardo López D., presentado por don Atilio Giovinnazzi.

Sr. Natalio Orlandini, presentado por don Atilio Giovinnazzi.

Sr. Máximo Slutzky, presentado por don Adán Goldstaub.

Señor Eduardo Reyes C., presentado por don Clemente Díaz L.

Señor Otto Pfenniger, presentado por don Eduardo Vogel.

Señor Alberto Santelices F., presentado por don Jorge Santelices y J. Ignacio García.

TABLA:

Los contratos de los empleados.— El señor Presidente dice que en la sesión pasada quedó para tratarse en primer término el asunto contrato de los empleados superiores, y ofrece la palabra, quedando pendiente su resolución definitiva.

Contrato con la Revista.— Se discute el contrato de la Revista y se lee una propuesta presentada por el Sr. E. Kaulen para crear una nueva revista que podría ser órgano oficial de la Institución.

Infracción de tránsito.— El Sr. Barahona hace uso de la palabra para informar que, conforme a la comisión que se le encomendó en una de las sesiones anteriores, se puso al habla con los Alcaldes de Cisterna y San Miguel, ofreciendo la colaboración de los socios, para conseguir que los ómnibuses y camiones cumplan los Reglamentos de Tránsito. Que conversó con los Alcaldes de ambas comunas y que se manifestaron partidarios de la idea de efectuar denuncias por medio de los socios, para lo cual sería previo que el Club se dirija a ellos oficialmente. Así se acuerda, como también dando a la publicidad en el Boletín, la resolución cuando se haga efectiva. En el mismo sentido se acuerda pasar notas a los Alcaldes de Peñaflor, Talagante y Maipú.

Sitio de estacionamientos.— El señor Barahona dice que sería oportuno dirigir una nota al Director de Tránsito, haciéndole conocer el sentir del público, favorable a la reciente disposición para descongestionar las calles centrales, y al mismo tiempo informándole de las posibles mejoras que podrían introducirse en el servicio, para alcanzar mejor las finalidades que lo inspiraron.

Intervienen en la discusión de este tema varios directores y finalmente se acuerda pasar la nota en el sentido indicado por el Sr. Barahona.

Obsequio de terreno en Las Cruces.— El Sr. Cruz se refiere a un anuncio del Sr. Alberto Carmona, en el sentido de que el Sr. Emilio Sil-

va Espic se propone obsequiar al Club un terreno en Las Cruces destinado a Casa de Campo y a otra gestión que por su parte realiza en Cartagena.

Libro de Asistencia.— El Sr. Cruz dice haber observado que el Libro de Asistencia de empleados, es inadecuado en su sistema y no presentar una fácil consulta. Propone se lleve en otra forma, presentando un proyecto, el que es aprobado por el Directorio.

Los Contratos.— Se sigue discutiendo el asunto relacionado con los contratos de los empleados superiores.

Se aprueba la idea de que los contratos los redacte la Comisión Jurídica, y se aprueba la designación del Sr. de la Maza para miembro de dicha Comisión.

Liquidaciones.— El Sr. Blurton pide que se aclare la forma de hacer las liquidaciones trimestrales de los socios del Club, y a los efectos de las liquidaciones de los sueldos de los empleados y el Sr. Barahona dice que ya está contemplada la forma de liquidar los sueldos, ya que se refieren a un tanto por socio que esté al día en el pago de sus cuotas.

Balance de marzo.— El Sr. Blurton da lectura al balance del mes de marzo, siendo aprobado.

Libro de registro de socios.— Se aprueba la confección de un libro de registro de socios de acuerdo al original, presentado con algunas modificaciones, a que se refiere el Sr. Presidente.

Comida mensual.— Se acuerda informar a los socios de la comida mensual de mayo próximo, por medio del Boletín del Club.

A las 21.10 horas se levantó la sesión.

N.º 114 DE 4 DE MAYO DE 1931

Se abre la sesión a las 19 horas.

Preside el Sr. Veloso.

Concurren los Directores Sres. Silva, Barahona, Betteley, Blurton, Cruz y Avaria, y los socios señores, Eduardo Alert, Alejandro Gumucio y Gustavo Vargas, Jefe Ejecutivo y Jefe de Secretaría.

Acta anterior.— El Sr. Presidente ofrece la palabra sobre el acta anterior, la que es aprobada con modificaciones pedidas por el Sr. Avaria y el Sr. Barahona.

CUENTA:

El Sr. Presidente da cuenta:

1.º De la Nota del Departamento de Ferrocarriles que transcribe la de la Empresa de Tranvías de San Bernardo, que informa haber adoptado medidas para evitar que los focos molesten al tráfico.

2.º La circular que cobra el impuesto a la Renta. Se acuerda autorizar a Tesorería el pago correspondiente.

3.º La Nota de la Alcaldía, referente al cuidado de automóviles en la que se transcribe la del Director de Tránsito. Se acuerda informar a los socios por el Boletín para que las quejas que tengan contra cuidadores, tomen el número de los

mismos, a fin de hacer las quejas en forma concreta, se acuerda igualmente indicar a los cuidadores del Club que se abstengan de exigir por la fuerza el cuidado de los coches al público.

4.º La carta de don Carlos Chaigneau en que acepta la designación de miembro de la Comisión de Prensa y Propaganda.

5.º La de don Amadeo Heiremans que acepta la invitación para la comida en su honor.

6.º La renuncia del director don José Tomás Castro, hecha en forma indeclinable. El Directorio, dadas las consideraciones que hace, acuerda aceptarla, lamentando la determinación del señor Castro.

7.º Fueron aceptadas las siguientes solicitudes: Señor César Fedeghelli, presentado por don Atilio Giovinazzi y J. Ignacio García.

Señor Guillermo Anwandter B., presentado por don Eduardo Vogel.

Señor Hernán del Río A., presentado por don Florencio Oyarzún D.

Señor Ruperto Echeverría Sch., presentado por don J. Ignacio García Vergara.

Señor Angel F. Galdamez D., presentado por don Eulogio Riquelme.

Señor Nemesio Pérez B., presentado por don Eulogio Riquelme.

Sr. Armando Rojas Z., presentado por don Vasco de Larraechea.

Señora Ana L. de Fernández (socia agregada), presentada por don Angel Fernández Blanco.

Señor Luis Guzmán Sch., presentado por don Pedro Asalgado L.

Señor Juan Lastarria C., presentado por don José Arana Casals.

TABLA:

El Sr. Presidente se refiere a los contratos de los empleados superiores, que han sido enviados por la Comisión Jurídica de acuerdo a la misión que se le encomendó.

Casa de Campo de Conchalí.— El Sr. Avaria, dice que antes de tratar este asunto, debe dar cuenta de la visita que le hiciera el Sr. Aguirre Montt, para ofrecerle un chalet con treinta y ocho mil metros de terrenos en Conchalí. Hace entrega de los planos y precio de dicha propiedad.

Se acuerda que pasen a la Comisión de Turismo para su informe y estudio correspondiente.

Contrato de Empleados Superiores.— Se aprueban en definitiva los contratos de los empleados superiores, señores Larraechea y Bates.

Reglamento Interno.— El Sr. Barahona propone al Directorio, que la Comisión Jurídica, redacte el reglamento interno del Club.

Debatido el asunto, el Sr. Barahona retira su indicación por considerar que no tiene ambiente en el Directorio.

Uso de gorras de chauffeurs.— El Sr. Larraechea se refiere a la indicación del Sr. Juan Mikles, en el sentido de obtener de la autoridad que se exija a los chauffeurs profesionales el uso de gorras, porque a menudo, cuando manejan co-

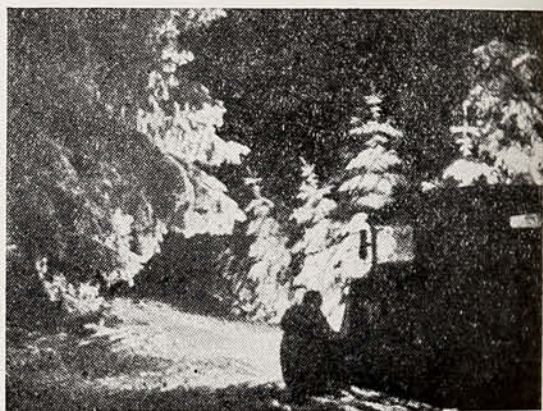
(Continúa pág. 283).

A LA LUZ DE LOS REFLECTORES

por THEO ROCHENFELLER, de Berlín

Nos encontramos en marcha desde primeras horas de la madrugada; el paisaje invernal, al principio monótono y pesado, se ha ido volviendo cada vez más interesante a medida que nos internábamos entre las montañas. Más de una vez han funcionado ya los aparatos fotográficos y llevamos considerable botín de motivos gratos y hermosos. Rápidamente se nos viene encima la noche, y en las calles y casas que hallamos al paso brillan ya las primeras luces. ¡Qué lástima! Todavía tropezamos con algún motivo que bien quisiéramos conservar, pero con tal luz no son posibles las fotografías. Por la carretera adelante viene en dirección opuesta otro automóvil; dos potentes reflectores nos deslumbran. Su bocina suena, y al fin tenemos que encender también los faros de nuestro coche. El cono de luz del reflector alumbraba de súbito la blanca y despejada carretera. En la primera curva rápida se precipita irrespetuoso en las sombras del otro lado de la carretera, descubriéndonos un lugar de ensueño, como los que se describen en los cuentos de hadas. Los abetos heridos por la luz ofrecen un encanto singular, con sus ramas y ramitas festoneadas, destacándose sobre el manto aterciopelado del firmamento; diríase que tenemos delante de nosotros una decoración fantástica. Raudos y silenciosos cruzamos este país de ensueño. A ambos lados de la carretera vamos dejando las coníferas cubiertas de nieve, envueltas en las sombras de la noche que quedan a nuestra espalda. Llegamos a otra curva, y a la luz del reflector se nos aparece un árbol de cristal, verdadera maravilla que únicamente podría nacer de la fantasía soñadora de un artista de alma grande. ¡Quién vió jamás paisaje igual a la luz deslumbrante de un reflector! Ahora dejamos la carretera principal y nos engolfamos

en un camino de segundo orden. Las ruedas van dejando su huella suave en la blancura inmaculada de la nieve. Los abetos están rígidos como si fueran de cristal e inclinan sus copas bajo el peso de la nieve. A la luz del reflector se destacan las airoas ramas, hasta las diminutas agujas, recortándose con su blancura deslumbradora entre las sombras de la noche. La plasticidad de este cuadro es cosa no soñada.



Fotografía tomada de noche con las luces de los faros.

No podemos resignarnos a perder este cuadro de insólita belleza. Con los dedos arrecidos de frío sacamos el aparato fotográfico y, a pesar del frío de la noche, lo montamos detrás del coche. Los reflectores alumbran con toda su fuerza y despiden una luz tan viva, que diafragmando un poco, con un minuto de exposición hay más que suficiente. Como todo el paisaje ofrece una blancura deslumbradora, los reflejos contribuyen a aumentar la luz. El cono luminoso que despiende nuestro reflector está muy concentrado y se difunde muy poco; pero como no queremos prescindir del hermoso primer término que se nos ofrece para la fotografía, echamos mano de la tan preciosa luz relámpago, que que-

(De la pág. 281)

EXTRACTO DE SESIONES DEL A. C. DE CH.

ches de los socios, se hacen pasar como miembros de la Institución.

El Directorio estima oportuna la indicación y acuerda enviar una nota en tal sentido a la Alcaldía.

Las patentes de arriendo.— El Sr. Barahona hace indicación para que el Club se dirija a la Alcaldía, solicitando que los coches de arriendo con taxímetro usen patentes de autos de alquiler. Así se acuerda.

Contrato de la Revista.— Se lee una presentación hecha por el Sr. Alejandro Gumucio referente al contrato con la Revista Auto y Turismo en la que pide al Directorio una resolución; al mismo tiempo ofrece una nueva rebaja en el precio.

Queda el asunto pendiente y se acuerda entregar al Secretario la presentación, para su estudio.

Cobranza.— El Sr. Blurton consulta al Directorio sobre la cobranza y dice que está probado que los cobradores a quienes se les suprimió la asignación de carros, no se interesan por cobrar a los socios que viven lejos de Santiago. Pregunta si se contrata otro cobrador especial para estos socios que adeudan a veces hasta dos y tres trimestres.

Se acuerda autorizar al contador para que con la comisión de práctica efectúe esos cobros y fiscalice a los cobradores, no exigiéndosele garantía por ser empleado de la Institución.

Material de Radio.— El Sr. Avaria pregunta si se pidió a Estados Unidos, como se había acordado, la cotización por el equipo de radio.

El Sr. Barahona dice que está pendiente de las especificaciones que debía pasar la Comisión de Carreras.

Se acuerda esperar esas indicaciones para solicitar de las casas representantes de fábricas extranjeras la cotización correspondiente.

Terreno en Las Cruces.— El Sr. Cruz pregunta si el Jefe Ejecutivo se puso al habla con el señor Emilio Silva E., para la donación del terreno ofrecido. Informa el Sr. Larraechea que sí, y que el Sr. Silva ofreció 5.000 metros de un

terreno que tiene en Las Cruces. Se acordó agradecer al señor Silva su ofrecimiento, manifestándole que oportunamente la comisión correspondiente visitará el lugar de referencia.

Siendo las 21.10 horas se levantó la sesión.



Mr. Leech uno de los sobrevivientes de la catástrofe del dirigible británico "R 101" donde actuaba como ingeniero Mecánico. Posteriormente fué colaborador del Capitán Campbell en su hazaña para obtener el record mundial de velocidad en automóvil en la Playa de Daytona.

mamos en el suelo delante del coche, de manera que su destello no pueda herir el objetivo. Hay que cargar algo la mano, tomando, por lo menos, una buena cucharada de pólvora. El efecto, empero, es maravilloso, y el cuadro que con ello conseguimos es de una hermosura extraordinaria. Como se comprende, para que los árboles no se muevan durante una exposición tan

larga como la que se precisa operando con la luz de los reflectores, el viento debe estar en calma absoluta. Para abreviar el tiempo de exposición hay que emplear placas muy sensibles, como la Cromo-Isorápid Agfa, por ejemplo. De esta manera fué obtenida la fotografía que ilustra estas líneas, durante una excursión por las encantadoras tierras del Harz.

CONCEPCIONES FANTASTICAS

QUE LO ERAN HACE TRES AÑOS COMIENZAN YA A SER UNA REALIDAD

LO QUE SE ADELANTA EN EL MUNDO EN MATERIA DE AVIACION

En torno de la aviación europea. — Las construcciones metálicas y el resultado de nuevas concepciones presentadas en el salón de aeronáutica. — Fantasía de algunos años atrás que pasan a ser realidades. — Proyectos alemanes, franceses e italianos.

Puede decirse que 1930 ha sido el año de los trimotores en materia de aviación, así como en el automovilismo, han comenzado a imponerse los ocho cilindros. La gran mayoría de los aviones destinados al transporte de pasajeros, son en la actualidad trimotores, y las fábricas los adoptaron para satisfacer el anhelo común del máximo de seguridad.

Nadie ha lamentado la elección, aunque ella significa un poco de pérdida de velocidad, para los habituados a los monomotores. Eso no obstante, si bien se nota aún la tendencia de usar el motor único, no son pocos los ingenieros y fabricantes que tienden hacia los multimotores, para satisfacer las necesidades de la aviación.

Los americanos han querido siempre mantenerse en el motor único, llegando a demostrar con éxito que es posible mantener los 300 o los 350 kilómetros por hora durante muchos centenares de kilómetros por medio del motor sobrealimentado. Ello ha permitido a los correos y servicios de pasajeros de Estados Unidos, mantener una velocidad doble de los promedios europeos comunes. Eso no obstante, se busca el uso de aparatos trimotores en la actualidad, para hacer más seguros los vuelos, aunque la técnica moderna ha reducido al mínimo las pannes de motores de aviación. Los viajes cada día más largos y por lo tanto sobre regiones inhospitalarias, hacen más urgente el uso de aviones más seguros y ello ha influido considerablemente en el uso de los trimotores.

Las necesidades de viajes largos, han producido en Europa aviones que han llamado la atención en el último salón del aeroplano de París, tales por ejem-

plo como el tipo inglés Michel Wibault, con que ilustramos estas líneas de silueta bien curiosa por cierto.

Este aparato, enteramente metálico, es un monoplano trimotor, ha sido construido en forma de permitir que el centro de gravedad de la máquina se encuentre lo más próximo posible a las ruedas, haciendo el capotaje casi imposible y permitiendo el aparato un gran ángulo de pique. Por otra parte la disposición de las alas, permite en el momento del aterrizaje, que se formen corrientes de aire al tocar el suelo que constituyen un verdadero colchón elástico y que al aumentar la sustentación del avión, frena su velocidad. Es como si existiera al aterrizar un suelo ficticio, a un metro de altura de tierra, y este mismo fenómeno beneficia la partida, ya que le permite elevarse antes de haber alcanzado la velocidad teórica necesaria.

Los ingleses han construido por su parte un gigante de la aviación, el Hannibal, para cuarenta pasajeros, equipado de cuatro formidables motores, en donde se puede viajar con las comodidades de un pullman de ferrocarril. Pero veamos aunque sea rápidamente la concepción de algunos constructores, alguna de las cuales ya se están poniendo en práctica.

