

El Automovil Club



Club
VASCO
NAVARRO

2.^a EPOCA - N.º 60

FEBRERO 1973





Servicios que el Real Automóvil Club Vasco-Navarro pone a disposición de los señores socios

Si es Vd. socio del REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, podrá gozar de las innumerables ventajas que nuestra entidad le brinda.

Entre ellas está nuestra revista «El Automóvil Club» que Vd. recibirá mensual y gratuitamente.

Entre los servicios que le prestaremos, cuya gestión es **totalmente gratuita**, están los siguientes:

Documentos de Frontera

Carnet Internacional de Conducción.

De gestión

Matriculación de su automóvil.

Transferencia de propiedad a su nombre de automóviles usados.

Tramitación de multas.

Obtención del Impuesto Municipal de Circulación.

Revisión periódica del carnet de conducir.

Gracias a un perfecto juego de ficheros, el Club le avisa de la fecha de caducidad de su carnet de conducir.

Seguros

Seguros de toda clase para el automóvil, en la modalidad Mutualista.

Seguro de ocupantes complementario del seguro del automóvil por el que se viene a cubrir a las personas excluidas en la póliza normal como son el asegurado, conductor, sus respectivos familiares y aquellas que tengan relación de dependencia con los mismos. Y en general a todas las personas ocupantes del vehículo asegurado.

Asistencia Internacional

Carnet de asistencia para viajar por el extranjero, con el cual podrá hacer frente a cualquier imprevisto, por accidente, averías, enfermedad. Podrán anticiparle hasta 25.000 pesetas, equivalencia en divisas, que las reintegrará a su regreso en pesetas.

Bonos de asistencia, con los cuales estará en el extranjero a cubierto de gastos imprevistos por avería, enfermedad, accidente, repatriación de los pasajeros y del vehículo, etc., siendo los gastos a cargo del R.A.C.V.N. Estos dos servicios se complementan el uno con el otro.

Revisión Médica

Revisión médica para permisos de conducir. (Clases A 1 - A 2 y B).

Delegaciones

Delegaciones en frontera (Irún y Behobia).—Bilbao. Pamplona. Vitoria.—En Guipúzcoa: Eibar, Irún y Tolosa.

Hoteles

Hoteles recomendados.

Asesoría Jurídica

Recursos si procede contra sanciones impuestas por Jefaturas de Tráfico y Municipios en materia de circulación.

Adquisición automóviles

A través del Club, con financiación o sin ella.

Asesoría Técnica de Viajes Touring Club, S. A.

Billetes de avión, barco, ferrocarril, reserva hoteles. Proyectos para sus viajes, etc.

Escuela de Conducción

Escuela de conducir para nuestros socios, esposas e hijos no emancipados.

Actualmente nuestra cuota es de 500 Ptas. anuales y los derechos de entrada de 100 Ptas.

No olvide que donde quiera que se halle hay un Automóvil Club a su servicio
LA RED INTERNACIONAL DE AUTOMOVILES CLUBS LE AMPARA EN TODO EL MUNDO
Nuestra finalidad es la de conseguir el mayor número de socios y con ello poder dar más y mejores servicios a todos nuestros asociados.

Hasta ahora, algunos detalles eran exclusivos de coches de gran lujo

(POR EJEMPLO, ASIENTOS DE TERCIOPELO)

Confort mecánico No sólo los asientos han cambiado en el nuevo Seat 124 LS. El motor sigue siendo el alma de un coche. Con 5 caballos más, el del nuevo 124 LS es ahora más rápido y potente. Sus 65 CV DIN (70 SAE) le dan, en cualquier circunstancia, el reprise desahogado de los coches de gran cilindrada.

El 124 LS alcanza sin esfuerzo los 150 kilómetros por hora. Y los mantiene cómodamente.

Confort interior A cualquier velocidad. Frenar en el Seat 124 LS es experimentar una nueva sensación. Sus frenos de disco a las cuatro ruedas, servofreno y doble circuito, aseguran una parada suave, rápida, sin derrapes ni blocajes. Ningún otro coche de los de su clase ofrece estas garantías.

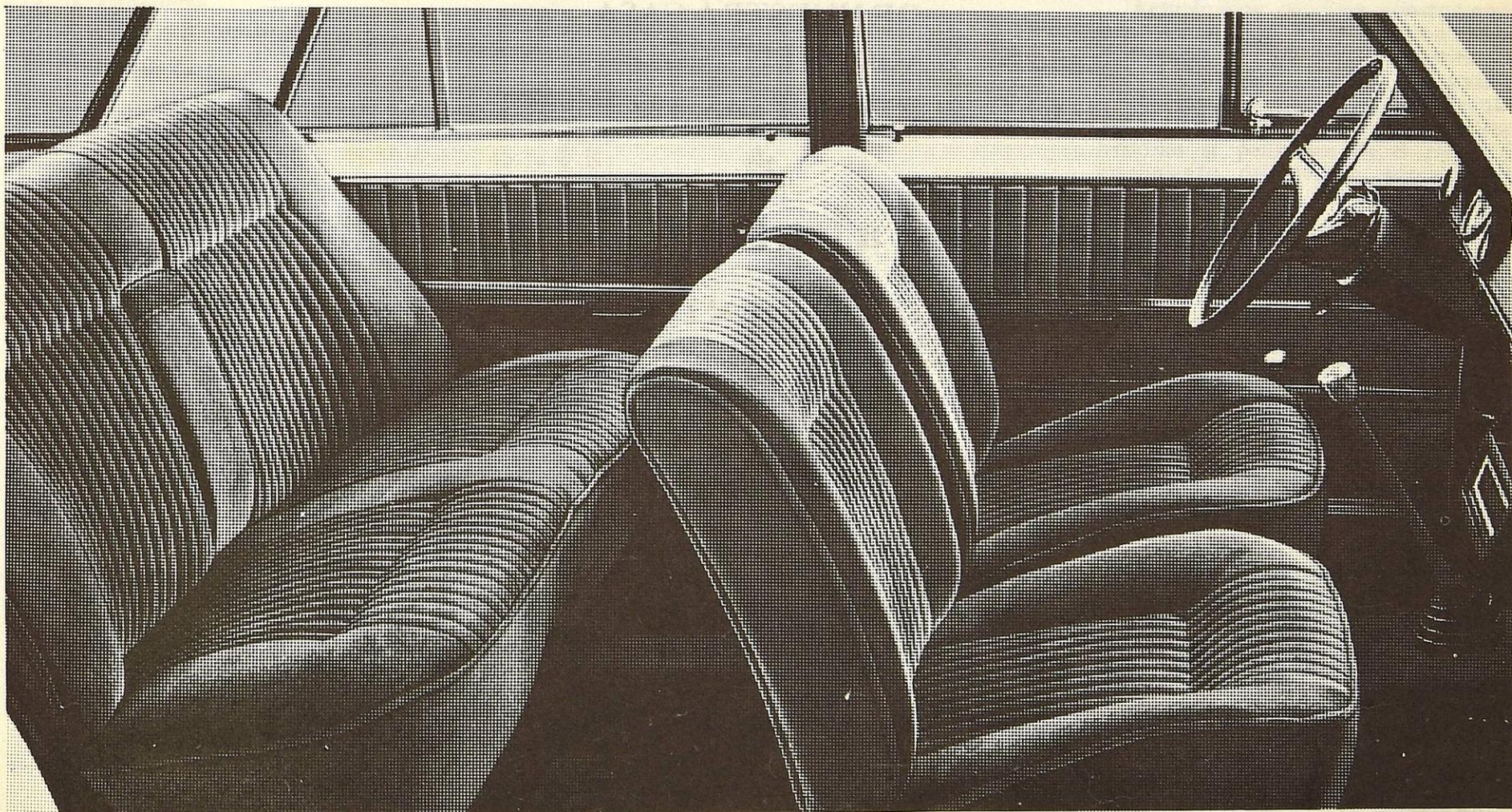
Confort seguro Concebido para satisfacer al exigente de la comodidad. Resulta difícil igualar al nuevo 124 LS en la amplitud confortable de sus cinco plazas. Sus asientos anatómicos, reclinables, tapizados en terciopelo, y su lujoso alfombrado interior son detalles de buen gusto que sólo encontrará en coches de auténtica clase.

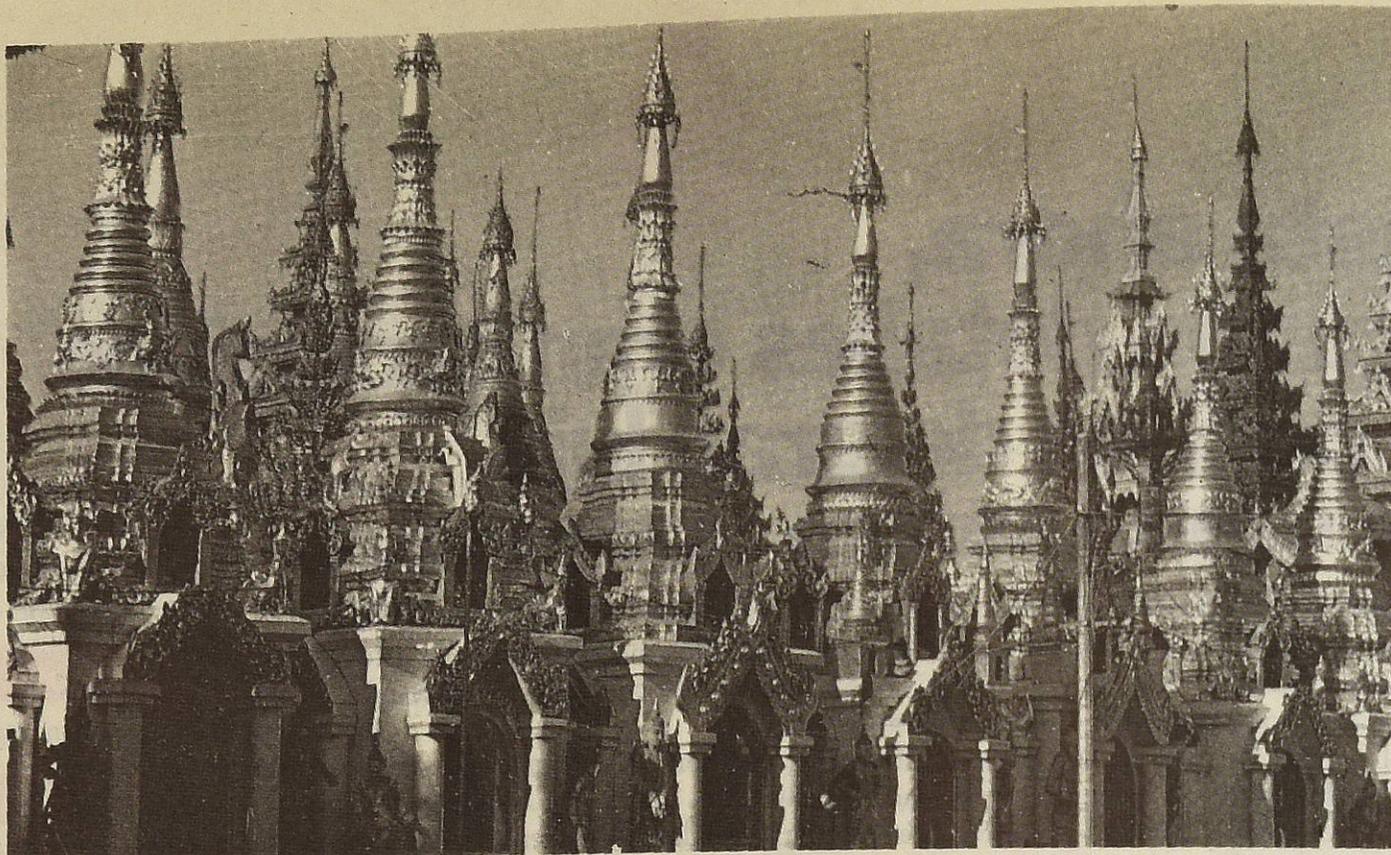
Nuevos embellecedores laterales, nuevas manillas de apertura de puertas, cristales de color, panel de instrumentos completo, limpiaparabrisas de dos velocidades, encendedor eléctrico y muchos detalles más, completan la comodidad inigualable del 124 LS.

Utilice su poder de crédito con FISEAT y haga suyo el nuevo 124 LS.



SEAT 124 LS
confort en primera línea





VUELTA AL MUNDO Y MARES DEL SUR

Salida: 31 DE MARZO — Regreso: 28 DE ABRIL

**Itinerario: MADRID - LOS ANGELES - PAPEETE - MOOREA -
NANDI - SUVA - SYDNEY - DEN PASAR - BALI - JOGYAKARTA -
BANDUNG - DJAKARTA - COLOMBO - MADRID.**

**HOTELES DE LUJO — TRASLADOS — EXCURSIONES
VIAJE EN GRUPO ACOMPAÑADO POR UN EXPERTO
DE NUESTRA CASA**

**Organizado por WAGONS LITS COOK. SAN SEBASTIAN
PRECIO EXCEPCIONAL: PTAS. 128.300 POR PERSONA**



Viaje Profesional a los Países del Este Europeo

Del 25 de Marzo al 11 de Abril.

Con estancias en MOSCU - LENINGRADO - VARSOVIA - BUDAPEST y PRAGA.

Precio por persona: 46.000 PESETAS

SOLICITE FOLLETOS, INFORMES E INSCRIPCIONES:

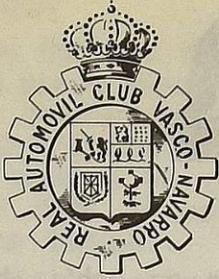
WAGONS·LITS//COOK

AGENCIA DE VIAJES, TITULO N.º 5, GRUPO A.



SAN SEBASTIAN

**C/. MIRAMAR, 3 - Teléfono: 42 91 96 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 41 77 70 y 42 67 69
En IRUN (Estación del Norte) - en EIBAR: Arragüeta, 9, bajo**



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

Se distribuye gratuitamente a los socios del Real Automóvil Club Vasco-Navarro

SUMARIO

	Pág.
El centro de la ciudad	3
VIZCAYA - NAVARRA - ALAVA	4-5
Antirrobo y cinturones obligatorios en los coches nuevos	6
Información del Club	9
Fechas para la supresión del plomo en la gasolina en EE. UU.	11
Memoria del año 1972	13
Aparthotel - Pirineos	14
Convocatoria para elegir el coche del año 1973	16
En víspera del XIV Rally, Internacional Vasconavarro... ..	20
XLII Rally de Montecarlo	21
Las placas de matriculación reflectantes elemento básico de seguridad en la circulación nocturna	22
Las nuevas normas de seguridad para automóviles en EE. UU.	22
¿Qué es el golf?	24
De autopistas: la de Irún - Bilbao	26
1972. Balance de un año a través de sus novedades ...	29
Noticias	31
La ayuda en carretera	32
Novedades	34
Cuando uno anduvo por la Alcarria	36
Rueda el humor	39
Crucigrama	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa	40
La Challenge Aragonesa-Riojana-Vasco-Navarra	40

PORTADA: Aldea de Uncilla (Alava)
Foto: José Durán

Difusión media en el último control:
14.102 ejemplares.

Tirada del número de Enero
15.300 ejemplares.



DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º Izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

San Francisco, 8 (junto Cine Leidor) Teléf. 661967

Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray

Paseo de la Senda, 3 - bajo Teléf. 217705 (3 líneas)

Navarra

PAMPLONA

Navarro Villoslada, 13 (N.Y.A.S.A.)

Teléfono 237968

Vizcaya

BILBAO

Secretario: José María Domingo

Bandera de Vizcaya, 2 - 1.º Teléfs. 439744 - 439743

Oficina central y redacción:

Pl. de Oquendo (Bajos Teatro Victoria Eugenia) - Teléfs. 411529 y 444307

SAN SEBASTIAN

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erasquin Olazábal

EL CENTRO DE LA CIUDAD

En Ginebra se ha iniciado una experiencia: la parte céntrica de la ciudad suiza ha sido cerrada al tráfico rodado. La medida tiene contadas excepciones: transportes públicos, médicos, los residentes en la zona que tengan garaje propio o alquilado, los servicios de reparto, a determinadas horas y por supuesto motoristas y ciclistas que cada vez abundan más.

Por otra parte en Roma se han cerrado el tráfico numerosas vías trazando en el pavimento grandes franjas de las llamadas "cebras".

Pues bien, "cuando las barbas de tu vecino...".

Efectivamente, según estimaciones que hemos escuchado por ahí (a las que hay que creer porque el error será mínimo) en San Sebastián, por ejemplo, el parque automovilista puede doblarse en unos diez años máximo.

Aterra pensar lo que ocurrirá entonces. Cuando hoy, en pleno invierno, resulta poco menos que milagroso encontrar un lugar para aparcar, con doble número de coches...

Luego lo que ha iniciado Ginebra como experiencia, tendrá que implantarse aquí, y en otras muchas ciudades españolas, por supuesto, dentro de pocos años.

¿Qué medidas se están adoptando para tal imperativo?

Actualmente se están construyendo aparcamientos subterráneos. Con el que se cuenta en Oquendo serán tres. Un buen respiro sin duda para los automovilistas que tengan que llegar al centro de la ciudad. Pero estas plazas resultan irrisorias si pensamos en el ritmo de crecimiento del parque automovilista español.

Pensando en un futuro muy cercano hay que proyectar desde este momento, ahora que todavía es tiempo, un auténtico cinturón de aparcamientos en la periferia de la ciudad. Estratégicamente emplazados de acuerdo con las vías de comunicación entre la capital y la provincia, se habría logrado con ello la verdadera solución al problema. Estos aparcamientos periféricos quedarían enlazados con un amplio y bien dotado servicios de autobuses y minibuses y por supuesto por medio de taxis.

