

Anoche se produjo un voraz incendio en un aserradero y carpintería mecánica. Las pérdidas se calculan en 250.000 pesos.

INFORMACION DEL INTERIOR

BUENOS AIRES EL NUMERO DE SUFRAGANTES EN EL ACTO ELECCIONARIO DE AYER. LA PLATA, 25. — En las elecciones comunales verificadas ayer en las localidades que se mencionan a continuación...

BALANCE DEL BANCO DE LA PROVINCIA

LA PLATA, 25. — Las autoridades del Banco de la Provincia dieron a conocer el balance correspondiente al último ejercicio de la institución hasta el 31 de marzo del corriente año.

Los latifundistas de Coronel Dorrego contra la nueva valuación

CORONEL DORREGO, 25. — Se han reunido en el despacho del intendente municipal, diputado Roberto Maciel, los más representativos elementos del latifundismo local...

SE REUNIÓ AYER LA CONVENCION ANTI-PERSONALISTA

Después de muchos cabildos, consultas, conferencias y comidas, se reunió, por fin, ayer la convención nacional del antipersonalismo, en el local de la Casa Suiza.

LAMENTABLE TRASPIES POLITICO EN SALTO

SALTO, 25. — Ingrata impresión ha causado la clasificación que de sus principios socialistas han hecho, en estos días, los hombres que fundaron, años atrás, el Centro Socialista local...

Renovación de contratos agrícolas en O'Brien

O'BRIEN, 25. — Desde ayer se encuentran en este pueblo el terrateniente Santiago E. Brown, poseedor de un latifundio, el que viene con objeto de renovar los contratos con sus agricultores...

LOS SUCEOS DE MONTE

SE INTERROGO AL ACUSADO DANIEL VIDELA DORNA. LA PLATA, 25. — Ante el juez del crimen doctor Rott prestó declaración, en la tarde de la fecha, el sindicado como investigador del movimiento sedicioso ocurrido en Monte el día 24 de Diciembre p.pdo., Daniel Videla Dorna...

SANTA FE

Origina protestas la nueva ordenanza de impuestos de pavimentación en Esperanza. ESPERANZA, 25. — El concejo deliberante, en una de sus últimas reuniones, ha sancionado una nueva ordenanza de pavimentación que abarca un perímetro de cincuenta y ocho cuadras...

Bonos hipotecarios de construcciones modernas

Por decreto de ayer, la intendencia ha resuelto llamar a licitación para el rescate de los bonos hipotecarios de construcciones económicas municipales...

Exención de derechos a la fruta argentina en el Brasil

En el ministerio de relaciones exteriores se ha recibido un cablegrama de la embajada en Río de Janeiro, habiendo sabido que por un decreto del gobierno del Brasil se exime del pago de los derechos aduaneros a las frutas argentinas...

Desalojo de terrenos expropiados

Los concejales socialistas Giménez Palacin y Castiella han presentado un proyecto de resolución, por el cual el D. E. procederá de inmediato a desalojar los ocupantes de los terrenos expropiados...

TEATROS Y CONCIERTOS

Colón. A partir de mañana se abrirá un abono a 8 funciones vespertinas en días miércoles, reservándose a los abonados de la temporada anterior sus respectivas localidades hasta el 7 de mayo.

Marconi

La obra de C. Nicola, "Moussú Tabo", estrenada anoche por la compañía dialectal platense de Mario Casaleggio, nos resulta una de las más orgánicas y humanas dadas a conocer por dicho conjunto en el transcurso de su actual temporada.

Opera

El conjunto nacional de género chico que encabeza el actor Sapelli y dirige el maestro Carrilero, se trasladará del Solís, donde actúa, a la Opera.

Noticias breves

El 4 del mes próximo finalizará su temporada en el San Martín, la compañía Rivera-De Rosas, sobre cuya futura actuación aun no hay nada definitivamente resuelto.

El manejo de inflamable

En la casa situada en la calle Peru 192, mientras la sirvienta Isabel García, española, de 25 años de edad, soltera, se hallaba entregada a sus quehaceres en la cocina, vino a parar una botella de alcohol que había dejado al lado de una sardina.

Continúan operando los amigos de lo ajeno

En la comisaría 17a, denunció Agostino H. Molino la sustracción de un automóvil de su propiedad, que dejara momentáneamente estacionado en la esquina de las calles Río Bamba y Santa Fe.

Arrollado por un tren

En una de las playas de la estación Constitución, en el momento en que el obrero de la empresa ferroviaria se disponía a cruzar la vía, fue arrollado por la máquina 3489, produciéndole heridas graves en la cabeza.

Arrollado por un tren

En una de las playas de la estación Constitución, en el momento en que el obrero de la empresa ferroviaria se disponía a cruzar la vía, fue arrollado por la máquina 3489, produciéndole heridas graves en la cabeza.

Arrollado por un tren

En una de las playas de la estación Constitución, en el momento en que el obrero de la empresa ferroviaria se disponía a cruzar la vía, fue arrollado por la máquina 3489, produciéndole heridas graves en la cabeza.

CIGARRILLOS

Sublimes DE 30CTS. Illustration of a man holding a pack of Sublimes cigarettes.

HECHOS DIVERSOS

PERCANCES DEL TRAFICO

NUEVA SERIE DE VICTIMAS. Ayer, a las 19.40 horas, en circunstancias en que el menor Raúl Dehesa, de 3 años de edad, domiciliado con la madre en la casa Zapola 3389, cruzaba la calzada en la esquina de las calles Crámer y Juana Azurduy...

Arrollado por un tren

En una de las playas de la estación Constitución, en el momento en que el obrero de la empresa ferroviaria se disponía a cruzar la vía, fue arrollado por la máquina 3489, produciéndole heridas graves en la cabeza.

Arrollado por un tren

En una de las playas de la estación Constitución, en el momento en que el obrero de la empresa ferroviaria se disponía a cruzar la vía, fue arrollado por la máquina 3489, produciéndole heridas graves en la cabeza.