Fantasía italiana.

El constructor italiano Guido Talli, ha producido recientemente la "maquette" de un modelo de avión, que se trata de construir secretamente en Italia, para realizar en igual forma los ensayos. Por su presentación no guarda ninguna relación con los aeroplanos modernos, y estaría desti-

nado a conducir más de un centenar de pasajeros.

Ese aparato, tiene características de dirigible y de avión. En vez de alas, la parte superior está constituida para la sustentación, por un enorme disco metálico, muy liviano, que se llenará de gas así como la parte central de la máquina, para obtener mayor facilidad de ascenso y más eficiencia en velocidad por parte de sus motores.

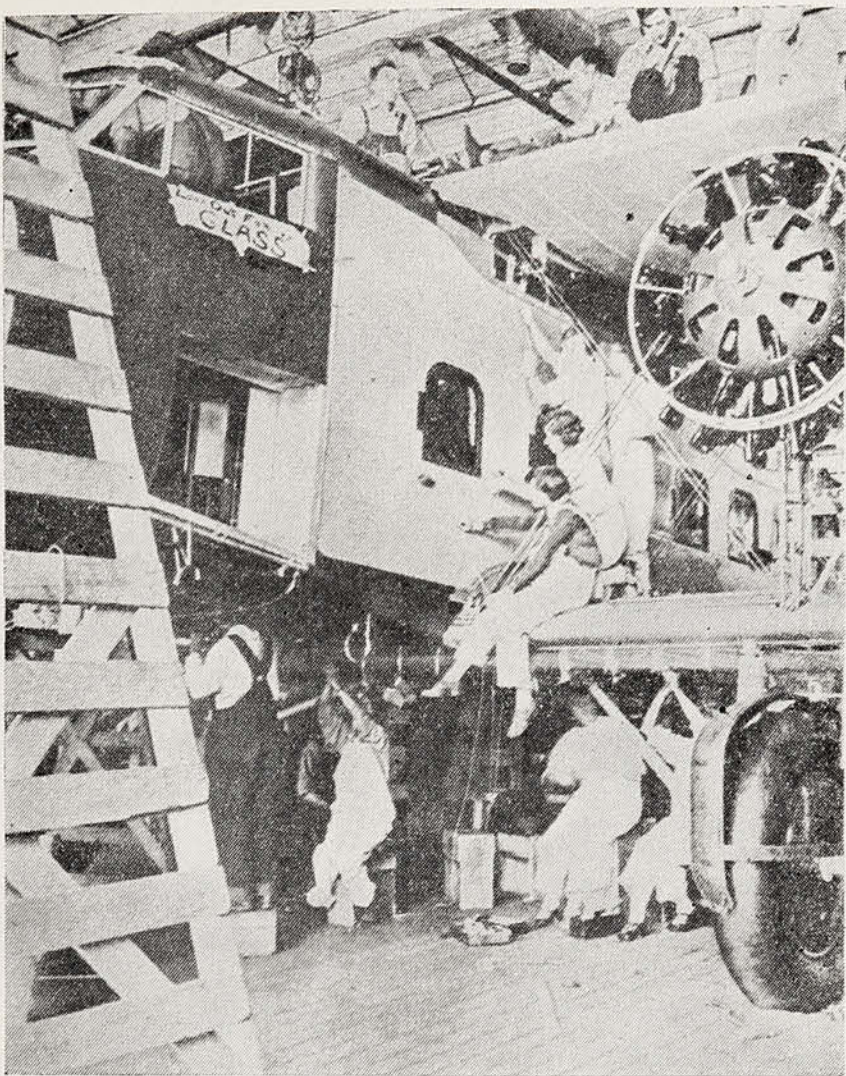
Sus líneas, en las que se reduce en lo posible la resistencia de aire, le dan un aspecto formidable, y estará movido por ocho motores de 1000 H. P., colocados lateralmente y en la parte superior. Cinco enormes ruedas

aseguran el aterrizaje sin peligro de capotar por la disposición delantera de una de ellas.

Fantasia alemana.

En Alemania se han comenzado seriamente también los estudios para la construcción de un aparato semi dirigible semi avión, dotado de tres motores y destinado a vuelos rápidos con numerosos pasajeros, en cuyo diseño también se ha estudiado la absoluta eliminación de la resistencia del aire.

El Fuselaje, aumentado considerablemente en relación a los aviones modernos, es, como toda la máquina



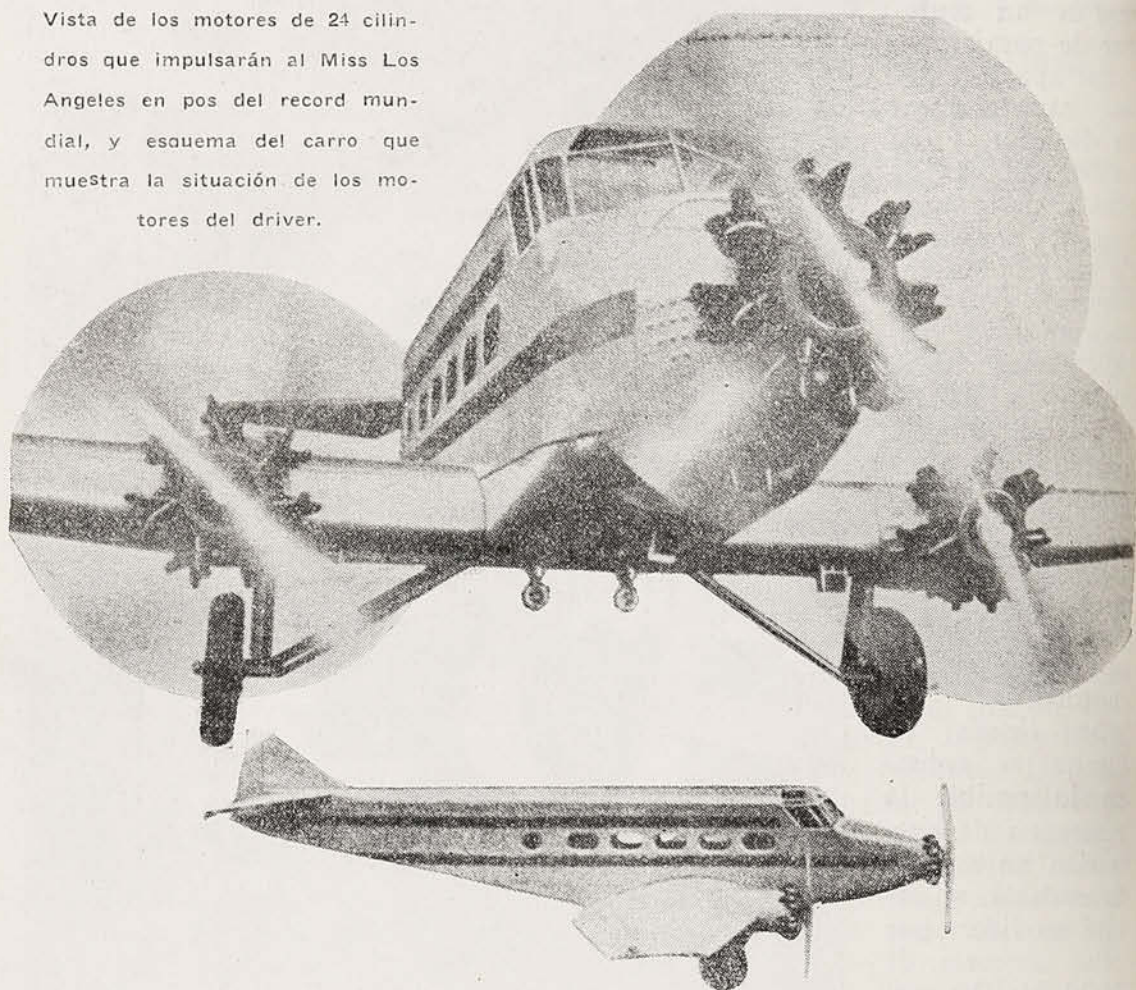
Trabajando en las diversos pisos de la casa aérea. Nada más curioso que observar las decenas de obreros y obreras en plena actividad dando los últimos toques a este gigante del aire. Es una verdadera casa aérea, dadas las comodidades de la cabina donde leer, escribir, fumar, comer y dormir, y hasta hacer "footing" en el largo corredor central.

completamente metálico y por sus dimensiones alargadas, permite almacenar en él, como en sus alas, una buena cantidad de gas. La disposición de la cabina de pasajeros resultaría realmente práctica, y para el aterrizaje, las ruedas aparecen automáticamente, escondiéndose durante el vuelo para ganar en velocidad el 20 % de fuerza que se pierde en aviones comunes.

Helicópteros.

Autogiros y helicópteros, reinician su período de actividad. Los ensayos del La Cierva en Estados Unidos, han despertado el interés de otros construc-

Vista de los motores de 24 cilindros que impulsarán al Miss Los Angeles en pos del record mundial, y esquema del carro que muestra la situación de los motores del driver.



tores, y en la actualidad se ensayan dos tipos, bien curiosos por cierto, en la categoría de helicópteros.

Uno de ellos consiste en una gran rueda con aletas similares a las de turbina, cuya rotación asegurada por un motor colocado delante de la caja que pone en movimiento el eje central, eleva fácilmente la máquina, aunque queda por resolver dos problemas de interés. La sustentación para el caso de retención del motor y la marcha adelante.

Otros sistemas de helicóptero, es el que ofrecemos en estas mismas líneas, que ha sido ensayado con éxito en Italia. Un motor potente asegura el movimiento de traslación con una hélice del tipo común de aviones y cuatro paletas considerables que giran ho-

rizontalmente, asegura la fuerza de sustentación. Ella ha permitido elevar el aparato y descenderlo casi dentro del mismo espacio que ocupaba en tierra.

Una rueda circular de duraluminio mantiene rígidas las paletas, contribuye también a poner en movimiento hacia adelante el conjunto, según el principio del rotor Flettner.

El futuro.

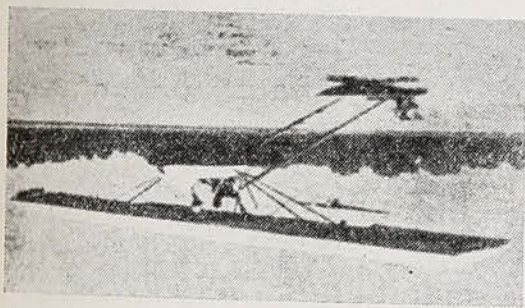
Cuando hace pocos años, la fantasía de los periodistas despertaba la atención del público, con sus dibujos originales de grandes máquinas aéreas que cruzarían la tierra, con centenares de pasajeros y miles de caballos de fuerza, estaban lejos de suponer que a tan breve plazo la realidad se haría sentir.

(Continúa pág. 290).

El mundo marcha

BOTE Y PLANEADOR COMBINADOS

La invención de nuestros días, parece que no está satisfecha con las grandes concepciones que permite el desarrollo constante de la mecánica. Ya no interesa únicamente explorar la atmósfera a 16,000 metros de altura y bajar en los mares hasta 500 metros de profundidad. Hay quienes buscan para solaz de su vida, combinaciones mecánicas llamativas, destinadas a producir las emociones del bote y del deslizador a la vez.



UN NUEVO PLANEADOR ACUÁTICO.—Esta original aeronave, compuesta de planeador y bote, puede alcanzar una velocidad de cuarenta y cinco millas por hora.

La fotografía muestra un planeador acuático, elemento que entra a formar parte de un nuevo deporte que reúne las condiciones del bote veloz y del aeroplano. La idea ha sido llevada a la práctica por Robertson Brothers en Clinton, Estados Unidos.

Parece que se trata de un elemento deportivo encantador. A este planeador propulsado por un motor fuera de borda, se le llama "aeroplano en zancos". Está compuesta de un planeador común con alas de 220 pies cuadrados de sustentación. Suspendida al ala se halla la caseta de los tripulantes que sirve también de flotador, provista de

aparatos de mando casi iguales a los de otros aeroplanos y planeadores.

De los lados de la caseta, parten rios-tras que van a dar a un flotador en forma de bote, en el que se halla instalado un motor de 35 H. P., de arranque automático comandado desde la cabina del piloto.

Este aparato ha desarrollado en las pruebas una velocidad hasta de 45 millas por hora.

LA PENA DE GAR WOOD

Miss América IX.

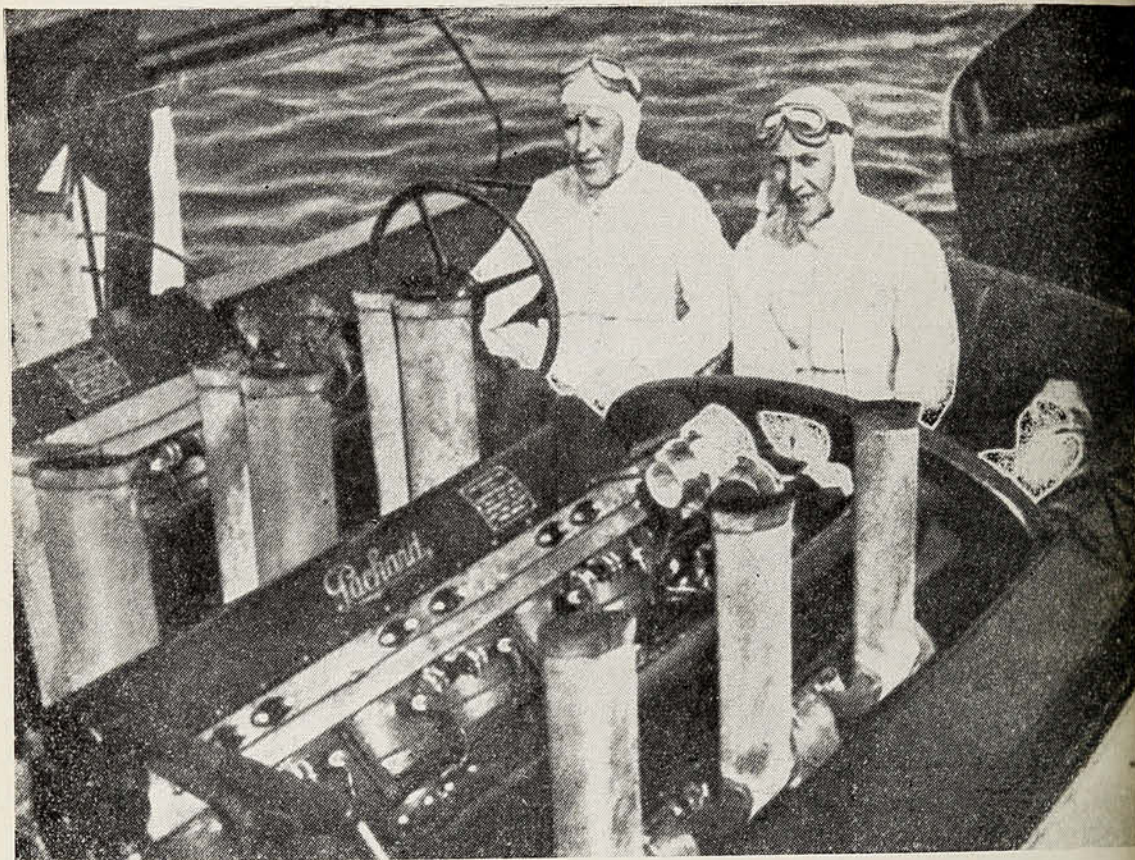
Garfield Wood, "El diablo blanco" ha sufrido este año la pena de un fracaso inesperado. Cuando pretendía batir el record mundial de velocidad en su famosa lancha Miss América IX, días antes Kaye Don lo superaba en el Río Paraná en la República Argentina, y la tentativa realizada por el americano fracasó al no conseguir marcar un record sobre el inglés.

Meses de entusiastas preparativos, trabajos considerables en la preparación de los motores, estudios de toda índole, para conseguir mayor porcentaje de velocidad efectiva, y sobre todo, una fortuna gastada inútilmente, han sido los resultados de la tentativa frustrada.

Miss América, se diferencia de las líneas de la Miss England por sus perfiles no tan esbeltos. Es un bote ancho de 2.40 metros y de 9 metros de largo, con un peso total de 5,000 kilos, equipada de dos motores Packard 3 A 2,500 que desarrollan una potencia de 2,600 H. P. a 2,500 revoluciones por minuto.

Los tres corridos que hizo en Miami, superaron el record de Seagrave, pero no el de Kaye Don, que llevó a Inglaterra las palmas de un nuevo triunfo.

caballos de fuerza, y de un amor propio considerable. Inglaterra ha de luchar por mantener el cetro mundial de la velocidad en automóvil, en aeroplano y en bote a motor.



La Miss América IX que lucha en manos de Garfield Wood "El diablo blanco" contra Miss England, por la supremacía de la velocidad en el agua.

