

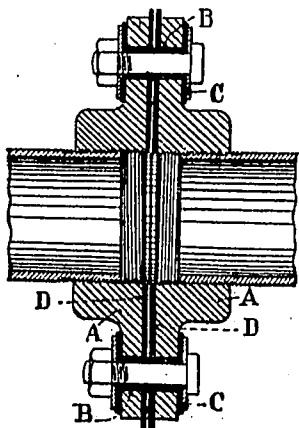
Revista de las principales publicaciones técnicas.

Junta aisladora para tubos, sistema W. H. Miller.

A consecuencia de la disposición de la red de las cañerías de la Standard Oil C^o, en la estación de embarque de los petróleos de Wilson Point (Connecticut, Estados Unidos), estas cañerías sirven de conductores de retorno á las corrientes errantes de una línea de tranvías eléctricos, y la intensidad de éstas es algunas veces tal que salta, entre las cañerías, por medio de las cuales se vierte el aceite en los barcos-cisternas y el casco de éstos, chispas tan fuertes que han producido ya incendios en los barcos que estaban cargándose.

Para impedir la renovación de estos accidentes, se han intercalado en las cañerías de esta estación de embarque, juntas aisladoras dispuestas de manera que impidan á estas corrientes pasar de las mangas giratorias, por las cuales se vierte el petróleo en los barcos á la red subterránea que conduce el petróleo al muelle de embarco.

Después de haber determinado el emplazamiento de las 47 juntas aisladoras, se desmontaron todas las uniones existentes y se las reemplazó, después de diferentes ensayos, por juntas de bridas del tipo representado en la figura, que tomamos del *Electrical World* del 23 de Junio.



Esta junta se compone de dos abrazaderas atornilladas *A*, normales al tubo, cuyos taladros para los pernos se han agrandado para permitir introducir un cilindro *B*, destinado á prevenir, conjuntamente con dos rodajas *C*, una conexión metálica por los pernos de ensambladura. En cuanto al contacto entre las dos caras opuestas de las abrazaderas se impide por la interposición de dos discos de una materia aisladora *D*, resistente al aceite de procedencia alemana, conocido con el nombre de «Dichtungsgaum», que se hace desbordar alrededor de toda la junta en una anchura de 6 milímetros.

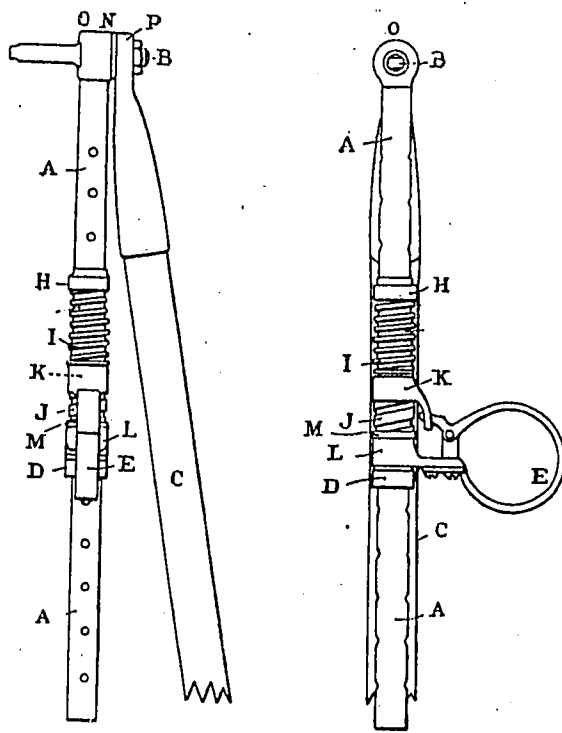
Se ha tomado también la precaución de aislar, con ayuda de piezas de madera dispuestas en los cruces, los carriles de servicio del muelle de los del tranvía eléctrico, á fin de prevenir el que salten chispas entre las extremidades de estos carriles y los cascos de los barcos del muelle.

Los resultados obtenidos parecen que han sido completamente satisfactorios desde el punto de vista de la seguridad, aun cuando la lluvia disminuya notablemente la resistencia de aislamiento de los carriles del muelle.

Montacorreas, sistema G. Leroy.

Este aparato, cuya descripción tomamos del *Bulletin de la Société d'Encouragement*, se compone (figs. 1.^a y 2.^a) de una palanca *A*, formada de un tubo de acero, guarnecido de madera interiormente

te y móvil alrededor de la percha *C*. Hacia su mitad, esta palanca lleva un manguito *D* móvil, provisto de un collar *E* de dos piezas, que se apoya sobre el árbol de transmisión en el momento del montaje de la correa. El diámetro del collar es suficiente para adaptarse á los diferentes tamaños de las transmisiones de una misma sala de máquinas.



Figs. 1.^a y 2.^a

El manguito *D* puede deslizarse sobre el tubo de acero de manera de poner la distancia del collar á la cabeza *O* de la palanca, en relación con el radio de la polea cuya correa se quiere montar. Aquél se mantiene sobre la palanca *A* por medio de una chaveta que penetra en los agujeros abiertos á intervalos regulares. Un tubo *H*, impulsado por un resorte *I*, cubre esta chaveta y la impide que se salga.

El manguito *D* lleva, á su vez, otro manguito *J* fijado interiormente. Un tubo *K*, con resaltes en su interior, permite el cierre del collar sobre el árbol de transmisión cuando se imprime un movimiento de rotación á la percha *C*; haciendo girar á ésta en sentido inverso se obtiene la abertura del collar. El tubo *L*, que mantiene una rodaja *M*, fijada por un tornillo, sirve de soporte á la parte inferior del collar.

La colocación del aparato sobre la transmisión, se facilita por una rodaja de cuero *N*, intercalada entre las cabezas *O* y *P* de la percha y de la palanca; esta rodaja produce una ligera fricción que impide á la palanca *A* girar demasiado libremente.

La perforación del asfalto por las raíces de las plantas.

El patio del edificio del Banco de Italia, en Roma, tiene un jardinillo central, adornado con plantas decorativas, principalmente *dracene* y *chamarops*. Este patio se halla encima de un sótano cubierto por bóvedas de mampostería. El trasdós de estas bóvedas está recubierto por una capa de asfalto de 2 centímetros de espesor, destinada á conseguir la impermeabilidad. Encima del asfalto se encuentra un terraplén de 0,60 metros de espesor, que soporta el pavimento del patio. Este terraplén, en el centro del patio, está