Arrollado por un tren

En una de las playas de la estación Constitución, en el momento en que el obrero de la empresa ferroviaria se disponía a cruzar la vía, fue arrollado por la máquina 3489, produciéndole heridas graves en la cabeza.

Arrollado por un tren

En una de las playas de la estación Constitución, en el momento en que el obrero de la empresa ferroviaria se disponía a cruzar la vía, fue arrollado por la máquina 3489, produciéndole heridas graves en la cabeza.

Arrollado por un tren

En una de las playas de la estación Constitución, en el momento en que el obrero de la empresa ferroviaria se disponía a cruzar la vía, fue arrollado por la máquina 3489, produciéndole heridas graves en la cabeza.

Arrollado por un tren

En una de las playas de la estación Constitución, en el momento en que el obrero de la empresa ferroviaria se disponía a cruzar la vía, fue arrollado por la máquina 3489, produciéndole heridas graves en la cabeza.

Es muy posible que no mienta

Juan Nosantí, al ser detenido por aceptar jugadas de quinielas, protestó enérgicamente, pues, según declaró, lo había con la venia de un empleado policial a quien pagaba la correspondiente coima.

Fuego en un depósito de papel

En un depósito de papel y máquinas de imprenta, que José Ufata tiene establecido en la calle Venezuela número 931, ayer de mañana, a las 8.45, se produjo un incendio.

Arrollado por un tren

En una de las playas de la estación Constitución, en el momento en que el obrero de la empresa ferroviaria se disponía a cruzar la vía, fue arrollado por la máquina 3489, produciéndole heridas graves en la cabeza.

Arrollado por un tren

En una de las playas de la estación Constitución, en el momento en que el obrero de la empresa ferroviaria se disponía a cruzar la vía, fue arrollado por la máquina 3489, produciéndole heridas graves en la cabeza.

Arrollado por un tren

En una de las playas de la estación Constitución, en el momento en que el obrero de la empresa ferroviaria se disponía a cruzar la vía, fue arrollado por la máquina 3489, produciéndole heridas graves en la cabeza.

Arrollado por un tren

En una de las playas de la estación Constitución, en el momento en que el obrero de la empresa ferroviaria se disponía a cruzar la vía, fue arrollado por la máquina 3489, produciéndole heridas graves en la cabeza.

Arrollado por un tren

En una de las playas de la estación Constitución, en el momento en que el obrero de la empresa ferroviaria se disponía a cruzar la vía, fue arrollado por la máquina 3489, produciéndole heridas graves en la cabeza.

GIROLAMO PAGLIANO PURGANTE Y DEPURATIVO

GIROLAMO PAGLIANO PURGANTE Y DEPURATIVO

GIROLAMO PAGLIANO PURGANTE Y DEPURATIVO

GIROLAMO PAGLIANO PURGANTE Y DEPURATIVO

GIROLAMO PAGLIANO PURGANTE Y DEPURATIVO

Biblioteca Obrera RIVADAVIA 2150 - Piso primero

AUTOMOVILISMO

EL NUEVO EMBRAGUE CENTRIFUGO ESTUDIO COMPARATIVO ENTRE LOS NEUMATICOS DE LADO "LISO" Y LOS DE "AMARRA"

En otra oportunidad nos hemos ya ocupado de este invento, y si hoy volvamos a hablar de él es porque este aparato recibió una realización absolutamente nueva muy diferente a la anterior.

El nuevo "centrífugo" tiene propiedades mucho más interesantes que las que poseía al debutar, lo que probablemente hará un progreso en la industria automovilística.

Tengo el agrado de manifestar que el nuevo centrífugo es producto de la fugacidad de mi amigo Lienard, que se ocupa especialmente de estos asuntos. El ingeniero Lienard es bien conocido en el mundo automovilístico, pues ya en otro tiempo ha construido un notable coche que ha llamado la atención en el salón de Berlín. El espíritu mecánico de Lienard debió evidentemente conducirle a modificar el primer sistema de embrague, por cuanto adolecía de ciertos defectos.

No se ha contentado con sólo modificarlo, sino que ha inventado y hecho uno nuevo. Yo de buena gana llamaría al embrague centrífugo nuevo modelo; más bien, un aparato de desbragar, puesto que no es otra cosa, como vamos a verlo luego. La figura No. 1 representa el corte del nuevo centrífugo aplicado sobre embrague Citroën; se puede aplicar igualmente sobre cualquier sistema de desbrague a disco. Veremos en seguida que no ha sido suprimido ninguno de los órganos del embrague ordinario; las 3 palancas K. L. a la extremidad L., sobre las cuales apoya un roulement de top, que permite, cuando se apoya sobre el pedal, apartar el uno del otro los dos discos que realizan el embrague. Al dispositivo normal ha sido agregado el dispositivo centrífugo, que tiene por objeto desembragar automáticamente cuando el motor gira menos de una cierta velocidad determinada. El sistema, compuesto de tres pequeñas masas dispuestas simétricamente sobre una corona; la figura No. 1 representa una de esas masas en corte; la figura No. 2 muestra el conjunto de las tres masas sobre su disco; la figura No. 3, el embrague desmontado. La masa C. juega alrededor de un perno B.; ella trae una palanca hecha a la fragua y solidaria con ella D. E.; la extremidad E. de esa palanca viene a apoyar contra el disco del embrague; sobre la otra extremidad D. de la palanca presiona un resorte en espiral R., que toma apoyo de otra parte sobre la tapa del embrague. Cuando el volante es inmóvil, la fuerza del resorte R. es suficiente para que apoyándose sobre la palanca D. E. haga bascular y regular por consecuencia el disco del embrague hacia la derecha, comprimiendo los resortes normales del embrague que no son representados sobre la figura.

Cuando el motor gira la fuerza centrífuga acciona sobre las masas C. y tiende a mandarlas hacia el exterior,

la designación de martilleros para la venta de propiedades municipales. Sobre este asunto, ha recaído la siguiente resolución de la comisión:

"Desestimase en absoluto, por improcedente el veto formulado por el D. E. en su mensaje de febrero 5 del corriente año a la ordenanza relacionada con la designación de martilleros para la venta de propiedades municipales.