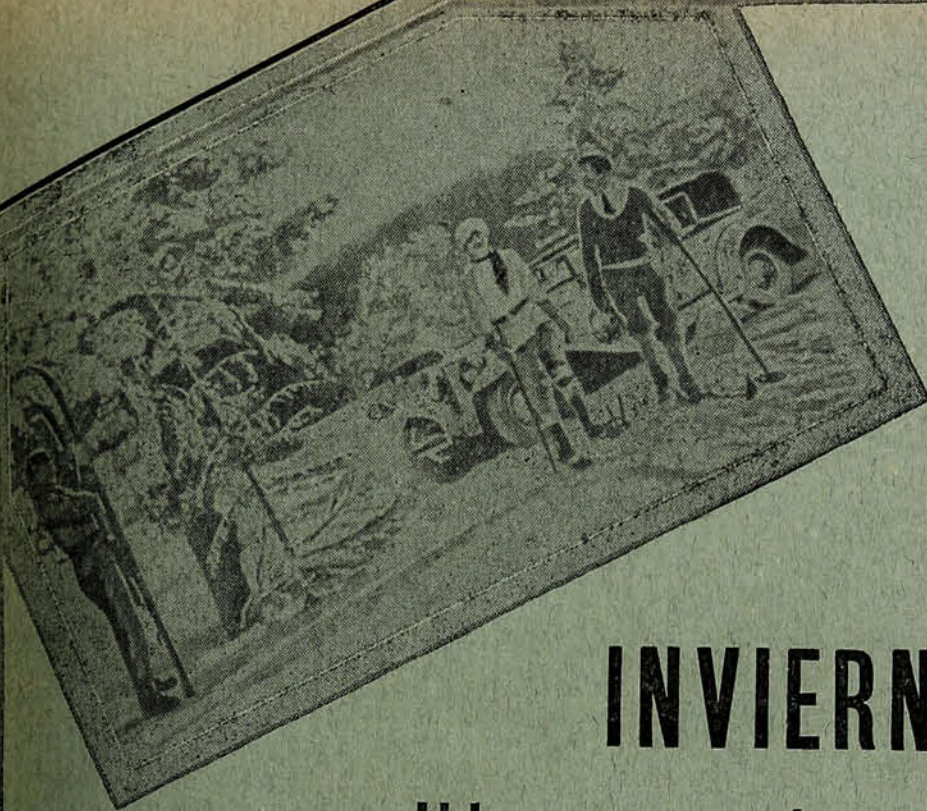
La derrota no ha desanimado al piloto americano, quien ha manifestado que introducirá nuevamente modificaciones en su lancha, la que equipada de motores más potentes todavía, le permitirá conquistar el año próximo el record mundial, para Estados Unidos.

Mientras tanto, los ingleses se preparan a su vez, y anuncian que los 3,900 H. P. de la Miss England, serán aumentados, si es posible a 5,000 caballos.

Como se ve todo es cuestión de

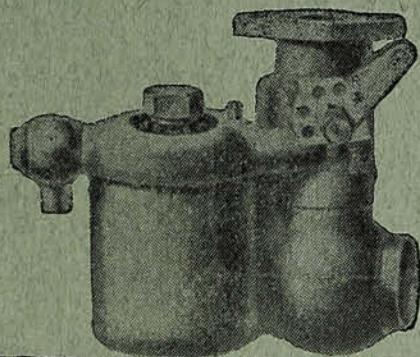
Mientras tanto los americanos no se conforman que siendo el país más productor de automóviles, y en donde la mecánica ha tomado un desarrollo tan considerable, los records estén en manos de Inglaterra en cuanto a velocidad, y de Alemania en cuanto a aviones de gran capacidad.

El año venidero ha de reservarnos sin duda, algunas sorpresas, y desde luego..... los alemanes se preparan para dar término al automóvil de 160 pasajeros, destinado al uso en el desierto de Sahara.



INVIERNO...

Ud. no conocerá nunca las molestias de una puesta en marcha difícil... Si su motor está equipado con un



SOLEX

Agentes: SIMON Hermanos Ltda. — Delicias 2114 - 2118

Investigaciones de averías de un motor

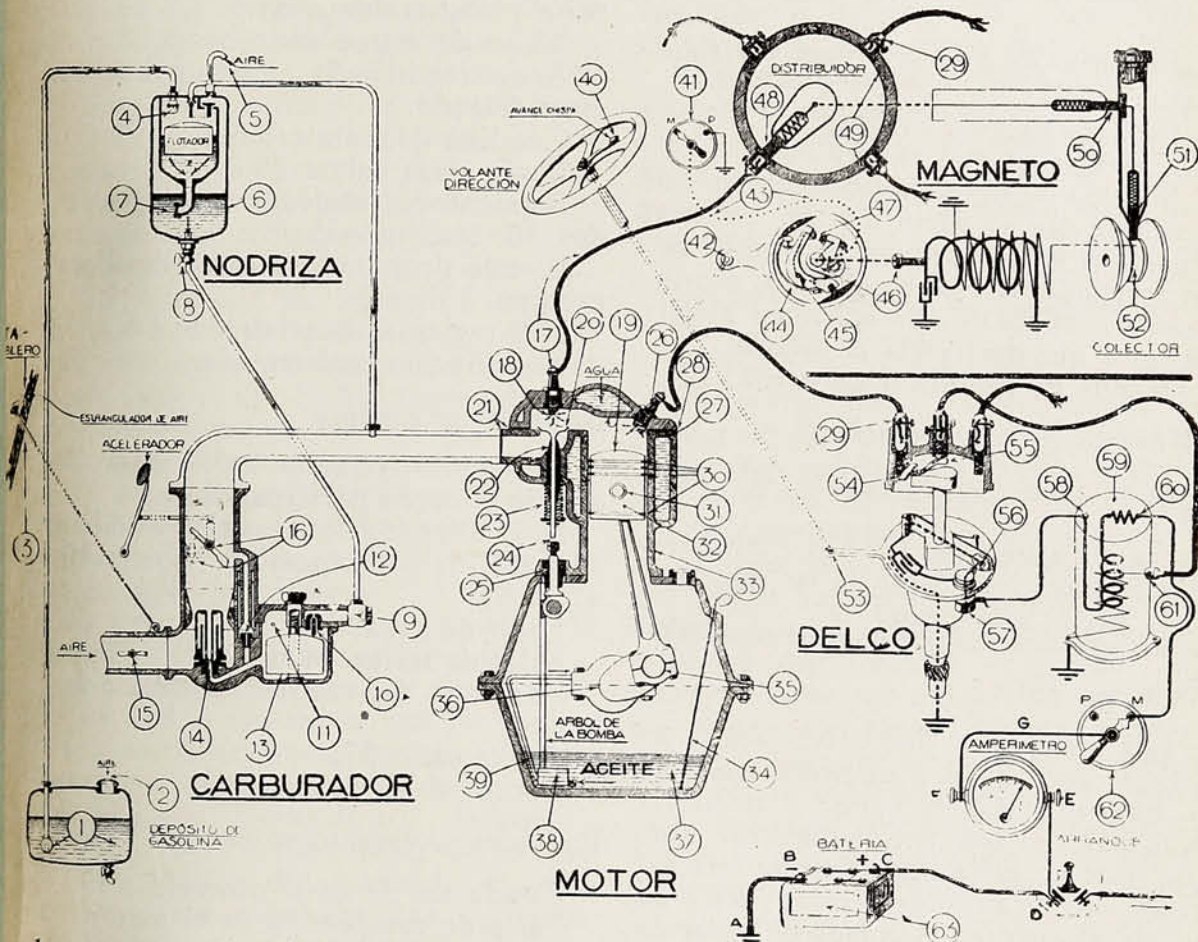
El gráfico que ofrecemos, ha de permitir al automobilista poco versado en pannes de motor, establecer los inconvenientes que a menudo se producen en los motores a explosión.

El vacuum o nodriza, el carburador,

acelerador a fondo. Muelle de válvula débil o roto 23. Encendido retrasado 40 y 42.

Carburador mal reglado 14. Vástago de válvula agarrotado 22 y 25.

Válvula rota 20. Entradas de aire



el magneto o distribuidor, el motor y sistema eléctrico son los principales puntos que es menester conocer a fondo.

El grabado, en lo que respecta a la gasolina indica las siguientes pannes posibles:

Explosiones en el carburador:

Carburador sucio o con agua 13. Surtidores obstruidos 14. Llave de gasolina poco abierta o filtros sucios 8 y 9. El coche en carga no tira con el

indebidas (Unión del tubo de admisión al bloque, eje de mariposa, etc.) 21 y 16.

Auto encendido:

El motor petardea, hace explosiones en falso.

Cables de bujías a.

Mal reglaje del carburador 14.

El petardeo al bajar las cuestas no es de cuidado a no ser que sea excesivo.

El motor no tiene buen ralenti. No gira o lo hace muy a prisa.

Surtido de marcha lenta, obstruido 12.

Mal reglaje del tornillo que limita el cierre de la mariposa o posición del ralenti del acelerador 16.

Exceso de avance al encendido 40.

Distribuidor de encendido en mal estado 49 y 54.

Puntas de bujías muy separadas 18 y 27.

Entradas de aire por juntas y tuberías 16 y 21.

Cola de válvula con juego 22.

Válvulas en mal estado 20.

Si el coche lleva limpiaparabrisa que funcione por el vacío de la tubería, repasar el tubito de mando, pues si tiene agrietaduras o se ha soltado, produce una entrada de aire adicional al carburador que desarregla la mezcla.

Muelle de válvula débil o roto 23.

El Motor pierde potencia:

Poco avance al encendido 40, 42 y 53.

Frenos apretados C. Los tambores se calientan. No fiarse de la posición de la palanca de freno.

(De la pág. 285).

Los ejemplares que ofrecemos a título de curiosidad a nuestros lectores en nuestro deseo de variar y amenizar estas páginas con temas técnicos, aunque ellos no estén directamente relacionados con el automovilismo, son de por sí elocuentes. Verdaderos palacios aéreos surcan ya el espacio. El Do. X., constituye la prueba práctica más avanzada hasta la fecha del progreso moderno. Y si bien el automovilismo dió vida a la aviación, debemos reconocer que la aviación ha contribuido también eficazmente al progreso del automóvil, ya que ha sido crear motores más potentes y más veloces y económicos con menos peso.

No pasarán dos años, sin que las novedades que consignamos como ensayos actuales, hayan sido industrializadas y sean tan comunes como los actuales aviones.

Falta agua. El motor se calienta.

Falta de aceite. El motor se calienta.

Bujías defectuosas con fuga. 26 y 18.

Válvulas mal regladas 24.

Resortes de válvulas rotos 23.

Caja de cambios o diferencial sin aceite.

Embragues que patina (motor de prisa y coches despacio).

Tubo de escape sucio.

Aceite inadecuado muy grueso o muy delgado.

Gasolina de mala calidad.

Fugas en la culata 28.

Segmentos gastados o mal colocados 30. Poca presión.

Bloque desgastado o averiado. Poca presión. 33.

Mal reglaje del carburador 14.

Distribución mal reglada.

El motor se calienta:

Encendido retrasado en coches de avance a manos principalmente.

Si el avance es automático se miran al final los contrapesos y resortes 40, 42 y 53.

Falta de agua.

Falta de aceite, 34 y 37.

La correa del ventilador suelta o rota.

Aceite sucio 37.

Bomba de agua averiada.

Radiador y conductos de agua sucios:

Conductos de aceite obstruidos 39.

Falta de compresión en el motor.

El Motor golpea:

Exceso de avance o encendido 4) 42 y 53. Las bielas suelen chillar.

Motor muy caliente.

Bujías que no funcionan.

Válvulas mal regladas especialmente las de escape. No confundir con el golpe de pie de biela.

Exceso de carbón.

Es de hacer presente que en los coches nuevos las principales dificultades se experimentan por suciedades en el carburador, que debe ser objeto de una prolija limpieza en los filtros.

En el país de los gigantes del aire

Descripción del Junkers G 38.

Delante del Do. X. el visitante prevenido o no, experimenta una sensación de estupefacción. El aparato parece gigantesco, sus proporciones fantásticas. En cambio, delante del G 38, el más grande avión terrestre junto con el Caproni P. B. 90, la impresión es diferente. La máquina no nos parece formidable y sin embargo si se compara la envergadura con el Do. X., se apercibe que el Hidroavión alemán no es mayor que en tres metros escasos del Junkers.

La diferencia de impresión proviene, sin duda, de la diferencia de lo que estábamos acostumbrados a ver desde hace años. Hidroaviones pequeños, relativamente, en comparación con otros aeroplanos terrestres.

Y sin embargo el G 38 es gigantesco y constituye la realización harmoniosa de lo que la imaginación humana ha querido construir. La imaginación y el cálculo científico, se hayan de acuerdo en esta construcción ideal.

Una visita y un examen detenido al G 38 dan la impresión real de encontrarse verdaderamente en un objeto que constituye por hoy la vanguardia del progreso aeronáutico. Exteriormente permite darse cuenta de lo que será la aviación del mañana, nitidez en las líneas, reducción en extremo de las resistencias parasitarias, y alas con carga repartida.

Dentro del G 38.

Una quincena de personas se encontraban repartidas en ocasión a la visita que comentamos en el interior de la máquina, en las cabinas centrales o traseras, o en las alas. El aparato tomó rápidamente altura, en cuanto los motores se pusieron en marcha, y la sorpresa fué grande, cuando comprobamos a instancias del piloto la facilidad de su manejo, no obstante sus

45 metros de envergadura y los 23 metros de largo. Virajes, espirales cerradas y toda clase de maniobras fueron ejecutadas con la misma facilidad con que lo habrían sido seguramente en cualquier otro avión monoplaza.

Resultaba tan manejable como un aparato de caza y sin embargo sin contar la carga que podría tener en el momento del vuelo, el avión en bruto pesa 13,000 kilos, movido por sus motores de 2,400 caballos de fuerza.

Cómo se obtuvo la facilidad de manejo

En primer lugar, la estabilidad se debe a sus alas en forma de flecha muy acentuada, construídas de tal manera que permiten llevar hacia atrás el centro de empuje del aparato, exigido a la vez por la posición de los motores que llevan hacia atrás el centro de gravedad; por su forma aumenta la estabilidad del conjunto, y permite al piloto realizar sus maniobras en forma sumamente fácil. Tiene además, por el grueso de las alas dos superficies flexibles y dos alerones de profundidad, que disminuyen considerablemente por su extensión el esfuerzo del piloto, sin perjuicio de las ventajas de resistencia a la torsión. Una serie de detalles de construcción, ha permitido que el aparato sin servo motor, sea un avión perfectamente manejable.

Una visita al ala del G 38.

Durante el vuelo, el visitante realizó un pequeño viaje por las alas de la máquina. Hay que recordar que las alas tiene diez metros de ancho en su base y dos metros en la punta, con un espesor en la base de dos metros cuarenta centímetros que decrece fuertemente hacia las extremidades. Para darse cuenta mejor puede decir-

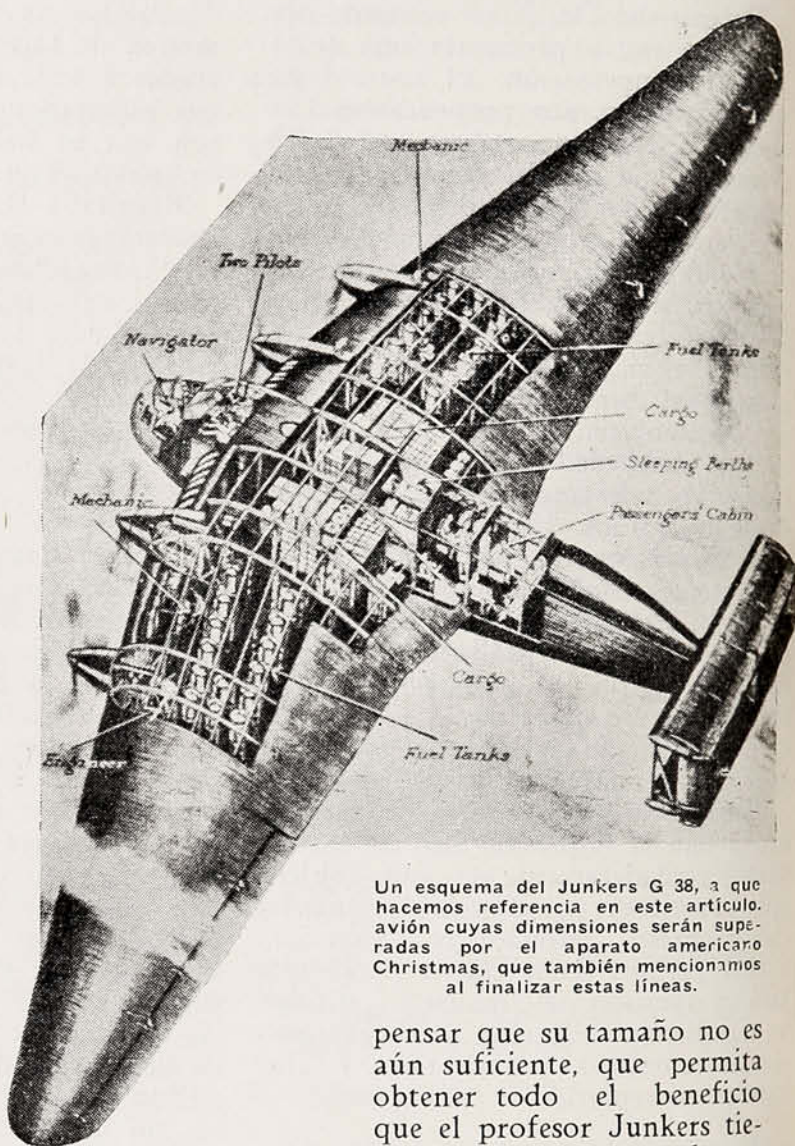
se que en la parte central un hombre de estatura normal, puede pasearse tranquilamente sin peligro de tocar el techo con la cabeza. Un corredor hecho según las necesidades impuestas por la forma de construcción, permite recorrer una parte muy importante del ala, por no la totalidad de la envergadura. En el centro del corredor, tiene su oficina el jefe de mecánicos, delante del que se encuentran el amplio tablero de aparatos de control.

