

R.A. C.C.G.



BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION



LA PRIMERA NEVADA DEL AÑO Y SUS EFECTOS SOBRE UNA DE LAS PRINCIPALES CARRETERAS FRANCESAS, EN LA LORENA

PERFUMERIA
GURYS

Especialidades:

jabones Flores de Gurys y Duque

Crema cutanea

Barra de afeitar

Gurys

Unicos fabricantes:

Lizariturry y Rezola S.A.
San Sebastian



Finanzauto, S. A.

DISTRIBUIDOR DEL
CAMION ESPAÑOL

Pegaso

SAN SEBASTIAN: Avda. Generalísimo Franco, 24 - Teléf. 16908

BILBAO: Manuel Allende, 4

VITORIA: Prudencio M.^a de Verástegui, 6

PAMPLONA: Plaza del General Mola, 1



BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

Fundado en Mayo de 1950

Real Automóvil Club de Guipúzcoa

CONTENIDO

| | Págs. |
|---|-------|
| La unificación de los Códigos de la carretera | 3 |
| Información del Club | 7 |
| La nueva Cédula de Identificación Fiscal | 23 |
| La seguridad en la carretera | 25 |
| La moda del "Go - Kart" | 26 |
| Los tiempos de la diligencia | 28 |
| ¿Se impondrá el Diesel? | 29 |
| Menestra | 31 |
| Humor del automóvil! | 32 |

Delegación en Navarra

Neumáticos y accesorios, S. A. (Nyasa)

Avda. Generalísimo Franco, 9

Teléfono: 14727

PAMPLONA

Delegación en Alava

D. Ignacio Lascaray Ondarra

S. Prudencio, 25, bajo, y Postas, 19-2.º

Teléfono: 1543

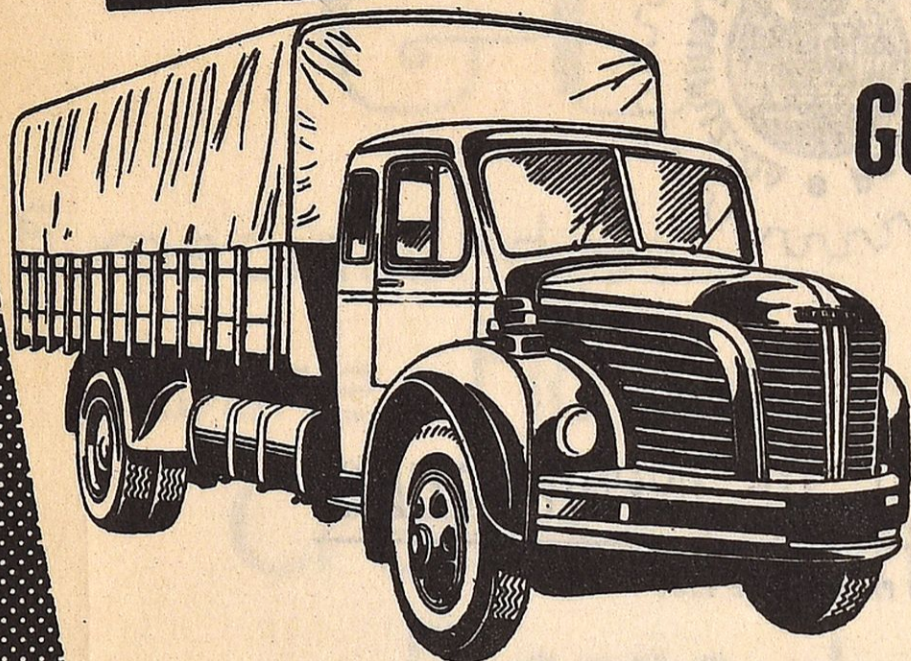
VITORIA

DEPOSITO LEGAL - SS 32 - 1958

Oficina central: Bajos del Teatro Victoria Eugenia. - Teléfono 11529

SAN·SEBASTIAN

CAMIONES BERLIET



Representantes en España:

GUSTAVO MASSÉ Y CIA.

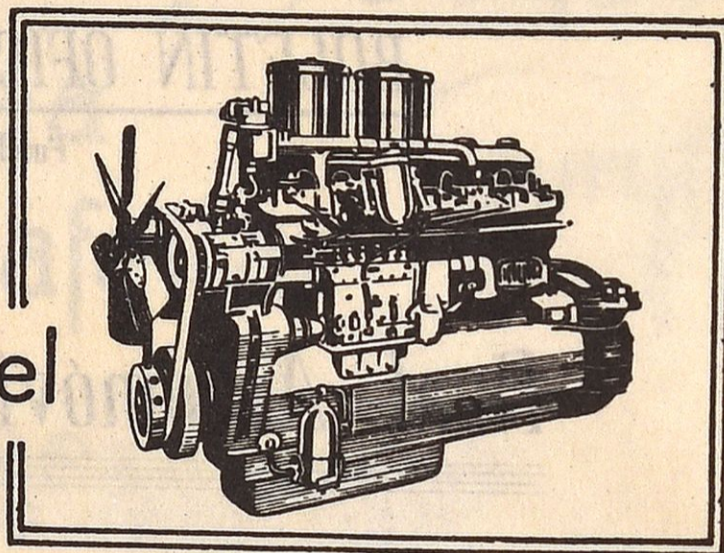
S. en C.

SAN SEBASTIAN

Fabricantes de los

MOTORES *Massé*-Diesel

para vehículos.



TALLERES MECANICOS

REPARACION DE TODA CLASE DE VEHICULOS

Fabricación de recambios

Repuestos y accesorios para camiones y motores

BERLIET Y MASSÉ

GARAJE PARA TURISMOS

GARAJE PARA CAMIONES

INDEPENDIENTES

Engrase a presión

Servicio especial de verificación de direcciones

Teléfonos 11317 - 15245 - 17657

Telegramas: "GUMASS"

Calles: TERCIO SAN MIGUEL y JOSE MARIA SOROA

SAN SEBASTIAN

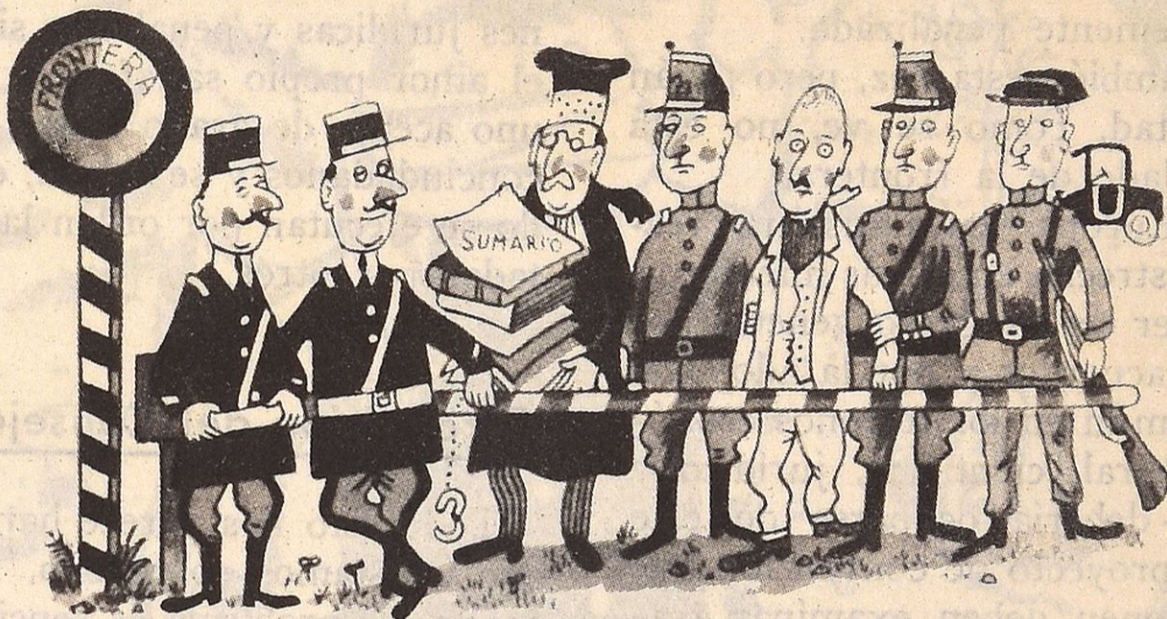


SE DISTRIBUYE GRATUITAMENTE A LOS SOCIOS DEL R. A. C. DE GUIPUZCOA

Los trabajos del Consejo de Europa relativos al automóvil preven...

LA UNIFICACION DE LOS CODIGOS DE LA CARRETERA

Cambio de país y libertad son, sin duda, dos de las principales atracciones del turismo en el extranjero. Todos sabemos que basta atravesar una frontera



Se concibe que en ciertos países donde el turista da a lo económico una importancia primordial, se evite desalentarlo sancionando sus faltas y dando

para encontrar algo que nos llame la atención y que no lo hemos echado de ver en nuestra propia casa, al mismo tiempo que para experimentar una cierta sensación de independencia cuyo encanto, por ilusorio que sea muchas veces, no es menos sensible a la mayor parte de las personas.

Importa poco que el turista se dirija a un país notoriamente más liberal o, por el contrario, más intolerante que el suyo. En cualquiera de ambos casos, experimenta simultáneamente un sentimiento de emancipación, en relación con las leyes de su nación, y de relativa independencia frente a las del país que le acoge.

Libertad ilusoria y peligrosa

Sin querer alterar esta especie de sueño, hay, sin embargo, que hacer constar que esta libertad es, a la vez, ilusoria y peligrosa. Es curioso constatar que el automovilista que circula fuera de sus fronteras nacionales, transgrede bastante fácilmente la reglamentación de carretera; por ignorancia de algunos detalles, sin duda, pero también, en ocasiones, en razón de un cierto sentimiento de invulnerabilidad...

do a las denuncias de que podría ser objeto el alcance que lógicamente deberían tener.

Debido a esto, no pocas veces, los carteles indicadores de estacionamiento prohibido son interpretados por los automovilistas extranjeros como indicadores de un aparcamiento dispuesto expresamente para ellos. Y el volante de la denuncia que el agente, muy celoso o quizá también xenófobo, le extiende no impedirá al automovilista sancionado atravesar unos días más tarde la frontera que le pondría al resguardo de los inconvenientes reservados a los indígenas.

Y al carácter, ciertamente inmoral, de este estado de cosas se añaden también los inconvenientes inherentes a la circulación por carretera en país turístico tanto para el pueblo autóctono como para el conjunto de los automovilistas.

Métodos de graves consecuencias

Pero esta indulgencia de las autoridades locales se transforma algunas veces en una intransigencia coercitiva que coloca brutalmente al automovilista responsable de un accidente grave en condiciones absolutamente incompatibles con nuestra civi-

lización. El autor de un homicidio por imprudencia, *verbi gratia*, será detenido y obligado a residir en un país donde él es extranjero y en el que no posee ni moneda suficiente ni recursos de ninguna especie hasta el momento en que sea juzgado y condenado a una pena leve o, incluso, simplemente absuelto.

Y sea este automovilista asalariado, trabajador independiente o industrial, imagínese uno la gravedad de las consecuencias que estos métodos pueden tener sobre su vida y sobre toda su familia. Incluso la inocencia oficialmente reconocida corre el riesgo de ser así fuertemente penalizada.

Inmoralidad también esta vez, pero ¡cuán grave! La libertad, como se ve, no está siempre al otro lado de la frontera.

El Consejo de Europa—cuya misión es realizar una unión estrecha entre sus miembros, a fin de favorecer un progreso general por la conclusión de acuerdos y por la adopción de una acción común en los terrenos económico, social, cultural, científico, jurídico y administrativo—debería ocuparse de este problema. Y un proyecto de convención que quienes lo componen deben examinar trata de resolverlo.

Posibles soluciones

Las diferentes soluciones propuestas a tal finalidad quedan reducidas a dos tendencias, que trataremos de resumir.

La una consiste en dejar al país en cuyo territorio han sido cometidos la transgresión o el delito el cuidado de juzgar y de sancionar. En este caso, la sentencia sería transmitida al país del cual depende el condenado, y él se encargaría de aplicar a su ciudadano la pena que le fué impuesta.

La otra propuesta estriba en que la administración del país donde la falta ha sido cometida traslade a la nación de la que depende el culpable la totalidad de los elementos que permitan a los tribunales de aquella nación el juzgar, y eventualmente condenar, según las leyes y las penas que le son habituales.

Digamos pronto que la primera proposición nos parece desagradable y malintencionada, por no decir, incluso, injusta. Puede llegar a países donde el régimen judicial y penitenciario esté en transformación, a paí-

ses que tengan otras concepciones y a los que repugne la aplicación de ciertas penas. En fin, si la condena de un tribunal extranjero es aceptable, la aplicación de la pena por las autoridades de otro país hará aparecer a éstas como ejecutoras irresponsables, y no tardará en minar el prestigio que deben mantener a los ojos de sus administrados. La segunda solución nos parece, por el contrario, satisfactoria, por varias razones. Entre otras, porque anula la incomodidad de las fronteras, al mismo tiempo que salvaguarda las particularidades previsora-mente necesarias de las diversas concepciones jurídicas y penales, y sin dañar ni herir el amor propio satisface a la justicia. Que uno acepta de grado el ser juzgado por sus conciudadanos y se rebela, en cambio, cuando se ejecutan por orden las sentencias dictadas por otros.