Puesto que el nudo principal de comunicaciones de San Sebastián con el mundo que le circunda va a ser la autopista, lo lógico sería emplazarlos en las proximidades de las entradas y salidas de esta autopista o de la variante.

Exclusiva de publicidad
PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ
Garibay, 34 - Teléfono 415990
San Sebastián



VIZCAYA

1972.— BALANCE DE UN AÑO DEL AUTOMOVILISMO EN VIZCAYA

“PANCHO”, DEL OLMO Y ATECA, LOS GRANDES AUSENTES

SUAREZ Y PRADERA, LOS MAS DESTACADOS...

...Y UN BUEN NUMERO DE GRANDES PROMESAS

Parece que, una vez terminado el año 1972 es obligado hacer balance ...de todo. Como en este caso lo que nos ocupa es el automóvil, y más concretamente, el deporte del automóvil, vamos a repasar el papel de nuestros representantes, de los que se fueron, de los que se «quedaron» y de los que llegaron.

LOS DE SIEMPRE

1972 no ha sido un año para «los de siempre», y entre éstos contamos con los automovilistas que, últimamente, han dado más nombre al automovilismo vizcaino: «Pancho» Fernán Liaño, Luis M.^a del Olmo, Urreaga... por citar a los más conocidos.

«PANCHO»

Desapareció a raíz del Firestone, tras disputar solamente este rallye y el Vasconavarro. En ambos una destacada

actuación y parecía que ya se había «hecho» definitivamente con su «Capri». Cuando cabían esperar de él mejores actuaciones dejó el automóvil «calzado». En Bilbao no aparece ni por las reuniones de los «rallymaníacos». Fuentes dignas de crédito nos han comunicado que se encuentra lanzando un negocio propio y esto le ocupa gran parte de su tiempo.

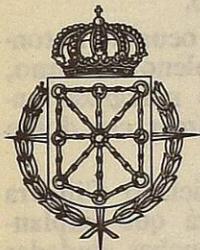
LUIS M.^a DEL OLMO

Tras el Vasconavarro y Firestone, se vio desposeído de máquina, pues vendió su «mini». En ambos rallyes participó con «Alpine». Y será con esta máquina con la que veamos la próxima temporada. Quizá debute en el Vasconavarro. El vehículo será un casco de la marca señalada, pero equipado con motor «Seat 1.600», preparado por Andrés Manso a 150 C. V.

Del Olmo volverá y con una máquina muy competitiva. Indudablemente, sus papeles iniciales no serán todo lo brillantes que cabe esperar de tal piloto y tal vehículo, pero en cuanto le «tome el pulso», habrá que tenerle en cuenta.

RAFAEL ATECA

Algo parecido a «Pancho». Este piloto posee en Munguía la concesión «B.L.M.C.», y tanto el taller como la venta de vehículos le absorbe todo su tiempo libre. Participó en el Vasconavarro e hizo «forfait» en el Firestone. Después, alguna subida local, y poco más. ¿Volverá?



NAVARRA

EN UN 30 % AUMENTARON LOS ACCIDENTES EN 1972

Los comienzos del año han sido pródigos en noticias referentes al tráfico en nuestra capital. Los estudios sobre aparcamientos subterráneos, los cambios de sentido de circulación en algunas plazas y calles, el cierre de parte del casco viejo a la circulación de vehículos y otras noticias por el estilo han ocupado lugares preferentes en periódicos y emisoras locales. Su importancia está fuera de toda duda y por ello merecerá un comentario más extenso cuando lo que hoy es un proyecto se convierta en realidad. Sirva este prólogo como un reconocimiento de que el problema de la circulación está latente y de que por parte de nuestro Ayuntamiento se quieren poner los medios idóneos, intentando soluciones más o menos acertadas a las que el tiempo dará o negará su aprobación.

Hoy queremos hacer un somero estudio de lo que el año 1972 nos ha dejado en cuanto a accidentes de circulación se refiere. La Jefatura de Tráfico de Navarra ha dado ya a conocer las estadísticas del año que se nos ha ido. A primera vista se observa un aumento alarmante en el número de accidentes, un 30 por ciento más que en el año anterior, ya que de los 1.053 en 1971 hemos pasado a los 1.382 en 1972. El número de accidentes guarda una relación directa con el aumento del parque automovilístico, de forma que la carretera se va convirtiendo cada año que pasa en un peligro más acuciante. De nada sirve ya aludir a la prudencia, porque a lo mejor de tanto mentarla ha perdido la fuerza que años atrás pudo tener. Quizás, como insinuaba no hace mucho un periódico local, haya llegado la hora de la acción conjunta con un sistema que se está llevando a cabo en el Sudoeste francés. De acuerdo con dicho sistema los propios automovilistas denuncian a las autoridades los puntos negros de las carreteras para que sean ellas quienes actúen en consecuencia.

Por extraña paradoja al aumento del número de accidentes se contraponen un descenso en el número de muertos ya que de los 102 en el año 71 la curva de mortandad ha descendido a 97 en el 72. A simple vista ello puede

significar un motivo de optimismo, pero, si pensamos con lógica, no dejaremos de reconocer que este descenso no tiene mayor significado mientras al mismo no siga un descenso en el número de accidentes. Está sobradamente demostrado que en un accidente de circulación la suerte decide en un tanto por ciento muy considerable que el conductor y los viajeros salven su vida o la pierdan.

Desglosando las estadísticas por meses, los de junio, julio y agosto, como ya viene siendo habitual, superan la media de los restantes meses, 100 accidentes aproximadamente, viniendo a demostrar que la densidad del tráfico incide directamente en el número de siniestros. Julio con sus 150 accidentes y 10 muertos sufre en su propia carne la avalancha turística y la salida de numerosos veraneantes en busca del sol, la playa o el río.

No obstante, septiembre, pese a tener un número menor de accidentes ha sido el auténtico mes negro de nuestras carreteras. Las fiestas de los pueblos navarros y la vuelta de los últimos veraneantes pueden ser la causa de los numerosos accidentes que las estadísticas indican. Los 119 accidentes y, sobre todo, los 16 muertos corroboran nuestras palabras. Por el contrario, noviembre con sólo dos muertos ha sido el mes más tranquilo.

La Jefatura de Tráfico puntual a la cita ha dado a conocer su balance de 1972. Los 1.382 accidentes con su secuela de 97 muertos, 169 heridos graves y 2.316 vehículos implicados nos debe hacer recapacitar y convencernos de que la carretera no es un juego de niños. Se necesita poner en ella los cinco sentidos e incluso ese sexto que no conocemos pero que nos previene un peligro inmediato, y toda la responsabilidad que como racionales poseemos. De esta forma lograremos que la estadística de 1973 y las de años sucesivos vean descender de forma sensible sus cifras. Que el próximo año lo podamos afirmar.

AGUSTIN URREAGA

A pesar de su flamante título de campeón Vasconavarro de velocidad, no puede decirse que este haya sido un año en el que haya desplegado gran actividad. Apenas si ha dado juego a su «Porsche 911» y se ha limitado a participar en varias pruebas de montaña, a bordo de su «Sellex F-1430», sin duda, el vehículo al que mejor se ha adaptado en poco tiempo.

Ahora se encuentra cumpliendo el Servicio Militar en Africa, y para su vuelta a Bilbao se reserva grandes proyectos.

Revisados los cuatro hombres, que más en liza han estado en los últimos tiempos pasemos ahora a los valores en alza.

JUAN MANUEL SUAREZ «MEMO»

Sin duda, el piloto más destacado de cuantos vizcainos han participado en rallyes. El más destacado y el más «nacional», pues se propuso llegar lejos en el Desafío Simca y lo ha logrado consiguiendo el subcampeonato, detrás de un hombre superapoyado, como es «Rizos» Muñoz. Totalmente privado, Juan Manuel Suárez se ha proclamado, por méritos propios, como el «número uno» de nuestros representantes, y lo que es más meritorio, en plan completamente privado.

JUAN CARLOS PRADERA

Otro de los que han vuelto. Juan Carlos, como se dice vulgarmente, le «pega a todo». Destacado railyista, dejó esta actividad, para ocuparse de las motocicletas, con las que ha practicado, con notable éxito, todas las especialidades: velocidad, cross, trial y resistencia. Después, aviación deportiva, aunque parece que pronto se hará piloto

comercial, venciendo él la Vuelta Aérea a España junto con Facundo Alvarez y Daniel Cobián. Ha vuelto y bien, con un coche competitivo, «Seat 124-1.600» y con una victoria sobre Lucas Sáiz, en Segovia.

Para el próximo año guarda importantes proyectos.

XABIER AZPITARTE

Va hacia arriba, aunque la suerte no le ha acompañado en la medida que se lo merece. Buenos papeles en el «sherry» Santander y otros rallyes, con talla, ya, de piloto «hecho». Creemos que 1973 será su año definitivo.

JOSE LUIS ECHAVE

Otro producto del motociclismo, que ahora se dedica al automovilismo, con su coche seguro y potente, como el «Taunus 20 MRS», ex-«Pancho» y «ex-Pradera». El piloto sabe el oficio y arriesga mucho, aunque la calidad de su máquina le puede permitir esos lujos.

JOSE LUIS LEZAMA

Creímos que en 1972 iba a realizar mejores papeles, pero no ha sido culpa de él sino de su vehículo, que ha requerido más cuidados de los necesarios y le ha privado de participar en numerosas pruebas. Esto parece haberle decepcionado un poco, y, según rumores, el próximo año participará en «F-1.430».

Esto ha sido lo más sobresaliente. Sin embargo, en 1973, esperamos que continúe la nueva promoción, que viene «pisando». Un año más de margen para los Castellano, Escauriza, Aróstegui, etc.

Unos se han «quedado», otros volverán algunos están muy en su sitio, y muchos, que llegarán a constituir una verdadera sorpresa en 1973.

DINO



VITORIA: LAS PARADAS DE LOS AUTOBUSES URBANOS DEBEN ESTAR MEJOR SEÑALIZADAS

Vitoria es una ciudad que crece en todos los aspectos a un ritmo vertiginoso.

Como prueba de ello, la estadística nos informa que se ha doblado en pocos años, abriéndose nuevas calles y avenidas, amén de esa serie de empresas que se han ubicado en nuestra ciudad. Todo ello ha contribuido a esta expansión quizá demasiado rápida creando una serie de problemas al municipio que deben ser resueltos a la mayor brevedad posible.

Cuando una ciudad experimenta un cambio radical como Vitoria, uno de los principales puntos a estudiar es el problema del tráfico de vehículos por sus calles. Hace unos años se realizó la nueva ordenación del tráfico, primero a título de prueba y posteriormente, vistas las ventajas que ofrecía, en forma definitiva. Ahora, los mayores problemas ¡cómo no! los crea el aparcamiento de vehículos. En cualquier ciudad, por pequeña que ésta sea, los conductores tienen que «buscar» un hueco para su coche. Y no es tarea fácil, ya que, en la mayoría de los casos nos vemos obligados a dar vueltas a una o varias manzanas para poder dejar aparcado nuestro coche en el lugar más apropiado. Y como Vitoria no es una excepción, aquí podemos llegar antes a un lugar andando que con el coche. No por el tráfico intenso que ya ha nacido en nuestras calles, sino por ese aparcamiento que cada día escasea más y que destroza los nervios más templados.

Pero cada conductor busca una solución a su problema. Sea ésta o no legal, prefiere arriesgarse ante la denuncia a merodear por toda la zona que le interesa y que posiblemente esté cubierta en su totalidad. Entonces —es costumbre de siempre en nuestra ciudad— los coches se aparcen en los lugares destinados a los autobuses urbanos, teniendo éstos que efectuar sus paradas en el centro de la calzada, entorpeciendo el tráfico rodado y provocando continuo peligro para sus pasajeros, peatones y otros vehículos. En todas paradas reza una señal de prohibido apar-

car en 10 y 15 metros a partir de lá misma y en ambas direcciones. Pero nadie hace caso a esta señal y ocupan el lugar.

Creemos que estas zonas deben estar más vigiladas e intentar conseguir que todos los urbanos paren en el lugar señalizado para ellos evitando así la congestión que provocan en el tráfico rodado. ¿No sería interesante señalar la calzada con pintura para tal menester? Es previsible que de este modo el conductor se fije más en la zona prohibida y la tome en consideración resignándose a no aparcar en la misma. Porque, de lo que sí estamos convencidos, es de que la señal antes citada no es tomada en serio por nadie. Y observemos lo que significa la parada de un urbano en el centro de la calzada en las horas punta.

La solución es bastante sencilla si se toma en serio este problema que además puede acarrear serios disgustos en cualquier momento.

Existe otra cuestión a tratar y que no tiene excusa de ningún tipo: las paradas de los autocares particulares que transportan personal de fábricas precisamente en esas horas punta de entrada y salida del trabajo. ¿Tienen zonas de parada señalizadas? Porque parece ser que los cruces son los lugares ideales para ellos sin importarles lo más mínimo si molestan o no a los demás vehículos. Parece más lógico que efectúen sus paradas en otros lugares de menos peligro y que casi siempre supone escasos metros de desplazamiento que no significan nada para los productores que deben apearse en determinado lugar.

Dos cuestiones pues a tener muy en cuenta por parte de las autoridades competentes: que los autobuses urbanos dispongan de su zona señalizada libre para parar en las mismas, y que los autocares particulares o pertenecientes a empresas que transportan al personal efectúen sus paradas en lugares donde el peligro sea mínimo, evitando además el trastorno del tráfico rodado como consecuencia de estas paradas. Son muchos los vehículos que paran en mitad de la calzada como norma: camiones de carga y descarga, los autocares ya reseñados, vehículos pertenecientes a colegios infantiles, etc. Y todos ellos —como es lógico— circulan además en esas horas en que el tráfico supone un agobio para los automovilistas, creando toda una serie de problemas y con el consiguiente peligro que supone el privar de visibilidad a los demás conductores.

Un poco de buena voluntad por parte de todos sería suficiente para paliar estos problemas diarios de nuestro tráfico. No solamente es necesario ser precavido al conducir, lo es también al aparcar.

JUAN CARLOS

EL CODIGO DE LA CIRCULACION

El Decreto 2.046/1971, de 13 de agosto, introdujo modificaciones esenciales en el Código de la Circulación, dando nueva redacción a gran número de artículos, en ocasiones a capítulos completos, y alterando en la correspondiente medida el cuadro de multas anexo al Código.

La disposición final estableció que el Decreto empezaría a regir a los treinta días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» —como esta publicación tuvo lugar el 7 de septiembre, la obligatoriedad comenzó el 7 de octubre siguiente—; pero algunas de las nuevas reglas suponían un cambio tan sustancial en el régimen anterior, que el propio Decreto estimó oportuno demorar sus exigencias para momentos posteriores, según se determina en las disposiciones transitorias.

Algunas de estas normas ya han entrado en vigor; otras serán exigibles en fechas más o menos próximas, en tanto que el momento de exigibilidad de otras está aún parcialmente indeterminado. A todas ellas nos hemos referido en otras ocasiones, pero parece oportuno hacer una breve recopilación de tales normas que sirva de recordatorio para nuestros lectores.

ANTIRROBO Y CINTURONES, OBLIGATORIOS EN LOS COCHES NUEVOS

REPASO DE LAS NORMAS
DE RECIENTE VIGENCIA
O PROXIMA OBLIGACION



AUSTIN VICTORIA

Distribuidor Oficial para Guipúzcoa: **BLAS REPOLLES** P.º de Colón, 27 - 29 • San Sebastián

REGLAS QUE YA HAN ENTRADO EN VIGOR

En este primer grupo se encuentran las siguientes normas:

INDICADOR DE VELOCIDAD.—Según el artículo 216. V del Código, todo automóvil capaz de sobrepasar en llano la velocidad de 40 kilómetros por hora, debe estar provisto de un indicador de velocidad, tolerándose un error máximo del 5 por 100 en más o en menos.

Esta exigencia se ha establecido tan sólo para "los automóviles que se matriculen a partir del 1 de julio de 1972", por lo que hay que entender que, para los vehículos matriculados antes de dicha fecha, el indicador de velocidad no es obligatorio.

La infracción de esta norma se sanciona con multa de 250 pesetas.

EQUIPO DE REPUESTOS.—Dispone el artículo 328 del Código que todos los vehículos automóviles deben llevar, como mínimo la siguiente dotación: un juego de lámparas en buen estado y herramientas indispensables para cambio de lámparas; y agrega que los automóviles de segunda categoría, además del equipo de lámparas y herramientas antes señalado, deben llevar, como mínimo, una rueda completa en orden de servicio y las herramientas indispensables para cambio de rueda.

El mismo precepto señala también el equipo que deben portar los automóviles de segunda categoría destinados al servicio público, los vehículos de tercera categoría y los autocares de servicio urbano y de extrarradio.

Pues bien, este equipo de repuesto es obligatorio para "todos los automóviles en circulación a partir del 1 de julio de 1972".

Las infracciones se sancionan con multa de 250 pesetas tratándose de los vehículos indicados en el anterior primer párrafo, y de 500 pesetas en el caso de los vehículos del párrafo segundo.

1 DE ENERO DE 1973

REGLAS QUE ENTRARÁN EN VIGOR

El 1 de enero de 1973 serán obligatorios los siguientes dispositivos:

CINTURONES DE SEGURIDAD.—Dice el artículo 216. VI del Código que todo automóvil, con excepción de los motociclos, capaz de sobrepasar en llano la velocidad de 40 kilómetros por hora, debe estar provisto de cinturones de seguridad en sus asientos delanteros.

Estos cinturones de seguridad son obligatorios para los "automóviles que se matriculen a partir del 1 de enero de 1973". Para los que en esta fecha estén ya matriculados, la obligatoriedad empezará en fecha posterior, que luego indicaremos.

