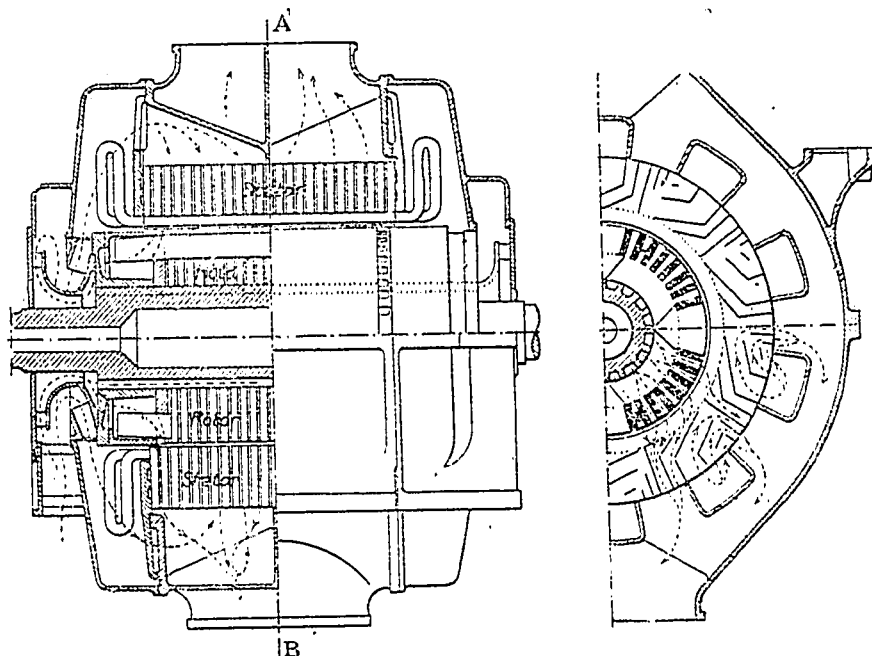


do el núcleo de hierro en numerosos paquetes, separados por intervalos en los cuales circula el aire; se ha tenido, además, que aumentar su velocidad de circulación. M. Karl Czeija ha publicado sobre este asunto, en el *Elektrotechn. Zeit.*, un estudio analizado por la *Revue Electrique*, del 16 de Julio, de la que tomamos las figuras 1.^a y 2.^a

Figs. 1.^a y 2.^a

En los diferentes modos de refrigeración empleados, se conduce el aire radial ó paralelamente al eje, según los casos. Las máquinas de gran diámetro no necesitan, en general, de disposiciones especiales para asegurar la circulación del aire, si su velocidad angular no es demasiado grande; pero, con las velocidades actuales, estas máquinas deben de estar provistas de un verdadero ventilador.

Cuando la longitud de los paquetes de palastros del stator y del rotor viene á ser muy grande, las secciones de paso del aire vienen á ser insuficientes, formándose remolinos y ocasionándose pérdidas considerables. El intento de obviarlas ha conducido á alojar un entrehierro tan grande como es posible; pero no se puede ir lejos por este camino. He aquí por que la casa Brown-Boveri ha empleado la disposición representada en las figuras, para la ventilación forzada de un alternador de 8.000 kilovatios á 1.200 revoluciones. El aire bajo presión, en el espacio que contiene las bobinas exteriores, no puede escaparse más que por un cierto número de canales repartidos convenientemente alrededor del stator; pasa, de aquí, entre los paquetes de palastros, siguiendo un camino determinado de manera que el efecto de esta circulación sea máximo. El modo como se enfría el rotor es también visible en las figuras 1.^a y 2.^a

Extintor «Petrolex» para automóviles.

Los extintores que generalmente llevan los automóviles están fundados en el empleo de dos líquidos, uno ácido y otro conteniendo bicarbonato de sosa, que se le mezcla solamente en el momento en que se ha de usar el aparato, á fin de obtener la presión necesaria para proyectar el líquido sobre el lugar del incendio.

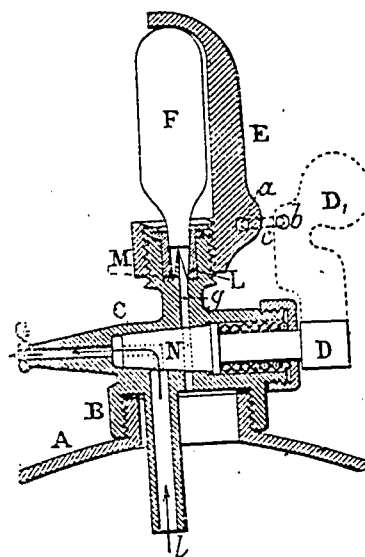
Las condiciones en que estos extintores se transportan sobre los automóviles son, sin embargo, poco favorables para que se conserven en buen estado, pues producen algunas veces una mezcla de estos dos líquidos que inutilizan los aparatos en el momento en que convendría hacer uso de ellos.

El extintor «Petrolex» evita este inconveniente. Se compone de una botella que contiene un líquido especial, el Petrolex, que lleva por encima de ella una caperuza de aletas atornillada, destinada á recibir un óvulo «Sparklet», que contiene anhídrido carbónico comprimido y enteramente encerrado.

En el momento de servirse del aparato basta atornillar hasta

el final la caperuza de manera de romper el óvulo sobre una punta dispuesta á este efecto y hacer pasar el ácido carbónico á la botella para crear en ésta la presión que se desea.

La cabeza del extintor Petrolex, descrita en el *Omnia*, está representada en corte en la figura; *E* es la caperuza que contiene el óvulo Sparklet *K*, que se atornilla para hincar este óvulo en la punta hueca *M*, por cuya cañería *g* corre el gas



á la botella *A*. El líquido impulsado por el ácido carbónico, sube por el tubo *l* y se escapa por el tubo adicional *C*, cuando se hace girar la llave *N* por medio de la palanca *D*; esta última lleva un marchamo cuyo hilo pasa por los agujeros *a* y *b*. La cabeza mencionada se atornilla sobre la botella *A* por el aro *B*, de modo que se puede cambiar esta misma botella después de cada operación, llenándola otra vez de líquido y proveyéndola de un óvulo Sparklet.