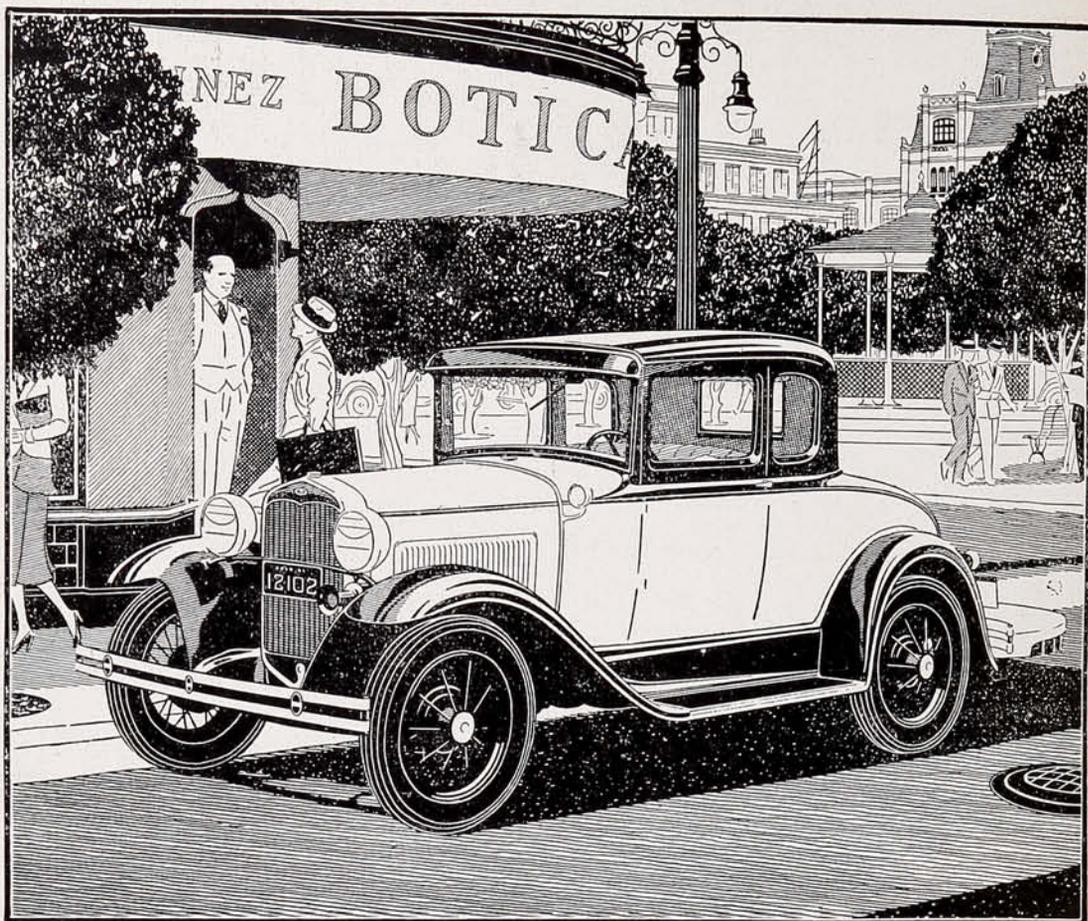


190.

AUTO y TURISMO

BIBLIOTECA N.º 1014
CHILE
SECCION
DIARIOS PERIODICOS Y
REVISTAS CHILENAS





EL NUEVO CUPE ESPECIAL FORD

Mejor lo conoce quien más lo maneja

MÉDICOS, viajeros, hombres de negocios y profesionales de todas clases, que en el desempeño de sus ocupaciones hacen uso constante del FORD, todos reconocen su economía, fácil manejo, seguridad y sencillez de diseño.

El nuevo FORD se ha distinguido de manera especial por su eficiencia y larga duración. En el servicio policial en los Estados Unidos existen automóviles de este modelo que han recorrido 150,000 a 200,000 kilómetros bajo las más severas condiciones. La importancia de buen material y fabricación esmerada se hace más palpable después de haber recorrido los primeros 35,000 kilómetros. Y de igual importancia es el hecho de que cuando una composición se hace necesaria, puede efectuarse rápida y económicamente en cualquiera de las numerosas Estaciones de Servicio



FORD establecidas por todas partes. Aún después de largas horas de manejar su FORD usted se siente descansado. Es un automóvil que proporciona cómodo transporte gracias a sus resortes transversales y a sus cuatro amortiguadores hidráulicos Houdaille de doble acción. El cambio de velocidades es fácil; su dirección es de lo más sencillo y a cualquier velocidad su marcha es suave y segura. Además, sus frenos completamente protegidos contribuyen a una mayor seguridad.

El Agente más cercano gustoso dará a usted cualquier demostración que desee con el nuevo FORD, y explicará detenidamente por qué este automóvil ofrece tan eficiente y económico servicio por millares de kilómetros. Este buen funcionamiento es natural, pues para buen funcionamiento se ha fabricado.

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, Cautín, Nuble Talca, Traiguén, Talcahuano, Victoria y Magallanes.

AGUSTINAS 1038 — TELEFONO 89107 — CASILLA 3319

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

AÑO XIV — SANTIAGO DE CHILE, OCTUBRE DE 1931 — Núm. 194



En este número:

PAG.

El tercer aniversario del A. C. de Ch.	563
Para descongestionar el tráfico ..	564
Progreso en las Estaciones de Servicio ..	565
¿Dónde deben colocarse los neumáticos nuevos? ..	568
Alcohol como combustible para automóviles ..	569
A 500 metros bajo el mar ..	572
Melones para fabricar automóviles	574
Neumáticos sobre rieles ..	575
¡Viva el trolleybus!	578
Nuevo tipo de lancha a motor ..	579
Debe marcharse a mayor velocidad en los malos caminos ..	580
De interés para el automovilista ..	582
La situación del momento y el A. C. de Ch. ..	583
Más sobre robo de automóviles ..	584
Las franquicias del Club ..	585
Actas del A. C. de Ch. ..	588
El festival de Jahuel ..	593
Manifestación al Comandante don Aquiles Frías ..	598
Sobre 17,000 metros de altura ..	599
Estado de caminos ..	602
Camino a Valparaíso ..	603

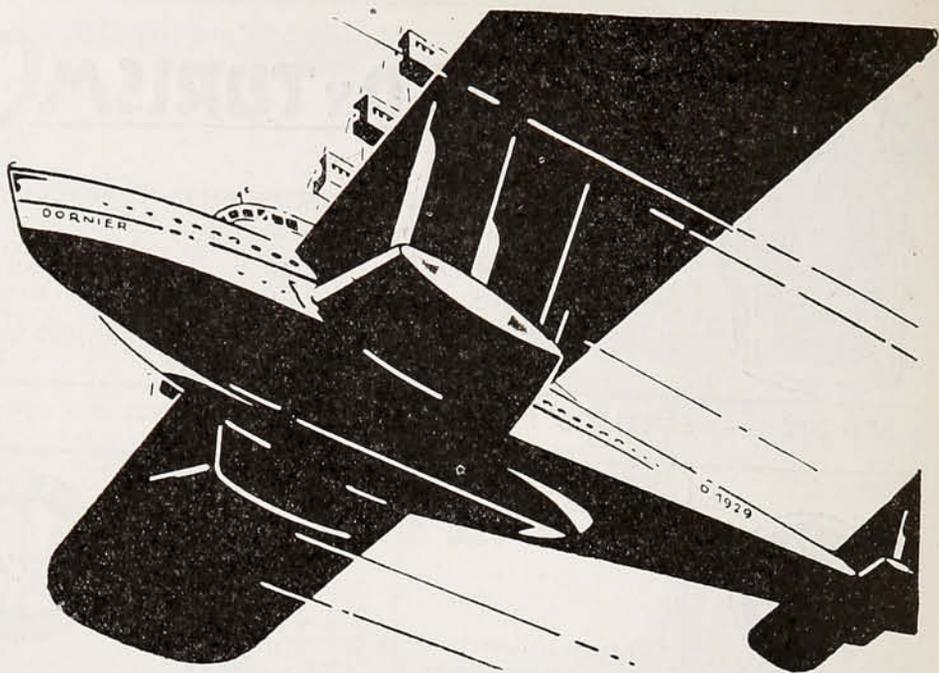
CINE y MUSICA:

La escenografía del cine sonoro ..	604
Ronald Colman y Lorette Young ..	608
A 650 kilómetros por hora ..	610

NUESTRA PORTADA:

(Playa Chica). — NIEBLA. — Fotografía del conjunto "Kopenhavn" 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.





La Historia de la Aviación está escrita con Mobiloil

Desde las primeras tentativas de los Hermanos Wright hasta los modernos y gigantescos aviones que hoy día atraviesan los Mares y unen Continentes, existe toda una historia de conquistas en las cuales Mobiloil ha ocupado siempre un lugar preponderante.

El uso de este aceite de real calidad en los motores del avión más grande del Mundo, el Dornier Do-X, confirma la confianza que los aceites Gargoyle Mobiloil merecen a los aviadores y automovilistas de todo el Mundo.

Use Ud. Mobiloil en su Ford, camión o máquinas agrícolas.



VACUUM OIL COMPANY

Mobiloil

Quiérese por nuestra tabla de recomendaciones



EL TERCER
ANIVERSARIO DEL

AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

BIbliOTECA NACIONAL DE CHILE
SECCION DE DIARIOS PERIODICOS Y REVISTAS CHILENAS

El 12 de Octubre se cumplió el tercer aniversario de la fundación del Automóvil Club de Chile, producto de la fusión de las dos entidades automovilistas existentes en Santiago, la Asociación y el Auto Club.

Al cabo de tres años, y no obstante la ruda situación en que se encuentra el país, el aniversario sorprende a nuestra Institución vigorosa y fuerte, y sobre todo, francamente encausada en el sendero del progreso.

Lentamente, poco a poco, por el esfuerzo constante de los propios socios y por los beneficios reales que la Institución ofrece a sus miembros, ese número ha ido en aumento, y muy en breve es de esperar que alcance los dos millares de asociados.

Hay que reconocer, que es también la obra de los Directorios elegidos por las Asambleas de socios, que, al depositar en ellos la confianza, han evidenciado al final de cada período que han sido dignos intérpretes de los anhelos de la colectividad.

Mucho se ha hecho, y más aún que en la obra divulgada, queda en la penumbra otras tantas iniciativas y gestiones coronadas por el éxito que se deben a la iniciativa del Automóvil Club, y sin duda alguna, queda todavía mucho más por realizar.

Se debe también a la gentileza de las autoridades y de los hombres de gobierno, buena parte del progreso material alcanzado, porque, conscientes de la labor que la Institución realiza, han prestado su apoyo en muchas iniciativas útiles y dignas de ser atendidas.

En estas condiciones y en tan breves palabras, puede expresarse con exactitud el estado en que sorprende al Club el tercer aniversario de su fundación.

El buen pie en que se encuentra, es la obra colectiva de los propios socios, de los Directorios bien inspirados y de las autoridades que coadyudan indirectamente, si se quiere, al afianzamiento de una Institución que es cada día más poderosa y que constituye la más genuina representación del automovilismo nacional.

Hacemos votos porque cada año, y en cada aniversario, se pueda decir igual cosa de nuestro Club, y porque el censo de la mayoría de los socios, reconozca la obra de sacrificio que también realizan los Directores, en quienes se confía la marcha de la institución, y porque todos y cada uno, ponga de su parte un poco de empeño porque se acreciente el número de afiliados, en la proporción a que tiene derecho de esperar una institución como la nuestra.

PARA DESCONGESTIONAR EL TRAFICO

La idea auspiciada por "Auto y Turismo" el año pasado toma cuerpo.

EL FF. CC. METROPOLITANO

Hace algo más de un año, "Auto y Turismo", propiciaba como único medio de descongestionar el tránsito en las calles céntricas de Santiago, la construcción de un ferrocarril subterráneo, igual al que existen en muchas grandes ciudades del orbe.

Este sistema de locomoción, tiene ventajas evidentes, en cuanto a la rapidez y seguridad de los viajes locales y sobre todo, permiten un mayor desarrollo y seguridad al tránsito de automóviles.

La Dirección General de Obras Públicas, con un acertado criterio, se ha dirigido en la actualidad a la Municipalidad de Santiago, propiciando la construcción del Ferrocarril Metropolitano en dos tramos, lo que contribuiría a solucionar el problema de las cesantías de obreros y aportaría un progreso importante a Santiago al agregar un sistema nuevo y rápido de locomoción, de acuerdo con las declaraciones del urbanista Sr. Brunner, Consejero Técnico de la Dirección de Obras Públicas.

Ventajas del Proyecto.

Por tratarse de un asunto directamente relacionado con el tránsito público de Santiago, es que le prestamos nuestra atención preferente, seguros de que constituyen temas de interés para nuestros lectores.

El proyecto tendría ventajas evidentes entre otras: Contribuir eficazmente al aumento de la población de Santiago, que con los medios usuales de locomoción deberá mantenerse dentro de límites determinados, en virtud de las dificultades que origina el transporte de una masa de público a distancias no inferiores de 10 kilómetros entre su punto de habitación y el de trabajo.

Facilita el transporte de esa masa, a precios inferiores al que cobran los sistemas actuales, con un tiempo ínfimo, que hace posible vivir en barrios apartados de los lugares céntricos.

El F. C. subterráneo, tiene un beneficio que no debe descuidarse: mantener el valor de la propiedad raíz de los barrios apartados del centro, que se ha extendido demasiado en los últimos años, y que comienza a ser deshabitada en la actualidad en razón de la crisis, ya que cada uno busca los menores gastos de transporte para concurrir a sus tareas.

Posible extensión de la red.

Se ha considerado como posible en un radio de 10 kilómetros de Norte a Sur la extensión de una de las líneas, destinadas a conducir un público considerable de trabajadores y empleados, que en la actualidad sufren las consecuencias de la congestión del tránsito y del transporte caro.

Los proyectistas estiman que sería posible el trazado de esta línea por Bandera o Ahumada con prolongación hasta el Llano Subercaseaux, y de oriente a poniente la Alameda.

De Norte a Sur la parte más profunda iría bajo el río Mapocho. Esta línea podría ser desviada entre el Palacio del Congreso y los Tribunales de calle Morandé a fin de poder disponer de paraderos especiales en el barrio Cívico y evitar el aumento de peatones en el cruce de Bandera y Alameda a causa de un paradero del Metropolitano.

Se evitaría así también la molestia para una importante masa comercial en calle Bandera durante la construcción del subterráneo y para el tránsito ordinario.

Progreso en las Estaciones de Servicio

PARA AUMENTAR LA CLIENTELA HAY QUE MEJORAR LOS SERVICIOS

El negocio de los garages y de las estaciones de servicio, a fuerza de haber sido bueno en otro tiempo se ha difundido de tal manera que han pasado a ser un pésimo negocio, sobre todo en los tiempos actuales.

Es por eso que los ingenieros constructores de automóviles, no descuidan el problema de la atención en los garages y fabrican todos los elementos necesarios para que estos ofrezcan un mejor servicio a sus clientes y por lo tanto, para mantener activo el interés del automovilismo.

En algunos garages americanos se han introducido comodidades importantes ajenas en realidad al automovilismo, pero no por eso menos apreciada por el público. A uno, por ejemplo, se le ocurrió instalar, y lo ha hecho no sin éxito, un salón en donde es posible, con maquinaria moderna, dejar nuevo el zapato del conductor. Tiene, además, salón de lustrar montado a todo lujo, y en otros se han

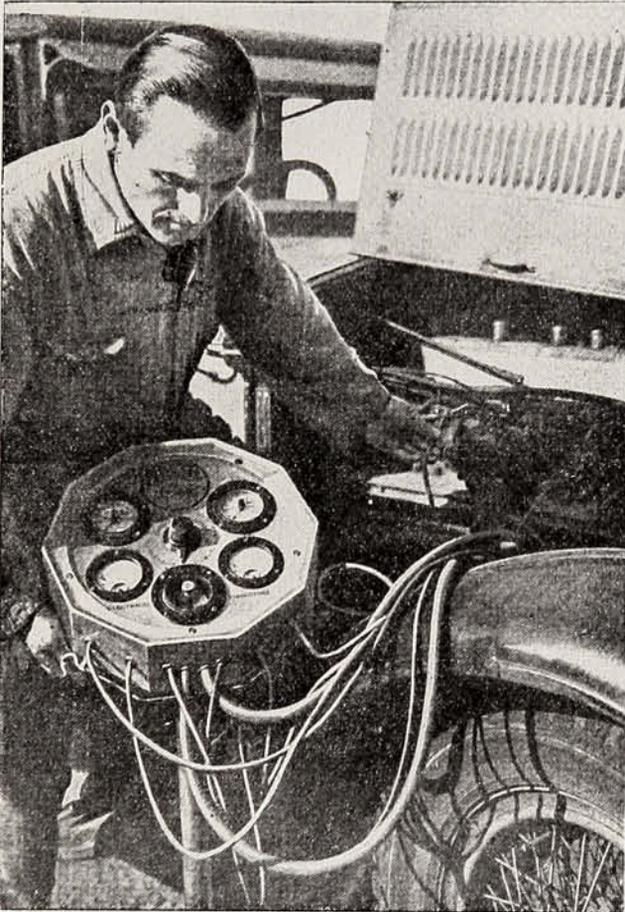
instalado confiterías, con buena orquesta, donde los clientes pasan un rato agradable mientras esperan la limpieza del vehículo.

Pintura relámpago.

El progreso creciente siempre de los métodos de pintura, ha permitido también instalar, con especialidad para los automovilistas del campo, talleres de pintura anexos a la estación de servicio, en los que es posible llegar con el coche por la mañana, y retirarlo por la tarde con los guardabarros en perfecto estado y el coche pintado por completo

dando el aspecto de nuevo.

La misma presentación de todos los elementos del taller ha sido variada. Al estilo de una fuente de soda, funciona por ejemplo la bomba de aceite. Limpieza absoluta, buena presentación y limpieza en el aspecto del mismo personal, son base del éxito en el garage moderno.



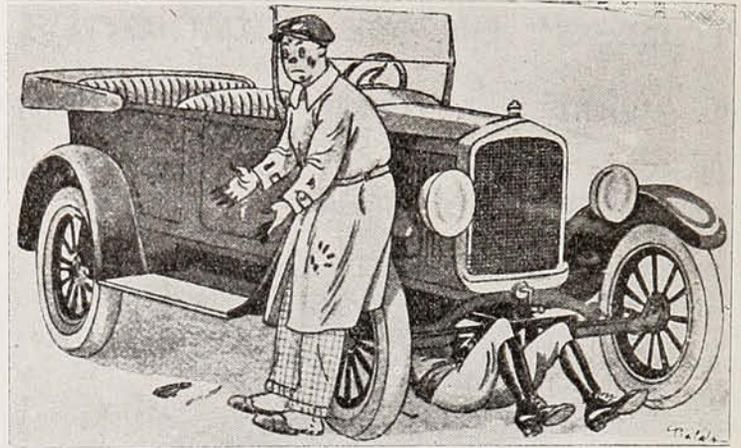
En las estaciones de servicio el auto debe ser tan minuciosamente estudiado como un enfermo en las manos del médico. He aquí un nuevo aparato, especie de medidor de presión arterial, con el que se conoce de inmediato cualquier inconveniente que se produzca en el sistema eléctrico del automóvil.

Nuevos aparatos en uso.

Han sido puestos en práctica igualmente nuevos aparatos, destinados a conocer inmediatamente las causas de una falla de motor, siempre que ésta sea de carácter eléctrico. Por medio del mismo, se registra en pocos segundos, el cable, la bujía, o la causa de una interrupción eléctrica, el punto en que hace masa, o si la bobina o el motor de arranque tiene algún circuito cortado.

El uso de estos aparatos satisface también al automovilista que encuentra en él una mayor seguridad y precisión, una menor pérdida de tiempo y sobre todo, junto con la mayor confianza, un motivo de distracción, ya que a sus propios ojos, el aparato indica el lugar donde se encuentra el mal.

Para los ruidos internos se ha puesto también en uso una especie de estetoscopio, que permite al médico-mecánico, conocer el funcionamiento interno del motor, saber de los "so-



Un sistema antiguo, produce protestas en el público por la facilidad con que se ensucia la ropa aunque se esté únicamente de "mirón".

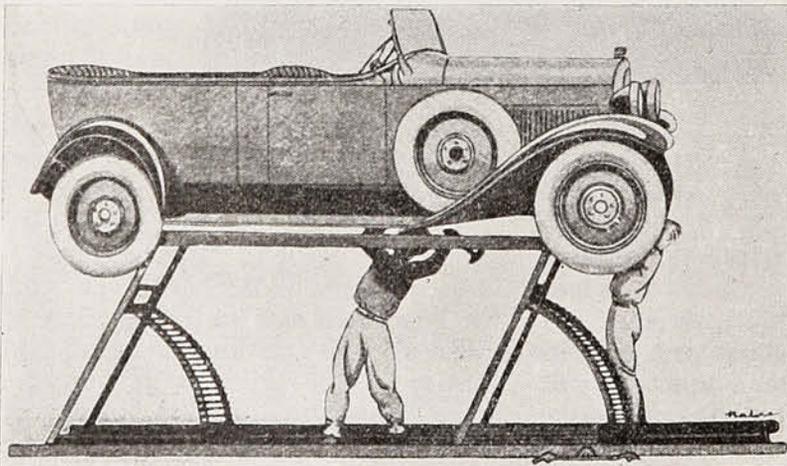
plos" de los cilindros, de los golpes de bielas, pasadores o cigüeñal.

Obsérvese también en una de nuestras fotografías el sistema perfeccionado de aparato para medir la fuerza de los frenos y conocer con exactitud instantáneamente cuáles son los que fallan.