Otra misión del Consejo de Europa

Todo esto nos parece harto evidente para que insistamos sobre ello. Pero, aunque el fondo del problema es sencillo, en la práctica surgen ciertas e inevitables dificultades.

Las nociones de derecho y de justicia son ideas que, felizmente, apasionan todavía a algunos hombres, aunque no sea más que a los juristas; pero la percepción de las multas es un problema bastante delicado que a la fuerza tiene uno que evocar...

Esto, que para los criminalistas y los sociólogos es una pena con virtudes de diversa derivación, se convierte, para el contable del Tesoro, en un ingreso. Pero..., ¿en qué caja irá a caer? ¿No será éste, finalmente, el punto más delicado a resolver?

El Consejo de Europa tiene en este punto de la circulación por carretera un cometido también muy importante que cumplir. Y parece decidido a resolverlo, puesto que este proyecto ha aparecido apenas pasados seis meses desde la firma de la Convención Europea relativa al seguro obligatorio elaborado por la asamblea de Estrasburgo. Pero todos estos trabajos ponen cada día más en evidencia la importancia y la urgencia de otro cometido que igualmente corresponde al

(Concluye en la pág. 28).

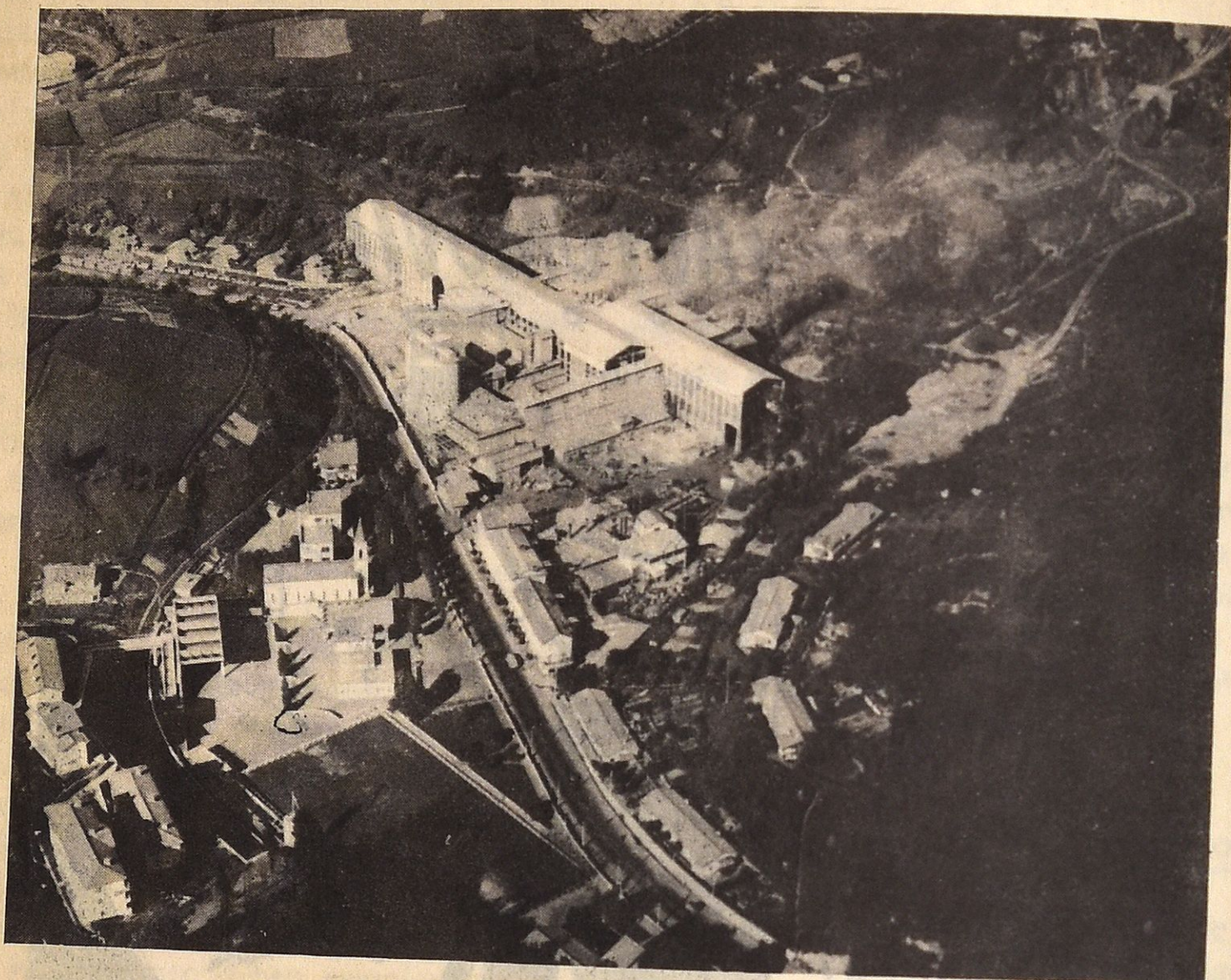


¡AUTOMOVILISTA!

proteja a tiempo su coche
con ANTICONGELANTE

Kraftt





CEMENTOS REZOLA, S. A.

Producción anual: 300.000 toneladas

Oficinas Centrales: Churruca, 7

San Sebastián

Se crea un nuevo servicio gratuito en favor de nuestros socios

Es un consultorio relacionado con el vigente Código de la Circulación, muchos de cuyos artículos han sido recientemente modificados en el sentido que verá el lector.

Acaba de crearse la Cédula de Identificación Fiscal.

Nuestro "I Rallye Vasco-Navarro" se celebrará el 13 del próximo Marzo.

Por decreto de la Presidencia del Gobierno de fecha 3 de diciembre último (Boletín Oficial del Estado número 293) se ha dispuesto la modificación de algunos artículos del Código de la Circulación vigente y el cuadro de multas del mismo en la forma que comenzamos a detallar en la presente página y sigue en otras cinco más, números 9, 11, 13, 15, 16 y 17.

Se modifican los artículos del Código de la Circulación que se mencionan, los cuales quedan redactados y adicionados en la forma siguiente:

Artículo 30 (d).— Quedan prohibidos los adelantamientos en las curvas que no permitan la visibilidad del ancho total de la carretera en una longitud de 200 metros como mínimum y a menos de 100 metros de los cambios de rasante que impidan la visibilidad de los vehículos que circulen por aquélla.

Por excepción, podrán los vehículos o los automóviles adelantar en los lugares expresados a ciclos, motociclos y vehículos de tracción animal cuando, por su reducida velocidad, dificulten la circulación

siempre que se observe lo prevenido en el artículo 31 y dejando libre en todo caso la mitad izquierda de la calzada en el sentido de la marcha.

Art. 31.— El adelantamiento a bicicletas y motocicletas y el cruce con las mismas se hará de forma que entre ellas y las partes más salientes del vehículo que adelante o cruce quede un espacio no inferior a un metro.

Igual precaución adoptará el conductor de dichos vehículos que pretenda adelantar a otro cualquiera.

Sanciones: 100 pesetas para las bicicletas y 500 para los automóviles.

Art. 48 (e).— Todo vehículo que se detenga en una vía pública insuficientemente iluminada durante las horas en que debiera tener encendidas las luces si circula, conservará o encenderá las necesarias para fijar su posición y poder ser visto en los dos sentidos. En vías urbanas, registrarán las ordenanzas municipales, salvo que tengan la consideración de interurbana o travesía.

Art. 51 (a).— Cuando, con motivo de accidente o

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha creado el Servicio del Seguro Mutuo de Automóviles de Turismo, a través de su Mutualidad oficial

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Con las ventajas propias de la **modalidad mutualista**. Validez de la póliza en Europa y Norte de Africa, **sin aumento en la prima**.

Cubre todos los riesgos en forma combinada o aislada.

En caso de diferencias entre Mutualidad y asegurado, actuará como árbitro el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, sin intervención, por lo tanto, de los Tribunales de Justicia.

Mutualidad inscrita en la Dirección General de Seguros por Orden ministerial de 7 de Marzo de 1936 y declarada de ámbito nacional por Orden ministerial de 3 de Febrero de 1955.

Solicítense información en las Oficinas del Club, en las Delegaciones de éste en Vitoria y Pamplona y en la Delegación de esta Mutua en Bilbao, Alameda de Recalde, 25-1.º izqda.

Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.

Carrocerías

DIAZ

Paseo Duque de Mandas, letra I

Teléfono 13-3-87

SAN SEBASTIAN

GARAGE ARACAMA

GRAN ACADEMIA AUTOMOVILISTA - COCHES
RENAULT - 4 - 4 - SEAT - 600 - PEUGEOT - CARNETS
DE 2.º, 1.º y 1.º Especial - ENGRASES Y LAVADOS A
ALTA PRESION - REPARACION DE NEUMATICOS,
SERVICIO GRUA PERMANENTE.

c/ Aguirre Miramón n.º 6 - Tels. 13988-16867

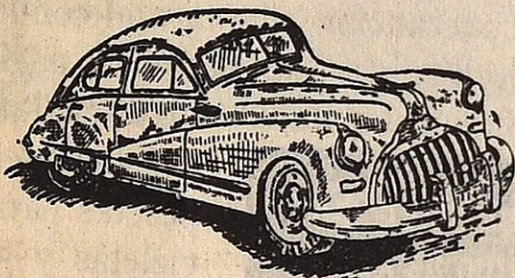
SAN SEBASTIAN

Reparaciones electro-mecánicas

Engrase a presión

Estancias Lavados

Automóviles para viajes



Garage Otero

Fuenterrabía, 31

Teléf. 14290

SAN SEBASTIAN



STINUS

FUNDADA EN 1893

GARAGE

Gloria, 3 y 5

Teléf. 10350

CARROCERIA

Carquizano, 5

Teléf. 10235

SAN SEBASTIAN

Servicio permanente - Lavado y pintura de bajos

Talleres de reparaciones mecánicas

Construcción y reparación de carrocerías

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA GUIPUZCOA
DE AUTOMOVILES

Peugeot

SERVICIO

RECAMBIOS

GARAGE Vicente Castroviejo

SERVICIO DE REMOLQUE
CUSTODIA DE COCHES
ENGRASE ALTA PRESION
TALLERES MECANICOS
REPARACIONES

Víctor Pradera, 67

Teléfono 14238

SAN SEBASTIAN

Ignacio Villar y Cía.

MAYORISTAS CAMPSA

REPSOL - CALVO SOTELO - AMALIE Y CASTROL

Accesorios y recambios

"MOVI"

Autoelectricidad - Neumáticos - Rodamientos

P. Centenario, 2 Teléfonos 12279 y 17302

SAN SEBASTIAN

avería, quede inmovilizado un vehículo, o su cargamento caiga sobre la vía pública, el conductor deberá adoptar las disposiciones necesarias para que no se dificulte la circulación y para que sean retirados la carga y el vehículo en el más breve plazo.

(b). Si se trata de automóviles de la tercera categoría, colocará inmediatamente el conductor dos señales de situación de peligro de la forma prevista en el artículo 170, las cuales serán puestas una por delante y otra por detrás a 30 metros como mínimo del vehículo o la carga y visibles a cien metros de distancia, sin perjuicio de encender, si fuera preciso, las luces en posición.

(c) Todos los vehículos automóviles de la categoría mencionada deberán llevar inexcusablemente las señales aludidas en el inciso b, cuyo tamaño será de 45 centímetros de lado, y reflectantes.

Sanciones a los apartados (a) y (b), 1.000 pesetas; y a las del (c), 250.

Art. 90.—Tanto en las vías urbanas como interurbanas, se prohíbe la circulación de automóviles, motocicletas y ciclomotores con escape libre.

—Se prohíbe, asimismo, la circulación de los vehículos mencionados cuando los gases expulsados por los motores salgan desde el motor a través de un silenciador incompleto, inadecuado o deteriorado, o a través de tubos resonadores; y los de motor de combustión interna, que circulen sin hallarse dotados de un dispositivo que evite la proyección descendente al exterior de combustible no quemado o lancen humo.

Sanción de 250 pesetas.

Art. 92.—Se prohíbe derramar voluntariamente sobre parte alguna de la vía pública líquidos que puedan desprender vapores inflamables o materias grasas.

Sanción de 500 pesetas.

Art. 93 (a).—Las máximas velocidades a que deben circular los automóviles dotados de llantas neumáticas destinados al transporte de viajeros y mercancías serán las siguientes

Camiones hasta 5.000 kilogramos y autobuses, 80 kilómetros por hora.

Camiones de 5.001 a 10.000 kilogramos, 70 por hora.

Camiones de más de 10.000 kilogramos, 60 por hora.

Vehículos articulados, la que corresponda por su peso total, incluido el tractor.

Tractores agrícolas, con o sin remolque, 20 kilómetros por hora.

Las velocidades expresadas serán reducidas prudencialmente cuando el pavimento estuviese mojado o las circunstancias lo aconsejen.

Sanciones, 500 pesetas.

