

LOS HEROES DE LA CIENCIA

Un artículo del escritor norteamericano Chapin May

Sabios que sacrifican su propia vida por el bien a la humanidad

La muerte reciente del doctor Hideyo Noguchi, el bacteriólogo japonés de fama mundial, lo incorpora entre los mártires de la ciencia que sacrificaron sus vidas en la noble lucha contra la enfermedad...

al éxito. Pero quiso experimentar en sí mismo los resultados de su trabajo: se aplicó la careta de gas, y murió. Mientras escribo esto, un distinguido fisiólogo de veintinueve años, Van Campen Heilner, del estado de Nueva Jersey...

miles de soldados en la última guerra. Actualmente, el doctor Henry Hind, la principal autoridad mundial sobre la enfermedad de Parkinson, se está muriendo lentamente en Londres, víctima de esa misteriosa parálisis rampante...

duras permanecían intactas y eran rechazadas. Ultimamente, el famoso explorador de las regiones árticas Vilhjalmur Stefansson, se sometió a un peligroso experimento...

alimento exclusivamente con carne fresca, haciéndose examinar la sangre diariamente para buscar en ella los síntomas del escorbuto.

El enervante gusano de las regiones tropicales y semitropicales seguiría seguramente, haciendo estragos si el doctor Mauricio Hall no hubiese jugado con la muerte, bebiendo una dosis de tetracloruro de carbono...

HIDEYO NOGUCHI



BACTERIOLOGO JAPONES, QUE FALLECIó VÍCTIMA DE SUS EXPERIMENTOS SOBRE LA FIEBRE AMARILLA

uniones en las que intervino el doctor Palacios y dirigentes socialistas e independientes. Ya que así lo dicen no hay por qué dejar de creer que ello sea cierto...

tutaria. De ahí, pues, que la unificación no puede surgir de acuerdos entre jefes, sino del Partido mismo, que es el único llamado a decidir sobre la manera de proceder en todos los actos de su vida política diaria.

COMPañERO: Le rogamos se sirva activar en estos primeros días del mes, la suscripción de BONOS PRO AMORTIZACIÓN DE LA DEUDA DE LA CASA DEL PUEBLO...

LA SITUACION EN ITALIA (Continuación de la 1a. página) bramente elegidos por el pueblo, éino designados por el partido fascista.

DIA DE LA COOPERACION UltiMA HORA NUEVA YORK, 3. — Comunican de Detroit que los globos pertenecientes al ejército norteamericano, aterrizaron cerca de Kenbridge...

En el mismo período, fueron comprados en su sala de lectura 1.125 libros, los que, agregados a los llevados a domicilio, suman la cantidad de 2.615 volúmenes leídos o consultados durante el mes.



Moral doble ¿Es menos estúpido ver al hombre que baila hasta caer al suelo, o un match de trompadas?

De "mascarada trágica" califica el órgano de los libertinos la prueba de resistencia iniciada por el bailarín Charles Nicolás.

El actual gobierno — sigue diciendo el ex ministro — después de insultar al "cuerpo putrefacto de la libertad" y de proclamar la negación de todos los principios contenidos en la declaración de los derechos del hombre...

BIBLIOTECA OBRERA RIVADAVIA 2150 (Casa del Pueblo) El movimiento de libros habido en esta biblioteca durante el mes próximo pasado fué el siguiente:

En el mismo período, fueron comprados en su sala de lectura 1.125 libros, los que, agregados a los llevados a domicilio, suman la cantidad de 2.615 volúmenes leídos o consultados durante el mes.

Empezó!! Pichinchas de las grandes Rebajas que ofrece la casa Albion House, Cangallo y Maipú. Sobretodos antes \$ 60 ahora \$ 25...

realidad, por su ideología y su organización, el único partido nacional. Que por diversas circunstancias o factores adversos no haya podido prosperar, es cosa bien distinta.

El senado deberá REUNIRSE HOY El senado deberá celebrar esta tarde a las 15.30, su primera sesión ordinaria...

