

93

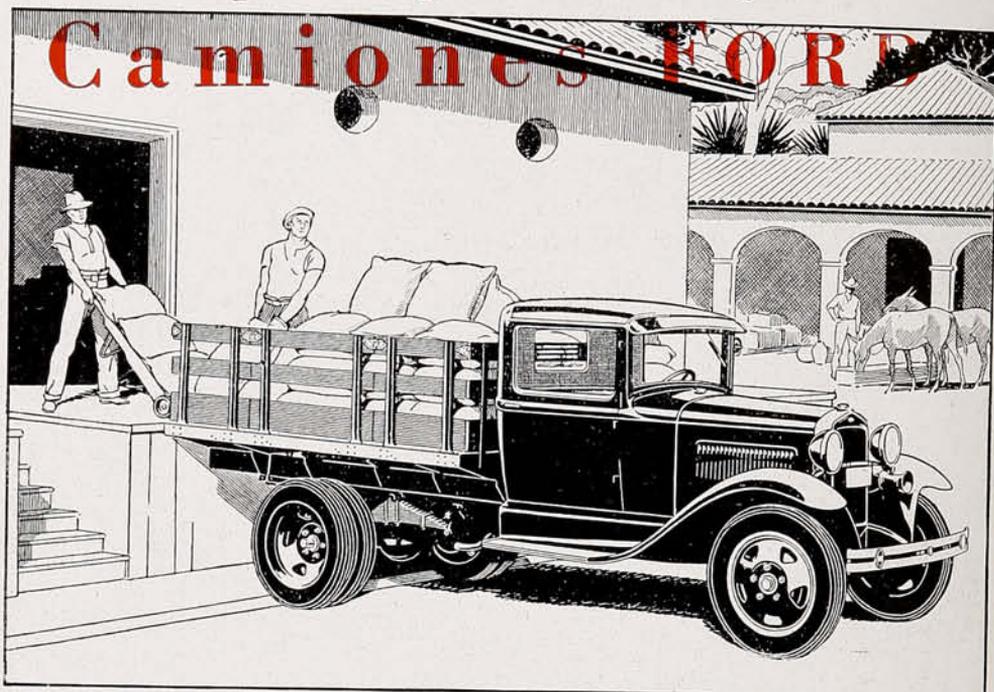
AUTO y TURISMO

BIBLIOTECA NACIONAL
CHILE

SECCION:
DIARIOS, PERIODICOS Y
REVISTAS CHILENAS



Por qué los agricultores compran



CARROCERIA DE ESTACAS CON CABINA CERRADA

PARA los frecuentes viajes a la ciudad o a la estación, así como para las muchas otras clases de transporte rural, el Camión FORD proporciona un servicio rápido y eficaz, a un costo extraordinariamente bajo.

El Camión FORD de 1½ toneladas es sólido y potente. Su construcción es de lo más sencillo, asegurando recorridos de millares de kilómetros con un mínimo de ajustes o reparaciones.

Su motor de cuatro cilindros desarrolla 40 caballos de fuerza a 2200 revoluciones por minuto — es decir,

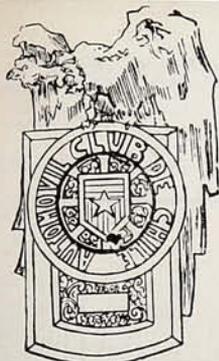
una velocidad media que reduce el desgaste. Su transmisión de cuatro velocidades ofrece amplia escala de velocidad y fuerza para viajes rápidos o para transporte de cargas pesadas por malos caminos y a través de los campos.

Hay varios modelos de carrocería entre los que encontrará usted el que corresponda a sus necesidades. Acuda al Agente FORD más cercano y permítale que demuestre a usted cuán poco le costará la operación de uno de estos camiones. Podrá arreglar con él cómodas facilidades en el pago.

FORD MOTOR COMPANY

Santiago de Chile





AUTO y 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, Cautin, Nuble, Talca, Traiguén, Talcahuano, Victoria y Magallanes.

AGUSTINAS 1038 — TELEFONO 89107 — CASILLA 3319

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

BIBLIOTECA NACIONAL CHILE
SECCION: DIARIOS, PERIODICOS Y REVISTAS CHILENAS

AÑO XIV — SANTIAGO DE CHILE, SETIEMBRE DE 1931 — Núm. 193

En este número:

PAG.

El aniversario patrio	506
Por los intereses del público automovilista	507
Ha sido promulgada la ley que obliga el uso del alcohol	511
De interés para los socios	512
En honor de la Reina de la Nieve	514
Derogación de la Ley de Tránsito	516
Se solicita elementos de propaganda de Turismo	516
El A. C. de Ch. pide la derogación de la Ley de Tránsito	516
El A. C. de Ch. debe tener especial ingerencia en el Turismo ..	518
El A. C. de Ch. ofrece su cooperación al Gobierno	519
Actas del A. C. de Ch.	520
Un llamado a los socios	522
El peso del automóvil	523
La nueva ley sobre mezcla de alcohol a la Gasolina	524
Las más raras concepciones	525
El primer túnel sub-acuático internacional	527
Aunque Ud. conduzca bien	528
Lo que Chile debe imitar	529
Para la compra del coche usado	530
Cosas inverosímiles	532
El humorismo de los otros	523
Las grandes hazañas de la aviación	534
Satisfacciones deportivas	536
Breves momentos con don Luis A. González Valdés	537
Seguro obligatorio para automóviles en Inglaterra	538
El lleno de las góndolas y tranvías	538
Los vuelos sin motor	539
Motores a aceite crudo en aviación	542
Gases peligrosos en las góndolas ..	543
Observaciones de un desocupado ..	544
CINE Y MUSICA	
Luis Van Beethoven	546
Películas en castellano de la Fox ..	548
La biblioteca musical circulante ..	552
Renovación en aeronáutica	554
Otra idea para economizar gasolina ..	556

NUESTRA PORTADA

Centinela del Pasado.—Corral. Fotografía del conjunto "Kovenhavn" del Sr. Luis Dinamarca, premiado en el concurso de Fotografías, organizado por el A. C. de Ch. por intermedio de la Revista "Auto y Turismo", su órgano oficial.



El aniversario patrio

Un año más cumple el país, en su vida de nación independiente, y en ninguna oportunidad mejor que la presente, para recordar con veneración y respeto los hechos salientes de la historia y la lucha en la que nuestros antepasados ofrendaron hasta su vida, por darnos una patria libre e independiente.

Hemos dicho que ninguna oportunidad mejor que la presente, porque los hechos producidos que son del dominio público así lo exigen. No en vano nuestros padres lo sacrificaron todo, y sembraron en el espíritu de la masa popular la semilla que tarde o temprano debía producir sus frutos.

Es quizá por eso que las fiestas del 18, dentro de la natural modestia que las circunstancias actuales han impuesto para su recordación, han tenido un más hondo significado en el pueblo chileno. Nunca con mayor regocijo íntimo ha sabido el pueblo apreciar el valor de las libertades ciudadanas, ni nunca tampoco ha llegado más hondo a la gratitud de cada uno el recuerdo de las glorias de nuestros antepasados.

Vivir es renovarse. Pero cada renovación, acompaña al espíritu la tradición.

El pueblo de Chile que ha hecho honor a su tradición, se ha renovado.

Por los intereses del público automovilista

45.000 dueños de vehículos motorizados se verían afectados por el proyecto de Ley que alza los derechos aduaneros

Males y Remedios

Es indudable que el Gobierno tiene graves problemas que resolver para mejorar el estado de las finanzas seriamente comprometidas para el presente y para el futuro y que a la vez, debe recurrir a todos los medios a su alcance para cumplir esa finalidad, que necesariamente a veces tiene que afectar al público en general.

Tal ha sido el origen del proyecto de aumento de impuestos aduaneros a la gasolina, forros neumáticos, repuestos, chasis, etc., que afectarán considerablemente al automovilismo del país.

Opinamos que el Gobierno hace perfectamente bien en tratar de normalizar la balanza comercial, pero también creemos interpretar el sentir de todos los automovilistas del país, con las consideraciones que formulamos en oposición a ese proyecto.

Examinemos los perjuicios que originaría en general.

Disminución de actividades.

El aumento de la gasolina y demás elementos aludidos, originaría una paralización considerable de automóviles particulares y en virtud de ello disminuiría también la capacidad productora de un público numeroso, que disminuye a su vez los aportes que por diversos conceptos recibe el Gobierno.

En las instituciones agremiadas, produciría resultados desastrosos: los gondoleros por ejemplo, se verían forzados a suspender buena parte de sus actividades, porque el encarecimiento de artículos imprescindibles para los servicios que realizan (gasolina, forros, etc.) les obligaría a aumentar el valor de los pasajes, no sólo con evidente perjuicio para el público que los utili-

za, sino que también poniendo en condiciones de ventaja a la empresa de tranvías eléctricos, que al mantener su tarifa atraerían para sí, un porcentaje considerable del público que usa esos medios de movilización.

En el caso de los automovilistas particulares y en el de los gondoleros este aumento de impuestos originaría igualmente otras situaciones dolorosas: los automovilistas y gondoleros que aún no han terminado de cancelar el valor de sus máquinas, se verían forzados a entregarlas a las firmas importadoras con sensibles pérdidas, y aún sin beneficio para los comerciantes de ese ramo que nada podrían hacer con las máquinas usadas recibidas en cancelación de una deuda.

Los chauffeurs de arriendo, estarían forzados a condiciones peores de trabajo, ya que quedarían afectados de la misma manera, agravándose su situación de por sí delicada en la actualidad con la disminución forzada por razones conocidas de sus entradas diarias.

Habrían, pues, en lo que se refiere sólo a Santiago 800 gondolas en servicio, alrededor de 2,500 automóviles de alquiler y más de 12,000 automóviles particulares y camiones que sentirían los inmediatos efectos de este proyecto.

Efectos perjudiciales al Fisco.

Todos sabemos que el Gobierno persigue con acierto y con claridad de miras que no salga oro del país, porque a la larga no existiendo exportaciones la reserva actual terminaría por concluirse provocando la depreciación monetaria que es necesario evitar a toda costa. Pero esta iniciativa, si bien contribuye a solucionar ese propósito, en cambio,

además de los perjuicios particulares y públicos que origina, tiene que perjudicar por otro concepto las entradas fiscales que no pueden ser descuidadas.

De por sí, con los aumentos ya existentes en los aranceles y por efecto de la crisis económica, las compañías petroleras, han visto disminuir considerablemente sus ventas en el país.

Con el aumento que se proyecta los resultados serían los siguientes:

Hay en Santiago 800 autobuses en servicio, y supongamos que únicamente trabajan cada día 600, con un consumo medio de 60 litros por vehículo. A razón de los 42 centavos de impuestos existentes en la actualidad, el Fisco tiene una entrada por ese solo capítulo de 15,000 pesos diarios.

De los 2,500 automóviles de arriendo, calculando que sólo hayan en servicio 2,000 el cálculo no exagerado de consumo medio de 10 litros, produciría al Fisco 8,400 pesos diarios.

Ambas actividades sin contar las de los automóviles particulares producen

al erario nacional 8.500,000, sin considerar tampoco la cifra de los camiones que no deja de ser importante.

Estamos ciertos de que, si el impuesto proyectado a la gasolina se hace efectivo, el 50 % de los autobuses y automóviles de arriendo paralizarían sus actividades, con lo que, la entrada diaria de 23,400 pesos calculada más arriba, disminuiría a 17,300 aproximadamente.

La góndola que necesita forros por ejemplo para mantener eficiente un servicio público, pagaba por un forro 32 x 6 por ejemplo, antes de abril 75 pesos de derecho de importación. Con la elevación de las tarifas hecha en mayo, el impuesto que debe cobrarse por el mismo artículo se elevó a 150 pesos, y con el que se proyecta los derechos subirían a 300. No es necesario hacer mucha argumentación para demostrar la situación en que estarían colocados los dueños de vehículos motorizados.

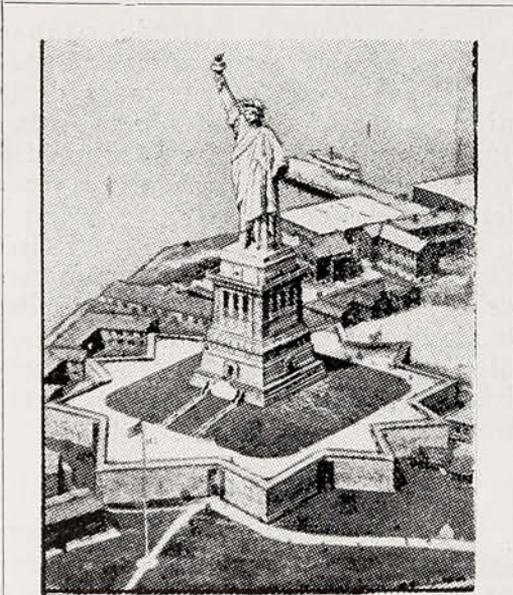
Y el mismo cálculo podemos hacer de los repuestos, que son imprescindibles para la buena marcha de un vehículo que trabaja.

Este estado de cosas, afectaría a no menos de 10,000 personas en Santiago solamente, que viven en torno de la tracción motorizada, sin contar la desocupación que producirían en las casas comerciales, que afectadas también, disminuirían el personal, y aún a las compañías importadoras de combustibles que tienen en servicio directa o indirectamente varios miles de personas más.

Situación que se crearía al público.

Analicemos ahora la situación que se crearía al resto del público, al que vive y desarrolla su vida utilizando estos servicios motorizados.

Es sabido que en Santiago especialmente, se ha realizado una amplia obra de vialidad, inspirada especialmente, en el progreso constante del automovilismo. Por ello, se han construido lejanas poblaciones, en donde



La Estatua de la Libertad situada en la entrada a Nueva York será reparada. Se invertirán 60,000 dólares. Se colocará dentro de ella un nuevo ascensor y se la dotará de una iluminación extraordinaria contándose con un faro ultra poderoso para guiar la navegación aérea y marítima.

miles de personas han invertido sus ahorros o sus capitales, confiados en la facilidad de acceso a los centros urbanos, que permite el automóvil en las actividades diarias.

Muchas personas han debido limitar ya el uso de sus vehículos motorizados, para recurrir al de góndolas, por razones de la crisis actual.

Otras, lo mantienen hasta la fecha, porque sus actividades exigen un mayor rendimiento, que sólo se hace posible utilizando la tracción motorizada. Condenados a suprimir el automóvil, y a no poder utilizar las góndolas, toda esa gente que vive en las afueras de Santiago por comodidad o porque aspiraron a tener su casa propia, o porque los cánones de arrendamientos son más bajos, se encontrarían forzados a disminuir también su capacidad productora y además con serios problemas de su transporte personal cuyos trastornos y perjuicios son también considerables.

Daños materiales cuantiosos.

Sin dejar de reconocer como hemos dicho ya, la buena fe que inspira al Gobierno, consideremos en este proyecto, otros problemas y puntos de vistas que plantearía su aplicación.

Además de los anotados tenemos el siguiente que es de capital importancia:

Hay millones de millones de pesos invertidos en automóviles, camiones y toda clase de vehículos motorizados.

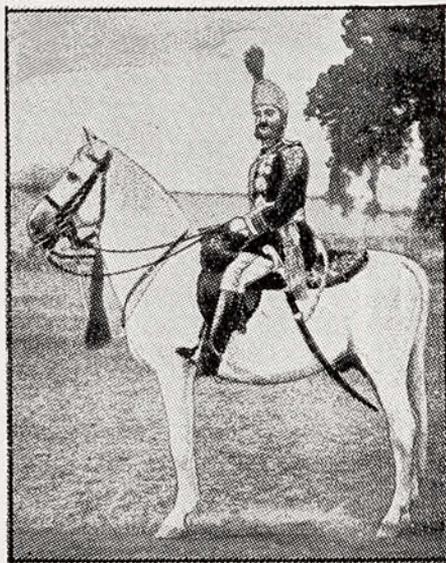
La paralización de algunos miles de ellos, produciría también una pérdida inevitable de una buena cantidad de millones de pesos.

Un automóvil que no trabaja, y es guardado después de haber sido puesto en servicio, pierde sus acumuladores por sulfatación. Pierde sus forros porque se resecan, se agrietan y se parten y lo que es más grave, ocasiona en el interior de los cilindros daños serios, tales como el rayado de los cilindros cuando los anillos se pegan por falta de precaución al parar el auto, rotura de los aros y finalmente destrucción de la pintura.

¿Cuántos millones de pesos de pérdida produciría además la paralización de los vehículos por las circunstancias aludidas? Y si bien, dejarían de salir algunos millones al exterior, también disminuiría el valor de la riqueza pública, porque esos automóviles también tienen asignado un valor que por pequeño que sea en relación al tiempo de uso, no deja de ser un valor digno de consideración.

Los garages

Finalmente recordemos de paso la situación en que quedarían miles de obreros de los garages y estaciones de servicio. Es sabido ya que en la actualidad ha disminuído en un porcentaje alarmante el trabajo de los talleres. Por razones conocidas el automovilista se abstiene de realizar reparaciones en sus vehículos, salvo aquellas de imprescindible necesidad. Los que hacían lavar su coche una o dos veces por se-



El hombre más rico del mundo.—Muchos creen que se trata del Rey de los Automóviles, Mr. Ford, o del Rey del Petróleo, Mr. Rockefeller. Se trata del príncipe hindú Nizam de Hiderabad. Su fortuna llega a la fabulosa suma de £ 350.000.000 o sean 14.000.000.000 de pesos de nuestra moneda. ¡Con qué facilidad podría este príncipe arreglar nuestras finanzas! Para su uso particular posee 400 automóviles. Utilizando uno distinto cada día no alcanza a recorrerlos todos en un año.

mana, lo hacen una vez al mes. Por ese solo capítulo han quedado también cesantes, muchos centenares de operarios y muchos miles están a punto de serlo sobre todo si esa ley se hace efectiva.

El remedio.

Estimamos que no es justo criticar un proyecto si no se aporta otro proyecto de solución. Criticar es lo más fácil.

Empezamos por declarar, que estimamos que por el momento la importación de automóviles debe cesar. De hecho ha cesado ya, sin que hayan intervenido factores legales prohibitivos. Entre la clase adinerada, el que quiera comprar un automóvil, lo mismo lo hará costando 30 que 40 ó 50,000 pesos. Para esas personas la prohibición no alcanza, y no se evita la salida de dinero del país, a menos que haya una ley que prohíba lisa y llanamente la internación de vehículos motorizados, por un tiempo dado.

Lo que busca el Gobierno, es: evitar la salida del oro para consolidar el peso por una parte, y por otra no es indiferente a la situación del público, a quien el Gobierno es el primero en pensar que debe ser secundado para que pueda desarrollar su vida en un medio inferior al que se ha vivido anteriormente, pero, no tan exiguo que la vida se le haga imposible.

Quizá en la práctica habría un remedio para solucionar en parte la situación que crea este proyecto.

Se necesita que exista exportación, para mantener la balanza comercial. Otros países anteriores al nuestro, han encarado el problema, realizando un verdadero intercambio de mercaderías. Brasil ha cambiado café por aeroplanos y ahora estudia el cambio de café con trigo de Estados Unidos.

Chile, produce salitre, cobre, yodo, maderas, etc. ¿No sería posible estudiar con Rusia, el intercambio de salitre y yodo por ejemplo producidos en Chile con la gasolina que ellos pueden exportar a Chile a precios irrisorios en

razón del dumping que han querido imponer en el mundo?

Alguien podría decir que la idea es descabellada, pero no pocos dirán que no es irrealizable.

Rusia ha ofrecido en Argentina, por ejemplo, sus productos a un precio irrisorio en relación a la gasolina americana por ejemplo. Si no entró en ese mercado, se debe a que el Gobierno del país, ha defendido la producción nacional. Chile no la tiene en petróleo ¿por qué no se podría tentar ese intercambio, ya que Rusia a su vez no tiene salitre para las enormes y fabulosas extensiones agrícolas que se cultivan en virtud de la implantación del plan quinquenal?

Así se evitaría la salida de más de cien millones de pesos anuales por concepto de gasolina por ejemplo, y en cambio se asegura la venta de salitre cuyo exceso de producción tiene abarrotados los demás mercados mundiales por un lado, y que por otro sufre los efectos de la competencia del salitre sintético alemán.

Y vamos un poco más lejos, aunque sin meternos demasiado hondo en el problema financiero no podría Chile



Miss Ruth Nichols es la primera dama que intenta atravesar sola en su avión, el Atlántico desde Bahía Grace en Newfoundland.

HA SIDO PROMULGADA LA LEY

QUE OBLIGA EL USO DEL ALCOHOL EN LOS CARBURANTES DE AUTOMOVILES

Al finalizar el mes de agosto fué promulgada la Ley que hace obligatorio el uso del alcohol en los carburantes de automóviles, en una proporción que variará según lo disponga el Presidente de la República, entre el 1 y el 25 % en combinación con la bencina que se expenda al público.