(b) Para la fácil comprobación de la observancia de los anteriores preceptos, todos los autobuses, camiones y remolques, en su caso, deberán llevar pintado en blanco, en la parte posterior, y visible en todo momento, un disco de 30 centímetros de diámetro, en cuyo interior se exprese con números negros de 20 centímetros la velocidad máxima a que puedan circular.

Sanciones, 250 pesetas.

Art. 95.—En los cruces señalizados de caminos cuya visibilidad sea nula, los conductores de automóviles de cualquier categoría, ciclomotores y bicicletas, deberán observar las prevenciones del párrafo 1.º del artículo 17, sin sobrepasar la velocidad de 50 kilómetros por hora, salvo que la vía por donde circulen tenga prioridad de paso.

Sanción, 500 pesetas.

Art. 103.—Las señales acústicas se utilizarán tan sólo cuando pueda racionalmente preverse peligro de atropello o colisión en los siguientes casos:

(a) Para advertir la presencia del vehículo a los conductores de los demás, a los del ganado y a los viandantes.

(b) En aquellos sitios que ofrezcan reducida visibilidad, como en algunas curvas, cruces, bifurcaciones y cambios de rasante.

(c) Al arrancar, si delante se halla parado otro vehículo, ganado o algún peatón.

(d) En los adelantamientos.

(e) En las travesías estrechas y al acercarse a las bocacalles.

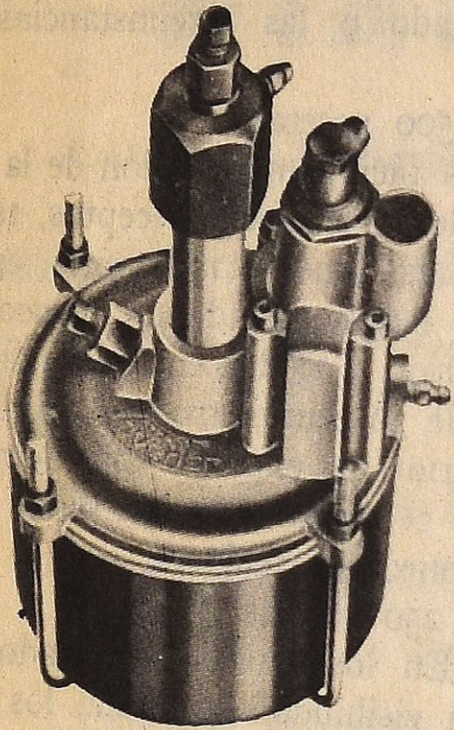
(f) En la marcha hacia atrás.

Se prohíbe el empleo inmotivado o exagerado del aparato de señales acústicas.

En las aglomeraciones urbanas, todas las señales de esta clase que se hagan serán muy breves, pudiendo las autoridades locales prohibir su empleo.

Art. 117.—No obstante lo que con carácter general dispone el artículo 44, en las vías urbanas con circulación en un solo sen-

TALLER ESPECIALIZADO EN REPARACION
Y MONTAJE DE AMORTIGUADORES Y FRENOS
(Hidráulicos, Servos y Aire Comprimido)



Servos especialmente diseñados
para SEAT 1400-600, D.K.W. y
DAUPHINE:: PEGADO DE ZAPA-
TAS (Motos, Turismos, Camiones)

SERVICIO OFICIAL «JAGUEL»

J. AREVALO

José M.^a Salaverría, 3 bajo

SAN SEBASTIAN

Teléfono 22139

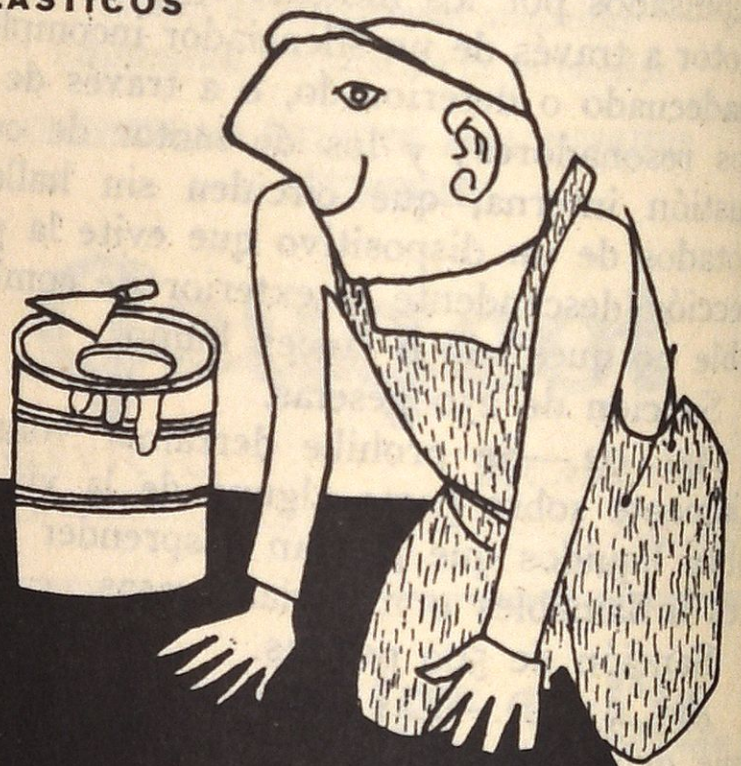
*¡Más vida
que un gato!*



ACUMULADORES
★ K L G ★

Avda. Generalísimo, 16 bis - Teléfono: 21248
SAN SEBASTIAN

PAVIMENTOS
PLASTICOS



sintasol

Distribuidor-Colocador

RENOVACION
ARISTEGUI Hnos.

Prim, 30 - SAN SEBASTIAN - Tel. 17626

tido, el descenso se efectuará excepcionalmente por el lado en que el vehículo se detenga, si bien el conductor u ocupantes del asiento delantero podrán descender por el opuesto observando la precaución y diligencia máximas.

Art. 149 (a).—Todo vehículo estacionado de noche en vía insuficientemente iluminada en la que no se distinga un vehículo pintado de oscuro a 50 metros, deberá tener encendido su alumbrado ordinario o de posición, que será de una o dos luces, blancas o amarillas delante, y rojas detrás. Ciclos y motocicletas, una sola luz de color correspondiente en el centro, y el resto de los vehículos, cuando tengan una sola luz, será precisamente al lado opuesto al paseo o andén.

Tratándose de vías urbanas, se estará a lo dispuesto en las ordenanzas municipales, salvo si fuesen interurbanas o travesías.

Art. 150.—Siempre que un automóvil haya de tener encendidas algunas luces, conforme a lo ordenado, deberá tener también iluminados el número de matrícula en la placa posterior y la indicación correspondiente si se destina a servicio público, en forma que permita distinguir estas indicaciones a 20 metros.

Art. 212 (d).—Los neumáticos deberán presentar siempre el dibujo en la totalidad de la banda de rodaje y no apreciarse deformaciones.

Art. 217.—Todo automóvil estará provisto de un aparato productor de señales acústicas. Será de sonido no estridente, no producirá notas musicales variadas, ni tendrá condiciones que puedan inducir a confusión sobre la naturaleza del vehículo, quedando prohibido utilizar señales acústicas cuyo uso reserve este Código para otros vehículos.

Queda especialmente reservado a los vehículos cuyas respectivas autorizaciones lo prescriban las campanas, silbatos y sirenas, destinados a distinguir los vehículos contra incendios, ambulancias, fuerza pública, etc.

Sanción, 250 pesetas.

Art. 227 (a).—Existirán, por lo menos, dos aberturas de ventilación, una delantera y otra posterior y próximos al techo de cada uno de los recintos destinados a viajeros y provistas de los correspondientes cierres de mariposa.

(b) Los estribos no sobresaldrán de la caja del vehículo, a menos que presente dispositivos mecánicos para su ocultación al cerrarse la puerta.

(c) Todo automóvil con cabina cerrada y parabrisas estará dotado por lo menos de un limpia-parabrisas que no requiera el control constante del conductor.

(d) Los vehículos de cualquier clase movidos por motor deberán estar provistos de un espejo retrovisor que permita a su conductor y desde su asiento observar la carretera por detrás a una distancia de 50 metros en línea recta.

Sanciones: de 50 a 250 pesetas, según la categoría del vehículo.

Art. 277.—Será intervenido por los gobernadores civiles el permiso para conducir:

(a) **Cuando se comprobara que un conductor no observa por desconocimiento las normas esenciales de circulación del Código.**

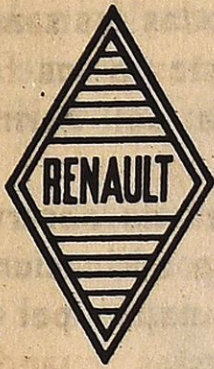
(b) **Si existieran dudas sobre la pérdida de condiciones físicas, síquicas o técnicas del conductor.**

En ambos casos, la policía de carretera hará detallado informe expresando los hechos que induzcan a apreciar racional y fundadamente la concurrencia de las circunstancias específicas, informe que será sometido al gobernador civil de la provincia de la residencia del interesado.

El gobernador recabará los datos complementarios precisos y, si lo considerase oportuno, señalará al titular un plazo dentro del cual deba someterse a las pruebas o reconocimientos pertinentes y gratuitos en la Delegación de Industria o en la Jefatura de Sanidad, según el caso; y una vez practicado, si el resultado fuese desfavorable, le será recogido el permiso, otorgándole un plazo, transcurrido el cual deberá sufrir nuevo reconocimiento de aptitud.

El tercer reconocimiento o examen con resultado desfavorable motivará la anulación del permiso, sin que el titular pueda obtener otro de la misma clase y salvo que las causas que originen la medida fuesen no permanentes.

Los acuerdos que adopten los gobernadores se comunicarán a la Jefatura



CONCESIONARIO
PARA
GUIPUZCOA

Auto-Recambios

BRIG S.L.

NEUMATICOS **MICHELIN** • RECAMBIOS Y SERVICIOS

Avda. Generalísimo, 2 San Sebastián Teléfono 1-31-81

SERVICIO OFICIAL



ACCESORIOS • RECAMBIOS
TALLER AUTORIZADO
BONOS GARANTIA

LUIS JESUS CANO

Prim, 59 ★ Tels. 11642 - 14406

SAN SEBASTIAN

SASTRERIA PARA
SEÑORA Y CABALLERO

1908-1958

**NEW
ENGLAND**

50 AÑOS

IMPERMEABLES - CONFECCION

SAN SEBASTIAN • Elcano, 10

APRENDA A CONDUCIR

con Seat 600 o Renault 4/4
Carnet de 1.^a, 2.^a y Especial
Recogida y entrega de los alumnos a domicilio

Academia Automovilista

Garage "SUM"

c/Segundo Ispizua letra "D"

Teléfono 18.913

SAN SEBASTIAN

Central de Tráfico para constancia en el Registro de Conductores, y al Gobierno de la provincia donde hubiera sido expedido el permiso.

Art. 296.—Retirada de los Permisos de Conducción.

I.—Las infracciones previstas en los artículos 19, 21, párrafo tercero; 30, 40, 45 (a), 48 (c) y (g) y 147 apartado b, podrán determinar, además de las sanciones que en dichos artículos se establecen, la suspensión temporal o retirada definitiva del Permiso para Conducir vehículos cuando en la infracción hubiera concurrido temeridad manifiesta, negligencia grave o evidente peligro para otros usuarios.

En tal caso, el tiempo y clase de privación del Permiso será como sigue:

A De uno a seis meses.—Cuando al sancionarse en firme una de las citadas infracciones, se aprecie que han concurrido las circunstancias expresadas.

B De uno a tres años.—Si, después de una primera suspensión, se comprueba, al sancionarse nuevamente, que se han dado las citadas circunstancias.

C Definitiva. — Retirada definitiva del Permiso y prohibición de poder tener ningún otro:

1 Cuando el infractor haya sido antes sancionado dos veces con suspensión o quebrantara la que sobre él pese.

2 Cuando sea sorprendido conduciendo en estado de etilismo o bajo la acción de estupefacientes o drogas que anulen la conciencia de sus actos.

II A Para la aplicación de las normas precedentes, excepto las del inciso C segundo, será necesario que al cometerse la posterior infracción hubiera recaído acuerdo sancionador de las anteriores.

B La suspensión de Permiso para Conducir impuesta como pena accesoria por los Tribunales se computará, a efecto de graduación de la medida gubernativa, como si lo hubiera sido por esta jurisdicción.

C El transcurso de tres años desde la fecha en que se extinga la última suspensión del Permiso o sanción pecuniaria, sin ser nuevamente castigado por falta prevista en el párrafo 1.º del inciso I,

impedirá el cómputo de todas las sanciones anteriormente impuestas a los fines de suspensión y retirada del Permiso.

D Lo dispuesto en el apartado I, salvo su inciso C 2, que será de observancia preceptiva, no será de aplicación en circulación urbana regulada por los Ayuntamientos, si bien estos, cuando la naturaleza y trascendencia de la falta cometida lo aconsejen, podrán proponer a los gobernadores, y estos a la Jefatura de Tráfico, la suspensión, o retirada en su caso, de los Permisos para conducir.

No obstante, las autoridades municipales decretarán la suspensión o retirada de la licencia para conducir automóviles de servicio público cuando proceda conforme a las reglas anteriormente establecidas.