IGARRILLOS 43 RIVADAVIA 2150 (Casa del Pueblo) El movimiento de libros habido en esta biblioteca durante el mes próximo pasado fué el siguiente: Libros llevados por los socios a su domicilio 1.490...

Aleje el mal humor de su casa PREPARE SUS COMIDAS CON EL ACEITE PURO DE OLIVA PELICANO De gusto suave y delicado y tendrá una buena digestión IMPORTADORES: Mazlione & Mosto—Buenos Aires

AUTOMOVILISMO

Los turbo-compresores

Nuevo tipo que funciona por la energía de los gases del escape; el cual será construido para venderse como un simple accesorio

La posibilidad de sobrealimentar los coches ordinarios como se hace con los de carrera, está siendo objeto de un minucioso estudio.

El asunto de la alimentación bajo presión es algo que no puede dejar de ser tratado en nuestros días. En efecto, los compresores se abren camino paulatinamente y ya todo el mundo comienza a entrar en su importancia. Hasta hace muy poco tiempo no se consideraba al

bajo, será limitado el número de coches provistos de esta mejora.

El aparato que ilustra estas líneas destinado a llenar una necesidad impuesta por el progreso de los motores de automóvil; al construirlo se ha tenido en cuenta la facilidad de su aplicación la que puede ser efectuada sin ninguna dificultad por cualquier taller pues no es necesario accionar el turbo-compresor por engranajes o árboles que tie-

ra un árbol, y especialmente por nuestros apertamientos volantes, que pueden mejorar sus autos de carrera con muy poco dinero.

DESCRIPCION DEL APARATO

Como puede verse por el grabado reproducido en corte para mayor claridad; este super-alimentador, conocido con el nombre de (super-alimentador Blanco), consiste en una caja carter que forma el cuerpo del turbo-compresor, por el centro del cual pasa un eje montado sobre cojinetes a bolillas, en cuyos extremos van fijadas las turbinas motora y compresora; este cuerpo del lado de la turbina motora lleva una envoltura hecha en la misma pieza y por el interior de esta circula una corriente de agua conectada al sistema de refrigeración de la máquina.

En un extremo del eje, como se indica más arriba, va fijada una doble turbina motora, la que aprovecha para moverse la energía de los gases del escape; para lo cual formando una sola pieza con el cuerpo del turbo-compresor, hay un corto tubo perpendicular al eje de la turbina por donde los gases provenientes de los cilindros pasan hacia la atmósfera.

En el otro extremo del eje va montada una turbina a paletas, compresora, la cual aspira la mezcla del carburador y la manda bajo presión al caño de inducción de la máquina. La mezcla entra, naturalmente, por un caño concéntrico al eje de la turbina y sale por una boca cuya brida de unión forma ángulo recto con la anterior. A estas bridas que forman una sola pieza con el cuerpo del aparato se unen el carburador y el caño de inducción.

En el centro del cuerpo hay una conexión a la que se une una canalización que alimenta de lubricación al eje del turbo-compresor; esta canalización toma el aceite del sistema de lubricación de la máquina; por otra parte, una porción del eje a cada lado de los cojinetes a bolillas está estrizada para evitar la pérdida de gases del escape, mezcla o aceite.

Debido especialmente a las precauciones tomadas para proteger y lubricar al eje, no hay temor de que pueda producirse algún resquebrajamiento, pero aun cuando los cojinetes fallaran y causarían el agarrotamiento del eje, la máquina podría continuar funcionando como si el turbo-compresor no existiera, pues la mezcla puede pasar a través de las paletas del compresor sufriendo naturalmente un pequeño frenaje.

El acoplamiento de este nuevo turbo-compresor a una máquina, no es en ningún modo difícil: basta sólo con desconectar el caño de escape y cortarlo a una distancia de 10 a 15 centímetros del borde de salida del block en el extremo de este corto caño se suelda automáticamente la brida que debe unir con la del turbo-compresor.