Más allá a izquierda y derecha, dos mecánicos vigilan la marcha de los dos motores que tienen a su cargo y particularmente los radiadores que se cierran o abren a voluntad, según sea la temperatura que necesiten los motores durante la marcha.

En esta parte del ala es imposible tenerse de pie, y los mecánicos deben trabajar un poco curvados o bien de rodillas. Es de hacer notar que los mecánicos durante el vuelo se encuentran en la imposibilidad de efectuar las reparaciones graves que puedan producirse en el motor. La construcción de ala no se lo permite y es por eso que algunos elementos del motor, tales como el magneto, se han colocado detrás, al alcance de la mano. Algunas bujías podrían ser cambiadas durante el vuelo, pero no todas. En cambio todos los conductos de bencina, etc., son fácilmente cambiables y reparables. Dos puertas permiten separar los compartimentos de los motores de los de depósito de benci-

na, y ninguna clase de cañería atraviesa el ala, en el lugar destinado a los pasajeros.

La visita al ala, no obstante las dimensiones del aparato, permiten



Un esquema del Junkers G 38, a que hacemos referencia en este artículo. avión cuyas dimensiones serán superadas por el aparato americano Christmas, que también mencionamos al finalizar estas líneas.

pensar que su tamaño no es aún suficiente, que permita obtener todo el beneficio que el profesor Junkers tiene derecho a esperar de su invento del ala gruesa.

Por lo pronto puede afirmarse que los problemas esenciales como la colocación de los motores sobre el ala, y los grandes tanques de combustibles quedan definitivamente resueltos con el uso de alas de gran grueso. Además se ha comprobado que repartiendo el peso en las alas, se evitan los peligros de torsión o rotura de las

alas en el tronco del fuselaje como ocurre a veces en los aparatos de gran peso, cuya carga sólo está distribuída en el fuselaje mismo. Las ventajas son numerosas, pero también el sistema tiene sus desventajas, que veremos a continuación.

Desventajas del ala gruesa.

Hay una desventaja que hay que considerar. La falta de visibilidad en el ala misma. El Sr. Junkers no previó en el ala el alojamiento de todos sus pasajeros. Tan sólo una parte viajarán en ella, y la mayoría viajarán en el fuselaje.

El G 38 puede ser considerado como un punto de partida práctico en la construcción de grandes máquinas bajo el punto de vista aerodinámico, es un feliz ensayo que habrá que conciliar en las necesidades y exigencias de los pasajeros. Es difícil que viajeros de lujo acepten, salvo que lo hagan por fantasía, viajar en un ala del aparato, sin visibilidad exterior. En cuanto a los que viajan en las cabinas centrales sólo pueden mirar el cielo. Si las cabinas aludidas fueran sólo ocupadas durante la noche nada habría que decir, pero los viajeros prefieren hacerlo de día y darse cuenta de la marcha y admirar el paisaje.

Viajar en otras condiciones sería como hacerlo en un submarino mientras viaja sumergido bajo el agua.

La construcción metálica.

El G 38 está íntegramente construído de metal. Se ha empleado el acero y el duraluminio, pero posiblemente en las construcciones futuras, sólo se use este último, ya que es más resistente este nuevo metal, que el acero mismo, siendo considerablemente más liviano.

Junkers empleó íntegramente la construcción metálica convencido de que ella tiene todas las ventajas sobre el empleo de maderas, y ofrece una resistencia y flexibilidad que la madera no tiene. El duraluminio puede tener

una considerable energía de resistencia al choque y de elasticidad que evita serios peligros.

El Sr. Junkers tiene en construcción otro monoplano similar al G 38, que tendrá modificaciones enseñadas por la práctica y piensa que en América encontrarán sus máquinas posibilidad de prestar los servicios a que están destinadas.

Pero todavía se aspira a más.

Los norteamericanos que hasta la fecha se habían mantenido quietos en materia de grandes construcciones, han iniciado ya la construcción de aviones formidables, destinados a superar la producción fabulosa de Alemania. Nos referimos al aeroplano Christsmas, que será lo más grande que se haya concebido hasta la fecha. Las características que consignamos serán suficientes para apreciar la magnitud de la empresa.

Longitud 42 metros; altura 9,6; apertura de las alas 80 metros; superficie de alas 963 metros cuadrados; profundidad máxima del ala 16 metros; mínima 7,93; espesor máximo de ala 2,74.

Peso vacío del aparato 40,900 kilos. Carga máxima 25,000 kilos. Peso a plena carga 65,900 kilos. Carga sobre el ala 68,5 kilos por metro cuadrado; velocidad máxima 233 kilómetros y mínima 96,5 por hora.

Con una carga de 9,100 kilos entre combustible y lubricante, el Christsmas podrá permanecer en el aire siete horas recorriendo 1290 kilómetros. Tendrá capacidad para 160 pasajeros, además de los diez y siete hombres de su tripulación normal.

La estructura de este gigantesco aparato, está asegurada por tubos de acero y el forrado de las alas y fuselaje de madera compensada.

Las hélices de cuatro palas a paso variable que giran bastante lentamente tendrán un diámetro de 10,36 metros y estará accionada cada una de ellas por cuatro motores de 1,100 H.

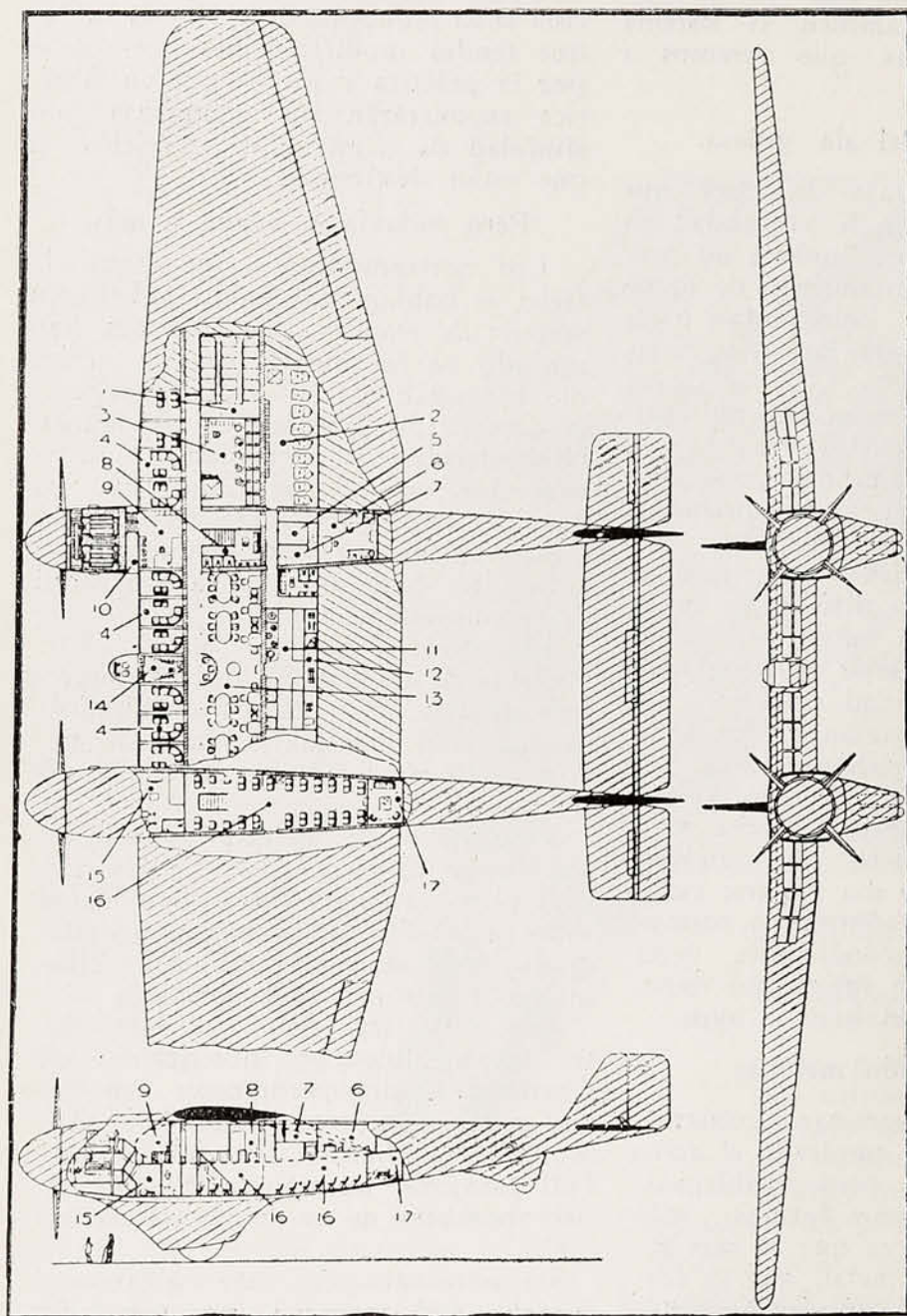
P. cada uno, por medio de embragues a fricción y engranajes desmultiplicadores. En caso de que uno de los motores funcione defectuosamente es

El tren de aterrizaje está construido con dos elementos cada uno con dos ruedas apareadas de 1.83 metros de diámetro parcialmente cerradas,

y en la cola hay también dos ruedas parcialmente cubiertas.

Los pasajeros podrán permanecer en el fuselaje o en la parte anterior del ala, y en la zona media se ha situado un salón con 10 mesas. La cocina comprende fogones y frigoríficos eléctricos.

La General Development Co., intenta construir cuatro de estos grandes aviones, aunque debe vencer en serias dificultades no sólo por los problemas teóricos a vencer en construcciones de tal categoría, sino que también por la falta de práctica en Estados Unidos para construir aviones de tal magnitud. Pero se anuncia que para una fecha próxima, se harán privada-



El avión americano Christmas, destinado a superar el G 38, visto de costado y de frente, seccionado parcialmente para demostrar su disposición interior. 1, Depósito de esencia. 2, Departamento de Correo. 3, Equipajes. 4, Cabinas de pasaje. 5, Cabina de comandante. 6, Cabinas de oficialidad. 7, Puente de observación. 8, Gabinetes de toilette. 9, Cabina de control de motores. 10, Compartimento de motores. 11, Cocina. 12, Gambuza. 13, Comedor. 14, Cabina de mando. 15, Compartimentos de máquinas y mecánico. 16, Salón. 17, Salón para fumadores.

posible desembragarlo y separarlo en vuelo. En total son ocho motores con una potencia de 8,800 H. P.

mente los primeros ensayos, antes de iniciar la construcción de los tres restantes.

Proyecto de Estatutos

DEL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

Título I.

DENOMINACION, ORIGENES, DOMICILIO, DURACION Y OBJETO DE LA INSTITUCION

Art. 1.º El "Automóvil Club de Chile", con domicilio legal en la ciudad de Santiago, es una corporación de duración ilimitada, que se formó por la fusión de las antiguas Instituciones denominadas:

"Asociación de Automovilistas de Santiago" y "Auto Club".

Art. 2.º El "Automóvil Club de Chile", única Institución automovilista en Santiago, de índole social y deportiva, ajena en absoluto a fines de orden político, tiene por objeto el fomento, desarrollo, progreso y unificación del automovilismo en el país y también el solaz, recreo y cooperación entre sus socios.

Título II.

DE LOS SOCIOS

Art. 3.º Habrá tres categorías de socios: activos, honorarios y cooperadores, que podrán serlo

personas naturales de uno u otro sexo. Las personas jurídicas sólo podrán ser cooperadores.

Art. 4.º Para ingresar como socio activo o cooperador, será menester que el interesado presente una solicitud, patrocinada por un socio activo, y que el Directorio de la Institución la acepte, en votación secreta y por la unanimidad de los asistentes a la sesión. En caso de que fuere rechazada no podrá renovarse dentro de los seis meses siguientes a la fecha del rechazo.

Art. 5.º Los socios activos tendrán: voz y voto en las Juntas Generales; la facultad de elegir y ser elegidos y la de disfrutar de todos los beneficios sociales.

Estarán obligados a observar los Estatutos y Reglamentos de la Corporación al pago de las cuotas ordinarias, extraordinarias, cuyo monto y forma de pago determine el Reglamento, y a cooperar a la acción del Directorio.

Art. 6.º Son socios honorarios aquellos socios activos a quienes el Directorio, por unanimidad, les confiere esta calidad, en virtud de haber prestado servicios eminentes a la Institución. Los socios honorarios gozan de todos los derechos de los socios activos, salvo los de elegir y ser elegidos, y están exentos del pago de cuotas.

El número de socios honorarios no podrá exceder de veinte y el procedimiento para su calificación, será determinado por el Reglamento.

Art. 7.º Los socios cooperadores tendrán los derechos que los Reglamentos determinen, pero en ningún caso los de voz y voto, ni la facultad de elegir y de ser elegidos.

Deberán contribuir con la cuota periódica que los Reglamentos determinen y respetar los Estatutos y Reglamentos de la Institución.

Art. 8.º Los socios podrán en todo tiempo presentar por escrito su renuncia, la que será aceptada por el Directorio si el renunciante no tuviere deuda pendiente con la Tesorería y no se encontrare en el caso de ser separado o eliminado de la Corporación.

Art. 9.º Los socios activos que adeudaren cuotas correspondientes a dos trimestres, quedarán por eso sólo suspendidos en el goce de los derechos a que se refiere el Art. 5.º; y si el atraso en el pago de sus cuotas fuere de tres trimestres vencidos, perderán de hecho y sin más trámite su calidad de socios.

Art. 10. Los socios activos que por renuncia o atraso en el pago de sus cuotas hubieren perdido su calidad de tales, podrán en cualquier tiempo ingresar llenando nuevamente todos los requisitos de incorporación que estos Estatutos y el Reglamento prescriben para los socios nuevos.

Art. 11. Los socios podrán ser amonestados, suspendidos hasta por tres meses o separados de la Corporación, a virtud de resolución del Directorio acordada por los dos tercios de sus miembros, por las causales que respecto de cada

AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

Citación

Cítase a Asamblea General Extraordinaria de socios, para el día miércoles 17 de junio a las 19.30 horas, en el local social Delicias 1171.

Objeto: 1.º, Aprobar o rechazar el proyecto de nuevos Estatutos, elaborados por la Comisión Especial y aprobados por el Directorio; 2.º, Conocer el actual deseo de la Asamblea relativo a la adquisición de una propiedad raíz urbana, de una rural en los alrededores de Santiago o formación de las Casas de Campo en el Tabo y otros sitios.

Se hace presente a los señores Socios que en caso de no reunirse el quorum reglamentario para la sesión, la Asamblea queda citada desde luego para el jueves 25 de junio a la misma hora en el mismo local, advirtiéndose que a la segunda citación se sesiona válidamente con el número de socios que asistan.

El Secretario.

una de dichas medidas determine el Reglamento.

Ninguna de éstas será aplicada sin citar previamente, para su descargo, al socio a quien vaya a afectar.

Art. 12. La Junta General podrá revocar la medida de separación tomada por el Directorio. El Reglamento determinará el quorum, mayoría y demás formalidades que para este caso especial sean necesarias.

Art. 13. El Directorio podrá conceder licencias a los socios que así lo soliciten, en la forma que determine el Reglamento.

Título III.

DE LAS JUNTAS GENERALES

Art. 14. La Junta General la constituye la reunión de los socios activos, previa convocatoria de acuerdo con estos Estatutos y su Reglamento.

Ella es la más alta autoridad dentro de la Corporación. Por consiguiente le corresponde resolver todas las cuestiones que estos Estatutos no hayan previsto o encomendado a otras autoridades.

Para formar parte de la Junta General, los socios deberán estar al día en el pago de sus cuotas en el momento de su celebración.

Art. 15. Las Juntas Generales serán Ordinarias y Extraordinarias: las ordinarias se reunirán el último jueves de octubre de cada año y las extraordinarias cada vez que el Directorio así lo acuerde o lo soliciten, a lo menos, cien socios que puedan tomar parte en ella.

Art. 16. El quorum para que pueda sesionar la Junta General será, por lo menos, la décima parte de los socios que puedan tomar parte en ella; los acuerdos se adoptarán por simple mayoría de asistentes y en caso de empate decidirá el que presidiere.

Si a la primera citación no se reuniere el quorum anterior, se hará una segunda para siete días después y esta vez la Junta se constituirá con los que asistan.

Lo prescrito en los dos incisos anteriores es, sin perjuicio de los casos en que estos Estatutos requieran un quorum o una mayoría diversos.

Art. 17. Presidirá la Junta General en ausencia del Presidente de la Corporación o del que haga sus veces, el socio activo asistente que, pudiendo tomar parte en ella, tenga el número de orden menor en el registro de socios.

Actuará de Secretario, a falta del titular, el asambleísta que designe el que preside.