Las multas previstas son: 1.000 pesetas por no llevar los cinturones y 250 pesetas por circular en carretera sin utilizarlos.

(Recordamos que la instalación de cinturones de seguridad da derecho a un descuento en la prima del Seguro Obligatorio.)

ANTIRROBOS.—Todo automóvil debe estar provisto de un dispositivo antirrobo que permita poner fuera de servicio o bloquear un órgano esencial del vehículo a partir del momento en que quede estacionado. Así lo dispone el artículo 216. VII del Código.

Este dispositivo se exigirá a los "automóviles que se matriculen a partir del 1 de enero de 1973", no a los ma-

triculados con anterioridad a esta fecha, y su falta se sancionará con multa de 250 pesetas.

INDICADORES DE DIRECCION.—El artículo 147. III del Código, a propósito de los indicadores de dirección o intermitentes, dice que emitirán luz no deslumbrante, de color blanco o amarillo-auto hacia adelante y amarillo-auto hacia atrás.

Esta norma no figura en las disposiciones transitorias, entre las de entrada en vigor diferida, sino que empezó a regir, conforme a la regla general, el 7 de octubre de 1971. Sin embargo, existen aún muchos vehículos en circulación en que los intermitentes traseros son de color rojo, de acuerdo con lo previsto en la norma en vigor cuando fueron matriculados. Y respecto a estos vehículos, la Jefatura Central de Tráfico ha señalado un plazo de tolerancia que terminará el 31 de diciembre próximo, de modo que, a partir del 1 de enero de 1973, todos los vehículos deberán llevar los indicadores de dirección traseros de color amarillo-auto, y los que infrinjan esta norma serán sancionados con multa de 500 pesetas.

1 DE ENERO DE 1974

REGLAS QUE ENTRARÁN EN VIGOR

En este grupo se incluyen:

CINTURONES DE SEGURIDAD.—Serán obligatorios, en los términos antes indicados, para todos los automóviles en circulación a partir del 1 de enero de 1974.

La sanción por las infracciones que se cometan serán sancionadas en la forma antes señalada.

LAVAPARABRISAS.—A tenor del artículo 216. III del Código, todo automóvil sometido a la obligación de estar provisto, como mínimo, de un limpiaparabrisas, debe estar provisto igualmente de un lavaparabrisas eficaz.

Este dispositivo sólo es exigible a los "automóviles que se matriculen a partir del 1 de enero de 1973", y para las infracciones está prevista la multa de 100 pesetas.

ORGANOS DE FRENADO.—Dispone el artículo 215 del Código que todo automóvil, con excepción de los motociclos, debe estar provisto de frenos que puedan ser accionados fácilmente por el conductor desde su puesto de conducción y que aseguren las tres funciones del frenado siguientes: a) un frenado de servicio... b) un frenado de estacionamiento... y c) un frenado de socorro capaz de disminuir la velocidad en una distancia razonable, cualesquiera que sean sus condiciones de carga, aun en el caso de fallo del freno de servicio. Este freno de socorro constituye una novedad en la regulación de los órganos de frenado del Código de la Circulación.

Pues bien, estas disposiciones serán obligatorias para los "automóviles que se matriculen a partir del 1 de enero de 1974".

Las infracciones se sancionarán con multa de 2.000 pesetas.

REGLAS CON EXIGIBILIDAD PARCIALMENTE INDETERMINADA

La disposición transitoria 1.^a del Decreto 2.046/1971 dispone que "los automóviles, remolques y semirremolques matriculados en la fecha de entrada en vigor de este Decreto, conservarán la contraseña y número de su matrícula indefinidamente, canjeándose el permiso de circulación por el del modelo que se instaura y la tarjeta de

inspección técnica, cuando se determine por la Presidencia del Gobierno, a propuesta de los Ministerios de la Gobernación y de Industria". (Como nuestros lectores saben, el anterior permiso de circulación se ha sustituido por dos documentos: el permiso de circulación o certificado de matrícula —tarjeta de color gris— y la tarjeta de inspección técnica —de color azul—).

Y la disposición transitoria 2.^a agrega que por la Presidencia del Gobierno, a propuesta de los citados Ministerios de Gobernación y de Industria, se fijará el plazo en el cual deban ser sustituidas las placas de matrícula actuales de los automóviles y remolques por las que se declaran reglamentarias, o sea, reflectantes, con caracteres en relieve, de las medidas y tipos que se determinan, y PREVIAMENTE HOMOLOGADAS.

El canje de los permisos de circulación y la sustitución de las placas de matrícula, se ha regulado por Orden de la Presidencia del Gobierno de 19 de octubre último, publicada en el "Boletín Oficial del Estado" de 26 del mismo mes, a la que hemos dedicado un amplio comentario en uno de nuestros últimos números, por lo que nos limitaremos a recordar que dichos canje y sustitución deberán hacerse en el período comprendido entre el 1 de octubre de 1973 y el 30 de septiembre de 1977, y que la Jefatura Central de Tráfico determinará las fechas y plazos en que, dentro del total indicado, se realizarán los canjes en forma escalonada, asignando un mes por cada 2,5 por 100 del número de vehículos afectados en cada provincia, por orden de menor a mayor antigüedad de su matrícula.

RESUMEN

Como resumen de lo expuesto presentamos el siguiente cuadro:

INDICADOR DE VELOCIDAD: Obligatorio para los automóviles matriculados a partir de 1 de julio de 1972.

EQUIPO DE REPUESTOS: Obligatorio para todos los automóviles en circulación a partir de 1 de julio de 1972.

CINTURONES DE SEGURIDAD: Obligatorio para los automóviles que se matriculen a partir de 1 de enero de 1973 y para todos los vehículos en circulación a partir de 1 de enero de 1974.

DISPOSITIVO ANTIRROBO: Obligatorio para los automóviles que se matriculen a partir de 1 de enero de 1973.

INDICADORES DE DIRECCION: Se exigirá el color amarillo-auto para los intermitentes traseros a partir de 1 de enero de 1973.

LAVAPARABRISAS: Obligatorio para los automóviles que se matriculen a partir de 1 de enero de 1974.

ORGANOS DE FRENADO: Obligatorio para automóviles que se matriculen a partir de 1 de enero de 1974.

PERMISOS DE CIRCULACION, TARJETAS DE INSPECCION TECNICA Y PLACAS DE MATRICULA: El canje de los actuales permisos de circulación y la sustitución de las placas de matrícula deberá hacerse entre el 1 de octubre de 1973 y el 30 de septiembre de 1977, en las fechas que determine la Jefatura Central de Tráfico, atendiendo a los números de matrícula.

BAQUESIL, S.L.

FABRICANTE DE LA FAMOSA CREMA LIMPIADORA "GRINGO"
LANZA AL MERCADO UN NUEVO PRODUCTO DE ALTO NIVEL
EUROPEO, ESPECIALMENTE CREADO PARA MECANICOS,
LINOTIPISTAS, MAQUINISTAS NAVALES, ETC.

XANDRA



NO ES CAUSTICO - CONTIENE GLICERINA

EN LA GUANTERA DE SU COCHE NO DEBE FALTAR UN TUBO DE
"XANDRA", QUE ADEMAS DE LIMPIAR SUS MANOS, DEJA IMPECABLES
LOS GUARNECIDOS DE PLASTICOS, SKAI, ETC. DE LOS AUTOMOVILES.

BAQUESIL, S.L. AVDA. GENERALISIMO, 20. SAN SEBASTIAN

INFORMACION DEL CLUB

CARTA DE UN ASOCIADO ¿LEGALIDAD O EGOISMO?

Con cierta frecuencia nos encontramos en las carreteras del País con un disco, con la palabra STOP, que obliga al coche que pretende acceder a una vía con tráfico prioritario a detenerse y esperar hasta tener asegurada la entrada libre de riesgos.

Ahora bien, en la práctica, se dá el caso de que, si la vía principal tiene un tráfico muy intenso, el vehículo que reglamentariamente ha parado tardará quizás horas en reanudar la marcha, dado que nadie se considera obligado a detenerse en la vía principal para dar el paso a los de la vía secundaria.

Vamos a la práctica. Debido a unas obras que se vienen realizando en la carretera Irún-Madrid, el tráfico ha sido provisionalmente encaminado por un desvío coincidiendo con el empalme de la carretera de Bilbao a San Sebastián a la cual corta, en variación totalmente antireglamentaria de izquierda, en su marcha normal.

A pesar de esta situación, es decir, en contra de la prioridad de la derecha, y sin duda por considerarse más denso y principal el tráfico de la carretera de Madrid, que es nacional, el signo STOP ha sido colocado en la carretera de Bilbao-San Sebastián.

Cuando el firmante pasó por este cruce, afortunadamente en dirección a Bilbao, sobre las 7 de la tarde hace unos días, eran aproximados CUARENTA los vehículos detenidos en el Stop a que vengo haciendo referencia, lo que hace suponer que los primeros llevarían allí quizás 10 minutos y que les habían pasado por delante, en dirección Madrid, sin hacerles el menor caso más de 100 vehículos.

Quiero suponer que no les dió allí la hora de la cena y que en el primer millar de vehículos se pudo contar con un alma generosa que viendo la situación de los prójimos, frenó y dejó paso.

El caso citado, con más o menos gravedad, se produce con bastante frecuencia en las proximidades de las poblaciones importantes y yo pregunto: ¿es posible que el legislador tuviese conciencia de la situación real del tráfico, en la década de los 70, cuando dispuso la preferencia de paso de TODOS los vehículos que pudiesen circular por la vía preferente? ¿no será llegado el momento de aclarar el alcance de este signo para hacerlo más equitativo?

Si desde el punto de vista legal no se considerase aconsejable la rectificación del código de la circulación en este extremo, y dado que no podemos racionalmente confiarnos a la buena voluntad de la mayoría de los usuarios, sólo una solución real y efectiva se puede sugerir: la instalación de semáforos que regulen los accesos de las dos vías, con carácter obligatorio para los Ayuntamientos o la Jefatura de O.P. según correspondiese reglamentariamente.

Entretanto, —las cosas de palacio van despacio— bueno sería que esa Revista nuestra llamase la atención de los automovilistas a fin de que no falte un mínimo de buena voluntad, en casos como el expuesto, para ayudar a los usuarios “de segunda” y evitar que, por una posible “rotura” de nervios de quienes sufren la prioridad, se puedan producir graves y lamentables accidentes, los que precisamente se tratan de evitar con el STOP que comentamos.

J.M.B.G.

DE INTERES PARA TODOS LOS QUE POSEAN VEHICULOS ANTIGUOS

Es deseo de este R.A.C.V.N. formar en su seno una sección dedicada a los vehículos antiguos, y por ello hace un llamamiento a todos los Socios, y a aquellas otras personas que sin serlo sean propietarios de alguno o algunos de dichos coches, para que de la forma que estimen más conveniente se pongan en contacto con alguna de las Oficinas de este Automóvil Club, para dar sus nombres y las características de

los coches que posean.

Como primera actividad de esta Sección del Club, y coincidiendo con su 50.º aniversario se ha pensado en la organización de una exposición circulante que se instalará en Pamplona - Vitoria - Bilbao y San Sebastián, y a la que se procuraría dar el mayor aliciente, no sólo con los coches veteranos de la región Vasco-Navarra sino con otros de las distintas regiones españolas.

Esta idea que nació en la Delegación de Navarra, se ha recogido con todo cariño por la Junta Directiva del Club, que de este modo quiere honrar a los Sres. Archanco (q.e.p.d.) y a Bera-zaluce, quien ocupará la Presidencia de esta Comisión de Coches Veteranos del R.A.C.V.N.

Esperamos que la idea será bien acogida por los propietarios de estos vehículos quienes en el Club encontrarán la ayuda necesaria para sacarlos a la luz pública para que puedan ser contemplados y admirados por el público.

NECROLOGICAS

Con gran pesar debemos registrar el fallecimiento de don Victoriano Gamborena Bidegain, residente en Pasajes, socio desde 1958. A sus familiares les enviamos el testimonio de nuestro pesar.

“GABY” ARTIACH FALLECE EN ACCIDENTE

A punto de cerrar este número, nos llega la triste noticia de la muerte de nuestro querido amigo “Gaby” Artiach Meda. Uno de esos funestos accidentes de carretera se nos lo ha llevado para siempre. Precisamente el día del fatal accidente, producido en Bilbao, tenía que haber asistido a una reunión de comisarios del Rally Internacional Vasconavarro.

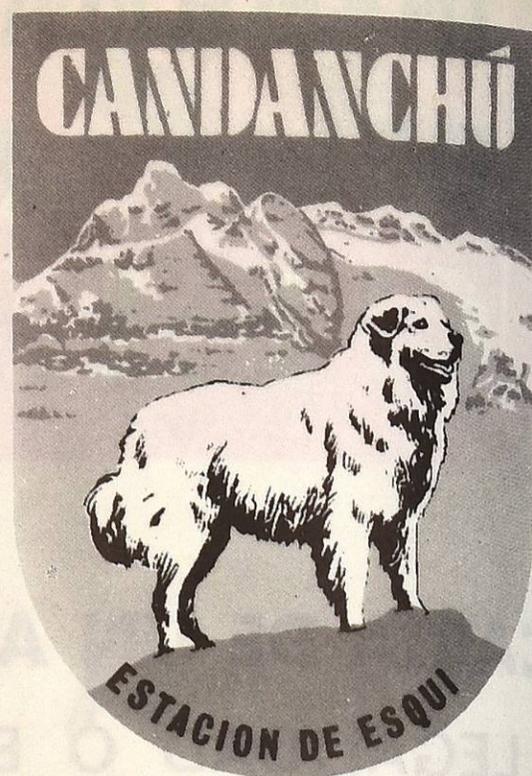
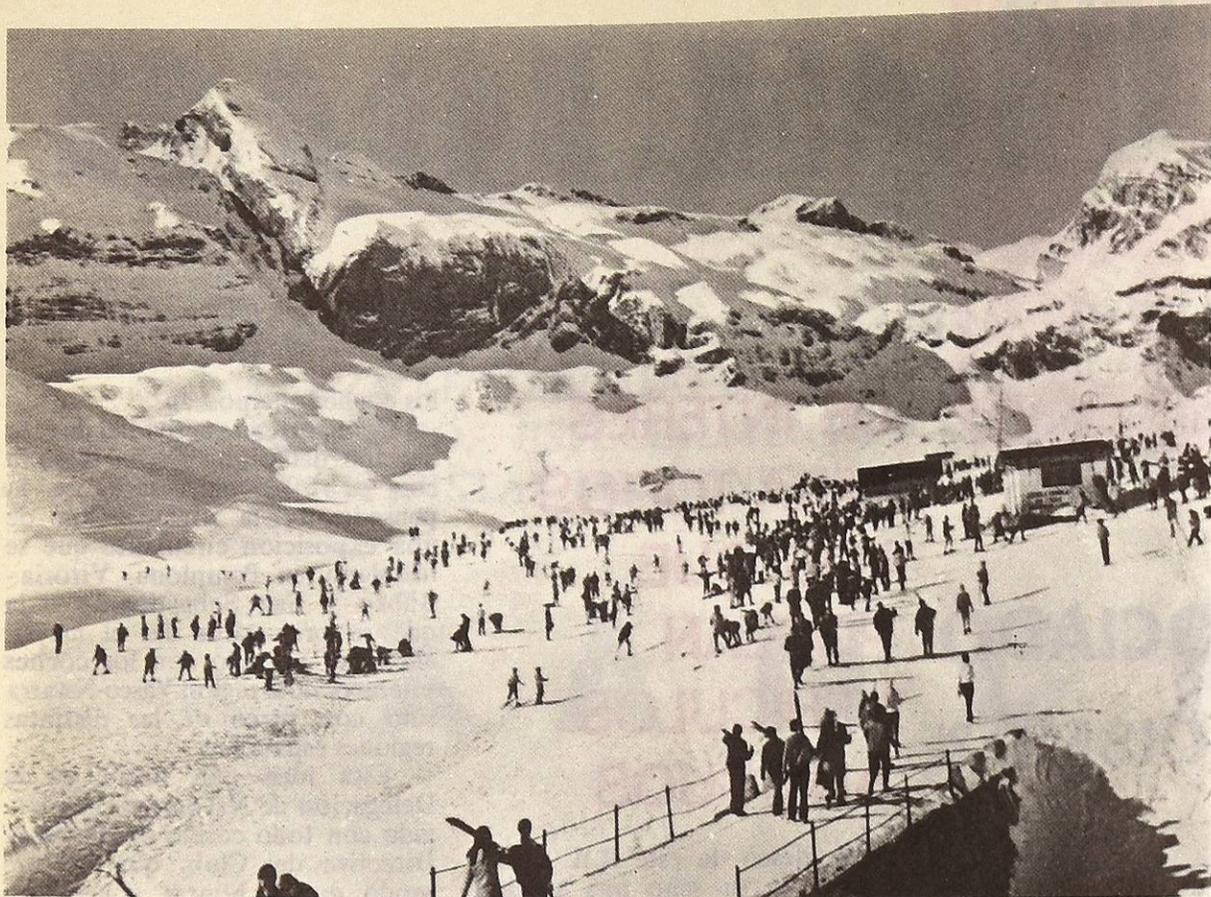
Nosotros que le conocimos bien, que era uno de nuestros mejores colaboradores vamos a notar el gran vacío que nos deja.

Desde estas líneas queremos hacer constar a sus familiares nuestro profundo sentimiento.