El concejo deliberante manifiesta su desagrado por la actitud del D. E. durante la tramitación del expediente relacionado con la ordenanza núm. 1831.

Firman el despacho íntegro de la comisión de interpretación, los concejales socialistas Iribarne y Ghilardi; los irroguistas Grisolia y Soldano, y en discordancia "circunstancia" con el artículo segundo, el alvearista Casco.

y por consecuencia a hacer bascular la palanca D. E., que viene a comprimir el resorte R. Los resortes del embrague pueden accionar sobre el plato del embrague y lo empuja hacia la izquierda cuando la velocidad aumenta.

La acción desbragante de los resortes R. es poco a poco anulada por efecto de las masas C., empujadas por la fuerza centrífuga el embrague se pone progresivamente en acción.

Desde el punto de vista del funcionamiento, el nuevo centrífugo, al contrario, yo cambiaba de velocidad absolutamente como si fuese un embrague ordinario a pedal. El embrague centrífugo conserva todos los beneficios del embrague automático para las arrancadas y las paradas, y queda siempre inabundantemente de parar el motor, aunque uno lo quiera hacer a propósito.

Conducir un auto, tal por ejemplo el Citroën, con el embrague centrífugo, es una cosa nueva muy agradable. El resorte es limitado y ningún choque es perceptible en la transmisión a cualquier velocidad, permitiendo hacer maniobras que no son conocidas en un coche normal; podemos, por ejemplo, bajar una barranca con la marcha séptima colocada, porque un simple golpe de acelerador es suficiente para que el coche se ponga en relanti progresivamente, para salir en marcha atrás.

Otra cosa es posible obtener con el embrague centrífugo: la rueda libre facultativa. Me explicaré. Supongamos, por ejemplo, que bajamos una barranca un poco acentuada con ciertas partes accidentadas; es suficiente apoyar ligeramente sobre el pedal del desbrague algunos segundos y estando el motor en relanti el desbrague se produce automáticamente. El coche queda desbragado tanto tiempo, que aunque se le dé un golpe de acelerador no se aumenta la velocidad del motor.

Cuando esa maniobra está hecha el motor está en acción y el coche no se distingue de otro coche muniendo de un desbrague ordinario, y eso tanto tiempo que por una maniobra del pedal del desbrague no habremos separado el motor de la transmisión.

La indicación de esas maniobras demuestra todo el partido que se puede sacar del aparato, pero creo que mejor que las explicaciones es ensayar para convencerse. De otra parte, el embrague centrífugo, gracias a la extrema suavidad que da al coche, permite sacar de un coche a tres velocidades un partido excepcional.

Por fin, el dispositivo que presentamos hoy a nuestros lectores ha dado tan buen resultado en las pruebas, que creemos no pasará mucho tiempo en que la mayoría de coches vengán equipados con él.

Henri PETIT.
(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

(De "La Vie Automobile")

Hay dos tipos principales de neumáticos: el de amarra y el de lado liso. El de lado liso predomina entre los automóviles americanos, excepto en algunos modelos muy livianos. Específicamente hablando, el uso de los neumáticos de amarra en los Estados Unidos está limitado a motocicletas y dos marcas de automóviles livianos. Se ofrecen sólo en dos tamaños, que son los 30 x 12 y 31 x 4 pulgadas. Todo otro tamaño se ofrece exclusivamente en tipos de lado liso.

Muchos dueños de automóviles y comerciantes en el ramo no están impuestos de los respectivos méritos de estos dos tipos. En este artículo señalamos las ventajas respectivas de ambos. Lógico es que si uno de ellos posea superioridad absoluta, sería el predominante en todo caso. El uso exclusivo del tipo de lado liso en los automóviles americanos grandes se debe al hecho de que sus ventajas son mayores que las que ofrece el de amarra. Se ha comprobado que su servicio es más satisfactorio, y que dura más en los ásperos y pesados caminos que predominan en todas las naciones del continente americano.

Ambos tipos se vienen usando desde que apareció la bicicleta. El de amarra fué, sin embargo, el primero en aplicarse como cubierta de llanta neumática de automóvil.

La principal diferencia entre el de tipo de amarra y el de lado liso consiste en lo siguiente: El de amarra tiene una pestaña suave y flexible, que puede alargarse lo suficiente para forzarla por encima del borde de la llanta metálica, hasta colocar el neumático en el sitio de su instalación. El tipo de lado liso tiene pestaña fija, inflexible. Para instalarlo, la llanta debe tener un reborde desprendible o bien hallarse seccionada en su circunferencia para facilitar su comprensión o inserción en la pestaña del neumático.

En conexión con el neumático de lado liso, hemos señalado los dos tipos de llantas desprendibles. En la primera forma, uno de los dos rebordes de la llanta es desprendible. Desprendido un reborde de la llanta, el neumático, es decir, la cubierta y cámara de aire interior, se instala sobre la llanta, empujándose sobre ella desde el lado abierto. En la segunda forma, la misma llanta se halla partida o seccionada en un punto de su circunferencia. Esta partitura se cierra o abre mediante un mecanismo de cierre. Después de abierta la cerradura, la llanta se contrae, lo que facilita el retirar el neumático o instalarlo en su sitio. Esta segunda forma es la más corriente en la actualidad.

Para impedir que el neumático de lado liso tenga flexibilidad o sea susceptible a alargarse en la pestaña o borde, se inserta alrededor de su pestaña un cable de acero. El neumático de amarra no tiene sino tela al borde o pestaña y por esta razón es un tanto flexible, pudiendo forzarse hasta pasar por encima del reborde de la llanta metálica.

Una ventaja que se atribuye al neumático de amarra es que junto con su llanta, pesa menos que el de tipo de lado liso y llanta correspondiente. Este es un detalle de cierta importancia, pues neumático y llanta constituyen un peso que no se soporta por los muelles del chasis. Siempre es bueno reducir a un mínimo el peso sin soporte en muelles. Sin embargo, la diferencia de peso es muy poca, particularmente al compararse con el tipo de llanta seccionada, y toda ventaja desde este punto de vista es, por lo tanto, insignificante.