Art. 18. La Junta General Ordinaria tendrá por objeto proclamar a los que hayan resultado elegidos miembros del Directorio y de la Comisión Revisora de cuentas; pronunciarse sobre la Memoria y Balance General que anualmente deberá presentarle el Directorio, y resolver sobre las materias que sometan a su consideración, el Directorio o los socios asistentes, excepto la reforma de estos Estatutos.

Art. 19. La Junta General Extraordinaria no podrá conocer sino de las materias que hayan motivado su convocatoria.

Art. 20. Corresponde especialmente a la Junta General Extraordinaria, aprobar o rechazar, parcial o totalmente, toda reforma de estos Estatutos o de su Reglamento, a propuesta del Directorio o de uno o más socios activos con la aprobación del Directorio. Si la proposición de reforma fuere patrocinada por un número de socios que excediere del cinco por ciento de los que puedan tomar parte en la Junta, el Directorio lo someterá a ésta.

El quorum para sesionar nunca será inferior a la décima parte de los socios que puedan formar la Junta y la mayoría, para acordar la reforma, será siempre de los tres cuartos, a lo menos, de los asistentes.

Si fracasaren dos sesiones por falta de quorum o si habiendo tenido lugar alguna de ellas, no se hubiere logrado la mayoría de los tres cuartos en favor del Proyecto de reforma, se tendrá éste como abandonado y no podrá proponerse nuevamente la misma reforma antes de seis meses contados desde la fecha, o la fijada para la segunda sesión, en su caso.

Si la proposición de reforma obtuviere mayoría de votos en contra, no podrá ser propuesta sino transcurrido un año desde su rechazo.

Aprobada la reforma de estos Estatutos, será sometida a la consideración del Supremo Gobierno.

Art. 21. Serán atribuciones privadas de la Junta General: censurar al Directorio o a uno o más de sus miembros; autorizar toda adquisición de bienes raíces, su enajenación o gravamen y autorizar al Directorio para que en la contratación de préstamos de dinero pueda excederse de la suma que el Reglamento determinará. Para tomar cualquiera de estos acuerdos será menester una mayoría de los dos tercios.

Título IV.

DEL DIRECTORIO

Art. 22. El Directorio del "Automóvil Club de Chile", está constituido por nueve miembros, de los cuales uno será Presidente, uno Vice-Presidente, uno Secretario, uno Tesorero y cinco Directores.

Todos ellos permanecerán dos años en sus cargos y podrán ser reelegidos indefinidamente.

Habrán, además, tres Directores Suplentes que serán designados por el mismo período, pudiendo también ser reelegidos.

Art. 23. Los Directores Suplentes no intervendrán en los actos del Directorio, sino en la forma y casos indicados en el Art. 29.

Art. 24. La elección de los miembros del Directorio tendrá lugar en la primera quincena de octubre del año en que termine en sus funciones, debiendo durar la votación cinco días, a lo menos.

La elección se hará por listas incompletas de seis Directores Propietarios y dos Suplentes y se tendrán por elegidos los nueve Propietarios y los tres Suplentes que hayan obtenido las más

altas mayorías dentro de sus respectivas categorías. En caso de empate, se decidirá éste por sorteo.

No se admitirá acumulación de votos; de ocurrir este caso, al favorecido se le computará sólo un voto.

Las demás formalidades de la elección las señalará el Reglamento.

Art. 25. Corresponderá al Directorio elegir de su seno al Presidente, Vice-Presidente, Secretario y Tesorero, que lo serán del Directorio y de la Corporación.

Art. 26. En caso de ausencia del Presidente, será reemplazado por el Vice-Presidente, y a falta de éste, por un Director, según el turno que fije el Directorio. En caso de vacancia de los cargos de Presidente u otros miembros de la mesa Directiva, el Directorio elegirá al reemplazante.

Art. 27. Los miembros propietarios del Directorio cesarán en sus cargos:

a) Cuando dejaren de pertenecer a la Institución o fueren suspendidos de su calidad de socios;

b) Por la expiración del período de su mandato;

c) Por renuncia aceptada por el Directorio. Si el renunciante tuviere algún cargo en la mesa Directiva, podrá limitar a dicho cargo su renuncia;

d) Por faltar a más de tres sesiones consecutivas, sin motivo fundado, que el Directorio calificará;

e) Cuando se ausentare por más de treinta días del país, salvo que el Directorio por razones calificadas, acuerde con el voto de los dos tercios de sus miembros, mantener en su cargo al que se ausente, y

f) Por censura acordada por la Junta General.

Las prescripciones que anteceden rigen respecto de los Directores Suplentes en cuanto les sean aplicables.

Art. 28. Todo miembro del Directorio que no pueda asistir a las sesiones a que fuere convocado, deberá dar aviso a Secretaría con la debida anticipación. La Secretaría, en virtud de este aviso, citará a sesión al Director Suplente que deba reemplazarlo.

Art. 29. Corresponde a los Directores Suplentes llenar las vacantes que ocurran en el Directorio por el tiempo que, falte al propietario y suplir a los Directores que se encuentren ausentes del país con autorización del Directorio, o den aviso de no poder concurrir a dos o más sesiones.

Los Directores Suplentes entrarán en funciones, siguiendo el orden de mayorías en que hubieren sido elegidos, en caso de igualdad de votos se preferirá al que tenga el número de orden menor en el Registro de Socios.

Las vacantes que se produjeren en los cargos de Directores Suplentes, serán llenados por el Directorio.

Lo dicho en el inciso anterior se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en el Art. siguiente.

Art. 30. El Directorio cesará anticipadamente en sus funciones:

a) Cuando por cualquier causa hubieren dejado de pertenecer a él, simultánea o sucesivamente, más de la mitad de sus miembros propietarios elegidos por la Junta General, y

b) Cuando hubiere sido censurado por la Junta General, debiendo la censura ser acordada por una mayoría que equivalga a las dos terceras partes de los socios asistentes a la sesión. En este caso, cesarán también de hecho en sus cargos los Directores Suplentes, aún cuando la censura no los hubiere comprendido.

Art. 31. En el caso de la letra a) del artículo anterior, el o los Directores Propietarios o Suplentes restantes, citarán a elección extraordinaria en la forma y dentro de los plazos fijados en el artículo 33, y les será aplicable lo dispuesto en el inciso 2.º del artículo siguiente.

En el caso de renuncia general del Directorio, éste, previamente, deberá citar a la Junta.

Art. 32. La Junta General que acuerde el voto de censura a que se refiere el artículo 30, designará, en esa misma sesión, por mayoría de votos, tres socios para que convoquen y dirijan la elección extraordinaria de Directorio.

Las funciones del Directorio, en el caso de censura, serán desempeñadas por la misma comisión de tres socios a que se refiere el inciso anterior, quedando limitadas sólo a la adopción de las medidas administrativas que sea de urgente necesidad proveer para la buena marcha de la Institución y cesando en ellas proclamado que sea el nuevo Directorio.

Art. 33. La elección extraordinaria del nuevo Directorio deberá tener lugar dentro de los treinta días siguientes y le serán aplicables las disposiciones de los incisos 2.º y 3.º del artículo 24.

El Directorio permanecerá en sus funciones hasta completar el período del Directorio saliente, salvo que el tiempo que restare a éste fuere menor de seis meses. En este caso, el Directorio elegido continuará ese período y continuará en funciones por un año más.

Art. 34. El Directorio podrá sesionar con la concurrencia de cinco de sus miembros. Los acuerdos se tomarán por mayoría absoluta y en caso de empate prevalecerá la opinión del que presidiere.

Ningún acuerdo podrá ser reconsiderado sino por la mayoría de los dos tercios asistentes, y el número de éstos deberá además ser por lo menos igual a los que concurrieron a la sesión en que se tomó el acuerdo que se trata de reconsiderar.

Todo lo anterior se entiende sin perjuicio de los casos en que estos Estatutos prescriban un quorum o mayoría diversos.

Art. 35. El Directorio tendrá los deberes y atribuciones que determinadamente le confieren estos Estatutos y, especialmente, los de

a) Hacer que se cumplan estos Estatutos y los Reglamentos;

b) Convocar a Junta General;

c) Cobrar, percibir e invertir las cuotas y demás entradas de la Institución;

d) Nombrar y remover a voluntad al personal administrativo de la Corporación, fijarles sus deberes y atribuciones y sus remuneraciones;

e) Nombrar comisiones especiales, reglamentar su funcionamiento y aceptar la renuncia de sus miembros;

f) Aceptar la renuncia de los miembros del Directorio, Propietarios y Suplentes, y de la Comisión Revisora de Cuentas;

g) Interpretar estos Estatutos y su Reglamento. Esta interpretación producirá efectos inmediatos, pero deberá ser sometida a la ratificación de la primera Junta General que se celebre, para que tenga el carácter de definitiva, y

h) En general, ejecutar todos los actos de administración y dirección del "Automóvil Club de Chile" que estos Estatutos no hubieren encomendado a otra autoridad.

Título V.

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 36. En la elección ordinaria de Directorio serán elegidos dos socios que deben constituir la Comisión Revisora de Cuentas, los que durarán dos años en sus funciones y podrán ser reelegidos.

Cada voto para esta elección contendrá un solo

nombre y se tendrán por elegidos los que obtengan las más altas mayorías.

En caso de empate se decidirá éste por sorteo.

Las vacantes que ocurran serán llenadas por los socios elegidos por una Comisión de diez socios activos sorteados por el Directorio, la que será integrada y presidida por el Presidente de la Institución.

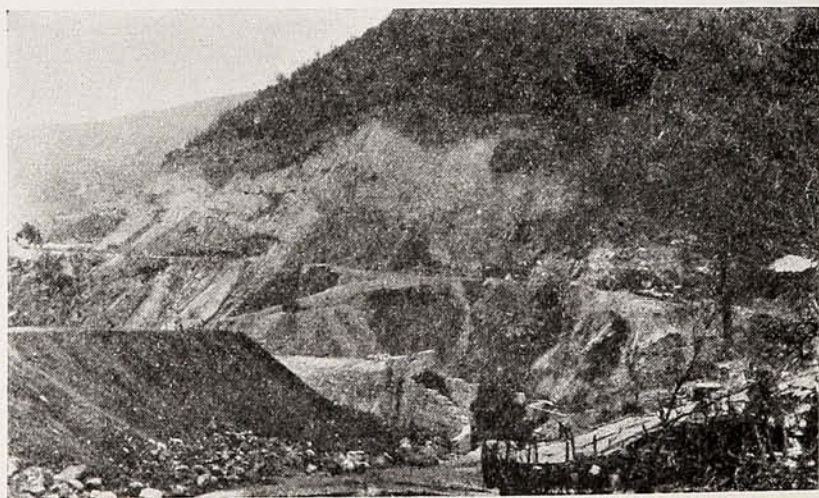
Art. 37. Serán obligaciones de la Comisión Revisora de Cuentas: imponerse de los libros y documentación relacionados con el movimiento de fondos de la Institución; formular por escrito al Directorio, a lo menos cada seis meses, las observaciones que le merezcan, y presentar anualmente a la Junta General Ordinaria un informe sobre el Balance General.

Art. 38. Los socios no podrán valerse de representación ni para la constitución de las Juntas Generales, ni para el ejercicio de los derechos y obligaciones establecidas.

Art. 39. En todos los casos en que se exija una mayoría superior a la simple, los votos en blanco se agregarán a la mayoría.

Art. 40. Se formará un fondo especial para carreras y concursos automovilistas con un tanto por ciento de las cuotas ordinarias que paguen los socios, que se fijará en el Reglamento, y con los demás fondos que el Directorio destine a este efecto.

Art. 41. El "Automóvil Club de Chile" se disolverá cuando una Junta General Ordinaria, convocada especialmente a este efecto, así lo acuerde, y siempre que no manifieste voluntad contraria, ya sea en la misma Junta o por escrito, un número de socios activos no inferior al diez por ciento de ellos. En caso de ser acordada la disolución, la Junta General designará una comisión Liquidadora de tres socios activos. El saldo líquido que resulte de la liquidación será donada a la Liga de Estudiantes Pobres.



Obras importantes de construcción del Camino de Cauquenes (Maule) a Chanco. El resto del camino está casi terminado y su tránsito es permitido.

LA HAZAÑA DE MR. PICCARD

Hace cuatro meses informamos a nuestros lectores de los preparativos del profesor belga Mr. Piccard, realizados para efectuar una ascensión en globo que le permitiera estudiar una serie de interesantes puntos alusivos al estado de las capas atmosféricas sobre los 16.000 metros de altura, con el objeto principal de propender al desarrollo de la aviación y de comprobar algunas afirmaciones que se desprendían de las teorías del sabio alemán Heins-tein.

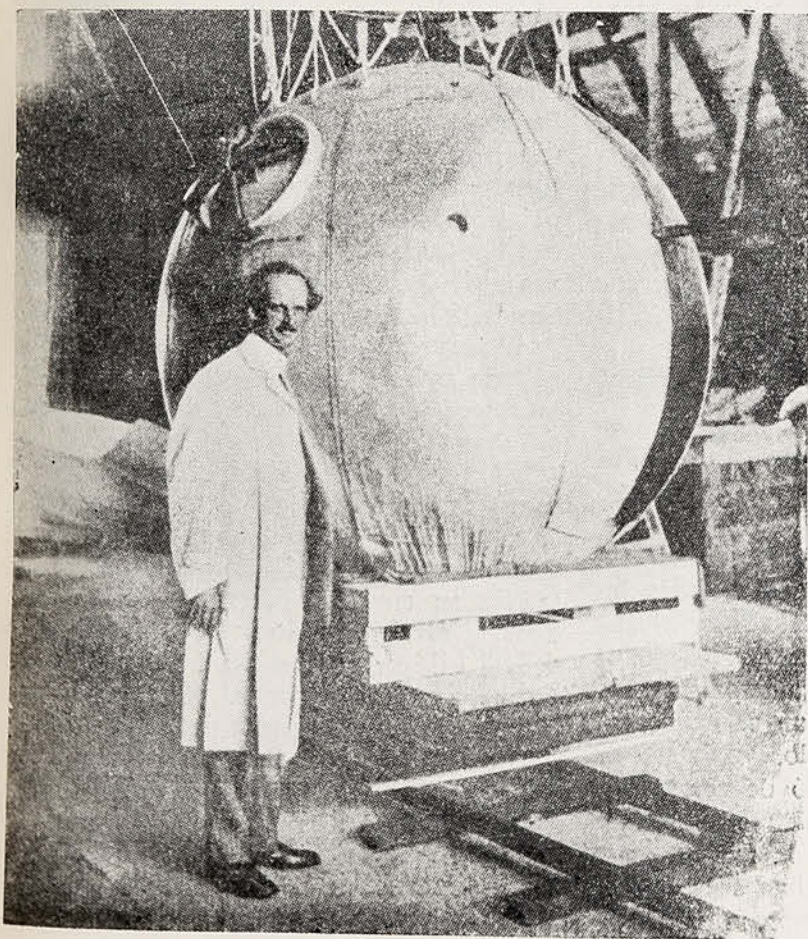
Después del fracaso de la primera tentativa, Piccard, acaba de cumplir con todo éxito la segunda, llegando a la altura que se proponía, es decir a los 16.000 metros, y descendiendo luego sobre un glaciar en las montañas del Tirol.



El profesor belga Mr. Piccard que ha cumplido brillantemente la hazaña que comentamos.

Ha manifestado que ha cumplido plenamente el objetivo de su ascensión, y que ha tenido oportunidad de hacer una serie importante de estudios y comprobaciones, cuyos resultados definitivos se conocerán dentro en algún tiempo más, y adelante que la prueba ha servido para evidenciar la exactitud de las afirmaciones del sabio alemán por una parte y asegurar un nuevo horizonte a la aviación mundial, pues será posible efectuar vuelos por sobre las capas atmosféricas comunes que circundan la tierra, evitando la resistencia del aire y permitiendo el desarrollo de velocidades insospechadas que aseguran por ejemplo cubrir la distancia de Europa a América en 2 ó 3 horas.

Sufrió las molestias de frío intenso, y ha experimentado una serie de



La barquilla metálica usada en la ascensión que con todo éxito ha efectuado Mr. Piccard.

Acontecimientos aeronáuticos de 1930

El año 1930 ha sido fecundo en acontecimientos aeronáuticos, destacándose entre todos ellos el raid transatlántico París-Nueva York, de Costes y Bellonte. Sin embargo, para dar una idea exacta de la actividad aeronáutica del año, es necesario citar varios hechos que marcan, cada uno en su especialidad, un progreso técnico o un esfuerzo práctico.

Empecemos por el principio. El 17 de enero, los comandantes franceses Girier y Weiss salen de Istres, aterrizando el 28 en Pondichery, realizando 9,000 kilómetros de recorrido en ocho etapas, regresando rapidísimamente a Francia, en cuatro días, del 4 al 8 de febrero. También el 17 de enero, Costes y Codos efectúan un vuelo de 4,361 kilómetros en veintitrés horas, veintidós minutos, durante el cual baten tres records internacionales con 500 kilogramos de carga útil.

Hacia la misma época, el francés Lemoigne bate el record francés de altura, alcanzando 11,709 metros, y en fechas no lejanas de ésta, Prevost, sobre "Latécoere 28", "Hispano" 650

C. V., bate dos records del mundo de hidros, con 220 y 202 kilómetros-hora de media sobre 100 y 500 kilómetros, con 2,000 kilogramos de carga.