En fin, que cada día, el garage o la estación de servicio se acercan más a una clínica, por la diversidad de aparatos que se ponen en uso.

Y es indudable que aquellos donde existen éstos son los preferidos por los automovilistas en razón de la confianza que despiertan en el público, y la pérdida de tiempo que evitan.

Nuestros garagistas, muchos de ellos al menos, han hecho fuertes gastos en la instalación de edificios, completamente modernos, pero han descuidado que estos edificios destinados al servicio de automóviles, estén munidos de los aparatos más exactos y modernos, o por lo me-



En cambio el sistema moderno es práctico y rápido.

nos de marchar al compás del progreso en este sentido.

Bien harían en interesarse un poco en el sentido que les aconsejamos, en la seguridad de que el negocio continuaría siendo para ellos un negocio que produzca utilidad y no sería, como ocurre a muchos, un gasto inútil con sólo pérdidas al final del mes.

Es justamente en las épocas de crisis, cuando la iniciativa debe tra-

bajar, para mantener siquiera o acrecentar en lo posible la clientela, ele-

vando el garage o estación de servicio por sobre los demás.

PARA DESCONGESTIONAR EL TRAFICO

(De la pág. 564)

En cuanto a los tramos finales, se estima que la línea podría aflorar a tierra y tener su prolongación como tranvías.

El proyectista estima que por el momento bastaría con hacer subterráneas las líneas desde Estación Central por Alameda hasta Plaza Italia y en los otros sentidos, hasta los barrios más densos, para que el servicio de los trenes eléctricos continúe a flor de tierra, hacia los puntos más apartados donde no es necesario el gasto del subterráneo momentáneamente al menos.

Para financiar el gasto.

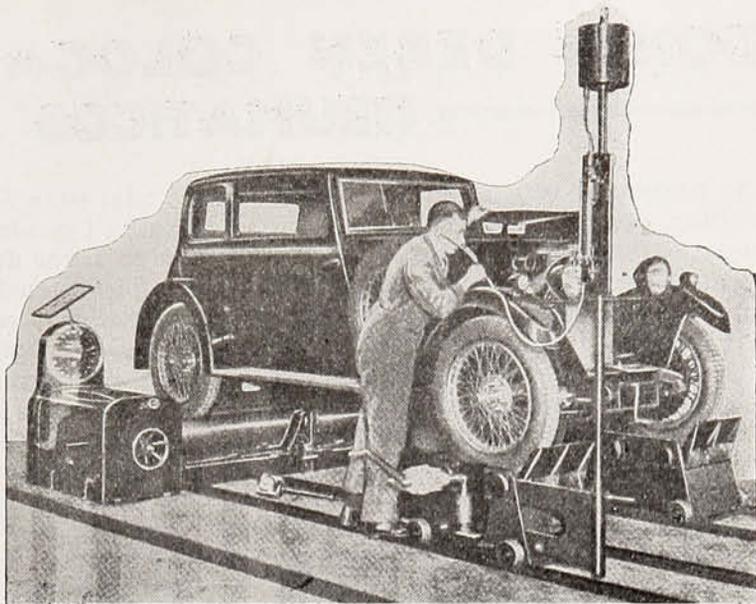
Es indudable que este proyecto tiene la ventaja de financiarse a sí mismo ya que sus beneficios son inmediatos, porque el público preferiría este sistema de transporte a cualquier otro.

Además, creemos, a juzgar por las opiniones escuchadas en este sentido

que no le sería difícil al gobierno formar una sociedad con los capitales necesarios, que por otra parte no son demasiado elevados, o realizar un crédito interno con ese objeto, en condiciones ventajosas para todos, o bien, lanzar emisiones de bonos, que pagarían un buen interés anual.

Si la idea tiene aceptación entre las autoridades, los numerosos cesantes que ambulan por Santiago, encontrarían trabajo inmediato y seguro y nuestra Capital habría ganado como ciudad moderna, con un servicio que prestaría toda clase de beneficios al público y a quienes realicen la obra para explotarla, tal como se hace desde hace muchísimos años en París, Nueva York y otras capitales.

En lo que a nosotros respecta, aparte del deseo de ver progresar nuestra ciudad, no disimulamos el interés que nos inspira, ya que se beneficiaría el automovilismo en forma considerable.



Al igual que los médicos, se utiliza en la actualidad un sistema que permite conocer y determinar cada uno de los ruidos que se producen en el interior de un motor en marcha. Obsérvese también el moderno sistema en uso para conocer y determinar la presión que ejercen los frenos sobre las ruedas.

¿DONDE DEBEN COLOCARSE LOS NEUMATICOS NUEVOS?

Si preguntamos a cualquier automovilista dónde deben colocarse los neumáticos nuevos de su coche, adelante o atrás, teniendo dos, se entiende, en uso, es posible que no nos sepa decir con exactitud de criterio su opinión.

Y en realidad es bien difícil resolverse a tomar una determinación por la variedad de ventajas que presenta el uso delantero o trasero de los forros nuevos.

Alguien nos decía recientemente: tengo dos forros nuevos que colocar en mi coche y mi intención es colocarlos adelante y los viejos atrás y sin embargo he escuchado diversas opiniones contrarias que me han dejado perplejo. ¿Le parece a Ud. que hago bien en colocarlos adelante?

Antes de contestar lo hemos meditado bien, ya que el que consultaba estima que por tratarse de un redactor de la revista de automovilismo tiene la obligación de saber perfectamente lo que debe hacerse. Y en verdad.... nuestra contestación ha dejado tan perplejo como al principio a nuestro interlocutor.

En efecto, le dijimos que por ser las ruedas traseras en las que se gastan más fácilmente los forros, en atención al esfuerzo que realizan, por lo general es allí donde se colocan de preferencia los forros nuevos reservando los forros con poco uso, para adelante. Así se llega a obtener en un momento dado que los forros se hayan gastado por parejo.

Pero... otros afirman con razón también que el factor seguridad exige que los forros nuevos se coloquen en las ruedas delanteras, para tener la seguridad de que es difícil que reviente una rueda delantera, lo que podría provocar a grandes velocidades accidentes lamentables, no obstante hay que reconocer también, que en la hora actual, es bien difícil que reviente un forro

cuyas telas estén en buenas condiciones.

También puede existir otra consideración en favor de la colocación de los forros nuevos en las ruedas delanteras: las ruedas mal equilibradas producen un manejo desagradable y pueden ser la causa del shimmy en ciertos vehículos. Casi siempre las ruedas usadas tienen diferencias de peso y de desgaste por el uso desigual de la banda de rodamiento, de donde resulta atendible la idea de colocar los neumáticos nuevos adelante.

Pero, tampoco podemos olvidar la importancia del trabajo de las ruedas traseras que son las que sufren los esfuerzos permanentes del motor y en especial de las frenadas.

Después de estos comentarios, resolvimos aconsejar a nuestro curioso automovilista que coloque las ruedas donde mejor le parezca... no vaya a resultar que por culpa nuestra tenga después un accidente y seamos moralmente responsables....



Mr. Sanson Breitbart es, posiblemente, el hombre más forzado del mundo. Dobra barras de fierro con una facilidad asombrosa y ha llegado el caso, en una exhibición, de levantar un camión con su carga completa.

ALCOHOL COMO COMBUSTIBLE PARA AUTOMOVILES

El gran desarrollo que ha alcanzado en los últimos años el automovilismo y la aviación, y el aumento constante que hay en el consumo de petróleo crudo, han hecho surgir la justificada pregunta, si la existencia de petróleo será suficiente para el abastecimiento de la demanda de este combustible y para cuánto tiempo más se podrá contar con esta importante fuente de energía.

Algunos autores calculaban en 1926, que los depósitos de petróleo actuales estarán agotados de aquí a 25 años. Posiblemente las existencias de este combustible sean mayores de lo que se les supone, pero seguramente llegará también el día en que no alcanzarán a satisfacer las necesidades del consumo, dadas las proporciones en que éste crece.

En presencia de una tal eventualidad y considerando el problema de la independencia económica nacional, muchos países han dedicado su atención a buscar, dentro de sus dominios, substitutos para el petróleo, y en primer término se ha pensado en el alcohol, que es susceptible de ser producido en cantidades casi ilimitadas en todas las regiones del mundo que sean aptas para cultivos.

Las primeras iniciativas en este sentido, que datan desde hace más de veinte años, fueron objeto de numerosos ataques que tendían a desacreditar los primeros resultados satisfactorios, señaladores de futuras proyecciones para el empleo del alcohol en motores de combustión interna. Entre las objeciones formuladas en contra de este empleo del alcohol, figuró en primer término la diferencia de poderes caloríficos entre este combustible y la nafta.

A propósito del proyecto de Ley destinado a hacer obligatoria la adición de alcohol a la bencina usada en motores de combustión interna, que actualmente se discute en las Cámaras, se ha estimado oportuno presentar algunos aspectos del estudio correspondiente, realizado por el suscrito en el Departamento de Industrias Fabriles, a fin de dar a conocer los resultados que a este respecto se han obtenido en otros países.

Después de muchas experiencias y demostraciones prácticas, se ha llegado a establecer definitivamente por lo menos en Alemania, Suecia, Francia y otros países europeos, que han adoptado como carburante nacional alcohol mezclado a la bencina, que el alcohol debidamente incorporado a la nafta da resultados, por lo menos tan buenos como la bencina pura.

Este hecho haría tal vez innecesaria la siguiente exposición, pero como en nuestro país últimamente se han formulado las mismas dudas aparecidas en un principio en Europa, estimamos de interés referirnos en especial al punto principal de las objeciones formuladas, o sea el rendimiento del alcohol en los motores de combustión.

En efecto, 1 kg. de nafta tiene un poder calorífico inferior de 10,200 calorías en promedio. En cambio 1 kg. de alcohol deshidratado (99.8° G. L.) alrededor de 6,376 calorías. Comparando estos valores, hay una marcada diferencia en contra del alcohol. Pero la comparación hecha en esta forma no es exacta, dado que lo que introducimos en el cilindro del motor, cuando empleamos bencina pura, no sólo es bencina, sino una mezcla de aire más bencina, y lo mismo cuando empleamos alcohol puro, introducimos aire más alcohol. Es, pues, necesario comparar el rendimiento de cada una de estas dos mezclas.

Poder Calorífico de la cilindrada.

Tomando primeramente el caso de la bencina, podemos decir que ésta se compone de una mezcla de hexano, heptano y octano, y para nuestro cálculo supondremos que sea heptano puro.

La combustión completa de una molécula de heptano se efectúa según la siguiente ecuación:

$C_7H_{16} + 11 O_2 = 7 CO_2 + 8 H_2O$, de la cual se deduce que: 100 grs. de heptano requieren para su combustión perfecta 352 grs. de oxígeno, que equivalen a 264 litros de oxígeno a 15°, los que corresponden a: 1,257 litros de aire.

Por otra parte la molécula gramo de heptano ocupa aproximadamente 22 litros, por tanto, 100 grs. de nafta formarán una mezcla de:

$1,257 + 22 = 1,279$ litros, o sea que cada m.³ contendrá:

$100 : 1,279 = 77,2$ grs. de combustible.

Ahora bien, el poder calorífico inferior es considerado para el heptano en 10,659 calorías por kg. más 67 cal. del calor latente de vaporización son 10,726 cal./kg., por consiguiente cada m³ de la mezcla de heptano y aire que contiene 77,2 grs. producirá:

$$\frac{10726 \times 77,2}{1000} = 828,04 \text{ calorías}$$

Si hacemos el mismo cálculo para el alcohol etílico, obtenemos el siguiente resultado:



De esta ecuación se deduce que 46 grs. de alcohol etílico necesitan para su combustión completa 96 grs. de oxígeno, que equivalen a 72 litros de oxígeno que corresponden a 342,85 litros de aire, o sea que cada m³ contendrá 126,07 grs. de combustible.

El poder calorífico inferior del alcohol deshidratado es de 6,376 cal/kg. más 191,3 cal. de calor latente de vaporización = 6567,3 cal., por consiguiente el m³ de la mezcla de alcohol y aire, nos dará:

$$\frac{6567,3 \times 126,07}{1000} = 827,47 \text{ calorías}$$

o sea un rendimiento prácticamente igual al de la nafta de mejor calidad.

El alcohol tiene además una gran superioridad sobre la bencina y es que permite una compresión mucho mayor sin dar origen a detonación. Pero tiene, en cambio, ciertas características motrices que no hacen posible su aprovechamiento perfecto sin efectuar modificaciones en los motores actuales, que están contruidos especialmente para el uso de bencina.

Debido a esta circunstancia, los ensayos se orientaron en el sentido de aprovechar el alcohol en la forma más completa posible en los motores de automóviles actuales, mezclándolo a la bencina en forma que no perdiera su cualidad como antidetonante y sin que para ello se necesitara modificar la regulación de las máquinas.

Las primeras experiencias fueron realizadas con alcohol corriente de 95°, pero como éste contiene 5 % de agua, se presentaron dificultades para obtener mezclas homogéneas con la bencina, dada la característica de separarse que pre-



La mujer trata hoy día de invadir los dominios del hombre y de deslumbrar sus proezas. El retrato corresponde a Miss Keith Miller, que le cupo atravesar el Atlántico y caer en una isla deshabitada.

senta el alcohol hidratado. Este inconveniente fué subsanado con ayuda de medios de homogenización como bencina y éter.

Las experiencias con alcohol-bencina, mezclados en diferentes proporciones y con un pequeño agregado de éter, demostraron bien pronto que el mejor resultado se obtenía con una mezcla de 70-80 % de bencina y 30-20 % de alcohol. Esta mezcla desarrollaba la misma potencia con un consumo prácticamente igual al de la bencina y sin que fuera para ello necesario transformación alguna en los motores. Sin embargo, su resultado práctico no tuvo el mismo éxito, debido a que, en muchos casos se producía la separación de sus componentes y el contenido de agua del alcohol originaba corrosiones anormales en los motores. Conociéndose el origen de estas dificultades, se procedió a ensayar mezclas con alcohol prácticamente absoluto o sea deshidratado hasta 99.8° G. L.

Los resultados obtenidos con alcohol deshidratado han superado todas las expectativas, pues, además de haber desaparecido con la eliminación del agua toda posibilidad de destrucción anormal en los motores, las mezclas que se obtienen de él con bencina son estables y homogéneas hasta a temperaturas bajas, sin necesidad de recurrir para ello a medios de estabilización como éter u otros, que además de encarecer la mezcla han resultado perjudiciales.

Entre las experiencias más recientes, podemos citar las dadas a conocer en Berlín en 1930 por el profesor sueco E. Hubendick, quien expuso lo siguiente sobre el rendimiento de las diferentes mezclas alcohol-bencina: "Si comparamos el rendimiento constante de un motor de 40 HP., usando alcohol y bencina en diferentes proporciones, vemos que el consumo de calorías por HP./h disminuye conjuntamente con la proporción de alcohol en la mezcla y aumenta el rendimiento en la forma que se puede observar en el gráfico que se acompaña.

"Un máximo de rendimiento se obtiene con la proporción de 20 % de

alcohol. En seguida aumenta rápidamente el consumo de calorías. Más o menos con 28 % de alcohol, el consumo de calorías es igual que con el uso de bencina pura. En mezclas con más de 28 % el consumo de calorías aumenta rápidamente.

Otras objeciones más o menos triviales como, el peligro de que el alcohol pueda disolver el barnizado de los coches o que la partida de los motores se dificulte, han sido completamente desvanecidas, pues no tienen valor al emplearse el alcohol en las condiciones indicadas.

Estas experiencias, que han sido confirmadas por otros autores, como: Dr. K. R. Dietrich de Berlín, *Chemiker Zeitung*, abril 1931; Dr. Uhlmann de Alemania, julio de 1930; M. Aubert, París 1924, *les Combustibles Liquides*; Ricardo, Londres y muchos otros más, han demostrado definitivamente que en los motores actuales de automóviles se puede usar ventajosamente el alcohol deshidratado hasta en proporción de 28 % en mezcla con la bencina.

Así se explica que el alcohol adicionado a la nafta haya logrado introducirse en los países y en las proporciones que a continuación se indican:

	Alcohol absoluto	Bencina
Francia	10 %	90 %
Polonia	30 "	70 "
Hungría	25 "	75 "
Alemania	20 "	80 "
Suecia	25 "	75 "
Brasil	10 "	90 "

En Chile se consumen anualmente 100.000.000 de litros de bencina en promedio, y la actual producción de alcohol apenas alcanza a 4 ½ millones, de manera que dentro del límite conveniente habría margen para consumir una cantidad de alcohol siete veces mayor a la producción actual, trayendo consigo considerables ventajas para la agricultura, industria y economía general del país.

Ing. Gustavo Vicuña C.

(De la Rev. "Anales" (junio 1931), del Instituto de Ingenieros de Chile).

A 500 METROS BAJO EL MAR

EXPLORACIONES CIENTIFICAS DE INTERES

Aún a riesgo de caer en la censura de los que piensan que una revista de automovilismo sólo debe tratar de este tema, que a nuestro juicio de ser así, terminaría por resultar árida, reproducimos algunos informes de las últimas exploraciones científicas oceanográficas realizadas por Mr. William Beebe en las Islas Bermudas, porque consideramos el tema de interés como divulgación. No todo ha de ser motores a explosión y señalizaciones de tráfico en una revista destinada a solazar a los lectores, y es por esta causa que "Auto y Turismo", entendiéndolo interpretar en la mejor forma el sentir de sus lectores, ofrece temas variados de índole técnica y científica, seguros de alcanzar su aceptación.

En lo que se refiere a la exploración de Mr. Beebe, se ha registrado un record de importancia. Bajar a 500 metros bajo el agua, era cosa imposible hasta hace algunos años, pero en la actualidad mediante otros medios y otras concepciones, el hombre así como se ha elevado hasta los 16,000 metros de altura en una cabina esférica perfectamente cerrada, ha bajado a las profundidades del océano y bajará más adelante quien sabe hasta qué límites.

No nos referiremos al esplendor ni a los paisajes del fondo del mar que la imaginación terrestre no puede concebir. La expedición aludida se ha preocupado de estudiar la fauna y la flora marina, fauna ignorada todavía por el hombre en la inmensa riqueza que contiene.

William Beebe, relata esta extraordinaria aventura de un viaje al fondo del mar, aunque no sea más que a 500 metros, y en síntesis, podemos decir que sus impresiones han sido magníficas.

Las rocas, a medida que el viajero descendía en las profundidades iban desapareciendo para formar un terreno arenoso, debido a la acción de las aguas que destruyen las piedras de la costa, y el grosor de la arena disminuye a medida que la profundidad aumenta, hasta formar una capa de barro que se extiende por todo el fondo, y que toma las tonalidades del gris al lado de los continentes, para ser luego amarilla y finalmente roja. Es tan tenue el barro, que se necesitarían 20,000 partículas para llenar un milímetro cúbico. Y esta capa, no es sólo el aporte de la tierra, sino también el aporte de los volcanes y de los vientos que arrojan sobre el mar infinitas partículas diversas que se depositan poco a poco en su inmensidad.

Es posible que si se dispusiera de un aparato lo suficientemente capaz para iluminar el interior del mar, ya que la luz artificial penetra sólo pocos metros, el paisaje no sería a primera vista muy interesante. Reinan allí, la obscuridad, el silencio y la calma casi absoluta cubierto el piso en forma uniforme de barro, sin relieves apreciables, y posiblemente sin ninguna vegetación, y donde los animales se enrarecen a medida que la temperatura del agua baja en la profundidad.

Como se nutren los animales

Se ha comprobado con los estudios de Beebe, que los animales se tornan carnívoros en vez de herbívoros en las profundidades marinas.

La fauna marina cambia bruscamente de caracteres hacia los doscientos metros. Dominan los cazadores en estas regiones, pero también hay otros animales que se contentan con vivir de los restos microscópicos de los cadáveres y puede afirmarse que el fon-

do del mar está lleno de animales microscópicos que son los encargados de purificar el barro hasta darle la completa asepsia por la falta absolu-



El explorador Beebe, en el momento de encerrarse en su esfera, con la que pudo bajar a 500 metros en el agua. Obsérvese el grueso considerable de la estructura metálica de la esfera.

ta de sustancias orgánicas que pudieran descomponerse.

Pero la naturaleza hace prodigios con los grandes cazadores que viven en la oscuridad, a quienes dota de elementos de caza verdaderamente notables. Los hay con largas antenas, que le indican la presencia de la víctima, con verdaderos faros que iluminan la oscuridad eterna del mar, y hasta con verdaderas pequeñas ampolletas que sirven de atracción a otros seres, quienes al acercarse caen en las fauces siempre voraces de los habitantes del mar.

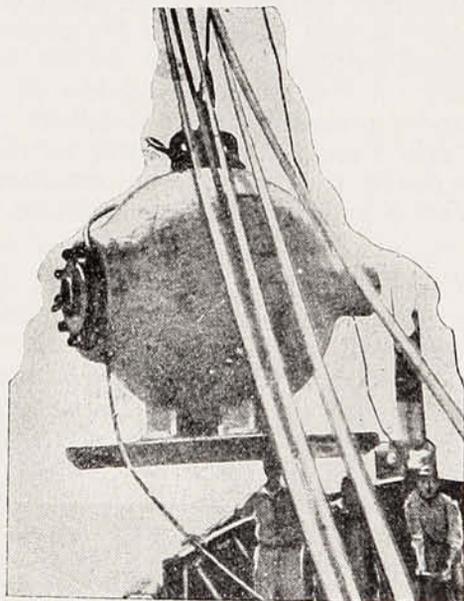
Pero la vida se hace casi imposible para los animales de ciertas dimensiones hacia los 7,000 metros, donde sólo existen los pequeños seres que viven hasta los 10,000 metros que han sido ya sondeados, del contenido de barro en aquellas profundidades.