COCHE FORD

9 C.V. - 4 CILINDROS
MATRICULADO EN EL AÑO 1935
Estado de conservación, estupendo
Precio, el que crea oportuno, dado
su antigüedad

Dirección:
GABRIEL FERNANDEZ
La Llave-El Entrego (OVIEDO)



Si Vd. va a CANDANCHU

LE INVITAMOS A VISITAR LAS
INSTALACIONES DEL COMPLEJO

APARTHOTEL PIRINEOS

—JUNTO A LA ESTACION DEL TELESILLA—

- * RESTAURANTE SELF-SERVICE
(instalado por  ANTONIO MATACHANA, S.A.)
- * SUPERMERCADO
- * SALA DE JUEGOS
- * VENTA DE MATERIAL DEPORTIVO
- * PARKING CUBIERTO PARA 150 COCHES
- * 100 APARTAMENTOS (A INAUGURAR LA PROXIMA TEMPORADA)

NOTA.— Los interesados en alquilar apartamentos para el año que viene obtendrán información visitando o escribiendo a:

APARTHOTEL PIRINEOS — CANDANCHU

Recambios
Accesorios

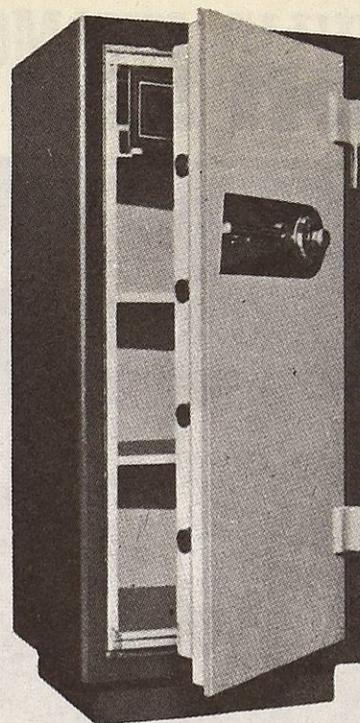
RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

SAN SEBASTIAN



ARCAS DE CAUDALES

Todos los modelos desde la Caja Mural hasta la gran Arca Acorazada.

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

¡¡ CONTRA

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY

BILBAO

¡¡Más de un cuarto de siglo de experiencia a su servicio!!



Representante en Exclusiva
para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez. 12 - Teléfono 414048
SAN SEBASTIAN

FECHAS PARA LA SUPRESION DEL PLOMO EN LA GASOLINA EN EE.UU.

La Agencia para la Protección del Medio Ambiente ha hecho públicas sus regulaciones finales, en las que recomienda a todas las estaciones de servicio que suministren un tipo, por lo menos, de gasolina sin plomo, para el día 1 de Julio de 1974.

La Agencia propone reducciones anuales del contenido de plomo en todos los

demás grados de gasolina, comenzando en 1 de enero de 1975 y terminando en 1 de enero de 1978.

Indica la Agencia que las reducciones anuales propuestas están fundadas en razones de salud.

Con arreglo a las nuevas normas, los vehículos sujetos a ellas habrán de llevar en sitio visible, y cerca de la boca del depósito de combustible, un letrero que diga "gasolina sin plomo únicamente".

Además las bocas de los depósitos, así como las mangueras de suministro del combustible, habrán de ser modificadas, con características especiales, para evitar por error, el uso de otra clase de gasolina.

La gasolina del grado "Uno", libre

de plomo, y exigible desde el 1 de Julio de 1974, habrá de ser de, por lo menos, 91 octanos, e igualmente, habrá de estar libre de fósforo.

La gasolina libre de plomo es definida en las regulaciones como una gasolina que contenga, como máximo, 0,05 gramos de plomo por galón.

Se entenderá libre de fósforo cuando su contenido máximo no exceda de 0,005 gramos por galón.

La Administración Nixon ha propuesto la estricta aplicación de medidas que comprendan multas de hasta 10.000 Dólares a todas aquellas estaciones de servicio norteamericanas que sirvan gasolina con contenido de plomo, a partir del verano de 1974.



- Servicio Oficial exclusivo para Guipúzcoa
- Venta de recambios originales FOMOCO
- Venta turismos FORD
- Puesta a punto electrónica a motores, equilibrado de ruedas, alineación de direcciones, etc.

TALLERES AMARA c/ Amara n.º 26 - Teléfono 422239 - **SAN SEBASTIAN**

Basta con ser cliente nuestro



Crédito sin avales

¡Hasta 100.000 Ptas.!

Sí, ahora concedemos el CREDITO SIN AVALES hasta un importe de 100.000 pesetas, a amortizar en 5 años, para la finalidad que Vd. desee, y con la única condición de que ahorre con nosotros. Es decir, que tenga su libreta

de ahorro en la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA.

Sin más requisitos. Sin necesidad de personas que respondan por Vd. SIN AVALES.

CREDITO SIN AVALES, así de sencillo

CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA



JUNTA GENERAL DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

MEMORIA DEL AÑO 1972

El pasado 31 de enero a las cinco de la tarde y en el local social del Real Automóvil Club Vasco-navarro, se celebró en segunda convocatoria la Junta General de este Club, presidida por don José María Maquíbar con asistencia de los vicepresidentes y vocales de las cuatro provincias de la región vasco-navarra, actuando de secretario don Ramiro Cibrián.

Quizás la nota más destacada del pasado año ha sido la campaña de promoción de socios promovida en todo el ámbito del Club, en la que se establecieron premios para los socios que aportasen otros nuevos, habiendo sido acogida la misma con entusiasmo, habiéndose concedido 17 insignias de oro para los que aportaron diez o más socios; 37 de plata para los que aportaron 5 y 1.540 insignias para coche a los que aportaron un nuevo socio.

Hubo un sorteo, de un viaje al Salón del Automóvil de Barcelona, que correspondió a M.^a Dolores Ibarra Sutil, de San Sebastián y otro al Salón del Automóvil de París, que recayó en Jacinto Zulaica Iribar, de Cestona.

Entre la citada Campaña y los socios venidos directamente se consiguieron los siguientes resultados de altas:

Alava 108; Guipúzcoa 2.142; Navarra 312 y Vizcaya 555.
Total 3.117.

A este total de altas deben descontarse las bajas habidas que sumaron 901 en total, quedando a 31 de diciembre 14.861 socios, con un aumento neto de 2.216.

En estos números están incluidos los socios conseguidos a través del Stand de la Feria Internacional de Muestras de Bilbao, que aunque bajaron en relación con el año anterior, cubrieron los gastos del montaje del citado Stand.

En cuanto a los Servicios del Club los detallamos a continuación por Provincias, acusándose un fuerte aumento en todos ellos.

	Transferencias	Matriculaciones	Revisión Perm. conducir
Alava	61	58	89
Guipúzcoa	61	668	1.234
Navarra	98	82	93
Vizcaya	80	75	200
Totales	1.136	873	1.616

	Viñetas Municipales	Tenencia y Disfrute	Tarjetas Transporte
Alava	57	39	15
Guipúzcoa	1.363	1.218	766
Navarra	145	103	44
Vizcaya	150	100	50
Totales	1.715	1.460	875

	Bonos EIT	Bonos I.I.	Pliegos Descargo	Varios (bajas, etc.)
Alava	1	7	32	42
Guipúzcoa	40	273	287	973
Navarra	3		32	173
Vizcaya	4	30	39	112
Totales	48	310	390	1.300

Las Escuelas de San Sebastián e Irún, han funcionado a pleno rendimiento en relación con los Profesores y vehículos que poseen, habiendo obtenido a través de ellas 228 permisos de conducir los socios y familiares, en el pasado año. En Bilbao y Pamplona acogiéndose a los descuentos que se hacen a nuestros Socios, se han sacado 68 nuevos carnets de conducir.

Las perspectivas de las Auto-Escuelas de Guipúzcoa sigue siendo francamente buena, pues al finalizar el año, había cursos completos hasta el mes de mayo.

Como se puede apreciar en las notas facilitadas anteriormente, el Servicio de Bonos AIT y de Ayuda Internacional, han sido favorablemente acogidos por nuestros asociados, quienes han comprobado la utilidad de proveerse de los mismos en sus desplazamientos al extranjero.

Asimismo la Asesoría Jurídica montada ya en las cuatro Provincias, ha venido funcionando con su servicio de recursos y asesoramiento a los socios y la presentación de los mismos ante las Autoridades competentes.

La Revista del Club, de acuerdo con la Junta Directiva cambió de editor pasando de la Casa Nerecán a Santiago Valverde, S. A. Este cambio se ha debido a la faceta económica, ya que al subir de manera importante las tiradas los costos de la revista se elevaban de la misma manera.

A la economía de este capítulo, ha contribuido también la supresión de un número durante el verano, habiendo refundido los de Agosto y Septiembre en uno solo.

En este capítulo hay que hacer constar también, que al llegar a los 15.000 números de tirada se ha considerado conveniente solicitar la intervención de la O.J.D. controladora de dicha tirada, y que ha de servir de aliciente a los anunciantes en la Revista.

El Servicio de Viajes, que como se sabe está asesorado por Viajes Touring Club, S. A., ha tenido una buena acogida, y prueba de ello, es que a pesar de su corto plazo de funcionamiento, ha tenido ventas por más de 4.500.000 pesetas en billetes de F.C., Aviación, Barco, Viajes a For-fait, reserva de hoteles y apartamentos, etc.

En el aspecto deportivo, también se ha mejorado en relación con los años precedentes habiendo tenido lugar las siguientes pruebas deportivas:

ALAVA

- 23.1. 3.^a Subida a Herrera.
- 29.6 1.^a Subida a Arlaban.
- 9.7 2.^o Rally Alava.

GUIPUZCOA

- 13.^o Rally Internacional Vasco-Navarro 26-27. 2.
- 5.^a Subida Internacional a Arrate 25-26. 3.
- 1.^a Subida al Calvario 18-19.8.
- 6.^a Subida Internacional al Jaizkibel 16-17. 9.

NAVARRA

- 15-16. 4 5.^o Rally Navarra.
- 17-18 6 5.^a Subida Internacional a Urbasa.

VIZCAYA

- 4.^o Rally Femenino Saybil 20.2.
- Rally Vuelta a Vizcaya 5.11.
- Rally Deportivo a Davos.

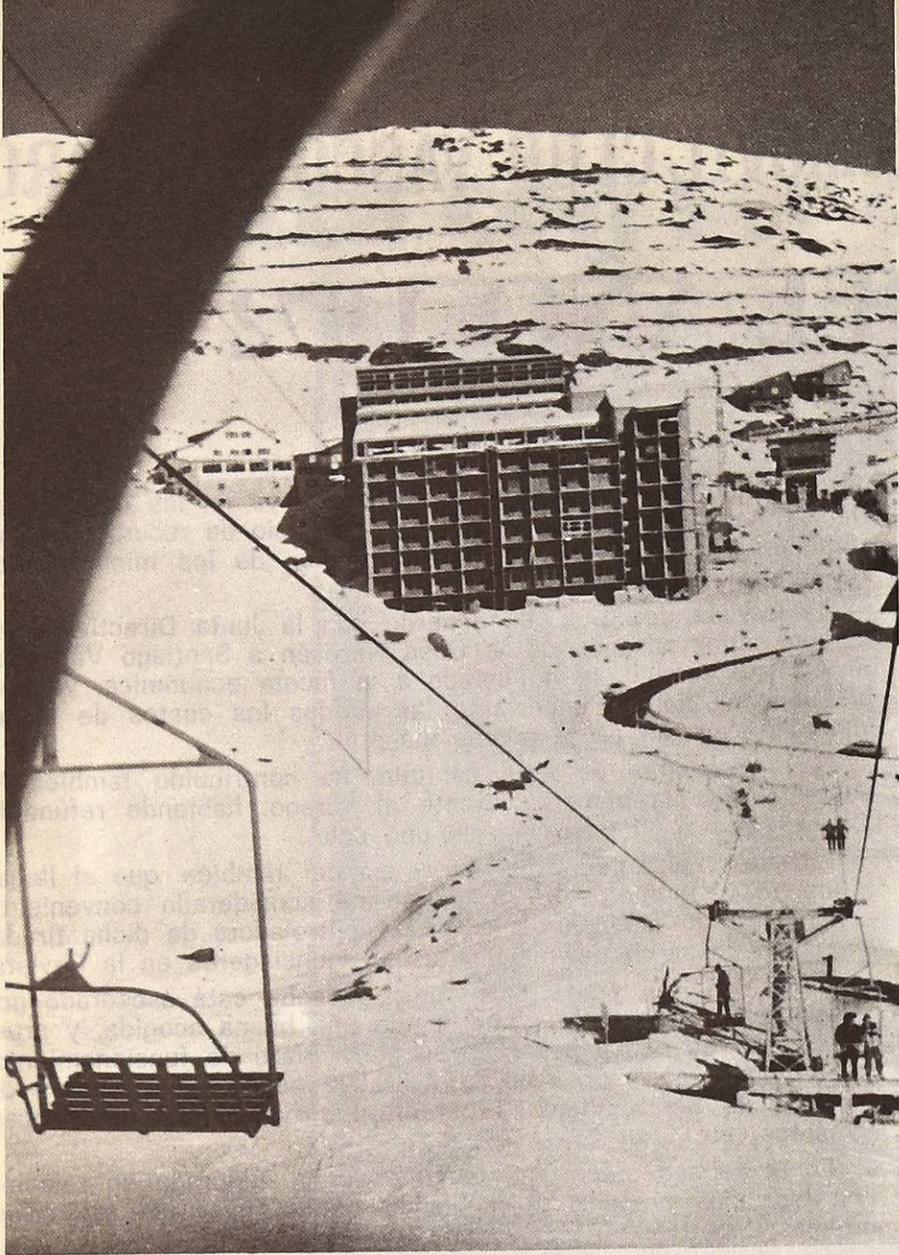
Aparte de estas pruebas se ha colaborado con el Rally Tap y con el de Montecarlo, pasando los controles que por los organizadores de los mismos nos han sido solicitados.

Se ha celebrado también la Challenge Vasco-Navarra-Aragonesa-Riojana con campeonatos de Rally y Velocidad, habiéndose clasificado en primer lugar en el de Rallys, Ignacio Sunsendegui, en el de velocidad Claudio Aldecoa y en 2.^o lugar de ambos campeonatos el navarro F. Moreno. La entrega de estos premios tuvo lugar hace unos días en Zaragoza, en un simpático acto organizado por la Federación Aragonesa de Automovilismo.

La campaña de Aguinaldo a la Policía Municipal que en años anteriores había organizado el Club, no se celebró a petición de la Jefatura de la citada Policía Municipal, habiéndose enviado un aguinaldo en metálico, como prueba de simpatía hacia estos sacrificados Guardias de Tráfico.

Como en años precedentes queremos dejar constancia de la magnífica labor desarrollada por todo el personal del Club, incluidos los de la Auto-Escuela, que en todo momento, ha procurado atender a nuestros socios con el mayor interés ayudándoles a resolver sus problemas, siendo buena prueba de ello, el que cada día se solicitan más sus servicios. A todos nuestro sincero agradecimiento.

Y para terminar queremos hacer constar en esta memoria el general sentimiento por el fallecimiento de nuestro Presidente don Federico Zappino, quien durante los pasados años, ha dirigido el Club, con mano firme y segura habiendo conseguido durante su Presidencia, la ampliación del mismo con carácter oficial a las Provincias de Alava, Vizcaya y Navarra, constituyéndose así el Real Automóvil Club Vasco-Navarro, con el que trataremos de llegar a las mejores metas.



PRIMORDIAL OBJETIVO

Decir que es deseo de la empresa tener siempre llenos los apartamentos, parece incongruente, ya que es un deseo generalizado en todo negocio.

Ahora bien, si el principal objetivo a que tiende Aparthotel es el de tener cubierto el complejo tanto en invierno como en verano... a costa de los precios, entonces la operación resulta ya distinta.

Se pretende que la familia media pueda tener su segundo hogar en Aparthotel. Como es lógico habrá precios para temporadas punta, es decir, Navidades y Semana Santa. Pero fuera de estas épocas, es decir, después de Navidades y hasta antes de Semana Santa, el coste de la estancia será más reducido.

Por otra parte, se puede alquilar un apartamento por un tiempo de duración pongamos por ejemplo de seis meses. Es lógico que seis meses no podrá estar la misma familia. Pero poniéndose de acuerdo varios matrimonios, pueden alternar en el disfrute de las ventajas que ofrece Aparthotel - Pirineos.

El tiempo mínimo de alquiler será de una semana, no habiendo límite de estancia a partir de este mínimo de tiempo, es decir, que se podrá alquilar por un mes, dos, tres, seis o un año completo.

Las obras van muy adelantadas y se espera que para finales de este año estén en servicio todos los apartamentos, así como los servicios más imprescindibles.

Aparthotel dispone de un amplio espacio, anexo al edificio en construcción, de unos 3.500 metros cuadrados de superficie, en el que en breve plazo se piensa construir desde una piscina climatizada hasta un frontón, pistas de tenis, etc.

UN SLOGAN QUE REFLEJA LA REALIDAD

Habíamos dicho anteriormente que este grupo de propulsores de este complejo turístico eran deportistas. Efectivamente,

APARTHOTEL-PIRINEOS

UN NUEVO COMPLEJO TURISTICO QUE ESTA SURGIENDO EN CANDANCHU

Contará con cien apartamentos en régimen de alquiler y toda clase de servicios, como supermercado, self-service, restaurante, piscina climatizada...

Un nuevo complejo turístico está naciendo en uno de los lugares más bellos del Pirineo Aragonés.

Con un nuevo concepto del turismo, con una filosofía de precios, se está erigiendo en Candanchú un gran edificio que cumple con las más modernas exigencias del turismo de cualquier época, verano o invierno.

APARTHOTEL - PIRINEOS, una joven empresa, promovida por jóvenes deportistas, en su mayoría guipuzcoanos, proyecta algo verdaderamente asequible a cualquier bolsillo.

Este gran complejo va a contar con unos 100 apartamentos de dos, cuatro, seis y hasta ocho personas: cocina, con frigorífico, office, un gran salón convertible en dormitorio y un número variable de habitaciones de acuerdo con el número de personas que quieran habitar el apartamento.