III A Corresponde a los gobernadores civiles la retirada temporal del Permiso para Conducir cuando, al sancionarse en firme una de las infracciones citadas, estima que han concurrido las circunstancias exigidas en el apartado primero.

Cuando, de acuerdo con las normas dispuestas en el apartado anterior, pudiera corresponder la retirada definitiva del Permiso, los gobernadores formularán la oportuna propuesta a la Jefatura Central de Tráfico, especificando los antecedentes de la conducta del infractor y los pormenores del hecho.

La Jefatura Central, previa consulta a los registros, ampliación de antecedentes y dictámenes necesarios, resolverá, notificándose el acuerdo por el Gobierno Civil que eleve la propuesta.

Contra estas resoluciones podrá interponerse recurso de alzada, en el primer caso, ante el Jefe Central de Tráfico, y en el segundo, ante el Ministro de la Gobernación, ambos dentro de los quince días siguientes al de las notificaciones, el cual será presentado en el Gobierno Civil para su revisión, siendo informado previamente por la Jefatura Central cuando su resolución sea la impugnada.

B La suspensión temporal del Permiso se llevará a efecto recogiendo el mismo por la autoridad que propusiera la sanción y dando cuenta de la medida a

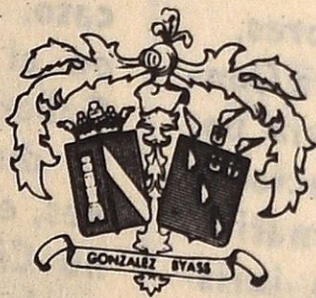
!!
.....



coñac

SOBERANO

único en su estilo por su aroma, color y sabor



GONZALEZ BYASS

RASGO

.....
Casas en JEREZ - PUERTO DE SANTA MARIA - SANLUCAR DE BARRAMEDA - OPORTO - LONDRES - TANGER - COGNAC

la Jefatura Central, empezando a contarse el tiempo de ella desde que queda depositado el Permiso en el Gobierno Civil, el cual entregará al interesado un resguardo en el que conste la fecha en que haya de serle devuelto.

Si la retirada fuese definitiva, se inutilizará por el Gobierno Civil, dándose cuenta a aquel de la provincia donde hubiere sido expedido.

C La suspensión o retirada definitiva del Permiso, decretada judicialmente, se ejecutará por la autoridad gubernativa en la forma expresada en el apartado anterior.

La intervención provisional del Permiso, a resultas de una causa criminal, impedirá conducir a su titular.

El cuadro de multas comprendido en el anejo número 1 del Código de la Circulación queda redactado de la manera siguiente:

Art. 18.—Por conducir vehículos automóviles de forma negligente o temeraria, 500 pesetas. Restantes conceptos, 100.

Art. 19.—500 pesetas.

Art. 21.—Primer párrafo, 250 pesetas.

Segundo párrafo, 250 pesetas.

Tercer párrafo, 1.000.

Art. 22.—100 pesetas.

Art. 23.—100.

Art. 25.—Apartado (e), 1.000; (a) y (d), 500. Restantes apartados, 250.

Art. 26.—Párrafo primero, 250 pesetas. Segundo párrafo, 1.000. Cuarto (en túneles), 500. Restantes conceptos, 100.

Art. 27.—100 pesetas.

Art. 28.—250.

Art. 29.—Primer párrafo, pago de daños y 100 pesetas por vehículo. Segundo párrafo, 5 pesetas por cabeza de ganado menor y 10 por mayor, con un total no inferior a 50 y 100 pesetas, respectivamente.

Art. 30.—Primer párrafo y apartados (b), (c), (g), (h) y (j), 500 pesetas. Segundo párrafo (en carretera) y apartados (a), (f), (d) e (i), 1.000 pesetas. Apartado (e), 500.

Art. 31.—Bicicletas, 100 pesetas. Automóviles, 500.

Art. 32.—Apartado (a), 100 pesetas. Apartado (b), 2.000 por cada tonelada o fracción de exceso.

Art. 34.—100 pesetas.

Art. 36.—Vehículos de tracción animal, 100. Automóviles, 250.

Art. 38.—100 pesetas.

Art. 39.—1.000.

Art. 40.—500.

Art. 41.—1.000.

Art. 42.—250

Art. 43.—100.

Art. 44.—250.

Art. 45.—En curvas y rasantes, 500. Restantes conceptos, 250. Estacionamiento, el duplo.

Art. 46.—100.

Art. 47 apartado (c).—500 pesetas y daños. Restantes apartados, 250 pesetas.

Art. 48 apartados (e) y (g).—1.000 pesetas. Restantes apartados, 250.

Art. 49 apartados (a) y (b).—5.000 pesetas. No prestar ayuda a las víctimas de un accidente por parte de los que lleguen al lugar de éste, 1.000 pesetas.

Art. 51 apartados (a) y (b).—1.000 pesetas; (c), 250 pesetas.

Art. 52 apartado (a).—1.000 pesetas y pago de daños; (b), 250 y pago de daños.

Artículos 55 a 58.—De 250 a 2.000 pesetas, según circunstancias.

Art. 59.—100 pesetas. No llevar alumbrada la carga durante la noche con luz roja o dispositivo reflectante, 500 pesetas.

Art. 60.—100 pesetas.

Art. 61.—250 pesetas y pago de daños.

Art. 62.—50 pesetas.

Art. 64 apartado (d).—500 pesetas. Restantes conceptos, 100.

Art. 65.—250 pesetas.

Artículos 66 al 69.—25 pesetas. Desobedecer a los Agentes, 50 pesetas.

Art. 70.—250.

Art. 71 apartado (a).—Por no transitar el ganado por las vías pecuarias o caminos especiales, 250 pesetas; (b), por tener menos de 18 años el conductor de caballerías, ganados o rebaños, 50; (c), (d) y (e), por conducir ganado bravo sin adoptar las medidas de seguridad, por no hacer los cruces de ganado en zona de visibilidad y por circular por la noche en vías insuficientemente iluminadas con animales sueltos sin llevar los conductores las luces que prescribe este artículo, 250 pesetas.

Art. 72.—250 pesetas y daños.

Art. 73.—100 pesetas, daños y perjuicios.
Art. 77.—100 pesetas.
Art. 78.—250.
Art. 79.—50.
Art. 80.—50.
Art. 81.—50.
Art. 84 apartado (e).—250 pesetas. Restantes apartados, 100.
Art. 85.—100.
Art. 86.—100.
Art. 87.—100.
Art. 88.—100.
Art. 90.—250.
Art. 91.—250.
Art. 92.—500.
Art. 93 apartado (a).—500 pesetas; (b), 250.
Art. 95.—500.
Art. 98.—500.
Art. 99.—100.
Art. 100.—250.
Art. 101.—250.
Art. 103.—50.
Art. 106 apartado (a).—50 pesetas si no lo lleva; si carece de él, 1.000. (b), 50 pesetas si no lo lleva; si carece de él o por conducir vehículo automóvil de categoría para el que no es válido el que posee, 1.000.
Art. 133.—50.
Art. 134.—50.
Art. 135.—100.
Art. 136.—50.
Art. 143 apartado (b).—Epígrafes 1, 2, 3 y 4, 100 pesetas; 5, se sancionará conforme el artículo 44.
Art. 144 apartado (a).—Uno 100 pesetas; dos ciclos, 100 pesetas; motocicletas, 150; cuatro y apartado (b), 250.
Art. 145.—250.
Art. 146.—250.
Art. 147 apartados (a) y (d).—250 pesetas; apartado (b), 1.000, y apartados (c) y (e), 100.
Art. 148.—250.
Art. 149 apartado (a).—1.000 pesetas; (c), 250.
Art. 150.—50.
Art. 151.—50.
Art. 152.—50.
Art. 153.—100.
Art. 155.—500.
Art. 161.—500 pesetas, excepto por llevar placas de prueba no selladas o caduca-

das por ser del semestre anterior, 1.000.
Art. 162.—500.
Art. 164.—500.
Art. 165.—Por no llevar permisos y placas facilitados por la autoridad competente, 1.000 pesetas. Por no devolver las placas de transporte en el plazo prefijado, 10 pesetas por día, máximo 250 pesetas.
Art. 166.—1.000 pesetas.
Art. 168.—500.
Art. 171.—250 pesetas, siempre que no constituyan infracciones expresamente previstas en el presente Código.
Art. 172.—250 pesetas.
Art. 174.—250 pesetas, siempre que no constituyan infracciones previstas en el Código.
Art. 179 apartado (b).—250 pesetas.
Art. 181.—50.
Art. 182.—500.
Art. 184.—50.
Art. 190.—(primer párrafo), 1.000 pesetas. Restantes, 100.
Art. 193.—De 50 a 250.
Art. 194.—100.
Art. 195.—250 pesetas por viajero de exceso. Restantes conceptos, 250 pesetas.
Art. 197 apartado (a).—Primer párrafo, 250; segundo párrafo, 1.000; (b), 100.
Art. 204.—100 pesetas.
Art. 205.—250 pesetas por viajero.
Art. 206.—250.
Art. 208.—500 a 5.000 pesetas por día de interrupción.
Art. 209.—Por falta de reconocimiento, carencia de matrícula, cambio de características indicativas del mismo, etc., 1.000 pesetas. Y matricular un vehículo en distinta provincia o más de una vez en la misma, 1.000 pesetas y anulación del permiso obtenido posterior al primero.
Art. 212.—En las denuncias por infracción de este precepto, se detallará la marca y numeración de los neumáticos objeto de los mismos.
Apartado (d).—Vehículos de primera categoría, 100 pesetas; de segunda, 250; de tercera, 500; y si se dedican al servicio público de viajeros, 1.000.
Art. 213.—100 pesetas.
Art. 215.—500.
Art. 217.—250
Art. 221.—1.000 pesetas, por cada frac-

ción del 20 por ciento de exceso sobre el límite señalado.

Art. 222.—1.000 pesetas, por cada fracción del 20 por ciento de exceso sobre el límite señalado.

Art. 227 Apartado (c).—100, pesetas; (d), ciclomotores, 50; vehículos de primera categoría, 100; de segunda y tercera categoría, 250.

Art. 228.—250.

Art. 229.—1.000 pesetas por cada fracción del 20 por ciento sobre el peso máximo autorizado; por no llevar inscripción de tara y carga, 100.

Art. 230.—50.

Art. 232.—250.

Art. 237.—5.000.

Art. 238 Apartados (a), (b), (c) y (d).—100 pesetas; (e) y (f), 500.

Art. 239 apartados (a) y (b).—250 pesetas; (c) y (d), 100.

Art. 245. Párrafo tercero, 50 y 500 pesetas, respectivamente.

Art. 249.—Si se notifica después de los diez días y antes de los treinta, 500 pesetas. Si se hace, pasados los treinta días y antes de los sesenta, 2.500. Si transcurren sesenta días, 5.000.

Art. 253.—Apartados a), b) y d), 250 pesetas; c), 500.

Art. 254.—500.

Art. 256.—50 pesetas si no lleva el permiso de circulación; 500; si carece del permiso de circulación. Restantes conceptos, 250.

Art. 257.—100 pesetas.

Art. 272.—Por falsedad en la certificación de servicios prestados por conductores, se impondrán a la persona que la suscriba 1.000 pesetas.

Art. 281.—Primera y sexta, 5.000 pesetas.

Las autoridades municipales sancionarán las infracciones que en la circulación urbana se cometan en las vías de su jurisdicción dentro del casco urbano, y cuando se trate de aplicar las sanciones del anejo número 1 reformado por el artículo segundo, podrán fijar su cuantía dentro del límite comprendido entre la quinta parte y la totalidad de la multa.

Las sanciones que se establecen o agravan son independientes de las que se derivan de la aplicación de las leyes penales cuando la infracción cometida sea constitutiva de delito, a cuyos efectos la autoridad gubernativa pasará el tanto de culpa a los Tribunales de Justicia.

El presente decreto empezará a regir a los treinta días de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, excepto el apartado c) del art. 227, que entrará en vigor a los noventa días de la fecha indicada.

UN NUEVO SERVICIO EN FAVOR DE NUESTROS SOCIOS

De un tiempo a esta parte venían siendo numerosas, y en esta última época cada vez más, las consultas que recibíanse en el Club en solicitud de asesoramiento sobre cuestiones relativas a la aplicación del Código de la Circulación por carretera.

Este Código, según acaban de ver los lectores, ha experimentado recientemente importantes modificaciones, siendo de presumir que, en lo sucesivo, la organización del tráfico urbano e interurbano se ha de llevar

en nuestro país con la lógica severidad que demanda el primordial interés de la general seguridad en la carretera.

Y nuestra Junta Directiva, en previsión de que numerosos automovilistas socios del Club puedan verse afectados, en mayor o menor medida, por la aplicación de las nuevas reglas del Código de referencia, ha tomado el acuerdo de designar al conocido y competente licenciado en Derecho don José Luis Elósegui Alday para que se encargue de evacuar cuantas consultas, de palabra o por escrito, se le dirijan relacionadas con incidencias que pudieran atañerles re-

SERVICIO OFICIAL SEAT
Garage y Talleres "LEAL"

RECAMBIOS Y ACCESORIOS SEAT

Avda. del Generalísimo, 32-34 y Paseo Colón, 31-33 - Tel. 11911 - SAN SEBASTIAN

Estación de Engrase a alta presión - Lavados a alta presión y bajos en coches y camiones
Lavados con champú - Pintura de bajos a turismos y camiones - Servicio de limpieza de bujías
Servicio de cargas de baterías.