Sería ocupar centenares de páginas en la descripción de animales que existen en el fondo del mar. Desde los que se valen de todos los elementos de que los ha dotado la naturaleza para hacerse invisibles de sus enemigos, hasta los que se defienden por medio de potentes descargas eléctricas.

El panorama en las profundidades

Quedan aún en la ignorancia muchas cosas. El hombre no sabe de la vida marina, más de lo que ha podido aprender en los sondajes especiales del fondo de las aguas. Pero, Mr. Beebe, declara que hasta los quinientos metros, en la región que ha explorado, nos habla de una variedad considerable de peces que pululan en los mares de Las Bermudas, inmediato a la costa.

Nos dice que en ciertos lugares se observa una verdadera floresta de arbustos, constituida en su totalidad por animales que toman las formas de plantas y de flores, con los colores más hermosos y variados. Nos habla de los bancos de coral que toman las más caprichosas formas, de las esponjas que existen a millares bajo el mar, pero su admiración es absoluta ante la belleza de colores de las flores vivientes, brillantes y atrayentes de los enjambres marítimos, arbustos que se cierran al menor contacto, y que apresado el animal, desaparecen en el barro mientras efectúan una larga digestión para aparecer nuevamente, cuan-



La enorme esfera metálica que sirvió a Mr. Beebe para explorar el mar en Las Bermudas, a una profundidad de 500 metros.

MELONES . . . PARA FABRICAR AUTOMOVILES

A primera vista ha de parecer ridículo pensar que con melones se pueden fabricar automóviles. Lo mismo que nosotros han pensado muchas personas al saber que Mr. Ford preparaba una enorme extensión de tierras en una de sus chacras para la siembra de melones destinados a la producción de automóviles.

El ilustre fabricante pensaba obtener de ellos la materia prima necesaria para algunos elementos de los vehículos que fabrica, y uno de los farmers que están al servicio de Ford, contaba lo siguiente relativo a tan inesperada experiencia:

Los viejos granjeros que vendieron sus tierras a Ford, se pusieron a trabajar con él bajo una base de cinco dólares por día de ocho horas de trabajo y no pudieron ocultar su sorpresa cuando el fabricante ordenó la plantación de una enorme cantidad de semillas de melón.

John Fischer, uno de ellos decía: Al principio nos intrigaba lo que Ford se proponía hacer, pues creíamos difícil que se pudieran comer tantos melones.

Los altos empleados de Mr. Ford, guardaron durante todo el tiempo el mayor secreto referente a los motivos de este cultivo, hasta que un día Mr. Ford, al hacer una inspección de las grandes plantaciones emprendidas, dijo más o menos bajo, pero lo suficiente como para que yo le escuchara: "Voy a apresurar este experimento en

todo lo posible para determinar si todas las materias primas que entran en la construcción del automóvil pueden o no ser cultivadas en una chacra."

Esto me dió la clave del propósito, y lo confirmé cuando escuchando los demás comentarios Mr. Ford decía que el mundo se encuentra agobiado de superproducción de productos alimenticios provenientes de chacras y que se proponía utilizar este sobrante en la industria manufacturera.

Mr. Fischer continuó diciendo, que esos melones en manos de los químicos de Mr. Ford, serían trocados en elementos de manufactura. Se extraería de ellos el alcohol destinado a preparar las pinturas, se obtendrían fertilizantes y además, con los residuos una especie de madera, tan útil y barata como la que se usa actualmente en la fabricación de carrocerías, etc.

Mr. Ford, ha dado pues comienzo a su nueva aventura en la chacra de 3.000.000 de dólares, para determinar si los automóviles pueden ser "cultivados" . . . a la vez que investigar si se puede demostrar que hay nuevos procesos más eficientes y económicos que los actuales de la minería y de la fundición . . .

Nada ha de extrañarnos si dentro de poco se nos anuncia que las manzanas, las zanahorias y los rábanos entran en grande escala en la fabricación de vehículos a motor . . .

do las necesidades vitales, exigen que tomen la forma engañosa e inofensiva a que hemos hecho referencia.

Es probable que las próximas experiencias que prepara Mr. Beebe, para dentro de poco, y en otros mares, sobre todo en las costas de Méjico, se realicen a profundidades mayores todavía, y su aparato permita el uso de potentes faros que iluminen la oscuridad del fondo de las aguas, y hasta que la fotografía pueda funcionar. Pero, es de imaginar las dificultades con que tropezaré el sabio americano, para

construir un aparato lo suficientemente fuerte que permita resistir la inmensa presión de las aguas por una parte y que a la vez, permita la visibilidad perfecta al exterior.

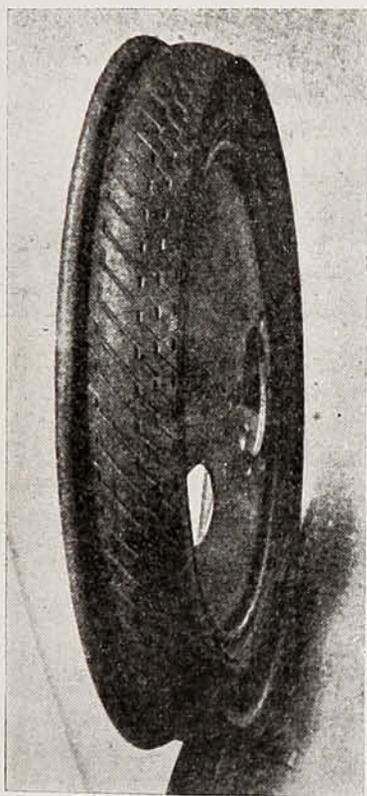
Como nota final, diremos que Mr. Beebe, nos declara que la mayor sensación la sufrió cuando a medida que avanzara lentamente hacia el fondo del mar, rodeaban su esfera metálica enormes tiburones, y hasta atacaron la dura estructura pulpos de tamaño considerable en su inútil afán de hacer una presa más . . .

NEUMATICOS SOBRE RIELES

VENTAJAS DE SU APLICACION

PRUEBAS REALIZADAS EN FRANCIA

El automóvil sirve también para beneficiar con sus aplicaciones al ferrocarril. Ya son comunes los auto-carri-les, pequeños wagones, movidos por un motor de automóvil, y que se usa en todas partes para las comunicaciones rápidas o el movimiento de los jefes de las empresas aludidas.



El neumo riel, tipo de rueda inflada con aire, en uso en los wagones ferroviarios de Francia, y de un nuevo tipo de wagón automotor. Sus ventajas, han originado su inmediata adopción, según informamos en el artículo a que hacemos referencia en estas mismas páginas.

Vino después, el uso de wagones ferroviarios que se está difundiendo ya, movidos a hélice, que desarrollan velocidades de 170 kilómetros y se construye en la actualidad otro tipo destinado a conducir cien pasajeros a 360 kilómetros por hora.

Esta es también una concepción del automóvil, ya que se aplican sus motores, y parte del aeroplano por su hélice.

Viene ahora, el uso del neumático en las ruedas de los wagones férreos. Mejor dicho, el uso de la goma, ya que como es natural, las cámaras no podrían resistir la enorme presión del wagon. Pero sin duda es la aplicación de la rueda sólida del camión, la que se ha realizado en esta concepción que en pocos años, alcanzará una difusión considerable.

Se buscaba la comodidad en el transporte de pasajeros, silencio y suavidad en la marcha de los wagones ferroviarios. Los sistemas inventados de resortes, no han eliminado el ruido ni las vibraciones, pero Michelin, el célebre francés, después de varios años de esfuerzos constantes, ha producido un tipo de rueda, y un wagón movido por un motor de automóvil, que hace de los viajes en la línea férrea una delicia y que posiblemente, será adoptado más adelante en todas las principales líneas de pasajeros del mundo.

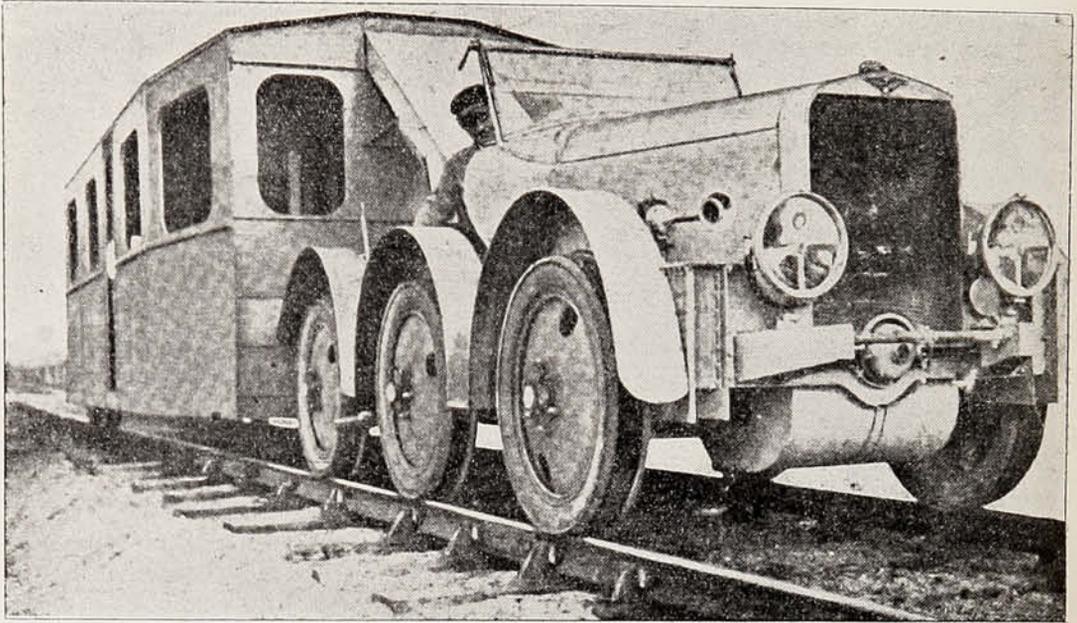
Sus estudios comenzaron en 1929, primero en las líneas férreas de la Usina Michelin y después sobre algunas departamentales. Después se hicieron ensayos sobre un recorrido de 30 kilómetros, y luego se adoptó un vehículo especial movido por un motor de 20 H. P., que marcha en ambos sentidos a la misma velocidad, y tiene cuatro clases de cambios cada marcha. La velocidad normal, alcanza a 90 kilómetros por hora, pero forzado llega a los 125.

Utilizando este wagon y su sistema de ruedas, se ha conseguido una velocidad media de 100 kilómetros, en el transporte de 18 pasajeros con un gasto de 19 litros y medio de gasolina.

Las ruedas "neumo riel".

Así se llama este nuevo tipo de rueda ferroviaria. Tiene como las ruedas

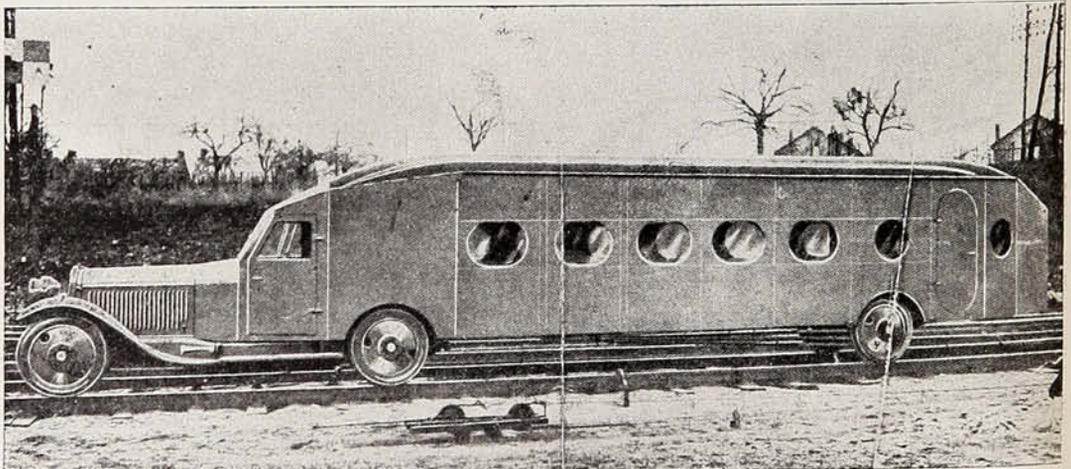
mente el patinaje, y a la velocidad de transporte se agrega el silencio y la falta de vibraciones. Para el tipo de vehículo de Michelin, aficionado a mo-



Modelo de motor que puede arrastrar uno o varios wagones equipados de neumo rieles, cuyos ensayos han sido hechos con todo éxito.

ferroviarias una guía que frota contra el riel cuando se produce un despla-

tor, el neumático en realidad tiene una cámara de aire que le permite hacerlo



Wagon automotor de Michelin, equipado con ruedas neumáticas que desarrollan velocidades hasta de 125 kilómetros por hora, y que realizan un servicio inmejorable para el transporte de pasajeros en muchas ciudades de Francia.

miento lateral. Siendo triple la adherencia sobre el riel en el neumático que en la rueda de hierro, evita completa-

más suave en la marcha todavía ya que el aire amortigua todo choque que pueda producirse pero para el uso de wa-

gonas de gran peso la goma es maciza y produce buenos resultados igualmente.

De todo ello resulta que el mecanismo y el armazón del wagon sufren bastante menos que en los transportes actuales.

Sobre todo, causa la mayor sensación de silencio absoluto que se produce en la marcha de estos vehículos, que permite un sueño fácil en los grandes viajes y disminuye las fatigas del mismo en forma considerable.

Los cálculos realizados en la práctica evidencian que el uso del neumoriel aumenta la velocidad de tráfico y disminuye sus gastos, y el uso de wagoes movidos a motor, importa a las empresas la economía real que significa evitar el uso de trenes vacíos, pudiendo satisfacer a los clientes cuando éstos son numerosos, aplicando varios wagoes en convoy.

La realización de esta idea, ha tomado en Francia caracteres importantes. Las empresas ferroviarias están dotando a sus trenes, de ruedas macizas y han adquirido gran cantidad de wagoes automotores para los servicios entre estaciones y aún para algunos de larga distancia, en que no es necesario mantener un tren en movimiento para conducir pocos pasajeros.

Así, pues, la historia del neumático constata una nueva época en su aplicación. En 1891 se aplicó por primera vez en las bicicletas. En 1895 se probó con éxito en la carrera París-Bordeaux, y en la actualidad en las líneas férreas con los resultados de que damos cuenta.

El neumoriel y nuestros ferrocarriles.

No podemos ser indiferentes a la vida del ferrocarril en nuestro país, y bien sabemos que la situación de las empresas no es por demás brillante. La aplicación del neumoriel en Chile daría vida y produciría un resurgimien-

to evidente en nuestras empresas, algunas de las cuales, están para cerrar sus servicios dadas las fuertes pérdidas que deben soportar.

Nos referimos por ejemplo al Ferrocarril Transandino. La empresa no puede hacer frente a los gastos que origina una línea cuya mantención es enormemente cara, y que por efectos de las tarifas aduaneras ha debido disminuir sus entradas por falta de transporte, y cuyo servicio de pasajeros no es lo suficientemente denso como para costear los gastos de mantención de este ferrocarril internacional.

El uso de los wagoes de Michelin, además de hacer un viaje prácticamente cómodo, rápido, silencioso y seguro, ofrecería la ventaja de una economía enorme. Los trenes a vapor estarían destinados únicamente al transporte de mercaderías y el servicio de pasajeros debería hacerse en la forma que actualmente ha sido implantada en muchas ciudades de Francia.

Para el Ferrocarril del Estado, iguales beneficios podría registrarse, haciendo servicios de pasajeros entre ciudades vecinas o lejanas con los nuevos wagoes a motor, que tendrían la ventaja de abaratar los transportes, hacerlos más continuados para realizar un mejor servicio público, más rápidos y más cómodos y finalmente, para que esas economías compensen el balance final, que por lo general está arrojando pérdidas debido a los gastos que origina el uso y puesta en movimiento de una masa enorme de máquinas, que no coinciden con el transporte que deberían realizar, ya que los cálculos que sirvieron de base para su construcción han cambiado notablemente en los últimos años, por causas diversas.

Esperamos que estos progresos que damos a conocer como un aporte a la difusión de los conocimientos técnicos de la vida moderna, tengan pronta aplicación en nuestro país.

¡VIVA EL TROLLEYBUS!

Nuevos elementos de Tránsito en las grandes ciudades

Desde que existen los carros o tranvías eléctricos, existe también la idea de que podrían eliminarse definitivamente las vías, que en muchas ciudades donde el progreso hace difícil la circulación, constituyen un motivo de dificultades, toda vez que el espacio que ocupan las líneas, es por lo general propio para los vehículos eléctricos aludidos.

Tan sólo recién se ha podido llevar a la práctica la idea con el auxilio del automóvil también, ya que el trolleybus, está constituido esencialmente por un chasis de automóvil con sus ruedas sobre neumáticos correspondientes, y que funciona por un motor eléctrico similar al de los tranvías.

Es de hacer notar que el trolleybus, tiene la ventaja, de ser eléctrico, rápido, silencioso y barato, y que no está obligado a mantenerse sobre los

rieles, sino que puede desplazarse varios metros en uno u otro sentido de la calle.

Ya en Estados Unidos en 1890, se ideó una especie de trolleybus, que podía circular por medio de la corriente eléctrica, pero ignoramos las causas que determinaron su separación del uso público. Es posible que ello se deba a la falta de ruedas neumáticas, que hacían difícil y molesto el tránsito, y aún, a la falta de seguridades de estos carros.

Los trolleybus a que hacemos referencia, han sido ya puestos en práctica con gran resultado en Londres, por parte de las propias compañías de electricidad, que tenían en los autobuses un competidor formidable.

Ni ruido, ni humo, ni gases maléficos, y sobre todo, lo que es más interesante, costo de los pasajes rebajados. Estas son en síntesis las características



Modelos de trolleybus, en uso actualmente en Londres. Un imperial cerrado de invierno al lado de un tranvía imperial, de los que la empresa ha decidido retirar de la circulación. El trolley tiene dos brazos, uno para recibir, y el otro para devolver la corriente.

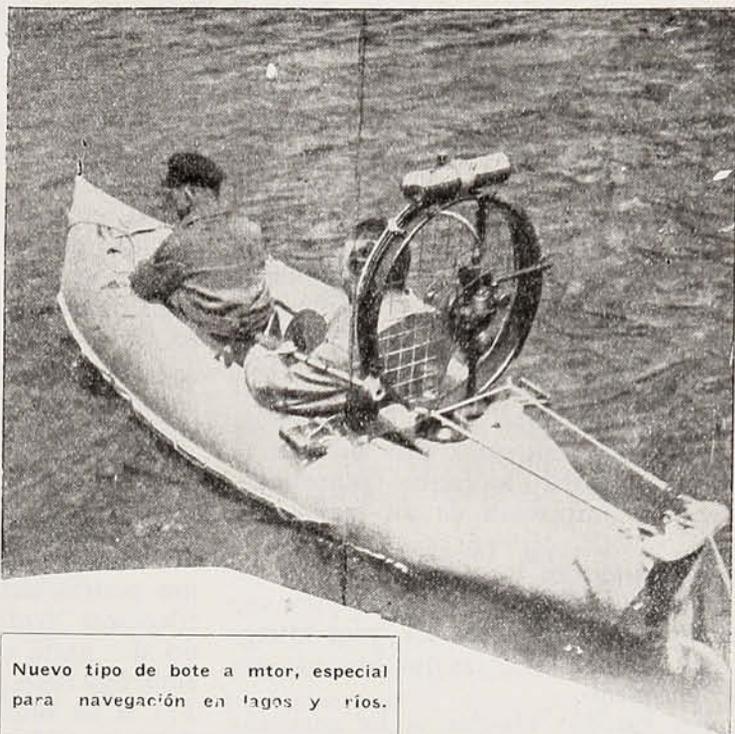
NUEVO TIPO DE LANCHA A MOTOR

Los alemanes han progresado considerablemente junto con los italianos en la técnica de botes a motor.

Con profundo sentido práctico y a fin de hacer más fácil el transporte de estos botes y el consumo de los mismos en los paseos, han fabricado recientemente con el mejor resultado un modelo de caucho, transportable en un automóvil, equipado con un pequeño motor que acciona una hélice exterior, similar a la de los aeroplanos.

El motor de referencia, con un consumo mínimo, permite el transporte de dos personas, cómodamente instaladas.

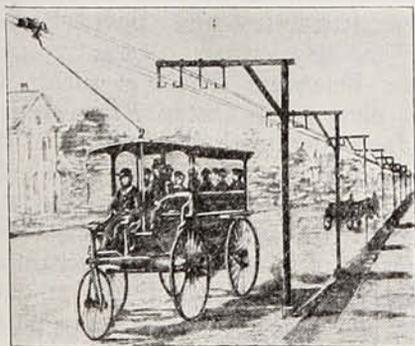
Concepciones de esta naturaleza



Nuevo tipo de bote a motor, especial para navegación en lagos y ríos.

tendrían una especial aplicación en nuestros ríos y lagos del Sur, donde la navegación no ha alcanzado aún el desarrollo que debe tener.

de lo trolleybus que se están construyendo ya en otros países para descongestionar el tránsito.



Primer sistema de trolleybus, puesto en uso en Estados Unidos en 1890.

Como dato comercial, diremos que se ha comprobado que el ómnibus dará mejores resultados que el trolley-

bus en cualquier ciudad en donde no pueda transportar más de ocho pasajeros por día en cada sentido, pero que sobre esta cifra, el trolleybus produce mayor rendimiento.

El costo de los carros es también mucho menor que el de los tranvías y siendo su peso menor, es indudable que el consumo de corriente lo es también en relación directa.

