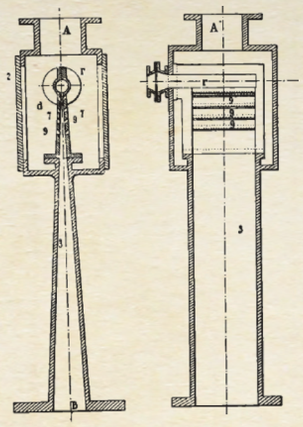
DYNA hace 80 años (septiembre - octubre 1935)

LA APLICACIÓN DEL TERMO-COMPRESOR A LA EVAPORACIÓN DE LÍQUIDOS INDUSTRIALES

"El termo-comprensor, ideado por los ingenieros franceses Sres. Prache y Bouillon, se utiliza industrialmente desde hace varios años para economizar vapor en la concentración de soluciones; pero a pesar de ello son raras sus instalaciones en España por ser todavía poco conocido de nuestros técnicos"..."Es un aparato que utiliza el trabajo mecánico de la expansión de un vapor para aspirar otro a más baja presión y proporcionar una mezcla de presión superior a la del vapor aspirado".

Este dispositivo consigue que un kg de vapor vivo sea capaz de absorber hasta dos kg del vapor de la ebullición, por lo que aportaría, por ejemplo a una cámara de ebullición, hasta tres kg de vapor a temperatura superior a la de ebullición del líquido del que deseamos eliminar el agua.

Se ha probado en las cámaras de producción de lactosa, a partir del suero, que a su vez se obtiene de la leche una vez desnatada y acidulada para separar la caseína. Con un termocompresor se obtiene un rendimiento del vapor vivo un 50% superior al que tendría si no se dispone de él. Sin embargo en estas instalaciones y para la cámara de ebullición "*debe adoptarse un modelo de desincrustación automática, porque el suero lleva en disolución sales diversas que, al concentrar, se depositan sobre las superficies de calefacción, produciendo incrustaciones que dejan al aparato rápidamente fuera de servicio".*

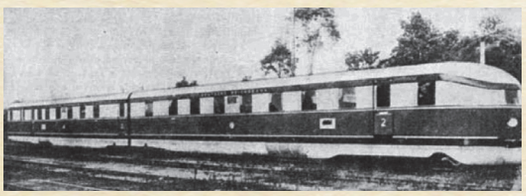


Esquema de un termo-compresor

LUIS POMBO

IDEAS GENERALES SOBRE AUTOMOTORES DIESEL

"La utilización de automotores Diesel en líneas de Ferrocarril ha adquirido últimamente una importancia tan grande, que es necesario ya considerar esta cuestión, no solamente con la curiosidad y del modo general con el que se tratan y examinan los ensayos y novedades científicas, sino como una modalidad importante del transporte sobre carril, que ha sido ya sancionada por la práctica"..." Como criterio de gran autoridad sobre estas cuestiones podemos citar el de la Deutsche Reichsbahn (Administración de los ferrocarriles del Estado Alemán); esta Administración ha adquirido y puesto en servicio una cantidad muy elevada de automotores Diesel de todos los tipos y tamaños".



Automotor doble Berlín-Hamburgo, el "Hamburgués Volador", con dos motores de 410 HP capaz de circular a 160 km/h

"Para velocidades de marcha menores de 80 Kilómetros por hora, se utiliza el tipo normal de coche de cabeza cuadrada. como el generalmente usado hasta ahora"..."Para velocidades de marcha comprendidas entre 80 y 100 Kilómetros por hora, ha escogido el tipo de coche con cabeza redondeada, equipado con un motor de seis cilindros, que desarrolla 360/900 HP"..."Para automotores que han de circular normalmente a velocidades mayores de 100 kilómetros por hora se recurre ya al tipo de construcción aerodinámica equipado con motor Diesel de 250/290 HP".

"Como regla general puede decirse que la transmisión mecánica y la hidráulica se utilizan casi exclusivamente en potencias hasta de 200/300 HP. Para potencias mayores se emplea casi siempre la transmisión Diesel-eléctrica". "En los automotores con transmisión Diesel-eléctrica se instala siempre el grupo motor-Diesel-generador en un bogie y en los otros bogies motores, los motores eléctricos de accionamiento de los ejes".

FRANCISCO HERNÁNDEZ

MONEDAS EXTRANJERAS; CAMBIOS RESULTANTES DE LA COTIZACIÓN EN 30 DE SEPTIEMBRE DE 1935

PAÍSES	UNIDAD MONETARIA	CAMBIOS DE PARIDAD EN PESETAS	Última cotización (30 Septiembre)
Inglaterra. .	Libra	25,225 por £ E.	36,20 pts.
Francia. . .	Franco	20,30 por 100 f.	48,40 » %
EE. UU. . .	Dollar	5,18 por $	7,35 »
Alemania . .	Marco	1,234 por m.	2,95 »
Italia . .	Lira	27,32 por 100 l.	59,95 » %
Bélgica . .	Belga	72,07 por 100 b.	24,70 » %
Suiza . .	Franco	100 por 100 f.	239,10 » %
Holanda . .	Florín	2,083 por f.	4,97 »