ESTACION DE GASOLINA - SUPERCARBURANTE Y GAS-OIL CENTRIFUGADO



Patentado
1.º marca nacional

SILENCIADORES PARA TODA
CLASE DE VEHICULOS Y MO-
TORES DE EXPLOSION.
MAXIMA CALIDAD Y GARAN-
TIA. TUBERIAS DE ESCAPE
Y TERMINALES CROMADOS.



José María Soroa, 5 - Teléfono 1-96-67
SAN SEBASTIAN

TREVIJANO

EL ZAPATO DE CALIDAD
PARA SEÑORA Y CABALLERO



San Martín, 38 - Teléfono 12183
SAN SEBASTIAN

ACADEMIA AUTOMOVILISTA

SAN MARCIAL, 4
TELEFONO 21099

Unica con doble volante
(patentado)

FOTOCOPIAS

ENTREGA EN
EL ACTO

F. MATURANA

Hernani, 10 - SAN SEBASTIAN



GARAGE

GRAN KURSAAL

EL SALON DEL AUTOMOVIL

Un nuevo garage instalado en las mejores
condiciones de luz, aireación y amplitud.

250 coches en una sola nave

Paseo Ramón M.º Lili, 1 (Edificio Gran Kursaal) - Tel. 19698

SAN SEBASTIAN

ferentes a su automóvil y al respeto del expresado Código en vigor.

Por ello, nos complacemos en poner en conocimiento de todos nuestros señores asociados que, a partir del 1 del próximo febrero, cualquier día laborable, entre 12 y una del mediodía, el aludido abogado estará a su disposición en las Oficinas del Club — plaza de Oquendo, San Sebastián — para atenderles en cuantas consultas se sirvan formularle, igualmente que para, si procediera, prepararles los recursos que se juzgara oportuno elevar a las autoridades respectivas.

Este nuevo servicio, lo mismo que los restantes que ya tiene montados el Club en beneficio de sus socios, será también completamente gratuito para éstos.

SUPRESION DE LA PATENTE Y CREACION DE LA NUEVA CEDULA DE IDENTIFICACION FISCAL

Como ya lo hemos dicho en otra ocasión, al elevarse el precio de la gasolina ha quedado suprimida la Patente de Circulación a partir del 1 de enero de este nuevo año de 1960.

Subsiste, sí, la Patente Complementaria para vehículos de turismo; y en lugar de aquéllo se crea la Cédula de Identificación Fiscal, de la que nos ocupamos más adelante.

LOS RECIBOS DEL CLUB Y DE LA MUTUA CORRESPONDIENTES A LA ANUALIDAD DE 1960

Recordamos a los señores socios que durante el presente mes de enero, según ya se ha anunciado oportunamente, se encuentran a su disposición, en nuestra sede de San Se-

bastián y en las Delegaciones de Vitoria y Pamplona, los recibos correspondientes a la anualidad del Club de 1960.

Los señores mutualistas pueden también pasar a recoger en el transcurso de este mes, en las respectivas oficinas de San Sebastián, Vitoria, Bilbao y Pamplona, los recibos correspondientes al seguro de sus automóviles.

LA NECESIDAD DE LA CARTA VERDE

Recordamos a los señores mutualistas que la validez de su Carta Verde (Certificado Internacional del Seguro) *expiró el día 31 del pasado diciembre*; y que, siendo este documento imprescindible para trasladarse a Francia, es necesario que requieran expresamente su expedición en nuestras oficinas — central o delegaciones — a fin de poder estar nuevamente en condiciones de salir al extranjero. Bien entendido que la Carta Verde no se expide más que a aquellos que tienen cubierto el riesgo de Responsabilidad Civil en forma ILIMITADA, por exigirlo así las autoridades del país vecino.

EL "VI DIA DEL AGUINALDO A LOS GUARDIAS MUNICIPALES DEL TRAFICO"

El pasado día de Santo Tomás fué el "VI del Aguinaldo a los Guardias Municipales del Tráfico". Y aunque el tiempo lo deslució un tanto — ya que estuvo "sirimiriendo" durante la casi totalidad de la jornada — la colecta fué tan satisfactoria como otras veces. Nos consta que los simpáticos y sufridos funcionarios municipales en cuyo favor instituyó el Real Automóvil Club de Guipúzcoa en 1954 este "Día"; están contentos y satisfechos.

"SILENCIOSA"
Y ALTO RENDIMIENTO

ADEMAS...

**MENOS
CONSUMO**

ARPO

**MOTOCICLETAS
MONTESA**
"Brio 82"

FABRICADA POR FERRANTE S.A.

Establecimientos **VELOMOTO**

Nueva, 1 - Tel. 1-81-63 - SAN SEBASTIAN

AGENTE OFICIAL

Talleres Auto-eléctricos

GABRIEL COCA

Especialista desde 1912

Reparaciones perfectas de magnetos,
dínamos, distribuidores, arranques,
cambios eléctricos, termostatos,
reguladores e instalaciones Diesel.

CONSTRUCCION DE PIEZAS
EN BAQUELITA Y EBONITA

Usandizaga, 12 Teléfono 14084
SAN SEBASTIAN

Rectificación y camisaje de cilindros
Rectificación de cigüeñales - Rellenado
de bielas y cojinetes-Mecánica en general

Garage Internacional

MAÑERO Y MENDIBURU, S. R. C.

Avenida General Mola, 7 - Teléfono 1-24-36

SAN SEBASTIAN



ALFA - ROMEO

Gasolina y Diesel

AGENCIA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

Garage "SUM"

Servicio Permanente de CAMION GRUA

c/ Segundo Ispizua "D" Tlfns. 18.913-18.903

SAN SEBASTIAN



TALLER AUTORIZADO - MAESTRO DIPLOMADO ALEMAN
VOLKSWAGEN • PORSCHE

SERVICIO TECNICO

PETICION DE AUTOMOVILES - ENGRASE ALTA PRESION
ESPECIALIDAD EN **MERCEDES BENZ**

JOSE WACHSCHÜTZ

PLAZA ZUBIETA, 2

Teléfono (Taller y Domicilio): 1-44-03

SAN SEBASTIAN

Enhorabuena. Y muchas gracias, en su nombre y en el nuestro, a los generosos donantes.

EL "RALLYE" DEL AUTOMOVIL CLUB DE PORTUGAL

El viernes día 4 del último diciembre pasó por San Sebastián el "rallye" del Automóvil Club de Portugal, que había elegido nuestra Ciudad para control de sus coches participantes.

Este se efectuó en el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, desfilando por él a firmar los pilotos de los 77 coches que tomaron la salida, de los 91 que se habían inscripto.

Los coches procedían de Madrid, Lisboa, Barcelona, Bruselas, Montecarlo, Oporto, Francfort y Londres, vía París. El primero apareció a las 5,15 de la tarde y no emprendió la marcha hasta seis horas y un minuto más tarde. Los restantes fueron saliendo minuto a minuto.

Llamó mucho la atención la abundancia de coches de verdadera calidad. Uno de ellos iba conducido por la esposa del famoso corredor automovilista inglés Stirling Moos.

MUY IMPORTANTE PARA LOS PROPIETARIOS DE MOTOCICLETAS

Todos los propietarios de motocicleta deberán presentarse, a la mayor brevedad, en la Delegación de Industria de esta Provincia — Sección de Automóviles — para que les sea autorizado el transporte de dos personas en el expresado vehículo.

Esta presentación deberá hacerse juntamente con la motocicleta y el Permiso de Circulación, a efectos de serles estampado en éste un sello acreditativo de la autorización de referencia.

NUESTRO PROXIMO RALLYE

Según ya anticipamos en el último número de este Boletín, el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, ha organizado para el próximo marzo una prueba de resistencia y regularidad que se denominará "I Rallye Vasco-Navarro", cuyo Reglamento, redactado ya, tan sólo está pendiente de ser aprobado por las autoridades correspondientes.

En este Rallye — que se celebrará, Dios mediante, el viernes día 13 del indicado mes y en cuya organización colabora la prestigiosa firma "Norvega S. A.", concesionaria de "Coca-Cola" — podrán tomar parte todos los coches reglamentariamente autorizados para circular por España, siempre que no pese sobre ellos sanción federativa que lo impida y cuyo propietario se halle en posesión de la Licencia correspondiente al año en curso.

El itinerario de esta interesante prueba comprenderá tres etapas de rallye y una más de regularidad pura, ajustadas al detalle siguiente:

1.^a etapa de rallye. San Sebastián, Irún, Mugaire, Puerto de Velate y Pamplona.

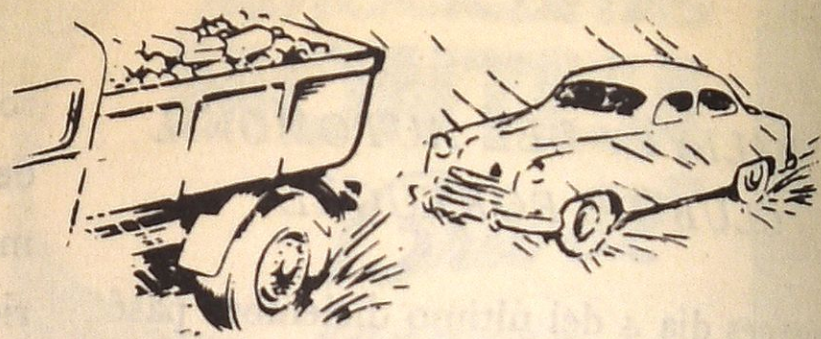
2.^a Pamplona, Puerto del Perdón, Estella, Zudaire, Parador de Urbasa, Olazagutía, Salvatierra y Vitoria.

3.^a Vitoria, Murguía, Orduña, Llodio, Basauri y Bilbao.

Etapa de regularidad. Bilbao, Asúa, Derio, Larrabezúa, Cruce de Erleches, Amorebieta, Durango, Puerto de Areitio, Eibar, Elgueta, Vergara, Puerto de Descarga, Zumárraga, Azcoitia, Cestona, Puerto de Mehagas, Zarauz, Usúrbil y San Sebastián.

El kilometraje total de la prueba será de

CONTRA EL POLVO, LOS INSECTOS, LA NIEVE, LA NIEBLA, EL BARRO...



os presenta



LAVA PARABRISAS autónomo

PATENTE M. SUISSE

SIN ELECTRICIDAD ★ SIN DEPRESION

**Transparencia perfecta del parabrisas
en los peores tiempos**

sin dejar vuestro asiento, sin detener vuestra marcha

Fabricación especial de tubos flexibles y gomas
para frenos hidráulicos

Fabricados bajo patentes y procedimientos de la Société Anónime Stop,
de Saint - Ouen (Francia) por **Stop - Ibérica, S. A.**
Alto de Amara, 4 - Tel. 23158 - SAN SEBASTIAN

462 kilómetros, distribuidos de este modo en las diferentes etapas:

105, 123, 87 y 147 respectivamente.

Las solicitudes de inscripción podrán efectuarse en las oficinas del Club — bajos del teatro Victoria Eugenia, plaza de Oquendo, San Sebastián — desde la publicación del Reglamento hasta la una de la tarde del tercer sábado del mes que viene, 20 de febrero.

El número de vehículos participantes no podrá ser superior a 100, y se establece para el vencedor un premio de 5.000 pesetas y

un hermoso trofeo, así como otros cinco para los correlativamente clasificados después del primero.

Los derechos de inscripción — fijados en 300 pesetas — deberán ser abonados al tiempo de ser entregadas las solicitudes para la misma.

En las oficinas centrales del Club serán facilitados a quienes lo soliciten los detalles que puedan interesar respecto de la totalidad del Reglamento, que consta de 22 artículos y del que acabamos de facilitar un importante avance a nuestros lectores.

LA CEDULA DE IDENTIFICACION FISCAL

Las Patentes de 1959 serán canjeadas oportunamente por este nuevo documento

Como anticipamos al comienzo de esta Sección, ha sido creada, próximo ya el cierre del presente número de nuestro Boletín, la Cédula de Identificación Fiscal para vehículos de tracción mecánica, documento cuya expedición será gratuita para el usuario.

Esta Cédula podrá ser de las cuatro clases siguientes:

- a) Automóviles de turismo: blanca.
- b) Automóviles industriales para transporte de viajeros: azul.
- c) Automóviles industriales para el transporte de mercancías: verde.
- d) Motocicletas: amarilla.

Las correspondientes a vehículos exentos del impuesto de lujo o de licencia fiscal del impuesto industrial, llevarán una franja roja.

En estas cédulas se harán constar las características del vehículo, datos relativos al propietario y delegación o sub-delegación de Hacienda que la haya expedido.

Las correspondientes a las clases a) y d) se entregarán al propio tiempo que la Carta de Pago acreditativa del abono del impuesto sobre consumos de lujo a la adquisición o transferencia del vehículo.