En suma, que se evitan accidentes, la circulación se hace más rápida, el costo del transporte disminuye y aumentan las comodidades del público por el nuevo sistema que nos ocupa, que deseamos impere también alguna vez en Santiago, que tiene derecho como ciudad moderna a contar también con todas las iniciativas útiles del progreso vial.

DEBE MARCHARSE A MAYOR VELOCIDAD EN LOS MALOS CAMINOS

Es posible que el título parezca paradójico a muchos conductores chilenos, aunque no faltarán por cierto los que han aprendido en la práctica que tal aseveración es efectiva.

En efecto no siempre en los malos caminos se suaviza la marcha del automóvil disminuyendo la velocidad. A veces marchando a paso de hombre en un camino malo parece imposible poder aumentar la velocidad sin comprometer la integridad de los resortes y de los huesos.... mientras que aumentando la velocidad se recibe inmediatamente la impresión de un mejor andar.

Probando en los caminos malos diversas velocidades se puede siempre encontrar una más cómoda y es interesante estudiar las cosas que originan este fenómeno.

En Estados Unidos se ha comprobado que para un coche determinado que transita por una mala carretera, la velocidad óptima depende de la carga y de su distribución, en primer lugar.

Para mejor estudio construyeron un aparato al que dieron un nombre ciertamente pomposo "acelerómetro giroscópico", que no es más que un giroscopio accionado mecánicamente y que se coloca en el centro del coche, el cual durante la marcha va registrando en una faja de papel el sentido de las oscilaciones del coche. Conociendo, pues, la velocidad de deslizamiento del pliego y la del automóvil es fácil conocer el lugar del camino donde se han producido los barquinos.

Conviene establecer previamente que el movimiento oscilatorio de un vehículo en sus propios muelles depende de varios elementos entre los que se deben recordar la mayor o menor flexibilidad de los resortes, el mayor o menor efecto de los amortiguadores, las dimensiones de los neumáticos, la

presión de la infladura, la distancia entre ejes del automóvil, su velocidad y las condiciones del camino.

Desde este punto de vista el coche puede ser comparado con un balancín. Si dos personas se sientan cerca del apoyo céntrico del balancín, obtendrán oscilaciones de poca duración pero de gran frecuencia (Fig. 1).

Si por el contrario se colocan en los extremos de la tabla resultarán oscilaciones de mayor duración y de menor frecuencia. (Fig. 2).

Idéntico fenómeno ocurre con el automóvil. Si el piso se concentra cerca del centro de gravedad del coche como podría serlo en un rodster las oscilaciones serán muy frecuentes pero no de gran amplitud y tenderán a amortiguarse en poco tiempo (Fig. 1); si en cambio el peso está alejado del centro del coche como ocurre por ejemplo en una larga berlina las oscilaciones serán menos frecuentes pero más amplias y el amortiguamiento completo requerirá un tiempo mayor. (Fig. 2).

Analícemos ahora los movimientos que el coche experimenta en el encuentro con un obstáculo:

En el primer instante del choque el coche demuestra una ligera tendencia al "capotamiento" o sea, volcar la parte delantera hacia el suelo (Fig. 3), pero en el instante inmediato las ruedas superan al obstáculo y el coche muestra el radiador hacia arriba (Fig. 4). Los pasajeros sienten un primer sobresalto a causa de esta primera inclinación e inmediato enderezamiento.

Las ruedas alcanzan nuevamente el nivel del suelo, pero la parte delantera del vehículo lanzada al aire en el instante precedente, tarda en descender por efecto de la inercia y aliviana por un brevísimo período los elásticos. Poco después son las ruedas traseras

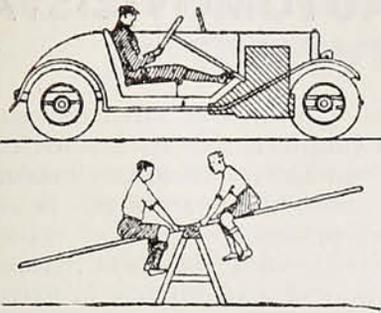


FIG. 1

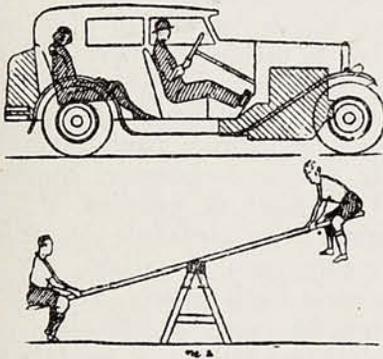


FIG. 2

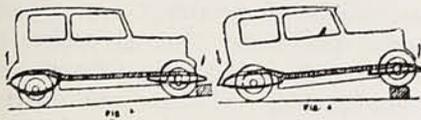


FIG. 3

FIG. 4

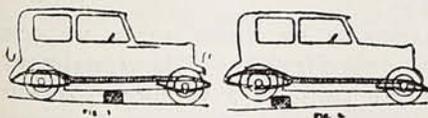


FIG. 5

FIG. 6

las que alcanzan el obstáculo y éste es el momento más crítico.

Si en el momento del coche de la parte posterior las ruedas delantera han iniciado el descenso, el movimiento de levantamiento de la parte posterior armonizará con el movimiento descendente de aquella fundiéndose en una única oscilación (Fig. 6), y el sacudimiento producido por el golpe de las ruedas posteriores contra el obstáculo no será muy sentido.

Según las características del coche y sobre todo la distancia entre ejes, hay una determinada velocidad en la cual, los dos movimientos contrarios de la parte delantera en descenso y la traseña en ascenso son concordantes dando lugar al máximo de confort en el viaje.

A una velocidad inferior se sentirán dos oscilaciones distintas. Una velocidad mayor puede producir un fuerte barquinazo, pues coincide el instante del levantamiento de la parte posterior con el de la parte delantera del coche, produciendo la sensación de elevación, para luego caer con las cuatro ruedas sobre el piso.

Si en vez de un obstáculo se trata de una serie de ellos como ocurre en los malos caminos y si estos obstáculos se presentan distanciados uniformemente, existe también, la posibilidad de encontrar para cada coche la velocidad más cómoda, por las mismas razones expresadas anteriormente.

Así se explica que algunos conductores, marchando a mayores velocidades, encontraban por ejemplo algunos trozos de camino, como el de San Pablo a Cuesta Lo Prado o en el Longitudinal al Sur, más comodidad y aseguraban no estar tan malos como lo sostenían otros que viajaban a velocidades menores de la que correspondía al vehículo.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, es que en Inglaterra se han construido caminos muy bien pavimentados, los cuales de trecho en trecho tienen un pequeño levantamiento imperceptible para velocidades deter-

DE INTERES PARA EL AUTOMOVILISTA

CON ALCANFOR SE DESCARBONIZAN LOS MOTORES

Es posible que pocos automovilistas sepan que el alcanfor, producto que se vende en forma comercial, a muy bajo precio, es un precioso descarbonizante, muy en boga en Europa por los automovilistas económicos que no desean desembolsar gruesas sumas de dinero para obtener la limpieza interna de sus motores.

En efecto, el alcanfor se presta perfectamente para realizar durante la combustión interna del motor el servicio de limpieza a que aludimos, siempre que se use en la debida proporción.

Cuatro gramos de alcanfor por litro, son suficientes para desempeñar el trabajo, así es que llenando el tanque de gasolina o depositando en él sólo 10 litros, y 40 gramos de alcanfor, que se disuelve rápidamente en el combustible, la descarbonización se realiza.

El período durante el cual es menester agregar alcanfor a la gasolina, depende únicamente de la cantidad de carbón que exista depositada en los cilindros. Sin embargo, creemos que es fácil advertir el estado del motor observando las bujías del mismo.

Siempre es aconsejable continuar utilizando el alcanfor en menor cantidad, para evitar la formación del carbón.

minadas que no constituyen un peligro, pero que hacen sumamente molesta la marcha a velocidades no obstante la bondad del pavimento.

Es fácil calcular por otra parte, el tiempo empleado por un automóvil para superar un obstáculo con cada par de ruedas. Supongamos una velocidad de 50 kilómetros por hora correspondiente aproximadamente a 14 metros por segundo. Con un automóvil de tres metros y medio de distancia entre ejes, pasará, pues, un cuarto de segundo, entre el instante en que el obstáculo es encontrado por las ruedas delanteras y en el que lo encuentra las ruedas posteriores.

Un gramo por litro es suficiente para mantener limpio el motor, y sobre todo, esta ventaja no encarece mayormente el costo de la marcha por la baratura del producto.

Recomendamos a nuestros lectores, no equivocar el alcanfor con la naftalina que se vende en las farmacias también. Esta última, si bien no produce ningún efecto dañino a la máquina, no realiza ninguna función descarbonizante.

Este método que aconsejamos tiene una ventaja importante sobre otros productos que se venden en plaza para limpiar de carbón el interior de los cilindros. En efecto, realiza el trabajo poco a poco, destruyendo las capas de carbón que se forman paulatinamente a medida que se consume el combustible del estanque de gasolina, y los otros, tienen la propiedad de aflojar inmediatamente todo el carbón, que al ser expulsado hacia afuera, a menudo es aprisionado por las válvulas, las que comienzan a fallar o al asentar torcidas se tuercen.

Recomendamos a los automovilistas una prueba, en la forma que indicamos en la seguridad de que quedarán satisfechos del resultado.

Con resortes normales y con reparo normal del peso sobre el coche, el tiempo de un cuarto de segundo es aproximadamente el necesario para que la parte delantera del vehículo inicie su movimiento de retorno descendente. En tales condiciones la velocidad indicada sería justamente aquella en la cual los choques del par de ruedas contra los obstáculos fundiéndose en una misma oscilación serían menos sentidos.

Cuanto se ha dicho sobre un obstáculo sobrellevado vale igualmente en lo que respecta a un pozo, que en un instante dado para la rueda constituye también una sobre elevación.

LA SITUACION DEL MOMENTO Y EL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

El Automóvil Club de Chile, ha hecho un llamado a sus socios, en el sentido de cooperar en diversas iniciativas que han tenido origen en el seno del Directorio, inspirado en su deseo de contribuir en la forma solicitada por el Gobierno a los representantes de Instituciones diversas, para solucionar en alguna forma el momento difícil que vivimos.

No creemos que ninguna de esas iniciativas haya sido indiferente a los señores socios, cualquiera que sea su nacionalidad, porque a todos interesa por igual que el país retorne a la normalidad de su vida.

Las palabras del Sr. Ministro de la Guerra, han tenido en nuestro Club un eco que no ha superado ninguna otra Institución del país. Inmediatamente el Directorio se avocó a la patriótica tarea de cooperar con las autoridades, ajeno a toda finalidad política, y su llamado ha sido escuchado por numerosos socios, como lo comprueba el resultado de las diversas gestiones realizadas.

La Colecta.

Se abrió una colecta con el objeto de allegar fondos destinados a dar trabajo a los cesantes en obras públicas de especial utilidad vial. El Club ha encabezado esa lista con 2,000 pesos, y numerosos socios han concurrido a Secretaría con el objeto de depositar una suma al alcance de sus medios que evidencia su buena voluntad.

Al iniciarse esta suscripción que aún está abierta, el Club envió a sus socios la siguiente circular:

Señor socio:

El movimiento de la Armada ha concluido, 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 es 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 evitara 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.

Para la Asistencia Social.

Se ha solicitado de los señores socios que quieran hacerlo, presten el servicio de conducción de las damas de la Asistencia Social, que en las actuales circunstancias deben duplicar sus actividades visitando un crecido número de gente pobre, cesantes y demás elementos que se encuentran en las peores condiciones económicas, a quienes es menester visitar para comprobar la exactitud de sus afirmaciones de pobreza.

Se trata de un servicio que sólo cuesta la conducción del automóvil duran-

Mas sobre robos de Automóviles

El Directorio del Automóvil Club, se ha dirigido a las autoridades nuevamente, encareciéndoles algunas medidas para evitar los robos que se vienen produciendo en cantidad desconcertante en los automóviles que se dejan estacionados en las calles más centrales de Santiago.

En efecto, ha recrudecido en forma alarmante el raterismo, llegando a límites de audacias insospechados.

Ya en números anteriores hacíamos referencia a los robos de vehículos en pleno centro y si bien estos disminuyeron durante algunas semanas, nuevamente los ladrones han entrado en actividad, por lo que es oportuno recomendar a los socios toda clase de

precauciones para evitar las consecuencias de las actividades de lo amigo de lo ajeno.

La nota pasada con tal motivo es la siguiente:

Santiago, 17 de setiembre de 1931.

Señor Director,

El Directorio del "Automóvil Club de Chile" en su última sesión, ha acordado rogar al señor Director General que, si lo tiene a bien, se sirva hacer tomar alguna medida en el sentido de evitar los múltiples robos de automóviles, accesorios e insignias de que están siendo víctimas los automovilistas con frecuencia alarmante a todas horas del día y en todos los barrios de la Capital.

Saludan al señor Director muy atentamente.

p. "Automóvil Club de Chile"

J. Ignacio García V.
Secretario

Elías Veloso R.
Presidente

te algunas horas a la semana, ya que la Asistencia Social pone de su parte el combustible necesario.

Se ruega a los socios prestar especial atención a este pedido, en virtud de que a veces es penoso no poder atender con prontitud los socorros que solicitan personas que se encuentran en situación verdaderamente afligente.

El Festival de Jahuel.

Con el propósito de allegar fondos a la misma idea base a que hemos hecho alusión, se ha aprovechado la oportunidad de celebrar el 3.er aniversario de la fundación del Automóvil Club de Chile, para organizar un festival deportivo en Jahuel, en el que se realizará la tradicional carrera de la Cuesta.

Además, se elegirá a la Reina de Jahuel, el Emperador de los Feos, y se llevará a cabo el Baile de Fantasía que todos los años tiene especial animación.

De este festival damos cuenta detallada en este mismo número.

La Carrera del Circuito.

El Directorio ha estimado también oportuno adelantar la fecha de la Carrera del Circuito Sur, fijada para noviembre, para con su producido ayudar al Gobierno en la tarea de dar trabajo a los cesantes. En pliego separado nos referimos también a esta importante iniciativa.

Las diversas actividades emprendidas para satisfacer un ideal bien inspirado, y cooperar con el Gobierno en la hora actual, ha de ser bien recibido por los señores socios, que comprenden sin duda que es deber de todo habitante de Chile bien intencionado, cooperar en la mejor forma a la normalización de las actividades, alteradas por diversos factores que no es del caso consignar ni estudiar, y que en nuestro país tienen también el eco que le corresponde por el estado financiero mundial.

Las franquicias del Club y las peticiones formuladas por otras Instituciones

No hace mucho tiempo, algunas instituciones deportivas, solicitaron de las autoridades correspondientes, el otorgamiento de algunas franquicias de Tránsito similares a las del Automóvil Club de Chile, y sin discutir el derecho de peticionar que les asiste, es indudable que acordarlas, constituiría un peligro, y a la larga tendría como resultante la anulación general de las franquicias a todas las Instituciones.

Colocados desde el punto de vista de automovilistas simplemente, es un error y un peligro que la autoridad acuerde el goce de dichas franquicias por una serie de consideraciones muy oportunas que el Club, ha previsto con todo criterio al dirigirse al Sr. Alcalde de Santiago.

No es posible ni es justo, que se acuerden esas franquicias a cualquier institución, por el hecho de tener algunos socios con automóviles o por haber creado una sección de automovilismo.

Con un precedente semejante, los Clubs sociales y los de cualquier otra índole, aún política, tendrían derecho para gozar de esas franquicias, que por el hecho de serlo no pueden ser generales.

La autoridad, ha demostrado hasta la fecha el mayor interés por unificar las diversas instituciones del Deporte.

No podemos olvidar que el Automóvil Club de Chile, aparte de la iniciativa particular, nació también por la intervención semi oficial del Gobierno que deseaba entenderse con un solo organismo responsable, que pudiera representar al automovilismo del país en general.

Es por eso que el Automóvil Club de Chile ha crecido y se ha formado fuerte y vigoroso. Ha dado pruebas de ser merecedor de esas franquicias y ha seleccionado a los socios que ingresan en su seno, exigiéndoles en todo instante, respeto a la autoridad y colaboración con ella.

Mucho podríamos decir en apoyo de estas ideas, que sin ser egoístas ni exclusivistas, reafirman el concepto expresado, pero entendemos que el Directorio del Automóvil Club de Chile ha sido lo suficientemente explícito y claro en la nota pasada al Sr. Alcalde, quien seguramente con su lectura habrá podido ilustrar claramente el criterio sobre tan delicado tema.

Las franquicias acordadas a cualquier institución, con los mismos o mayores méritos que los solicitantes de referencia, dejarían de ser franquicias a corto plazo, y el abuso, que no podría evitarse en ninguna forma terminaría por perjudicar realmente al automovilismo, al ser retiradas por la autoridad para evitarse molestias y dificultades sin nombre.

La nota que comentamos brevemente, dice así:

Santiago, 25 de setiembre de 1931.

Señor Alcalde,

Obra en conocimiento del Directorio del "Automóvil Club de Chile" que el Club Deportivo Nacional ha solicitado, recientemente de esa Alcaldía, se le acuerden a sus socios las mismas franquicias de Tránsito de que gozan actualmente nuestros asociados.

Ante esta petición, que envuelve una verdadera generalización de facultades especiales acordadas al "Automóvil Club de Chile", en virtud de responsabilidades, también especiales, que ha sabido mantener siempre con exactitud y dentro de la corrección más absoluta, nos permitimos hacer presente al señor Alcalde, algunas consideraciones que, señalando ante US. las razones en virtud de las cuales fueron acordadas a nuestra Institución las actuales franquicias, demuestran a la vez la improcedencia de la solicitud del Club Deportivo Nacional.

Y nos adelantamos a expresarlas, no para pretender una situación de privilegio, a pesar del mérito especial de nuestra Institución para ser favorecidas con ellas, sino por el peligro inminente del abuso que de ellas hicieran otras Instituciones, lo que importaría la inmediata derogación de todas las franquicias para todas las colectividades, y por muy poderosas que fueren las razones para mantenerlas sólo al "Automóvil Club de Chile", haría entonces que se le señalase como Institución privilegiada, en tanto que hoy sólo se pueden considerar como una reciprocidad de las autoridades del país para con una Corporación nacional privada, reconocida internacionalmente, y cuyo único objeto es regular esta actividad del automovilismo.

vilismo dentro del mayor respeto y de la más franca cooperación para con las mismas.

Para facilitar la atención de US. consignamos, bajo numeración correlativa, algunas de las principales consideraciones que hacemos valer para el rechazo de lo solicitado por el Club Deportivo Nacional.

1.º El "Automóvil Club de Chile" de conformidad a lo dispuesto en los Estatutos de la Asociación Internacional de Automóvil Clubs Reconocidos, es la única Institución que puede existir en Chile reconocida internacionalmente.

Ligada, entonces, en esta forma nuestra Institución con las Instituciones oficiales Extranjeras congéneres, procede que sólo a ella se le confieran ciertas franquicias que representen en Chile las análogas concedidas a las demás afiliadas internacionales dentro de sus respectivos países. El Club Deportivo Nacional carece en absoluto de esta personalidad internacional.

Esta representación conferida al "Automóvil Club de Chile" por la Asociación Internacional de Automóvil Clubs Reconocidos no puede ser encomendada, mientras nuestra Institución cumpla con los requisitos exigidos para su otorgamiento, a ninguna otra Institución congénere que exista en el país, mucho menos al Club Deportivo Nacional, cuya índole es diversísima a la nuestra y sólo indirectamente relacionada con el tránsito nacional.

2.º En virtud del reconocimiento mencionado en la consideración anterior, sólo es el "Automóvil Club de Chile" la única Institución privada que puede representar fuera del país el automovilismo nacional, siendo lógico que sea también ella la única poseedora de franquicias que importen para los automovilistas extranjeros la reciprocidad especial sobre tránsito que se ofrece a nuestros automovilistas en el exterior.

El otorgamiento de franquicias a alguna o varias Instituciones nacionales y más aún a aquellas de naturaleza ajena al tránsito, conduciría directamente a un desorden en la materia, susceptible de inmediato de todo género de abusos que dañaría la reputación del automovilismo nacional.

3.º El "Automóvil Club de Chile" es la única Institución automovilista en Santiago reconocida por el Supremo Gobierno, y según sus Estatutos aprobados, le fué especialmente reconocida esta preferencia. Corresponde, por consiguiente, sólo a ella liberalidades especiales cuyo estricto control ha hecho mantener el buen comportamiento de todos sus asociados.

Cualesquiera otra Institución poseedora de análogas franquicias, sin el carácter especial de la nuestra y sin una reglamentación basada en el tránsito del mismo, como lo es la del Club Deportivo Nacional, dada su índole diversa, llevaría directamente a la desorganización o complejidad de los controles que regulan esta delicada función de la autoridad.

4.º El "Automóvil Club de Chile" es la única Institución en el país autorizada oficialmente por el Supremo Gobierno, según Decreto 2365 de fecha 6 de octubre de 1930, para la organización de torneos y pruebas de vehículos motorizados que se realicen en el país. Toda franquicia de Tránsito de que gocen sus asociados, tiene, por esta cir-

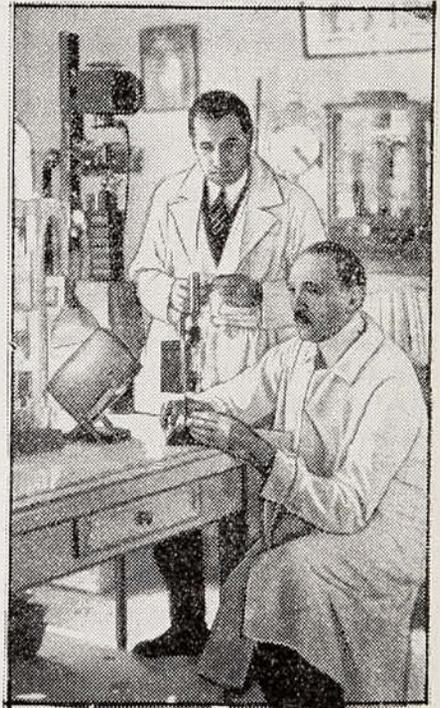
cunstancia una razón de ser especial, inherente a esa misma autorización, y que representa para las autoridades una garantía del uso correcto de ella.