Hay que registrar también en esta época el record establecido por el austriaco Robert Kronfeld, que con un planeador "Wein" realiza un vuelo de 150 kilómetros en línea recta, alcanzando la altura de 3,500 metros. El 15 de febrero, Costes y Codos vuelven a llamar la atención del mundo aeronáutico, batiendo el record de vuelo con 1,000 kilogramos de carga, y efectuando en dieciocho horas, 3,309 kilómetros en circuito cerrado.

Del 12 de febrero al 11 de marzo, los pilotos franceses Allegre y Marsot van de Marsella a Saigón y después a Tokio, con un aparato "F. 190", motor "Titán" 230 C. V. En la misma época cuatro aviones de gran tamaño, ingleses, realizan el viaje anual de El Cairo a El Cabo, y regreso: 18,000 kilómetros; y los tres aviones franceses del comandante Bouscal y los capitanes Lafosse y Galland llevan a cabo un viaje de 3,000 kilómetros, de Dakar al Sudán y Lago Tchad.

Un avión gigante, italiano, "Caproni" de 6,000 caballos-vapor, bate y establece seis records con diez toneladas de carga útil.

El 11 y 12 de abril el piloto Mermoz, acompañado del navegador Dabry y del radio Gimier, establecen el record del mundo de distancia en circuito cerrado para hidros, estableciendo la marca de 4,308 kilómetros; el 12 y el 13 de mayo, este mismo personal efectúa una de las más bonitas proezas del año, volando de San Luis del Senegal a Natal con correo aéreo destinado a América del Sur; con este vuelo el aparato "Latécoere 28", con motor "Hispano" 600 caballos-vapor, bate el record de vuelo en línea recta para hidros, con kilómetros 3,173.

emociones formidables en su descenso que como decimos no obstante haber tocado tierra a varios miles de metros de altura se hizo con felicidad.

La hazaña de Mr. Piccard, constituye a la vez un hecho transcendental, pues ha batido todos los records de altura, alcanzados por el hombre y sus comprobaciones científicas servirán para impulsar más todavía la aviación, que aun se encuentra en un período de desarrollo.

La prensa mundial siguió de cerca esta hazaña que en un principio tuvo los caracteres de una tragedia por la falta de noticias y los aeronautas han recibido el premio de su temeraria empresa mediante diversas distinciones.

El 6 de junio sale el dirigible Graf Zeppelin de Alemania para efectuar el viaje a América del Sur y Estados Unidos; el 20 del mismo mes emprende desde Sevilla el trayecto transatlántico; la Prensa española anuncia el carácter español del viaje aéreo, que debía unir España a las Repúblicas de habla española, tocando en varias poblaciones de Sudamérica, La Habana, y por fin, Estados Unidos. Se indicó también como segundo jefe de a bordo al teniente coronel Herrera.

El viaje se realizó en parte, pues el dirigible no tocó en Cuba, perdiendo todo el carácter español que se le había dado, y aunque en él participaron el teniente coronel Herrera, el infante don Alfonso de Borbón, el Dr. Mejías y don Federico García Sanchiz, todos ellos fueron como pasajeros, no mandando en el globo más que el Dr. Eckener.

El recorrido de Friedrichshafen a Sevilla, Pernambuco, Lakehurst y Alemania se efectuó con algunos contratiempos, siendo, sin embargo, una de las proezas aéreas que han resaltado en el año.

Una joven aviadora inglesa, Miss Amy Johnson, efectuó el recorrido de Londres a Port-Darwin, en cincuenta horas de vuelo, del 5 al 23 de mayo.

El día 20 de junio se inauguró en España el primer enlace aéreo comercial con Canarias; este servicio lo realizó la C. L. A. S. S. A. con todo éxito.

Del 24 al 26 de junio, el Southern Cross, pilotado por Smith, Van Dyk Saul y Stannage, hizo el vuelo de Baldonnel (Irlanda) a Nueva York en dos etapas y un total de cuarenta y cuatro horas, veintidós minutos de vuelo efectivo.

El 1.º del mismo mes los italianos Magdalena y Cecconi permanecían en el aire sesenta y siete horas, trece minutos, recorriendo 8,188 kilómetros en circuito cerrado, no produciendo en Europa gran impresión; el americano Apollo Soucek subió a 13,156 metros, adjudicándose de esta manera el record

del Mundo de aviones después del de hidros.

El teniente de navío francés París y Hetert, en dos vuelos de larga duración hicieron alcanzar al hidró "Latécoere 28" "Hispano" ocho records del Mundo.

En Chicago, los hermanos Hunter permanecieron en el aire durante veintitrés días (quinientas cincuenta y tres horas).

El 1.º de julio se inauguró la línea aérea Madrid-Biarritz por la Compañía española C. L. A. S. S. A., y el mismo mes el día 5 la Aeropostal empezó su servicio Madrid-París. Hacia esta época, la Academia de Deportes de París otorgó su premio anual de 25,000 francos al ingeniero español Sr. La Cierva, inventor del autogiro, y también durante este mes se supo que por primera vez España entraba dentro del itinerario del Challenge Internacional.

Del 29 de julio al 1.º de agosto, el dirigible inglés "R. 101" efectuó el vuelo Cardington-Montreal en setenta y seis horas, regresando a Inglaterra durante los días 14 y 16, efectuando el recorrido de regreso en cincuenta y siete horas.

El italiano Lombardi, sobre un avión ligero, y acompañado de su mecánico Campannini, hizo la unión Milán-Tokio en diez días (12,000 kilómetros).

El 13 de agosto el americano Frank Hawks atravesó los Estados Unidos en doce horas, veinticinco minutos, a una media superior a 310 kilómetros-hora. Cuatro días más tardes, dos aviadores aterrizaban después de permanecer en el aire seiscientos cuarenta y siete horas de vuelo: Dale Jackson y Forest O'Brien.

Aquí viene la proeza mayor del año:

El 1.º de setiembre, el Signo de Interrogación despegó de Le Bourget; treinta y siete horas más tarde, el sesquiplano se posaba en Nueva York después de un vuelo a Dallas (Texas); Costes y Bellonte regresaban a Nueva York, emprendiendo la vuelta de "la amistad", que efectuaron con sorprendente regularidad.

Durante el mes de setiembre el ingeniero Sr. La Cierva recorre toda España con su autogiro, y en San Sebastián da el bautismo del aire al infante Don Jaime.

El piloto Kronfeld, en el Rhon, bate el record de distancia para planeadores, estableciendo la marca de 161 kilómetros. En los Estados Unidos, Van Orman Mac Crahen ganan la copa Gordon Bennet de esféricos.

El día 7 de octubre los oficiales españoles señores Rodríguez y Haya baten el record del mundo de aviones, clase C de velocidad sobre un "Bréquet" tipo Jesús del Gran Poder, con motor "Hispano" 600 C. V., de construcción española; la marca establecida es sobre 5,000 kilómetros, con la velocidad media de 208,15 kilómetros a la hora. Del 9 al 11 se efectúa una nueva travesía del Atlántico, de Terranova a las islas Sorlingues y Croydon; los aviadores que la realizaron fueron Boyd y Connor.

El día 11, también los pilotos españoles Rodríguez y Haya establecen con el mismo aparato anterior un nuevo record del Mundo, con carga comercial de 500 kilogramos, estableciendo la marca de 220,428 kilómetros-hora, y por aplicación del artículo 93 del Reglamento General Deportivo, los señores Haya y Rodríguez se hacen igualmente poseedores del record de velocidad sobre 2,000 kilómetros (sin carga), 220,428 kilómetros-hora.

Del 9 al 19 de octubre Kingsford Smith fué de Londres a Port-Darwin con un aparato de turismo.

En diciembre, los pilotos franceses Goulette y Lallovette, que ya habían efectuado un vuelo París-Teherán, salieron para Saigón, realizando un recorrido de 11,500 kilómetros en cinco días y cuatro horas.

Durante el Salón de la Aeronáutica celebrado últimamente, estos dos pilotos, con el mismo aparato que habían

utilizado para ir a Saigón, regresan de este último punto a París en cinco días, trayendo a bordo del "Farman 190" motor "Lorraine-Mizar" 240 caballos-vapor, al Sr. Pasquier, gobernador general de la Indochina.

La aviadora Marise Hilsz, que al principio del verano había realizado un hermoso viaje sola a bordo de su "Morane Moth", Africa del Norte, salió el 12 de noviembre de Villacoublay, llegando el 5 de diciembre a Saigón y el 11 emprendió su regreso hacia París.

El viaje del "Do X" del Lago de Constanza a Amsterdam, Calshot, Burdeos, La Coruña y Lisboa debe también señalarse al mismo tiempo que el recorrido del "G. 38" efectuado sobre diversos países de Europa.

"AUTOMOVILISMO COMICO"



Equilibrando el árbol del cigüeñal

LA AMENAZA AEREA DEL SOVIET

MILES DE INGENIEROS Y MILLARES DE AEROPLANOS

No es sólo la amenaza del "dumping" ruso, lo que preocupa en la actualidad a las naciones europeas. Hay otra posiblemente más grave de la que se hace eco el "Daily Mail", que publica una información de su corresponsal en Moscú, que seguramente ha de preocupar al mundo entero por la amenaza que constituye.

Rusia como es sabido, ha sufrido en pocos años una formidable revolución, y puede decirse que están rivalizando su capacidad agrícola con su capacidad mecánica. Fábricas en todas partes, construyen toda clase de máquinas. Rusia está convertida en una enorme usina, que con preferencia está haciendo automóviles y aeroplanos, sobre todo estos últimos. Por tratarse de temas de tracción motorizada los damos en nuestra revista porque creemos ha de encontrar interés en nuestros lectores.

Rusia, está construyendo una vasta flota aérea, bajo el camouflagé de aviones comerciales, y parece que esta arma formidable está destinada a jugar un rol preponderante en la invasión futura de Europa que han anunciado sin reticencias los comunistas.

Creada en 1921 la aviación rusa, se ha desarrollado de una manera gigantesca. Diariamente las maniobras de ataque se efectúan en gran escala, sobre múltiples aeródromos de Rusia y más de un Estado vecino mira ya con inquietud esta actividad belicosa.

Los expertos en materia de aviación consultados al respecto del armamento ruso aéreo, han manifestado sin trepidar que actualmente Rusia se encuentra entre los primeros países de Europa por la construcción de aparatos y el reclutamiento y la formación de sus aviadores.

Por otra parte enormes cantidades de dinero se están gastando para la ciencia en su afán de desarrollar la fabricación de gases tóxicos.

Las escuelas de aviación civil cuentan en la actualidad con 18,000 alumnos que todos deberán seguir sus cursos de aeronáutica durante tres años. Un gran número de mujeres se encuentran entre ellos y reciben la misma instrucción que los hombres. Ellas también toman parte en las experiencias de bombardeo.



Expertos extranjeros colaboran también en esta fantástica organización. Más de seis mil se ocupan cada día en el perfeccionamiento de la aviación llamada "comercial". Desempeñan en su mayoría puestos de comandantes o inspectores de escuadra y forman parte del estado mayor técnico de la aviación rusa, de la que el comunista Khorkoff es el jefe supremo.

El aumento importante de los cuerpos de aviación de Rusia, ha sido hábilmente disimulado por Moscú.

Rusia ha pasado regularmente durante una larga temporada haciendo compras a fábricas extranjeras. La primera adquisición comprendía aviones Fokker equipados de motores Rolls Royce de 360 H.P.

Igualmente se compraron toda clase de aparatos ingleses, franceses e italianos, los que llevados a Rusia han servido de modelo en las usinas del soviét, para que durante seis años, sin cesar día y noche se dedicasen a la construcción de toda clase de aparatos, y en especial de los preconizados por la técnica rusa.

Los fondos necesarios para encarar estos enormes gastos han sido obtenidos principalmente por los impuestos aplicados especialmente con ese fin a los salarios de los obreros rusos y de los agricultores.

Otra parte, para la construcción de aérodromos ha sido obtenida mediante la organización de loterías obligatorias. Y así, desde el año pasado el comando de la aviación rusa, ha procedido a organizar en una forma constante e intensiva el entrenamiento de los aviadores especialmente en la época invernal.

Los aparatos del tipo de invierno tienen una característica interesante. Están munidos de alas plegadizas sobre el fuselaje, que en caso de aterrizaje forzoso, les permite a los aviadores convertir sus máquinas en una especie de trineos a hélice.

Además, casi todos los motores están hechos para funcionar con una mezcla de aceite y de esencia que se conserva en estado líquido en las más bajas temperaturas.

Un testigo oficial de las maniobras que realiza el cuerpo de aviación de Rusia ha declarado que en estos simulacros de ataque, se procede como sigue: Un lugar determinado da la idea de una ciudad que se pretende atacar. Un numeroso primer grupo de aviones, lanza grandes bombas sobre la aparente población para buscar de sembrar el pánico entre sus moradores. Otro grupo de grandes aviones de transporte, sigue a los primeros y lanza sobre el mismo lugar gran cantidad de potentísimos explosivos. Un tercer grupo le sigue, y para continuar la obra, lanza gran cantidad de

bombas incendiarias y para completarla, un cuarto grupo no menos numeroso que los anteriores lanza proyectiles, conteniendo gases tóxicos.

Que Rusia se prepara es indudable. ¿Será para ella o será para alguien que no puede construir aparatos de guerra con quien es posible un pacto secreto? No lo sabemos. El caso es, que un ejército formidable de veinte o treinta mil aviones, constituye una amenaza perenne para Europa y para el mundo entero.

El affiche ruso con que ilustramos estas líneas, es posible también que sea más elocuente y sugestivo que todo cuanto hemos dicho.

Lástima grande que no sabemos el ruso.



El famoso inventor americano Thomas A. Edison ha descubierto últimamente en Florida, una nueva planta que podrá reemplazar al árbol de donde se extrae la goma.

DESARROLLO DE LA AVIACION EN BOLIVIA

por EDMUNDO CHOCANO

(Especial para "Auto y Turismo")

Desde el año 1911 la mente Boliviana empezó a calcular los enormes beneficios que reportaría al país el desarrollo de servicios aéreos desde los principales centros de actividad hasta sus ricas y lejanas regiones de sus cinco fronteras, pero desgraciadamente, por motivos largos de explicar, sólo en 1925 se puede decir que la aviación sentó sus bases en ese gran pueblo de las cumbres.

Bolivia privada de contacto marítimo con el resto del mundo, ve en la aviación, el poder que dará a sus águilas humanas para llevar el esfuerzo de su civilización a los últimos rincones de su dilatado territorio y venciendo las tremendas barreras de la distancia, hacer llegar sus palpitaciones de energía hasta los países hermanos que ansiosos han esperado poder estrechar su mano amiga.

En el año 1925, cuando Bolivia se aprestaba a celebrar su centenario, la Colonia Alemana, como digna representante de su nacionalidad y en el conocido afán de testimoniar al país hospitalario su gratitud, sentó la base de la aviación comercial en este país al obsequiar un espléndido avión y organizar el Lloyd Aéreo Boliviano, el que en el transcurso de cinco años ha llegado a constituir el índice del adelanto en Bolivia.

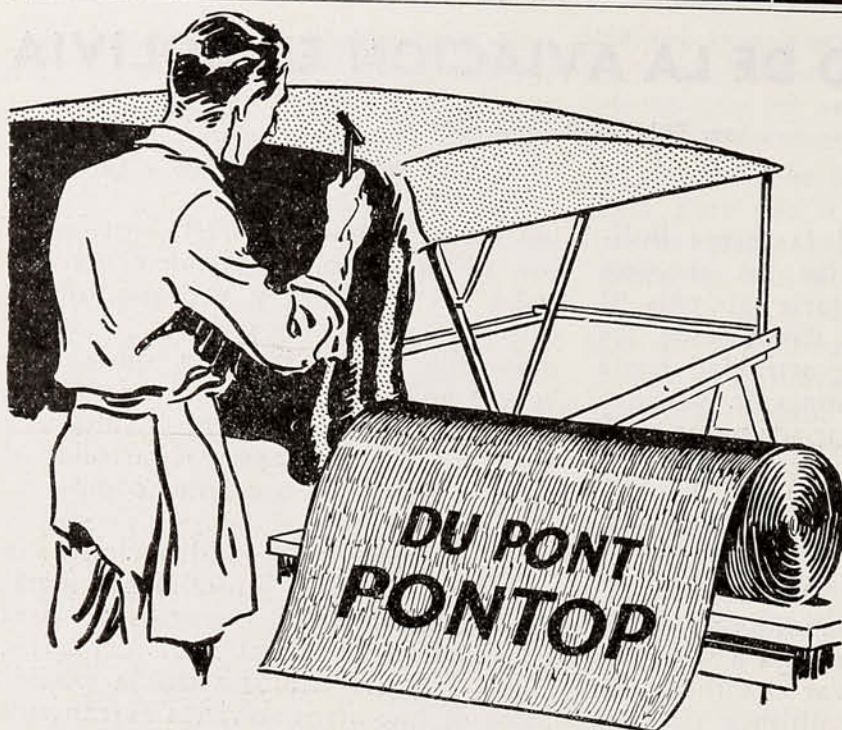
Bolivia respondió ampliamente a los esfuerzos hechos por la empresa y hoy la inmensa extensión del territorio nacional, a pesar de su difícil topografía, está cubierta por un servicio regular para correo, carga y pasajeros.