Y las de las clases b) y c), en el momento que los propietarios de los vehículos formu-

len declaración de alta por licencia fiscal del Impuesto Industrial.

La Cédula será válida para todo el período de circulación del vehículo y mientras no se efectúe su transferencia, en cuyo caso el adquiriente deberá proveerse de una nueva.

Cuando el vehículo sea dado de baja de la circulación, deberá comunicarse a la Delegación o sub-delegación de Hacienda, devolviendo la Cédula de Identificación Fiscal.

Las Patentes del año 1959, correspondientes a vehículos de turismo y motocicletas tendrán vigencia durante el año 1960. Oportunamente, en los plazos y fechas que se señalen, serán canjeadas por las Cédulas que acaban de crearse.

Los vehículos que se adquieran o transfieran durante el año 1960, antes de la puesta en circulación de la nueva Cédula, se proveerán de ésta en momento oportuno, presentando la Carta de Pago del Impuesto sobre el lujo.

Los vehículos industriales se proveerán de la Cédula presentando la documentación justificativa del pago del Impuesto Industrial.

Como de costumbre, en las Oficinas centrales del Real Automóvil Club de Guipúzcoa y en las respectivas delegaciones se atenderá a los señores socios en orden a la adquisición de este nuevo documento, y también les será facilitada la información que al respecto precisen.

Conozca el último modelo de

Mobylette

Mobymatic

con variador automático de velocidades en

CASA MINER

Manufacturas

OLARAN

PIEL NATURAL Y ARTIFICIAL

PARA

CARROCERIAS Y MUEBLES

Beasain

Carrocerías

E. Biggi

San Francisco, 51

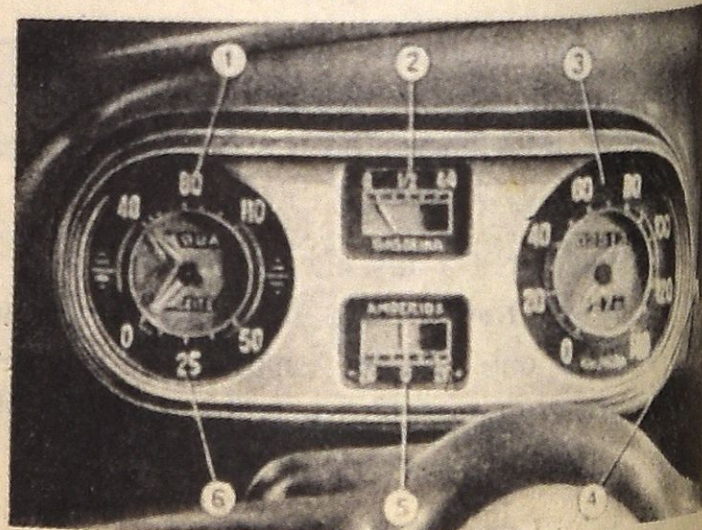
Teléfono 16-1-10

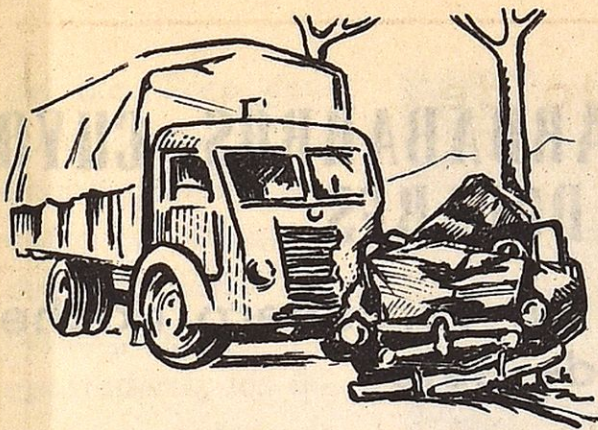
SAN SEBASTIAN

"MICHEL"

Servicio oficial VEGLIA - BRESSEL de cuenta kilómetros para Seat, Renault, coches utilitarios y todo tipo de motocicletas y servicio oficial BRESSEL - WEBER de carburadores de montaje en SEAT, FIAT, etc.

Gral. Primo Rivera, 2 - P. Colón, 42
Teléfono 1-23-78 - SAN SEBASTIAN





LO QUE NUNCA DEBEN OLVIDAR LOS USUARIOS DE ESTA

PREVISIONES PARA EL INTERIOR DEL COCHE

—No coloque usted jamás a un niño en el asiento delantero. Corre riesgo de molestar al conductor. Por otra parte, en el caso de un frenazo, puede pegarse con el tablero de a bordo o con el parabrisas.

—El asiento de junto al conductor es tres veces más peligroso que cualquiera de los de detrás.

—Tenga mucho cuidado con la avispa, la partícula de polvo o el moscardón..., pues cualquiera de ellos puede obligarle a usted a cerrar el ojo repentinamente.

—En la parte de atrás, no apile usted sus maletas por encima de la altura del respaldo delantero; porque si frena bruscamente, corre el peligro de que su cabeza sea golpeada.

—No practique ese peligroso “deporte” de encender un cigarrillo yendo en el volante, ni ese otro de volverse para hablar a los pasajeros sentados en los asientos traseros.

—Jamás sobrecargue usted su coche: se sentirá incómodo para conducir, y tanto la aceleración como el frenaje de su vehículo estarán peligrosamente disminuídos.

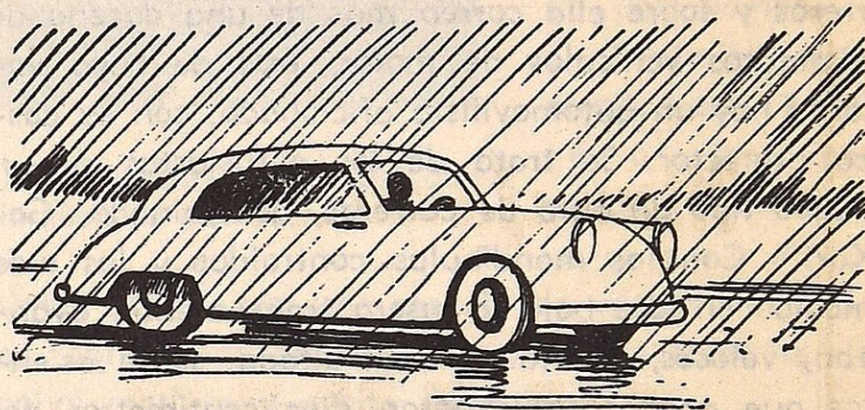
ATENCION A LOS AGENTES ATMOSFERICOS

Un buen conductor debe procurar adaptarse a las diversas circunstancias atmosféricas:

La lluvia.

—Disminuye la visibilidad y, sobre todo, la adherencia del vehículo.

—Tema usted, sobre todo, a la lluvia fina y a la carretera húmeda.



—Disminuye la velocidad y agrava los naturales riesgos de toda maniobra brusca: un golpe de volante o un frenazo repentino pueden enviaros a la cuneta o quizá fuera de la carretera.

La niebla.

—Equivoca las distancias y hace sumamente difíciles las maniobras de adelantamiento.

—Circule con luces de cruce, ya que las de posición son insuficientes en caso de niebla.

El hielo.

—Mucho cuidado con las zonas heladas que, inesperadamente, puede encontrar usted en la carretera y que son peligrosísimas porque corre usted el riesgo de abordarlas a velocidad normal.

Desconfíe de los virajes obligados en zonas sombrías y húmedas.

—Si su coche patina, vuelva inmediatamente la dirección del mismo en el sentido del patinazo; es decir, a la inversa de lo que aconseja un reflejo normal.

EL COCHECITO, SIN CARROCERIA NI GUARDABARROS, CUYO COSTE NO LLEGA A LOS 200 DOLARES

Pero que brinda todas las emociones de un verdadero coche de carreras, sin los peligros de éste

Quienes pasean los domingos por los huertos de naranjos que cubren las faldas de las calinas del Este de los Angeles, se sorprenden al percibir un vocerío humano tan extraordinario, que pronto se dan cuenta de dónde proviene.

Cerca de allí hay una pequeña pista de carreras y sobre ella corren más de una docena de diminutos vehículos de motor, tras de cuyo volante hay un automovilista aficionado, con su casco protector. Se trata de los entusiastas de un nuevo tipo de auto de carreras, denominado "Go-Kart". Con las mandíbulas contraídas y los ojos medio cerrados bajo la visera transparente, avanzan, veloces, por la pista asfaltada, sobre asientos que apenas se levantan diez centímetros del suelo.

Algunos de los ganadores de estas carreras corren a 80 kilómetros a la hora. Si esto le parece poco, comparado con las carreras "de verdad" a ver si usted, lector, es capaz de aventajarlo, porque estamos seguros de que pronto también va a entrarle la tentación de adquirir un "Go-Kart".

En los Estados Unidos existe verdadera pasión por el chirrido de los neumáticos y el rugir de los motores. Esta pasión tiene su momento culminante en cierta fecha en que varios autos de carrera, provistos de gasolina de alto octanaje, corren 800 kilómetros en enconada lucha, sobre los candentes ladrillos de la pista de Indianapolis. Pero existen asimismo entusiasmo y emoción grandes por otras competiciones de menor escala, las cuales se iniciaron con los autos de carreras enanos, seguidos por otros más pequeños aún. Dada la tendencia que hay en los Es-

En estas carreras participan todos los miembros de las familias. Este muchacho maneja el auto que su padre usó en otra prueba.



tados Unidos por la simplificación, era de esperar que surgiese un coche de las características del Go-Kart.

La cosa comenzó en el valle californiano de San Gabriel, sede de nuevas y gigantestas industrias electrónicas, del Instituto Tecnológico de California — incluyendo sus laboratorios de propulsión a reacción — y también de algunas de los mejores autos de carreras del mundo.

Allí fué donde unos mecánicos aficionados construyeron un pequeño y rápido auto, carente de carrocería, que cierto bromista ha descrito como "mezcla de una segadora de yerba a motor, con ilusiones de grandeza, con el engendro de un fontanero". Pero este auto tiene el mérito de que brinda todas las emociones de un verdadero coche de carreras, sin los peligros de éste.

Cuando alguna de las filiales de la Asociación "Go-Kart" (la institución formada por los propietarios de estos autos) organiza una carrera, ésta constituye un motivo de diversión para todas las familias de los miembros de aquéllas.

La primera pista que usaron los iniciadores del "Go-Kart" fué un amplio campo asfaltado de estacionamiento, de propiedad particular, cuyos dueños accedieron, gustosos, a que lo utilizaran gratuitamente. El nuevo deporte adquirió pronto popularidad y auge tales, que el improvisado campo resultó, no tardando mucho, insuficiente. En la

actualidad poseen una pista de trazo original, para autos de carreras pequeños, de dos hectáreas de extensión y con curvas con peralte.

Los primeros que acuden a ella los domingos por la tarde son los dirigentes de la Asociación, quienes fijan en lugares adecuados el programa

del día. Poco después, comienzan a llegar camionetas, autos y camiones, de los cuales se descargan, en los apartaderos, los diminutos autos de carreras, latas de combustible y cajas de herramientas.

Los espectadores que no tienen pases para la zona de los apartaderos, se instalan, en sillas de tijera, detrás de la línea trazada como medida de seguridad.

Aunque hasta la fecha no se han registrado accidentes, la Asociación tiene suscrito un seguro de 300.000 dólares.

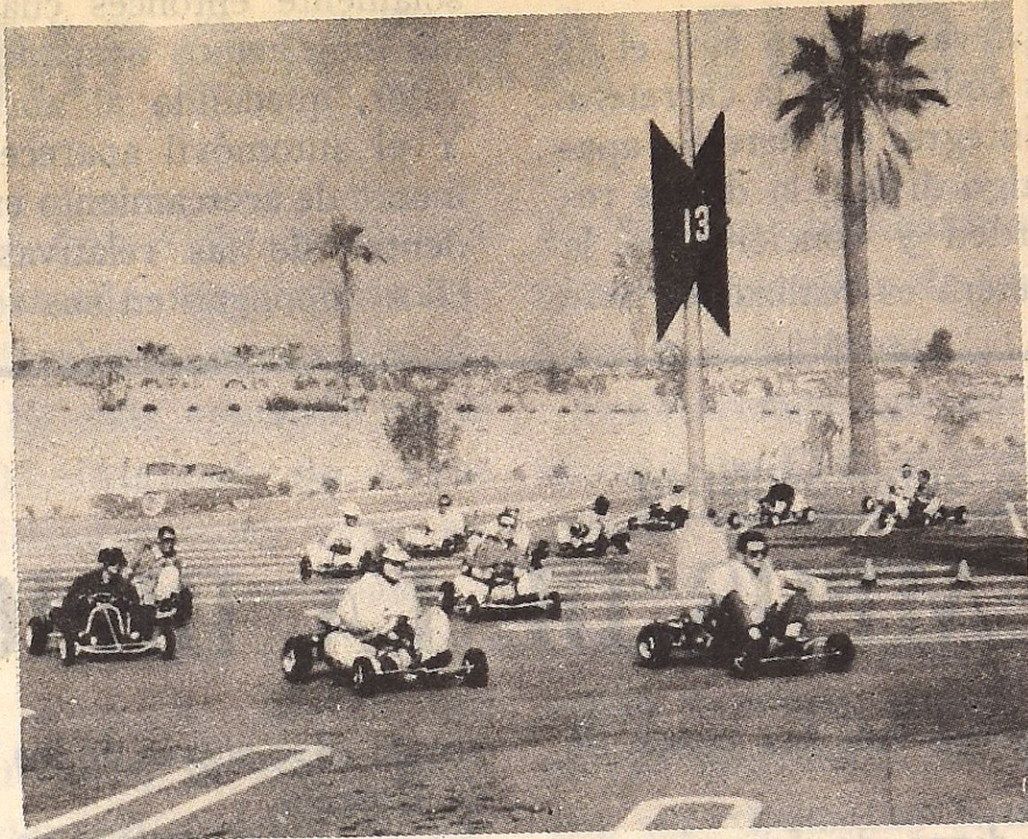
No es raro que cuando se alinean los "Go-Kart" para la primera carrera, alguna mamá se halle al volante de alguno de ellos, mientras papá y los chicos empujan el auto para poner en marcha el motor.