5.º Se exige la calificación de cada uno de los socios que ingresen a su seno a los que se les impone como deber principal el respeto y la colaboración a las autoridades constituidas; y por su parte la Institución, aporta constantemente a la Dirección General del Tránsito proyectos, ideas e iniciativas y coopera en sus labores, previo el estudio de toda iniciativa por la Comisión de Tránsito del Club.

6.º Inspirada en un sentimiento de bien público, cada año dona importantes premios a los carabineros de tránsito que se destacan por su más correcta actuación en el desempeño de sus funciones.

7.º En los años que nuestro Club lleva gozando de las franquicias de tránsito concedidas no se ha producido una sola queja grave contra la Institución ni contra sus socios, y si alguna se ha producido individualmente, por falta de respeto a la autoridad, ella ha sido severamente sancionada por el Club.

8.º Acordar nuestras franquicias a otra Institución que no es automovilista, sino que por su índole, como en el caso del Deportivo Nacional, desarrolla sus actividades fuera de los centros poblados, por su carácter esencialmente excursionista,



Se ha rumoreado en Europa que el célebre Profesor Voronoff va a liquidar el fundo donde tiene la crianza de monos, que utiliza para sus aventurados experimentos. Parece que el fracaso no sólo proviene de su procedimiento sino por razones financieras. El grabado nos muestra al Profesor en su Laboratorio.

sería sentar también el precedente de que con igual derecho podrían obtenerlo las demás Instituciones políticas o sociales con un rol distinto de las actividades que esencialmente corresponden a una Institución como la nuestra, exclusivamente automovilista, cuya labor se desarrolla prácticamente en los centros poblados. Por otra parte ella vendría a desvirtuar lisa y llanamente el propósito que inspiró a las autoridades al acordar esas ventajas al "Automóvil Club de Chile" de gestionar semi oficialmente su fusión con las demás existentes en Santiago.

9.º El "Automóvil Club de Chile" aliviana en sus tareas a la Dirección del Tránsito, haciendo conocer directamente de sus socios por medio de sus boletines, circulares y Revista Oficial toda resolución que pueda interesarles, emanada de la autoridad y porque al contribuir directamente por su intermedio a la obtención de las patentes anuales, descongestiona y facilita las labores de esa repartición.

10. Los Juzgados de Policía Local perciben igualmente la ventaja de atender en una sola persona los partes por infracciones o accidentes y el cobro de las multas que paga por sus socios la propia Institución.

11. Es de manifiesta conveniencia la unificación en los distintos deportes, que facilite su control y mejor organización, y la solicitud que impugnamos tiende a producir la división del automovilismo.

12. Muchos socios del Club Deportivo Nacional son ya socios del "Automóvil Club de Chile" y por lo tanto gozan de hecho y de derecho de las franquicias acordadas a nuestra Institución.

13. Resulta extraña la presentación que hace el Club Deportivo Nacional, siendo que consta en nuestras actas y archivos que, con fecha 16 de junio de 1930 envió una nota al "Automóvil Club de Chile" en la que ofrecía su cooperación en materia de automovilismo, y porque con fecha 7 de julio del mismo año, concurrieron a una sesión del Directorio del "Automóvil Club de Chile" el Presidente y Vice-Presidente del Deportivo Nacional para ratificar los términos de su nota, reconociendo que la única Institución automovilista que podría existir en Santiago, era la nuestra.

14. En el fomento del turismo, ha evidenciado el "Automóvil Club de Chile" su labor, dado el incremento de turistas que han visitado el país en numerosas caravanas de automóviles, los que ha atendido en forma tal, que ha merecido el reconocimiento de las Instituciones vecinas, como comprobará el señor Alcalde por la Revista que le adjuntamos debidamente señalada, y porque así lo han comprobado también las personas que en representación del Gobierno concurrieron recientemente a la Exposición Británica de Buenos Aires, donde se les impuso que en virtud de las franquicias de que goza nuestra Institución y del especial empeño nuestro de obtener para los visitantes facilidades mayores, se ha realizado una obra más eficaz que la del Departamento de Turismo.

15. Finalmente señor Alcalde, porque sería fácil a U.S. comprobar que en todo instante el "Automóvil Club de Chile" ha tenido un especial empeño en colaborar a la labor realizada por

la Dirección del Tránsito, haciendo importantes donaciones para la difusión de los conocimientos del tránsito, exigiendo respeto a los Reglamentos y a los encargados de hacerlos cumplir contribuyendo a la realización de obras camineras, a la instalación de resguardos de carabineros en lugares aislados o peligrosos y últimamente, obsequiando una máquina de valor de \$ 2.500 para la señalización de nuestras calles que aún no ha sido puesta en uso, todo ello sin otro objeto que el de realizar una obra de beneficio común, de disciplina y de cooperación.

Por estas consideraciones y muchas otras que podríamos aducir, el "Automóvil Club de Chile" estima que es ésta la única Institución que puede y debe gozar de las mencionadas franquicias, ya que creemos que se ha hecho acreedora a la confianza que las autoridades le han dispensado, y que por otra parte, no son ni con mucho las que en otros países acuerdan los Gobiernos a una Institución única que represente el automovilismo nacional, facilitando así el desarrollo de la tracción motorizada que es índice de progreso en los países más adelantados.

Saludan al señor Alcalde muy atentamente.

p. "Automóvil Club de Chile"

J. Ignacio García V.
Secretario

Eliás Veloso R.
Presidente



Miss May Marbe es la cantante norteamericana que tiene las piernas más bonitas de los Estados Unidos. Habiendo llegado a este convencimiento, las ha asegurado en un millón de dólares. Lo curioso es que no ha asegurado su garganta y le da más importancia a las piernas que a las cuerdas vocales.



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 Mickle

SESION N.º 129 DEL 14 DE SETIEMBRE DE 1931

Se abre la sesión a las 19.20 horas.

Preside el Sr. Veloso.

Asisten los Directores señores Silva, Betteley, Blurton, Cruz, Avaria y Mickle.

El Jefe Ejecutivo y los socios señores: Fischcr y Zúñiga.

Acta anterior.— El Sr. Presidente pone en consideración las dos actas anteriores que son aprobadas.

Cuenta.— El Sr. Presidente da cuenta de los siguientes asuntos:

1.º El Touring Club Peruano agradece el envío de la insignia del Club y ofrece la propia.

2.º Refiriéndose al pedido formulado por el Ministro de la Guerra que deseaba una ayuda para los cesantes, el Club acuerda iniciar una suscripción con \$ 2.000.

El Sr. Mickle dice que el Club podría dar al Gobierno la idea de emplear en obras camineras, los fondos que se reúnan para poder así dar trabajo a los cesantes, y que para mantener los caminos se podría cobrar peaje.

Se cambian ideas sobre la conveniencia del cobro de peaje para la mantención de los caminos.

El Sr. Presidente dice que al enviar el dinero al Gobierno se puede insinuar que estudien la idea de cobrar peaje, aunque sea para mantener los caminos.

Estando de bencina.— El Sr. Mickle propone que el "Automóvil Club de Chile" insinúe al Gobierno la idea del estanco de la bencina.

Varios Sres. Directores hacen uso de la palabra sobre este tema, y se acuerda en definitiva insinuar esta idea al Gobierno y proporcionarle los datos que pueda reunir el Club.

Carrera de automóviles y aeroplanos.— Se trató sobre la posibilidad de organizar una carrera de automóviles y aeroplanos, cuyas entradas serían a beneficio fiscal, prueba que podría efectuarse en octubre próximo.

Del pedido de insignias de los señores Barazarte, Gillett, Joglar, Gunn, Siegel y Blanco.

A este respecto el Sr. Velasco dice que sería conveniente enviar una Nota a la Dirección General de Carabineros, dándole cuenta de la frecuencia con que se producen estos robos.

De la renuncia de los señores socios: Jacques Pottle y Cristóbal Espíldora Luque. Se acuerda acep-

tar, siempre que estén al día en sus cuotas y pagarles que devuelvan las insignias y carnets.

Del artículo que remite Mr. Laing sobre la mezcla del alcohol con la bencina. Pasa a la Comisión Técnica para que se imponga e informe.

Del ofrecimiento de la Cía. de Seguros "La Universal" que ofrece descuento a los socios en Seguros por Accidentes Personales.

De la carta de la Sociedad de Protección Automovilística González Valdés y Cía., que ofrece descuentos a los socios en bencina, aceite, lavado de automóviles.

Del ofrecimiento de descuento que hace la firma Besa y Cía.

De la carta del Sr. Courtois en que envía cotización de aparatos especiales destinados al control de las carreras de automóviles.

De la nota del Sr. Ministro de la Guerra, agradeciendo la cooperación ofrecida por el Club.

El Sr. Mickle dice a propósito de esto, que hay un pedido de las visitadoras sociales, de automóviles para visitar los radios suburbanos.

De la nota del Sr. Alcalde contestando la nota del Club en que se le solicitaba autorización para destinar como estacionamiento especial de nuestros socios la primera cuadra costado Oriente de la calle Estado. Manifiesta que el Sr. Director del Tránsito estima inconveniente este paradero y propone en cambio una cuadra en Delicias calzada Norte costado Sur.

Se acuerda nombrar una Comisión compuesta por los Sres.: de Larraechea, Mickle y Avaria encargada de ponerse al habla con el Sr. Director del Tránsito sobre este asunto.

De la carta de la Superintendencia de Aduanas que acuerda el pedido formulado por la Institución de aumentar en tres meses el plazo de internación temporaria solicitada para los automóviles de los socios del Automóvil Club Argentino.

De la carta de la Farmacia Nuñoa en que ofrece el 10 % de descuento a los socios en el despacho de recetas y 5 % en los específicos.

Fueron aprobadas las siguientes solicitudes de socios:

Señor Oscar Bchr, presentado por don Ricardo Kirstein.

Señor Rafael Grau Forcada, presentado por don Antonio Grau F.

Señor Luis Grau Forcada, presentado por don Antonio Grau F.

Señor Guillermo Stein M., presentado por don Emilio Rotter.

De la demanda que hace Leopoldo Huidobro al Club entre el Tribunal del Trabajo. El Sr. Presidente dice que sería conveniente dar poder al abogado para que represente al Club en este asunto. Así se acuerda.

Fondos para el arreglo de la nueva oficina.— El Sr. de Larraechea da cuenta de haberse terminado los fondos que autorizó el Directorio para la instalación de la oficina.

Teléfonos.— Se acuerda instalar 2 teléfonos con línea propia, uno para los Informes Camineros y otro en Secretaría.

Control de Carreras.— Se estudia una propuesta de los Sres. Besa y Cia. y se resuelve someter a prueba el equipo antes de aceptar la propuesta.

Reglamento Interno.— El Sr. Mickle manifiesta que le ha llamado la atención que no haya un Reglamento Interno que fije las obligaciones de cada uno de los empleados de la Institución. Se acuerda encargar al Sr. Jefe Ejecutivo para que redacte un Reglamento Interno.

Estatutos y Reglamentos.— A continuación el Sr. Avaria se refiere a los nuevos Estatutos aprobados hace dos meses. Recuerda que están próximas las elecciones, fecha en que deben estar en vigencia. El Sr. Jefe Ejecutivo manifiesta que ya están en la Notaría. El Sr. Avaria dice que sería conveniente que el Sr. Abogado activare este trámite.

Se acuerda designar a la Comisión Jurídica para que redacte el Reglamento.

Nuevos miembros de la Comisión de Turismo.— El Sr. Avaria propone para que reintegren la Comisión de Turismo a los Sres. Emilio Silva Espic y Juan Laporta en reemplazo de los Sres. Renato Marquezado y Carlos Robles que renunciaron. Son aceptados.

Señalizadores luminosos.— El Sr. Avaria manifiesta que la Comisión de Turismo estudió la proposición de señalizadores luminosos hecha por la firma Antonio Escobar y Cia.

Se acuerda contestar al Sr. Escobar, haciéndole conocer el informe de la Comisión de Turismo.

Paseo a Jahuel.— Se da lectura a la parte pertinente del acta de la Comisión de Turismo donde se estudió proponer al Directorio que acordara una suma para abaratar el paseo a Jahuel, ya que se hace en celebración del tercer aniversario del Club.

Puesto en votación, es aprobado con los votos en contra del Sr. Presidente y del Sr. Tesorero.

Se acuerda que el máximo de la rebajita que se haga al socio sea de \$ 20 por persona, no pudiendo la suma total que aporte el Club exceder a \$ 2,000.

Sociedad de Choferes Manuel Montt.— La Sociedad de Choferes Manuel Montt envía tres invitaciones para un almuerzo que auspicia dicha Sociedad el 18 de setiembre en honor del Aniversario del Brasil.

Las invitaciones quedan en poder del Sr. Secretario quien junto con los señores de Larraechea y Cruz son comisionados para asistir.

Se levanta la sesión a las 21.10 horas.

SESION N.º 130 DEL 21 DE SETIEMBRE DE 1931

Se abre la sesión a las 19.20 horas.

Preside el Sr. Veloso.

Asisten los Directores Sres.: Barahona, Silva, Beteley, Blurton, Mickle, Avaria, García y Cruz. Los socios señores Kaulen, Fischer, Santelices y Otero, el Jefe Ejecutivo y el Pro-Secretario.

Acta anterior.— Es aprobada.

Cuenta.— Se da cuenta:

Ofrecimiento de Descuentos.— Son aceptados los ofrecimientos de descuentos hechos a los socios, por las firmas Terragno e International Machinery Co.

Renuncia del Sr. Klein.— Es aceptada.

Patronato de la Infancia.— Se da cuenta de la petición que de ayuda hace el Patronato Nacional de la Infancia. Se acuerda manifestar al Patronato que el Club tiene en estudio la organización de una Gimkhana y que su producido podía destinarse al Patronato.

Diploma del Sr. Heiremans.— Se da cuenta del pedido formulado por el Sr. Amadeo Heiremans en el sentido de que se le haga entrega del diploma de socio Honorario que le fuera acordado por el Directorio hace algunos meses.

Solicitudes acordadas.— Fueron aprobadas las siguientes solicitudes:

Señor Elias Silva Cortés, presentado por don Ricardo Fischer.

Señor Alejandro Pavez A., presentado por don José del Valle.

Tabla:

Paradero de automóviles.— El Sr. Mickle da cuenta de la gestión realizada ante el Sr. Director del Tránsito en lo que respecta al paradero de automóviles de socios, y manifiesta que el asunto está pendiente de una resolución del Sr. Alcalde.

Comisión Jurídica.— El Sr. Barahona pide que se designe miembro de la Comisión Jurídica al Sr. Leonidas Bravo. Se aprueba dicha designación.

Reglamento Interno.— El mismo Sr. Barahona, refiriéndose al Reglamento Interno de la Institución dice que felicita al Sr. Mickle por haber obtenido la aprobación del Reglamento Interno del Club.

Prospectos de Franquicias.— El Sr. Avaria se refiere a la conveniencia de ordenar la impresión de folletos que contengan las franquicias del Club.

Balance de julio.— El Sr. Tesorero da cuenta del Balance del mes de julio, el que es aprobado.

Socios atrasados.— El mismo Sr. Blurton, refiriéndose a los socios que figuren con más de un año de atraso, solicita el temperamento a seguir con estos socios morosos.

El Reglamento de los Estatutos.— El Sr. Barahona dice que la Comisión Jurídica, adelantándose al acuerdo anterior tomado por el Directorio, procedió a confeccionar el Reglamento de los nuevos Estatutos, los que fueron entregados al Sr. Abogado para que, hechas las correcciones de

carácter legal, los devuelva a la Comisión para presentarlos al Directorio.

También propone el Sr. Barahona que se designe en la Comisión que ha de estudiar el Reglamento a los señores Frontaura y Fusoni, ya que para interpretar mejor el sentir de la Asamblea que los designó en la Comisión especial de los Estatutos, es necesaria su presencia.

Siendo las 20.45 horas, se levantó la sesión.

SESION N.º 131 DEL 28 DE SETIEMBRE DE 1931

Se inicia la sesión a las 19.15 horas.

Preside el Sr. Veloso.

Asisten los Directores señores: Barahona, Silva, Betteley, Blurton, Cruz, Mickle y Avaria. Los socios señores Zúñiga, Vargas y Fischer, el Jefe Ejecutivo y el Pro-Secretario.

Acta anterior.— Es aprobada.

Cuenta.— Se da cuenta de los siguientes asuntos:

Carta del Sr. Viguera.— De la carta del Sr. Viguera que adjunta un obsequio para el cuidador de automóviles N.º 1, por su buen comportamiento y solicitud con que atiende a los socios.

Carta del Sr. Walter Müller.— De la carta en que pide se le considere socio ausente a partir del próximo trimestre.

Estadio Francés.— Se da lectura a la carta que envía el Presidente del Stade Francais en que se ofrece la oportunidad de conversar sobre la mejor forma de llegar a un acuerdo para que los socios del Club aprovechen las ventajas de esa Institución.

Libreto de Franquicias.— El Sr. Presidente lee los presupuestos presentados para la impresión del Libreto de Franquicias, y el Directorio acepta la propuesta de la Imprenta Lagunas, consistente en hacer 10,000 ejemplares al precio de \$ 446.

Insignias robadas.— Se da cuenta del pedido de insignia que hacen varios socios por haberles sido robadas las que tenían en sus automóviles.

Solicitudes aprobadas.— Fueron aprobadas las siguientes solicitudes.

Señor Armando Chellow Jones, presentado por don Oscar Pérez Arancibia.

Señor Alfredo Gandarillas D., presentado por don Roberto Segura V.

Señor Alberto Panatt, presentado por don Eduardo Panatt.

Señor Julio Labbé Jaramillo, presentado por don Oscar Pérez Arancibia.

Señor Erich Karcher, presentado por don Guillermo Bahre.

Señor Günther Oaltme von Lobenthal, presentado por don Ricardo Fischer V.

Señor Joaquín Pages B., presentado por don José Sanz.

Señor Pedro B. Schain A., presentado por don Oscar Pérez Arancibia.

Señora Herminia P. de Nochhausler (socia agregada), presentada por don Otto Nochhausler.

Tabla.— El Sr. Presidente ofrece la palabra.

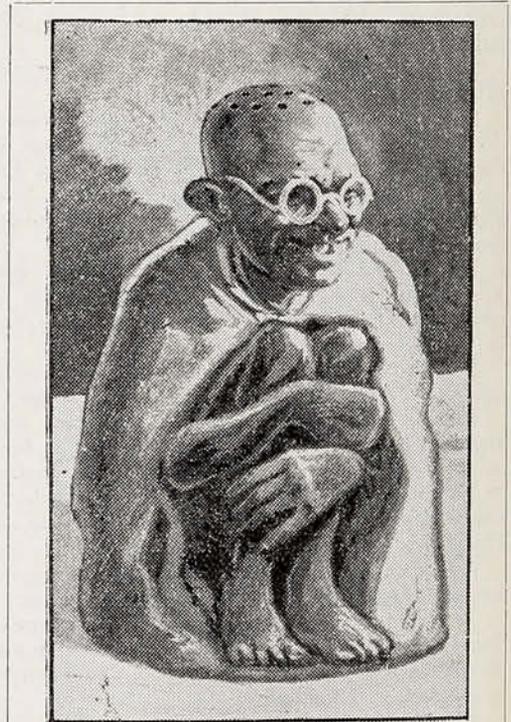
El Sr. Cruz dice que a su parecer no hay necesidad de designar un Director de Turno para que atienda semanalmente la Institución cuando hay personal suficiente para atender todo lo que se relaciona con su marcha. Después de un cambio de ideas se resuelve que el cargo de Director de Turno no puede ser suprimido.

La Ley de Tránsito.— Da cuenta el Sr. Presidente que con motivo de la petición hecha por el Club en el sentido de que sea derogada la Ley de Tránsito, el Sr. Ministro ha insinuado la conveniencia de que el Club se interese por esbozar un proyecto de Ley para someterlo a la consideración de quien corresponde.

El Sr. Barahona manifiesta que es muy interesante la oportunidad que da el Sr. Ministro al Club para presentar un proyecto de Ley de Tránsito que consulte los intereses del público en general, y estima que una vez que la Comisión de Tránsito lo haya delineado, la Comisión Jurídica podría estudiarlo bajo su aspecto legal.

Se acuerda pedir a la Comisión de Tránsito que a la mayor brevedad presente el proyecto de referencia y también a pedido del Sr. Barahona que concurren a las sesiones de esta Comisión el Sr. de Larraechea y el Sr. Rossel.

Declaración del Sr. Vargas.— El Sr. Gustavo



El indú Gandhi que ha ido a Europa a trabajar por la causa nacional de la India, ha pasado a ser el personaje donde se ha concentrado la atención del mundo entero. En los restaurantes de París es común ver saleros en las mesas con la figura de Gandhi. Sobre su calva están los hoyitos para la salida de la sal.

Vargas declara ante la mesa el alcance que tuvieron sus palabras al pedir se rechazase la renuncia del Sr. Veloso, manifiesta que no ha habido torcidas intenciones. El Sr. Veloso agradece las palabras del Sr. Vargas.

Se levantó la sesión.

SESION N.º 132 DEL 5 DE OCTUBRE DE 1931

Se abre la sesión a las 19.15 horas.

Preside el Sr. Veloso.

Asisten los Directores señores: Barahona, Betteley, Cruz, Blurton, Mickle, Avaria, Silva y García. Los socios señores Courtois, Fischer, Vargas. El Jefe Ejecutivo y el Pro-Secretario.