Aparthotel está concebido para lograr calor de hogar y la comodidad del hotel.

Tiene un parking cubierto para 150 coches. Salón de peluquería, tienda de esquís regentada por el conocido deportista Eduardo Roldán. Supermercado de alimentación, comercios con una gran variedad de artículos tanto de invierno como de verano.

Dentro del complejo existe también una chocolatería, un snak-bar, un modernísimo self-service montado por la casa Antonio Matachana.

Un gran salón con servicio de bar será el lugar ideal para reuniones entre amigos y familiares. Y en un futuro próximo se instalará también un restaurante de elevada categoría y una "boite".

Algo verdaderamente importante para evitar aglomeraciones y bullicio en los salones, es la existencia de una sala de juegos para los niños. De esta forma se consigue un doble objetivo: tenerlos entretenidos sin que con su innata alegría interrumpan conversaciones y perturben el silencio, o la lectura.

siendo habituales de Candanchú, y de otras estaciones de invierno, a lo largo de su andadura por hoteles, refugios, etc., han ido creando un concepto de lo que exige un turismo de invierno y de verano. Y de acuerdo con las enseñanzas que les ha deparado la convivencia en estos lugares han ido conformando su primitiva idea en algo satisfactorio para todos.

Y como reflejo de este condicionamiento han creado un slogan que a nosotros nos parece muy sugestivo: "Toda la comodidad del apre-ski bajo el mismo techo".

Efectivamente, cuando el músculo está cansado, después de evolucionar por la nieve, se encuentra uno con diversos panoramas y ambientes: el íntimo del apartamento, el bullicioso de las salas de juego: la charla en los salones. El paseo por las galerías, visitando éste o aquel comercio. El self-service, el supermercado, pensando en la cena que es preciso preparar si se quiere comer como en casa.

Y algo verdaderamente importante es que la "etxeoandre" no tendrá que trabajar como en casa en las tareas domésticas, ya que se establecerá un servicio de limpieza con lavandería y empleadas que cuiden de los apartamentos.

De ahí que insistamos en que Aparthotel - Pirineos tendrá las ventajas del hogar y las comodidades del hotel.

Con una gran visión de futuro este grupo de deportistas no va a descuidar en ningún momento las atracciones.

Precisamente y aún antes de que se ponga en movimiento, han prestado su más estrecha colaboración, al Club Vasco de Camping y a la Federación Vasconavarra de Esquí, patrocinando los campeonatos vasconavarros de esquí alpino, pruebas que han tenido lugar en Candanchú estos últimos días.

Y si en este prelude de sus actividades se han mostrado tan generosos, podemos anticipar que en su programa cuenta la celebración de concursos tanto en invierno como en verano.

Podemos asegurar que con la puesta en servicio de este complejo turístico, Candanchú contará con nuevos alicientes.

Aparthotel - Pirineos ha comenzado ya a crearlos, dándole nuevas vivencias a la estación más antigua del Pirineo aragonés.

Cinturato Invierno

el primer neumático español con clavos para circular sobre hielo y nieve

(y seguir rodando luego, sin más, sobre piso seco)

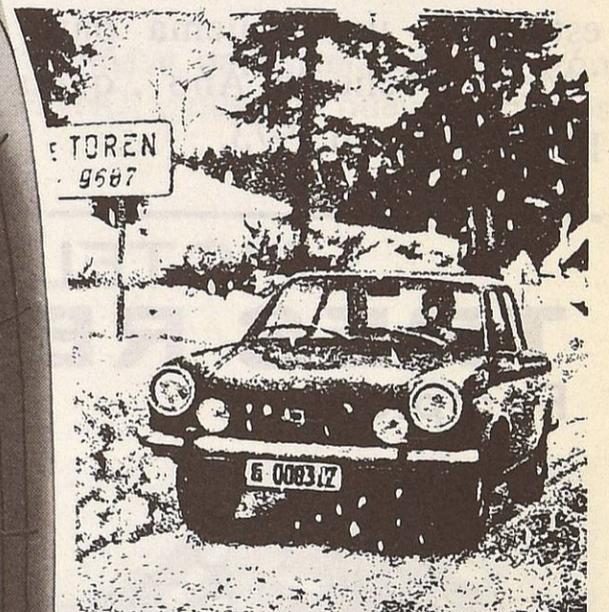
Así es Cinturato Invierno, el nuevo neumático Pirelli. Un neumático con clavos de tungsteno para salvar el obstáculo del hielo, con la ventaja de poder seguir circulando luego por carreteras en condiciones normales o por las calles de su ciudad. Aunque deberán tomarse entonces las elementales normas que aconseja la prudencia ya que, si bien este tipo de neumático se agarra perfectamente al hielo, los clavos de que va provisto disminuyen ligeramente su adherencia al suelo seco. En España, por su peculiar relieve, son frecuentes los viajes en los que usted se puede encontrar con las más variadas condiciones atmosféricas y de terreno: hielo, nieve, humedad, piso seco... Con Cinturato Invierno no hay por qué



preocuparse. Un automóvil equipado con estos neumáticos puede ascender fácilmente hasta una estación de deporte invernal, superando los numerosos "Obligatorio el uso de cadenas" de cualquier puerto de montaña, y descender luego hasta una templada ciudad mediterránea y seguir circulando por sus calles, libres de hielo y nieve. Porque Cinturato Invierno es un neumático preparado para todas las emergencias climáticas, buenas o malas. Por eso ha triunfado en los Rallies del Frio en

Canadá y Suecia.

Y por eso lo usan los automovilistas de los países con más tradición de nieve y hielo. Prepare usted también su coche para el frío. Equipelo con Cinturato Invierno y estará a salvo del hielo y la nieve que se avecinan.



CINTURATO INVIERNO **PIRELLI**

Pida consejo a su proveedor habitual de neumáticos Pirelli.

CONVOCATORIA PARA ELEGIR EL COCHE DEL AÑO 1973

El club Español de la Prensa del Automóvil someterá a votación cada modelo, conforme sea lanzado al mercado.

El club Español de la Prensa del Automóvil someterá a votación cada modelo, conforme sea lanzado al mercado.

El Club Español de la Prensa del Automóvil, entidad que engloba a la mayor parte de los críticos especializados en temas del motor, ha estudiado un esquema para la elección del "Mejor Coche del Año", que será aplicado por primera vez en 1973.

HOTEL TRES REYES

Pamplona *****Lujo



El único Hotel de Lujo (5 estrellas), del País Vasco, pone a su disposición:

350 plazas. Salones especiales para Convenciones y Banquetes hasta 800 personas. Aire acondicionado. Garaje.

Agencias de:

AVIS, Rent a car - IBERIA, Líneas Aéreas - WAGONS LITS COOK

Dirección Postal: Jardines de La Taconera, s/n.

Teléfono 226.600 (20 líneas). Telex 367-20.

Todos los críticos automovilísticos serán invitados a la votación, para lo cual recibirán una serie de tarjetas de puntuaciones que podrán cubrir a medida que prueben los coches, conforme éstos son presentados a la Prensa. En ellas se especificará recorrido y duración de la prueba, consumo obtenido en ciudad y carretera y prestaciones concretas observadas.

A continuación se puntuará por cinco apartados: 1, seguridad; 2, confort; 3, técnicas; 4, carrocería y 5 economía. El primero tendrá coeficiente 1, el segundo, 0,8; el tercero, 0,7; y los cuarto y quinto, 0,5. Estos apartados darán lugar a cinco clasificaciones independientes y a otra conjunta, previa aplicación de los coeficientes, que revelará el ganador del título "Mejor Coche de 1973, Premio Nacional de la Crítica. Los conceptos a valorar son los siguientes: Apartado 1, estabilidad, frenos, conducción, visibilidad, dirección; 2, asientos, climatización, equipo, sonoridad, suspensión; 3, prestaciones, diseño; 4, calidad, maletero, habitabilidad, manejabilidad, estética; 5, precio y consumo.

Para lograr uniformidad en los elementos a juzgar, el crítico recibirá una relación de lo que se debe considerar en cada concepto. Por ejemplo, para la estabilidad, se contemplará el comportamiento en curva, en recta, con viento, en mojado, con piso ondulado; para la visibilidad, la circular normal, en maniobra de aparcamiento, eficacia del limpiaparabrisas, faros, retrovisores, luneta en seco, etc; para juzgar la suspensión se tendrá en cuenta la amortiguación, el bacheo, el balanceo y el galope; para la carrocería, la chapa, la pintura, cromados, ajuste y acabados. En fin, pocos elementos quedarán sin ser analizados antes de emitir un voto, que, de otra forma pudiera ser injusto.

Lo más importante de este planteamiento propuesto por el Club Español de la Prensa del Automóvil es su apertura a todos los informadores y su carácter de concentración de pareceres a escala nacional para impedir la proliferación de títulos otorgados por diversos grupos de periodistas a través de distintos medios, que, si bien dan oportunidad a las marcas para campañas publicitarias, no cumplen con el más sano objetivo de obligarlas a una mayor calidad y seguridad en los vehículos.

LLAMADA A NUESTROS SOCIOS

ESTA EN MARCHA LA CAMPAÑA DE PROMOCION DE NUEVOS ASOCIADOS

Iniciamos en este número de la Revista, nuestra campaña de captación de nuevos Socios.

Es nuestro deseo que el REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO agrupe a todos los automovilistas de la Región Vasco-Navarra, a fin de poderles prestar nuevos y mejores servicios, de los que hasta ahora vienen recibiendo.

No hay duda de que la unión hace la fuerza y si hoy, con cerca de 13.000 socios, nuestros servicios son interesantes, ¿qué no podríamos hacer duplicando o triplicando esta cifra?

Una cuota de 100 ptas. de entrada y la anual de 500 ptas. le dan derecho a utilizar los servicios que le detallamos al dorso, de los que para muestra pondremos este ejemplo de nuestro servicio de gestión.

matriculación de su vehículo nuevo,
transferencia del vehículo usado,
aviso de caducidad de su carnet de conducir y el de su esposa
y gestión para su renovación.

Si Vd. se detiene a pensar un instante, se dará cuenta que al ser estas gestiones **COMPLETAMENTE GRATUITAS**, con uno solo de estos servicios amortizará la cuota anual de varios años.

CADA SOCIO DEBE CONSEGUIR POR LO MENOS UN NUEVO SOCIO entre sus familiares, amigos y conocidos, en la seguridad de que con ello ayudará a mejorar y ampliar nuestro Club y nuestros servicios, lo cual redundará en beneficio suyo.

Rellene la Tarjeta de Solicitud que se incluye en la parte baja de esta página y deposítela en el Buzón de correos, **SIN FRANQUEO ALGUNO**. MUCHAS GRACIAS DE ANTEMANO, y que esta nueva etapa nos sirva para duplicar el número de nuestros asociados.

A los socios que aporten nuevos asociados se les concederá:

1 nuevo socio: Placa metálica con el escudo del Club para su coche

5 nuevos socios: Emblema de plata del Club para solapa

10 nuevos socios: Emblema de oro del Club para solapa

Nuestras Oficinas:

SAN SEBASTIAN
Plaza Oquendo - Telf. 41 15 29

VITORIA
Paseo de la Senda, 3, bajo - Telf. 21 77 05
(3 líneas)

PAMPLONA
Navarro Villoslada, 1 - Telf. 23 79 68

BILBAO
Bandera de Vizcaya, 2
Telf. 24 98 64

IRUN
P.º Colón, 40, bajos - Telf. 61 28 97

EIBAR
Bidebarrieta, 4, 1.º - Telf. 71 37 13

TOLOSA
P.º San Francisco, 9 - Telf. 66 19 67

BEHOBIA
Frontera - Telf. 61 74 96

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Solicitud de ingreso

Dn.

de profesión

con domicilio en

calle o plaza n.º Telf.

cuyo carnet de conducir caduca el de de 197

nombre y apellidos de la esposa

cuyo carnet de conducir caduca el de de 197

desea ingresar como Socio del Real Automóvil Club Vasco-Navarro aceptando su Reglamento.

..... de de 197
(firma)

Presentado por el Socio n.º Dn.

..... de
(localidad)

CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

- 1.—Carta de Recomendación a los Clubs de la A. I. T.
- 2.—Cartas de Crédito.
- 3.—Asistencia jurídica.
- 4.—Asistencia técnica.
- 5.—Asistencia Médico-Quirúrgica complementaria de las Cartas de Crédito.
- 6.—Caución para el pago de sanciones por infracción de las normas de circulación.
- 7.—Asistencia para la repatriación de heridos o enfermos graves.
- 8.—Asistencia mecánica en carretera.
- 9.—Ficha médica para primeros socorros.
- 10.—Formulario de autorización.
- 11.—Formulario para caso de accidente.

Cualquier dificultad en su viaje en automóvil por el extranjero, consulte con el Club A. I. T. del país visitado, donde le facilitarán todas las informaciones y asistencia posible.

Para su utilización lea con la mayor atención las instrucciones contenidas en cada bono.

Nº 679370 D

valable jusqu'au _____

delivrée à M _____

domicile _____

pour le _____

FICHA MEDICA DE PRIMER SOCORRO

Medical First-Aid Form — Aerztliches Merkblatt

Factor de Rhesus
Rhesus factor
Rhesus faktor

Fecha de nacimiento
date of naissance/birth

Positivo (Positive) Positiv

¿Es diabético?
Le titulaire est-il diabétique?
Ist der Inhaber diabetiker?

Firma del Médico
Signature du Médecin
Signature of the Doctor
Unterschrift des Arztes

ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME

UNION D'ASSISTANCE JURIDIQUE

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)

General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3

LE PRESIDENT

CRÉDIT

Soixante-quinze fr. suisses

Fr. 75.-

ou approximativement

D.M.	69
Nouv. fr. français	85
O. Schilling	450
£ sterling	6
Escudos	500
Fr. belges	870
Lira	10700
Holl. fl.	90
Svenska kronor	63
Norske kroner	120
Danske kroner	120
Diarsa iugoslavena	10290
Dr.	525
Suomen markkaa	5500

ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME

CAUTIONNEMENT CONCERNANT LES INFRANCTIONS A LA POLICE ROUTIERE

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)

General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3

LE PRESIDENT

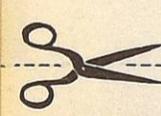
En caso de infracción a las leyes y la cubierta de este Carnet de Asistencia las autoridades de policía, judiciales o le hubieran sido impuestas por este Real Automóvil Club de España bono, en pesetas y al cambio oficial

Cinquante francs suisses

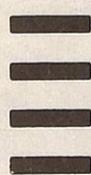
Fr. 50.-

ou approximativement

D.M.	46
Nouv. fr. français	46
O. Schilling	225
£ sterling	3
Escudos	250
Fr. belges	390
Lira	4750
Holl. fl.	45
Svenska kronor	27
Norske kroner	54
Danske kroner	54
Diarsa iugoslavena	4245
Dr.	212
Suomen markkaa	2250



Respuesta Comercial
F. D. Autorización n.º 2313
(B. O. C. N.º 2215 de 11/10 71)



TARJETA POSTAL

A
franquear
en
destino



**REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVARRO**

Apartado n.º 29 F. D.

SAN SEBASTIAN

ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME

UNION D'ASSISTANCE JURIDIQUE

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)

General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3

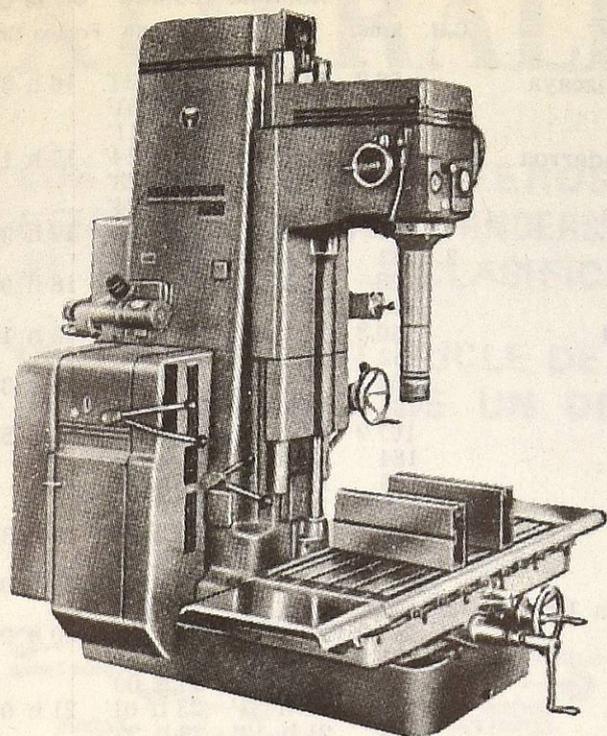
LE PRESIDENT

Deux cents francs suisses

Fr. 200.-

ou approximativement

D.M.	134
Nouv. fr. français	134
O. Schilling	670
£ sterling	13
Escudos	1340
Fr. belges	2010
Lira	25500
Holl. fl.	134
Svenska kronor	268
Norske kroner	536
Danske kroner	536
Diarsa iugoslavena	10740
Dr.	544
Suomen markkaa	5700



RECTIFICACIONES

MITRA, S.A.

SAN SEBASTIAN

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
DE LOS ACREDITADOS



PRODUCTOS



PARA GUIPUZCOA, NAVARRA, ALAVA Y LOGROÑO

LA MAXIMA CALIDAD Y GARANTIA EN LA
ESPECIALIDAD DE RECTIFICACION AL SERVICIO
DEL AUTOMOVIL Y DE LA INDUSTRIA

STOCK de camisas, pistones,
cojinetes, válvulas, etc., para
toda clase de motores:

SEAT, CITROEN, PEUGEOT, RENAULT,
DAUPHINE, FORDSON, CUMMINS, MACK,
PERKINS, BARREIROS, MERCEDES, ETC., ETC.