Una objeción que algunos imputan al neumático de lado liso y su llanta desprendible, es que el mecanismo de cerradura que tiene está expuesto a enmohecerse por la lluvia y barro, lo que dificulta mucho su operación al tener que abrirlo. Debemos admitir que ésta es una deficiencia, pero no una desventaja, en comparación con la llanta de un neumático de amarra, pues éste está igualmente expuesto a la misma falta y molestia.

El neumático de lado liso presenta dos incontestables ventajas. Una de ellas es que no está expuesto a sufrir los mismos perjuicios que destruyen al de amarra cuando los bordes de la llanta metálica lo parten o cortan al correr parcialmente inflado, lo que con frecuencia sucede en la práctica. Esta deficiencia se aprecia a la simple vista fijándose en la vista seccionada de ambos tipos de neumáticos en sus respectivas llantas. Cuando el de amarra se halla parcialmente inflado, el borde de la llanta por su misma forma y posición tiene la tendencia a destruir la sección próxima a la pestaña, lo que en la mayoría de los casos inutiliza por completo el neumático. Cuando el de lado liso se halla parcialmente inflado, no existe sino remoto peligro de tal daño, pues el mismo borde de la llanta se proyecta hacia adentro.

La otra ventaja, que es la que origina la adaptación del tipo de lado liso por parte de los fabricantes americanos, se refiere a su mayor seguridad. Para explicar esta mayor seguridad, su-

pongamos un automóvil corriendo a toda velocidad en una pista de carrera. Si lleva neumáticos de amarra, va siempre con el peligro de que se le desprendan de las ruedas, principalmente al pasar por una vuelta, pues a causa de que la tensión lateral que aquí lleva el vehículo, la pestaña repentinamente flexible puede escurrirse sobre el reborde de la llanta y el neumático saltar de la rueda. Este accidente es casi imposible con neumáticos de lado liso, pues la pestaña de éste es inflexible y no puede retirarse sino sacando un reborde de la llanta o comprimiento ésta, cuando es el tipo de sección partida. El elemento de la seguridad es de suma importancia al tratarse de neumáticos grandes. Y bueno es añadir aquí que todos los grandes neumáticos especiales para autocamiones, son del tipo de lado liso. Autoridades en asuntos de neumáticos aseguran que la construcción de estos enormes tamaños habría sido imposible si no hubiera existido el buen precedente de la construcción del tipo de lado liso.

Por supuesto, muchos preguntarán por qué los fabricantes americanos continúan usando el tipo de amarra en los neumáticos pequeños, a pesar de considerar el tipo de lado liso como lo mejor y más seguro. Los dos tamaños de neumáticos de amarra, que son los de 3 x 4 y 5 pulgadas, se usan en los automóviles baratos y livianos. La fabricación anual de estos dos tamaños es tipo de amarra sube, por lo menos, a la misma cantidad de neumáticos de lado liso producidos en el país. Indirectamente, esto quiere decir que los fabri-

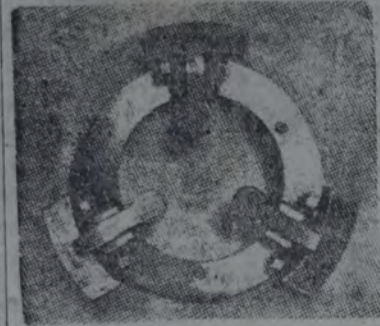


Figura 1

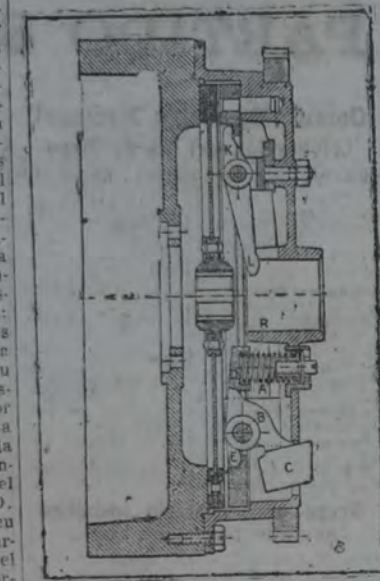


Figura 3

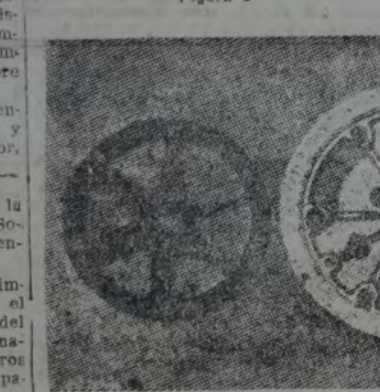


Figura 2

UNA RAZON DE PESO

NUNCA COMO EN ESTE CASO EL LEMA SE JUSTIFICA



Otras cintas

En electa la cinta para frenos **Fycoc** PESA EXACTAMENTE EL DOBLE que cualquiera otra cinta. lo cual significa **DOBLE DURACION**

Su composición llamada **Fycoc** impregnada entre el tejido de amianto, mediante enormes presiones hidráulicas, hace que sea la cinta **Fycoc** silenciosa. En consecuencia la cinta **Fycoc** **NO CHILLA** consume los tambores de los **2700**.