Acta anterior.— Es aprobada con algunas modificaciones.

Cuenta.— Se da cuenta de los siguientes asuntos:

Telegrama de la A. I. A. C. R.— Se lee el telegrama de la Asociación Internacional de Automóvil Clubs Reconocidos que propone designar representante del Club en la Asamblea General de esa Institución al Sr. Pedro García.

Informe del Sr. Courtois.— Se lee el informe del Sr. Courtois por el que solicita se den de baja 6 pilas viejas e inútiles y se adquieran 2 más para la Carrera de Jahuel. Así se acuerda.

Club Aéreo.— El Sr. Presidente informa de la comunicación del Club Aéreo de Chile en la que anuncia se hará conocer de los socios el propósito de efectuar la Carrera del Circuito Sur con la intervención de aeroplanos.

Radio "Voz del Espacio".— El Sr. Presidente da lectura a la carta de la broadcasting "La Voz del Espacio" que ofrece sus servicios al Club y rebajas del 15 % para los socios.

Poblete Gamboa y Cía.— Se da cuenta de la carta de los Sres. Poblete, Gamboa y Cía., por la que ofrecen organizar los servicios de Contabilidad del Club al igual que lo han hecho en la Asociación de Automovilistas de Valparaíso.

Se resuelve agradecer el ofrecimiento y contestar que cuando sea oportuno el Club solicitará sus servicios.

Solicitud del Sr. Pantoja.— Se acuerda entregar una nueva insignia al socio Sr. Pantoja por haber perdido la anterior.

Solicitudes bien informadas.— Fueron aprobadas las siguientes solicitudes bien informadas:

Señor Patricio Gutiérrez S., presentado por don Niccolo Menicucci.

Señor César Aussin C., presentado por don Niccolo Menicucci.

Señor Ernesto Goverts, presentado por don Ernesto Claussen.

Señor Abraham Guzmán O., presentado por don Julio Bravo C.

Señor Ricardo Bascuñán S., presentado por don Osvaldo Silva B.

Señor Horacio Silva B., presentado por don Vasco de Larraechea.

Señor Jorge Rodríguez M., presentado por don Vasco de Larraechea.

Señor Mario Jiménez P., presentado por don Nicomedes Avaria A.

Balace de agosto.— El Sr. Tesorero da lectura al Balance del mes de agosto el cual es aprobado.

Tabla.— El Sr. Presidente se refiere al estado de los Estatutos y Reglamentos y pregunta sobre la marcha de las gestiones realizadas.

Próxima sesión.— Teniendo en cuenta que el lunes 12 de octubre es feriado, se acordó sesionar el próximo viernes a las 19 horas.

Diploma para el Sr. Heiremans.— El Sr. Avaria, refiriéndose al Diploma del Sr. Heiremans, pide se active su confección.

Soc. Protección Automovilista.— El Sr. Presidente se refiere al estudio pendiente de la oferta hecha por la Sociedad de Protección de los automovilistas.

Manifiesta el Sr. Blurton que por tratarse de un asunto comercial, sería más prudente designar una Comisión compuesta por el Sr. de Larraechea, el Sr. Wenceslao Díaz M. y de la que podría formar parte él también, para que trate este asunto e informe al Directorio.

Así se acuerda.

El Sr. Presidente ofrece la palabra.

Planos de caminos.— Manifiesta el Sr. García que el Ministerio de Fomento ha regalado a la Institución todos los clichés correspondientes a los planos que editaba el Departamento de Turismo.

Refiriéndose a las actividades de Turismo del Club y sus relaciones oficiales con el Gobierno se habla largamente, interviniendo en el tema varios señores Directores.

Convención de París.— Recuerda el Sr. Blurton los términos del decreto suscrito con motivo de la Convención de París del año 1926, para hacer alguna gestión oficial con el Gobierno.

Se levanta la sesión a las 20.20 horas.

SESION N.º 133 DEL DIRECTORIO DEL 9 DE OCTUBRE DE 1931

Se abre la sesión a las 19.25 horas.

Preside el Sr. Barahona.

Asisten los Directores señores: Mickle, Cruz, Silva, Blurton y Avaria. El Jefe Ejecutivo y el Pro-Secretario. El Sr. Veloso disculpa su inasistencia.

Acta anterior.— Es aprobada.

Cuenta.— Se da cuenta de los siguientes asuntos:

Queja del Sr. Acuña Donoso.— Se lee la queja que formula el Sr. Jesús Acuña Donoso referente a la falta de respeto de un carabinero, la que no puede ser considerada por el Club por no ser socio el hermano del señor Acuña.

Descuentos del Sr. Ciuffardi.— El ofrecimiento que hace del 10 % de descuento a los socios en artículos de automóviles.

Nota confidencial.— Se da lectura a la nota

del Sr. Aquiles Frias. Se acuerda contestarla, agradeciendo sus conceptos.

Unificación de señales.— El Ministerio de Fomento envía al Club una copia del Oficio que el Ministro en Berna envía sobre la unificación de la señalización caminera en Suiza.

Oficio en informe.— En cuanto al oficio que el mismo Ministerio remite para informe del Club sobre las letras adoptadas por Francia y Rodhesia del Sur, se acuerda contestar manifestando que el Club estima que no se opone la Convención de Paris a que sean aceptadas en la forma que se indica.

Referente a robos de automóviles.— El Sr. Director General de Carabineros informa que ha reiterado las órdenes para que se tomen medidas en contra de los ladrones de automóviles según lo pedía nuestra Institución.

Gratificación de carabineros.— El Sr. de Larraechea cree que sería oportuno que el Club diera una gratificación especial a los carabineros que descubran a los ladrones de insignias que se vienen produciendo con marcada frecuencia. Así se acuerda.

Renuncias aceptadas.— Son aceptadas las renuncias que hacen de su calidad de socios los señores Domingo Grez y Carlos Petersen.

Solicitudes.— Fueros aceptadas las siguientes:

Señor Lorenzo de la Maza R., presentado por don Códofredo Bustamante J.

Señor Humberto Jorquera S., presentado por don Ernesto de la Fuente.

Señor Sven Thranholm, presentado por don Otto Krefft.

Miembro de la Comisión de Tránsito.— Se acordó designar miembro integrante de la Comisión de Tránsito al señor Enrique Kaulen C.

El Servicio de cuidadores de autos y el Deportivo Nacional.— Informa el Sr. de Larraechea que ha tenido conocimiento por los cuidadores de automóviles, de la propuesta que le han hecho personas del Directorio del Club Deportivo Nacional, para que cuiden los automóviles de sus socios al precio de 40 centavos.

Estimando el Directorio que la actitud de dicha Institución constituye una falta de cortesía para con el "Automóvil Club de Chile", acuerda enviar una Nota censurando su actitud y se resuelve prohibir a los cuidadores de automóviles que hagan ese servicio, debiendo ser destituidos los que lo realicen.

Nota de felicitación al Sr. Montero.— El Sr. Presidente dice que sería oportuno que el Club envíe una nota de felicitación a su socio don Juan Esteban Montero, que resultó electo Presidente de la República. Se acuerda enviarle la nota aludida e invitarle a la próxima comida de noviembre.

Fecha de la elección.— El Sr. Avaria pregunta en qué fecha se hará la elección del nuevo Directorio, pues desea hacer ciertas observaciones res-

pecto los gastos y los contratos con los empleados superiores. El Sr. Presidente ruega al Sr. Avaria que concrete su indicación. El Sr. Avaria dice: "que hace indicación" en el sentido de que, entre los temas que haya de tratar la Asamblea, se expida sobre si el Directorio está autorizado o no para hacer contratos por un tiempo mayor del que dure su mandato.

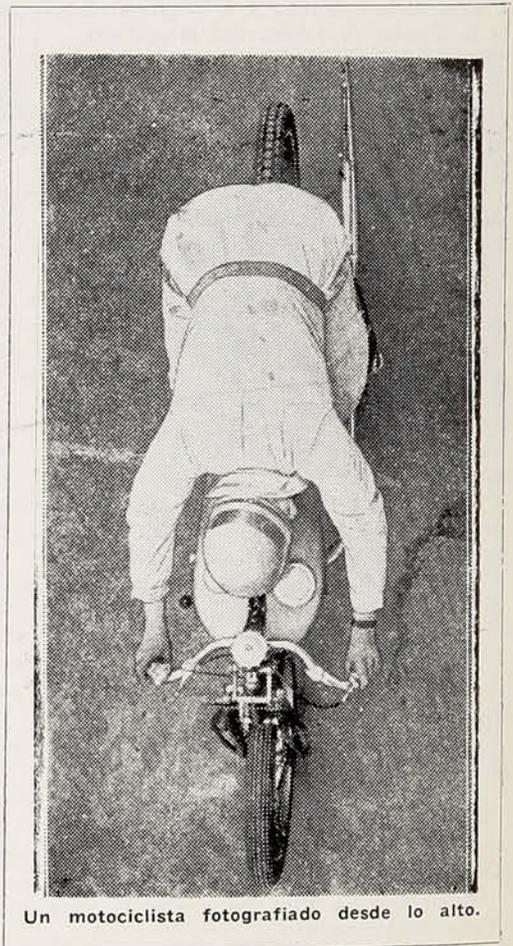
Se produce un debate en que toman parte los Directores y llevado el tema a votación resulta rechazada la proposición del señor Avaria, con el voto a favor del Sr. Mickle.

Premio a los carabineros.— El Sr. Presidente informa que el año pasado el Club dió 5 libretas de \$ 200 cada una a los 5 carabineros que se distinguieron mejor en sus funciones de tránsito y cree que este año podría hacerse otro tanto.

El Sr. Mickle propone que en vez de 5 sean 10 libretas de \$ 100. El proyecto queda pendiente para la próxima sesión.

Fecha de la Asamblea.— Debiendo celebrar la Asamblea Anual ordinaria en el curso del mes de noviembre, se acuerda fijar la fecha en la próxima sesión.

Se levanta la sesión.



Un motociclista fotografiado desde lo alto.

Resultó brillante el Festival de Jahuel

Organizado con motivo del tercer aniversario del Automóvil Club de Chile

Sin temor a equivocarnos podemos decir que el Festival de Jahuel organizado en ocasión de celebrarse el tercer aniversario de la fundación de nuestra Institución, ha sido el más brillante de todos los realizados hasta la fecha no sólo por el número de los asistentes sino también por su organización y el entusiasmo de la concurrencia, que no decayó durante los días 10, 11 y 12 que duró el programa oficial.

No menos de doscientas cincuenta personas, distribuidas en los pabellones de Jahuel, íntegramente tomados para el Automóvil Club, y en los hoteles de San Felipe, participaron de la fiesta, que ha dejado en el espíritu los más agradables recuerdos.

La organización.

En honor y en justicia debemos decir que ha sido el alma de la organización del paseo, el señor Ricardo Fischer, que ha demostrado en esta y en oportunidades anteriores un amplio espíritu de sacrificio. Fué secundado en sus labores por miembros del Directorio, y de las co-

misiones que podían participar en la organización y hasta por socios entusiastas que prestaron su concurso para el mejor éxito del festival.

No se descuidó un solo detalle, y desde el alojamiento que fué la principal preocupación de los organizadores, hasta la realización de las pruebas deportivas, adorno de los comedores, instalaciones de radio, etc.

El control, llevado minuciosamente, desde las primeras horas del sábado, permitió una atención inmediata a los concurrentes que llegaron en su inmensa mayoría en la tarde del sábado, formando una larga caravana de automóviles, que hizo estrecho el local del hotel para colocarlos.

La carrera del domingo.

Después de la comida del sábado, en la que se pudo apreciar ya el entusiasmo de los paseantes, se organizó el domingo por la mañana la carrera de la Cuesta de Jahuel, clásica ya, y en ella se batieron los records mantenidos hasta la fecha por otros expertos corredores.



Srta. INES AVARIA
La Reina de Jahuel de 1931.

Instalado el control eléctrico, que aleja todo lugar a dudas y protestas, se dió oportunamente la orden de partida del primer coche, mientras la comisión cronometradora y los elementos de la comisión de carreras llenaban su cometido.

La pasada de los coches era seguida, especialmente desde las curvas, por la multitud entusiasmada, que pasó también instantes de viva emoción. El resultado de esta prueba ha sido halagador, como podrá apreciarse por los tiempos marcados, que damos a continuación, los que podrán compararse con los records anteriores. Son los siguientes:

Tiempos marcados este año:

1.^ª Categoría: Mario Jiménez, 3 minutos 52 segundos 3|5.

2.^ª Categoría: Salomón Kripper, 4 minutos 3|5.

4.^ª Categoría: Oscar Andrade, 3 minutos 19 segundos.

Tiempos records anteriores:

1.^ª Categoría: Carlos Délano, 4 minutos 8 segundos.

2.^ª Categoría: Eugenio Redard, 4 minutos 28 segundos.

3.^ª Categoría: Oscar Lihn, 4 minutos 1 segundo 2|5.

4.^ª Categoría, Fuerza Libre: Aquiles Cassale, 3 minutos 30 segundos.

Como se puede apreciar, no obstante que no han habido grandes preparativos especiales entre los corredores, y aún cuando el estado de la pista dejaba mucho que desear, especialmente en las curvas, se han mejorado casi todos los tiempos.

El Baile de Fantasía.

Realizado el almuerzo del domingo, en donde se festejó entusiastamente al recordman Sr. Andrade, los participantes del paseo tuvieron la tarde libre dedicándose a sus actividades de-

portivas predilectas y preparándose después, para la comida y baile de fantasía, que fué el número saliente del programa.

Puede decirse como nota grata, que sin excepción todos los asistentes contribuyeron con sus disfraces a hacer más grata la fiesta.

El comedor, estrecho para contener la cantidad de público asistente, que debió distribuirse en los pasillos, presentaba el magnífico aspecto de las damas engalanadas con sus mejores atavíos de fantasía, y en general el entusiasmo del público se mantuvo latente con los juegos propios de la hora y del lugar, animados constantemente por la radio que hizo un papel sobresaliente en el programa.

Elección de la Reina de Jahuel.

Como se había acordado con anterioridad, se procedió durante la comida a elegir la reina de

Jahuel. El acto, celebrado dentro del mayor entusiasmo, dió el siguiente resultado que fué anunciado a la concurrencia después de efectuado el escrutinio correspondiente.

Srta. Inés Avaria P.	57 votos
Srta. Adriana Carmona ...	52 votos
Srta. Cora Silva	30 votos



Srta. Violeta Chassin, cuya destacada actuación durante el Campeonato de Natación de Jahuel, fué muy aplaudida.

Otras asistentes al paseo, obtuvieron también votos.

La Reina de Jahuel, elegida con justicia por sus condiciones de belleza y de alegría, que contagiaba a la concurrencia, fué ovacionada largamente, siendo a la vez objeto de todas las atenciones correspondientes a la merecida designación de que había sido objeto.

Hecha la proclamación de la Reina, se procedió a realizar su elogio ante la concurrencia, elogio que estuvo a cargo del Vice Presidente Sr. Manuel Barahona V., quien leyó con oportunidad una composición de que es autor el Pro Secretario de la Institución, Sr. Luis Bates Salcedo.

Ocupando el alto sitio que improvisadamente se instaló en el comedor, magníficamente ataviada, la Srta. Avaria escuchó las palabras del Sr. Barahona, que fueron las siguientes:

MAJESTAD:

Cuenta una leyenda lejana, que en la Isla de
[Tahití

Murió de amor, la Princesa Rarahú.

Y agrega el cuento

Que su infinita belleza, como imagen vengadora,

Quedó eternamente impresa en el alma soñadora

De un marino: Pierre Loti.

Y hoy, se comenta en secreto

Que aquella hermosa princesa,

Que muriera de tristeza por la ausencia de Loti.

La Princesa Rarahú,

Se ha reencarnado en ti.

Señora,

Hoy elegida belleza

Por el delicado encanto que sin duda tienes tú.

Dice también la leyenda, que el alma de la Princesa

Vagaba sobre los mares en busca del prometido,

Encarnada de Pirata; y que, sangrando siempre

[la herida

Que Cupido

Dejó en ella,

Pasó el resto de su vida

Tras la huella

De quien la olvidó en Tahití.

Y los corsarios de antaño, según un autor describe

Conocieron la Pirata de arrobadora belleza

Que vagaba por los mares a la busca de Loti...

Con el nombre sugerente de la Reina del Caribe

Temble, por el poder seductor

De sus ojos,

Que enloquecían de amor

Y que postraban de hinojos

Los más audaces corsarios

A sus pies;

Cuenta la misma leyenda, que los muchos ad-
[versarios

Que lucharon en disputa de una presa

Contra la bella princesa,

Ante su belleza mora, era impotente la espada,

Porque era la Reina, un Hada

La que como tú señora,

Robó al día

La alegría

De vivir, y a la aurora

Los destellos de su sér,

Y, al fin y al cabo, Mujer

Y hada como era la Reina del Mar Caribe,



Srta ADRIANA CARMONA, que obtuvo el
2.º puesto.

Puso en sus labios de coral

La vida

De unas gotas de la sangre que manaba de su
[herida,

Y en sus ojos,

Por su bien o por su mal,

Haciendo rudo contraste con sus finos labios rojos,

Dos estrellas, que del cielo separadas

Le fueron a Dios robadas, para iluminar el Mar.

Vagó un día y otro día por la latitud sin fin

Y en su infinito dolor,

Robó al Sol, el magnífico esplendor

Del Astro Rey...

Mas no consiguió por fin

el Amor,

Y en su porfía de vencer,

Siendo que era mujer, antes que Hada

La Corsaria,

No dejó en el mundo nada

Que no le diera su Grey.

Y a la Luna,

Una a una

Le robaron su belleza

Sideral.

Y la Princesa, tuvo al fin tantos encantos

Que en la pena de ser tantos

No apagaban su dolor,

Para su mal.

Y, diz que un día

Ya que todo lo tenía menos el bien de su amor,

La princesa enamorada de Loti

Murió de nuevo, humillada

Y su corazón herido,

Días después lo encontraron como un záfiro perdido

En las playas de Tahití...

Ha pasado año tras año, y apenas si queda ahora

La leyenda de aquella bella princesa

Que muriera de tristeza

Engañada por Loti...

Pero has de saber señora,

Que el espíritu, que eternamente subsiste,

Porque sin duda es más fuerte

Que la vida y que la muerte,
Existe.

Y ha vagado
Por los mundos siderales
En busca de la belleza
De alguna nueva princesa
Digna de él,

Hasta que al fin ha encontrado
El corazón anhelado
En la Reina de Jahuel.

Y ahora, rendido a tus pies, besando apenas la
[mano

A su majestad,

Imploro a Dios con fervor

Y humildad,

Que encontréis pronto el Amor,

Dignísimo compañero de tu beldad;

Y porque cada año, como la más bella Flor del
[Vergel,

Haga también el Señor que seáis

Eternamente dichosa

Y florezca esplendorosa

Junto al Amor, la Belleza

De la Reina de Jahuel.

Llovieron sobre la agraciada, las felicitaciones y a continuación se procedió a elegir el Emperador de los Feos.

Este honor, (no podemos decir que en justicia, pero sí con discreta oportunidad porque constituyó una broma de fino buen gusto) recayó en la persona del Jefe Ejecutivo de la Institución, Sr. Vasco de Larraechea.

La gran mayoría del público, votó por el Sr. de Larraechea, quien obtuvo 108 votos contra 34 del Sr. Gellona y 21 del Sr. Kaulen, aparte de otros candidateados de menor cuantía.

A su vez el Emperador, ocupando el alto sitio que le correspondía por derecho y voluntad de la mayoría de sus electores, coronado con una hermosa y dorada corona de cartón, debió sufrir también el suplicio de otra versada, en la que se hizo, no diremos que su elogio, pero sí su apología....

El Pro Secretario Sr. Bates, leyó a su vez su composición versificada en los términos que damos a continuación y que en justicia no nos atreveríamos a certificar las afirmaciones que encierra, ya que sabemos al Sr. de Larraechea, un canoso joven de espíritu apacible y tranquilo incapaz de haber cometido las fechorías de que se le acusó.

Dice así su elogio, si elogio pudiera llamarse:

MAJESTAD:

Ilustre Cuasimodo;

Mi humildad

No podría llamarte de otro modo

Ahora que te encuentro unguido

Emperador,

Como un astro saliente de fealdad.

De pelo relamido,

Quizá porque lamíó tu pelo algún ternero

O que alizó tal vez, a fuerza de gomina,

La rucia Catalina

Con que andabas este año por Quinteros.

Rasurado Emperador,

Que no obstante los menjunjes con que cubres
[tus arrugas

Has perdido el esplendor

De otros años que se fueron,

Y que vives solamente del recuerdo

De tus raptos y tus fugas

Que ya nunca más volvieron,

¡Y que nunca volverán!

¿Qué querés con tu elegancia?

¿Qué querés con tu apariencia?

¿Qué querés con la ilusión de tu añeja Juventud?

¿Qué querés con la fragancia de un perfume
[“bon marché”?

Si tus canas van diciendo que está cerca el ataúd

Qué te espera ¡Qué querés!...

Vos que habláis de Greta Garbo, y llorás por la
[Del Río,

Que pensás en Lía de Putti

Que te mueres por Marión...

¿Te acordás, cuando jurabas por el agua y por
[el frío.

Que era la Parafulutti

Dueña de tu corazón?

¿Quién pensara que de aquellas mocedades

Tan ricas de ilusión,

Habrías de tornarte finalmente

En flácido guatón,

Tan sólo competente

Si se trata, de enseñar la natación...

¿Quién pensara, que el mozo relamido

Que hacía sus maldades allá por San Antonio

Y aún en Cartagena,

Hubiera de encontrarlo envejecido

Tan triste y abatido que verlo es una pena,

Y te halle convertido tan sólo en un Petronio...