Ya en noviembre del año pasado y en lo que va del presente desde marzo nos hemos preocupado en cada número del problema del alcohol como carburante, y en nuestro número anterior, hacíamos una copilación de opiniones contrarias y favorables al proyecto, aunque dejando constancia por nuestra parte de ser partidarios de la idea, no sólo porque a estar al resultado obtenido en otros países, resulta de utilidad para los motores a explosión, sino porque también podría solucionar en parte la crisis vitivinícola que existe entre nosotros.

imitar a Alemania, que en situación aflictiva como la nuestra impuso como obligación a las compañías extranjeras que desarrollan sus actividades con capitales extraños al país, la necesidad de mantener en depósito un porcentaje determinado de esos capitales en garantía de sus propias operaciones? ¿

Alemania obtuvo así, la permanencia de grandes sumas de dinero en su propio territorio, sumas que en los bancos pasaron a remediar en parte la situación aflictiva de los industriales y comerciantes en calidad de préstamos perfectamente asegurados.

Entre nosotros hay muchas grandes compañías extranjeras que trabajan con millones de pesos, y en buena parte son compañías americanas. Es sabido que en aquel país, no falta dinero, sino que por el contrario sobrando pa-

Ahora resta llevar a la práctica el proyecto, y que el Gobierno fije el porcentaje de alcohol que debe mezclarse en la gasolina, pero por sobre todo y para que la ley tenga éxito, que se obligue a los productores a entregar el alcohol deshidratado en la proporción máxima que se usa en Europa.

De no ser así y de contener agua, la ley estaría condenada irremisiblemente a fracasar, porque producirá serios trastornos en la carburación, y molestias de obturaciones en las cañerías y en el carburador, que tienen por una causal, la existencia de agua en el alcohol.

Con las publicaciones que hemos hecho, nuestros lectores se habrán dado perfecta cuenta de las ventajas que tiene el uso del alcohol, para los fines que se persiguen al imponerlo como carburante. Resta sólo que de acuerdo a la experiencia ajena se adopten las medidas tendientes a que su aplicación tenga éxito.

ra inversiones que no se realizan por falta de estabilidad o confianza no ganan intereses, mientras que entre nosotros sí lo ganarían.

No sería también esto un modo de -ord el sortefos del pro-
-os habblado sol los defectos del pro-
Con la misma buena fe con que he-
-ad opord emenu
-nuestro propio país?
contribuir al aumento de los depósitos
vector de ley aludido, nos referimos
ahora al medio de solucionar las dificultades del presente.

Buenas o malas estas ideas, sólo tienen un fin noble al ser expuestas, tratar de solucionar el momento difícil en que vivimos.

Por el buen propósito, perdone el lector los errores en que pueda haber incurrido el articulista.

L. S. B. S.

DE INTERES PARA LOS SOCIOS DEL A. C. DE CHILE

La importancia del ajuste de los frenos

Entre los millares de automovilistas de nuestro país, ha de formularse con frecuencia, sin duda, la pregunta de por qué y cómo se desajustan los frenos sobre todo con la frecuencia con que este hecho se registra.

Es posible que culpen al vehículo del defecto aunque en realidad en la mayoría de los casos, el defecto proviene de la forma en que se conduce el automóvil.

Con los sistemas modernos de freno, es difícil que un vehículo bien manejado y bien cuidado tenga entorpecimientos naturales que produzcan desagreglos en el sistema. Pero con sorpresa los automovilistas comprueban a menudo que a los pocos días de un ajuste general de frenos, se nota en las frenadas bruscas especialmente la tendencia a torcer o patinar.

¿Por qué razón un conductor puede andar 15 ó 20,000 kilómetros sin necesidad de ajustar los frenos de su coche, y otro en un vehículo de la misma marca y tipo, necesita hacerlo todos los meses?

Es indudable que porque uno conduce su coche correctamente y el otro lo hace en forma indebida. La forma de conducir, está probado, constituye un factor determinante en la conservación de los frenos, y se ha comprobado también que el uso de los frenos en forma apropiada resulta finalmente no sólo beneficioso para la vida del motor sino que también es "ahorrativo".

Veamos algunas de estas malas costumbres que impiden el mantenimiento en estado correcto de los frenos:

Las paradas bruscas al sobrecalentar los tambores, hacen que éstos pierdan la redondez de su periferia.

El patinaje de las ruedas en superficies mojadas o resbaladizas desgastan las cubiertas desigualmente y en consecuencia se origina una tracción desigual que desequilibra los frenos.

La falta de coincidencia entre las órdenes de los carabineros de tránsito y los movimientos que debe efectuar el conductor son de efectos dañinos también para los frenos.

La velocidad excesiva al coronar una cuesta por ejemplo, que exige también un frenado excesivo a la bajada en la porción descendente.

La marcha con el freno de rotación sin desacoplar por completo gasta la balata de este freno de mano y perjudica directamente al motor.

Pisar prematuramente el pedal de embrague al parar, disminuyendo así el frenado que por compresión procura el motor.

El descuido de los controles de la suspensión trasera puede permitir que la cola del coche se levante demasiado en una parada brusca.

En tales casos, el peso del coche se corre hacia adelante y los frenos traseros cierran demasiado produciendo patinaje en las ruedas.

Falta de lubricación del sistema de frenos y amontonamiento de polvo, impiden la permanencia del ajuste tanto en los sistemas hidráulicos como en los mecánicos.

Una zapata que marche mal, produce el desgaste excesivo de las otras tres, por cuanto éstas tienen que efectuar un trabajo indebido y disparejo.

La gran potencia de los frenos modernos ocultan a muchos conductores el mal estado en que puede hallarse alguno de ellos.

Por ofrecer mayor seguridad, aumentan la tendencia de conducir a mayores velocidades en todas las condiciones de tránsito y muchas veces se toman velocidades más altas que las permitidas en condiciones óptimas de los frenos.

Uno de los defectos más comunes que se observan en los frenos, es que uno de ellos no vuelva a su sitio libremente una vez efectuada la operación de frenado, lo que causa un excesivo desgaste de la balata correspondiente, lo que causa el desequilibrio del sistema. Esto se observa en todos los sistemas de frenos y a veces alcanza límites que llegan a quemar la balata y hasta producir deformaciones en el tambor.

Entre las muchas razones en que tan inestable resulta el ajuste de los frenos figura además la falta de su uso en momentos adecuados, en que puedan ser tonificados". En días de lluvia por ejemplo, cuando las balatas son de tejido y tienen tendencia a agarrotarse se obtiene un mejor funcionamiento de los frenos pisando el pedal durante unos cincuenta metros, mientras se marcha en segunda. El calor hace desaparecer el agua que puedan contener y su eficiencia es mayor.

Los golpes de las ruedas contra las soleras de las veredas, influyen también en la dificultad de mantener los frenos en buen estado.

Como se ve por las indicaciones que hemos dado, depende del mantenimiento del estado del sistema de frenos y de la forma de conducir, la manera de mantenerlos un mayor tiempo satisfactoriamente.

Muchos conductores, que han adquirido coches interesados por el sistema de frenos hidráulicos por ejemplo, deben comprender que por seguro que éste sea y por efectivo que resulte, necesita un cuidado, como lo requiere el motor, las gomas y demás partes del automóvil.

El sistema de frenos es parte esen-

cial para la seguridad del conductor y del público, y debe mantenerse en buen estado.

Así como se preocupa el conductor porque los platinados estén limpios y el carburador o el vacuum en buenas condiciones a fin de no tener pannes molestas en la calle, debe de preocuparse de que el sistema funcione normalmente, revisando siquiera cada dos o tres meses a fin de sacar el polvo que se junta en las bisagras interiores de los tambores y en los puntos exteriores que se mantienen en contacto con el aire, la tierra y el agua destruyendo fácilmente la acción del lubricante.



SONJA HENIE.—Campeona en patinaje sobre hielo que ha entusiasmado a los espectadores con sus graciosas piruetas. Ultimamente ha hecho declaraciones de que no se presentará al campeonato mundial de patinaje.

EN HONOR DE LA REINA DE LA NIEVE

Brillante bajo todo concepto resultó la comida y baile organizados en honor de la Srta. Estela Doggenweiler

Proclamada Reina de la Nieve en el Paseo a Caracoles

Superando los mejores cálculos y como un verdadero acontecimiento social puede decirse que resultó la comida y baile organizados por el Automóvil Club de Chile, en honor de la Reina de la Nieve, Srta. Estela Doggenweiler que como se sabe fué elegida tal durante el paseo realizado a Caracoles en la segunda quincena de agosto.

Al regreso a Los Andes, los excursionistas lanzaron la idea que tuvo eco en el seno de la Institución, preparando el festival que se realizó el día 29 de agosto en los salones del Círculo Helvético.

Asistió un núcleo crecido de socios, y lo más grato fué sin duda la presencia de numerosas damas que hicieron con su presencia más agradable la fiesta que nos ocupa.

A la comida realizada, siguió un entusiasta baile que duró hasta las primeras horas de la madrugada en medio de marcado entusiasmo y del más grato ambiente social.

La Comida.

El amplio salón de fiestas del Círculo Helvético, había sido adornado con exquisito gusto para la fiesta en cuyo centro una amplia mesa artísticamente preparada, reunió a los comensales que en número mayor a cien se habían dado cita para rendir el homenaje a la Srta. Doggenweiler.

La comida, en donde se mantuvo una constante alegría, por el "sprit" de los asistentes, fué ofrecida al fina-

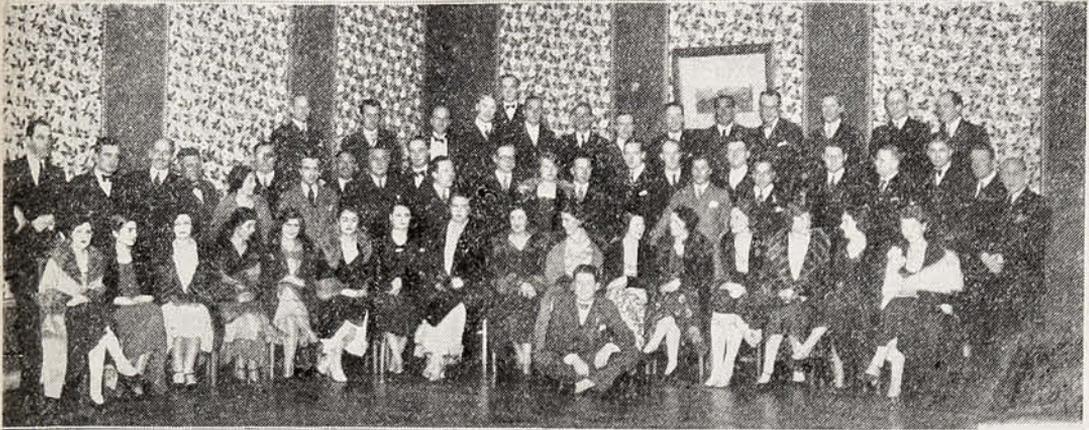
lizar por el Vice Presidente de la Institución Sr. Barahona, quien en oportunas frases hizo resaltar la justicia del homenaje, e invitó a la vez a los asistentes a participar en el próximo paseo a Jahuel que debe verificarse en octubre, coincidiendo con la fecha de fundación de nuestro Club.

A continuación, fué pasada la película filmada durante el paseo a la Cordillera, en la que sobresalen algunas interesantes escenas, especialmente durante la tempestad de nieve que se desencadenó en Juncal, y el acto de elección de la Reina de la Nieve por parte de los concurrentes.

El Baile.

Ya durante la comida, los más entusiastas no pudieron resistir a la tentación del baile, atraídos por la música de la buena orquesta contratada al efecto, y al finalizar la película pasada, se dió comienzo con el mayor entusiasmo al baile que como corolario de la fiesta había sido organizado por quienes tuvieron a su cargo la preparación del festival.

Decir que fué sin duda la parte más grata de la noche, sería innecesario. El espacioso salón del Círculo Helvético, se hizo estrecho para contener las numerosas parejas que bailaron hasta los albores del nuevo día, hora en que se estimó prudente dar por terminada la fiesta, que ha dejado entre los asistentes el más grato recuerdo.



Asistentes al Baile ofrecido a la Reina de la Nieve.

Al retirarse los concurrentes no lo hicieron sin antes agradecer las atenciones dispensadas por la comisión organizadora que cumplió correctamente su cometido, especialmente al Sr. Fischer que fué el alma de la organización, preocupándose de los más mínimos detalles para asegurar el éxito, que nos es grato consignar en esta crónica, destinada a recordar una de las fiestas más gratas organizadas por la Institución hasta el presente.

Es de esperar que, en la fiesta de Jahuel que se realizará para el 12 de octubre en la forma tradicional, el entusiasmo de los socios ha de quedar evidenciado nuevamente con la asistencia crecida de todos los que contribuyen con su presencia a dar realce y animación a estas reuniones, muy especialmente de las damas, que son las que hacen más gratas estas reuniones sociales que en bien del Club, es necesario repetir con más frecuencia.

Los Padrinos de la Reina.

Con el aplauso unánime de los asistentes y a indicación del Sr. Barahona, la Sra. Marta de Maturana y el Sr. Ricardo Fischer, fueron designados padrinos de la Reina de la Nieve, Srta. Doggenweiler.

Los Asistentes.

Asistieron a esta fiesta las siguientes personas:

Señorita Estela Doggenweiler, Vasco de Larraechea, Ricardo Fischer y señora, Juan Mickle, Nicomedes Avaria y señora, Srta. Nena Avaria, O. H. Carstanjen, Manuel Barahona, Carlos Domingo Zúñiga, Javier Gumucio, Eduardo Alert y señora, Osvaldo Silva, Otto Berentin y señora, Hugo Margozzini, Luis Votta, Gabriel Otero, Mardoqueo Herman, Eugenio Gellona, Arturo Benjerodt, Eugenia Cristi, Ricardo Kaiser, Rodolfo Goyeneche, Teodoro Pannussis, Eduardo Betteley, Miguel Germain, Carlos Doggenweiler y señora, Fritz Stein, Herman Jacob y señora, Sra. Marta de Maturana, Helmut Kuschel, Jean M. de la Ruelle, Sr. Propfe, Alfonso Rossel, O. H. Junge y señora, Sr. Benke y señora, Juan Ignacio García, Manuel Martínez, Augusto Lira, Chela González, Chita Morales, Sra. Aurora Corvalán, Atilio Giovanazzi, Agustín Eguiguren, Gustavo Rodríguez, Luis Fernández Campino, Carlos Campos R., Julio Doggenweiler y señora, Germán Doggenweiler, Jorge Cruz P., Renato Marquezado, señora y familia, W. Schumacher.

DEROGACION DE LA LEY DE TRANSITO

Mucho nos hemos ocupado de la nueva Ley de Tránsito y de los defectos que tiene al haber sido sancionada sin minucioso estudio de las necesidades del momento, y es posible que esas indicaciones sean las mismas que se hayan hecho las autoridades al solicitar su derogación.

Se nos informa en efecto, que recientemente la Alcaldía de Santiago, ha realizado las gestiones del caso para obtener su derogación no sólo porque no contempla muchas necesidades de la práctica, sino porque resulta demasiado rígida para el automovilista.

Además, si se castiga por igual con multas crecidas a quien puede haberse excedido en uno o dos kilómetros de la velocidad máxima establecida, la misma Ley dejaba a los jueces encar-

gados de intervenir en cada caso, en las condiciones de cajas receptoras, pues no podían aplicar las penalidades de acuerdo a su criterio y a la defensa de la parte afectada.

Es más, se nos ha dicho que aparte de las dificultades momentáneas para organizar el sistema de la Dirección única de Tránsito, se quiere dejar al resorte de las comunas, la solución de muchos casos que resultan molestos y engorrosos tramitarlos en Santiago.

Como quiera que sea, si la derogación se produce como esperamos en la fecha en que escribimos estas líneas, es de desear que la Ley de Tránsito, sea estudiada detenidamente antes de ser reformada, porque es indudable que deberá presentarse una nueva para su aprobación en las cámaras.

SE SOLICITA ELEMENTOS DE PROPAGANDA DE TURISMO

Nuestra Institución, en su anhelo de contribuir en alguna forma al mantenimiento del Turismo, a raíz de la desaparición del Departamento que tenía a su cargo esas actividades, remitió al Ministerio correspondiente la nota que damos a continuación para mejor informe de los señores socios:

Señor Ministro:

El "Automóvil Club de Chile" ha tenido conocimiento de la resolución del Supremo Gobierno de suprimir el Departamento de Turismo.

Correspondía a esa repartición el otorgamiento de pasaportes de turismo destinados a facilitar el intercambio con Argentina.

En vista de la supresión de ese Departamento, estimamos oportuno solicitar de ese Ministerio la gestión necesaria para que el "Automóvil Club de Chile" quedase debidamente autorizado para otorgarlos a sus socios llenando los requisitos necesarios, para continuar así la labor que la Institución viene realizando en favor del turismo y cooperar en lo posible a su mayor desarrollo.

Al mismo tiempo y con el mismo objeto, nos permitimos solicitar de U. S. quiera disponer que las cartillas camineras, mapas y afiches de turismo que existían en dicha repartición, sean entregadas al "Automóvil Club de Chile" para que éste a su vez las distribuya gratuitamente entre los turistas que visiten el país, ya que no existe ningún organismo oficial que pueda hacerse cargo de esta labor, en la que el Club desearía cooperar en su deseo de secundar la acción del Supremo Gobierno en ese sentido.

Por último, nos es grato hacer presente a U. S. que el "Automóvil Club de Chile" ofrece todo su concurso para contribuir, en la forma que mejor lo estime conveniente ese Ministerio, al desarrollo del turismo en el país y a la atención de los viajeros a quienes es siempre oportuno atender en alguna forma, para no perder la corriente de turismo establecida con algunas naciones vecinas y que beneficia directamente a nuestro país.

Saludan al señor Ministro con toda consideración.

p. "Automóvil Club de Chile"

Luis S. Bates S.
Pro-Secretario

Manuel Barahona V.
Vice-Presidente

OFICIALMENTE PIDE EL A. C. DE CHILE

la derogación de la Ley de Tránsito

El Directorio del Automóvil Club de Chile no ha sido ajeno al sentir de los socios en lo que respecta a la resistencia que despierta entre los socios y automovilistas, la nueva Ley de Tránsito, cuyas partes salientes ya hemos comentado en distintas oportunidades.

Anhela la Institución, una ley más amplia, que satisfaga mejor las necesidades del presente y que contemple también muchos puntos omitidos en un estudio poco profundizado como el que se hizo al sancionar la que fuera promulgada hace pocos meses.

Es de esperar que las autoridades encontraran atendible y justificadas las objeciones que se formulan por parte de nuestra Institución, y que a la vez aceptaran la cooperación que ofrece el Club, para la dictación de una nueva Ley, ofrecimiento que ha hecho en la conciencia de estar en condiciones de aportar el valioso contingente de sus conocimientos.

Dice así la nota enviada al Ministerio correspondiente:

Señor Ministro:

Entre los Decretos con fuerza de ley dictados bajo el último periodo de facultades extraordinarias concedidas al Ejecutivo, figura el denominado "Ley sobre Tránsito Público" el cual, debido quizás a la premura del tiempo en que fué despachado adolece de graves defectos y de mayores omisiones precisándose de un modo urgente la derogación de la totalidad de sus disposiciones.

Parece que su dictación no ha tenido otros objetos que la creación de una Dirección General del Tránsito, de Direcciones Provinciales y a aumentar en forma tan excesiva la penalidad del cuasi delito y las cuantías de las multas, que se ha venido a convertir en presunto delincuente a toda persona a quien se confiera licencia para conducir vehículos motorizados o que esta conducción sea sólo aptitud de gente adinerada; pero reglas de tránsito no se establece ninguna, salvo la excepción contenida en la letra f) del Art. 7.º

que limita la velocidad de los vehículos dentro de determinado kilometraje.

El "Automóvil Club de Chile" interpretando la voluntad de todos sus asociados y la de los conductores en general, toma la iniciativa para pedir al Supremo Gobierno la derogación del referido Decreto, fundada en que la satisfacción de los objetos que guiaron a los redactores de la denominada "Ley sobre Tránsito Público", no ha venido a llenar ninguna de las necesidades que se refiera propiamente a la materia, y por el contrario, el ejercicio de sus atribuciones perjudicará el libre uso de las vías públicas por la falta de estabilidad de los principios sobre tránsito que en virtud de aquellas se establezcan y por la falta de uniformidad en los mismos, por existir dualidad de facultades para señalarlos; crea un excesivo funcionarismo que dificultará la atención de las peticiones de los conductores, muchas de ellas que pueden requerir una rápida solución en bien del comercio, de la industria o del turismo y, por último, abiertamente en pugna con el principio consignado en el Art. 107 de nuestra Constitución Política, centraliza una actividad que, por su naturaleza, requiere soluciones particulares de acuerdo especialmente, con las características de cada región.

Las consideraciones anteriores, que se precisan con una simple lectura del Decreto en referencia, abarcan en términos generales las omisiones y deficiencias en que incurrió el Ejecutivo al prestarle su aprobación e igualmente basta esa misma lectura para apreciar el rigorismo de sus penas, la enorme elevación de las multas, la destinación arbitraria de sus valores por convertir en interesados en ellos a los propios funcionarios llamados a fiscalizar el cumplimiento de sus disposiciones.