Unica importador: **FELIPE COSCIA SANTA FE 1500** Sucursal: **CABILDO 2033 BUENOS AIRES**

PONGA CUIDADO EN LA ELECCION DE COMBUSTIBLE

Si el motor de su coche funciona mal, no siempre debe Vd. achacarlo a "desperfectos del mecanismo": debe investigar si la calidad de la Nafta que Vd. usa, es tal que la carburación sea perfecta. Para tener absoluta seguridad de que su coche responderá siempre a la maniobra cuando Vd. lo exija, sin tropiezos y a salvo de desperfectos inesperados, use Nafta

WICO

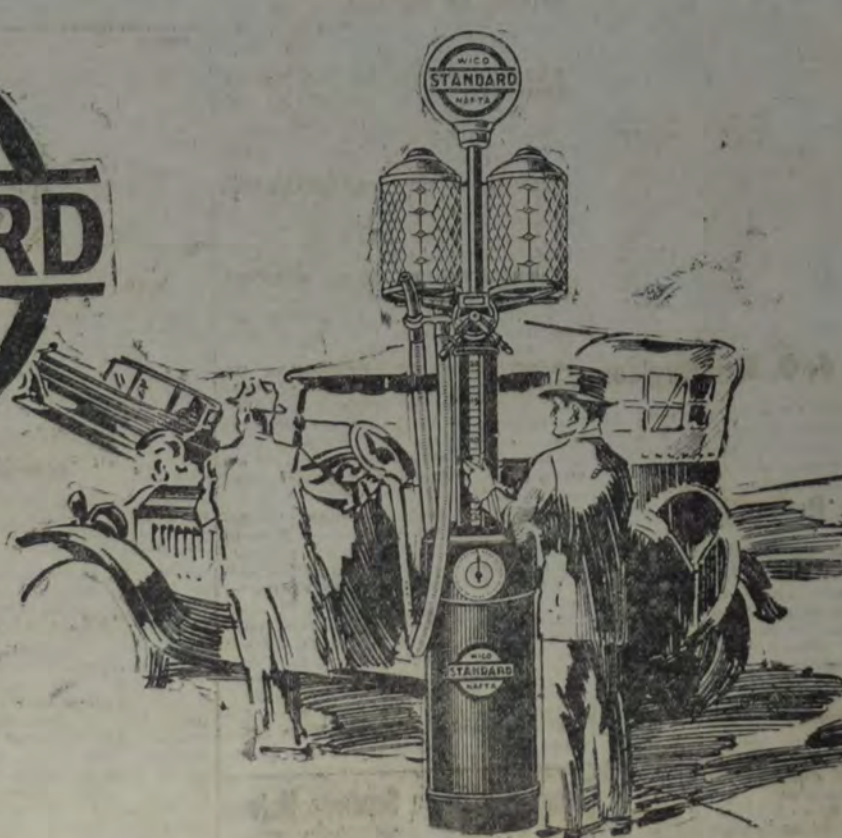
Millares de automovilistas afirman que por su excelente destilación es la mejor, lo que proporciona más velocidad, y la más económica, por que cada litro rinde más kilómetros. No use otra.



WEST INDIA OIL COMPANY

Administración: Av. R. SAENZ PEÑA 587 (Edif. Banco Boston)

Oficina de Ventas: ALSINA 902 esq. TACUARI Buenos Aires



Y AVIACION

LA INUTILIDAD Y EL PELIGRO DE LOS AEROPLANOS DE HOY

UN PROBLEMA DE ORGANIZACION POR RESOLVER

En este mundo fértil en tantos cambios graves y repentinos, en esta civilización occidental que se va perfeccionando, los seres humanos viven más tiempo una vida más sana y amplia que antes.

Empero, bajo muchos aspectos, somos del parecer que su vida no es todavía tan fácil como podrían hacerla. Mirad en torno vuestro. He aquí una acumulación formidable de inventos destinados a abrir horizontes nuevos, y nadie, o casi nadie, se sirve de ellos, o al menos no se sirven de ellos más que excepcionalmente, y la mayoría de las veces en condiciones defectuosas.

De esos inventos, unos no son utilizados todavía; otros, parecidos a los regalos demasiado numerosos que recibe el día de su cumpleaños un niño mimado, yacen arribados, a la espera de que alguien se resuelva a sacarlos de sus cajas. Otros, en fin, no son sino juguetes rotos. La ciencia y la ingeniosidad se esforzaron en colmar con presentes al niño mimado que es el hombre de hoy. Pero el niño mimado se aprendió todavía a aprovecharlos.

El ejemplo más ilustrativo de esos regalos mal apreciados es la aviación. De diez años a esta parte por lo me-

nos, la humanidad dispone de un modo de locomoción aérea, seguro, rápido, agradable. Dar la vuelta a nuestro planeta tan hermoso, tan vario, recorrerlo en todos sentidos a menos precio que en ferrocarril o en buque a vapor, he aquí una posibilidad adquirida.

Pero cuando digo que la "humanidad dispone" de un medio de transporte tan admirable, no quiero hablar del lector ni de mí mismo; quiero decir que si la humanidad hubiera sabido desarrollar todas las posibilidades latentes de la aviación, ésta estaría al alcance de todos. Es decir que todo trabajador que recibe un salario normal podría pretender emplear ese modo de transporte.

Por "seguro", entiendo que un viaje en avión comporta menos peligro, por ejemplo, que un cambio de lugar en ferrocarril o en buque.

Por "rápido", hago alusión a las velocidades medias alcanzadas por los aviones, es decir, alrededor de ciento sesenta kilómetros por hora.

Y cuando digo agradable pienso en los desfilamientos suaves y graciosos de un aeroplano en el aire tan puro de las alturas.

He ido ameno en aeroplano; conozco el asunto de que hablo. Conozco el maravilloso placer que se experimenta en volar. Actualmente, los aficionados de la aviación son raros todavía. El peligro y otros inconvenientes alejan a los viajeros; pero hay que decir que no se debe achacar la culpa de esa reserva a los defectos de construcción de los aviones o las aeronaves. En cuanto a esto la física y la mecánica se muestran invariablemente a la altura de su tarea.

Y la verdad es que los obstáculos que detuvieron, que detienen todavía el desarrollo práctico de la aviación, son principalmente, por no decir totalmente, de orden financiero, administrativo y político.

de dar, antes de morir, la vuelta al mundo por la vía de los aires.

Gargantas del sud de Argel, gran muralla de China, jungles ardientes de la India, palacios de Ambar, nunca os veré. Y, sin embargo, si yo gozara de la plenitud de mis derechos de civilizado no necesitaría más de diez días para pasar volando sobre vosotros!

He hecho muchas travesías en aeroplano. Hoy ya no vuelo. Encuentro ese modo de locomoción demasiado incómodo, demasiado irregular y torpemente peligroso.