Y que el que fué Tenorio y fué galán

De una rucia angelical, toda dulzura;

Que aquel que fué terror de viudas,

Solteras y casadas, en la alegre campaña de
[Chillán,

Se encuentre convertido en levadura

A causa del jaleo de sus pasados años de es-
[plendor,

Que tan sólo le reste la parada,

Y que de hermoso, convertido en feo

Lo hayan unguido ahora Emperador.

Te invito a recordar pasados días

De tus harto lejanas mocedades

Porque en verdad son tuyas y no mías

Las muchas herejías

Con que hiciste sufrir a la jamona, redonda co-
[mo un queso,

Melosa y querendona

Que te tuvo afligido y asustado, allá por Lon-
[quimay.

Ni es justo que termine

Sin recordar la escena de aquel beso

De la chica del cine,

Cuyo novio por poco te destripa, con un tajo
[mortal,

Ni que olvide de paso tus andanzas

Allá en el Uruguay...

¿Qué será de la pobre Carolina

De perpetua y garbosa primavera?

¿Qué será de la dulce Josefina

Que ahora desempeña funciones de cajera?

¿Qué será de la chica del Victoria

Melosa y querendona,

Y de aquella que te supo a Gloria

La escuálida Ramona?...

Hay que ser, majestad, muy desalmado

Casi diría un cara de cemento,

Si no fuera pecado

Expresarse de ti de esa manera,

Para olvidar a tantas, de un modo despiadado

Tan sólo en un momento

como un Don Juan cualquiera...

Mas Dios, te ha castigado

Y si fuiste Petronio, Adonis y Tenorio

Y te creiste como el Belin Pachabajalajuala,
Eternamente joven, magnate del jolgorio,
Ahora condenado a viejo y feo
Ya que fuiste buen mozo, como único trofeo
Del pasado esplendor,
Has de sufrir: por Julia y por Ramona;
Por Juanita la Loca y por Amelia;
Por la Inés, por la Rita y por la Celia;
Por Margarita, la rucia narigona,
Por Raquel y por Ofelia
El castigo ejemplar de usar esa corona
De ilustre Emperador, a que esta Asamblea, te

[condena,

¡Vivirás del recuerdo del pasado!
¡Y nunca volverás a ser, lo que ya has sido!
(Pero sepan en secreto los casados,
Las solteras, las viudas, y muy especialmente
[los maridos)

En vista de sus múltiples hazañas
aunque de todas no hablo
Que el lobo pierde el pelo... y no las mañas
Y que el Diablo sabe mas por viejo, que por
[Diablo...

Ilustrísimo señor:
Que seáis por muchos años, vetusto Emperador.

El premio al mejor disfraz.

Con toda justicia también, el público premió en el escrutinio el mejor disfraz, en la persona de la Srta. Adriana Carmona, por la originalidad de su toilette, siguiéndole en el segundo puesto, la Sra. Ilse de Fischer y otras asistentes que lucieron espléndidos atavíos.

A continuación el Sr. Elías Veloso, Presidente de la Institución hizo el reparto de los premios fijados en el programa, coronándose la fiesta con un entusiasta baile, que se prolongó hasta las primeras horas de la madrugada.

Tennis.

Comprendía también el programa, un torneo de tennis en el que participaron numerosos y destacados aficionados de este interesante deporte.



Don Juan Laporta, a cuyo cargo estuvo el funcionamiento de la radio, gentilmente cedida por la Casa Besa y Co., en un aparato Atwater Kent Radio.



Don Ricardo Fischer, entusiasta organizador del Festival de Jahuel.

A la hora correspondiente se inició el torneo, seguido con interés por una multitud de espectadores que alentaban con su entusiasmo a los jugadores de su predilección.

El resultado fué el siguiente:

Single para caballeros. Doce participantes. Campeón: O. H. Carstanjen; 2.º: Sr. Harold Gerhard.

Dobles mixtos. 1.º: Ena Gerhard y Harold Gerhard.

Dobles para caballeros. 1.º: Harold Gerhard y Federico Gerhard.

Los vencedores fueron objeto de merecidos aplausos y felicitaciones.

Natación.

Otro número de interés en esta fiesta, lo constituyó el de la natación, en el que se habían inscrito, personas de destacada actuación en los centros deportivos de natación de Santiago.

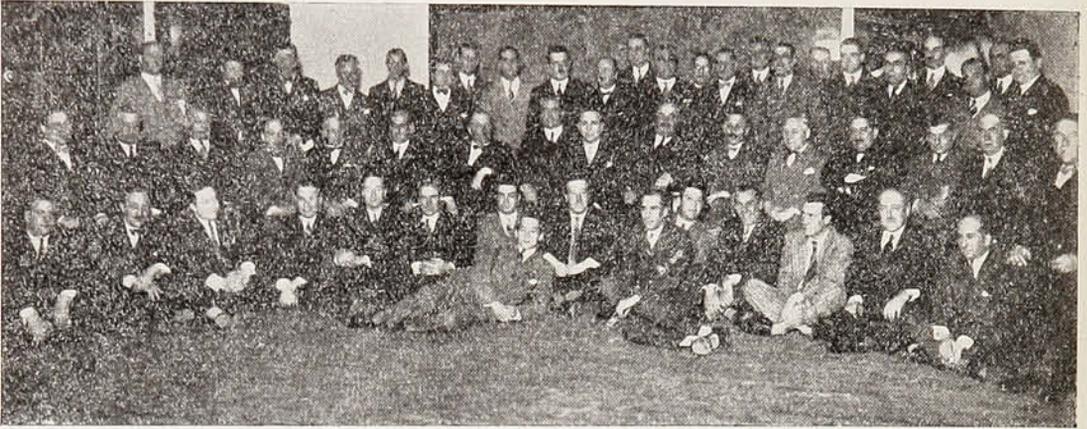
La concurrencia llenó por completo los alrededores de la piscina de Jahuel, desarrollándose el programa con los resultados que damos a continuación, y no sin que hubieran otros números fuera de programa también, tales como el inesperado baño vestido, de algunos de los espectadores:

Infantiles. 22 metros. 1.º: Sr. Guttman; 2.º: Jorge Cruz (hijo).

Novicios. 1.º: Sr. Fletcher; 2.º Sr. Orlando Cordero.

Campeonato de Jahuel para todo

Manifestación al Comandante don Aquiles Frías



En el local del Automóvil Club de Chile se llevó a efecto el jueves 22 del corriente un banquete que sus amigos, ofrecieron al Teniente Coronel don Aquiles Frías A., con motivo de su retiro de la Dirección del Tránsito de Santiago.

El Comandante Frías es un funcionario que cuenta con grandes simpatías en el público y muy especialmente entre los automovilistas. Durante el tiempo que ocupó la Dirección del Tránsito desempeñó sus labores con tino, inteligencia y verdadero acierto. Los automovilistas vemos con sentimiento su alejamiento del puesto que ocupaba.

La manifestación resultó grandiosa y pudo ponerse de relieve la simpatía con que el Comandante cuenta entre nosotros.

competidor. 88 metros. 1.º: Eric Cheatham; 2.º: Sr. Conrads.

Categoría para damas. Novicias. Señorita Silvia Gerhard; 2.ª: Sra. Ilse de Fischer.

Campeonato de Jahuel para damas. 88 metros. 1.ª: Violeta Chassin; 2.ª Ena Gerhard.

Las demás actividades.

Sería largo relatar el resultado de las demás actividades deportivas que se realizaron, en campeonatos de rayuela, tiro al blanco, juegos populares, etc.

Réstanos consignar como números gratos, la concurrencia de algunos aviadores civiles, que llegaron de visita por breves horas en la mañana del domingo aterrizando no sin dificultades en las estrechas mesetas cercanas al balneario; el entusiasmo que reinó sobre todo durante las horas de almuerzo y comida el lunes, y aún el martes, ya que no pocos entusiastas prolonga-

ron su estadía en Jahuel hasta este día por la tarde.

El grato recuerdo del paseo realizado ha de perdurar sin duda como un acontecimiento en la historia del Automóvil Club de Chile, aunque siempre se hagan esfuerzos por superar los anteriores.

Y antes de finalizar consignemos también, que aparte del Sr. Fischer a cuya labor nos hemos referido en un principio, es justo consignar también al Sr. Courtois, como Jefe de la Comisión de Cronometradores que tuvo a su cargo la organización de la carrera, al Sr. Juan Laporta, quien instaló el equipo transmisor de radio, al Sr. Gerhard, que tuvo a su cargo la organización del tennis.

El Club agradece igualmente su contribución entusiasta a todos los miembros de comisiones y subcomisiones que secundaron la organización de este paseo, con que se ha celebrado dignamente el tercer aniversario de la fundación de nuestra Institución.

Sobre 17,000 metros de altura volaremos en una fecha próxima

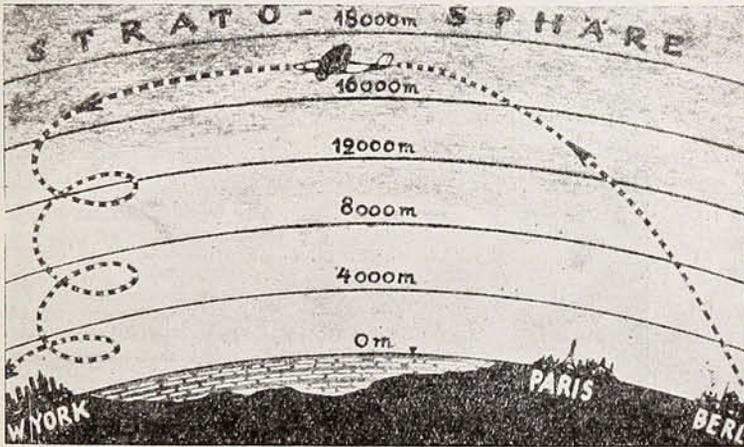
RESULTADOS Y EXPERIENCIAS DEL VIAJE EN GLOBO DE Mr. PICCARD A LA ESTRATOSFERA.—INICIATIVAS DERIVADAS EN LA INDUSTRIA

Sólo recién se están conociendo en detalle los beneficios del vuelo de Mr. Piccard a la estratosfera, empresa que, al ser anunciada, fué mirada con excepcionalismo por buena parte del público, que pensaba que a lo más, terminaría en una catástrofe que quizá nadie supiera explicar.

metros, perfectamente cerrado y con las mayores condiciones de seguridad, que podrá volar a razón de 1,000 kilómetros por hora en la estratosfera. Las observaciones hechas por Mr. Piccard han permitido a los fabricantes tentar la prueba bajo condiciones favorables. Pero tendrán que vencer algunas dificultades que im-

pondrá la práctica, tales como aquellas de asegurar la resistencia de la cabina de pasajeros, de modo que la diferencia de presión en su interior no haga correr el riesgo de que se produzca alguna ruptura que sería fatal.

Los aviones diseñados ya en un tipo de grandes dimensiones, llevarán en sus alas los tanques de gasolina destinados



La falta de resistencia atmosférica, ausencia de vientos, tempestades, etc., permitirá a los aviadores del futuro triplicar la velocidad de vuelo, sin aumentar las condiciones de resistencia de los aviones, salvo en lo que respecta a la cabina que deberá ser herméticamente cerrada. Los aviones podrán elevarse en Berlín y después de llegar a los 17,000 metros de altura, partirán como flechas a velocidades de 1,000 kilómetros por hora hacia Nueva York, por ejemplo, donde podrán llegar al cabo de siete u ocho horas de vuelo.

El vuelo se realizó en la forma en que oportunamente dimos cuenta, y de sus resultados, han nacido en Francia y Alemania, principalmente varias ideas tendientes a mejorar los servicios de aviación, de una manera fantástica, al extremo de que será posible viajar de Berlín a Nueva York en ocho horas.

En la actualidad la concepción alemana, trabaja activamente en la construcción de un tipo de aeroplano que sea capaz de elevarse sobre los 17.000

a la alimentación de sus motores, y los pasajeros, cómodamente instalados, tendrán a su alcance, manejados por expertos, los tubos de oxígeno necesarios para la mantención en la atmósfera respirable y a una presión constante.

El viaje será simplemente maravilloso. Los viajeros que monten en Berlín, se podrán elevar sin dificultades hasta encontrarse en pleno océano a una al-

tura aproximada a los 17,000 metros, donde la falta de resistencia atmosférica, permitirá el desarrollo de la enorme velocidad aludida, para luego descender en espirales sobre Nueva York pocas horas más tarde. Es muy posible que según se anuncia también, para facilitar la construcción de la cabina, estos aviones no ofrezcan al pasajero mayores posibilidades de visión al exterior, sobre todo, cuando se ha tomado en cuenta, que elevado el avión a cierta altura, hará prácticamente innecesaria la visibilidad desde que los pasajeros nada tendrán que observar en el espacio infinito.

Y a propósito de las impresiones que se sienten viajando a tales alturas, estimamos de interés extractar algunos párrafos de las propias emociones escritas por Mr. Piccard a raíz de su viaje a la estratosfera.

El valiente sabio con una sencillez encantadora:

"Sin que nosotros nos diéramos cuenta, he ahí



Cálculo aproximado de las alturas escaladas por el hombre y animales.

Como se verá el Cóndor es el animal de la creación que se eleva a mayor altura en sus vuelos por la inmensidad.

El hombre en su esfuerzo ha escalado hasta los 8,380. Algunos animales de montañas ascienden hasta los seis mil metros. Los dirigibles sólo se han remontado hasta los 7,300 metros.

Tan solo el aeroplano y los globos se han remontado a alturas considerables, y la última hazaña de Mr. Piccard es la de mayor aliento que se registra hasta la fecha. Eso no obstante, dentro de pocos años más, los vuelos a 17,000 metros en avión, habrán pasado a ser cosa normal, y los viajeros llegarán literalmente del cielo a los puntos terminales de su viaje.

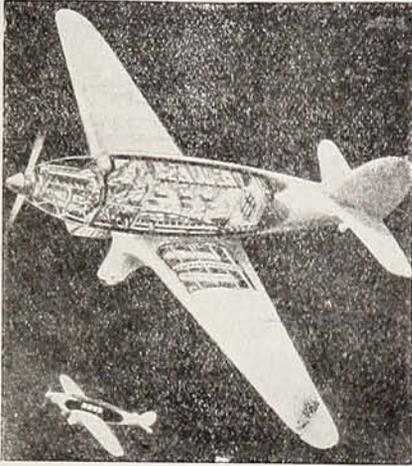
que de pronto nos encontramos viajando hacia la estratosfera. No podíamos escuchar la voz de orden desde nuestra esfera, que nos servía de cabina, y nos sorprendió el paso de una chimenea bajo nuestros pies.

Bien pronto la tierra comenzó a perder sus atractivos. Todo comenzó a tomar un tinte oscuro sin que pudiera abrirse el contenido de las manchas de distintas tonalidades que se observan.

A los 28 minutos de la partida constatamos que el globo está detenido a 15,000 metros de altura. El sol es pleno. Parece que vivimos en el país de la eternidad. El cielo es azul oscuro casi negro. A varios miles de metros bajo nosotros, algunas nubes aisladas, y hacia el horizonte una especie de neblina que se extiende hasta el infinito. Justo debajo de nosotros se divisa la tierra, y entre la bruma se divisan como inmensas torres que se destacan de blanco iluminadas por el sol, imponentes y bellos los cumulus, nubes que se forman en épocas de buen tiempo.

Después son los Alpes los que cautivan nuestra atención. Cadena tras cadena de montes surgen a la vista, todas de una belleza incomparable. Nadie que ame la montaña puede imaginar un golpe de vista más grandioso e imponente.

Pasamos después largas horas solitarios pasajeros en la inmensidad casi sideral. Llegamos a los 16.000 metros



Tipo de avión futuro, cuyo diseño se estudia actualmente en Alemania cuya estructura íntegra en duraluminio, permitirá vuelos considerables con la mayor seguridad. Además, los pasajeros viajarán en cabina herméticamente cerrada para evitar las diferencias de presión que existen entre los 0 metros en tierra y los 17,000 a que deberán volar. Tubos de oxígeno colocados en la cabina de los pasajeros suministrarán el elemento necesario para hacer respirable la atmósfera interior. Los tanques de gasolina estarán colocados dentro de las alas. La visibilidad de los pasajeros estará reducida por razones de la construcción de la cabina, aunque por otra parte volando a tales alturas no ha de ser mucho el panorama que haya de admirarse.

lentamente, y realizamos nuestras observaciones en la forma conocida y luego comenzamos el descenso que se realiza en forma milagrosa, sobre un pico montañoso, donde somos encon-

trados horas después, por quienes nos buscaban ansiosamente.

De las observaciones que hemos hecho y en lo que puede interesar a la aviación, se desprende la posibilidad de introducir cambios completos en los sistemas de vuelos, sobre todo para los vuelos de grandes distancias y en los de índole comercial, especialmente entre naciones.

Es posible que antes de pocos años, los aeroplanos crucen la estratosfera en viajes intercontinentales, y se realizan con mayores seguridades que en la actualidad aún para máquinas más débiles".

Decididamente, pues, el reinado del aire, será del aeroplano en forma absoluta. Uno de los grabados que ofrecemos a los lectores pone en evidencia las alturas alcanzadas por diversos elementos.

El globo y el aeroplano son los que han ascendido a mayor altura, y si bien es cierto que los globos se han elevado muchos miles de metros más, aún en el caso de los globos sonda, los aeroplanos son los únicos que permitirán utilizar las ventajas de la estratosfera para el vuelo humano.

El hombre, en sus escalamientos a pie ha llegado a los 8,300 metros, altura que no habita ningún animal terrestre. El cóndor llega, en sus inmensos vuelos, a los 9,500 metros y de ahí, a los 16.000, el dominio es absoluto del aeroplano y del globo.

Contrariamente a lo que Ud. piensa, los lubricantes "WAKEFIELD CASTROL" Motor 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?

ESTADO DE CONSERVACION DE CAMINOS

PROVINCIA DE CONCEPCION

Nombre del Camino o del Puente	Kms.	Kms.	Kms.	Kms.
	Long. total	Bueno	Regular	Malo
Departamento de Concepción	13	10	3	—
Concepción-Penco	8	—	3	5
Penco-Quebrada Honda	45	—	30	15
Penco-Florida	37	—	30	7
Concepción-Copiulemu por Agua Gloria	48	—	10	38
Concepción-Florida por Troncón	20	—	10	10
Copiulemu-Cancha de Los Monteros	12	9	3	—
Concepción-Chiguayante	28	—	28	—
Chiguayante-Hualqui-Quilacoya	54	6	38	10
Hualqui-Yumbel por Vaquería	17	2	15	—
Hualpen-Ramuntcho				
Departamento de Tomé	15	—	—	15
Tomé-Lirquén	12	—	—	12
Tomé-Dichato	22	—	—	22
Tomé-Rafael	18	—	—	18
San Ignacio-Nueva Aldea	21	—	—	21
Coelemu-Rafael	31	—	—	31
Tomé-Vega Itata	18	—	—	18
Rafael-Florida	22	—	—	22
Vega Itata-Coelemu	6	—	—	6
Rafael-Penco	7	—	—	7
Conuco-Ránquil-Florida	5	—	—	5
Ranguelmo-Guarilibue	10	—	—	10
Nipas-Ránquil				
Departamento de Arauco	27	19	3	5
San Pedro-Coronel	8	6	2	—
Coronel-Lota	39	7	13	19
Lota-Santa Juana	27	8	9	10
Coronel-Pileo	14	9	3	2
Lota-Laraquete	11	4	3	4
Laraquete-Carampangue	7	4	2	1
Carampangue-Arauco	49	10	25	14
Arauco-Lebu	38	10	14	14
Arauco-Curanilahue	31	8	13	10
Coronel-Palco				
Departamento de Cañete	60	10	20	30
Lebu-Curanilahue	26	6	8	12
Los Alamos-Cañete	93	20	20	53
Cañete-Tirúa	39	7	15	17
Cañete-Contulmo	81	8	20	53
Lebu-Arauco por Quiapo	76	10	20	46
Lebu-Arauco-Curihuillin				
Departamento de Yumbel	26	—	11	15
Yumbel-Salto Laja	56	—	40	16
Yumbel-Concepción por Florida	49	8	25	16
Yumbel-Hualqui	23	—	10	13
Yumbel-Rere	18	8	10	—
Yumbel-Río Claro	26	10	16	—
Yumbel-Cabrero	48	12	22	14
Cabrero-Florida	5	3	2	—
Cabrero-Longitudinal	29	8	10	11
Longitudinal-Chillán-Los Angeles	28	—	20	8
Quilacoya-San Antonio	24	5	12	7
Salto Laja-Yungay	10	4	3	3
Monte Aguila-Charrúa	14	5	5	4
Rere-Buenuraqui				

Concepción, setiembre 30 de 1931.

ALFREDO ARMIJO SERRE
Ingeniero de Provincia.

INAUGURACION DEL NUEVO LOCAL DEL A. C. DE CHILE

Invitación a los socios.

Se invita a los señores socios y miembros de su familia a la inauguración oficial del nuevo local del Automóvil Club de Chile (Estado 33, cuarto piso) que se efectuará el día 30 de octubre a las 19 horas.

Se servirá un lunch.

Se ruega la concurrencia de los señores socios.

Camino a Valparaíso

MAL ESTADO DEL TRAMO SANTIAGO A CUESTA LO PRADO

Con frecuencia hemos recibido quejas de socios por el mal estado en que se encuentra el tramo del camino a Valparaíso comprendido entre Santiago y la Cuesta Lo Prado.