Como ellas han causado una verdadera alarma en todo el territorio nacional, la Institución que tengo el honor de presidir que es la unidad mayor de esta especie en el país, ruega a S. S. acoger esta petición de derogación de la Ley de Tránsito Público, recientemente dictada, en resguardo de los intereses y de la tranquilidad no sólo de los conductores de vehículos motorizados sino aún de las propias reparticiones públicas que tienen intervención en la materia ofreciendo a la vez toda su mayor y entusiasta cooperación en el estudio de la materia, con el objeto que las disposiciones definitivas que se adopten sobre ella, sean las más adecuadas, armonizándose todas las garantías junto a la más completa y correcta organización del tránsito en el país.

Saludan al señor Ministro muy atentamente.

"Automóvil Club de Chile".

El A. C. de Chile debe tener especial ingerencia EN EL TURISMO DEL PAIS

Desaparecido el Departamento de Turismo cabe pensar que sería perjudicial para el país dejar abandonado a sus propios recursos, el desarrollo del turismo internacional, que año a año es más numeroso con beneficio evidente para Chile.

Si bien es posible que dada la situación actual no justifique el mantenimiento por parte del Gobierno, de un costoso departamento destinado a atender esas actividades, no deja de ser interesante que alguien, con responsabilidad y capacitado para ello, tenga hasta mejores días, una ingerencia semi oficial, para hacer más grata la estadía de los turistas visitantes. Y por nuestra parte, (habla exclusivamente la Redacción de esta Revista), estimamos que no podría estar en mejores manos que en el Automóvil Club de Chile, Institución prestigiosa, que ya ha demostrado por propia iniciativa lo que puede hacer para el desarrollo del Turismo Internacional cuando como por ejemplo en febrero del año en curso, tomó a su cargo la atención de un crecido núcleo de turistas del Automóvil Club Argentino, a quienes acompañó y orientó desde su entrada al país en la frontera hasta su regreso, haciéndoles conocer todo lo que de más interesante tiene Chile en la zona central.

Creemos que el gobierno haría obra atinada, asignándole a la Institución un rol semi oficial, que permita al viajero una fuente de informes y de orientaciones y sobre todo, que pueda mantener dentro de lo posible en las actuales circunstancias económicas en que se encuentran las finanzas del

Estado, la corriente de turismo que ha costado varios años de lucha y de propaganda encauzar hacia nuestro país. Así al menos se evitaría la pérdida total de cuantiosas cantidades.

No suponemos que el Club pueda negarse a prestar su apoyo directo en beneficio de Chile con una iniciativa como la que insinuamos, tanto más, cuanto que por la nota que publicamos en otro lugar, se evidencia el deseo del Club de servir a los turistas, al solicitar algunos elementos de propaganda con que contaba el Departamento de Turismo, y que en la actualidad estarían poco menos que perdidos.

Es sabido que este próximo verano vendrán a Chile varios centenares de automovilistas, miembros de Instituciones a las que está vinculado el Automóvil Club. Ya se anuncia la visita de numerosos grupos de excursionistas, miembros del magisterio de Mendoza y San Juan, y de instituciones deportivas de la república hermana. Es necesario prepararse para recibirlos, y evitar el dejarlos abandonados a sus propios recursos, porque, hacerlo así, es destruir un esfuerzo plausible y quitar a la Nación para el futuro, el aporte no despreciable de lo que dejan en Chile los turistas que llegan.

Repetimos que a nuestro juicio ninguna institución estaría mejor llamada para hacerse cargo del turismo, que el Automóvil Club de Chile, y suponemos, que las autoridades no descuidarán este importante problema que constituye en sí una fuente de recursos no despreciable en las actuales circunstancias.

EL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE OFRECE SU COOPERACION AL GOBIERNO

en los difíciles momentos porque atravesó el país

Santiago, 7 de setiembre de 1931.

Señor Ministro,

El Directorio del Automóvil Club de Chile se ha reunido extraordinariamente, a fin de considerar la situación del momento, y ha acordado:

1.º Ofrecer el concurso de sus asociados al Supremo Gobierno en estos momentos de salvación nacional.

2.º Avisar por diarios y radios a todos sus socios, a fin de que se alistén con sus coches, elementos y armas propias, y

3.º Quedar a la espera de la resolución y órdenes del Supremo Gobierno.

Lo que tenemos el honor de comunicar a U.S. con nuestra incondicional adhesión.

p. "Automóvil Club de Chile"

MANUEL BARAHONA
Vice-Presidente

LUIS S. BATES S.
Pro-Secretario

Señor Ministro de Defensa Nacional
General don Carlos Vergara M.
Ministerio de la Guerra — Ciudad.

Por su parte, el Gobierno apreciando debidamente el patriotismo que inspiró esta resolución, ha contestado al Club agradeciendo su cooperación y desinteresado concurso en los términos que a continuación transcribimos:

Cuartel General del Ejército.

Santiago, setiembre de 1931.

A los Sres. Manuel Barahona V. y Luis S. Bates S.

Distinguidos Señores:

El Sr. Ministro de Guerra se ha impuesto con profunda satisfacción de los patrióticos acuerdos tomados por el Automóvil Club de Chile, de que Uds. le dan cuenta en su conceptuosa nota de fecha de ayer, y me encarga expresarles en su nombre, los agradecimientos del Gobierno y del Ejército por la cooperación que tan desinteresada y decididamente han estado Uds. dispuestos a prestarle en las horas de dura prueba que ha vivido la República.

Por orden del Sr. Ministro de Guerra (Firmado) ANIBAL GONZALEZ, Teniente Coronel y Secretario del Cuartel General del Ejército.

Nuestra Institución no podía permanecer indiferente en los días de ruda prueba en que se encontraba el Gobierno hace algunos días con motivo de la sublevación de la Escuadra.

Los elementos de labor y de orden que constituyen nuestro Club, no podían ser ajenos al momento en que se vivía, e interpretándolo así el Directorio de la Institución, en una sesión especial acordó por unanimidad ofrecer su decidida y más amplia cooperación al Gobierno.

Esta medida, inspirada en un elevado sentimiento de patriotismo, ha sido bien recibida por los socios y lo prueba el hecho de que no obstante haber ofrecido muchos de ellos, particularmente sus servicios a diversos cuerpos, una mayoría considerable de afiliados, concurrió en oportunidad a las oficinas de Secretaría, inscribiendo sus nombres, automóviles, armas y demás elementos de que disponían.

Esta actitud de los afiliados pone de manifiesto el sentimiento unánime de sus componentes, nacionales y extranjeros, que estimaron de justicia la actitud del Directorio, que se dió a conocer por medio de las radios locales, y de los diarios.

En caso de haber sido necesarios esos servicios, nuestra Institución habría contribuido con el importante concurso de sus socios, a los servicios de unión o enlace que se exige para la mayor seguridad y éxito de los movimientos armados.

La nota pasada por el Directorio de la Institución al Gobierno dice así:



AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

ESTADO 33 (4.º PISO) — TELEFONO 87344 — CASILLA 3320

Presidente	Señor Elías Veloso
Vice-Presidente	" Manuel Barahona
Secretario	" Juan I. García
Tesorero	" Juan P. Blurton

DIRECTORES

Señores: Nicomedes Avaria, Eduardo Betteley, Jorge Cruz P.,
Oswaldo Silva y Juan Mikle

SESION N.º 127 DEL 24 DE AGOSTO DE 1931

Se abre la sesión a las 19.15 horas.

Preside el Sr. Barahona.

Asisten los Directores señores: Betteley, Silva, Mickle, Avaria, Cruz, Blurton, el Jefe Ejecutivo, Pro-Secretario y los socios señores Alert, Fischer, Gumucio, Frias y Vargas.

Acta anterior.— Es aprobada.

Cuenta:

1.º De la nota enviada por el Ministerio de Fomento relativa a la situación en que quedan las carreras de automóviles con motivo de la nueva Ley de Tránsito.

Se acuerda agradecer al Sr. Ministro y dejar copia de las conclusiones de la Contraloría al respecto.

2.º De la carta enviada por el Director de la Revista "Auto y Turismo" contestando los cargos formulados por el Directorio en sesiones anteriores.

3.º Del informe del Sr. Fischer referente al paseo a Caracoles.

4.º De una carta de la firma Besa y Cía. en que se ofrece por \$ 600 cada vez el servicio de radio de un micrófono y 20 altoparlantes en las carreras de automóviles.

Pasa este asunto a la Comisión de Carreras quien debe informar para la próxima sesión.

5.º De la oferta de señalizadores luminosos hecha por la firma Antonio Escobar. Pasa a la Comisión de Turismo quien debe informar para la sesión próxima.

6.º De la carta del Sr. Mickle alusiva a las rebajas del 35 % que ofrece la firma Kraemer por la confección de camisas y artículos tejidos.

Se acuerda aceptarla y agradecer.

7.º De las ofertas de rebajas hechas por las firmas: Cerrajería Artística Mina Hnos., Farmacia Central y Casa Castillo, que se aceptan con cargo de agradecerlas.

8.º De las renunciaciones de socios de los siguientes señores: Francisco Horstmann, Julio Flotto, Caupolicán Pardo Correa, Félix Gronhert, Jorge Cerveró y Juan Bennett, las que fueron aceptadas.

9.º De una carta del Sr. Enrique Novión V., referente a su aceptación de socio.

El Sr. Avaria manifiesta que no ha podido cumplir la misión encomendada para con el Sr. Larrain Bravo sobre este asunto, por no haber

podido obtener los datos que debía suministrarle el Sr. García.

10. Del borrador de contrato con la Unión Comercial redactado por el abogado y relativo al alquiler del local de la Unión Comercial.

Es aprobado en los puntos generales.

11. Del borrador de nota confeccionado por el Sr. Rossel sobre derogación de la Ley de Tránsito y en que se contemplan los puntos legales relativos a la presentación que debe hacer el Club solicitando la derogación de la Ley mencionada.

El Sr. Mickle dice que también debe hacerse alusión en esa nota a las sanciones de los peatones no contempladas en la Ley y el Sr. Avaria agrega que al pedir la derogación, el Club debe ofrecer su cooperación para la dictación de una nueva Ley.

Se acuerda cambiar la forma de redacción y hacer la nota con la indicación precedente.

Tabla:

Solicitudes.— Fueron aprobadas las siguientes solicitudes de socios bien informados:

Señor Juan Luis Benelli B., presentado por don Julio Ugarte.

Señor William Brown H., presentado por don Patricio Torres S.

Señor Luis Votta, presentado por don Hugo Margozzini.

Señor Alfredo Calderón Arenas, presentado por don Pablo Hoffmann.

Señor Miguel Balbi Aramini, presentado por don Armando Balbi A.

Señor Eduardo Campos Valenzuela, presentado por don José Ariztía B.

Señor Miguel Salvatierra T., presentado por don Santiago Lazo Preuss.

Señor Pierre García, presentado por don Ernesto Hermann.

Señor Alfredo Celis Zegarra, presentado por don Vasco de Larraechea.

Señor Juan Casanova Soler, presentado por don Luis Aguilera R.

Señor Roberto Infante Costa, presentado por don Julio Bravo Correa.

Señor María Aspíllaga B., presentado por don Eduardo Vogel.

Señor Miguel Antonio Basáez C., presentado por don Pedro González.

Señor Luis Cousiño Mac Iver, presentado por don Ricardo Fischer V.

Señor Oscar Araya Aguirre, presentado por don Vasco de Larraechea.

Señor Luis Dittman, presentado por don Hellmuth Gumpertz.

Señor José Marrazzo, presentado por don Juan Mickle.

Balace del mes de junio.— El Sr. Tesorero da las explicaciones que quedaron pendientes de la sesión anterior en lo que se refiere al Balance por el mes de junio ppdo.

Siendo las explicaciones satisfactorias, el balance es aprobado.

Unión Comercial.— Se ocupa el Directorio de los detalles relacionados con la mudanza e instalación en el nuevo local.

Local para la Revista.— El Sr. Avaria pregunta si en el nuevo local no se destinará algún espacio para la Revista "Auto y Turismo" con el objeto de tenerla más inmediata al Club.

El Sr. Mickle manifiesta que no hay espacio, lo que es confirmado por el Sr. Presidente.

Renuncia del Sr. Presidente.— Se da lectura a la renuncia que presenta en forma indeclinable el Sr. Presidente, fundada en razones de su profesión.

Se pone en votación la renuncia del Sr. Veloso con el siguiente resultado: Por la aceptación de la renuncia, los Sres. Mickle y Avaria, con expresa indicación de que la aceptan por estar presentada en carácter indeclinable.

Por el rechazo de la misma los señores Betteley, Silva, Cruz, Blurton y Barahona.

El Sr. Presidente manifiesta que comunicará al Sr. Veloso que su renuncia ha sido rechazada por el Directorio.

Alza de Derechos Aduaneros.— El Sr. Vargas se refiere al alza de los derechos aduaneros. Dice que existe entre varios gremios la idea de hacer una presentación al Gobierno en forma contraria al proyecto y pide que el Directorio autorice al Sr. Barahona para redactar una presentación al Gobierno.

El Sr. Blurton dice que se le podría autorizar para que proceda según lo aconsejen las circunstancias, lo que así se acuerda.

El Sr. Alert refiriéndose al alza de la bencina, dice que el Club podría disponer de algunos fondos para adquirir de alguna de las compañías, antes que el alza se produzca, una fuerte cantidad de bencina para venderse a los socios, por medio de cupones, en todas las bombas y a un precio reducido.

A las 21 horas se levanta la sesión.

SESION N.º 128 DEL 7 DE SETIEMBRE DE 1931

Se abre la sesión a las 16.15 horas.

Asisten los Directores señores: Barahona, Avaria, Mickle, Cruz y Blurton y el socio señor Fischer.

Preside el Sr. Barahona.

Acta anterior.— Es aprobada.

El Sr. Presidente da cuenta de haber citado al Directorio en vista de que el Sr. Veloso no ha podido ser avisado de la sesión ni podría asistir por obligaciones del momento y por cuanto era

necesario que el Directorio tomase alguna determinación frente a los acontecimientos del momento.

Dijo que creía que el Club podría ofrecer al Gobierno su concurso, por si las circunstancias lo requieren, no obstante que tenía el convencimiento de que personalmente los socios ya habrían ofrecido su cooperación a las autoridades. Que a eso se debe la citación a una hora distinta de la habitual, ya que posiblemente sería necesario realizar algunas gestiones que no deberían demorarse para su mejor éxito.

El Sr. Blurton se manifiesta conforme y cree que no hay inconveniente para que el Club en estos momentos difíciles, ofrezca al Gobierno su cooperación.

El Sr. Cruz dice que tenía el propósito de asistir a la sesión en la hora normal y pedir al Directorio que se suspendiera la sesión para tomar únicamente medidas de cooperación con el Gobierno. Estima que el Club debería abrir un registro y hacer un llamado a los socios para que se inscriban en él para la Legión del "Automóvil Club de Chile".

El Sr. Avaria propone que se haga una comunicación al Gobierno de corta redacción, haciéndole saber que el directorio acordó ponerse incondicionalmente a la disposición del Gobierno.

El Sr. Mickle completa la idea de enviar la nota al Gobierno, informándole de haber llamado a los socios para que se alisten y de los elementos con que cuenta cada uno.

El Sr. Cruz propone que se le diga que el "Automóvil Club de Chile", haciéndose eco del sentir de los chilenos en estos momentos de salvación nacional, ofrece su cooperación al Gobierno y que se debe abrir un registro para saber con quienes se cuenta en caso de necesidad, debiendo dicho registro consignar el nombre de la persona, la marca del coche que ofrece, otros elementos de que dispone, armas y al mismo tiempo decir si ya se ha inscrito o no en algún regimiento.

El Sr. Presidente propone que se envíe diariamente al Gobierno la lista de socios que se inscriban.

Propone el Sr. Presidente que se haga un llamado a los socios por las radios de Santiago y que a la vez se publiquen avisos en los diarios, y por radio. Así se acuerda.

El Sr. de Larraechea considera que en el llamado a los socios, se haga notar que se refiere a los que estén dispuestos a actuar en un momento dado.

Finalmente el Directorio toma el siguiente acuerdo:

1.º Ofrecer el concurso de sus asociados al Gobierno en estos momentos de Salvación nacional.

2.º Avisar por diarios y radio a todos los socios para que se inscriban en Secretaría con sus automóviles, elementos de que dispongan y armas propias.

3.º Quedar a la espera de la resolución y órdenes del Supremo Gobierno.

4.º Enviar avisos a los diarios y radios. Se aprueba la redacción de la nota, hecha por el Sr. Mickle que ha de enviarse al Gobierno.

Siendo las 17.10 horas, se levantó la sesión.

UN LLAMADO A LOS SOCIOS

Que debe ser escuchado

Señor Socio:

El movimiento de la Armada ha concluído, pero no por ello ha cambiado la grave situación del país.

Así lo ha hecho conocer el Supremo Gobierno a los representantes de numerosas y destacadas Instituciones del país en una reunión celebrada en la Moneda, en la que ha tenido su representación el "Automóvil Club de Chile".

Allí se hizo un llamado a todos los representantes aludidos, en el sentido de coadyuvar a la acción del Gobierno para afianzar la tranquilidad y el normal desarrollo de la vida del país y por esa causa que el Directorio del "Automóvil Club de Chile", que anteriormente ofreció la cooperación del Club en los momentos difíciles porque cruzaba la tranquilidad del Estado, cree interpretar el sentir de todos los socios de la Institución, al hacerse eco de ese llamado que nacionales y extranjeros tienen el deber moral de escuchar.

Siendo la situación del erario nacional gravísima, estimamos de nuestro deber cooperar con el Gobierno para dar a los cesantes el trabajo necesario en obras públicas, reproductivas, que evitará los graves perjuicios de la desocupación. Por eso se estima que nuestro mayor o menor aporte en estos momentos constituirá un ejemplo digno de la tradición y nobleza de ideales que inspira a todos nuestros asociados y por tal motivo el Directorio del "Automóvil Club de Chile" hace a Ud. un llamado, recordándole el deber moral de contribuir en la medida de sus fuerzas, aceptándose desde un peso, a la colecta que desde ahora queda abierta en nuestra Secretaría (Estado 33-4.º piso).

Esperamos que todos los socios, sin distinción de nacionalidad, unidos en un solo anhelo de bienestar colectivo, prestarán su apoyo pecuniario y moral

a esta iniciativa, inspirada en un bien patrio que no puede ser ajeno a ninguno de los habitantes del país.

Concurra con su óbolo a la Secretaría del "Automóvil Club de Chile" sin necesidad de esperar otro llamado.

Por su parte el Club ya ha iniciado esta cooperación con un aporte de importancia.

Saluda a Ud. atentamente.

El Secretario.

Nuestro nuevo local

Las oficinas del Club funcionan en Estado 33, cuarto piso.

Oportunamente dimos cuenta por medio de nuestra Revista y del Boletín Semanal, del cambio de local, para las oficinas del Club, al cuarto piso del edificio de La Unión Comercial, en calle Estado N.º 33.

Los socios que han concurrido desde el 1.º de setiembre a las nuevas oficinas, habrán comprobado que hay mayor comodidad para ser mejor servidos y que cuentan con algunas mejoras destinadas exclusivamente a ellos, tales como las de la biblioteca y otros salones de esparcimiento.

Además, por el contrato celebrado con la Unión Comercial, los socios tendrán también derecho a ocupar la cantina, canchas de palitroques, etc. del aludido local, lo que constituirá un motivo de mayor atracción para nuestros afiliados.

En lo que respecta a los servicios de oficina, mejor instalados, y en forma más amplia, permitirán una atención mejor, dentro de la actual organización del Club.

Hacemos presente que no ha variado el número del teléfono 87344 y que la correspondencia puede seguir siendo dirigida a la Casilla 3320 como hasta la fecha.

EL PESO DEL AUTOMOVIL

Constituye una seria preocupación

Reproducimos un suelto que apareció últimamente en el "Automóvil Americano" por creerlo de interés para nuestros lectores, quienes así conocerán con mucha anticipación lo que piensan los ingenieros automovilistas sobre el futuro de la industria automotriz.

Veamos lo que dice el colega:

"Detroit". — En un discurso reciente ante la sección de Detroit de la Sociedad de Ingenieros Automovilistas, William B. Stout, habló de algunas de las oportunidades en la futura construcción de automóviles, vistas por una persona que durante los últimos años ha estado interesada en la construcción de aviones. El señor Stout manifestó su creencia de que considera como una posibilidad un automóvil con un peso total de 1,500 libras, capaz de funcionar en los caminos de la misma manera que los automóviles pesados de hoy en día, con una aceleración que sobrepasará a la actual y una relación de 2 libras de peso por hp."