Comprendiendo la importancia de los servicios del Lloyd Aéreo Boliviano, el Gobierno le ha incorporado al Ministerio de Guerra, para que en caso de un conflicto internacional, colabore en defensa de la patria. Este hecho que

tan formalmente liga a esta institución con el Gobierno, indudablemente da todas las garantías y ventajas que la empresa pueda desear para el mejor desarrollo de sus servicios que tanto benefician al país y que quizá, por una circunstancia especial, no resulta en perjuicio de un mayor desarrollo al haberse eliminado toda otra competencia.

Todos los aviones e hidroaviones son aparatos "Junkers" totalmente metálicos, material muy conveniente para las condiciones climáticas del país. Hasta hoy no hemos visto la posibilidad de que otros servicios extranjeros o nacionales se establezcan en Bolivia, pero en cambio, se puede apreciar el que sus líneas aéreas se extiendan hasta entrar en contacto con dichos otros servicios, como la línea de Santa Cruz a Yacuiba, en combinación con el servicio Argentino a Buenos Aires; de Santa Cruz a Puerto Suárez, en la frontera con el Brasil (Corumbá) desde donde muy en breve se inaugurará el servicio a Rio de Janeiro; desde Santa Cruz a Cochabamba, La Paz y Arica (Chile); de Santa Cruz a Guayamerían (en la hoya Amazónica) desde adonde probablemente se unirá a los servicios aéreos del Perú y Brasil, en proyecto por el Amazonas al Atlántico donde han de conectar a las líneas de Europa y los Estados Unidos.

Desde hace dos años funciona en Cochabamba, con éxito satisfactorio, la Escuela de Mecánicos y Pilotos Comerciales y el Lloyd Aéreo Boliviano, secundando el entusiasmo nacional, se esfuerza en la construcción de espléndidos campos de aterrizaje a lo largo de todas las líneas de vuelo. Cochabamba, puerto aéreo principal de todos estos servicios, cuenta con una amplia maestranza con toda clase de



E X I J A
a su carrocerero
T E L A S
D U P O N T

cuando renueve la
capota de su auto

Insista en la marca
D U P O N T

Distribuidores:

PEREZ, VALDES y Cía. Ltda.

MONEDA 1062

— TELEFONO 89884 —

SANTIAGO

instalaciones hasta para las más difíciles reparaciones.

Los servicios aéreos comerciales en Bolivia, hasta hoy, pasan de 3,000 kilómetros de extensión y hasta el 31 de marzo del presente año, la empresa había realizado 2,359 vuelos en 3,677.50 horas, habiendo cubierto 525,860 kilómetros y transportado 17,174 personas entre hombres, mujeres y niños y 136,772 kilos de carga, correo y equipaje.

Por lo pronto, Bolivia puede estar tranquila y orgullosa de las actividades del Lloyd Aéreo Boliviano, pues esta institución, aunque está formalmente ligada al gobierno y cuenta en su corporación fuertes intereses Bolivianos, la dirección técnica viene de Alemania, de la Junkers Flugzeugwerk A. G. al igual que las empresas Scadta en Colombia y el Sindicato Condor en el Brasil, siendo internacionalmente

reconocido el que las actividades de tal empresa son por demás laudables de todo encomio.

Así, pues, la aviación para Bolivia es de vital importancia y comprendiéndolo así sus dirigentes le prestan la capacitada cooperación que recibe. Por lo pronto, como lo explico anteriormente, sus principales centros de actividad están ligados entre sí y las regiones más apartadas del territorio nacional y con respecto al extranjero, sus servicios ya tienen salida por Chile y la Argentina. De seguir estas actividades como se proyecta y es de desear, las águilas Bolivianas extenderán sus alas de armonía y cordialidad hacia todos los mares del continente, llevando a sus hermanos de allende sus fronteras, la cooperación que tanta falta hace en nuestra América.

Seattle, diciembre de 1930.

CINES, TEATROS Y MUSICA

Con el presente número iniciamos en nuestra revista esta sección que creemos o más bien, estamos seguros, que tendrá una franca acogida entre nuestros lectores. Trataremos en ella de los principales espectáculos tanto cinematográficos como teatrales. Encontrarán nuestros lectores, juicios críticos de los principales conciertos musicales que, gracias a los grandes artistas de fama mundial que nos visitaran este año tendrán un interés especial.

Esta sección ha tenido ya en el ambiente artístico el cariñoso recibimiento de la Empresa Claro y Pérez en lo que se refiere a los Teatros y de la Sociedad de Compositores Chilenos en el capítulo de la música.

Como es sabido, la Empresa Claro y Pérez Ltda. es propietaria de cuatro de nuestras mejores y más modernas salas de Espectáculos: El Teatro Alejandro Flores. Completamente modernizado se presenta al público actualmente con la compañía de Comedias que está a cargo de nuestro primer actor nacional Alejandro Flores, representando obras teatrales con la perfección que lo harían grandes Compañías Europeas.

El Teatro Carreras: elegante, cómodo y moderno, exhibe las mejores producciones cinematográficas de la Metro-Goldwyn-Mayer y de otras grandes compañías impresoras de películas. El Teatro de moda de la capital.

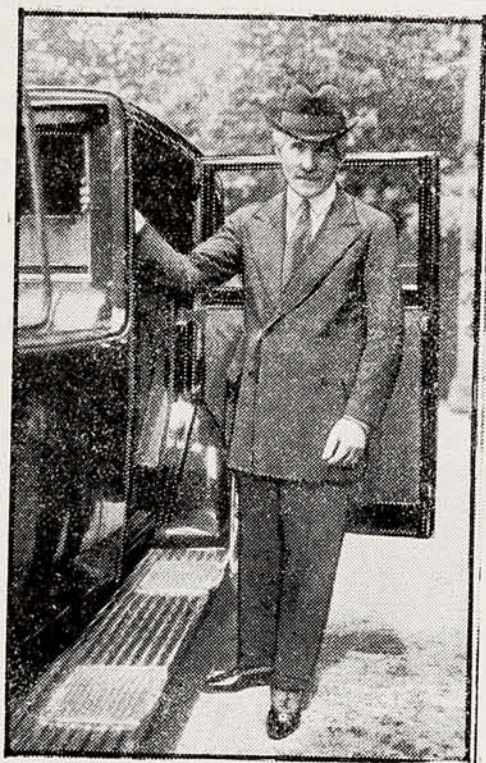
El Teatro Esmeralda: la sala de espectáculos más popular de Chile. Su amplitud permite dar cabida al populoso centro de la Avenida Matta. Exhibe también las mejores producciones.

Por último, el O'Higgins muy confortable y de una construcción verdaderamente admirable presenta al público las mejores películas que llegan al país.

Tanto en este Teatro como en el Esmeralda la concurrencia especialmente

en los días de funciones populares, es enorme.

La Sociedad de Compositores Chilenos, en cuyo seno se reúne lo más granado de nuestro mundo musical se ha adherido gustosa a nuestra sección para expresar por medio de nuestras columnas sus nobles finalidades de cooperación mutua entre nuestros com-



El gran compositor Toscanini, actualmente el Hombre del Día en Europa.

positores nacionales y de cultivar y propagar por donde se pueda la Música Popular, netamente criolla y la de nuestros compatriotas. Se encuentra a la cabeza de esta Sociedad el conocido compositor don Javier Rengifo de cuya labor artística está demás que nos pronunciemos.

Esperamos, pues, de nuestros lectores el recibimiento que merece el cumplimiento de nuestro programa que ha sido el de perseverar e ir siempre adelante.

Ciudades del Sur

OSORNO

He aquí una de las ciudades más antiguas de Chile. Cuenta actualmente con unos veinte mil habitantes que se ocupan principalmente de la agricultura y la ganadería.

Está situada Osorno en la confluencia de los ríos Rahue y Damas y abrigada al norte por la colina Pilauco, de cuya cima se pueden contemplar los hermosos valles que la rodean, como también la cordillera de Los Andes, con sus nevados volcanes entre los cuales se divisan el Calbuco, el Puntagudo y el Osorno.

La ciudad se va extendiendo año por año y va abarcando algunos barrios, entre otros, Rahue, Lama, Overia y Pilauco.

La plaza principal de Osorno es bonita, no tanto como la vimos en un viaje anterior por estos lugares. Tal vez por falta de fondos municipales sus jardines estén algo abandonados. Un kiosko, de forma circular, le sirve de adorno. Al lado poniente de la plaza se encuentra un monumento a Eleuterio Ramírez, con significativas inscripciones en sus costados.

El comercio de Osorno es numeroso como así sus industrias, que las hay de todas clases. Sus instituciones de crédito están representadas por diversos bancos siendo el principal de ellos el **Osorno y La Unión** que se estableció en el año 1908. Tiene edificio propio, el cual fué terminado en el mismo año.

En esta ciudad hay muy buenos hoteles. El principal de ellos es el **Osorno**.

Teatros hay pocos. El Central es muy pequeño. Actualmente funciona un cinematógrafo.

Cerca del río Damas se encuentra la Exposición Agrícola Ganadera, en la cual se exhiben todos los años, en el mes de diciembre, los productos de la raza caballar y bovina.

La prensa es regular, se publican aquí los diarios "La Voz Austral" y "La Prensa".

II

Decíamos más arriba que Osorno era muy industrial. En realidad hay muchos establecimientos fabriles, como ser la Maestranza El Volcán, las fábricas de muebles, la de calzado, la de cerveza, etc.

La fábrica de cerveza es una de las más importantes del país. Es de propiedad de la sucesión de don Jorge Aubel.

El edificio en la cual funciona es de cemento armado y de grandes dimensiones.

La importancia de esta fábrica se debe a la calidad de sus productos, los cuales son solicitados desde Arica a Magallanes. Ahí están los grandes premios que ha obtenido principalmente el que le otorgó la Exposición Internacional de Bolivia en el año 1925.

Esta gran fábrica fué fundada en el año 1892, de manera que tiene cerca de cuarenta años de existencia. Produce anualmente alrededor de dos millones de litros de cerveza, sin contar con las bebidas gaseosas.

Aquí todo es mecánico y montado a la moderna; el lavado de las botellas; la forma de taparlas y envasarlas, la pasteurización, etc., etc.

Un marcador o contador eléctrico indica matemáticamente el número de botellas que ya se encuentran listas para su venta. El embalaje de la venta gruesa se hace en cajones y en sacos según se necesite.

Hemos terminado la visita al establecimiento. A los dueños de la fábrica les manifestamos nuevamente nuestros agradecimientos por sus atenciones, como también nuestras disculpas por el tiempo que les hemos quitado y que para ellos, como buenos industriales, es oro.

STERNOL



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.

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 : :

Representantes generales:

GEO. C. KENRICK & Co.

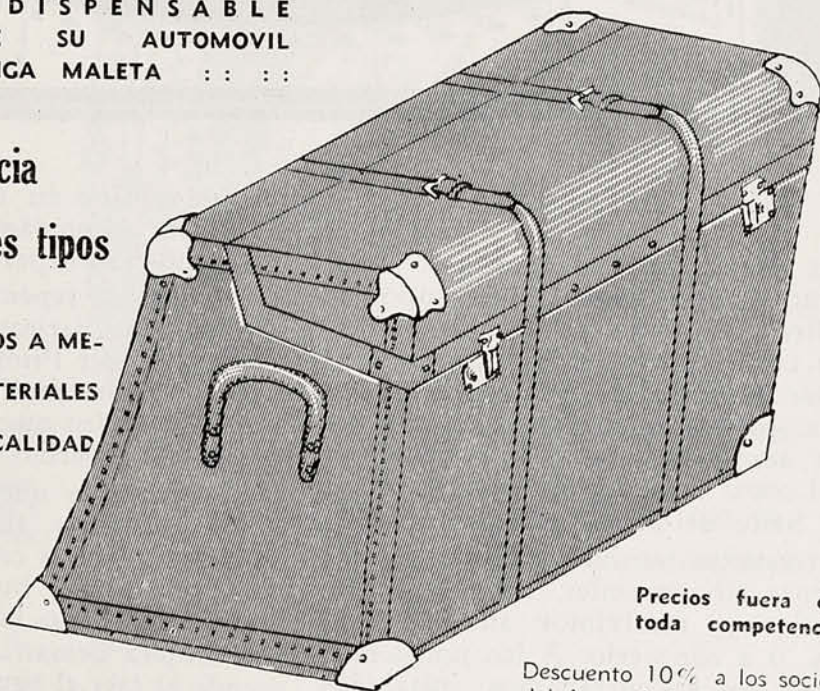
VALPARAISO — SANTIAGO

ES INDISPENSABLE
QUE SU AUTOMOVIL
TENGA MALETA : : :

Existencia
de diferentes tipos

LAS FABRICAMOS A MEDIDA CON MATERIALES DE PRIMERA CALIDAD

RECURRA A LA
FABRICA:



Precios fuera de toda competencia

Descuento 10% a los socios del Automóvil Club de Chile

C. INOSTROZA (Mapocho 1736)

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

REPARACION Y CARGA DE BATERIAS GARANTIZADAS

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

Rodolfo Muermann

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

CASA ESPECIALISTA EN ACUMULADORES



VARTA
ACUMULADORES
para
arranque, luz
e ignición.

MORANDE 687-680
Teléf. 85253-Casilla 4045

EL SALTO DEL PILMAIQUEN

En una de las oficinas del Hotel Osorno de esta ciudad, un grupo de caballeros comentaban animadamente, en la tarde de hoy, sobre las bellezas del sur de Chile. El que escribe estas líneas, en ese momento, solicitaba del señor administrador lo informara sobre el costo y tiempo que emplearía en ir al Salto del río Pilmaiquén.

Interesadas también algunas de las personas allí presentes, sobre el viaje en cuestión, resolvimos, sin más trámites, ir a conocerlo. A los pocos momentos nos encontrábamos instalados en un auto y en dirección al camino que va al lago Puyehue.

Tiene esta carretera una longitud aproximada de cincuenta y cuatro kilómetros, distancia que se recorre en una hora y media.

Este camino ha sido reparado últimamente, encontrándose en muy buenas condiciones para hacer el viaje.

El auto de repente se ha detenido. Es para anunciarnos que estamos frente al Salto del Pilmaiquén. En efecto, desde el coche pudimos contemplar el hermoso cuadro que presentan estas Cataratas: es soberbio, maravilloso.

Pero cuando nuestro estupor llegó a la exageración, fué en el momento en que estábamos casi juntos al Salto del Pilmaiquén y hubimos de alejarnos un poco para que la finísima lluvia no nos mojara demasiado, la cual se desprende al caer el agua desde las alturas. Parecía una neblina de aquellas que se arrastran por las ciudades y los campos en las épocas del invierno. Pero una neblina transparente, que dejaba ver con toda claridad el soberbio espectáculo.

LOS NEUMATICOS FISK

AIR-FLIGHT

reúnen todos los adelantos de ingeniería, toda la perfección de mano de obra, todos los conocimientos acumulados por una firma con más de 31 años de experiencia en la manufactura de neumáticos exclusivamente.

En la excelencia de su construcción todos los neumáticos Fisk-Air-Flight son iguales. En precio, representan lo más que es posible obtener por el dinero, en cualquiera de los cuatro tipos.



ES HORA DE REPONER
NEUMATICOS
ADQUIERA UN FISK

EXIJALOS EN LAS CA-
SAS AUTOMOVILISTAS

**Time To Re-tire
GET A FISK!**

TRADE MARK REG. U.S. PAT. OFF.

TEATINOS 754
Casilla 8036

Vargas Molinare y Cía. Ltda.

Teléf. 64581
SANTIAGO

E. S. A.

Señor automovilista:

SI DESEA CONSERVAR SU COCHE EN
BUENAS CONDICIONES, RECURRA A
NUESTRA ESTACION DE SERVICIO

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

Estación de Servicio Alemite

ELOI GARCIA, Propietario

ZAÑARTU 1044

TELEFONO 64728

Para poder llegar a los pies del Pilmaiquén, fué necesario bajar por un sendero natural, que los mismos turistas han formado, y oír más de cerca el ruido que se desprende de los torrentes al caer, o para admirar la exuberante vegetación que le sirve de adorno a las magníficas cataratas.

Yo he recorrido y conozco las más grandes cataratas del mundo — nos dice el señor Julius Lay, miembro de la Embajada de Estados Unidos de América — pero jamás he visto en mis viajes unas tan hermosas como éstas.

En realidad, el Salto del Pilmaiquén es algo que asombra, maravilloso. Tendrá de altura unos 25 a 30 metros, cuyos torrentes se reparten en diferentes direcciones, lo que hace que su panorama sea cada vez más atrayente.

A siete kilómetros del Salto del Pilmaiquén está el lago Puyehue. Lo hemos visitado al atardecer, cuando el sol lanzaba sus últimos rayos sobre sus tranquilas aguas, dándoles diversos matices, ya un verde o un azul, un rojo o un amarillo.

Desde el muelle del lago Puyehue, parte un vaporcito que hace el recorrido a las termas del mismo nombre, tres veces a la semana, las que se encuentran al lado opuesto de la ribera.

