

El Eco de Cartagena

Año XXIV

DIARIO DE LA NOCHE

NUM. 6927

Preios de suscripción.

CARTAGENA, un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—PROVINCIAS, tres meses, 4 id.—EXTRANJERO, tres meses, 11'25 id.
La suscripción empezará á contarse desde 1.º y 16 de cada mes.

Números sueltos 15 céntimos
REDACCIÓN, MAYOR, 24.

Condiciones.

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro. La Redacción no responde de los anuncios, remitidos y comunicados, conserva el derecho de no publicar lo que recibe, salvo el caso de obligación legal. No se devuelven los originales.

Anuncios á precios convencionales.
ADMINISTRACION, MAYOR, 24.

JUEVES 29 ABRIL 1934

DESCRIPCIÓN Y TEORIA DEL GLOBO DE MEUDON.

El sábado verificarían los capitanes Renard y Krebs, el segundo experimento con su globo dirigible. Pensaban ir de Meudon á la plaza del Carroussel en París, y regresar luego al punto de partida.

Los pormenores y las reglas científicas en que se han fundado los inventores son ya conocidos de un modo auténtico, y los da á conocer Henri de Parville en el «Journal des Débats.»

Los capitanes Renard y Krebs han tomado por base de sus estudios los trabajos prácticos teóricos hechos en 1870 á 1872 por Mr. Dupuy de Lôme. En sus experimentos se propusieron, por lo tanto, llenar las siguientes condiciones. 1.ª Estabilidad en la marcha obtenida por la forma del globo y la disposición del timón.

2.ª Disminución de la resistencia á la marcha estudiando la cuestión de las dimensiones. 3.ª Aproximación de los centros de tracción y de resistencia para disminuir el momento perturbador de estabilidad vertical.

Obtención de una fuerza capaz de resistir á los vientos que reinan las tres cuartas partes de tiempo en Francia.

Renard se consagró principalmente al estudio de la camisa de suspensión, á determinar el volumen del globillo y las disposiciones que asegurarán la estabilidad longitudinal del globo, y las dimensiones de las piezas de la barquilla. También ha inventado y construido una pila de una potencia y una ligereza maravillosa, que constituye una de las partes esenciales del sistema.

Krebs colabora con Renard desde hace seis años y ha estudiado los detalles de la construcción del globo, modo de unirle á la camisa, construcción de la hélice y del timón, el motor eléctrico calculado por un método nuevo que permite establecer este aparato en condiciones de ligereza excepcionales.

Las dimensiones del globo son estas: Largo, 50m42; diámetro, 8m40; volumen, 1.864m; ancho, 1m40.

Ha terminado el trabajo motor necesario para imprimir al globo la velocidad que se quiera, partiendo de las reglas sentadas por Mr. Dupuy de Lôme, rectificadas en Febrero de 1872. También se han aprovechado las máquinas que sirven en construcción naval cuando se quiere pasar de una forma de barco conocida á otra desconocida, teniendo presente que para el globo las fórmulas debían ser proporcionales á las diferencias de densidad entre el agua y el aire.

Por medio de la concordancia de

estos dos métodos se llegó á la fórmula de que para dar al globo una velocidad de 8 á 9 metros por segundo, es precisa una fuerza de tracción útil de 5 caballos, de 75 kilogramos. Calculados en 50 por 100 la fuerza que consumen la hélice y la máquina motriz, la fórmula práctica es de 10 caballos por 8 ó 9 metros de velocidad.

El generador de la fuerza motriz es, como hemos dicho, una pila eléctrica. Está dividida en cuatro secciones que pueden agruparse en superficie ó en tensión de tres maneras distintas. Su peso por caballo-hora es de 19 kilogramos 350 gramos. De los experimentos hechos para medir la tracción, resultó que era preciso un esfuerzo de 60 kilogramos para obtener un trabajo eléctrico de 840 kilogrametros y 46 vueltas de hélice por minuto.

Hé aquí como está distribuido el peso de las diversas partes del globo, aparato motor y aeronáutas.

	Kilogramos.
Globos y globillos.	369
Camisa y red.	127
Barquilla completa.	452
Timón.	46
Hélice.	41
Máquina.	98
Engranajes y ramas.	47
Arbol motor.	30-500
Pila, aparatos é instrumentos diversos.	435-500
Aeronáutas.	140
Lastro.	214

2.000

En el experimento del día 9, el trayecto que recorrió el globo, medido en el suelo, fué de 7 kilómetros 600 metros. El tiempo invertido fué de 23 minutos. La rapidez media era por lo tanto de 5m50 por segundo. La velocidad del viento fué casi nula. No se hizo uso más que de 32 elementos de pila. La fuerza eléctrica gastada fué de 250 kilogramos ó sea poco más de tres caballos.