Puede decirse entonces que nada se ha hecho hasta ahora. Hemos llegado al tipo pesado del coche de super lujo, con sus 16 cilindros y sus 3,000 kilos, hemos alcanzado ya el largo máximo de un automóvil, hemos bajado la línea, construido motores super comprimidos, con cuatro, seis, ocho y hasta 16 cilindros, con y sin propulsión delantera, y estamos como antes en la necesidad de pensar en el futuro del automóvil práctico, como si nada se hubiera hecho en estos últimos 25 años!

¡Cuánta actividad desarrolla el hombre!

Asombra pensar que frente a tantas obras bien hechas y tan perfectas exista todavía alguien que os diga tranquilamente lo siguiente:

— "Convendrá pensar en el futuro del automóvil"!

Vemos mientras tanto, que el señor Stout, parte desde un punto de vista claro y terminante: "Es necesario bajar de peso. Son demasiados kilos para tan pocos pasajeros y tan escasos kilómetros-hora.

El técnico citado piensa reducir el peso a unos 700 kilos. Lo mismo que una minúscula Bugatti tipo Gran Prix!

Después buscaría mayor aceleración, la que deberá sobrepasar la actual y finalmente busca la relación de un kilo peso, por H. P.

Como se ve, se trata de fórmulas completamente distintas de las que se siguen ahora en la fabricación mundial del automóvil.

Otros técnicos habían ya comenzado a discutir también estos asuntos, pero partían desde el empleo de un material distinto del que se usa ahora.

El señor Stout es más claro. Dice en seguida el peso que deberá tener su coche, la velocidad, las ventajas.

Lástima que no nos habla del precio, porque podríamos sin más, catalogar su futuro coche.

La parábola sigue: Gira tan rápido que a veces no alcanzamos a seguirla. Dónde nos llevará, no sabemos.

Pero creemos que dentro de diez años habrá que rehacer todo lo hecho, y hasta las entradas de los garages, porque, por lo visto, todo tiende a evolucionar en una forma fantástica.

LA NUEVA LEY SOBRE MEZCLA DE ALCOHOL A LA GASOLINA

En otra página de esta edición damos cuenta de que el Congreso ha aprobado una ley por la cual se obliga a los importadores de gasolina a vender el producto mezclado con alcohol en cierta proporción.

El artículo 3.º de dicha ley dice:

"El Presidente de la República podrá ordenar que se destine la totalidad del alcohol elaborado con determinadas materias primas, a ser mezclado con bencina, o bien podrá fijar porcentajes mínimos de dicha producción para efectuar esa mezcla".

Como hemos manifestado en otras ocasiones, esta ley requiere, para su aplicación, un estudio muy prolijo al dictar su reglamento. Son muchos los factores que deben considerarse a fin de no ir a un fracaso.

Nuestro propósito no es atacarla, sino dejar constancia de lo que ha ocurrido en otros países donde ya ha sido implantada.

Según comunicaciones que ha enviado a la Cancillería nuestro Embajador en Río de Janeiro, Sr. Nicolás Novoa V., declara que la ley ha fracasado en el Brasil. Conviene, pues, estudiar las causas del fracaso a fin de no incurrir en dificultades posteriores.

La parte pertinente del informe aludido dice:

"El discutido proyecto sobre la mezcla de la bencina con el alcohol nacional, como medio de liberar al Brasil, aunque sea en una pequeña parte, del tributo pagado al extranjero por la compra de carburantes, ha entrado ahora, en una nueva fase, debido a la acción del Ejecutivo que ha derogado en su parte esencial el decreto que lo estableció.

Como se sabe, cuando se iniciaron los estudios para realizar esta patriótica idea que encontró eco en la opinión pública, porque se creía que llegaría a constituir un gran resurgimiento de la industria de la caña de azúcar, y a pe-

sar de que en un principio algunos órganos de prensa y ciertos entendidos en la materia predijeron su fracaso, fué llevada adelante y se llegó a dictar un decreto ley que obligaba a los importadores a mezclar la bencina con un 10 por ciento de alcohol nacional, producto más o menos abundante en el país.

Pero al llevarlo a la práctica, no ha dado los resultados que se esperaban y últimamente el Gobierno provisorio ha derogado su artículo esencial, al permitir que se despache en las aduanas de la Unión la bencina independientemente de la obligada compra de alcohol, limitándose sólo a insinuar a los importadores el adiciónamiento de dicho producto, "cuando lo permitan las condiciones del mercado, en vista del alto precio alcanzado por el alcohol y a su limitada producción".



Estrella del cine alemán. La Cinematografía alemana cuenta con una nueva y bellísima estrella llamada Gretl Theimer. Su aparición en la pantalla ha sido un ruidoso éxito.

LAS MAS RARAS CONCEPCIONES

Europa continúa ofreciendo modelos que el gusto actual rechaza pero que constituyen la mejor imitación de la naturaleza

Cuando hace poco menos de un año ofrecíamos a nuestros lectores la primicia de la nueva tendencia europea, estábamos lejos de pensar que pocos meses después, esos modelos se fabricarían con fines industriales. Y si bien el gusto actual repudia su presentación habituados como estamos a tipos de otra índole, es indudable que poco a poco y a medida que el automovilista comprende la necesidad de imitar a la naturaleza, para conseguir mayores ventajas, tendrá que adoptarlos como una imposición técnica. En el mar, el hombre ha imitado dentro de lo posible a la Naturaleza. Los cascos de los buques y submarinos se asemejan a un todo a las líneas de los peces más rápidos. En el aire, ha ocurrido otro tanto y el hombre ha imitado a los pájaros en sus perfiles para volar. En tierra ha tenido que limitarse a aplicar como ocurre en la actualidad las teorías de resistencia del aire copiadas a las aves, porque desgraciadamente los seres que viven en el suelo terrestre, no tienen motores posteriores o delanteros ni ruedas.....

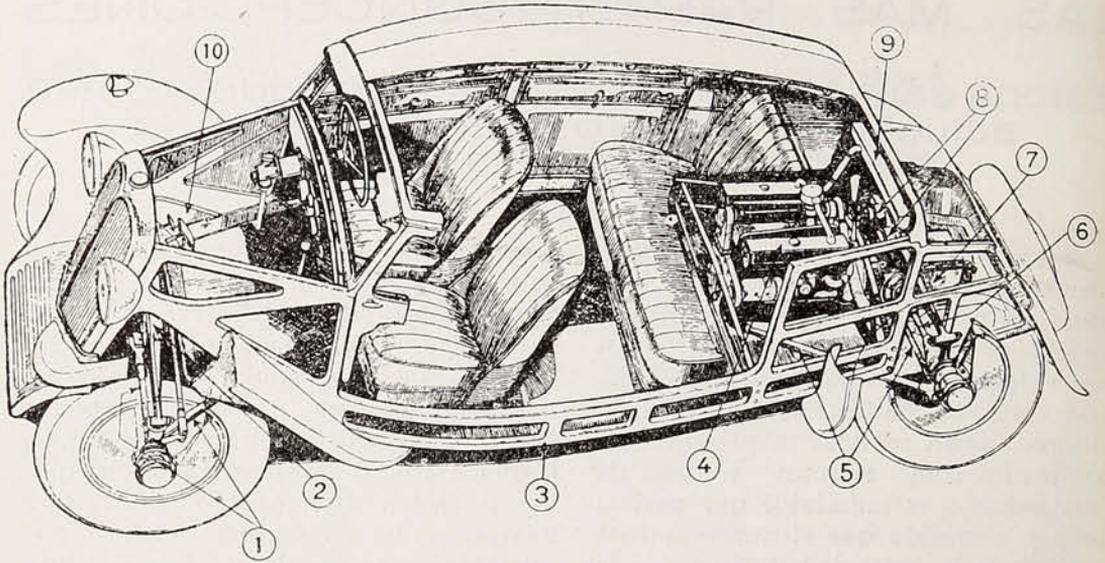
Pero día a día se progresa más. El hombre busca, investiga, ejecuta, prueba, estudia y antes de pocos años los automóviles no se parecerán en nada a los actuales, así como los de la época no se parecen en nada a los primitivos vehículos de la industria automotora.

Se ha comprobado que la tracción anterior presenta muchas ventajas, pero no por eso ha dejado de progresar la mejor manera de aplicar la tracción posterior con cambios tales como el uso del motor en la parte trasera del vehículo con lo que también se aprovecha directamente la fuerza del motor sin

trasmisiones que pierden un determinado porcentaje. Y junto con esto, se han diseñado tipos de carrocería que para el gusto de la mayoría se consideran ridículos por ahora, pero que están perfiladas en la menor resistencia del aire. De ello resultan vehículos en forma alargada cuyas dos puntas apenas si tienen diferencia, y al mismo tiempo se ha conseguido bajar considerablemente la altura, beneficiando así la seguridad de la marcha. Coches europeos como el **Burney**, como el **Sterkenberg** y otros constituyen la última palabra de la concepción moderna. La ventaja principal que se adjudica a las máquinas con motor posterior es que es posible perfilar debidamente las carrocerías, aumentando el rendimiento del motor con la menor resistencia al aire.

Ofrecemos un croquis del coche inglés **Burney**, construido por dos técnicos a quienes se debe en parte el proyecto del dirigible **R 100**, los Ings. **Burney** y **A. E. Palmer**. Este automóvil que recorre las calles de Londres en varios modelos desde hace algunos meses, desarrolla hasta 130 kilómetros por hora y tiene un motor **Beverley Barnes** de 8 cilindros en línea que desarrolla 80 H. P. y que está colocado en la parte trasera del vehículo sobre el eje de cardan. Tiene frenos hidráulicos y de mano mecánicos y su característica principal constituye el uso de la suspensión tipo **Adams** que lo hace sumamente suave en la marcha.

Pesa 1,930 kilos y sus comodidades para los pasajeros son considerables, sobre todo porque el chasis ha sido rebajado tanto como cualquiera



Estructura del STERKENBERG.— 1: Triángulo inferior de suspensión; 2: Grupo de suspensión tipo Adams; 3: Chassis de acero estampado; 4: Motor de 8 cilindros en V.; 5: Triángulo inferior de suspensión; 6: Arbol de trasmisión; 7: Cambio de velocidades; 8: Grupo de suspensión Adams; 9: Radiador y 10: Pedales de fricción y de frenos.

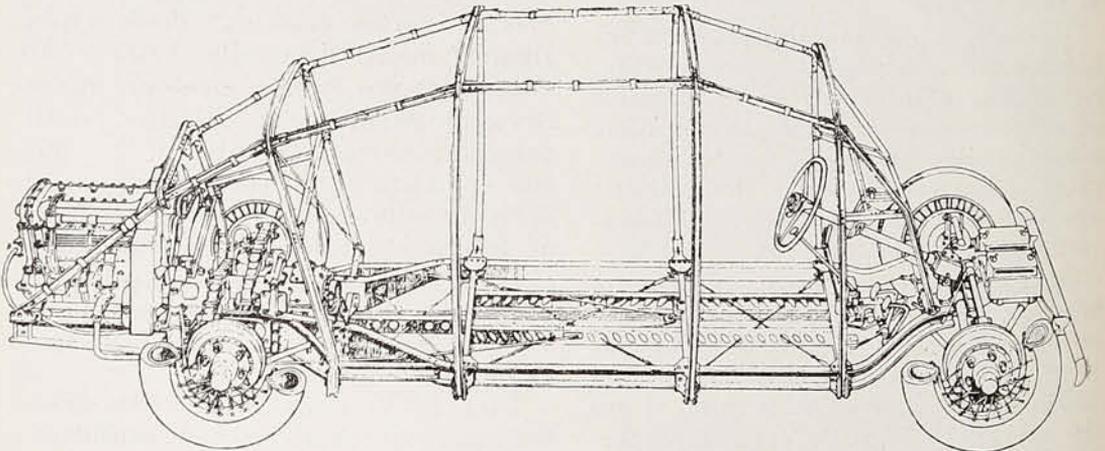
de los automóviles americanos de propulsión delantera.

El Sterkenberg se caracteriza además de llevar el motor posterior y de sus líneas perfiladas, por la construcción del chassis que abarca los costados de la carrocería en la forma que lo evidencia también el diseño que ofrecemos.

Por el momento, estos coches nos parecen ridículos en su forma, pero antes de pocos años, nos habremos

acostumbrado a sus características, si es que la propulsión delantera no se impone definitivamente en la lucha que sostiene en la actualidad con los tipos comunes de automóviles que nos ofrecen comodidades y ventajas de inapreciable valor.

Las fotografías que ofrecemos, darán una mejor idea al lector de las concepciones de la industria europea en el sentido que nos ocupa.



Diseño del chassis Burney que muestra la estructura del mismo y la colocación posterior del motor. En Inglaterra hay ya varios de estos vehículos en uso, y desarrollan una velocidad de 130 kilómetros por hora.

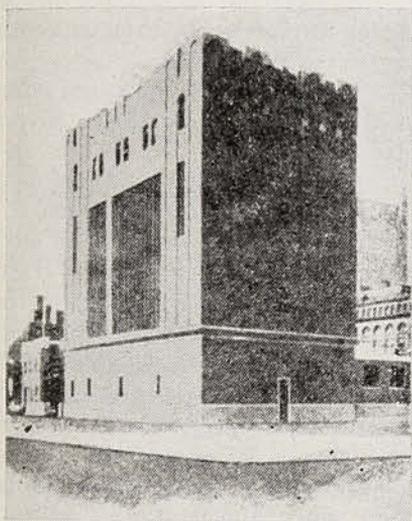
EL PRIMER TUNEL SUB-ACUATICO INTERNACIONAL

El desarrollo del automovilismo ha exigido en algunos países obras de importancia que nadie soñaba hace diez años. En el caso presente nos referimos al túnel internacional que une Canadá

tante el tránsito en recinto cerrado de millares de automóviles. Dos enormes torres construídas en sus extremos permiten el funcionamiento de máquinas aspiradoras e inyectores de aire que por medio de 24 tubos de 3 metros 70 centímetros cada uno lleva el aire puro a los lugares donde la ventilación se calcula más necesaria.

La cantidad de aire que suministrará a los conductos este sistema es de 1.500,000 pies cúbicos o sea 42.500 metros cuadrados por minuto con lo que se obtiene el cambio total del aire en todo el túnel en 90 segundos.

Se ha asegurado por sistema la completa ventilación del túnel en forma tal, que una persona que viva permanentemente en su interior no puede sufrir en ningún momento los perniciosos efectos del monóxido de carbono



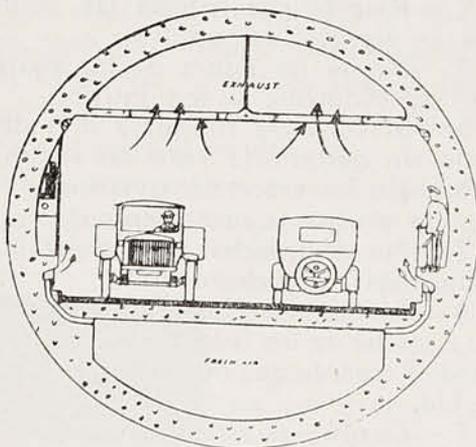
Uno de los dos edificios de 30 metros de altura que en cada extremo del túnel aseguran la circulación del aire en la forma que consignamos en este artículo.

con Estados Unidos entre las ciudades de Windsor y Detroit.

25.000,000 de dólares costó la obra, que tiene un kilómetro y medio de longitud total, con una anchura de 6.70 metros con lo que se permite una vía de circulación en cada dirección y otra adicional al centro destinada a coches en panne.

El tráfico que se hará de modo que resulte rápido, y más seguro que en cualquier otra calzada a nivel de tierra con un tráfico máximo de 1,000 coches por hora en cada sentido.

Pero más difícil que toda la construcción, ha sido el sistema ideado para asegurar la perfecta ventilación del túnel que permite asegurar un aire más puro que el de las calles, no obs-



Corte del túnel internacional sub-acuático y detalles de la circulación del aire en su interior.

que producen los gases de la bencina después de la explosión.

Uno de los tramos del túnel en una longitud de 800 metros, se encuentra a varios metros bajo el agua, con una resistencia igual al del resto que descansa en tierra firme.

AUNQUE UD. CONDUZCA BIEN

Consejos para disminuir los accidentes del Tránsito

Parecería ridículo que a esta altura del desarrollo mecánico y sobre todo automovilístico en ciudades como la nuestra, hayan personas a quienes le sea útil conocer una serie de consejos que el automovilista debe conocer en todo caso para el mejor manejo de su vehículo.

Y eso no obstante la práctica nos enseña que un porcentaje mucho mayor del que a primera vista parece, desconoce las reglas a que debe ajustarse.

Si Ud. es automovilista y se considera bueno, lea los consejos que a continuación publicamos y dígame Ud. mismo, sinceramente cuántos de ellos pone en práctica mientras conduce.

Si de los 30 Ud. aplica veinte, puede considerarse un conductor experto.

1.—No utilice un coche cuyos frenos no responden perfectamente.

2.—Respete por sistema las ordenanzas vigentes del tránsito.

3.—No se fíe nunca de los peatones, especialmente si son mujeres.

5.—Si conversa conduzca más despacio sin quitarle la vista del camino.

6.—En los cruces ferroviarios le espere la muerte. Cruce despacio.

7.—No dé marcha atrás acelerando y sin mirar. Es peligrosísimo.

8.—Marche derecho y no haga oscilar el coche de un lado a otro sin necesidad. Recuerde que otros marchan tras de Ud.

9.—Gradúe el espejo retrovisor, y no olvide de mirarlo brevemente al doblar.

10.—Mientras esté de mal humor no maneje, porque es ridículo.

11.—Al entrar en las calle de preferencia o con dirección única, deténgase antes y no se arriesgue inútilmente.

12.—No maneje nunca ebrio ni permita que lo haga un borracho. Evítelo a toda costa.

13.—No se estacione demasiado cerca de las esquinas porque es peligroso para su automóvil y para Ud.

14.—Haga las señas a tiempo y obedézcalas porque es cómodo y práctico.

15.—Si marcha hacia abajo no desconecte el motor de la caja de cambio. Es exponerse por gusto.

16.—No malgaste gasolina dando aceleraciones sin necesidad. Es una tontería costosa.

17.—Revise las puertas antes de ponerse en marcha y salga despacio.

18.—No aprenda a manejar en el coche de un amigo, ni preste el suyo para ese objeto ni para ningún otro tampoco.

19.—A veces una avería cuesta más que un coche. Un accidente es motivado muchas veces por roturas insignificantes.

20.—Conducir con cuidado, es sensato y produce placer.

21.—Al estacionarse vire siempre las ruedas hacia la cuneta.

22.—No lleve los pies sobre los pedales cuando no los usa.

23.—Pasar un automóvil es una locura.

24.—Hacerlo en una pendiente cuya curva está oculta, es doble locura.

25.—Hacerlo en descenso en una curva estrecha y arbolada es triple locura.

26.—El automóvil da oportunidad para demostrar la educación del conductor.

27.—Acepte como un honor que le llamen cobarde pero no corra con riesgo de que después le digan tonto.

28.—No pierda el dominio; la prudencia distingue al conductor.

29.—Las curvas tienen derecha, centro e izquierda. Recuérdelo.

30.—No olvide que los trenes eléctricos y los tranvías tienen ruta invariable.

LO QUE CHILE DEBE IMITAR

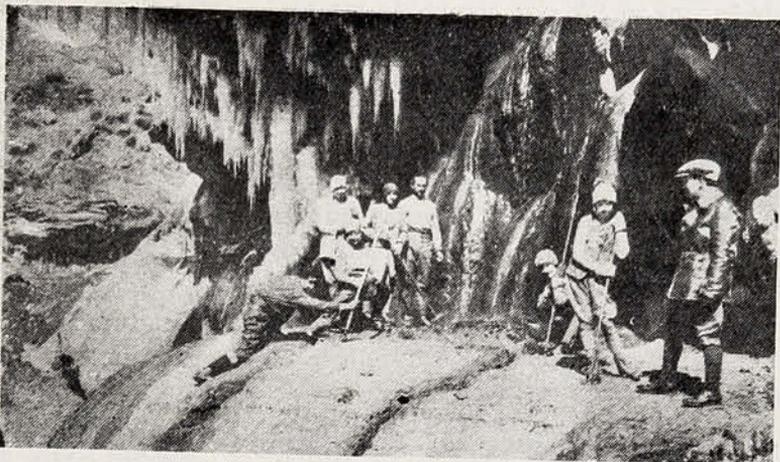
Deportes de invierno que tomam desarrollo en Argentina

En numerosas ocasiones hemos hecho mención a la necesidad de organizar seriamente los deportes invernales como fuente de atracción de turismo y deportiva.

Desgraciadamente, entre nosotros, se piensa en ello cuando la época invernal impide que se realice toda iniciativa por lo avanzado de la estación.

Fuera del proyecto de construir un Hotel en Portillos, u otro lugar cordillerano, que se debe a la iniciativa particular, pero que hasta ahora no se lleva a la práctica, nada se ha hecho por fomentar el más bello de los deportes.