En realidad este sector se encuentra descuidado desde hace bastante tiempo y si bien una cuadrilla ha trabajado en el arreglo de la Cuesta, quizás sería oportuno que las autoridades dispusieran lo necesario para enripiar este trayecto en vista de que el camino nuevo que comprende el trazado pavimentado no será entregado sin duda hasta el año próximo o quien sabe cuando y mientras tanto, la proximidad de la época veraniega

hará necesaria imprescindiblemente una reparación en el antiguo camino que se sigue por la Cuesta Lo Prado.

La entrega reciente del trayecto pavimentado hasta Curacaví que permite un viaje más rápido hasta Valparaíso, exige también el arreglo a que aludimos, para evitar el contraste que significa transitar por él en las condiciones en que se encuentra en la actualidad.

Se trata de mejorarlo simplemente para la temporada que se aproxima, ya que el tráfico y las lluvias han producido una cantidad considerable de pequeños hoyos que hacen molesta la marcha a cualquier velocidad.

LA ESCENOGRAFIA DEL CINE SONORO

Estaciones, cárceles y palacios, construidos en 24 horas.

Existe una anécdota universal, con versiones especiales para cada uno de los países donde haya que situarla, cuyo propósito es el de caricaturizar la prosopeya y la afición desmesurada al record de que dan muestras, durante sus correrías por Europa, los satisfechos ciudadanos de la América del Norte. De estas versiones nacionales de la anécdota universal a que nos referimos, son célebres las del chofer de taxi berlinés ante el Palacio del Reichstag y la del cochero sevillano ante la Catedral, que al ser preguntados por un cliente yanqui, sobre el origen y función de aquellos edificios, contestaron que no lo sabían porque "el día antes aquellos eran todavía campos de trigo". Hoy un Parlamento o una Catedral. Ayer nada. Que aprendan los Estados Unidos.

A los excesos de la realidad, tal como nos la ofrece en algunos de sus aspectos la vida norteamericana, quisieron oponer el berlinés y el sevillano, con su innato buen sentido y tradicional buen humor, los excesos de la fantasía. Pero existe no muy lejos de Berlín — en los talleres de cinematografía sonora de Neubabelsberg — un lugar donde la realidad y la fantasía se aproximan una a otra hasta fundirse. Quien quiera convencerse de ello procure penetrar en uno cualquiera de los imponentes edificios, sin columnas y sin ventanas, pero tan impresionantes como pueden serlo las antiguas catedrales, que se alzan en el centro de los vastos terrenos y llevan el nombre de los cuatro puntos cardinales: norte, sur, este y oeste. En estas nuevas cate-

LA LABOR DE ARTISTAS UNIDOS

Artistas Unidos, la gran Compañía distribuidora, que tantos éxitos ha tenido en el transcurso del corriente año, piensa cerrar su temporada con un broche de oro.

Iniciado el año con la reapertura del Teatro Splendid en pleno verano, no titubeó al estrenar *NOVIA DE PRIMAVERA* que fué su primer estreno y éxito. La simpática película de la Jeanette Mac Donald se sigue aún exhibiendo y se ve siempre con agrado.

El Teatro Splendid se ha visto desde entonces siempre muy concurrido y no hay duda que eso se debe a la bondad del material que exhibe. Artistas Unidos surtió a esta Sala con excelentes films y a "La Novia de Primavera" le siguieron *MADAME DUBARRY* — *ANGELES DEL INFIERNO* — ¡QUE VIUDITA! — *EL CONDENADO* — *LUCES DE LA CIUDAD* — *RAFFLES* — *WHOOPEE* — *ALCANZANDO LA LUNA* — *INDISCRETA* — y la última opereta estrenada este mes con la general aceptación del público: *UNA NOCHE IDEAL*.

Como decíamos el deseo de Artistas Unidos es cerrar su año con "un broche de oro" y para eso ha guardado dos grandes producciones que estrenará en noviembre, ambas llamadas a llenar las Salas que las exhiban.

ESCANDALO es el título puesto al gran

film *FRONT PAGE*, obra sensacional de gran emoción que valió a Adolphe Menjou el primer premio de la *ACADEMIA DE ARTES Y CIENCIAS* de EE. UU. por su actuación en ella. Producida por Howard Hughes, el mismo productor de "Angeles del Infierno" y dirigida por Lewis Milestone, el mismo Director de "Sin Novedad en el Frente", ha resultado *ESCANDALO* una formidable producción. Su reparto está formado por 20 estrellas.

UN HIJO ALEGRE será el último estreno de Artistas Unidos.

Es una divertidísima comedia social presentada por Samuel Goldwyn. Es la versión cinematográfica de la famosa comedia teatral "The Devil to pay", dirigida por George Fitzmaurice — Ronald Colman tiene su papel principal y lo acompaña la encantadora Lorette Young. — Con ambos cooperan un selecto número de estrellas.

Al igual que todo su material, Artistas Unidos estrenará sus dos últimos films en el Teatro Splendid, Sala que le ha respondido ampliamente destinándole 20 semanas de este año, un verdadero record si se toma en cuenta que el programa de este año de dicha alquiladora lo componían solamente 14 films que fueron los escogidos para Sud América de un total de 17.

LIBERTAD — CARRERA ESMERALDA — O'HIGGINS

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

drales del trabajo y de la creación artística que son los talleres de cinematografía sonora impera un ritmo fantásticamente rápido. Vacía por completo se encuentra la inmensa nave en las primeras horas de la mañana. Unos cuantos obreros van de una parte a otra al parecer sin plan. Pero si el visitante penetra de nuevo en ella al atardecer del mismo día, sabrá lo que es una sorpresa. Se encontrará en el vestíbulo de andenes de una gran estación — exactamente la estación Zoologischer Garten de Berlín — y encontrará una de las vías ocupados por un verdadero tren expreso, al parecer dispuesto a partir. Se trata, en efecto, del tren expreso N.º 13 para la nueva película policíaca de la UFA, dirigida por el productor Alfred Zeisler, "El Expreso N.º 13 lleva Retraso" ("D-Zug 13 hat Verspätung"), en la cual Charlotte Susa y Heinz Konecke, representan los principales papeles y Alfred Zeisler es su propio director de escena. — ¿Cuánto tiempo ha sido necesario para la construcción? — preguntaría Mr. Langley de Boston. — Esta ma-

ñana no había más que las cuatro paredes — podrían contestarle nuestros amigos, el chofer de Berlín y el chofero de Sevilla.

Pasemos a otro taller, tan vacío por la mañana como el que acabamos de describir. Al día siguiente ha quedado convertido en el interior de una cárcel celular, una cárcel tan "de verdad", con sus celdas, sus corredores y sus rejas que, tan pronto vista, sólo siente uno ganas de salir lo antes posible. Pero este deseo de libertad no podrán satisfacerlo durante semanas enteras ni los actores — entre los cuales figuran Albert Bassermann, juez estricto y profundamente humano, y Gustav Froehlich, acusado en lucha por la justicia — ni el director de escena Robert Siodmak, realizador de la famosa película sonora de la UFA "El Hombre que Busca a su Asesino", porque su encarcelamiento obedece a una causa real y a un motivo deliberado: a la necesidad de llevar a término el rodaje de la nueva película hablada de la UFA "Instrucción Judicial" (Voruntersuchung"), inspirada en la célebre obra

teatral del mismo título, original del célebre abogado criminalista berlinés Max Alsberg. Hasta tanto que el asunto haya quedado esclarecido — es decir, hasta que el director de escena no se declare dispuesto a emprender el montaje — permanecerán en la cárcel todos los encartados. — ¿Y cuánto tiempo fué necesario para construir el grandioso edificio de la cárcel? — Hace 24 horas, ya lo hemos dicho, no había en el taller más que las cuatro paredes desnudas.

En todas partes lo mismo. Ríanse ustedes de la realidad norteamericana y de la fantasía de todos los choferes y cocheros, ya sean de Berlín, de Sevilla o de donde quieran. Para ver como en 24 horas — o en menos — surgen de la nada estaciones de ferrocarril, palacios fastuosamente amueblados, cárceles celulares, transatlánticos, teatros de ópera y hoteles de lujo, museos y aeródromos — donde hay que ir es a Neubabelsberg.

GARAGE "DODGE"

de VICTOR ANGUIA

Su especialidad en las reparaciones de los automóviles "Dodge Brothers" con 18 años de práctica le permiten hacer arreglos rápidos y económicos. Atiendo autos accidentados fuera de Santiago.

Bellavista 0301 - Teléf. 62069

Sociedad de Protección Automovilística

González Valdés y Cía.

OFICINA PROVISORIA CATEDRAL 1433 - CASILLA 1111 - TELEFONO 65493

SANTIAGO

- ¿Quiere Ud. pagar a \$ 0.60 el litro de bencina?
- ¿Quiere Ud. obtener el mejor aceite por la mitad del precio de plaza?
- ¿Quiere Ud. usar el mejor neumático con un 40 o/o de ahorro?
- ¿Quiere Ud. que las reparaciones de su coche le salgan por la mitad?
- ¿Quiere Ud. obtener sus repuestos con un 50 a un 60 o/o de rebaja?

SI USTED DESEA ESTOS BENEFICIOS HAGASE SOCIO HOY MISMO DE LA SOCIEDAD DE PROTECCION AUTOMOVILISTICA Y CONVENZA A SUS RELACIONES QUE HAGAN LO MISMO

Solicite informaciones y folleto en las oficinas de la Sociedad

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

ASTROS DEL CINE

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



Ronald Colman y Lorette Young

en la gran Producción Artistas Unidos
"UN HIJO ALEGRE", que se estrenará
el 19 de noviembre en el "SPLENDID".

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 mínimo 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

A 650 KILOMETROS POR HORA!

La disputa de la Copa Schneider, finaliza, quedando el trofeo en poder de Inglaterra.

En el mes pasado durante la segunda quincena se realizó en Calshot (Inglaterra) la carrera de aviones por la Copa Schneider, que constituye la prueba más importante que evidencia la mayor velocidad a que puede mo-

verse el hombre en un vehículo motorizado.

Desgraciadamente la prueba se limitó al interés de los participantes ingleses, que no aceptaron la postergación pedida por Francia e Italia, que se disponían a disputar el trofeo, que Inglaterra se adjudicó durante varios años anteriores.

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

Historia de la prueba.

La primera carrera por la copa Schneider se corrió en 1927, y fué ganada por el teniente inglés Webster.

La segunda carrera fué ganada por Inglaterra en el mismo lugar por el Teniente Waghorn. Este último marcó una velocidad de 528.885 kilómetros por hora.

Italia que se había preocupado por alcanzar la victoria, tuvo en la prueba de 1929 una serie de accidentes graves, que le quitaron toda chance. En la actualidad se anunciaba la participación de pilotos italianos con modelos de aviones que amenazaban revolucionar la aviación, construídos secretamente, y a consecuencia de un accidente durante una de las pruebas solicitaron con Francia, la postergación, a lo que Inglaterra se negó, participando únicamente los pilotos ingleses Boothman y Stainforth.

Resultados de la carrera.

La primera pasada de Boothman ha sido la más rápida de todas las que hizo, porque levantó la máquina y picó frente a la línea de partida.

La 1.^a etapa dió 548 kilómetros 954 metros.

La 2.^a, 551.530.

La 3.^a, 547.185.

La 4.^a, 544.448.

La 5.^a, 546.540.

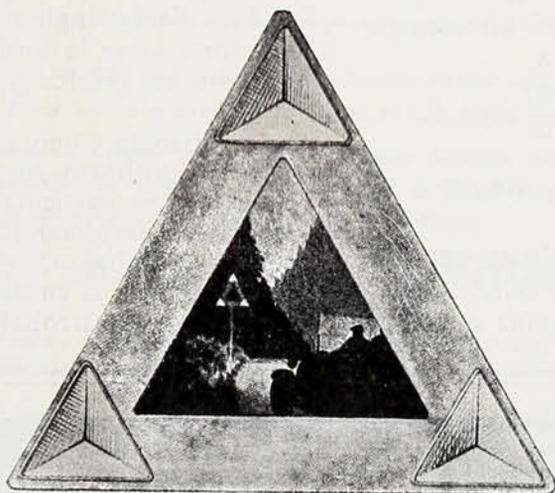
La 6.^a, 546.218.

La 7.^a, 543.483.

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

Las siete etapas se cubrieron en 38 minutos 22 segundos 15 centésimos.

Actuación de Stainforth.

Stainforth batió el record mundial de velocidad en línea recta a 621.234 kilómetros por hora.

En una de las pasadas marcó la enorme velocidad de 650 kilómetros 628 metros por hora.

Cuatro de sus pasadas marcaron los tiempos siguientes:

- 1.^a pasada, 600.006 kilómetros.
- 2.^a pasada, 650.628.
- 3.^a pasada, 606.748.
- 4.^a pasada, 627.912.

Voló en su supermarino S 6 B.

El piloto tomaba altura nueve kilómetros antes del pilón donde debía doblar y picaba su máquina a una velo-

cidad fantástica, entrando en la curva en forma casi vertical sobre un ala. En esta forma, ha sido batida para Inglaterra la copa Schneider, adjudicándose nuevamente este país, el record de todas las velocidades humanas, que por otra parte mantienen también en automovilismo y lanchas a motor, lo que significa que dominan cielo, mar y tierra.

Notas emocionantes de la carrera.

Los diarios ingleses hacen el relato siguiente sobre la forma en que se condujeron los pilotos, sobre todo Boothman:

La manera como se desempeñó el piloto Boothman ha sido magnífica. Se demostró particularmente hábil en la manera de tomar las curvas en las cuales quedaba momentáneamente ciego a causa de la enorme fuerza centrífuga que se desarrollaba al virar la má-



Unica Casa en plaza especialista en el ramo de Baterías y que da larga garantía en acumuladores nuevos — Reparación y carga de Baterías, garantizadas.

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

CASA ESPECIALISTA EN ACUMULADORES

MORANDE 687-680
SANTIAGO

Rodolfo Muermann

TELEFONO 85253
CASILLA 4045



Más Duración - Mejor Servicio

Las Baterías Willard con separador de Caucho tienen más duración y resistencia que cualquier otra por su forma en que están construidas.

El separador de Caucho entretrejido es el mejor material aislante, es el único separador que resiste la acción del ácido, y sólo la Batería Willard lo tiene como equipo en su construcción de Baterías,

es una patente "Willard"

Este separador, además de resistir la acción del ácido, está construido para soportar las sobrecargas y sobrecalentamientos.

No olvide que en una batería, lo primero que falla es el separador.

El separador de caucho está garantizado que durará más que la placa.

"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

quina a gran velocidad, impidiendo que la sangre le llegara normalmente a los ojos.

Pasaba alrededor de los pilones en forma casi vertical y alejado de ellos para evitar la descalificación.

La tensión nerviosa de los millares de espectadores que presenciaron la

prueba en todo su recorrido, fué enorme y aumentó, cuando se inició la señal de las pruebas preliminares, y luego las definitivas, reinando un silencio absoluto sólo interrumpido por el bramido de las máquinas que pasaban como celajes.

La máquina de Boothman parecía un proyectil en llamas al pasar cerca de los espectadores brillando sus partes metálicas y bruñidas, con los rayos del sol.

La primera prueba de Boothman, se le vió como un puntito negro que dejaba tras de sí una estela negra a regular velocidad, y luego un ruido atronador anunció que daba a la máquina todo su poder para pasar a terrible velocidad sobre los portaviones que estaban en el muelle, para enfilarse hacia los pilones donde debía hacer la curva.

El espectáculo maravilloso de esta prueba mantenía sobrecogidos a los espectadores, que no podían concebir la enorme velocidad desarrollada por máquinas construídas por el hombre.

Se calcula que el peso del piloto en el momento de hacer las curvas, a causa de la fuerza centrífuga aumentada a cinco o seis veces el peso normal.

En cuanto a Stainfoth, diremos que los asistentes quedaron electrizados al verle volar, acelerando su máquina en los puntos de partida como una bala, para tomar las curvas en la misma forma que Boothman, que a su vez la aprendió de los italianos en las pruebas antes de retirarse del torneo.

La formidable potencia de los motores dejaba en los oídos por largo rato el zumbido característico, y la velocidad desarrollada dejó en los pilotos un cansancio físico, que equivale a muchas horas de vuelo.

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, Archon, 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



LAS 41 PIEZAS de la ESCOPETA de BASCULA

•

LARGAS DEBILES RETORCIDAS FRAGILES



LAS 25 PIEZAS de la ESCOPETA

DARNE

•

CORRECTAS RECTAS SENCILLAS ROBUSTAS

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

“Revista de Caminos”

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

SUSCRIPCION: \$ 48.00

Santiago de Chile

Casilla 153

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", AGUS-
TINAS 1038 - 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.

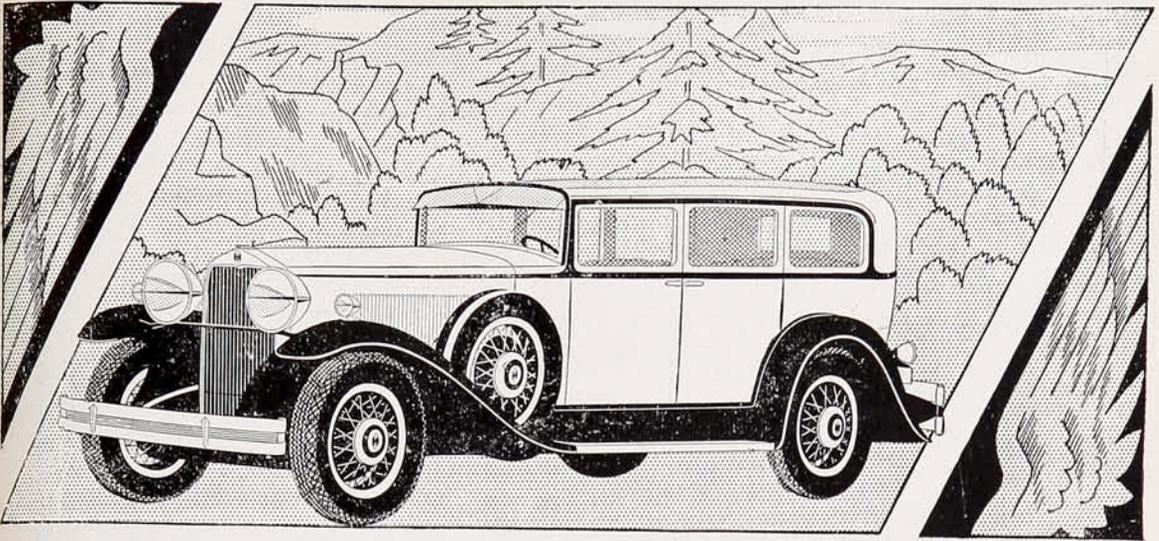
SUSCRIPCION ANUAL: DOS DOLARES

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"



LOS PRECIOS MAS BAJOS EN 23 años
para los potentes
HUPMOBILES OCHO con *Rueda Libre*

Usted tiene derecho a exigir en cualquier artículo mejor calidad por un precio más bajo. Precisamente por eso Hupmobile ha *rebajado* los precios y *mejorado* la calidad de sus coches, poniéndoles la rueda libre sin aumento de costo.

La rueda libre la emplean únicamente varios automóviles escogidos. Reduce al mínimo el uso del embrague y da a la marcha del vehículo la sensación del vuelo.

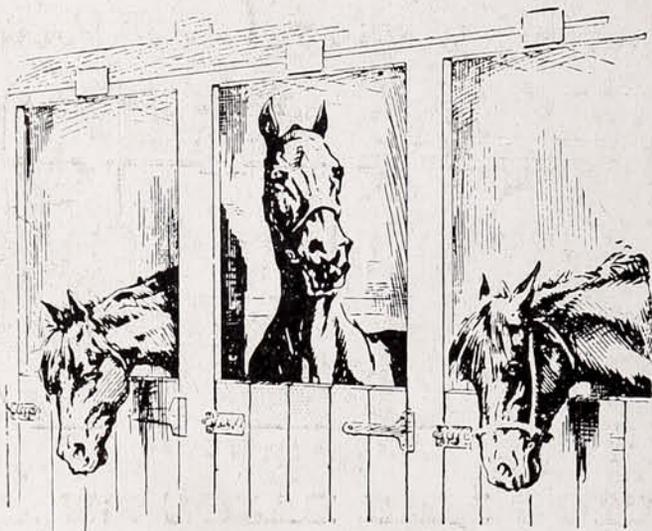
Cada vez que se suelta el acelerador, el coche sigue corriendo suavemente con el impulso adquirido, en tanto que el motor funciona a marcha lenta, reduciéndose así el consumo de gasolina y aceite, y el desgaste de las piezas. No obstante, el automóvil está en todo momento bajo el dominio absoluto del que lo guía. El conductor de un Hupmobile de rueda libre jamás se queja de dolor o cansancio en las piernas o en los brazos.

Siéntese Ud. al volante de uno de los nuevos Hupmobiles de ocho cilindros y experimente la sensación de suavidad y tranquilidad que brinda la rueda libre.

 **upmobile**

SIMON Hnos. Ltda. DELICIAS 2114
SANTIAGO

SHELL-DE PURA SANGRE



Al elegir fuerza — ya sea animal o combustible — prefiera la de “Pura Sangre”; ninguna otra puede responder tan bien a todo requerimiento de velocidad, o dar ese soberbio y orgulloso andar característico de la nobleza de estirpe.

Es por esto que el ojo del experto distingue inmediatamente al “Pura Sangre” en cualquier establo y los automovilistas, dondequiera que estén, instintivamente dirigen sus coches hacia una bomba SHELL cuando necesitan gasolina.

La gasolina SHELL es preparada por métodos especiales, muchos de los cuales son exclusivos. Las cualidades de: Gran Rendimiento, Anti-detonancia, Pureza Química, Fácil Partida y Rápida aceleración, están en la SHELL de tal modo equilibradas, que ninguna falta y ninguna está desarrollada a costa de otra.

SHELL

SHELL - MEX CHILE LIMITED