Durante la marcha, el globo tuvo que sufrir varias oscilaciones de 2º á 3º de amplitud. Los Sres. Renard y Krebs los atribuyen á irregularidades de forma, ó á corrientes focales de aire en sentido vertical.

NOTICIAS DEL GOLERA.

El Ministro de Correos y Telégrafos de Francia, á vuelta á destinar á sus estaciones, el personal suplementario que se mandó á Tolón durante la epidemia.

De 260 memorias presentadas á la Academia de Ciencias de París, optando al premio de los 100.000 francos, para presentar el remedio eficaz

del cólera, 240 son de español.

En tan crecido número no hay un solo trabajo que lleve el objeto. La Academia las ha rechazado todas las memorias presentadas.

Los periódicos científicos nos ponen como quieren, siendo lo peor del caso no les falta razón.

Con motivo de haber preguntado el Gobierno belga á la Real Academia de Medicina de Bruselas las medidas profilácticas que deberían adoptarse en las actuales circunstancias, hablaron de dicha corporación varios oradores, entre ellos el doctor Warlomont que resumió su discurso en las siguientes proposiciones:

1.ª El germen del cólera es un microbio que puede desarrollarse y reproducirse en cualquier parte en que se acumulan cadáveres en descomposición.

2.ª En el hombre, nunca se encuentra más que en el conducto digestivo.

3.ª El microbio puede ser transportado y aclimatarse bajo la influencia de la mala higiene.

4.ª Puede entrar en un estado letárgico y permanecer así un tiempo determinado.

5.ª El tiempo le hace perder su virulencia.

6.ª Las epidemias pueden declararse sin que nada las haga sospechar.

En Francia decreta la epidemia, según las últimas noticias; pero en Italia aumenta el número de las poblaciones atacadas, y las defunciones son en mucho número.

Afortunadamente España está todavía libre de la terrible epidemia.

En Mahón hay 34 buques con 419 tripulantes y 32 pasajeros.

En Santander 23, con 487 tripulantes y 29 pasajeros.

Y en el puerto de Bahía, había 22 buques en observación, con 205 tripulantes y seis pasajeros.

Noticias generales.

La guerra de China.—El artículo del «Times» de Londres, censurando el bombardeo de Fu-Tchu, ha causado grande impresión en la prensa parisien, la que dirige otras frases á los ingleses, y añade que los que bombardearon á Alejandria no pueden reconocer á nadie.

El general Millot, tiene tomadas todas las medidas para evitar una invasión de los chinos en el Tonkin.

Las fragatas que han bombardeado

do á Fu-Tchu, son los cruceros «Chateau-Renau» y «Duguayrouin»; los avisos «Saone», «Drae» y «Volta»; los cañoneros «Aspic», «Linnæ», «Vapere» y «Lutina», y los torpederos. A la entrada del río están los acorazados «Triomphant» y «L'yard» este último con el pabellón del vicealmirante Courbet y el crucero «D'Estaing.»

En conjunto hay en los mares de China una escuadra francesa de 21 barcos y están en camino tres más.

Fu-Tchu tiene 600.000 habitantes y es el centro principal del comercio del té; explota al año unos 40 millones de kilogramos de este producto, y su movimiento comercial se calcula en unos 130 millones de pesetas. La ciudad está situada en las márgenes del río Nin, á 56 kilómetros de la embocadura. Tiene un arsenal importantísimo á 15 kilómetros más cerca de la embocadura del río.

Para llegar á él hay que pasar por un paso sumamente estrecho, dominado por completo por las fortificaciones que los chinos han acumulado en aquel sitio.

El plan de los franceses no es realizar una invasión en imperio tan dilatado y lejano como China, sino bombardear las principales plazas y apoderarse como rehenes, para cobrar la indemnización que reclama, de aquellas otras plazas comerciales que menos reclamaciones puedan suscitar de parte de las potencias.

Con motivo de la reciente catástrofe del «Gijón» y del siniestro del «Vizcaya», el ministro de Ultramar ha dirigido una comunicación al de Marina encargándole la necesidad de que se forme el oportuno expediente para averiguar la responsabilidad que pueda exigirse en lo sucedido.

En dicha comunicación se llama además la atención del ministerio de Marina sobre dichos siniestros, á fin de que por los capitanes generales de los departamentos respectivos, por las autoridades de marina de los puertos de salida ó de entrada y por la junta facultativa que inspecciona y vigila el servicio, se proceda con la mayor exactitud, en cuanto se refiera á la regularidad del servicio de vapores-correos.

Desde Melilla dirige á el «Dia» el Sr. Jimenez el siguiente telegrama:

«Crece la hostilidad de la Kabila fronteriza contra esta plaza. El ba-á ha prohibido la introducción de leña.

El brigadier gobernador exigió del califa la revocación de la orden de que se hiciese fuego contra mi persona. El califa fijó un plazo que