EQUIPOS **SANPA**

De transformación de motores para aumento de potencia:
SEAT 600 a 750 • SEAT 600-D a 850 • SEAT 1.400 a 1.700
CITROEN 2 HP. a 500 cm³. • PEGASO 165 a 200 HP., etc.

TALLERES Y OFICINAS:

San Sebastián
Barrio Recalde
Telf. 362.540 (3 líneas)
" 362.247

EXPOSICION Y VENTA:

San Sebastián
Paseo de Colón, 1
Telf. 444.033 (2 líneas)
" 426.040

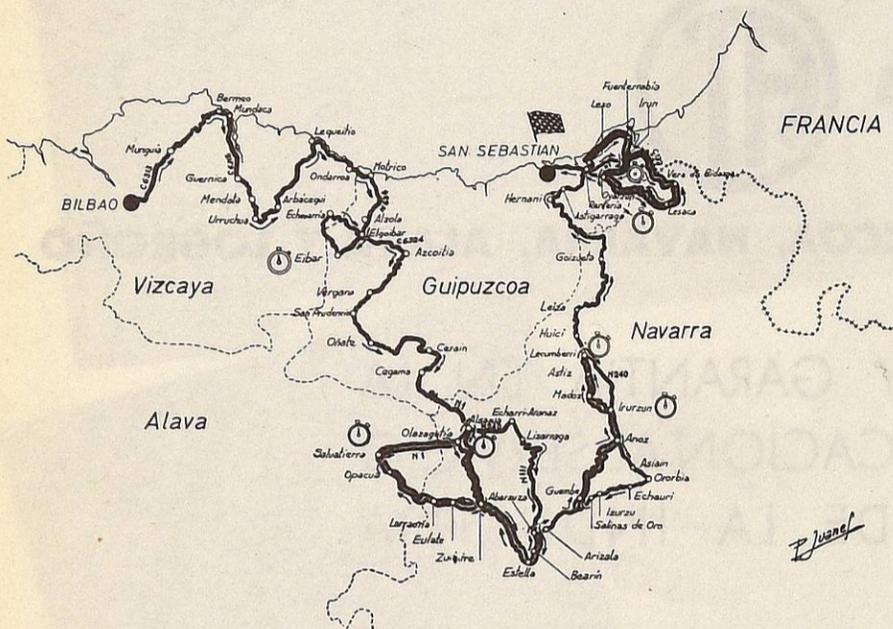
SUCURSALES:

VITORIA
Domingo Beltrán, 15
Tel. 224338

LOGROÑO
Quintiliano, 19
Tel. 214309

PAMPLONA
Sangüesa, 47
Tel. 236152

EN VISPERAS DEL XIV RALLY INTERNACIONAL VASCO - NAVARRO



Cuando estas líneas salgan a la calle, estaremos ya en vísperas de la XIV edición del rally internacional Vasco-Navarro que este año, al conmemorarse el cincuenta aniversario de la fundación Real Automóvil Club de Guipúzcoa, recibe la denominación complementaria de «rally del Cincuentenario». Con tal motivo la dotación económica de la prueba ha experimentado un considerable incremento, que aumentará el interés de los participantes por lograr una victoria, siempre difícil sobre las sinuosas carreteras de la región vasco-navarra.

En el momento de redactar este comentario no disponemos, claro está, de la lista de participantes y por tanto no podemos indicar los nombres de los pilotos que tomarán la salida en la Plaza de Toros de Vista Alegre de Bilbao, gentilmente cedida por sus propietarios y por la empresa arrendataria para esta magna demostración automovilística. Sin embargo no consideramos arriesgado augurar que en ésta, como en anteriores ocasiones, estarán presentes las máximas figuras del automovilismo deportivo nacional y también los pilotos más destacados del sud-ouest francés que con tanto agrado participan en esta prueba que prepara la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, con su mejor entusiasmo, y que con todo merecimiento está considerada como una de las más prestigiosas entre las que integran el Campeonato de España de Rallyes.

Seguidamente publicamos el Resumen del Itinerario y Horarios de paso de esta XIV edición del rally Internacional Vasco-Navarro.

LUGARES DE PASO	C.H.	Kms.	HORARIO TEORICO		Cierre C- Prueba Cro
			1.º coche	último	
Bilbao	1	0			
Munguía		17	16 h 20'	17 h 50'	
P.C. A) Sollube		22,2	16 h 26'	17 h 56'	15 h 56'
Bermeo		34	16 h 40'	18 h 10'	
Mundaca		38	16 h 45'	18 h 15'	
Guernica		49	16 h 58'	18 h 28'	
Vista Alegre		52	17 h 02'	18 h 32'	
Zugastieta		56	17 h 07'	18 h 37'	

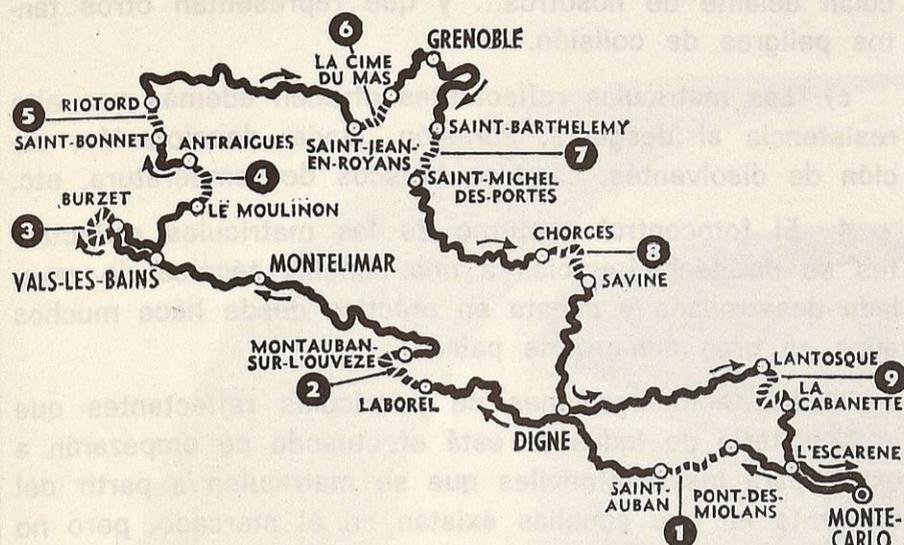
LUGARES DE PASO	C.H.	Kms.	HORARIO TEORICO		Cierre C- Prueba Cro
			1.º coche	último	
P.C. B) Balcón de Vizcaya		56,2	17 h 07'	18 h 37'	16 h 37'
Arbaicegui		68	17 h 21'	18 h 51'	
Lequeitio		85	17 h 41'	19 h 11'	
P.C. C) Lequeitio-Ondarroa		87	17 h 44'	19 h 14'	17 h 14'
Ondarroa		99	17 h 58'	19 h 28'	
Motrico		104	18 h 04'	19 h 34'	
P.C. CH) Calvario		105	18 h 06'	19 h 36'	17 h 36'
Eibar (Gasolinera)	2	122	18 h 26'	19 h 56'	
P.C. D) Arrate		126	18 h 31'	20 h 01'	18 h 01'
Echevarria		140	18 h 48'	20 h 18'	
P.C. E) San Miguel		140,3	18 h 48'	20 h 18'	18 h 18'
Elgoibar		152	19 h 02'	20 h 32'	
P.C. F) Azcárate		154	19 h 04'	20 h 34'	18 h 34'
Azcoitia		164	19 h 16'	20 h 46'	
P.C. G) Elosua		167,2	19 h 20'	20 h 50'	18 h 50'
Vergara		184	19 h 40'	21 h 10'	
San Prudencio		189	19 h 46'	21 h 16'	
Oñate		196	19 h 55'	21 h 25'	
P.C. H) Cerain		208,1	20 h 09'	21 h 39'	19 h 39'
Cegama		223	20 h 27'	21 h 57'	
P.C. I) Ortzaute		226	20 h 31'	22 h 01'	20 h 01'
Alsasua (Pie subida a Urbasa)	3	242	20 h 50'	22 h 20'	
P.C. J) Urbasa		242,2	20 h 50'	22 h 20'	20 h 20'
Eulate		271	21 h 25'	22 h 55'	
Larraona		275	21 h 30'	23 h 00'	
P.C. K) Opacua		276,4	21 h 31'	23 h 01'	21 h 01'
Salvatierra		294	21 h 52'	23 h 22'	
Alsasua		313	22 h 15'	23 h 45'	
Echarri-Aranaz		323	22 h 27'	23 h 57'	
Lizarraga		329	22 h 34'	0 h 04'	
P.C. L) Lizarraga		329,3	22 h 34'	0 h 04'	22 h 04'
Abárzuza		354	23 h 04'	0 h 34'	
Bearin		357	23 h 08'	0 h 38'	
Estella (cruce a Vitoria)		360	23 h 12'	0 h 42'	
Zudaire		377	23 h 32'	1 h 02'	
Eulate		382	23 h 38'	1 h 08'	
Larraona		385	23 h 42'	1 h 12'	
P.C. LL) Opacua		386,4	23 h 43'	1 h 13'	23 h 13'
Salvatierra		404	0 h 04'	1 h 34'	
Hotel Alzania	4	414	0 h 16'	1 h 46'	
P.C. M) Urbasa		421,4	0 h 25'	1 h 55'	23 h 55'
Zudaire		445	0 h 54'	2 h 24'	
Estella		461	1 h 13'	2 h 43'	
Bearin		462	1 h 14'	2 h 44'	
Abárzuza		467	1 h 20'	2 h 50'	
Arizala		469	1 h 22'	2 h 52'	
Guembe P.C. N) Guembe		481	1 h 37'	3 h 07'	1 h 07'
Anoz		501	2 h 01'	3 h 31'	
Irurzun		507	2 h 08'	3 h 38'	
P.C. Ñ) Madoz		509,1	2 h 10'	3 h 40'	1 h 40'
Madoz		515	2 h 18'	3 h 48'	
Astiz		519	2 h 22'	3 h 52'	
Lecumberri (cruce a Irurzun)		524	2 h 28'	3 h 58'	
Irurzun	5	537	2 h 44'	4 h 14'	
Asiain		547	2 h 56'	4 h 26'	
Ororbia		550	3 h 00'	4 h 30'	
Echauri		555	3 h 06'	4 h 36'	
P.C. O) Echauri		555,6	3 h 06'	4 h 36'	2 h 36'
Salinas de Oro		566	3 h 07'	4 h 37'	
Guembe P.C. P) Guembe		573	3 h 27'	4 h 57'	2 h 57'
Anoz		593	3 h 51'	5 h 21'	
Irurzun		599	3 h 58'	5 h 28'	
P.C. Q) Madoz		601,1	4 h 01'	5 h 31'	3 h 31'
Madoz		607	4 h 08'	5 h 38'	
Astiz		611	4 h 13'	5 h 43'	
Lecumberri (cruce)		615	4 h 18'	5 h 48'	
P.C. R) Huici		616,1	4 h 19'	5 h 49'	3 h 49'
Huici		620	4 h 24'	5 h 54'	
Leiza		628	4 h 34'	6 h 04'	
P.C. S) Ezcurra		628,5	4 h 34'	6 h 04'	
Goizueta		647	4 h 56'	6 h 26'	
Hernani (cruce S.S.)		670	5 h 24'	6 h 54'	
Astigarraga		673	5 h 27'	6 h 57'	
Hotel Lintzirin (Neutraliz)	6	682	5 h 38'	7 h 08'	
Rentería		684	6 h 40'	7 h 40'	
Lezo		685	6 h 42'	7 h 42'	
P.C. T) Jaizkibel		686,6	6 h 44'	7 h 44'	6 h 14'
Fuenterrabía		704	7 h 04'	8 h 04'	
Irún		706	7 h 06'	8 h 06'	
P.C. U) Peñas de Aya)		711,2	7 h 13'	8 h 13'	6 h 43'
Gurutze (cruce a Oyarzun)		725	7 h 30'	8 h 30'	
Oyarzun (cruce a Lesaca)		726	7 h 31'	8 h 31'	
P.C. V) Arichulegui		728	7 h 33'	8 h 33'	7 h 03'
Lesaca		750	8 h 00'	9 h 00'	
Vera de Bidasoa		755	8 h 06'	9 h 06'	
Irún		768	8 h 21'	9 h 21'	
Fuenterrabía		773	8 h 27'	9 h 27'	
P.C. X) Jaizbikel		775	8 h 30'	9 h 30'	8 h 00'
Rentería		793	8 h 51'	9 h 51'	
Irún		805	9 h 06'	10 h 06'	
P.C. Y) Peñas de Aya		808,1	9 h 09'	10 h 09'	8 h 39'
Gurutze (hostal)	7	822	9 h 26'	10 h 26'	
Irún		829	9 h 34'	10 h 34'	
Vera de Bidasoa		843	9 h 51'	10 h 51'	
Lesaca		848	9 h 57'	10 h 57'	
P.C. Z) Arichulegu		849	9 h 58'	10 h 58'	9 h 28'
Oyarzun		872	10 h 26'	11 h 26'	
Rentería		876	10 h 31'	11 h 31'	
San Sebastián	8	885	10 h 42'	11 h 42'	

NOTA.—En el control horario n.º 6 NEUTRALIZACION de 1 hora.

XLII RALLY DE MONTECARLO

LOS TRES MOSQUETEROS DE ALPINE-RENAULT (ANDRUET, ANDERSSON Y NICOLAS) AL FRENTE DE LA CLASIFICACION FINAL.

UNA VEZ MAS EL BUCLE DE "LE BURZET" FUE ESCENARIO DE UN DESAGRADABLE INCIDENTE.



La cuarenta y dos edición del Rally de Montecarlo, ha constituido una rotunda victoria para los coches azules de Alpine Renault, que de este modo ha conseguido reconciliarse con sus incondicionales tras el descalabro sufrido el año pasado. Los tres primeros lugares del scratch fueron ocupados por tres equipos oficiales de la marca de Dieppe y solamente el magnífico Ford Escort RS 21TS pilotado por Mikkola y Porter conseguiría intercalarse entre los Alpine que de los seis primeros puestos de la clasificación, coparían cinco.

Como pueden suponer nuestros lectores la noticia del triunfo de Andruet, llevando como copiloto a una bonita rubia que se ocultaba bajo el seudónimo de «Biche», tuvo una calorosísima acogida ya que desde hacía doce años, cuando Martin-Bateau se proclamaron vencedores al volante de un Panhard, no se producía una victoria francesa en el rally monegasco.

Esta cuarenta y dos edición se inició el día 19 desde nueve capitales europeas: Almería, Atenas, Frankfurt, Glasgow, Montecarlo, Oslo, Reims, Roma y Varsovia, todos ellos puntos habituales de partida salvo la ciudad eterna que por primera vez era elegida para tal fin. De los 279 vehículos que iniciaron la prueba, la inmensa mayoría (228) llegaron el domingo 21 de enero al Principado, como es ya habitual ya que las dificultades del recorrido de concentración son prácticamente nulas. Sin embargo la mala suerte se cebaría una vez más en algunos equipos españoles. Sunsdégul, abandonaría en Barbastro por rotura de un palier, Busso sería embestido en el col de Corobin por otro vehículo y Uroz sería descalificado por infringir el Código de la Circulación.

Precisamente el col de Corobin, fue el escenario de la única prueba selectiva del recorrido de concentración y su finalidad era la de establecer una clasificación provisional antes del comienzo de la segunda fase de la prueba: el recorrido común. En este tramo la victoria sería, ante la sorpresa general, para el vencedor del año anterior, el italiano Sandro Munari al volante de uno de los vetustos Lancia Fulvia HF, que se adjudicaba el mejor crono ex-aequo con Mikkola, al cubrir los 17 Kms. en 13 minutos y 19 segundos. Les seguirían: Lampinen (Lancia), Waldegaard (Fiat 124), Andruet (Alpine), Ballestreri (Lancia) etc. El primer español clasificado en Corobin sería el veterano piloto gallego Estanislao Reverter con un Austin-Victoria en el puesto 85, seguido de Eleuterio Serra en el 109.

Pero el encargado de salvar la honrilla de los participantes españoles que más tarde quedarían todos «fuera de combate» tras el desgraciado incidente de Le Burzet, sería el presidente del Real Automóvil Club de Cataluña, Salvador Fabregas. Fabregas, tras haber realizado el recorrido de concentración sin penalización, se adjudicaría el mejor tiempo de los veteranos en Le Corobin al volante de un Seat-Sport, lo que le valió la victoria absoluta entre los veteranos.

A las ocho de la mañana del martes, 23 de enero se daría la salida a la segunda etapa con nueve pruebas de velocidad y un total de 1.653 Kms. Pero en el Bucle de Le Burzet, cerca de la localidad de Vals-les-Bains, una colisión en cadena estuvo a punto de dar al traste con la presente edición del Rally de Montecarlo, tomando la prueba derroteros imprevistos. Sesenta y ocho coches cruzaron el control de entrada del tramo de Le Burzet y entre los siguientes se produjo una colisión en cadena que afectó a 19 vehículos que quedaron atascados en la carretera. Tras rescatar a los coches bloqueados, estos fueron conducidos al punto de partida del tramo cronometrado donde quedaron detenidos durante cuatro horas y media hasta que se les dijo que no podrían continuar el rally, por estar fuera de control. De este modo quedarían descalificados 144 coches entre los que se encontraban todos los españoles. Esta decisión provocó duras críticas contra la organización y los afectados pusieron de manifiesto su intención de reclamar ante la Comisión Deportiva Internacional. Sin embargo horas más tarde, tras el anuncio hecho por el presidente del Automóvil Club de Montecarlo, Michel Boeri, indicando que los afectados por la descalificación en Le Burzet, quedaban automáticamente invitados a participar al año siguiente sin tener que abonar

los 1.500 francos de la inscripción, las aguas volvieron a su cauce, porque lo cierto es que los ánimos estaban bastante excitados, y se especulaba incluso con la posibilidad de bloquear en diversos puntos las carreteras por las que transcurriría la tercera etapa.