Además de esto, el carburador debe ser removido del block y conectado a la brida correspondiente en el cuerpo del aparato; luego debe hacerse un nuevo caño de admisión para unir el super-alimentador al block de cilindros. Finalmente deben hacerse las conexiones, como ser, las que deben asegurar la circulación de agua de enfriamiento, el aceite lubricante puede tomarse una derivación del tubo que va al tablero de instrumentos, y por último ajustar el caño de escape del amortiguador al cuerpo del turbo-compresor.

El aparato está diseñado para ser utilizado en velocidades alrededor de 30.000 r. p. m. por lo que un cuidado especial se ha tomado al construir el mecanismo de las partes rotativas, para asegurarlo un perfecto equilibrio, puesto que a esas velocidades las fuerzas generadas por la rotación son extremadamente altas.

El inventor estima que este interesante accesorio puede ser hecho y colocado por un costo total de 10 libras esterlinas, lo que cree que resultará un precio razonable realmente conveniente.

Jaime FUENTES.

Después de las grandes exposiciones de automóviles de Estados Unidos

Terminadas las tres grandes exposiciones del año — Nueva York, Detroit, Chicago — es interesante un rápido balance de sus particularidades y de las enseñanzas que de ellas se derivan, ya que éstas reflejarán las perspectivas que el automovilismo y la industria automotriz ofrecerán durante el año.

Nunca, probablemente, el automóvil habrá experimentado de un año para otro una evolución tan singularmente marcada. Nunca, tampoco, las fábricas de este país habrán sido objeto de transformación técnica y mecánica tan intensas y costosas. Los modelos nuevos, aparecidos en estos últimos dos meses, han alcanzado un total extraordinario cifra por centenares. Y dentro de la enorme variedad de éstos, aparece una apreciable unidad de tendencias, que puede concretarse en pocas palabras: perfeccionamientos técnico mecánicos en motores y "chassis"; aumento de velocidad, seguridad, rendimiento y comodidad; disminución proporcional de los precios, y progreso general en los diseños y coloridos de las carrocerías.

Como consecuencia lógica de todo esto, el público se volverá este año más exigente que nunca, porque, como nunca, tendrá que elegir entre la infinidad de buenos modelos, cuyas cualidades le darán satisfacciones de todo orden, como no se las había dado hasta ahora la industria automotriz desde que se incorporara, hace ya varios lustros, al núcleo de las grandes actividades modernas.

ACTIVIDAD REINANTE EN ALGUNAS GRANDES FABRICAS

En los talleres Ford trabajan actualmente 188.000 personas, pero la producción de coches del nuevo modelo A se mantiene todavía baja, pues sigue resquebrajándose en ellos algunos cambios de detalle que, si bien en nada afectan las bases fundamentales del programa establecido por la empresa para 1928, impiden que las construcciones puedan por ahora activarse en la forma proyectada.

Otras fábricas, en cambio, despliegan una actividad muy grande. Las empresas afiliadas a la General Motors Corporation mantienen hasta ahora un promedio de producción superior al del año pasado. Los talleres Chevrolet fabrican ya cerca de 4.000 coches por día, cifra ésta que constituye el nivel que dicha entidad espera poder alcanzar muy pronto como producción regular. Sus directores creen que este año volverá a superarse el 1.000.000 de vehículos fabricados por la misma.

La empresa Oakland se encuentra hoy equipada en forma de poder producir un 40% más que el año pasado, y si persiste durante todo 1928 la actividad perfilada hasta ahora, quizá llegue a totalizar 370.000 coches, como crean sus directores, entre Oakland y Pontiac, contra 190.000 en 1927. Mas, aun cuando no se cumplan enteramente las previsiones de aquí, no será difícil que el "record" del año último sea superado con un total de más de 200.000 unidades.

