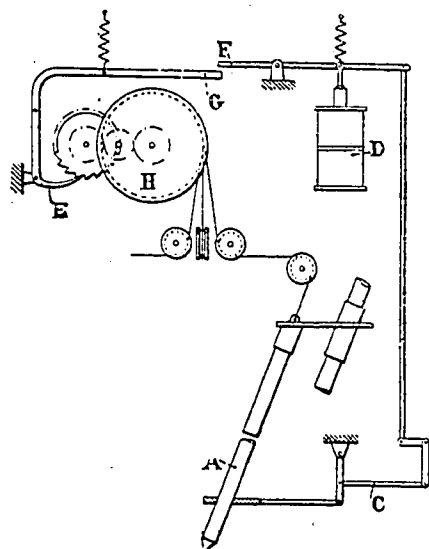


Revista de las principales publicaciones técnicas.

Lámpara de arco polifásica, sistema Schaeffer.

En el *Electrician* describe M. Wedding una nueva lámpara polifásica ideada por M. Schaeffer, en la cual el inventor ha tratado de evitar los inconvenientes que han hecho que fracasen casi todos los ensayos de lámparas de arco polifásicas que se han ideado en estos últimos años.



Los carbones *A*, inclinados y convergentes (uno sólo está representado en la figura) están normalmente en contacto; se alejan el uno del otro, desde que la corriente empieza a pasar, por medio del sistema de palancas *C* movidas por una bobina *D*, para formar el arco. Están, por otra parte, suspendidos de unos hilos flexibles arrollados sobre un tambor *H* y guiados por unas varillas *E*, de tal modo que, cuando este tambor gira en el sentido deseado, avanzan aquéllos de manera de aproximarse, desde que su gasto pasa de cierto valor. Este avance de los carbones se gobierna también por la bobina *D*, cuya armadura es atraída fuera de aquélla por un resorte, cuando la intensidad de la corriente descende por debajo de un cierto límite a consecuencia del incremento de la resistencia del arco. Llegada, pues, un momento en que la extremidad de la varilla *F* baja a la varilla *G* y desembraga a *E* que retiene al tambor *H*, permitiendo a los hilos flexibles de suspensión de los carbones desarrollarse una cierta longitud.

Esta lámpara, cuya potencia es de 12.000 bujías Hefner, puede, con tres carbones de 9 milímetros de diámetro, una tensión entre fases de 110 voltios y un factor de potencia de 0,9, dar la bujía con un gasto de menos de 0,1 de vatio, y un consumo total de carbón de 30 centímetros por hora, próximamente.

El consumo de energía de los ascensores hidráulicos y eléctricos.

En la *Zeits. des Ver. Deutsch. Ingen.* compara M. Eilert los consumos de energía de los aparatos de elevación hidráulicos y eléctricos, de las mismas dimensiones y potencias.

El autor evalúa primero el consumo de energía calorífica necesaria para producir una cantidad dada de energía eléctrica o hidráulica; después las cantidades de energía calorífica consumida para elevar una carga determinada por medio de dos ascensores semejantes, pero movidos el uno por un motor eléctrico, el otro por un motor hidráulico. Publica a continuación los diagramas obtenidos por dos procedimientos diferentes en cada

ensayo, y las cifras de consumo de energía obtenidas con el montacargas de un granero que ha funcionado sucesivamente por medio de un motor eléctrico ó de un motor hidráulico, instalados en el piso superior del granero y gobernados desde el suelo.

Resulta de estos ensayos comparativos que los aparatos hidráulicos son más ventajosos desde el punto de vista del consumo de energía, cuando la elevación es a pequeña altura y que, por el contrario, el aparato eléctrico consume menos cuando las alturas aumentan.

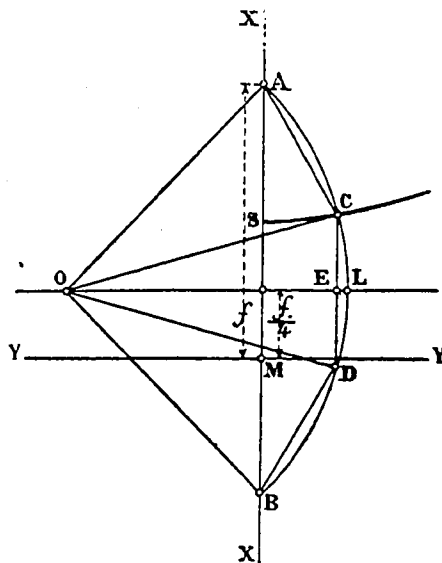
De la comparación de los diagramas resulta que esta diferencia se explica porque a cada arranque del aparato eléctrico, el consumo de energía por unidad de camino recorrido se eleva considerablemente por encima del normal, mientras que no varía con el aparato hidráulico; de modo que, cuantas menos paradas haya, más pequeño será el consumo medio de energía para el aparato eléctrico.

El autor termina recordando las otras ventajas é inconvenientes de estos dos tipos de aparatos.

Establecimiento de un servicio de mensajerías por camiones automóviles en competencia con el ferrocarril, en las cercanías de Nueva York.

La *Iron Age* señala el caso curioso de un servicio de mensajerías automóviles que se ha desarrollado hace algunos meses en las cercanías por la parte oriental de Nueva York, con el que se hace ahora la competencia al ferrocarril que recorre la misma región, para todas las mercancías cuya expedición no se conseguía con una celeridad suficiente.

Una fábrica de correas de cuero, establecida en Glen Cove, en Long Island, á 35 millas (unos 1.609 metros) de su domicilio social en Nueva York City, había pedido varias veces, pero en vano, á la Compañía de ferrocarriles interesada que las mercan-



cías expedidas desde la fábrica por la mañana le fuesen entregadas el mismo día en Nueva York por un precio razonable, lo que, por ejemplo, le permitía entregar estas mercancías treinta y seis horas lo más tarde en Chicago. El ensayo de un camión automóvil demostró que este resultado podía obtenerse con mucha facilidad, aun en invierno. Se estableció entonces un servicio y su regularidad indujo á un gran número de comerciantes, que habitaban en el mismo itinerario recorrido por el automóvil,