Volvemos a Osorno. En el hotel las conversaciones giran sobre las bellezas del Salto del Pilmaiquén. Sólo una pluma privilegiada podría hacer el cuadro exacto y describir el soberbio espectáculo que presenta este paisaje chileno.

Ernesto Latorre A.

BUENA ATENCION

MEJOR CUMPLIMIENTO

OPTIMO TRABAJO

son las tres condiciones que Ud. necesita

Solamente las encontrará en la

FABRICA DE CARROCERIAS

de ATILIO GIOVINAZZI

la más importante del país

REFACCION - REPARACION - PINTURA

Avda. Santa María 0180

Teléfono 89386 - Casilla 3821

AL DIRIGIRSE A LOS AVISADORES SIRVASE MENCIONAR "AUTO Y TURISMO"

AUTOMOVILES

"MARMON"

EQUIPADOS CON
RADIO Y MALETA
:: DE CUERO ::

77 A 200 H. P. — 8 Y 16 CILINDROS

En venta desde \$ 18,500

AUTOMOVILES USADOS EN VENTA

NECESITO DISTRIBUIDORES EN PROVINCIAS

Agente Exclusivo:

DELICIAS 1327
Teléf. 84022

RENE DE TERAN M.

SANTIAGO
Casilla 1042

ATENCION QUE NO DEBEN OLVIDAR LOS AUTOMOVILISTAS

Con el mejor de los propósitos, en nuestras ediciones, hemos venido señalando algunos de los principales cuidados que debe tener el automovilista, para conseguir el mayor rendimiento de su máquina, y lo que es más aún, para evitar los gastos de reparación siempre molestos y a menudo costosos.

No hay que desatender la batería por el hecho de que está oculta a la vista.

•

Se advierte pronto, por ejemplo, si los neumáticos están desinflados. Todo

automovilista sabe que los neumáticos se deteriorarían si no se mantuvieran inflados. Sabe, también, que el motor no funcionará sin aceite, qué ocurre, entonces, si no se conserva en condiciones adecuadas una batería? La solución es lógica.

Pues bien: lo único que tiene que hacer el automovilista, para conservar la batería en buenas condiciones es echarle agua regularmente, de modo que las placas estén siempre cubiertas hasta media pulgada por encima de su borde superior, cosa que evitará la aparición de muchas perturbaciones.

AL DIRIGIRSE A LOS AVISADORES SIRVASE MENCIONAR "AUTO Y TURISMO"

Su auto no es completo

si le falta un reloj.
Como única casa especializada en relojes, tenemos el más completo surtido en relojes de auto, mecánicos y eléctricos, desde \$ 30, hasta el reloj-auto con cronógrafo, que vale \$ 150.



A socios del A. C. 10 % de descuento

RELOJERIA TIC-TAC

Compañía 1023 - Casilla 3218 - Telf. 80031

ALADINO AZZARI

Garage moderno para toda clase de reparaciones de automóviles

Carrocería, Tapicería, Pintura
al Duco, Repuestos y Accesorios

Lavado y engrasaje a alta presión. Boxes.

Seriedad profesional y precios razonables

AVENIDA CUMMING 142

TELEFONO 85011

ZFM

Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt
(Periódico para aviación y navegación aérea por motor).

22º año de publicación. 1931

El periódico científico alemán más importante para navegación aérea de distribución internacional, el órgano de los institutos alemanes de investigación científica.

Número de prueba gratis
Se publica dos veces por mes
Precio anual: \$ 6.43.

R. OLDENBOURG, MÜNCHEN 32 Y BERLIN

Se sabe que una celda pierde cuando el líquido de la misma baja con mucha más rapidez que en las demás.

Esa filtración no solamente da margen para que el ácido corroa la caja de la batería, sino que provoca el resecamiento de las placas en la celda que pierde.

Un vaso de batería rajado se debe principalmente al viajar sobre carreteras accidentadas, sin que esté rígidamente afirmada la batería. Se puede perjudicar la batería si echa demasiado líquido, porque la solución se desborda, cayendo en la caja de la batería y deteriorando lo que encuentra a su paso.

Uno de los errores más serios que cometen los automovilistas es el de echar ácido a la batería para hacer subir a su punto normal en el hidrómetro la gravedad específica.

Una solución muy fuerte destruiría las placas, los separadores, el aislamiento y descompondría toda las baterías.

Lo que se debe hacer es mantener en buenas condiciones el sistema eléctrico y evitar corto-circuitos mediante un buen cuidado en la conservación y orden de los cables.

"Caminos y Turismo"

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

Órgano de la Asociación de Automovilistas de Valparaíso

Dirección y Redacción:

Blanco 653, 3.er piso - Valparaíso

Fono 4596 - Casilla 2090

SUSCRIPCIONES:

Suscripción anual \$ 20 m/l.
Extranjero: suscripción anual 4 dólares

¿Quiére 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.

CATALOGO "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
Casas 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, Archon el Touquet, (Francia) Argel (Africa), Moscou (Rusia) Milán, 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**

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



Fermeture



Percussion



Ejection



Sureté

LAS

41

PIEZAS

de la

ESCOPETA

de

BASCULA

LARGAS

DEBILES

RETORCIDAS

FRAGILES



Fermeture



Percussion



Ejection



Sureté

LAS

25

PIEZAS

de la

ESCOPETA

DARNE

CORRECTAS

RECTAS

SENCILLAS

ROBUSTAS

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

"Revista de Caminos"

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

SUSCRIPCION: \$ 48.00

Santiago de Chile

Casilla 153

BALFOUR, LYON y Cía. Ltda.

Importadores, fabricantes, ingenieros

OFRECEN PARA ENTREGA INMEDIATA
TODA CLASE DE MATERIALES PARA
LA CONSTRUCCION DE CAMINOS

MEZCLADORAS "REX" PARA CONCRETO

CEMENTO MELON

Morandé 330

SANTIAGO

No marches a excesiva velocidad. Precave que si sufres un encontronazo llegarás más tarde... y, además, en pésimo estado quizá. Haz uso en la población de una marcha normal. De lo contrario, te expones a una interminable serie de disgustos y sinsabores... y a la multa de las Autoridades.

Ten presente también que el vigente Código Penal extrema su rigor para los caídos en desgracia. Y que es muy difícil liberarse de las garras de la fatalidad.

Al cruzar una calle o variar de ruta, cíñete a tu derecha, toca el claxon ininterrumpidamente y penetra a velocidad moderada.

Porque suponte que el peatón es siempre imprudente, que un niño, un anciano o una mujer, no dándose cuenta del peligro inmediato, se cruza en forma que, por falta de visibilidad, te veas en la precisión de arrollarla, cosa fácil de evitar si el freno va acorde con la velocidad de tu coche.

Bajo ningún concepto debes detenerte en lugares de intenso tránsito y cruces constantes.

Reflexiona lo que te hará sufrir una extemporánea interrupción en la marcha, cuando sea otro el que descuidadamente obstrucciona la circulación.

BUJIAS **BOSCH** MAGNETOS
BOCINAS **BOSCH** INDICADORES

GARANTIZAN SIEMPRE EL MAS PERFECTO FUNCIONAMIENTO

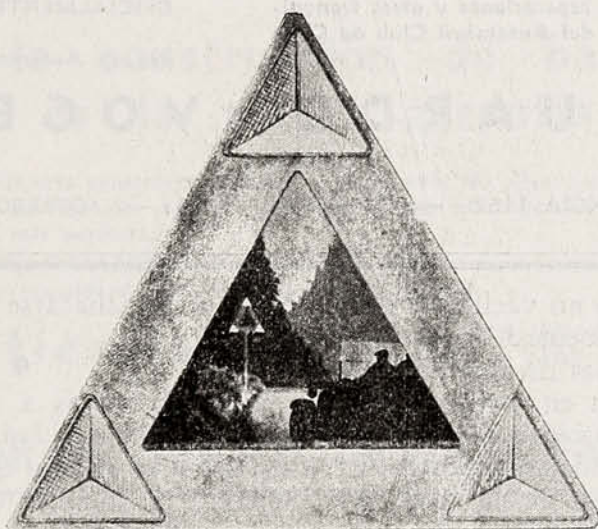
Saavedra, Benard y Cía. Ltda. Soc. Comercial

AL DIRIGIRSE A LOS AVISADORES SIRVASE MENCIONAR "AUTO Y TURISMO"

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

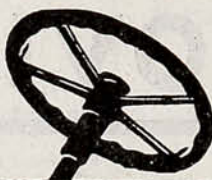
“A. G. A.” y “FAIRYLITE”

Compañía Chilena “A.G.A.”

SOCIEDAD ANONIMA

Bandera 628 — Casilla 2738 — Santiago — Teléfono 88860

SIEMPRE...

los que exigen lo
mejor acuden a la

VOGEL'S SUPER SERVICE STATION M.C.R GARAGE

DESCUENTO 15 o/o en reparaciones y otras franquicias más para los socios del Automóvil Club de Chile e instituciones afiliadas.

OFICIALMENTE "RECOMENDADO"

por el Automóvil Club de Chile

EDUARDO VOGEL

Propietario

AVENIDA PROVIDENCIA 1162 — TELEFONO 81154 — CORREO 11-CASILLA 30

Si te solicitan paso no vaciles en darlo, moderando tu velocidad. Porque no olvides el que, a causas de incalificables caprichos se registran en distintas ocasiones ininidad de accidentes, que con prudencia y tacto podrían evitarse. El cruce ha de efectuarse en la cantidad mínima de tiempo posible.

Si el que pide paso eres tú, avisa constantemente, desde el momento en que lo solicitas hasta que lo hayas efectuado.

Es conveniente esta precaución porque, muchas veces, el conductor, abstraída su atención en la marcha, no se da cuenta de la llamada y no puede,

por tanto, achacarse a malicia su actitud.

Cuando vayas a adentrarte en una curva sin visibilidad, marcha en todo instante por el lado que te corresponde. Señala continuamente tu paso y modera la velocidad.

Porque no ignoras que en las curvas especialmente en las clásicas curvas gallegas, aptas sólo para malabaristas del volante, te expones siempre a un revolcón.

Y sabes también que los accidentes de peores consecuencias en toda ocasión, fueron causados siempre al tomar una curva imprudentemente.

Los records mundiales que tienen en su favor

Consulte la guía para
el tipo adecuado para
su motor.



Vea la lista oficial de
precios de venta que
tienen los distribuidores

DEMUESTRAN QUE EL CASTROL, MAS QUE CUALQUIER OTRO LUBRIFICANTE, ES EL verdadero vencedor de la fricción



33 AÑOS DE EXPERIENCIA

en la construcción de baterías
: : es la mejor garantía : :

WILLARD está construyendo Baterías desde hace 33 años, su experiencia unida a sus trabajos de laboratorios y cuerpo de Ingenieros, la hacen como la más perfecta.

Si Ud. elige WILLARD para reemplazar la Batería de su coche, no olvide que está respaldado por la fábrica más antigua.

Prefiérala : WILLARD LE DARA MEJOR SERVICIO
MAS GARANTIA Y MAS DURACION

“POR EL SERVICIO CRECEMOS”

Agente para Chile desde la Provincia de Atacama a Magallanes

Barahona, Herman Hnos. & Cía.

DELICIAS 866 — CASILLA 32-D. — SANTIAGO

HERMAN Hnos. — Concepción

Willard STORAGE
BATTERIES

VISITE UD. ESTA

Casa Automovilista

PINO & SAN MARTIN Ltda.



BENCINA

ACEITES

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

Av. Brasil 14 - Teléf. 62609

SUSCRIBASE

a la revista

“CHILE”

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

SUSCRIPCION ANUAL: DOS DOLARES

Solicite tarifa de avisos a

THE CHILE PUBLISHING Co.

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

Estación de Servicio**“STERNOL”**

10 DE JULIO 363 B.

LAVADO carrocería y chassis

ENGRASE en general

REVISION de su batería y
TODO SERVICIO AUTOMOVILISTA

MORALES y ARANGUIZ

TELEFONO 86374 - 10 DE JULIO 363-B.

ASEGURE SU AUTOMOVIL

Contra accidentes de tráfico, incendio y responsabilidad por perjuicios a terceros, con la Compañía Inglesa de Seguros

“UNION ASSURANCE SOCIETY LTDA.”

Gerente General:

J. J. MURPHY - Prat 136 - Valparaíso

Agente en Santiago:

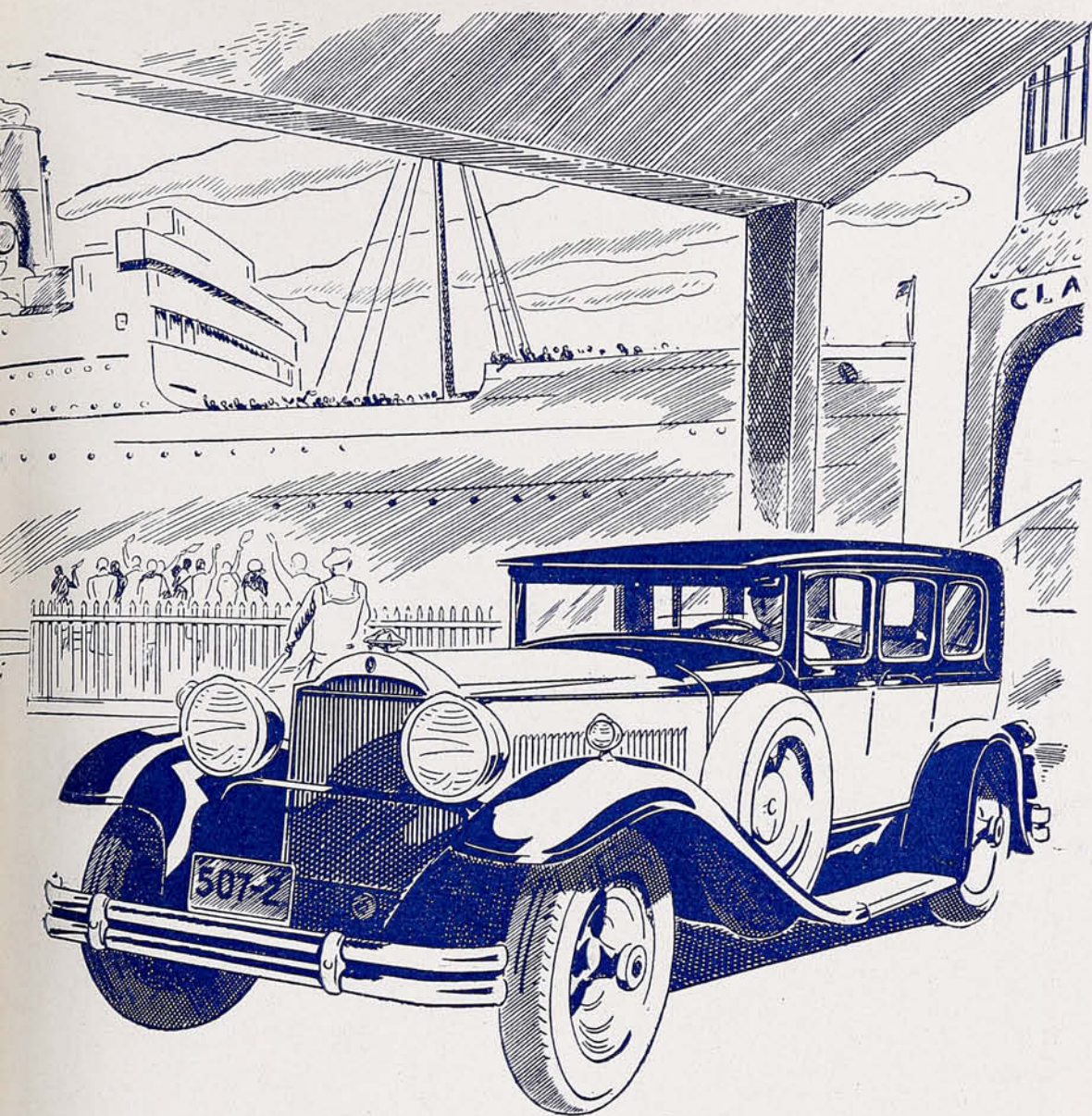
EDUARDO LLEWELLYN JONES
Casilla 2 - Nueva York 54 - Teléf. 80712

atravesar la vía cuando no pase ningún auto, marcha siempre por tu acera y no seas obstáculo para la circulación, porque ello puede ser causa de tu desgracia.

Por humanidad apagarás tus luces en cuanto te lo pidan. Porque los deslumbramientos originados por los faros fueron causa siempre de desgracias y accidentes.

Ciclista: Circula por tu derecha.
Motorista: No te hagas el “loco”.
Peatón: Sé prudente. No salgas jamás de detrás de un tranvía. Procura

AL DIRIGIRSE A LOS AVISADORES SIRVASE MENCIONAR “AUTO Y TURISMO”



EL PACKARD es el lujoso complemento al transatlántico más regio — o a cualquier otro modo de *luxe* de viajar. En este coche se puede seguir gozando, sin interrupción, del verdadero placer de viajar por los mares en plena comodidad, y con comparaciones sólo favorables.

REGUNTE A QUIEN TENGA UNO
BARAHONA, HERMAN Hnos. y Cía.
 Delicias 866, frente a Estado — SANTIAGO

A C K A R D



**-más
potente
que cualquiera otra
gasolina**

**y no cuesta más
por kilómetro**

WEST INDIA OIL COMPANY