El programa de construcciones de la compañía Cadillac prevé un total de 90.000 coches para 1928, entre modelos Cadillac y La Salle. Por su parte, la empresa Peerless ha aumentado su producción diaria en unos 30 automóviles, de modo que ella cree poder mantener, un promedio superior en unos 1.000 coches mensuales, al nivel hasta ahora alcanzado.

Los talleres Studebaker de Detroit están actualmente fabricando los nuevos "American Eskline Six", "Commanders" y "President Eight's". La compañía cree poder fabricar este año un mínimo de 100.000 coches "President" y "Eskline's", lo cual de cumplirse representaría un aumento de 25 o/o sobre la producción de 1927.

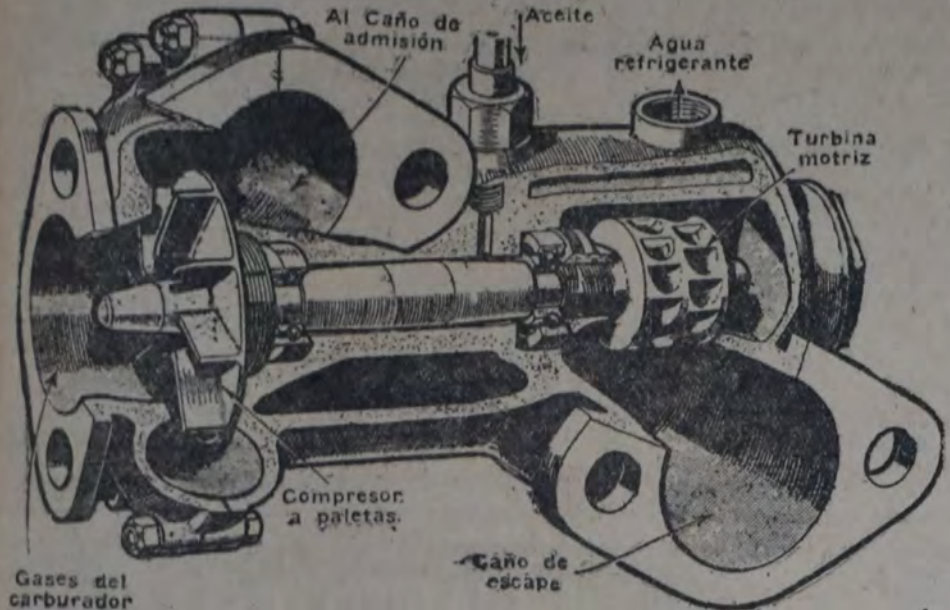
La capacidad productiva de la fábrica Willys-Overland, en Toledo, ha sido aumentada hasta pasar de los 1.600 automóviles diarios. Este aumento en el rendimiento de los talleres de la empresa ha permitido a ésta efectuar una apreciable reducción de precios.

La compañía Durant tiene un programa de producción para el año, de 100.000 coches "Stars" y 45.000 "Durant Six's" y nuevos "Star Fours".

Según un anuncio oficial de la empresa, los nuevos pedidos alcanzan a 20.000 automóviles. Los precios actuales de los coches Stars han puesto a éstos en competencia directa con los Ford y los Chevrolet.

El aumento en la demanda de los nuevos modelos Oldsmobile ha obligado a la compañía a realizar un considerable esfuerzo para poder cumplir con las órdenes recibidas. Otro tanto ha tenido que hacer la Hudson-Essex, adaptando dos turnos de trabajo, uno de día y otro de noche, incluyendo los sábados.

La Yellow Truck Coach Manufacturing Company, de Pontiac (Michigan), afiliada a la General Motors, ha efectuado trabajos de ensauche y transformaciones en sus talleres que representan un gasto global de 8.000.000 de dólares. La actividad que está desplegando esta empresa es muy grande y todo deja suponer que este año conseguirá registrar un nuevo "record" de producción.