En otro tiempo, cuando la aviación estaba recién en sus comienzos, volar era un experimento por hacer. Se volaba por diversión; el elemento del peligro era un encanto más. El peligro era entonces inevitable en aeroplano como en la caza de las fieras, y nadie tenía el derecho de quejarse de ello. Se os hacía esperar condiciones atmosféricas favorables y un aparato bien a punto. Era lo más normal. Pero pasó el tiempo en que la aviación no era más que un deporte.

Hacerse matar en un experimento audaz, preñado de esperanzas, en la frontera de lo desconocido, es una cosa. Pero ahogarse, quedar hecho añicos o calcinado vivo en un breve trayecto, simplemente porque algunos señores, sin duda algunos muy capaces, pero esclavos de ciertas consideraciones — siempre dispondrán de excelentes razones para justificarse —, después de un control muy superficial si hayan expedido en un aparato cansado o con exceso de carga, eso es otra cosa.

He visto de bastante cerca los servicios aéreos de Europa para no arriesgarme ya a servirme de ninguno de ellos mientras no se haya cambiado por completo su administración.

cuales de automóviles pequeños y livianos tienen una producción anual tan sobria y dominan de tal manera el mercado mundial, que pueden, en resumidas cuentas, determinar el tipo de neumático que debe instalarse en sus vehículos. Mantener en una cifra mínima el importe de su producción es factor capital en el éxito de estos grandes fabricantes de automóviles baratos. El uso de neumáticos pequeños del tipo de amarra se justifica, por otra parte, en el liviano peso del vehículo. Los neumáticos más grandes, del tipo de lado liso, son más seguros. Las llantas desprendibles que se usan para la instalación de los tipos de lado liso, son una gran comodidad para el motorista. Por otra parte, las grandes velocidades se obtienen con automóviles amplios y poderosos, provistos de grandes neumáticos en que el factor seguridad en la carrera debe ser de grado máximo. Lo que el tipo de lado liso posee en mayor proporción que el de amarra.

UNA SERIE DE ACCIDENTES EVITABLES—

En toda la serie de horribles accidentes que contribuyen tan poderosamente a impedir que los viajes aéreos se popularizaran en Europa, puede decirse que no hay uno que no hubiera sido fácil prever. Pero dado el abandono general, esas tragedias eran inevitables.

Recuerdo haber atravesado la Mancha a una altura de más de seiscientos metros, con motores que trepidaban de la manera más inquietante; llegamos a Lyme como por milagro. Otro aparato que aseguraba el mismo servicio fué obligado a acuatizar, y confieso mi sorpresa al enterarme de que todo el mundo se había salvado de perecer ahogado.

No mentiré al afirmar que apenas la mitad de mis viajes aéreos se efectuaron en el tiempo previsto. En esperar aparatos que no llegaban, o que no se lograba poner en condiciones de elevarse, pasé seguramente tantas horas en Bourget, en Lyme, en Amsterdam y en Praga, como las que pasé en el aire. Y Dios sabe lo poco agradable que es el ir y venir en un aeródromo!

Comprendáse bien. No formulo ninguna reclamación por los atrasos debidos al mal tiempo, y los peligros que corrí cuando quería darme tono de viajero realmente de su época, se debe a que el número de los pilotos y de los aparatos no es suficiente para asegurar un servicio regular y seguro.

Después de un aterrizaje forzoso, nunca he visto aparecer el menor aparato para recoger a los naufragos y conducirlos a su destino. Una sola vez, en Praga, me fué dado observar aparatos de reserva guardados en hangares bastante tiempo para poder ser examinados seriamente.

No pongo en tela de juicio la capacidad ni la honradez de ninguno de los administradores de los servicios aéreos europeos. Quiero ignorar las querrelas, las rivalidades, las ambiciones y las decepciones tan frecuentes en ese mundo extraño de la aviación. Sin embargo, cada vez que con motivo de los servicios aéreos de Europa anuncio hechos palpables, fáciles de verificar, como aquellos de que acabo de hablar, toda Europa aeronáutica se enardece y asume actitudes de defensa. Pero los hechos quedan.

De diez años a esta parte, Europa ha derrochando sus energías sin espíritu de continuidad en esfuerzos vanos, tiles y peligrosos, para no lograr realizar ese magnífico resultado que podíamos esperar: organizar un servicio aéreo mundial. De hecho, hoy estamos tan lejos de la meta como en 1914.

En mi humilde opinión, este fracaso proviene principalmente de que el viejo mundo es incapaz de producir la organización administrativa y financiera amplia, poderosa, de bastante envergadura, que pudiera llevar a cabo semejante empresa.

No se necesita ser un gran sabio; el simple buen sentido dice suficientemente que para explotar el aire como medio de transporte seguro, agradable, al alcance del común de los mortales, hay que comprometer un fondo financiero no menor de unos cincuenta millones de libras esterlinas. Sería necesario, además asegurarse el derecho incuestionable de volar sobre toda Europa y sobre la mayor parte de Asia y África.

Sólo entonces sería posible trazar y jalonar faros sobre toda una serie de

rutas aéreas entre Vladivostok y Capetown. Al mismo tiempo se constituirían aparatos en número suficiente y se organizarían los servicios de tal manera que salvo en caso de condiciones atmosféricas demasiado desfavorables—los viajeros puedan hallar siempre en cada aeródromo, un aparato en perfecto estado, con un piloto y sus ayudantes dispuestos a llevarlo.

El público sabría entonces a qué atenerse.

UN SERVICIO AEREO DIGNO DE GENTES CIVILIZADAS—

Podría uno preparar su valija en Londres por la mañana, cenar y oír música en Munich. Se pasaría agradablemente la segunda velada en Crimea, después de haber volado durante todo el día sobre el curso del Danubio. Luego se franguearía al Tauro, y habiendo hecho escala en Bagdad se alcanzaría la India la cuarta o quinta noche.

En cuanto los viajeros tuvieran la seguridad de un servicio regular, vacilarían menos cada día en tomar las rutas aéreas reconocidas.