Después de la clásica vuelta inicial, se da la señal de partida. Abundan los patinazos, las inclinaciones violentas, y los giros en tornillo...; pero, gracias a su bajísimo centro de gravedad y a las ruedas de 25 centímetros, debidamente separadas, nunca ha llegado a volcar ningún vehículo. Suelen verse hasta niños de seis años dirigiendo sus coches con la habilidad de consumados veteranos.

Es probable que la idea inicial naciera en las mentes de la muchachada posterior a la aparición de los llamados bólidos. Con ayuda de sus hermanos mayores, se lanzaron durante varios años, a montar viejos motores de segadora en una especie de vagones de fabricación casera, sin otra finalidad, por el momento, que la de recorrer las calles de su pueblo para desesperación del vecindario y de los policías.

Pero aquel peligroso pasatiempo se convirtió en un deporte mucho más interesante y mucho más seguro cuando los mayores decidieron adoptarlo. El resultado es que ahora los jóvenes se divierten más que nunca.

Art. Ingels, un artesano de Monrovia (California), constructor de autos de carreras para Indianápolis, pensó que él, con un grupo de amigos, podría



Sentados a 10 centímetros del suelo, 13 corredores —no todos con casco— avanzan hacia la línea de partida.

simas cantidades, una mezcla de varios combustibles, entre ellas algunas tan extrañas como la de alcohol metílico y aceite de ricino.

Todo esto ha contribuido a que el "Go-Kart" se haya convertido en el vehículo predilecto de los aficionados de todas las clases sociales.

La Asociación "Go-Kart" tiene entre sus afiliados médicos, dentistas, abogados, ingenieros, comerciantes, muchos adolescentes, un jockey y varios automovilistas profesionales, conjunto heterogéneo que patentiza la atracción que ejerce este deporte. El reglamento de la Asociación clasifica a los vehículos de sus asociados en tres categorías:

La A, que comprende "Go-Karts" de un motor de cilindrada hasta de 90 centímetros cúbicos.

La B, con un motor de 90 a 180 cms. cúbicos.

La C, con dos motores (uno para cada rueda trasera), con cilindrada total hasta de 270 centímetros cúbicos.

Durante una reciente prueba oficial, uno de estos últimos llegó a desarrollar, en una carrera de 400 metros, una velocidad media de 80 kilómetros por hora.

No faltan entre los miembros de esta Asociación quienes construyen sus vehículos totalmente; pero la mayor parte se limitan a ensamblar los juegos de piezas, que adquieren en unos 130 dólares. Con la ayuda de algunos amigos, una persona con cierta habilidad mecánica invierte unas 40 horas de trabajo. El costo total del "Go-kart", incluyendo las herramientas y el equipo necesarios, no llega a los 200 dólares. Esta tal vez sea, en una buena parte, la razón de que tan moderno y original deporte tenga tantos aficionados.

fabricar un coche del estilo de aquéllos, muy económico y que cupiese en el baúl de un auto. El resultado es algo que difícilmente encuadra dentro del concepto de "auto móvil". En primer lugar, no tiene carrocería, ni tampoco guardabarros. El motor, de dos tiempos y 2 y medio HP, desarrolla hasta 7.500 revoluciones por minuto. Consume, en pequeñas

(Viene de la pág. 4).

Consejo de Europa llevar a buen fin: el de la unificación de los códigos de la carretera.

Si la unificación integral del derecho aparece todavía como algo difícil, la de las reglas que pongan orden y concierto en la circulación por carretera es realizable. Será

solamente entonces cuando el proyecto que nos hemos ocupado adquirirá su pleno valor, quedando al abrigo de toda crítica. Y el automóvil aparecerá como un instrumento de acercamiento entre los pueblos, dentro de las relativas servidumbres que ellos impongan en sus respectivas fronteras.

Eutrapelia literario-automovilística

LOS TIEMPOS DE LA DILIGENCIA

¡Cuán poco duraderas son las cosas de este mundo!

Esta lamentación, digna de Jeremías, se me acude a los labios contemplando una vieja estampa en que se representa la primera diligencia que corrió los caminos de España, y oyendo los "klaxons" de los automóviles que, contra todas las Ordenanzas municipales, atraviesan la población.

La *diligencia* de entonces, como los *autos* de ahora fué un adelanto enorme en los medios de locomoción. Para la gente de posibles, vino a reemplazar a las *galeras*, a los coches de *colleras* y a los *carromatos*. Utilizábala solamente los empleados de categoría que iban a tomar posesión de sus nuevos destinos, y los aristócratas, si no eran tan poderosos que tenían *sillas de postas* de su propiedad, ni más ni menos que el Soberano.

Tan importantísimo adelanto se llevó a cabo en los lejanos tiempos de Carlos III, el único Monarca que se ocupó de la urbanización y prosperidad de sus Estados. ¡Tales ministros le ayudaban a llevar el peso de la Corona!

Entonces no se emprendían los viajes por lujo ni por curiosidad de ver tierras, sino por motivos muy poderosos, en los que fuese inexcusable la presencia del interesado, tales como el cobro de una herencia, porque la enfermedad de seres queridos no daba espacio, puesto que primero que se quería llegar junto al paciente ya estaba durmiendo el sueño eterno en la paz de la tierra.

La dificultad que más entorpecía la rapidez de los viajes era el mal estado de los caminos, circunstancia que se desprende de una Real orden publicada el 29 de noviem-

bre de 1819 acerca de los ingresos en el ramo de Correos.

En esto del mal cuidado de las carreteras tengo para mí que no hemos adelantado gran cosa, sobre todo en algunas provincias...

En los comienzos del pasado siglo, hubieron los *modernos* vehículos la oposición enconada de los maestros de postas, quienes montaron sus carruajes (para mayor aliciente de los viajeros) sobre cómodos muelles que aminoraban notablemente el molesto trancueteo.

Aunque la invención del ferrocarril fué un golpe mortal para las *diligencias*, aún veíamos algunas que, saliendo de las *Cavas*, por las calles de *Toledo*, *Hortaleza* y *San Miguel* hacían su diaria ruta a los pueblos de la provincia; mas llegó la novísima institución del automóvil, y el venerable carricoche (llamémosle *carricoche* por antonomasia, pues éste es otro ejemplar ya desaparecido del género rodado) se hundió para siempre en el cajón de los recuerdos.

La soberbia serranía de Lozoyuela y Buitrago, los ásperos montes de Toledo y los feracísimos valles de la Alcarria, ya no son inquietados por el alegre cascabeleo de las mulas, el estridente chasquido de las trancullas ni el pintoresco vocabulario de mayores y postillones, sino profanados grotescamente por el estridente chirriar de los "klaxons" y el inarmónico sonar de tal cuan anacrónica bocina.

Se acabó la tradición, y con ello — ¡qué duda cabe! — experimentó una sensible baja la literatura; pero hay que reconocer que se va más aprisa y por menos dinero, que es lo que se trata de demostrar...

¿SE IMPONDRA EL DIESEL?

Nuestros lectores han visto la tímida aparición en el mercado europeo de algunos coches particulares equipados de un motor Diesel. El más conocido es el "Mercedes 180 D", algunos de cuyos ejemplares son utilizados como taxis en ciertas grandes poblaciones europeas.

En el caso del "Mercedes 180", como en el de algunos otros, de quienes nos ocupamos más adelante, se trata esencialmente de la adaptación sobre un coche existente en versión "gasolina" de un motor Diesel, lo más corriente de 4 tiempos y de una cilindrada parecida, y no del estudio de un vehículo totalmente nuevo proyectado alrededor de un motor Diesel.

Pasemos, pues, revista a las principales realizaciones europeas en ese terreno.

En Alemania, junto a una tímida realización del grupo Borgward, es evidentemente que es el Mercedes el que ha adquirido la mayor notoriedad con su "180 D", cuya clientela principal está constituida por los taxistas.

En Inglaterra, desde hace varios años, la Casa Perkins vendía motores y equipos a clientes que deseaban montar en su coche un motor de este tipo; pero se trataba de adaptaciones costosas y aisladas.

Se vió entonces a "Austin" lanzar en serie un taxi equipado con un Diesel. Después le tocó el turno al grupo "Standard", que montó sobre su "Vanguard" el motor Diesel equipado desde hacía mucho tiempo sobre el tractor Ferguson.

Hace poco, Perkins presentó un nuevo motor motor Diesel ligero, de gran velocidad de rotación, adaptable sobre un gran número de coches particulares de

4 - 5 plazas habitualmente equipados con motor de gasolina de 1.500 centímetros cúbicos a dos litros.

Señalaremos igualmente, en Italia, el intento de Fiat, cancelado por un semi-fracaso, de montar un Diesel ligero sobre su berlina 1.400.

En Francia, los constructores se interesan, también, por el problema, pero sin mucha convicción. Se han hecho pruebas con un "Domaine Renault", equipado de un Diesel y con el que se alcanzaban aceleraciones muy próximas a las de un "Fregate". "Perkins - France" ha trabajado en colaboración con "Simca" y "Peugeot", saliendo de esta colaboración el "Ariane Diesel" y el "403 Diesel".

Pero, ¿responden estas realizaciones a una necesidad imperiosa? El motor Diesel, ¿va a reemplazar en un próximo porvenir al motor de gasolina?

Digámoslo en seguida: la ventaja esencial del Diesel consiste en su economía, que se traduce de dos maneras:

Primera: Economía de carburante en cantidad. En utilización urbana, un "Mercedes 180 D." consume de 7 a 8 litros de gas-oil por cada 100 kilómetros, contra 13 ó 14 litros para el mismo coche equipado de un motor de gasolina.

Segunda: Economía sobre el precio del litro de carburante. El gas-oil cuesta bastante más barato que la gasolina. Pero el automóvil, aunque la táctica sea equivocada, lo cierto es que hoy sirve para ingresar muchos millones en las cajas del Estado, y si el empleo del Diesel viniera a extenderse, asistiríamos, lógicamente, a un aumento del precio del gas-oil que convertiría en ilusoria la economía esperada.

Examinemos, sin embargo, en la coyuntura económica presente, las ventajas e inconvenientes del Diesel.

El principio mismo del motor Diesel permite "cargas parciales" con un buen rendimiento térmico, al revés que el motor de gasolina, que ve su consumo específico aumentar de manera importante a medida que la "carga" decrece. No es raro, con los pequeños Diesel rápidos que equipan los coches de turismo, obtener un consumo inferior a 200 gr. caballo hora en pleno rendimiento, e incluso a tres cuartos de éste y del orden de 220 gr. caballo hora a medio rendimiento.

Se comprende, pues, la ventaja que obtendrá del Diesel el chófer de taxi, que en población jamás utilizará el pleno rendimiento, pero que rueda siempre en los alrededores del rendimiento medio.

Si no se considera más que el punto de consumo de combustible, la economía realizada por un Diesel parece impresionante; pero también hay que tener en cuenta que:

Primero. El precio de compra es más elevado. El Diesel tiene una constitución más robusta; por lo tanto, más cara. Arrastra la desventaja de una construcción en pequeña serie y de la presencia de un equipo de inyección cuya fabricación exige gran precisión; por lo que resulta muy costoso.

Segundo. Por la misma razón, las revisiones y los recambios de los elementos

de inyección (bomba, inyector) graban el presupuesto del usuario.

Pongamos un ejemplo. Una mala lubricación del combustible obligará, en un motor de gasolina, a la limpieza del carburador y a desobstruir los pulverizadores; el costo de ello será de unas pesetas, quizás menos. Sobre un Diesel la cosa puede resolverse por la necesidad de reemplazar la bomba y los inyectores; su costo puede rondar las 100 pesetas.

Además, no hay que olvidar que el carburador puede ser desobstruido por cualquier mecánico, mientras que no es tan fácil encontrar una estación Diesel bien equipada.

Como conclusión, podemos afirmar que en el estado actual de la técnica y de "servicio", el coche particular con motor Diesel no es interesante más que en el caso de efectuar un kilometraje importante que permita amortizar la diferencia de precio entre los dos equipos. A lo que más puede interesar es a quienes ruedan a medio rendimiento; y al decir esto, pensamos, sobre todo, en los taxis.