Es de esperar eso, no obstante, que



Puente del Inca, que ha pasado a ser en Argentina, el centro donde ha nacido el deporte de invierno, fomentado por algunos entusiastas.

el ejemplo vecino y el éxito que tienen en Mendoza los deportes de invierno, sean un estímulo, para aprovechar en Chile los numerosos lugares cercanos a Santiago, donde se podría dar vida al interesante deporte.

Las fotografías que acompañamos son más elocuentes que todo lo que podemos decir, con el agregado, que se evidencia en ellas el interés que tiene para la juventud femenina, que en la práctica encuentra no sólo fuente de vigor y de salud, sino también las emociones propias del deporte mismo, que es favorito en Suiza sobre todos los otros deportes, y que constituye la principal atracción invernal de Europa.



Practicando el deporte en las planicies inmediatas al Hotel.

PARA LA COMPRA DEL COCHE USADO

Defienda su dinero conociendo que medios son posibles para mejorar la presentación de un coche viejo

En los tiempos que corren es bien sabido que el 95 por ciento de las personas que necesitan un automóvil han de inclinarse por adquirir un coche usado en buenas condiciones, que uno nuevo; pero como el comercio es siempre comercio y cada uno trata de vender su mercadería de alguna manera, demás está decir que se usa toda clase de triquiñuelas para presentar lo mejor posible un coche viejo, que se encuentre en malas condiciones para ser vendido a buen precio.

Es más, hoy por hoy, el negocio de los coches viejos o usados, ha suplantado al de los nuevos, por diversos factores que no vale la pena explicar pero sí, es oportuno enseñar a los automovilistas, la manera de saber apreciar el estado en que se encuentra un vehículo usado.

¿Cuánto se debe pagar?

Es difícil sentar una teoría sobre el cuánto se debe pagar por los automóviles usados. Depende en gran parte de la época del año en que se adquieren, del modelo y del tipo del coche, de su estado de conservación general; pero se dice generalmente que el automóvil ha perdido el 20 % de su valor entre que sale de la casa vendedora y los primeros seis meses de uso; al final del primer año el 25 %; el 2.º el 35 %, el 3.º, el 45 %; el 5.º el 65 %; el 7.º el 80 %, etc. Pero nosotros creemos que tratándose de coches de marcas comunes es posible que este porcentaje aumente disminuyendo el número de años en uso.

¿Qué edad se puede tolerar en un coche usado?

Los motores ahora giran veloces... aunque los materiales sean superiores a los antiguos. 3,000 revoluciones es cosa normal en un coche moderno y el desgaste es proporcionar al cuadrado de la velocidad.

Los coches de antes de la guerra con 1,800 revoluciones por minuto, debían durar más que los actuales, pero puede decirse que no es conveniente de ninguna manera comprar un vehículo con más de 5 años de trabajo.

Sobre todo, el cambio de piezas, los trabajos de taller y las pannes, darán origen a una serie de gastos considerables que lo encarecerán considerablemente y es muy posible que resulten más caros que uno nuevo.

Así pues, los vendedores de coches usados o los revendedores buscan la mejor manera de presentar al "anciano", para que satisfaga al comprador, aunque debemos decir en honor de la verdad, que en Chile, hay también comerciantes honrados que venden la mercadería tal cual llega a sus manos, sin "camouflages" perjudiciales para el comprador.

Los "maquillages" más frecuentes.

Partamos desde el punto de vista en que un vendedor por natural inclinación sienta la necesidad de disfrazar lo mejor posible al coche usado que está en venta, para ganarse una buena y oportuna comisión. Veamos lo que se hace:

Barnizado.—Es el menos censurable de los procedimientos, porque vie-

ne a satisfacer una necesidad comprobada: la del golpe de vista — la primera impresión que prepara al cliente para su compra. El vendedor avezado por el hecho de la práctica y de lo que el público hace, llama de preferencia al pintor que al mecánico, aunque no resulta muy bella la venta de encontrarse en panne en un camino dentro de un coche con carrocería deslumbrante.

Soldadura autógena.—Este invento moderno permite salir del paso momentáneamente reparando, cualquier pieza, aunque sea de importancia, para un servicio de corta duración. El chasis, una pata del motor, un eje de transmisión y aún un cigüeñal, pueden ser lamidos por la llama del soplete, pegados y ajustados y todo esto puede reservar sorpresas desagradables al futuro cliente.

Aceite espeso de ricino.—Para amortiguar ruidos anormales que evidencian el desgaste del motor y para disimular las pérdidas del carter o la mala compresión se puede usar aceite muy espeso o de ricino grueso, que, conservando su viscosidad en las altas temperaturas continúa su papel de amortiguador de ruidos aunque el motor caliente.

Para conocer esta treta basta sacar la varilla del nivel de aceite, y el olfato indica al menos conocedor cuando se trata de aceite de ricino.

El aserrín de madera.—Cuando los piñones del diferencial o de la caja de velocidad tienen demasiado desgaste no endentan bien y chirrian para denunciar su estado. A veces se apagan esos chirridos llenando la caja con aserrín de madera mezclado con aceite. Este procedimiento se reconoce introduciendo un alambre por el tapón y comprobando si efectivamente tiene mezclas de aceite con aserrín.

Combustible extra ligero.—Un motor de auto puede ser "dopado" como un caballo de carrera. Para aumentar su potencia aparente, se usan a veces carburante de 680 grados o más lige-

ro aún, con lo que se obtiene el efecto deseado.

Contadores falseados.—Esta gran malicia en los cuenta kilómetros puede decirse que es normal. Los contadores de los coches de ocasión están casi todos "rejuvenecidos" quizá en 20,000 kilómetros o más.... Por principio hay que considerar sus indicaciones nulas y sin valor.

Los indicadores de velocidad no son tampoco más sinceros. De fábrica por lo general ya salen con un aumento del 10 %, y en un coche usado cuando marca 100 kilómetros por hora es bien probable que el vehículo no marche a más de 80.

Diagnóstico de un coche de ocasión.

Diagnosticar el estado de un coche de ocasión, es tan difícil como el diagnóstico del médico que atiende a un enfermo que no puede hablar. En este caso el médico se guía por un determinado número de síntomas aparentes.

Sí pues, el examen no debe encuadrarse únicamente al motor, que no es el todo en el automóvil, sino que también debe considerar muchas otras partes consideradas como inertes.

El desgaste mecánico se traduce casi siempre en "juego". En un coche usado fatalmente tiene que haber juego en muchas piezas, tales como la dirección, los pernos de las ruedas, los de los resortes, etc., tendencia a "shimmy" etc., etc. La cuestión está en no confundir el juego con la "holgura" tolerable.

He aquí para una idea general algunas indicaciones numéricas aproximadas únicamente, pero que son tolerables.

Juego en la dirección.—El volante maniobrado en los dos sentidos no deberá recorrer en total más de 5 ó 6 centímetros sin comenzar a arrastrar las ruedas directrices.

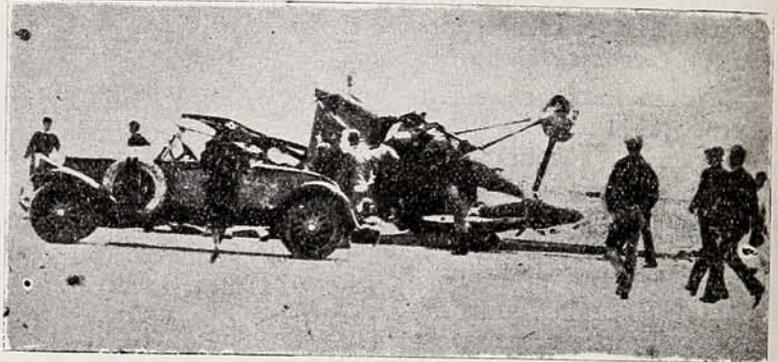
Juego en los rodamientos.—Levantada la rueda sobre la gata, hágasela bascular ligeramente. Si el pleno de la rueda oscila más de 2 ó 3 milímetros

Cosas inverosímiles

Seguramente que al lector, se le podrá ocurrir que se puedan producir choques entre automóviles y camiones, o con motocicletas o carretones, o máquinas de ferrocarril o con peatones.

Todo pensará de posible el lector, aún los atentados que a veces se producen contra los edificios públicos, los puentes, los tranvías y hasta los perros que circulan por la calle; pero es seguro que a nadie se le habrá ocurrido pensar en la posibilidad de que se produzca un accidente de tránsito entre un automóvil y un aeroplano.

Sin embargo, ya ni con los aeroplanos se puede decir que dejan de chocar los automóviles. En Estados Unidos (tenía que ser en Estados Unidos naturalmente), se ha producido el caso que reproducimos en la fotografía.



Instantes después de ocurrida la colisión entre el auto y el avión.

Un aviador al descender sobre una cancha donde marchaba un automóvil de uno de los pilotos, lo hizo con tanta oportunidad que se posó sobre la capota con los resultados consiguientes.

Falta ahora que en Estados Unidos se registre un choque entre un aeroplano y un dirigible, con lo que se habría obtenido la lista completa.

Falta también que el récord se marque con algún vapor de pasajeros o con un buque a vela, ya que ni siquiera se respeta a los viajeros del aire.

medidos en la llanta es que los cojinetes están muy gastados.

Juego en la transmisión.—Póngase la rueda trasera sobre la gata y colóquese la palanca de velocidades en primera, hágase girar suavemente una sola de las ruedas traseras hasta que se aguante, y márquese una señal sobre el neumático, luego hágase girar la misma rueda en sentido contrario hasta que tope de nuevo y trácese otra raya en el neumático.

La distancia que separe ambas marcas será exactamente proporcional a los juegos repartidos en la quincena de piezas que constituyen la transmisión (cardan, árbol propulsor, caja de cambio, piñones, ejes del diferencial, etc.) Los juegos máximos que podrían admitirse en los tres casos principales son:

Transmisión a doble cardan 8 centímetros;

Transmisión a un cardan y un flector 6 centímetros;

Transmisión a dos flectores 4 cms.

Si el juego es más considerable descubrirá un desgaste más grave o malas trasposiciones interiores.

Juego en la Carrocería.—Los más fáciles de comprobar son los juegos en las puertas. Estando abierto un batiente procúrese levantarlo por la extremidad libre. El movimiento que se le pueda imprimir no deberá exceder de dos a tres milímetros medidos en este borde libre.

En marcha con la puerta cerrada, obsérvese el intervalo que existe entre el batiente y su jamba. No debe exceder más de 4 ó 5 milímetros.

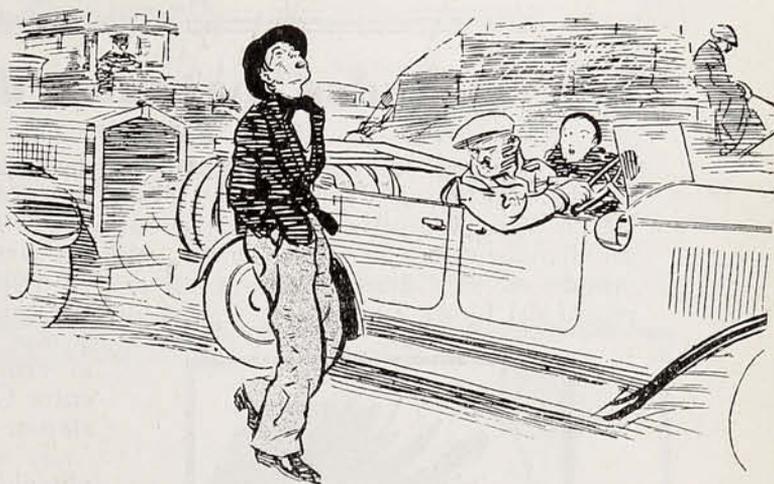
EL HUMORISMO DE LOS OTROS



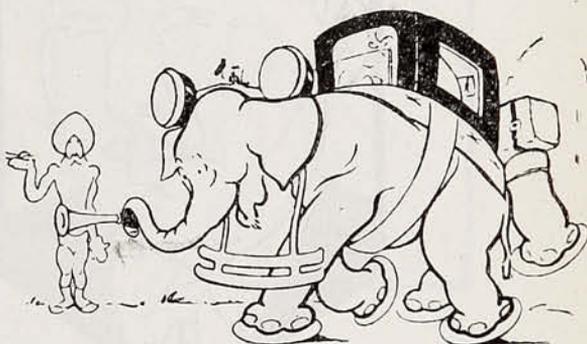
—Numero 342.
—¿Qué calle?
—No recuerdo. Pero siga, que en el camino se le vendrá a la memoria



—Pero, ¿cómo no me has dicho que llevábamos todo eso a remolque?
—Yo creí que era del coche.



El automovilista al peatón distraído. —¡Oiga, joven! Ya que no mira usted por donde va, podía ir por donde mira



El Maharajah se moderniza



El automovilista, incapaz de reparar la avería. — Ahora sí que comprendo esos anuncios que dicen: ¡Cómprase un seis cilindros y viva la vida al aire libre...!

Las grandes hazañas de la Aviación

Dos hombres jóvenes, han superado las más optimistas fantasías de Julio Verne. Sin mayores anuncios, partieron un día dispuestos a dar la vuelta al mundo en diez días, y superar así el record del Graff Zeppelin.



WILLY POST

Nadie creyó en el éxito, porque todo el mundo sabe las enormes dificultades para realizar un viaje semejante en tan breve término, pero a medida que las noticias llegaban anunciando que los aviadores arribaban a una etapa y continuaban horas después su viaje de fantástica velocidad al través del mundo, la duda comenzó a penetrar en los espíritus y las gentes se preguntaban ya, si la proeza de Lindbergh no sería superada.

Y así fué en efecto. El mundo atónito cuando la vuelta al mundo del dirigible alemán conducido por von Eckener, no ha salido de su asombro ante la proeza que realizaron dos aviadores entusiastas y seguros en si mismos y en la máquina que conducían.

Post, con 32 años de edad, nativo

de Tejas, se rebeló un día contra las prácticas de sus padres, que son campesinos, y atraído por la aviación inició sus cursos hasta recibirse de piloto. Poco después inició sus actividades como paracaidista, reuniendo algunos pesos, y más tarde conquistó 15,000 dólares al vencer en la carrera de aeroplanos entre Chicago y San Francisco, sin etapas.

La cantidad considerable de dinero obtenido, le dió la idea de realizar la vuelta al mundo en diez días, y en el mismo avión con que triunfó, que lleva el nombre de su hijita "Winnie Mae", se lanzó en la enorme aventura acompañado de otro piloto más joven aún, Gatty, un australiano que se dedicó al estudio de la navegación aérea.

Y así fué como a medida que devoraban los millares de kilómetros recorridos y prefijados en el itinerario, las muchedumbres aumentaban para recibirlos con honores de triunfos. Y así fué también como cruzaron mares y montañas, países exóticos y extraños, venciendo las dificultades de la natura-



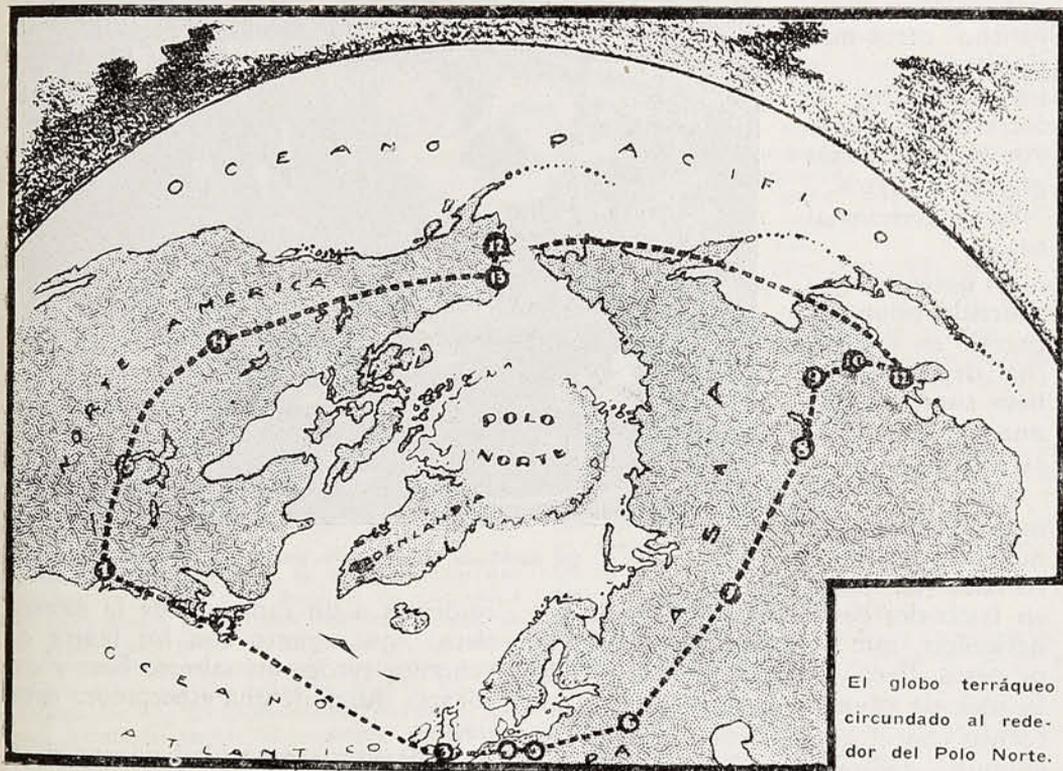
HAROLD GATTY

leza, los peligros del sueño y del cansancio y los no menos serios de la mecánica misma en su límite de resistencia.

27,800 kilómetros recorridos en ocho días de loca carrera, hablan eloquentemente de esta hazaña que recordará la historia como uno de los grandes triunfos de la aviación.

Fairbancks, 1,050 kilómetros. Fairbancks - Edmonton. (Alberta. Canadá) 3,000 kilómetros. Edmonton - Cleveland (Ohio, Estados Unidos) 3,950 kilómetros y Cleveland, Nueva York, 650 kilómetros.

De la lectura de las precedentes etapas el lector podrá formarse una idea de



El globo terráqueo circundado al rededor del Polo Norte.

Salieron del Aeródromo de Roosevelt a las 4.55, para aterrizar en el mismo lugar a las 19.45, ocho días después. En estos ocho días cubrieron las siguientes etapas: Nueva York - Harbor Grace-Sealand (Inglaterra) 3750 kilómetros. Sealand Hannover, (Alemania) 1450 kilómetros. Hannover - Berlín 300 kilómetros. Berlín - Moscú 1,500 kilómetros. Moscú - Novosibirsk 3,500 kilómetros. Novosibirsk - Irkust 900 kilómetros. Irkust - Blagovestchensk 1,500 kilómetros. Blagovestchensk - Kavarosk, 550 kilómetros. Khavarosk Vladivostock, 550 kilómetros. Vladivostock - Nome (Alaska) 4,400 kilómetros. Nome -

las dificultades vencidas por los valientes pilotos.

Pero si grande es la hazaña que comentamos, no es menos grande el espíritu de los aviadores que a su regreso al punto de partida, mantuvieron la misma tranquilidad y la misma modestia de siempre, demostrándose únicamente satisfechos por haber vuelto a ver a los suyos y haber triunfado en su propósito de quebrar el record del Conde Zeppelin.

"Hemos tenido quince horas de sueño en nueve días, y no obstante las dificultades climáticas, en ninguna parte hemos sentido el miedo del fracaso". Estas palabras que fueron las prime-

SATISFACCIONES DEPORTIVAS

En Alemania, país donde se practican todos los deportes, los grandes campeones tienen algunas veces, además de la intensa satisfacción del triunfo deportivo, laureles de victoria que solazan el espíritu, otros más significativos y por los cuales se correrían con mayor razón los más grandes peligros.

Nos referimos al beso.

¿A quién se le ha ocurrido poner de premio en una lucha deportiva el beso sugerente de una mujer hermosa?

Cuando más los ingleses o americanos, han realizado remates de besos en festivales destinados a obras de beneficencia, que han producido millares de pesos. Pero, ¿en qué país ha habido la idea de premiar al vencedor de un torneo con el beso mareador de una chiquilla deslumbrante?

Nosotros, al menos, lo ignoramos. Cuando más, se nos vienen a la memoria los premios de otros tiempos en que una mirada constituía el mejor premio para el vencedor de una justa cabalresca.

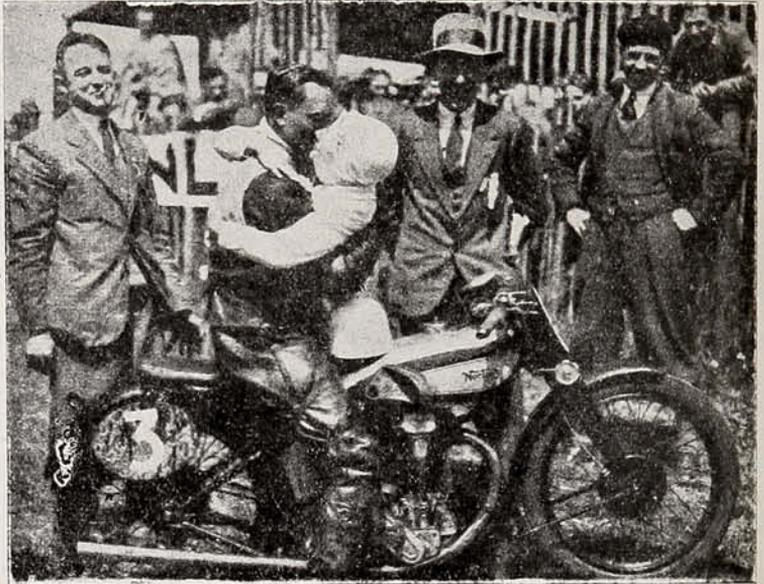
ras que pronunciaron del largo viaje realizado, ponen de manifiesto un temple poco común y una voluntad férrea.