Como ya se suponía la lucha en el recorrido común pondría de manifiesto las posibilidades de las marcas que podían «a priori» aspirar a la victoria absoluta en Montecarlo. La victoria de Lancia en Le Corobin había puesto en guardia a los responsables de Ford, Fiat y sobre todo a los pilotos de los coches azules de Alpine-Renault que al volante de las magníficas berlinetas estaban dispuestos a repetir la resonante victoria conseguida en el año 71.

Desde el primer tramo, el de Pont des Miolans, los Alpine iniciaron el ataque para situarse en cabeza adjudicándose Therier y Andruet los dos primeros lugares relegando al Ford Escort de Mikkola al tercer lugar, y al Lancia de Munari al cuarto. En Antraigues, se daría a conocer la clasificación de las cuatro primeras pruebas apareciendo Andersson en cabeza seguido de Therier, Munari, Nicolás y Mikkola en este orden. Aunque la prueba de Riotord la ganaría Munari, el italiano no pasaría al frente de la clasificación hasta la siguiente, la sexta, disputada en Saint-Jean-en-Royans. Pero el triunfo del vencedor de la pasada edición sería efímero. Poco después antes de llegar a Saint-Barthelemy resbalaría sobre el hielo, chocando contra la trinchera de nieve y quedaría colgado sobre el abismo. De este modo desaparecía de escena el primero de los Lancia. Poco después lo harían también los coches de Lampinen y Ballestreri, quedando solamente en carrera Kallstrom, que en solitario nada podría hacer para mantener a raya a los Alpine.

Pero el equipo Lancia no sería el único afectado por la mala suerte. También Fiat vería desvanecerse sus esperanzas con los abandonos de Paganelli y Waldegaard.

En la mañana del jueves 25 fue dada a conocer la clasificación oficial tras la celebración del recorrido común Mónaco-Vals-les-Bains-Mónaco, quedando establecida de la siguiente forma:

- 1.—Jean Claude Andruet-Biche (Francia), en Renault Alpine, en 3h. 25'04".
- 2.—Ove Andreson (Suecia)-Jean Todt (Francia), en Alpine Renault, 3-26-48.
- 3.—Jean-Pierre Nicolas-Guy Michel Vial (Francia), Alpine Renault, 3-28-10.
- 4.—J. Mikkola (Finlandia)-Jim Porter (Gran Bretaña), Ford Escort RS, 3-28-29.
- 5.—J. L. Therier-Marcel Callewaert (Francia), Alpine Renault, 3-28-38.
- 6.—T. Makkinen (Finlandia)-H. Liddon (Gran Bretaña), Ford Escort RS, 3-29-25.
- 7.—J. F. Piot-J. L. Marnat (Francia), Alpine Renault, en 3-29-43.
- 8.—Rauno Aaltonen (Finlandia)-Paul Easter (Gran Bretaña), Datsun 240Z, 3-32-01.

Durante el recorrido complementario de Montaña, celebrado en la noche de este mismo día las posiciones no experimentarían variaciones notables y la supremacía de los Alpine Renault se podría una vez más de manifiesto y Bernard Darniche sería el más rápido de los pilotos oficiales de Alpine a lo largo de los siete tramos cronometrados del recorrido complementario. En esta última etapa que finalizó a las 7 horas y 38 minutos de la mañana del día 26 de enero, únicamente cinco vehículos quedarían apartados de la carrera con lo que el número de vehículos que finalizaban esta 42 edición era de cuarenta y seis.

En lo que respecta a la clasificación por grupos, en el de Turismos de Serie, Grupo I, la victoria sería para el francés Gerard Larrouse con un Alfa Romeo GTV con el que consiguió clasificarse en el decimonoveno lugar de la general.

El finlandés Hannu Mikkola a pesar de sus esfuerzos no consiguió inquietar en ningún momento al trío de Alpines que rodaban en cabeza pero tuvo la compensación de situar su potente Ford Escort RS al frente de la clasificación de Turismos Especiales. Para el sueco Harry Kallstrom, octavo en la general, sería el triunfo en el Grupo III, Gran Turismo de Serie y claro está, Jean Claude Andruet conquistaría el primer puesto en Gran Turismo Especial, Grupo IV. La Copa de Damas fue ganada por la sueca Sylvia Osterberg, quien con gran pericia supo situar su Opel Ascona en el vigésimo octavo lugar de la general.

CLASIFICACION GENERAL OFICIAL DEL 42 RALLY DE MONTECARLO

- 1.—Jean Claude Andruet «Biche» (Francia) Alpine Renault, en 5 h. 42 m. 04 s.
- 2.—Ove Andresson (Suecia)-Jean Todt (Francia) Alpine Renault, 5-42-30.
- 3.—Jean Pierre Nicolás-Guy Vial (Francia) Alpine Renault, 5-43-39.
- 4.—Hannu Mikkola (Finlandia)-Jim Porter (Gran Bretaña) Ford Escort, 5-44-29.
- 5.—Jean Francois Piot-Jean Louis Marnat (Francia) Alpine Renault, 5-45-8.
- 6.—Jean Luc Therier-Marcel Callewaert (Francia) Alpine Renault, 5-46-01.
- 7.—Raffaele Pinto-Arnaldo Bernachini (Italia) Fiat, 5-52-14.
- 8.—Harry Kallstrom-Claes Billstam (Suecia) Lancia, 5-52-15.
- 9.—Tony Fall-Mike Wood (G. Bretaña) Datsun, 5-55-47.
- 10.—Bernard Darniche-Alain Mahe (Francia) Alpine Renault, 5-57-08.
- 11.—Timo Makinen (Finlandia)-Henry Liddon (G. Bretaña) Ford Escort, 5-57-44.
- 12.—Ille-Bror Nesenius-Bjorn Sederberg (Suecia) Opel, 6-02-36.
- 13.—Gerard Larrouse (Francia)-Christian Delferier (Bélgica) Alfa, 6-05-3.
- 14.—Andrés Kullang-Claes Anderson (Escocia) Opel, 6-05-37.
- 15.—Bqb Wollek-Pierre Thimonier (Francia) Alpine Renault, 6-06-37.
- 16.—Jean Ragnotti-Jacques Jaubert (Francia) Renault 12, 6-10-57.
- 17.—Chris Sclater-John Davenport (G. Bretaña) Ford Escort, 6-11-30.
- 18.—Rauno Aaltonen (Finlandia)-Paul Easter (G. Bretaña) Datsun, 6-14-43.

Hasta 51 clasificados.

JAVIER SANGÜESA

LAS PLACAS DE MATRICULACION REFLECTANTES, ELEMENTO BASICO DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACION NOCTURNA

Muchos y muy diversos han sido los comentarios que en los últimos meses se han suscitado alrededor del tema de la matrículas reflectantes.

El automovilista en general se pregunta: «¿Es o no conveniente instalar ya matrículas reflectantes?»

Para contestar a esta pregunta, recordemos algunos puntos básicos que es preciso conocer:

1. El Decreto de fecha 13-VIII-71 dice que las matrículas reflectantes son obligatorias para todos los vehículos matriculados con posterioridad al 7 de octubre de 1971.

2. El parque de vehículos matriculados con anterioridad a dicha fecha deberá quedar reflectorizado en un plazo máximo de cuatro años. Aunque el cambio obligatorio se efectuará por períodos mensuales, comenzando por los vehículos de matriculación más moderna, es obvio indicar que todos aquellos automovilistas que deseen disponer de una mayor seguridad en su vehículo por medio de la instalación de una matrícula reflectante, matrícula de SEGURIDAD, pueden efectuarlo tan pronto como deseen.

3. Las matrículas reflectantes ofrecen al usuario notables ventajas como:

a) *Visibilidad*: Las matrículas reflectantes tienen un índice de brillantéz 180 veces superior al de la mejor pintura blanca, siendo perfectamente visibles en la oscuridad hasta una distancia de 500 metros.

b) *Seguridad*: Sabido es que en la circulación nocturna el porcentaje de accidentes es mucho mayor que durante el día, debido a la menor visibilidad. Las matrículas reflectantes constituyen un preaviso ante situaciones como: automóviles parados a un lado de la carretera que no se ven hasta tenerlos encima; o esas «motos» con las que uno cree cruzarse y que luego resultan ser automóviles con un faro apagado; o vehículos apenas visibles, que circulan delante de nosotros... y que representan otros tantos peligros de colisión.

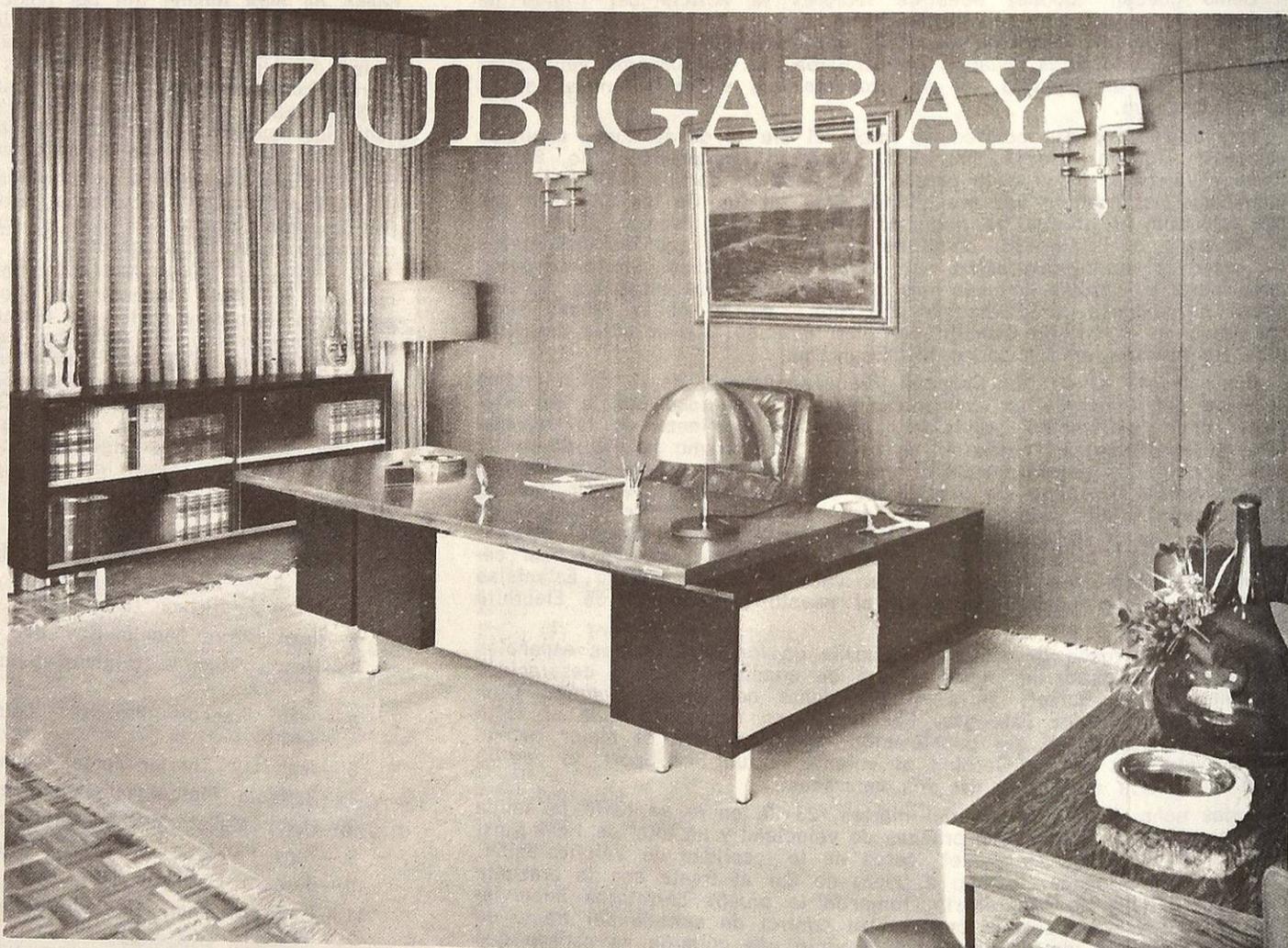
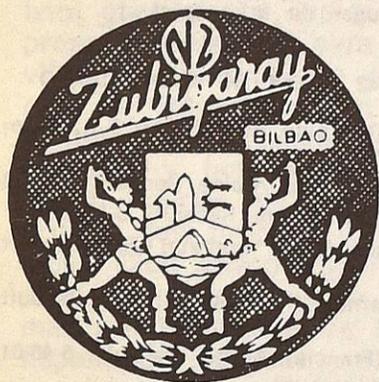
c) Las matrículas reflectantes ofrecen además una alta resistencia al desgaste, abrasión, lluvia, decoloración, acción de disolventes, cambios bruscos de temperatura, etc.

4. El fotocontrol nocturno de las matrículas reflectantes es un hecho, gracias a una sencilla técnica de revelado desarrollada y puesta en práctica desde hace muchos años en gran número de países.

5. Las homologaciones de matrículas reflectantes que el Ministerio de Industria está efectuando se empezarán a exigir para los automóviles que se matriculen a partir del momento en que aquellas existan en el mercado, pero no para los que fueron matriculados en fecha anterior.

Todos estos puntos señalados sobre las matrículas reflectantes, y en especial el de la seguridad que representan en la circulación nocturna, hacen pues aconsejable su instalación inmediata.

DIVISIONES
Y
MUEBLES
DE
EMPRESA



exclusiva para Guipúzcoa:

CASA NERECAN

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

Teléfono N.º 410356

FILTROS
purflux



LS 131 A

único filtro de aceite, recambiable, que CITROËN monta en origen

FABRICADO POR:



INDUSTRIAS ESPAÑOLAS S. A.

SAN SEBASTIAN

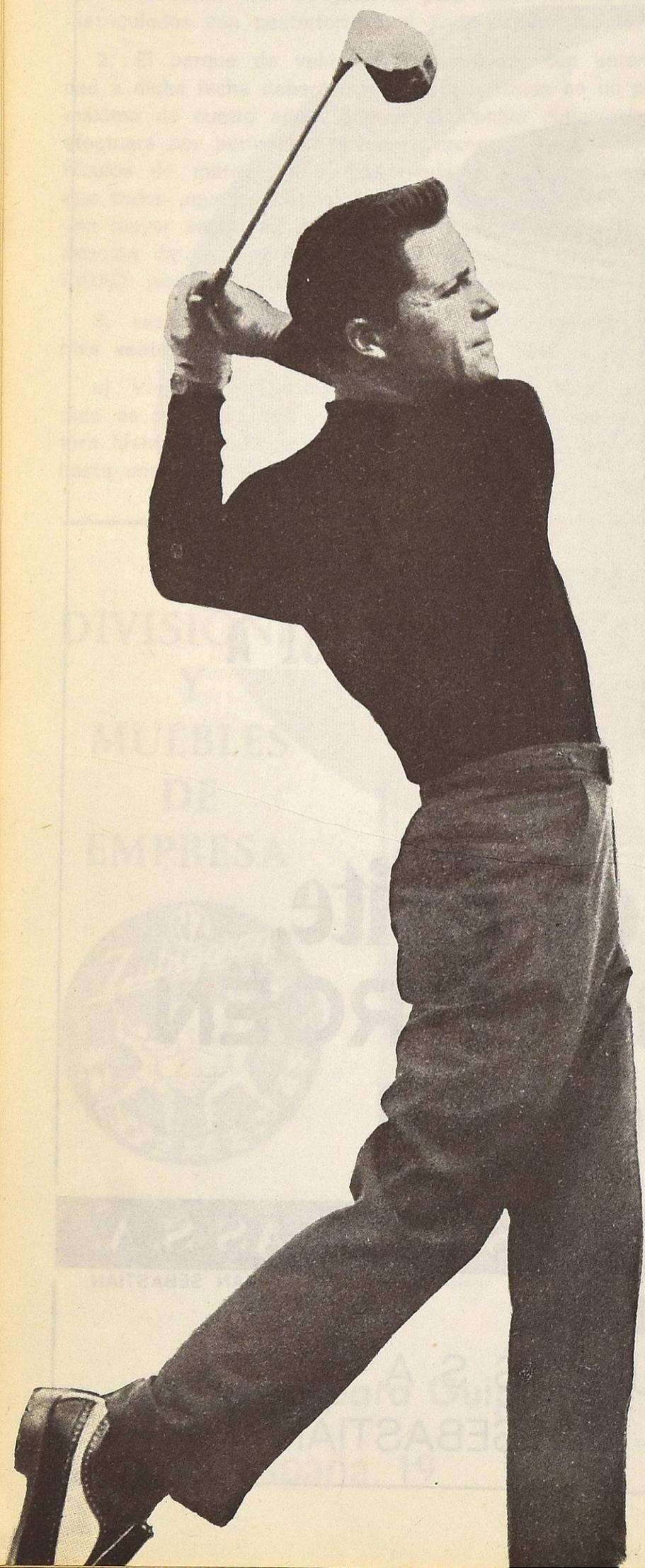
DISTRIBUIDOR

INDUSTRIAS UNIDAS, S. A.

Iparraguirre, 9 - SAN SEBASTIAN

qué es el golf?

Por ENRIQUE MEIJIDE
PEREZ-LAGUNA



He aquí un pregunta muy simple pero que para algunos encierra mucha polémica en su interior. ¿Es un deporte para «viejos», para ricos, para todos? ¿Es, acaso, un deporte? Nosotros, claro está, no vamos a volver a insistir en las mismas virtudes que este deporte tiene, ya tan comentadas por otra parte, sino tan sólo nos vamos a ir remitiendo a los hechos concretos que el golf está produciendo en España para que cada uno pueda comprobar por sí mismo, los beneficios que reporta.

