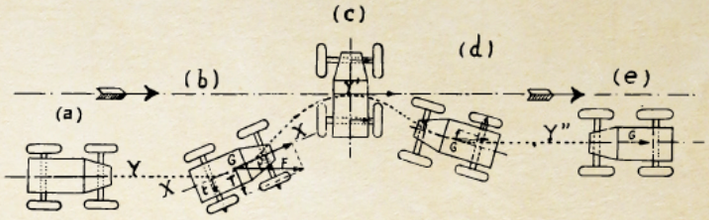
DYNA hace 80 años (marzo - abril 1934)

ESTUDIO DEL PATINAMIENTO TRANSVERSAL (DERRAPAJE) EN LOS VEHÍCULOS CON MOTOR MECÁNICO (AUTOMÓVILES)

Comienza el artículo imaginando "*un automóvil de cuatro ruedas (de las cuales las dos traseras o posteriores, son motoras) moviéndose sobre una pista de gran anchura, plana, nivelada y de superficie lisa y unida; con un coeficiente de rozamiento igual a 0,4; la velocidad es de más de 50 Kms. por hora; los frenos son de potencia suficiente a anular el movimiento de rotación de las ruedas motoras o traseras; las ruedas delanteras carecen de frenos. Frenemos enérgicamente dichas ruedas hasta anular su rotación; el vehículo es ahora impulsado por la fuerza de su inercia F que supondremos aplicada en su centro de gravedad G*".



Derrapaje de un vehículo de tracción trasera con dirección delantera sin actuar

Además de este caso, estudia el autor las trayectorias de derrapaje si se acciona la dirección en sentido contrario a la desviación inicial y si se hace en el mismo sentido, los problemas en la toma de una curva y los de adelantamiento. De ese modo obtiene unas conclusiones, como *"que los frenos no debieran colocarse en las ruedas traseras y sí en las delanteras"*, o que *"no debe intentarse ningún adelantamiento a velocidades superiores a 60 Kms. por hora con suelo mojado, o cubierto de lodo"*.

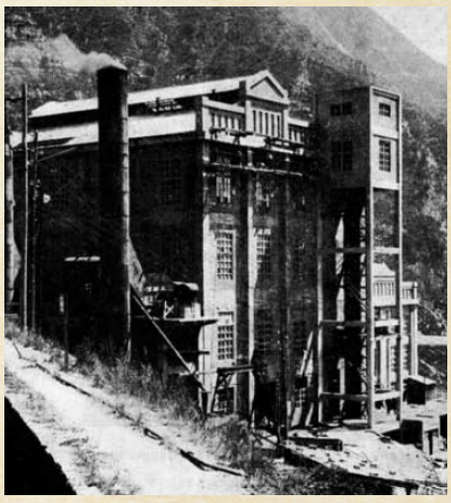
Elías de Ullivarri

LA CENTRAL DE FIGOLS DE LA ENERGÍA ELÉCTRICA DE CALALUÑA

"La central térmica de Figols, ha sido instalada en las proximidades de las minas de lignito que la Sociedad «Carbones de Berga» explota en el valle del Llobregat a 60 km. al norte de Manresa. La riqueza de la zona minera ha sido estimada en 50 millones de toneladas, lo que constituye una reserva suficiente para más de 100 años".

Las condiciones del emplazamiento *"venían a indicar una potencia de unos 10000 kW. Esta ha sido la cifra que se ha adoptado para la potencia actual de la central. Se ha dispuesto la instalación de modo que pueda ampliarse a 20000 kW si aumenta la producción de las minas; en este caso se instalará una torre refrigerante"*.

El tratamiento de los carbones era con molino de bolas Fullar-Bonnot y secado posterior, transportadores y caldera Babcock & Wilcox de Bilbao con quemadores Columet y el turbo-alternador British Thompson Houston, capaz para 12.500 KVA a 6.000/6.500 V. El transformador pasaba la tensión de 6.000 a 25.000 V para su transporte.



Vista de la central desde el canal de Berga

J. M. Aldamizechevarría

UNA NOTICIA DE LA ÉPOCA:

LA NUEVA LÍNEA POSTAL AÉREA SEVILLA - CANARIAS

El mes de enero de 1934 comenzó el servicio postal de la línea aérea Sevilla-Canarias después de 20 viajes de ensayo realizados durante los años 1930 y 31. Dicha línea es servida por aviones trimotores Fokker, equipados con radiotelegrafía de onda corta y onda larga y radiogoniómetro.

Salió el primer avión postal desde Sevilla, a las seis horas cincuenta minutos de la mañana, llegando a Agadir a las diez horas treinta minutos (donde se carga el máximo de gasolina, por ser necesario para la travesía del desierto y en caso de no llegar a Cabo Juby, por causas meteorológicas, tener la suficiente esencia para volver a Agadir o Casablanca). Llegó a Cabo Juby, a las catorce horas quince minutos, volviendo a cargar gasolina para la travesía desde este punto a Gando (Las Palmas), para garantía de tener la suficiente esencia para volver a Cabo Juby. Llegó a Gando a las dieciséis horas quince minutos.