La hazaña ha servido para despertar el interés de los europeos por reconquistar el cetro de la fama.

Aparte de las pruebas que anuncian ya algunos pilotos franceses, ingleses y alemanes, cabe hacer notar el propósito evidenciado por los franceses de viajar de París a Nueva York en cuatro

Pero en Alemania, parece que han descubierto la pólvora, y esta pólvora lo es en forma de beso.

El grabado que reproducimos nos



Un oportuno ósculo sobre una motocicleta.

evidencia a un campeón de la motocicleta, que junto con los lauros del vencedor recoge un sabroso beso y con abrazo, quizá de una espectadora entusiasta.

Tenemos la seguridad de que si en Chile, se adiestrase a nuestros campeones en la conquista del beso de una dama junto con el premio efectivo no habría quien los gane.

Hay que ver lo que vale ese suave roce de los labios y las maravillas que consigue.

horas.....

Para ello están construyendo un avión que cruzando la estratósfera, podrá viajar a más de 800 kilómetros por hora.....

Pronto, pues, la hazaña de Post y de Gatty quedará relegada a segundo término. Mientras tanto hagamos honor a los aviadores vencedores, recordándolos con el respeto que su tentativa merece.

Breves momentos con don Luis A. González V.

Organizador de la Sociedad Protección Automovilística

Habiendo llegado a nuestras oficinas un prospecto de esta Sociedad y viendo la gran importancia que ella representa para los intereses económicos de los automovilistas, quisimos entrevistar a su organizador con el objeto de conocer las líneas generales en que se basa esta Institución y fué así como nos acercamos a su oficina en Catedral 1433.

Después de habernos presentado, le pedimos que tuviera la bondad de explicarnos la finalidad de esta Institución.

Cedemos la palabra al señor Luis A. González Valdés:

He de empezar por decirles que la situación económico-social de los hogares y de las personas que colaboran dentro del trabajo por el progreso nacional, me han venido preocupando desde hace varios años y es así, como en diversas ocasiones he presentado a los diversos Gobiernos de la República proyectos de bienestar social y es así también como logré fundar en compañía de mi socio señor Ventura Anrique, la que es hoy Sociedad en Comandita de Edificaciones y Préstamos Mutuos González, Anrique y Cia., la que cuenta con más de 5,000 asociados, y está facilitando más de \$ 100,000 mensuales, a fin de proporcionarles su hogar propio.

Siguiendo en esta norma, llegué en mis estudios a fijarme en los automovilistas, debido a las innumerables lamentaciones que a mis oídos llegaban de parte del gremio de choferes y muy especialmente de los dueños de autobuses, los que llegaban en grupos a la Sociedad en Comandita de Edificaciones y Préstamos Mutuos en demanda de fondos para poder cubrir sus letras, las cuales con el fruto de su trabajo no alcanzaban a cancelar y al no pagarles serían víctimas de sus vendedores, los que les quitarían sus medios de trabajo, perdiendo además las economías y sacrificios en ellos invertidos. Este era uno de los puntos más importantes, sin tomar en cuenta las miserias, privaciones y sufrimientos morales que tienen que pasar.

De aquí entonces nació la idea que ha dado origen a la formación de esta Institución, que no dudo que en muy breve tiempo debe ser una realidad que salvará esta difícil situación.

Por otra parte, concurrió a la formación de esta Institución la difícil situación económica porque atraviesa nuestro país y la opinión pública se preocupa sólo en señalar que el automovilismo es una de las principales causas, por las cuales sale al extranjero una enorme suma de dinero, que suman varios millones anuales. Los que así opinan no se han fijado que el progreso exige comodidades. Considero, que el automovilismo, en algunos casos, demanda gastos superiores e innecesarios, pero hay también que tomar en cuenta, que existe una cantidad de miles de hogares que viven del automovilismo, por lo que considero que no debe atacarse este ramo por cuanto los menos son los que usan automóviles que digamos de lujo y la inmensa mayoría es la que vive a costa del tra-

bajo de ellos. Lo que con estos ataques se consigue, es que aumenten los derechos de importación.

Con la formación de esta Sociedad de Protección Automovilística creemos poder poner remedio a estos grandes males y quizás llegaremos a formar dentro del país, una nueva industria que nos traiga un mayor progreso y bienestar económico por las siguientes razones:

A: porque traeremos directamente la bencina para nuestros asociados con lo que economizarán por lo menos un 30 % sobre los precios actuales y cuyo 30 % no sólo va a beneficiar a los automovilistas en general, sino que también va a beneficiar la situación económica del país, por cuanto ese 30 % que representa hoy la utilidad de los importadores, no saldrá del país, con lo que tendremos una menor salida de dinero no inferior a \$ 20,000,000 al año.

B: porque instalaremos maestranza propia de fabricación de repuestos, con lo que los automovilistas economizarán por lo menos un 50 % sobre los precios actuales y cuyo 50 % al igual que la bencina, será una menor salida de dinero al extranjero y por otra parte daremos trabajo a más obreros y formaremos una nueva industria nacional.

C: porque tendremos garages propios donde los obreros trabajarán a conciencia, siendo dirigidos por hombres técnicos y expertos y porque cada uno de los asociados será un patrón y no un cliente. Como la Institución no persigue fines de lucro, se economizarán grandes sumas de dinero, bastando con decirles que el lavado de un coche costará como máximo \$ 2, y

D: porque concederemos créditos a nuestros asociados y préstamos de dinero a fin de aliviar su situación y permitirles la adquisición de vehículos en forma que los libre de las explotaciones de que hoy son víctimas y de las fuertes exigencias de pago de que los hacen objeto.

Esto es, a grandes rasgos, lo que se propone hacer la Sociedad de Protección Automovilística. Se está formando con un capital de \$ 5,000,000 dividida en 5,000 acciones de valor de mil pesos cada una y que son pagaderas en 20 mensualidades de \$ 50 c/u u 80 semanas de \$ 12.50 c/u, dándole derecho cada una de estas acciones a una compra diaria de 50 litros de bencina, de manera que los automovilistas que no tengan ese consumo, puede juntarse 2, 3, 4 o hasta 5 personas y suscribir una acción en conjunto. Esto se hace con el objeto de que todos los que se dedican a este ramo o sean poseedores de automóviles, se acojan a los importantes beneficios que reportará esta Institución.

De manera que los señores automovilistas de todo el país que deseen su bienestar económico y el progreso nacional, deben acogerse a esta Institución y mirarla con ojos de perfecta mutualidad, dejando a un lado todo lo que sea egoísmo, intereses mezquinos o ambiciones personales, pues ello a nada conduce, termina manifestándonos el Sr. González.

Seguro obligatorio para Automóviles en Inglaterra

Los ingleses, con su espíritu práctico, después de largos estudios han llegado a la conclusión de que es oportuno, hacer obligatorio el seguro de los automóviles contra los accidentes a terceras personas o riesgos de responsabilidad civil.

Esta medida se aplica también a los extranjeros que están en el deber de comprobar que tienen un seguro de automóvil que satisface las condiciones exigidas por la Ley, y en todo caso están obligados a obtener la póliza de una compañía inglesa mientras dure su permanencia en el país.

De más está decir que se ha estudiado este seguro de tal manera que

el monto de la póliza queda reducida a un minimum al alcance de todo automovilista.

Es una lástima que la situación del momento haga antipático lanzar una idea semejante entre nosotros, pues no sería justo gravar a los automóviles con una gabela más de las que tienen que soportar en la actualidad, pero creemos que cuando la normalidad económica se haya impuesto, sería el caso de pensar en la aplicación de una ley semejante, sobre todo en nuestro país, donde, como dice un colaborador oficioso, los automóviles carecen del sentido de la seguridad y de la responsabilidad.

El lleno en las Góndolas y Tranvías

En muchas oportunidades hemos mencionado los perjuicios que acarrea al público la inobservancia de las disposiciones de tránsito en lo que respecta al número de pasajeros que deben ocupar los vehículos destinados a los servicios de tracción en Santiago.

En realidad hasta la fecha es letra muerta la disposición de Tránsito que al indicar el número y características de la góndola por ejemplo, cuyo servicio se autoriza, especifica el número de pasajeros sentados y de pie que debe conducir como maximum.

De ahí, que se cometen abusos realmente imprudentes y que el público pague las consecuencias, al soportar pacientemente situaciones que no están de acuerdo ni con su seguridad ni con su higiene ni la comodidad a que tiene derecho de gozar al hacer efectivo el valor de su pasaje.

Hemos comprobado que en algunas líneas y en horas determinadas el hacinamiento hace peligroso viajar en dichas góndolas o carros. A veces sobre 20 pasajeros que pueden estar sentados se toleran treinta de pie cuando se especifica una tolerancia de 10 ó 15 únicamente.

Cada vez que alguno quiere descender, debe librar una verdadera batalla de empujones, sobre todo ante el peligro de que el conductor continúe su viaje sin detenerse el tiempo debido, como ocurre frecuentemente cuando temen llegar algunos segundos retrasados al punto de control.

Sería bueno que la autoridad en defensa de los intereses del público se preocupase por hacer cumplir las disposiciones, porque no es propio que los interesados paguen su pasaje y no tengan derecho a la menor comodidad.

AERONAUTICA

LOS VUELOS SIN MOTOR

El vuelo sin motor o vuelo a vela fué practicado por los precursores de la actual aeronavegación mecánica. En todas las historias de la aviación se cita al célebre ingeniero alemán Lilienthal, que murió en Rhinow el año 1896, en uno de sus arriesgados ensayos con alas adosadas al cuerpo.

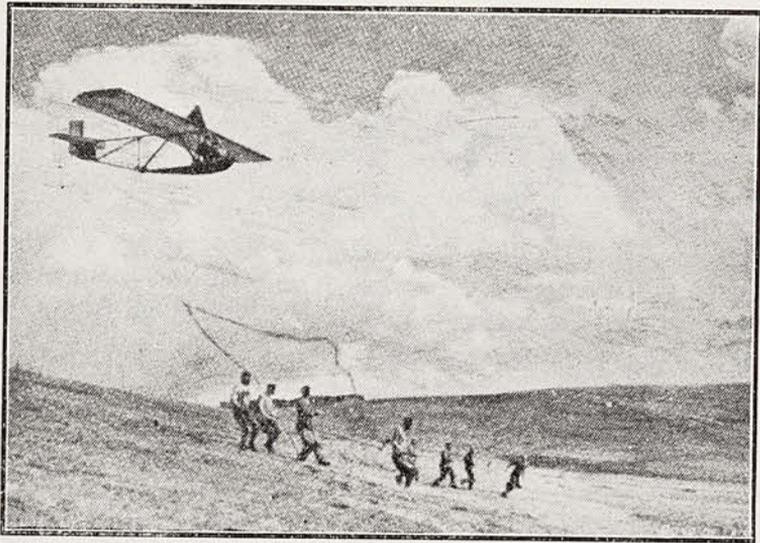
Los mismos inventores del aeroplano, los hermanos Wright, comenzaron experimentando la célula que más tarde había de constituir su biplano dotado de motor, montándose en ella y lanzándose así al espacio desde lo alto de unas dunas, para conseguir aprender primero la mecánica del vuelo.

Después ha continuado habiendo aficionados al deporte de seguir en el aire sobre un armazón de alas, el zizagueo que la habilidad del piloto obtiene valiéndose de las corrientes de aire.

Los que más se han distinguido en este deporte relativamente barato fueron desde el principio los jóvenes alemanes, y entre ellos los hay que consiguieron alcanzar el instinto aeronáutico de las aves.

Parece asombroso que haya sido posible sostenerse en aire sin motor horas y horas, hacer hasta 160 kilómetros de recorrido y elevarse a 3,500 metros de altura, como el célebre piloto alemán de vuelo a vela Kronfeld.

Ultimamente este piloto explicó en el periódico alemán Die Grüne Post cómo realiza sus vuelos aprovechando no sólo las corrientes ascendentes producidas por los macizos montañosos, sino también las que se originan en las nubes llamadas cúmulus y en las tempestades.



El avión al iniciar el vuelo, acaba de desprenderse de las cuerdas que lo remolcaban.

Dejamos la palabra a Kronfeld.

“Cuando yo conseguí por vez primera franquear en planeador la distancia de 100 kilómetros, ganando así el premio de 5.000 marcos ofrecido por Die Grüne Post, se dijo que mi hazaña había sido un milagro como explicación de mi vuelo extraordinario. Así que volé por segunda vez una distancia análoga y por los mismos medios, se aseguró que aquello era una casualidad. Pero ahora que he realizado por sexta vez vuelos del orden de 100 a 160 kilómetros, mientras que mis camaradas no han pasado de los 72 kilómetros, se me pregunta:

—Pero, en fin, ¿como se las arregla Ud. para recorrer tales distancias en planeador?

—Es bien sencillo. No es necesario

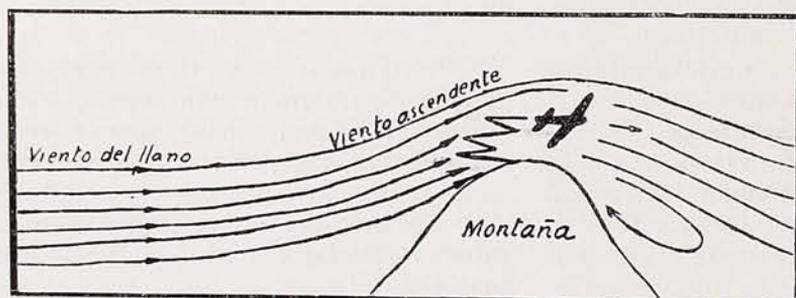


FIG. 2

tener suerte, ni motor, ni cualidades excepcionales, como algunos creen. Basta saber volar, tener los ojos abiertos y preparar el viaje con perseverancia y mucho método. Hay que tener también un buen conocimiento de la meteorología.

Excusado es decir que el vuelo ascendente en las montañas es el más fácil. Cuando viento procedente de una planicie choca contra una cadena de colinas como en la figura 2, toma una dirección ascendente y en él se puede efectuar el vuelo a vela al modo de ciertas aves de rapiña.

Pero en Alemania no hay cadenas de colinas o dunas que tengan más de 70 kilómetros de longitud, por lo cual no es posible realizar vuelos mayores de distancias cuando se trata de aprovechar las referidas cirruebtes ascendentes provocadas por obstáculos naturales. Nuestro inolvidable compañero Nehring era un gran especialista en vuelos de esta clase.

Entonces fué cuando el diario Die Grüne Post ofreció el premio de 5,000 marcos a quien realizase un vuelo sin motor de más de 100 kilómetros. El

problema era difícil y muchos pilotos se ingeniaron en hallar solución. Era claro, por lo acabado de decir, que ésta no podía buscarse con la ayuda de los obstáculos naturales en Alemania y había que

recurrir a las nubes. Yo me dediqué a buscar la ayuda en el cielo y así pude franquear el Teutsburger Wald en una distancias de 100 kilómetros.

Desde hacía tiempo el profesor de meteorología de Darmstadt, señor Gergünos había señalado la existencia de vientos ascendentes en las proximidades de las nubes, llamados cúmulus. Yo hice la experiencia en el concurso de la Rhon y lo dije a otros pilotos. Al principio de 1929, después de mi primer vuelo de 100 kilómetros, todos los buenos pilotos ya no dudaron en picar hacia las nubes y volar luego sobre ellas. Pero esto no significaba poder fácilmente franquear grandes distancias, porque contrariamente a las montañas, las nubes tienen a ve-

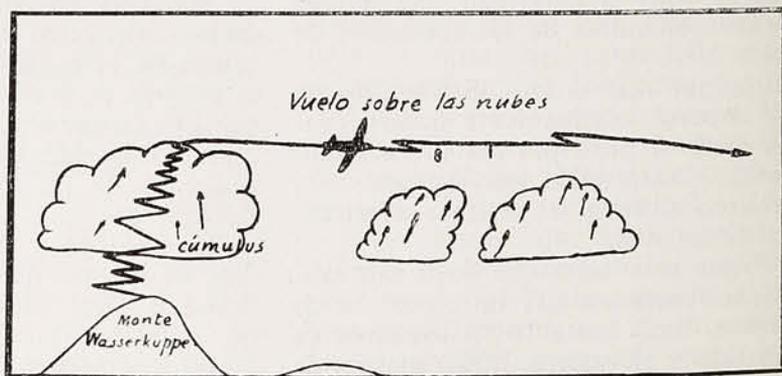


FIG. 3

res la fantasía de disgregarse y entonces el piloto se encuentra suspendido entre el cielo y la tierra, y lo prudente es ir buscando en seguida un terreno propicio donde aterrizar.

Había, pues que buscar otra solución y por medio de otros métodos. ¿Han vertido Uds. alguna vez un tarro de miel? Pues si se hacen pilotos de vuelo a vela les recomiendo que vuelquen uno y observen lo que sucede. La miel va saliendo lentamente sobre la mesa, unas veces en forma de arco de círculo, otras siguen un frente bastante extendido. Un frente como éste es el que habrá de utilizar el piloto de planeador; con la diferencia, claro, de que no será de miel, sino de viento frío.

Del mismo modo que la miel se extiende sobre la mesa, existen capas de viento frío que se extienden en la atmósfera.

Una capa de viento frío de origen tempestuoso llamó la atención del piloto Kegel en 1926, durante un vuelo sobre el monte Wasse Kuppe. Dicho piloto fué aspirado violentamente en la proximidad de la citada capa y tuvo que maniobrar para alejarse rápidamente de aquella fuerza misteriosa. La experiencia había sido demasiado violenta para atreverse a repetirla enseguida, pero no obstante, la cosa merecía ensayarla otra vez con prudencia.

Durante el tercer día de vuelos del concurso de la Rhon en 1929, yo realicé en un vuelo de cuatro horas y media, delante de una tempestad, un recorrido de 143 kilómetros y alcancé una altura de 2,000 metros. Las condiciones atmosféricas eran bastante malas para el vuelo y mi planeador Wien se portó como si fuese un caballo de madera de balancín, vuelto loco repentinamente.

Diez días más tarde, hice otro ensayo. Como mi vuelo en la tempestad de la semana precedente me balanceó

más de la cuenta, tomé el partido de precipitarme en un gran cúmulus de aspecto pacífico, y, subiendo, conseguí atravesarlo, figura 3. Dentro de la nube la visibilidad no era muy famosa que digamos, y me asombraba no conseguir ni ver los extremos de las alas de mi planeador. Además experimenté serias dificultades para guardar el equilibrio. Por el contrario, el espectáculo por cima de las nubes resultaba magnífico, y así conseguí alcanzar dos nuevos records mundiales franqueando 149 kilómetros y elevándome a 3,500 metros de altura.

Este vuelo de altura en aeroplano sin motor me fué más fácil que la subida a 2,000 metros que me impusieron con un aparato de débil potencia cuando pasé el examen de piloto con avión de motor.

En los concursos de la Rhon de 1930, el tiempo no resultó propicio y faltaron las buenas ocasiones. Pero recurriendo a todos los conocimientos se pudieron, a pesar de todo ello, conseguir algunas performances aceptables.

Casi todos los pilotos volaron ayudándose de las nubes y algunos de las tempestades. En cuanto a mí, ensayé todas las combinaciones, utilizando las laderas de las montañas, las nubes y las tormentas. Atravesé nubes de lluvia, de las que salía mojado hasta los huesos y luego me ponía a secarme al sol. A veces me hallaba tan bajo que oía los gritos de las gentes sobre cuyas cabezas pasaba sin ruido. Así conseguí ejecutar un vuelo de 151 kilómetros y un segundo de 164. Estuve a punto de pasar la frontera, pues aterricé a cinco kilómetros de la línea checoeslovaca. Recomendó, pues, vivamente a los pilotos de planeadores, que se provean de pasaportes para evitarse complicaciones en casos de caer en otro país.

MOTORES A ACEITE CRUDO EN LA AVIACION

Triunfo de los Packard Bellanca

Hace poco tiempo un avión Packard Bellanca, equipado de un motor Packard Diesel, y usando aceite crudo marcó un record mundial en su sistema por haber permanecido en el aire 84 horas 33 minutos sin dejar de volar y sin necesitar socorros para recibir combustible.

Anteriormente se había conseguido volar sin descenso y sin auxilio de combustible durante 75 horas, pero debido a los perfeccionamientos del motor se consiguió superar el record en casi 10 horas de marcha, lo que tiene un gran significado para la aviación futura.

Este motor se elevó tan sólo con 398 galones de aceite ordinario.