Con el tiempo, se podría contar con un número aproximativo de pasajeros y conocer las estaciones de mayor afluencia. Con la multiplicación de los desplazamientos bajaría el precio de los pasajes.

Los servicios aéreos podrían ser mucho más flexibles que los servicios terrestres.

No hay nada más complicado que el modificar la marcha de los grandes expresos transcontinentales! Un servicio aéreo, en cambio, con una facilidad velada a otro sistema de transportes puede cambiar el itinerario de sus aparatos según las necesidades del momento. ¿Condición, empero, de disponer de una flota suficiente y de que el servicio haya sido ampliamente concebido.

En pocos años se podría llegar a eso. El capital invertido en los servicios aéreos internacionales ya no se calcularía entonces por millones sino por miles de millones, y alimentaría una industria a cuyo lado la industria automovilística del mundo entero contaría muy poco.

Semejante negocio, para tener éxito, debe arrancar en una atmósfera de confianza y de seguridad. Y para crear esa seguridad es necesario un caudero inicial infinitamente más grande y más continuo que los tímidos ensayos hechos hasta ahora. Pero nos encontramos frente al hecho de que, por ahora, el mundo entero se reconoce incapaz de proporcionar a la aviación los capitales necesarios para colocarla a la altura de su tarea.

Por eso no se hace nada. Por eso no se progresa. Y es muy probable que dentro de veinte años, en lo referente a los viajes aéreos estaremos chapaleando como hoy. Los servicios seguirán siendo tan irregulares, los horarios tan inseguros, los peligros tan grandes.

La lista ya larga de las tragedias evitables del aire se habrá alargado más todavía. La mayor parte de los viajeros por aire serán, como hoy, personas deseadas de efectuar un experimento osado, pero que por nada volverían a efectuarlo.

ES NECESARIO QUEJARSE MAS—

Quiero repetir una vez más: no crítico aquí la brillante falange de hombres enérgicos y emprendedores que hoy son los magnates del aire. Ni siquiera digo que en las condiciones actuales uno solo de ellos podría hacer más. Y haciendo un esfuerzo — tomo que sea un esfuerzo inútil —, para conciliarme la prensa del aire, agregaré que todos ellos, sin excepción, son maravillosos y que en cuanto a valor no tienen parangón. Pero deseo hacer notar que su habilidad muy grande se halla como apresada en las mallas de una red, y que se han puesto finestas trabas al desarrollo de su beneficiosa acción.

Por mi parte, no les dirigiré más que un reproche, y es: cuando valientemente sacan el mejor partido posible de una empresa estrechamente concebida, no quejarse altamente, violentamente, no protestar bastante contra todo lo que de un año a otro les impide abrir al público, a través del mundo entero, esas rutas aéreas gracias a las cuales la vida se haría más unida y más feliz para la humanidad.

SE NECESITA UNA AMPLIA EMPRESA—

La dificultad más grande consiste en que la formidable expansión mecánica y económica no fué seguida, con el paso igual, por el mundo financiero y político.

Hoy se expresan absurdos a montones con respecto a nuestras "grandes empresas". A decir la verdad, no existen grandes empresas, o por lo menos empresas bastante grandes para la época actual.

Vemos consorcios de bancos y de industrias, seguramente mucho más poderosos que todo lo que les precedió; pero este hecho nos impide reconocer que no bastan para la tarea para la que fueron creados.

H. G. WELLS.
(Continuará.)

EL AMORTIGUADOR DE CALIDAD

GIANOLI

40 o/o más barato que cualquier otra marca de amortiguadores. (PATENTADO)

Simple - Robusto - Eficaz

Frena en los dos sentidos. Fricción y articulación asegurada por discos especiales fríasenables a la acción del barro y de la humedad.

No necesitan ser engrasados

UNICOS INTRODUCTORES

Compañía Importadora Suiza-Sud-Americana

CALLAO 747 U. T. 466, Juncal Buenos Aires

Manera de limpiar las camisas de enfriamiento de los cilindros y el radiador

El recalentamiento de un motor proviene muchas veces de la presencia de arena retenida en el interior de las camisas de los cilindros y procedente del molde de fundición. Estos casos se presentan en motores cuyas camisas de enfriamiento son inaccesibles en su interior. Cuando la arena resultante de la disgregación del trozo de hoyo desprendido se deposita en algún codo y entorpece la circulación de agua, la extracción de la arena del interior de las camisas de enfriamiento se consigue empleando una disolución de ácido fluorhídrico en agua en proporción de una parte del primero por diez de agua. La solución se vierte en las camisas de enfriamiento y se deja en estas condiciones toda una noche, tiempo suficiente para que disuelva los granos de arena y el sarro contenido. Debe extraerse la solución y lavar perfectamente el interior de las camisas de los cilindros con una corriente enérgica de agua caliente. El ácido fluorhídrico es un disolvente de la arena y el vidrio, inatacables, como es sabido, por todos los demás ácidos. Debe cuidarse, por tanto, de guardar el ácido fluorhídrico en frascos especiales que proporcionan al comercio. Aunque este ácido ataca el metal de los cilindros, no es apreciable el efecto de la solución diluida durante un tiempo relativamente corto.

No es aconsejable el empleo de la disolución de ácido fluorhídrico para desobstruir el radiador, pues las láminas de latón o cobre de que está construido son muy delgadas y el ácido las perfora con rapidez.

Para limpiar el radiador puede utilizarse una solución de potasa o sosa que desprenda y disgregue las incrustaciones y óxidos adheridos, facilitando su extracción con lavados abundantes con agua o vapor a presión. También puede emplearse solución alcalina, a la temperatura de su ebullición, siendo el resultado más intenso. Con la solución de potasa también se extrae el óxido de las camisas de enfriamiento de los cilindros. Los óxidos que se estacionan por el agua de enfriamiento están compuestos, generalmente, de bicarbonato de cal disuelto que se transforma y precipita por la acción del calor en carbonato, perdiendo anhídrido carbónico. Por eso en los automóviles debe emplearse el agua más pura que pueda conseguirse. Si las aguas potables son duras, debe procurarse utilizar agua de lluvia, que sólo contiene nitrógeno y anhídrido carbónico, inofensivos para el radiador.