EL SUPER ALIMENTADOR WHITE, VISTO EN CORTE PARA MOSTRAR SU ESTRUCTURA INTERNA, COMO SE VE, SUMAMENTE SENCILLA.

compresor liviano sino como un medio para aumentar la potencia específica del motor rápido. Las hazañas magníficas de los Delage de 1500 c. c. en el Grand Prix de Francia y en las pruebas de Ssa Sebastián e Italia han revelado hasta qué grado de elevación de potencia se puede llegar y cuán grande es la seguridad de marcha que en adelante cabe esperar.

Empero, el aumento de la potencia específica no es un aspecto secundario del problema. Se ha demostrado mediante numerosas aplicaciones que se puede obtener muchos otros beneficios de un compresor. Y he aquí que Bugatti lo aplica a diversos tipos de coches de carrera y de sport. Bugatti estudió los compresores metódicamente y hubo de convencerse de que tenían admirable aplicación aun cuando los motores marcharan a régimen lento; con ello se logró establecer tres puntos primordiales: que el motor adquiere considerable suavidad, que responde admirablemente en todas circunstancias y que acelera con increíble rapidez.

En la actualidad ya hay algunos coches de turismo que están equipados con este útil accesorio, los que ya figuran en el mercado como coches de serie. Pero, mientras no exista un aparato práctico, de dimensiones reducidas fácil de ser aplicado y de un precio relativamente

que rendir un gran número de rotaciones por minuto.

La conversión de un coche ordinario en superalimentado con los tipos de turbo-compresores actualmente en uso ofrece muchas dificultades; debidos generalmente al inconveniente que ofrecen estos aparatos, los cuales necesitan rotar a un gran número de vueltas por minuto. Para ello era necesario hacer una combinación de engranajes que aparte de ser complicados hacen a la vez mucho ruido, el que ellos no están encerrados en cajas especiales que sólo es posible hacerlos al modelar el coche en la fábrica; no siendo por ello posible aplicarlos a los coches ordinarios sin hacer un gasto excesivo que en ningún caso compensaría el beneficio obtenido.

Para obviar todas estas dificultades inherentes a la super-alimentación por los medios ordinarios, se pensó en realizar un tipo de compresor que además de ser de un precio relativamente bajo fuese de una aplicación sencilla para lo cual era necesario que el aparato pudiese funcionar sin utilizar energía mecánica derivada del motor; para conseguirlo, se construyó un turbo-compresor fundado en los principios desarrollados por el profesor Rateau aplicados en los motores de aviación; principios que consisten en aprovechar la energía de los gases del escape que como ya sabido ha-

ce ninguna pérdida de potencia de la máquina.

Otra ventaja no menos apreciable es aquella de que la velocidad y grado de super-alimentación depende directamente de la presión a la cual los gases del escape fluyen, las que a su vez están en relación directa de la apertura de la válvula de estrangulamiento del carburador.

Según el inventor el aparato gira relativamente lento cuando la velocidad de la máquina no pasa de 1.000 r. p. m. con lo cual las paletas del compresor actúan simplemente como un eficiente medio de agitar la mezcla combustible, que tiene la ventaja de producir un gas perfectamente homogéneo a la par que crea una especie de turbulencia provocada, que como se sabe facilita la combustión más completa de la carga. De 1.000 a 2.000 r. p. m. se obtiene un progresivo aumento en el grado de fuerza de la inducción, siendo realmente sometido a rigurosas pruebas experimentales con muy buenos resultados. La perfección y sencillez de su diseño lo hacen el más adecuado para equipar económicamente a los coches existentes. Por lo que es seguro que su construcción en serie para ser vendido como un simple accesorio será muy bien acogida por todos los automovilistas que quieran tener un coche flexible y de gran poten-

Responde siempre a la maniobra
el automóvil alimentado con Nafta



WICO

la más perfecta y económica.
Cada litro rinde más kilómetros.

No use otra



WEST INDIA OIL Co.

Administración: Av. R. Sáenz Peña, 567 (Edif. Banco Boston)

Oficina de Ventas: Abina, 902 Esq. Tacuarí Buenos Aires