Si comparamos el record francés con el record americano, el primero usando gasolina y el segundo aceite crudo, comprobamos: que los franceses para las 75 horas de vuelo necesitaron 1,700 galones de gasolina, contra 398 de aceite crudo, y que el peso muerto de los franceses ascendía a 7,800 libras, peso superior al avión Packard Bellanca que ha marcado el record.

Los americanos recorrieron 6,600 millas o sea aproximadamente la distancia entre Florida y Japón, y descendieron sin muestras de cansancio mani-

festando haber dormido perfectamente durante el viaje, cocinando platos de comida sin peligros de incendio ya que el aceite no se incendia al aire libre



El Packard-Bellanca que ha batido el record de permanencia en el aire sin abastecimiento, usando únicamente petróleo crudo.

como la gasolina.

Examinado el motor, no fueron necesarias reparaciones de ninguna especie y por los resultados obtenidos, la compañía espera poder tener dentro de poco en servicios los aviones necesarios para atender los recorridos de las líneas a largas distancias sin necesidad de pensar en los peligros de la falta de reaprovisionamiento.

Con el motor aludido se podría volar con la mayor seguridad ida y vuelta una vez y media veces a Europa desde Estados Unidos, ya que el promedio de tiempo empleados ha sido de 24 horas.

GASES PELIGROSOS EN LAS GONDOLAS

Quejas Justificadas

Sr. Director de "Auto y Turismo".
Estimado Señor:

Ahora que es posible decir las cosas sin caer en "desgracia", tengo el agrado de dirigirme a Ud., rogándole que haga público, por si la denuncia pudiera llegar hasta las autoridades que parecen desconocer lo que en la práctica ocurre, que constituye un peligro y una molestia constante para el público, el incumplimiento de la ordenanza que exige a las gondolas el uso apropiado de tubos de escape, por

donde deben salir los gases tóxicos, producto de la incombustión incompleta de la gasolina.

En efecto, cualquiera que tenga necesidad de ocupar uno de estos vehículos, apreciará que se hace molesto y peligroso viajar en vehículos donde se producen emanaciones de gases que hacen irrespirable la atmósfera del interior.

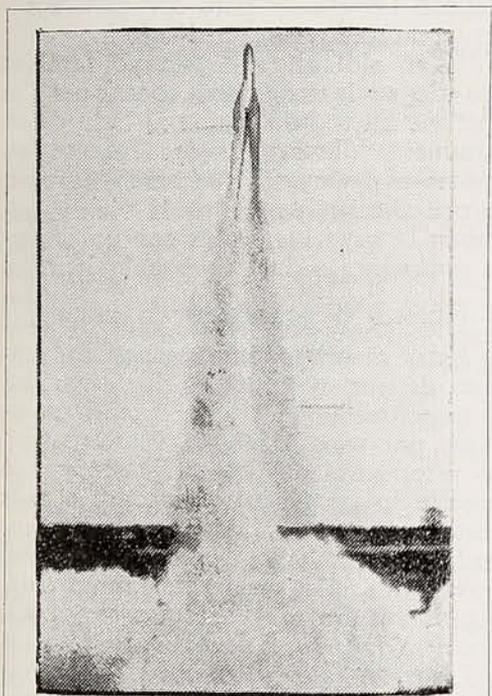
No quiero referirme a las molestias de las goteras en los interiores de los autobuses, porque siquiera esas no revisten el peligro del denuncia que me permito formular por su intermedio a la espera de que alguna vez primaran los intereses del público por sobre los particulares.

Ya es tiempo, señor Director, de que las ordenanzas se cumplan por parejo, y así como a los automovilistas se les aplican constantemente multas por cualquier infracción, por leve que ella sea, también debe la autoridad ser rígida para los gondoleros que realizan un negocio, y a quienes se les tiene consideraciones más que las debidas, tal vez porque ellos agremiados constituyen una fuerza peligrosa....

Bastaría con viajar como simple pasajero en estos vehículos para comprobar las molestias que se sufren, desde la atmósfera irrespirable a que me refiero, hasta el hacinamiento de personas, no obstante que las ordenanzas también fijan un límite de pasajeros que jamás se cumple.

Muy agradecido saluda al Señor Director.

Manuel Rojas Bunstrich.



Brillantes resultados de los cohetes.—En Osna-brück se han estado realizando diversos ensayos de cohetes voladores para ser utilizados en aviones para el futuro. Los ensayos han dado magníficos resultados. En pocos segundos los cohetes han alcanzado velocidades fantástica a alturas considerables. El planeo en los ensayos ha sido realizado en buenas condiciones. La fotografía nos muestra un cohete en el instante de la descarga.

OBSERVACIONES DE UN DESOCUPADO

No existe sentido de responsabilidad en la mayoría de los automovilistas chilenos

Confieso que soy un desocupado. No sé si rentista o si cesante. Para el caso es lo mismo. Ya que nada tengo que hacer, me he dedicado a acompañar a mis amigos en sus viajes en automóvil, y desde hace varios meses recorro los más variados caminos de Chile, sufriendo como es natural toda clase de sensaciones. La naturaleza que no tiene ya atractivos a mi edad, no me llama la atención; me he dedicado pues a observar a mis amigos conductores y he llegado a una triste conclusión, en su gran mayoría carecen del sentido de la responsabilidad mientras conducen, y les falta también el de la seguridad que debe ser innato en todo mortal, ya que la vida se defiende por instinto.

Y en verdad, algunas veces por hacer gala de arrojo, otras por evidenciar una pericia peligrosa y en la mayoría de los casos por el desconocimiento de los peligros el caso es que salvo muy honrosas excepciones me he encontrado con automovilistas realmente correctos.

Yo no sé si cumpliéndose la idea del fatalismo de que "no nos ha llegado la hora todavía" o por qué razón confidencial, no hemos chocado centenares de veces en los viajes que sobre todo hemos realizado a Valparaíso desde el verano pasado en que comenzó mi desocupación.

Nuestro auto marchaba por lo regular por el centro de la calzada, impidiendo a los que nos alcanzaban o deseaban pasarnos que lo hicieran libremente, y el conductor en cada caso, toma las curvas por donde mejor le place sin dar un solo bocinazo de alarma, ni al pasar al que iba adelante. En esta manera de proceder solíamos estar correspondidos por los demás automovilistas. Ellos hacían lo mismo, y había que ver, en los momentos de frenazos o cuando mi conductor tenía que echarse sobre el volante a lo que

diera en la eminencia del fatídico quiebre de dirección como juramentaba y se ponía a insultar al que había cruzado; quien por su parte, después de efectuar las mismas maniobras para salvar de un choque eminente nos llevaba de improperios.

La experiencia se repetía en cada curva y era evidente que mi conductor no aprendía nada de la práctica; y si alguna vez, muy rara, se encontraba con algún automovilista observante estricto de las reglas del tránsito, que tomaba prudentemente las curvas, que marchaba a velocidad moderada, etc., etc., mi chauffeur le miraba con profundo desprecio mientras le cosquilleaban las manos para arrojarse sobre aquel automovilista ridículo....

Y en ridículo me veía yo también cuando en las contadas ocasiones en que me ha tocado viajar al lado de un conductor observante de las reglas, contemplaba como mientras nosotros procurábamos conservar la vida se jugaban la suya los demás con un donaire realmente seductor, por lo heroico.

• Nuestro desprecio por la muerte.

Estas observaciones me han convencido de que los sentidos de seguridad y responsabilidad andan demasiado escasos por esas carreteras. Nuestro típico reconocimiento del desprecio por la muerte lo ponemos en práctica a cada instante, y en realidad es curioso que dada nuestra manera de conducir no se produzcan más accidentes, aunque debemos pensar que sobre los conductores pesa la acción de una deidad que los libra a cada paso, así como a veces evita en los suicidas la consumación de un acto fatal.

Por otra parte como carecemos de estadística que nos evidencia la cifra global de estos hechos como resultados de imprudencias suicidas, no nos damos cuenta de la realidad, aunque es bien posible que sea mejor que así



EXIJA
a su carrocerero
TELAS
DU PONT

cuando renueve la
capota de su auto

Insista en la marca
DU PONT

Hecho con salitre chileno

Distribuidores:

PEREZ, VALDES y Cía. Ltda.

MONEDA 1062

TELEFONO 89884

SANTIAGO

ocurra por aquello de que "ojos que no ven corazón que no siente".

Y en cuanto a la responsabilidad tampoco hablemos. A menudo se comprueba que un automovilista que produce un accidente o que deja tendida a lo largo del camino una víctima, huye sin importársele por lo humano la situación del accidentado tenga o no la culpa el conductor. Lo esencial es eludir el peligro de la detención y del proceso.

Cualquiera que haya viajado por los caminos de Chile comprobará la justicia de nuestras aseveraciones. Comprobará cómo los conductores suben las cuestas más peligrosas sin ninguna preocupación propia o ajena, empeñados en comprobar las bondades de su motor; se dará cuenta como muchos chauffeurs, sin conocimiento mayor del volante ni de la máquina emprenden peligrosos viajes, y posiblemente le haya tocado como al que escribe estas líneas, presenciar como los

automovilistas pasan al lado de un individuo herido dejado en tierra por otro automóvil que lo atropelló y huyó momentos antes, sin auxiliarlo siquiera, temerosos de que puedan verse complicados y aparecer como responsables del accidente.

En cada verano, son centenares los accidentes que se producen en las cuestas más conocidas cercanas a Santiago. Me ha tocado comprobar a veces que en una sola noche, once automóviles accidentados se encontraban en el solo recorrido de la Cuesta de Lo Prado, por ejemplo, y por haber investigado cada caso con fines informativos, puedo decir que, de esos once casos, cinco se deben a conducir por ebriedad, cuatro a manejar con exceso de velocidad, uno por descuido y otro por accidente mecánico.

Y no hay razón para que eso ocurra en un país como el nuestro donde las carreteras tienen fama de ser bue-

(Continúa pág. 558)

Cine y Música

LUIS VAN BEETHOVEN

Nació Beethoven en la aldea de Bonn el 17 de diciembre de 1779. Su vida está salpicada de penas y de amarguras: su padre era un borracho; muy desgraciado en amores; su situación pecuniaria deplorable; dificultades con sus hermanos, más tarde con su sobrino y por fin la sordera, hicieron de él un hombre de alma entristecida, de un genio insoportable. Con mucha razón decía un escritor: "Nadie ha podido ni podrá escribir música como Beethoven, porque nadie ha sufrido ni sufrirá como él".

Sin ánimo de continuar detallando tristezas voy a relatar una anécdota muy curiosa que le ocurrió cuando estaba en el apogeo de su carrera artística:

Representaban en un Teatro de Viena la ópera "Molineare"; Beethoven ocupaba el palco de una amiga. Terminado el primer acto la señora deploró haber perdido unas variaciones de la romanza "Nel cor piu non mi sento". Beethoven no dijo una palabra. Terminó la función y se despidieron. Al día siguiente en la mañana la señora recibió en su casa un rollo de música, lo abrió extrañada y leyó el papel que venía adjunto y decía así: "Seis variaciones sobre el tema "Nel cor piu non mi sento" perdidas por la Sra. y halladas por Luis van Beethoven".

Así como ésta, su biografía, está llena de anécdotas que revelan el carácter hosco y a veces romántico del autor de las Sinfonías.

**Si Ud. quiere ver _____
_____ una buena película**

VAYA SIN TITUBEAR AL

TEATRO DIECIOCHO

LIBERTAD — CARRERA ESMERALDA — O'HIGGINS

GRABE EN SU MEMORIA QUE ESTOS TEATROS SON DE
"CLARO Y PEREZ" Y QUE DAN LOS MEJORES ESPECTACULOS

Para dar una idea de su carácter romántico y como un dato ilustrativo muy curioso voy a copiar una carta de amor que le envió a su novia, la Condesa de Brunswick, que luego lo abandonó para casarse con un príncipe:

"6 de julio.

"Ángel mío, mi todo, mi yo, te escribo con lápiz (el tuyo) unas pocas palabras. Hasta mañana no tendré un alojamiento fijo. Qué miserable pérdida de tiempo. Pero ¿por qué esta profunda tristeza, cuando la necesidad habla? ¿Puede vivir nuestro amor sino de sacrificios y renunciamiento? Puedes tú acaso conjurar el destino. El no permite que tú seas por completo para mí y yo para ti".

"Noche del 6 de julio.

"Tú sufres, adorado ser mío. Hasta hoy no me he enterado que debo depositar mis cartas los días lunes y jueves en la mañana, únicos días que hay servicio de correos para tu pueblo. Por donde quiera que voy me acompaña tu recuerdo. Qué existencia. Vivir sin ti. Lloro cuando pienso que no vas a recibir la presente hasta el domingo por la noche. Por

"muy ardientemente que me quieras. mucho más te quiero yo. Oh, Dios mío, tan cerca de ti y sin embargo tan lejos.... Tuyo Luis.

Esta carta con otras por el estilo fueron encontradas en un cajón secreto de su escritorio de donde no han salido.

Demuestran el apasionamiento de amor fogoso que tenía este hombre. Es muy cierto que el amor y la música son casi como hermanos. Deben vivir juntos.

La obra musical de Beethoven es vastísima y de un valor incalculable. Como sería muy largo analizarlas todas y muy incompleto sólo el citarlas, he preferido ocuparme en pocas líneas de sus 9 Sinfonías.

La primera en do mayor se la dedicó al barón Sweiten y la escribió en el año 1799, la segunda en re mayor era dedicada al Príncipe Lichnowsky uno de sus protectores. Fué escrita el año 1802. En 1804 hizo la tercera Sinfonía, más conocida con el nombre de Heroica. Primeramente la había dedicado a Napoleón Bonaparte, pero cuando supo que éste se había hecho

(Continúa pág. 550)

Señores músicos, Estudiantes de música, aficionados a la música

nos es grato poner en conocimiento de ustedes, que acabamos de recibir un

DICCIONARIO DE LA MUSICA, ILUSTRADO

en dos extensos tomos. Es obra de reciente publicación, enteramente original y contiene:

BIOGRAFIAS de músicos internacionales antiguos y modernos.

CATALOGOS de obras de cada autor, con indicación del género a que pertenecen, año en que fueron escritas, número del "opus" y respectivos editores.

BIBLIOGRAFIA. Mención de los más importantes tratados sobre los diversos temas y géneros musicales.

HISTORIA DE LA MUSICA en todas sus formas y en los diversos países, desde la más remota antigüedad hasta la época presente.

TERMINOS MUSICALES en español, italiano, francés, alemán e inglés.

TEORIA. Elementos de Música. Reglas y fórmulas. Signos y Sistemas musicales. Figuras y valores. Abreviaturas. Extensión de las voces, etc.

ARGUMENTO DE OPERAS. Lugar y fecha de estreno. Autores del libreto y de la partitura. Mención de los principales fragmentos.

FOLKLORE. Cantos, bailes e instrumentos populares. Coplas. Fiestas típicas. Ceremonias, etc.

INSTRUMENTOS. Nomenclatura. Origen. Descripción. Clasificación. Claves en que se escriben sus sonidos. Afinación, etc.

ILUSTRACION. Retratos. Autógrafos, Fotografías de instrumentos. Ejemplos y formas musicales. Interesantes documentos gráficos. Láminas a dos tintas, fuera de texto.

VENTA EN PEQUEÑAS CUOTAS MENSUALES

Pida datos a los Concesionarios y
vendedores exclusivos de esta obra:

The University Society Inc.

AVDA. PEDRO MONTT 2016
Casilla 3454
VALPARAISO

BANDERA 86
Casilla 3157 - Telf. auto 83255
SANTIAGO

PELICULAS EN CASTELLANO DE LA FOX

JOSE MOJICA Y CATALINA BARCENA ENCABEZAN LA LISTA DE ARTISTAS HISPANOS

El Departamento de producción hispana de la Fox Films está trabajando en el programa más grandioso que ha contemplado la compañía.

Encabezan la lista las producciones protagonizadas por Mojica y la Bárcena que se están realizando con derroche de lujo y contienen todos los elementos de éxitos de taquilla no sólo en los países de habla hispana sino en muchos otros donde Mojica es un verdadero ídolo, debido a sus anteriores caracterizaciones y donde la Bárcena es conocida como una de las artistas hispanas más célebres y prestigiosas de hoy día.

La tercera película de Mojica para la Fox "Hay que casar al príncipe" (Paid to Love) ya se ha terminado y ha sido vista por los jefes dirigentes

en Nueva York.... Se halla por lo tanto lista para ser distribuída. Es indudablemente lo mejor que ha hecho hasta la fecha. En ella muestra grandes adelantos en su arte histriónico y si a esto se añade el irresistible encanto de su voz y el hecho de que canta seis bellas canciones, el mérito de taquilla puede desde luego comprenderse. Tiene Mojica en esta película como dama joven a la encantadora Conchita Montenegro cuya labor positivamente asombrará al público doquiera sea exhibida la cinta. La señorita Montenegro ha sido contratada por un largo período por la Fox y aparecerá en otras producciones hispanas e inglesas. Su próxima obra será "Doctors' Wives".

LOS NEUMATICOS

FISK



|||||

TRIUNFAN

obteniendo kilometrajes
SUPERIORES en los servi-
cios de Autobuses, Camio-
nes, Taxis y Automóviles
: : particulares : :

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

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

|||||

En un Km. Lanzado

no se prueba la duración
de los Neumáticos. Consul-
te a los que usan FISK
los records obtenidos con
: : esta marca : :

EN VENTA EN LAS CASAS DEL RAMO AUTOMOVILISTAS

Distribuidores generales:

TEATINOS 754
TELEF. 64581

Vargas, Molinare y Cía. Ltda.

CASILLA 8036
SANTIAGO

CATALINA BARCENA

Hablarle de la Catalina Bárcena a cualquiera que tengan sangre hispana en sus venas es igual que mencionar la Bernhardt a un francés, la Duse a un italiano y Helen Terry a un inglés. Es considerada hoy día la actriz hispana por excelencia y la noticia que Fox la había contratado para una película hispana fué recibida con sumo agrado en el mundo entero. Catalina acaba de realizar una gira triunfal por las Américas y por lo tanto está muy presente en la mente de los públicos hispanos. Los empresarios no tendrán dificultad alguna por lo tanto en realizar muy buenos negocios con la producción que la Fox está haciendo ahora, y la cual, como ustedes saben es "Mamá" original del gran Martínez Sierra.

(De la pág. 546)

L. VAN BEETHOVEN

proclamar Emperador se indignó e hizo mil pedazos la dedicatoria. La cuarta en sí bemol la escribió en 1806 y la dedicó al Conde Oppersdorff. En las tres primeras se nota una gran influencia de Heydn, su maestro, pero ya en ésta se comienza a perfilar su personalidad, tanto en el estilo como en la orquestación. Antiguamente los coloridos y efectos orquestales eran muy pobres; Beethoven los enriqueció. Donde hizo culminar esta característica fué en su Quinta Sinfonía, considerada como la más bella de todas. La comenzó en 1800 y la terminó en 1807. La sexta conocida con el nombre de Sinfonía Pastoral es de un romanticismo lánguido, inspirada entre árboles y montañas en su balneario donde fué nuestro músico a reponerse de su salud. Las séptima y octava en la y fa mayor, respectivamente, son verdaderos monumentos orquestales. Por fin la Novena en re con Coros da el último toque grandioso a esta serie de obras sublimes que consagran a Luis Beethoven como el compositor más grande que ha existido.

Alex.

Berryloid

Indispensable
 para obtener un
 acabado fino
 en los AUTOMOVILES
 o los AEROPLANOS

BERRYLOID
 es la pintura que Ud. debe
 exigir para su coche



BERRY BROTHERS ^{INC.}
 Unicos importadores:
SIMON Hnos. - Delicias 2114

INTERESA A TODO EL MUNDO

¿Quiere Ud. asegurar el costo de la EDUCACION de sus HIJOS y una renta para TODA LA VIDA mediante una escasa economía mensual?

Y
MUY
ESPECIALMENTE
A
LOS PADRES
A LOS
JOVENES EMPLEADOS

¿Quiere Ud. formarse UNA RENTA VITALICIA que asegure su porvenir contra el riesgo de los negocios, contra la VEJEZ y accidentes que le imposibiliten para ganarse la vida?