También puede convenir la fórmula Diesel a las sociedades propietarias de numerosos vehículos y que dispongan, al mismo tiempo, de un taller capaz de ocuparse de su entretenimiento, pues no hay que olvidar que este motor es más delicado que el de gasolina.

J. H.

Retenga Vd. el número del teléfono de nuestras oficinas. Puede serle de utilidad en un momento dado.

1.15.29

MENESTRA AUTOMOVILISTA

Chrysler ensaya actualmente una suspensión revolucionaria en unas pistas especiales que ha preparado a este efecto en sus terrenos de pruebas de Chelsea, cerca de Detroit.

La construcción de «malas carreteras» recubiertas de guijarros ha planteado un problema importante, toda vez que había que prever firmes tres veces más profundos que los de las carreteras normales, para evitar que se abran y desahagan las irregularidades del terreno cuidadosamente estudiado. Estas carreteras, probablemente las peores del mundo, ponen a prueba la nueva suspensión, que se asegura no saldrá a la luz hasta dentro de varios años.



La predicción de los servicios oficiales de la circulación en los Estados Unidos dice que al final del primer mes de este nuevo año habrá en las carreteras de aquel país 70.416.000 vehículos, de los cuales 55.591.000 serán coches de turismo.



Los coches americanos «Compacts» continúan vendiéndose bien, y se supone que en el transcurso de 1960 unos 2.250.000 vehículos de esas dimensiones reducidas (según como lo entienden los americanos) habrán salido al mercado. Los europeos y el célebre «Rambler», de la American Motors, se repartirán la par-



te del león, cada uno con medio millón de coches vendidos.



Ha dado excelente resultado el nuevo controlador de velocidad utilizado por la Policía británica. Bastante menos costoso que el sistema del «radar», el nuevo aparato consiste, simplemente, en un tubo de goma que los policías extienden a través de la carretera. Cuando

un coche pasa sobre ese tubo (igualmente utilizado en otros países para actuar sobre registradores de tráfico) acciona un contacto colocado en el interior, y éste, a su vez, pone en marcha un cronómetro situado algo más lejos.

Este nuevo aparato cuesta cinco veces menos que un «radar»; por lo que no es dudoso que su utilización se extenderá próximamente.



Según las estadísticas, el número de heridos en las carreteras inglesas alcanzó al finalizar diciembre a los 300.000, y a los 6.000, el de muertos.

Existe, sin embargo, una atenuación en lo que se refiere a los accidentes de que han sido víctimas los niños. Todavía no hace mucho, cinco niños resultaban muertos diariamente como consecuencia de accidentes de carretera; y gracias a una educación inteligente, implantada en las escuelas, esta cifra se ha reducido a dos niños.

HUMOR DEL AUTOMOVIL

DETALLISMO ALCOHOLICO

Después de una noche muy pródiga en libaciones, dos amigos, bastante "alumbrados", ruedan en el coche de uno de ellos por una carretera que va a lo largo de una línea férrea.

Un rápido les cruza inesperadamente; todos los vagones van alumbrados, y la caldera de la locomotora, al rojo vivo y llameante...

—Oye... — dice uno de ellos, tras unos instantes de reflexión laboriosa—. ¿Te has fijado en ese pueblecito que acabamos de atravesar?

—Naturalmente—le responde su compañero, con voz pastosa.

—Pero... ¿has reparado en que había un incendio en la primera de las casas?

TODO ES SEGUN EL COLOR...

Un automovilista defendía él mismo su causa ante el juez de paz, sosteniendo que no había incurrido en el exceso de velocidad de que era inculpado.

Después del testimonio del agente denunciante, el hombre afirmó:



—Cuidado, señoras y caballeros. Otro bache.

—Señor juez... Cuando este agente me ha detenido, no rodaba ni a 60 a la hora ni a 40, ni a 20, ni a 10...

—¡A que estaba usted parado!—grita sarcástico, el juez—. Pero estos agentes ¿dónde tienen la vista?

COSAS DE NORTEAMERICA

En un poste de una carretera de Tennessee se lee:

“¡Atención! Cuando esta placa indicadora se halla cubierta por el agua, es señal de que la carretera está impracticable.”

Otra indicación, ésta a la entrada de la pequeña población de Wyoming:

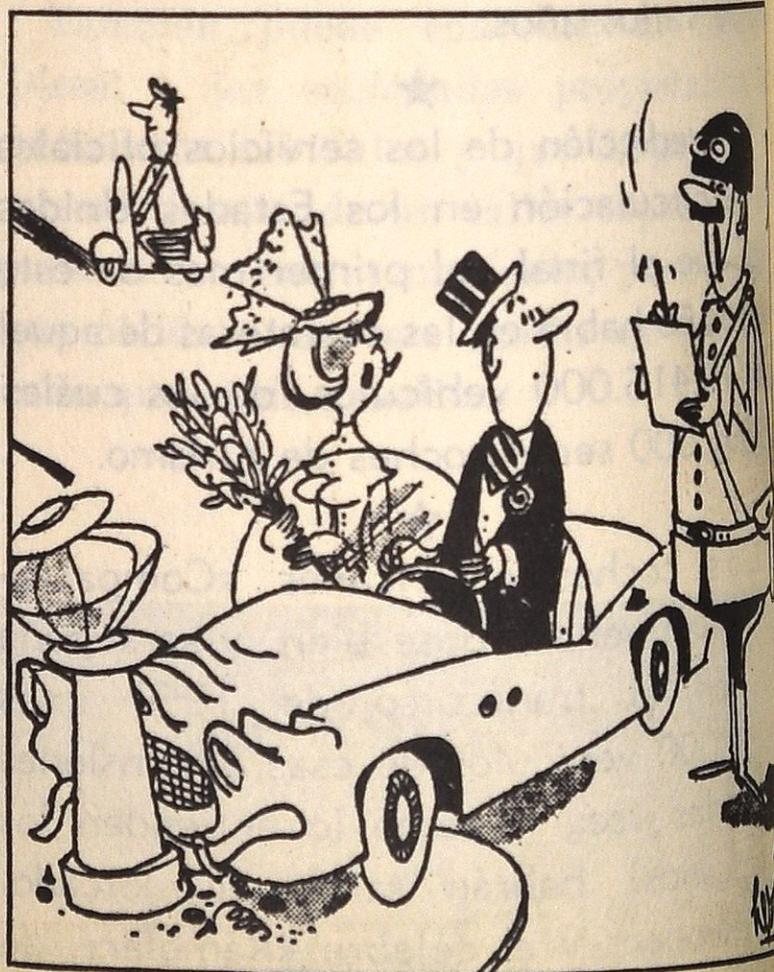
“Espacio. No hay hospital.”

Un rótulo en la tienda de un vendedor de coches de ocasión en Los Angeles:

“Véndanos usted su coche y se convertirá en un rico peatón.”

Y este otro, en la de un vendedor de coches nuevos, en Texas:

“He aquí nuestro fácil plan de financiamiento: Cien por ciento al contado, y después no tiene usted que pagar nada al final de cada mes.”



—Dos tonterías en el mismo día. Imperdonable.

INDUSTRIAS UNIDAS, S. A.

"INUNSA"

SAN SEBASTIAN

IPARRAGUIRRE, 9 (APARTADO 12)

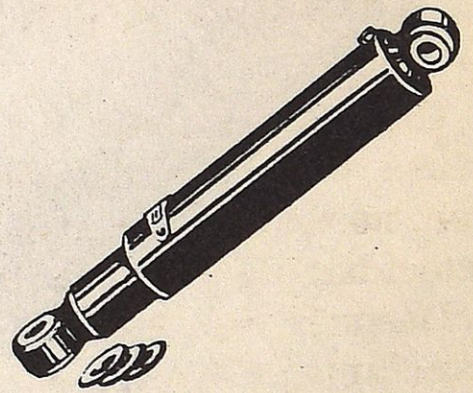
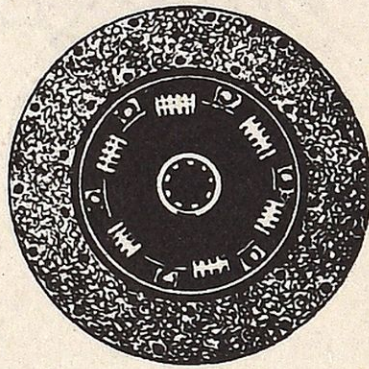
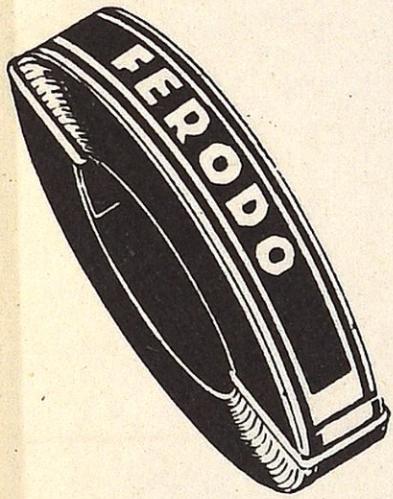
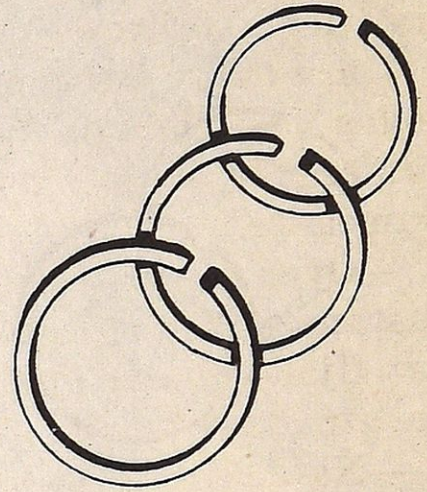
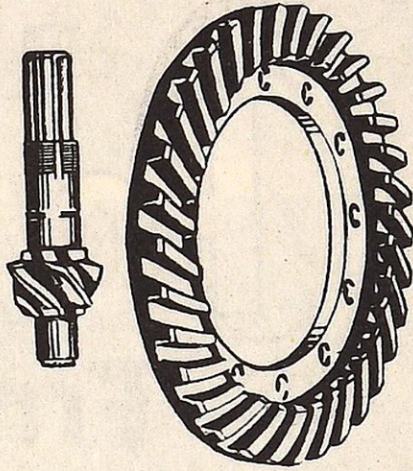
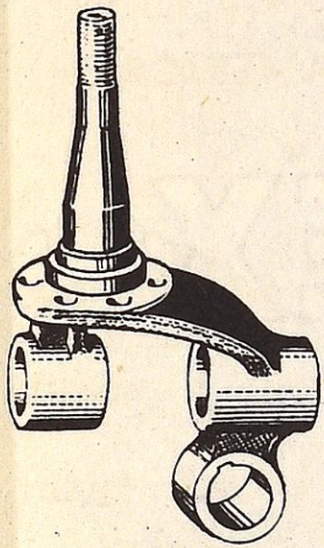
TELEEFONO 3017

EIBAR

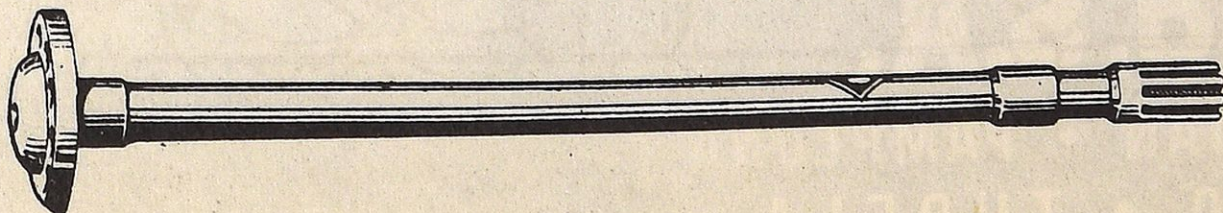
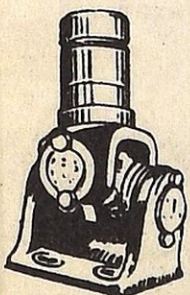
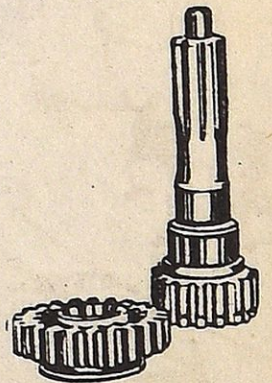
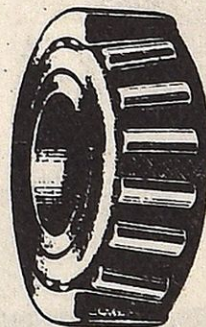
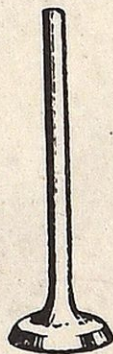
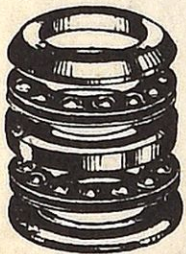
GENERALISIMO, 4

TELEFONO 71.649

TELEGRAMAS INUNSA



INUNSA





FOAMEX

Firestone

Burbujas de confort

**XIMENEZ
y Cia, S.A.**

SAN SEBASTIAN • PAMPLONA
• LOGROÑO • TUDELA •