Victor W. PAGES.

Anglo Mexican Petroleum Co. Ltd.

PRECIOS DEL DIA:

Kafo "ENERGINA", en cajones \$ 10.40

"ENERGINA", a granel por litros 0.24

Kerosene "AURORA", en cajones 9.00

"AURORA", a granel por litros 0.20

Administración General: RECONQUISTA 46.
Sección de Ventas: Calle SANTA FE 1400 (esquina Uruguay)

REPUBLIC

QUE EN CAMIONES VALE DECIR MINIMA INVERSION MAXIMO RENDIMIENTO

MODELOS DE 1/2 A 12 TONELADAS ADAPTABLE A TODO SERVICIO

REPRESENTANTE Casa ITURRAT ROSARIO

PERSAN BENZOCASTOR OIL

El lubricante equilibrado

PERSAN OIL REF. J. L. RIAZO PEREZ B. AILES

"CHAUFFEURS"

COMPRAD ACEITES

"VISCOSINE"

y **"RIGOLINA"**

QUE SON RUSOS Y LOS MEJORES QUE IMPORTA EL PAIS

¡Rechazad los de otras procedencias!

CINTA PARA FRENOS

FERODO

No tiene similar! Es un producto científico!

NO CHILLA - NO GASTA LOS TAMBORES - NO PATINA NO ES AFECTADA POR EL CALOR, AGUA O ACEITE

"La calidad subsiste mucho después que el precio se ha olvidado"

DURA TRES VECES MAS QUE CUALQUIER OTRA CINTA

Tenemos en existencia más de 150 medidas para cualquier marca de automóvil!

UNICOS IMPORTADORES

ANDERSON LEVANTI & CO.
471 ALSINA 483 BUENOS AIRES

LOS PRECIOS

CAMBIO El Banco de la Nación... VALOR DE LAS MONEDAS EXTRANJERAS

Al clasificar ayer sus operaciones el Banco de la Nación...

Una libra esterlina... 100 francos... 100 pesetas...

TITULOS Y FONDOS PUBLICOS

Cañales Hip. Arg. 2a. serie... Credito Arg. 1924...

MERCADO DE CEREALES

Trigo candela... Maíz... Arroz...

CAMARA GREMIAL DE CEREALES

Trigo - Bariloche... Maíz...

CAMARA GREMIAL DE MOLINEROS

Trigo - Bariloche... Maíz...

MERCADO DE HACIENDA

Entrada... Vacunos... Llaneros...

MERCADO CIUDAD DE BUENOS AIRES

Verduras y legumbres... Frutas...

NOTICIAS MARITIMAS

SERVICIO DE CORRESPONDENCIA A LLEGAR

Desado, de Europa y Brasil... Western World...

Mayo

Belle Isle, de Europa y Brasil... Wurttemberg...

A SALIR

Desado, para Brasil y Europa... Duquesa...

Mayo

General Belgrano, para Brasil y Europa... Monte Sarmiento...

MOVIMIENTO EN EL PUERTO

Entradas... Griego Zanis... Alemán Sierra...

VAPORES FLUVIALES

Esperados... General Artigas...

INSTRUCCION PUBLICA Y POPULAR

UNIVERSIDAD POPULAR DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

EL TIEMPO

La temperatura volvió ayer de 7.3 a 19.7 grados centígrados...

CORREO

J. Civitate - La ley del cierre...

SITUACION DE LOS PAQUETES

Wala Real inglesa... Alcantara...

Mayo

Belle Isle, de Europa y Brasil... Wurttemberg...

A SALIR

Desado, para Brasil y Europa... Duquesa...

Mayo

General Belgrano, para Brasil y Europa... Monte Sarmiento...

MOVIMIENTO EN EL PUERTO

Entradas... Griego Zanis... Alemán Sierra...

VAPORES FLUVIALES

Esperados... General Artigas...

INSTRUCCION PUBLICA Y POPULAR

UNIVERSIDAD POPULAR DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

EL TIEMPO

La temperatura volvió ayer de 7.3 a 19.7 grados centígrados...

CORREO

J. Civitate - La ley del cierre...

Teatros - Cinematografos - Radiotelefonía

NACIONAL

Compañía Argentina de Comedias... Victoria...

BUENOS AIRES

Compañía Argentina de Comedias... Victoria...

BUENOS AIRES

Compañía Argentina de Comedias... Victoria...

BUENOS AIRES

Compañía Argentina de Comedias... Victoria...

BUENOS AIRES

Compañía Argentina de Comedias... Victoria...

BUENOS AIRES

Compañía Argentina de Comedias... Victoria...

BUENOS AIRES

Compañía Argentina de Comedias... Victoria...

PROGRAMA PARA HOY

RADIO PRIETO (L O O) - A las 12 - Orquesta...

RADIO CULTURA (L O X)

De 10.30 a 11.30 - Noticias... De 11.30 a 12 - Fantasia...

RADIO NACIONAL (L O Y)

De 10.30 a 11.30 - Orquesta típica... De 11.30 a 12 - Orquesta...

BROADCASTING (L O Z)

De 11 a 12 - Orquesta típica... De 12 a 13 - Orquesta...

BANCO COMERCIAL DEL AZUL INSTITUCION NETAMENTE ARGENTINA Sucursales: BUENOS AIRES (Bme. Mitre 499).

ESTUPENDO! MODELO 55-B Espléndido fonógrafo de construcción Alemana...

CASA CHICA VENTA DE REPUESTOS PEDIDOS A SALTA 674-676 DE AERD

VINOS PARODI TONICO-RECONSTITUYENTE Estos excelentes vinos preparados ya sea base de Quina, Peptonas, Hierro, Calisaya...

Usamos GOMINA Para peinarse bien, con elegancia y a la moda Pomos 0.70 Tarros 2.90 Trabajo pedido y ofrecido

LA MEJOR CERVEZA Pilsen Superior... VENTA DE REPUESTOS