Y OBREROS EN GENERAL

NO DEMORE, acuda HOY mismo a las Oficinas de nuestra Sociedad, que cuenta ya con más de 4500 PENSIONADOS, que han recibido hasta la fecha, alrededor de NUEVE MILLONES de pesos en rentas y que ofrece el máximo de garantías, con el minimum de esfuerzos:

1. Porque está sometida al Control del Estado, y según el Decreto N.º 1194 del 12 de marzo de 1929, todas sus operaciones son examinadas por la Superintendencia de las Compañías de Seguros.
2. Porque es una Sociedad que cuenta con 25 años de existencia y siempre ha cumplido todas sus obligaciones.
3. Porque las IMPOSICIONES de los subscriptores se invierten todas en BIENES RAICES de gran rentabilidad, cuya tasación sube de **8.000,000.**
4. Porque su solidez económica y puntualidad en sus pagos le han granjeado la confianza pública al extremo que la matrícula de subscriptores sube hoy día de 43.500 asociados.
5. Porque con sólo DIEZ pesos mensuales que Ud. economice, al décimo año cumplido de pago, principiará a recibir UNA RENTA ANUAL, Y POR TODA LA VIDA que hasta la fecha ha sido de \$ 192,00 líquidos.
6. Porque puede suscribir para Ud. y sus HIJOS el número de rentas que desee bajo las mismas condiciones.
7. Porque estando Ud. al día en sus pagos, y aún con un año de atraso, NO PIERDE SUS ECONOMIAS. Si Ud. fallece antes de recibir RENTAS, se devuelve a sus herederos todo su Capital acumulado.
8. Y finalmente, si Ud. pasa de los 60 años de edad, tiene derecho a un aumento del CINCUENTA por ciento sobre la renta corriente, lo que constituye una verdadera PENSION DE VEJEZ.

Pase HOY MISMO a nuestras Oficinas, donde se le darán todas las informaciones que desee, y si Ud. quiere evitarse esa molestia, pídanos prospectos e IRA A SU CASA UNO DE NUESTROS AGENTES, SIN COMPROMISO ALGUNO PARA UD.

LA COOPERATIVA VITALICIA

Sociedad de RENTAS fundada en Valparaíso en 1907

VALPARAISO
O'HIGGINS N.º 1281
Telf. 2347 - Casilla 1627

AGENCIAS
LOCALES
EN TODO EL PAIS

SANTIAGO
BANDERA N.º 152
Telf. 84748 - Casilla 1703

EPIFANIO ARANCIBIA M., Ag. General - Telf. 84748 - Casilla 1703 - Santiago

LA BIBLIOTECA MUSICAL CIRCULANTE

Muy interesante ha resultado la iniciativa de los señores Doggenweiler al crear en su almacén de ventas esta biblioteca. El objeto de ella es facilitar a los poseedores de autopianos los rollos de su existencia, mediante un pequeño desembolso.

Por medio de esta biblioteca cada suscriptor puede procurarse la música que desee oír sin adquirirla, retirando obras que le sean desconocidas, llegando así a familiarizarse con grandes obras musicales y composiciones que de otro modo no podría oír.

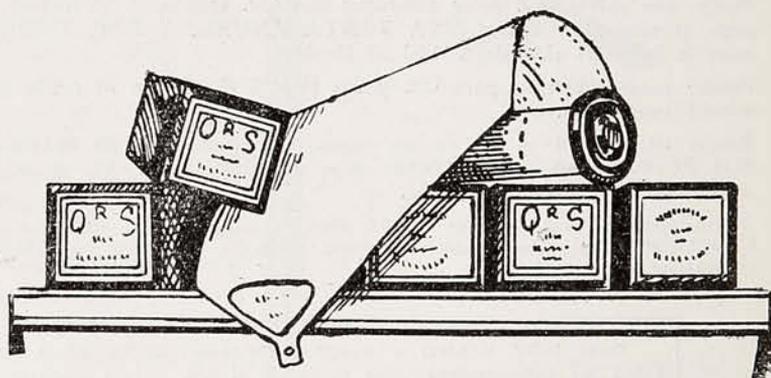
Cada suscriptor tiene derecho a retirar 12 rollos de la Biblioteca y puede cambiarlos todos o una parte de ellos una vez por semana, no debiendo conservarlos en su poder por más de un mes.

Es esta una iniciativa que tiene por objeto difundir la cultura musical y el gusto por la buena música; ideales que, por desgracia, están muy desamparados entre nosotros.

El enorme y escogido stock de rollos con que cuentan los señores Doggenweiler estarán a disposición de los suscriptores; entre ellos hay música escogida y ejecutada por grandes pianistas como son: Alfredo Cortot, Paderewsky, Rochmaninoff, Harold Bauer, etc., etc.

Nos resta ahora facilitar a los señores Doggenweiler por esta iniciativa y recomendar a nuestros lectores aprovechar esta oportunidad para conocer mucha música sin necesidad de comprarla. Esto en las actuales circunstancias, suena muy bien al oído.

12
al mes
por solo
\$ 32.—



Usted puede obtenerlos inscribiéndose en la
BIBLIOTECA MUSICAL

CIRCULANTE DE ROLLOS PARA AUTOPIANO
Cada suscriptor puede elegir 12 rollos mensuales para tenerlos durante un mes, y con la facultad de cambiarlos, si así lo desea, una vez por semana
SUSCRIPCIONES DE MAS DE UN MES MAYOR DESCUENTO

Solicite el prospecto de esta biblioteca musical a

CASILLA 2654 O ARTURO PRAT 166

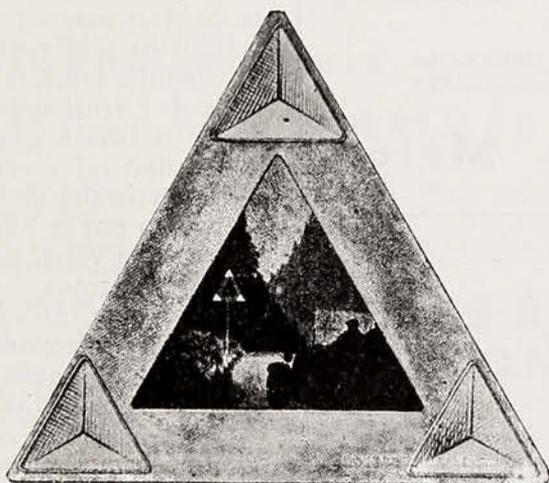
CASA DOGGENWEILER

A LOS SOCIOS DEL AUTOMOVIL CLUB: 5% DE DESCUENTO

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

BALFOUR, LYON y Cía. Ltda.

Ingenieros - Fabricantes - Importadores

Valparaíso - Santiago

Ofrecen toda clase de materiales para
construcciones, trabajos de caminos, etc.

Agentes para Chile de las
Conocidas Mezcladoras REX

Cemento Melón

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

Innovaciones en Aeronáutica

Es sabido que uno de los mayores peligros para los aviadores que deben efectuar vuelos en regiones donde impera intenso frío, es la acumulación de un gruesa capa de hielo que en pocos minutos puede producir un grave accidente a causa del excesivo peso que deben soportar las alas.

Se ha buscado soluciones a este problema, y no han sido lo verdaderamente satisfactorias como para decir que el peligro ha sido vencido.

Algunos fabricantes idearon un sistema de ventilación en las alas, por donde se hacían pasar los gases del escape, cuyo calor evitaba la acumulación de cristales de hielo formados por la nieve o por la humedad del ambiente donde se viaja, pero este sistema resultaba peligroso.

Felizmente informan de Cleveland que se ha perfeccionado una envoltura de caucho aplicable a las alas de los aviones, la que evita la formación aludida, alejando por consiguiente el peligro que hemos mencionado, en forma definitiva.

Las experiencias realizadas, primero en túneles de aire, donde se hacía circular una corriente de aire saturado de humedad a una temperatura muy baja y después las aplicaciones hechas en aeroplanos, han dado los mejores resultados.

Es un paso más que se da por la seguridad de los aviadores y el prestigio de la aviación.

Contrariamente a lo que Ud. piensa, los lubricantes "WAKEFIELD CASTROL" Motol Oil, se venden a precios no superiores a los de cualquiera de los mejores tipos (equivalentes) de sus competidores. Consulte la lista de precios, en los garages y pida la Guía para el uso de "CASTROL" a los Agentes Generales:

WEIR SCOTT & CO.

Siendo el "CASTROL" Motor Oil el mejor lubricante del mundo, y no más caro que cualquier otro de sus competidores, por qué usar un lubricante de calidad inferior?



LAS BATERIAS "WILLARD"

**Empiezan a vivir cuando
Ud. las compra**

WILLARD con separador de caucho, es la única Bateria que Ud. puede comprar como nueva y sin uso.

Cuando Ud. la compra, la obtiene fresca y su vida empieza cuando se le coloca el electrolit.

En otras sucede lo contrario, su vida empieza cuando salen de la Fábrica. Todo el tiempo que el vendedor las tenga en Stock esas Baterías están trabajando, y Ud. cuando las compra las obtiene con uso, algunas veces vencidas y otras veces su duración es sumamente corta.

Recuérdelo, cuando Ud. necesite reemplazar la batería de su coche, compre una WILLARD que es la única que puede obtener fresca y sin uso.

"POR EL SERVICIO CRECEMOS"

Agente para Chile desde la Provincia de Chañaral hasta Curicó

B E S A y C í a .

DELICIAS 950 — SANTIAGO

BESA y Cía. — Valparaíso

Willard STORAGE
BATTERIES

Otra idea para economizar Gasolina

Por su constante repetición el desembolso que debe satisfacer el automovilista para la adquisición de gasolina, aunque es en realidad inevitable resulta eso no obstante, un motivo de preocupación, ya que, la gran mayoría de los propietarios de coches lo consideran exagerado sobre todo cuando muchos saben que de la fuerza del combustible sólo se aprovecha el 8 por ciento aproximadamente, y no deja de ser penosa ir sabiendo que se desperdicia un porcentaje enorme inútilmente.

No hay duda que en muchos casos el consumo es más de lo debido y debido a eso un Ingeniero Suizo, ha patentado un sencillo aparato que se coloca en el carburador en las condiciones más adecuadas para obtener el máximo de resultado para un consumo determinado.

La gasolina aunque finamente pulverizada a la salida del carburador queda saturada por un considerable número de partículas húmedas insuficientemente fraccionadas. El inventor pensaba que si fuera posible fraccionar la gasolina en partículas microscópicas de manera que pudiera formar con el aire una mezcla absolutamente homogénea se conseguiría una combustión más perfecta en beneficio del mayor rendimiento, funcionamiento y aumento de poder del motor.

Al mismo tiempo disminuirían considerablemente los depósitos de carbón.

Y construyó así un aparato sencillo e ingenioso. El Touring que se ajusta fácilmente a cualquier tubo de aspiración de un carburador. Consta de dos diminutos propulsores en forma de hélices que giran en sentido in-

Unica Casa en plaza especialista en el ramo de Baterías

y que da larga
garantía en acu-
muladores 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

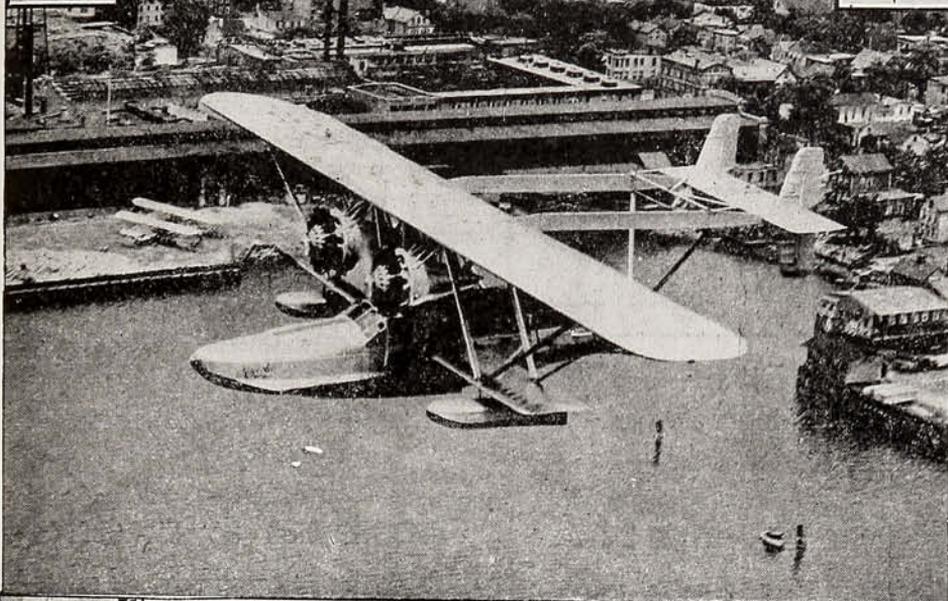
VARTA
ACUMULADORES

para
arranque, luz
e ignición.



MORANDE 687-680
Teléf. 85253-Casilla 4045

UN SERVICIO AERONÁUTICO COMPLETO



LOS ANFIBIOS SIKORSKY APROXIMAN MUCHOS PAISES

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

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

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

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

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.

verso tan pronto como el motor comienza a funcionar produciendo dentro del tubo una fuertísima corriente de aire que entrena las hélices en rotación vertiginosa.

Se comprende que por esta causa las partículas de gasolina en suspensión quedan microscópicamente pulverizadas, y no cabe atomización más acabada.

Por otra parte esta mezcla antes de penetrar en los cilindros queda animada de una turbulencia tal, que ni las culatas más perfeccionadas son capaces de producir y así resulta posible que el motor quede en condiciones de producir más fuerza con menor consumo, y con aceleraciones más francas.

Este aparato finalmente tiene las siguientes ventajas: Se monta en pocos minutos; descende el consumo de gasolina entre 25 y el 40 por ciento; el rendimiento efectivo del motor queda considerablemente aumentado; no forma carbón en el motor ni en las bujías; no experimenta desgaste alguno; se adapta a cualquier tipo de motor.

(De la pág. 545)

Observaciones de un desocupado

nas en comparación con muchas otras de países vecinos.

Pero lo más interesante de consignar, para evidenciar la falta del sentido de la seguridad y de la responsabilidad, es el de aquellos automovilistas, que sin ninguna experiencia y sin ningún conocimiento mecánico, se han atrevido a cruzar la cordillera, por ejemplo, habiendo salvado su vida por el auxilio de gente bien intencionada.

Esta falta de sentido, es una característica nuestra que habla en forma elocuente de la necesidad de pensar un poco más, en que el que conduce un automóvil, no debe limitarse a manejarlo más o menos bien, sino que tiene obligaciones, deberes y responsabilidades para con los demás que ocupan el camino.

Largo sería el tema, pero por no cansar al lector, que posiblemente no es un desocupado como yo, dejo otros temas para mejor ocasión mientras descanso de la fatiga que me he tomado.

Lucifer.

Automovilistas!

SEAN USTEDES PREVISORES
Y ASEGUREN SUS COCHES
: : Y CAMIONES EN : :

LA CHILENA CONSOLIDADA

CAPITAL PAGADO:

20 MILLONES DE PESOS

Oficinas:

SANTIAGO
BANDERA 131

VALPARAISO
COCHRANE 785

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

GARCIA REYES 81

TELEFONO 85011

¿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, Arcahon, el Touquet, (Francia) Argel (Africa), Moscou (Rusia) Milán, Catanzaro, Salsomaggiore (Italia), Las Palmas, Las Mesas, Tomelloso, Palencia (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



Farmeture



Percusion



Ejection



Surete

LAS
41

PIEZAS

de la
ESCOPETA
de
BASCULA

LARGAS
DEBILES

RETORCIDAS
FRAGILES



Farmeture



Percusion



Ejection



Surete

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.

SUSCRIPCIÓN: \$ 48.00

Santiago de Chile

Casilla 153

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

“Caminos y Turismo”

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

Organo 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

Aeronautics

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

LOS SUDAMERICANOS QUE QUIEREN ES-
TAR AL CORRIENTE DE LOS NEGOCIOS,
TECNICA Y FINANZAS DE LA AERO-
NAUTICA AMERICANA ENCONTRARAN
AERONAUTICS ARTICULOS Y AVISOS DE
GRAN INTERES.

LA SUSCRIPCION POR UN AÑO VALE
\$ 29, MONEDA CHILENA Y POR DOS
AÑOS \$ 49.80, REMESA QUE PUEDE
HACERSE DIRECTAMENTE A **AERONAU-
TICS** 608 SOUTH DEARBORN ST. CHI-
CAGO ILLINOIS O EN LA ADMINISTRA-
CION DE “AUTO Y TURISMO”, AV. DE-
LICIAS 1171 - CASILLA 3319 - SAN-
TIAGO.

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.

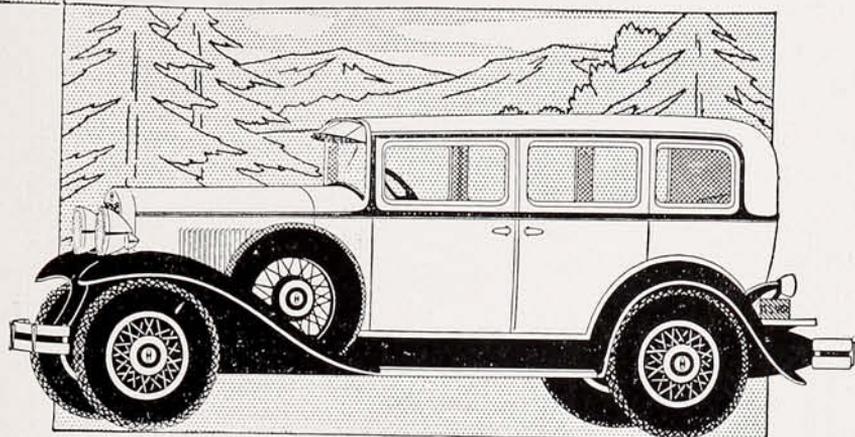
SUSCRIPCION ANUAL: DOS DOLARES

Solicite tarifa de avisos a

THE CHILE PUBLISHING Co.

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

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



La Rueda Libre **AHORRA DINERO**

PRUEBALO *el nuevo 6 cilindros del siglo*

El nuevo seis cilindros del siglo es un automóvil que sobresale por su economía. Al soltar el acelerador el coche sigue rodando suavemente por el impulso adquirido, en tanto que el motor continúa trabajando a marcha lenta, de modo que consume menos combustible y aceite, y sufre menos desgaste. Todo esto es resultado de la *rueda libre*.

De cada 16,000 km. el motor trabaja solamente 12,800 km., y por lo tanto se reducen los gastos de funcionamiento y se prolonga la duración de todo el coche.

Es casi increíble lo poco que se usa el embrague. No hay que tocarlo para el cambio de segunda a alta ni viceversa.

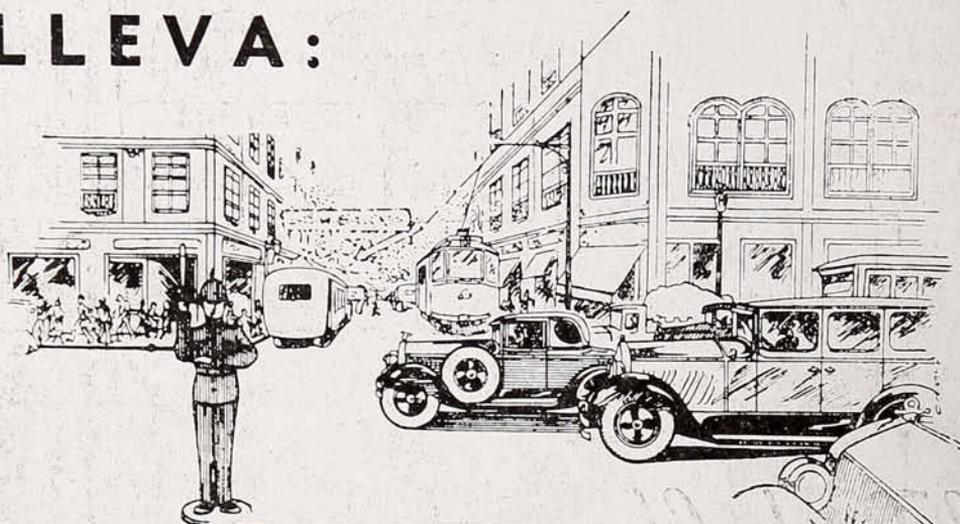
¿Su precio? Este cómodo y espacioso coche, con sus múltiples adelantos mecánicos y detalles de lujo, le cuesta a Ud. menos que ningún modelo anterior de Hupmobile. La agencia está a sus órdenes para un paseo de prueba.

HUPMOBILE

SIMON Hnos. Ltda.

DELICIAS 2114
SANTIAGO

EL PRIMERO EN "ARRANCAR" LLEVA:



SHELL

Complemente con Aceite ENERGINA el uso de la Gasolina SHELL — obtendrá mejor lubricación, mayor kilometraje y mejor funcionamiento del motor.

Los tipos de Aceite ENERGINA se ajustan a los números de viscosidad de la S. A. E. y corresponden a ellos como sigue:

S. A. E. No.	TIPO
10	A
20	B
30	C
40	D
50	E
60	F

Escribanos pidiendo nuestro interesante libreto "Cómo obtener la mejor lubricación". Lo enviaremos gratuitamente.

CUANDO el Carabinero que dirige el tránsito, indica "SIGA", el primero en "arrancar" lleva en el estanque.

Gasolina SHELL

El motor parte a la primera gota de SHELL que le llega del carburador — aún en la mañana más fría — y continúa funcionando hasta consumir la última.

Casi todos los grandes "records" mundiales de velocidad han sido batidos con la famosa

Gasolina SHELL

SHELL es una Gasolina volátil, de alta y uniforme calidad, completamente exenta de compuestos pesados de difícil vaporización.

SHELL - MEX CHILE LIMITED