TRAYECTORIA DEL GOLF EN ESPAÑA

El golf es un deporte relativamente nuevo en nuestro país, ya que, pese a datar el reglamento mundial del año 1457, en España, hasta hace unos años, eran escasos los practicantes. Por otra parte estaba condenado a un ostracismo casi absoluto por parte de los medios informativos que no le dedicaban la atención que merecía, sobre todo en lo que al terreno internacional se refiere. Pese a este considerable bajo número de federados y practicantes que había en España, comparado con cifras de otros países, no podemos desde luego considerar poco lucido el papel de nuestro golf en el plano internacional, donde se consiguieron triunfos tan resonantes como la victoria de Angel Miguel en la Copa del Mundo, el primer puesto de Ramón Sota en la clasificación de la Orden del Mérito Europeo, la inclusión de los Abiertos de España y de Madrid en la Orden del Mérito Británico, el

primer puesto de nuestro equipo junior masculino en el Campeonato de Europa de la especialidad y el segundo lugar del equipo femenino junior en el Campeonato de Europa, amén del gran prestigio de que gozan nuestros profesionales y amateurs. Si dicen que de la cantidad sale la calidad, por otro lado afirmación innecesaria, por lógica, en España y no sólo en golf, hemos tenido la rara virtud de tener calidad sin poseer cantidad, cosa que ahora se va consiguiendo con el aumento tan considerable de licencias habidas en los últimos años, en los que se ha logrado cifrar el número de practicantes en más de 25.000 jugadores, por lo que creemos que el fenómeno «golf» continuará su progreso en los dos frentes: mayor número de jugadores y mejor calidad.

EL GOLF Y LA SALUD

Es ésta una de las cuestiones más importantes para aconsejar la práctica de este deporte, que contesta en gran parte esa serie de preguntas con que encabezábamos este trabajo: la salud.

Bajo el punto de vista médico, los beneficios que aporta al organismo humano son de mucho mayor peso que los inconvenientes, ya que éstos, si se pueden denominar así, son los normales en cualquier deportista y sólo en algunos casos: ligeras torceduras de tobillo o «tirones» en los brazos al golpear la bola, casi siempre producto de un deficitario entrenamiento.

Por contra, las ventajas señalan un hábito a man-



tener la condición física a un nivel de esfuerzo que en la vida normal casi nunca suelen superarse, descansando asimismo de la fatiga producida por el trabajo cotidiano de la vida moderna, con lo que incluso personas que padecen enfermedades de índole cardíaca pueden practicar el deporte, alargando con ello su vida.

EL GOLF Y EL TURISMO

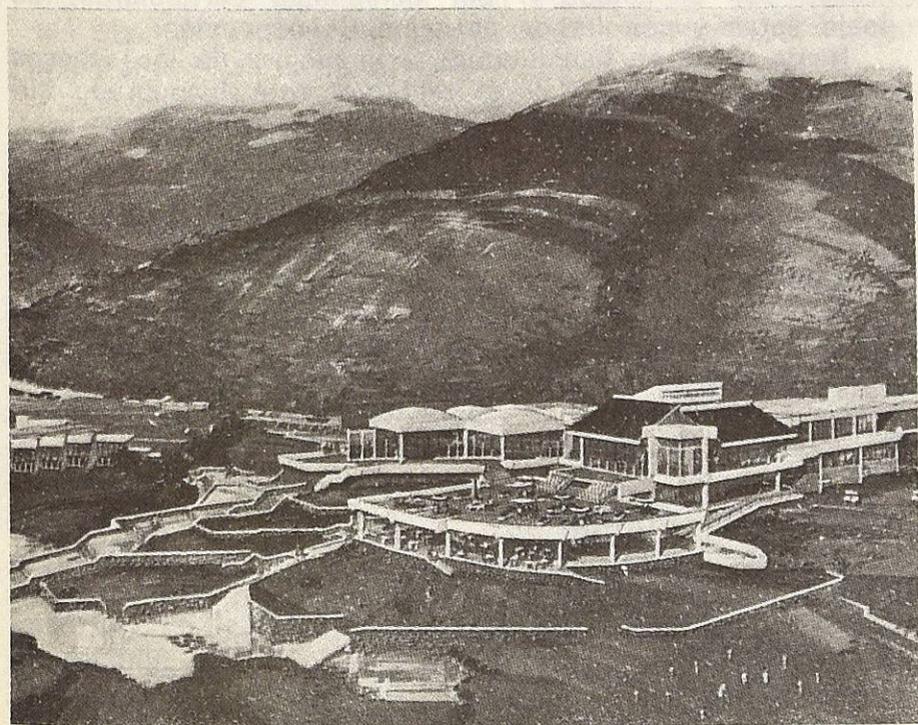
No cabe duda que actualmente el turismo es una de las principales

fuentes de ingresos del país y que para seguir gozando de la misma popularidad entre nuestros visitantes teníamos que ir renovando nuestras formas de atracción hacia sus gustos más claros. De sobra es conocida la afición de los americanos, ingleses, etc..., a jugar al golf. También es sabido que venían a España a tostarse bajo nuestro sol y a disfrutar de unas espléndidas vacaciones que no llegaban a ser tan espléndidas porque añoraban algo... el golf. Los gustos de una bue-

na parte de nuestros asiduos visitantes estaban tan marcados sobre la arena de las playas, los vuelos «charter» empezaban a dejarse ver con tanta frecuencia rumbo a nuestros campos de golf, los aviones de líneas regulares venían tan cargados de bolsas de palos, que el Ministerio de Información y Turismo tuvo que fomentar la construcción de Paradores de Turismo con campos de golf, las grandes urbanizaciones y complejos que se levantan actualmente ya no se conciben sin un campo de golf para sus propietarios y visitantes. Los nuevos y suntuosos hoteles de los núcleos turísticos, veraniegos o no, no lo son tanto si les falta a su alrededor un campo de golf. Y así, los cuarenta y ocho campos en activo y los veintiuno en proyecto y construcción se van extendiendo por nuestra geografía como si de verdes oasis esparcidos sobre nuestra piel de toro se tratase, ofreciendo otra muestra más de hospitalidad y otro de sus principales deseos a nuestros turistas



que encuentran ahora una excusa más para permanecer entre nosotros disfrutando de sus dos «vicios» más resonantes, que casi hacen «slogan» publicitario: «España, golf y sol». Mucho le debe el golf al turismo y mucho le debe el turismo al golf, pero no sabría explicar qué deuda se contrajo antes. Lo que sí es cierto es que la industria hotelera española ha ganado muchos enteros, redoblando su bien ganada fama, con esta nueva atención hacia sus clientes que les hace tener de todo, sin moverse de casa.



En el Mar Menor. Campo de Golf, La Manga.



El Prof. D. Ramón Ezquerro, de la Universidad de Madrid, Geógrafo e Historiador.

El Prof. Ezquerro pertenece al "Consejo Superior de Investigaciones Científicas" y está especializado en Historia de América, sobre la que ha publicado numerosos trabajos. Es Premio Nacional de Literatura.

Ha formado parte de distintas Comisiones Internacionales (UNESCO) para la armonización de los textos de Historia. Actualmente ocupa así mismo un puesto en la Comisión de Nomenclatura Histórico-Vial del Ayuntamiento madrileño.

El Profesor Ezquerro me recibe con la amabilidad que le es proverbial con lo que, sin mayores preámbulos le preguntamos:

—Profesor, ¿nos concedería el honor de hablarnos de autopistas? Mi pretensión es subrayar, sobre todo, el criterio sobre toponimia en viales...

—Presente la necesidad —comienza el Profesor Ezquerro— de construir grandes vías de comunicación reservadas a la circulación automóvil con ciertas condiciones de trazado, firmes especiales; carentes de pasos a nivel, o travesías de caseríos o grupos de población (que se circunvalan), es decir evitando los conflictos con vehículos de velocidad inferior; el entorpecimiento de peatones y caballerías, así como cruces con caminos o carreteras de igual o inferior densidad circulatoria, se hizo necesario la construcción de pistas o viales.

LA IDEA

La idea surgió —continúa el Profesor— en Italia en 1922 por obra del Ingeniero Puricelli, autor de la autopista deportiva de Monza; el cual proyectó otra de carácter general, desde Milán a los lagos alpinos, con fines turísticos. Esta autopista fue construida, en efecto, por una Sociedad con garantía estatal y derechos de peaje. Las obras comenzadas en 1923 se terminaron dos años más tarde con sus 85 km. de recorrido.

A esta obra siguió otra de Milán a Pérgamo, de 48 km. que se terminó de construir en 1927, durando las obras un año.

De esta nueva modalidad viaria —nos informa nuestro interlocutor— trató el V Congreso Internacional de Carreteras, celebrado en Milán en 1926. La idea no halló ambiente, aunque los Estados Unidos ya tenían una desde 1904, que era la transformación de un autódromo.

La oposición manifestada se debió a no ver claras sus ventajas; a la hostilidad de las compañías ferroviarias y a su elevado costo, que tenía que recaer necesariamente en el erario público.

En las Conclusiones del Congreso se aprobaron las autopistas sólo en caso de que unieran dos ciudades importantes, no lejanas o sus proximidades; o entre dos regiones fuertemente industriales. Es decir, como es lógico, reaparecía la idea que presidió la construcción de los primeros ferrocarriles. No es necesario señalar que la mentalidad turístico-masiva no había arraigado todavía...

LAS AUTOVIAS EN EL MUNDO

—En Italia —nos dice nuestro entrevistado— se continuó con estos proyectos y la idea fue recogida con entusiasmo por Alemania, bien que con fines estratégicos y económicos; para mitigar el paro Hitler inició la construcción intensa y rápidamente de una gran red de autopistas que cubrieran las regiones y ciudades más importantes del país. Estas obras fueron respaldadas financieramente por la entidad encargada de los ferrocarriles para evitar fricciones entre ambos medios de comunicación, reservando la autopista para viajeros y correo, y el ferrocarril para mercancías pesadas y en largo recorrido. Serían autopistas de peaje, pero construidas por el Estado. En 1929 ya se habían construido 3.200 km.

En los Estados Unidos la crisis que intentó resolver Roosevelt originó un plan de carreteras interregionales del tipo de autopistas y de supresión de pasos a nivel.

Francia a pesar de su anterior oposición y del buen estado de sus carreteras, comenzó a construir antes de 1932, autopistas en las cercanías de París, y otra a Calais; proyectándose otras más.

En España, ya bajo el gobierno de Primo de Rivera, se proyectaron autopistas, a lo que contribuyó la Ley de 27 de julio de 1928, planeándose tres: de Gijón a Oviedo, de Madrid a Valencia, y de Madrid a Irún, subvencionadas por el Estado y con un plazo de concesión de 99 años.

También se proyectaron otras, en generales radiales, que unieran a Madrid con algunos puertos y con la frontera portuguesa, pero el cambio de régimen dejó en suspenso todos estos proyectos.

ACTUALIDAD

—En los últimos años —no tengo que interrumpir al dictante— el aumento cada vez mayor de la circulación automóvil ha provocado la construcción de autopistas realizadas por el Estado o por compañías particulares; de peaje éstas y con largos períodos de concesión.

Hasta ahora se han limitado a la mejora de los accesos a Madrid y Barcelona y el recientemente inaugurado circuito de circunvalación de San Sebastián por ejemplo...

En Madrid, pondremos algunos ejemplos, se ha llevado la autopista a Villalba, prolongándola a Villacastín, a 35 Km. de Segovia; para transformar la sobrecargada carretera de La Coruña en las inmediaciones de Madrid, y estando proyectada su continuación en la misma dirección.

Pero existe en proyecto y en ejecución otras autopistas de gran longitud, como la de la costa mediterránea, y la del Cantábrico, cuya primera parte es el tramo de Bilbao a la frontera francesa en Irún, realización que se comenzó en Basauri (¿o en Echavarri?), en las inmediaciones de Bilbao.

AUTOPISTA IRUN-BILBAO

—De esta última —continúa— que es la que ahora le interesa a Vd., la compañía que la construye la ha designado en su publicidad con el nombre impropio de «Autopista Bilbao-Behobia» y también ha corrido con el nombre de «Basauri-Behobia».

Cabe pues a ello hacer algunas observaciones que puntualicen con veracidad científico-geográfica y administrati-

va su correcta denominación, que como nos dice la experiencia, supone de gran trascendencia.

Las autopistas, insisto, unen poblaciones importantes lógicamente y se designan con los nombres de ellas, así: «Berlín-München», «Mannheim-Heidelberg», «Berlín-Stettin» que corresponde a la red anterior a la última guerra europea... Así también «Roma-Ostia», «Padua-Venecia», «Nápoles-Sorrento», etc. en Italia.

Es inadecuado —sigue el Profesor Ezquerro— desde todos los puntos de vista el que si la autopista de la que hablamos comienza de hecho en el término municipal de Basauri —pero se denomina su inicio «Bilbao», por partir en realidad de la capital (dado que las salidas de Bilbao están ya resueltas o en proyectos aprobados)— si además el Municipio de Basauri pertenece a la periferia bilbaina; si entonces su punto de arranque por el oeste es a todos los efectos y las razones apuntadas, la capital de Vizcaya, su punto del extremo opuesto debe quedar referido igualmente a la población importante a él afectada, como es Irún; mucho más sabiendo que Behobia es un agregado de la antigua Uránzu, a poca distancia del núcleo irundarra, es decir, un barrio de Irún.

Es más, sabemos ya de manera categórica que el actual trazado Bilbao-frontera francesa (Irún) pertenece a la concebida «Autopista del Cantábrico» que llegará primero hasta Gijón y se extenderá más tarde hasta Galicia. Con ello perderá Bilbao su categoría de meta final, circunstancia que nunca (!) podrá suceder a Irún. Ni aún que se llegue a completar tal «Autopista del Cantábrico» unida a Bordeaux, con Francia, y a La Coruña, Santiago, etc. con Galicia, Irún no perderá, repito, su carácter de hito nacional, de arranque.

Behobia —continúa el historiador— también con otras grafías como: Behovia, Beovia, etc., perteneció a los franceses durante tres años en el primer cuarto de siglo XVIII, así como Hendaya, a mediados del XVII había sido ocupada, durante un año, por los españoles; ocupación que se repitió a final del XVII militarmente y también en la segunda década del XIX. Pues bien, Behobia forma un núcleo de caserío con el perteneciente a Behobie (agregado municipal de Hendaye), y separada de su homónimo por el Bidasoa...

Esta circunstancia harta sabida, se trae a colación por señalar otro de los inconvenientes de la incorrecta denominación que se le ha señalado a la Autopista «Bilbao-frontera francesa...».

Es incomprensible que en ningún momento se haya dado a esta vía otro nombre que no sea el de «Irún-Bilbao» o «Bilbao-Irún» y hasta tal punto que nos viene a la memoria lo sucedido con el ferrocarril de Canfranc, denominación que se impuso lógicamente aunque en él se daba la circunstancia de que su estación última en territorio español era la de Arañones, a 4 km. de Canfranc. Es más, habiendo sufrido el caserío de Canfranc un grave incendio, su reconstrucción se hizo en el lugar de Arañones, sin que por ello fuera motivo de alteración de su nombre geográfico. Tal es la influencia de la entidad mayor.

Estos hechos se repiten constantemente en la vida diaria, además no sólo en las vías de comunicación, ferroviarias, aéreas, etc —como vemos llegando a Madrid por ferrocarril (Chamartín, Príncipe Pío, Atocha), o a París (Gare du Nord, Quai d'Orsay, en su día, etc.)— sino en la misma propaganda de actuales construcciones inmobiliarias, que necesitan añadir al nombre toponímico el de su ubicación: «Playa», Alameda, Guadalupe, etc., si por ejemplo nos referimos a Fuenterrabía; donde sus agregados se extienden desde el Cabo Higuier hasta Gainchurizqueta, pasando por el moderno poblado de «Urdanibia» (Gaizubia).

Lo mismo podríamos decir en lo deportivo, si nos referimos al célebre Cross de Lasarte, que es necesario unir al nombre de San Sebastián, no obstante la nombradía del Hipódromo, y en su tiempo, del Campo de Golf, para no confundir, además, su ubicación con sus homónimos de Alava y Vizcaya.

Otro ejemplo bien conocido para los aficionados deportistas de la época del célebre equipo de balompié «Real Unión» se daba cuando sus contrarios venían a Irún a contender con él, cuando en realidad donde venían era a Amute perteneciente al Municipio de Fuenterrabía...

Parece por tanto lógico, por razones formales y usuales, que esta autopista se designe con el nombre de las dos poblaciones que enlaza: Bilbao e Irún, máxime cuando en el orden mismo de los «camino de hierro» —por ejemplo— es Irún de primera categoría en la provincia...

No es propio, le diré para terminar, denominar la autopista ésta, de la que hablamos, con el nombre de una entidad geográfica menor, muchos menos cuando —caso de que hubiera, que lo dudo, intereses para evitarlo— es posible, si la autopista parte hoy de Basauri y llega por Larrandi a Irún, se denominara Bilbao (Basauri)-Irún (Behobia). Aunque sería mucho más lógico y suficiente, en aras de su simplificación, hacerlo, digo, como de «Irún-Bilbao».

LA REAL SOCIEDAD GEOGRAFICA ESPAÑOLA

Así efectivamente la «Real Sociedad Geográfica Española» en su sesión del lunes 6 de marzo (1972) aprobó tomar en consideración la sugerencia «del Dr. Sáenz de Pipaón» que nos fue dirigida en carta, en el sentido de que dicha autopista sea denominada «Irún-Bilbao» o «Bilbao-Irún». Con lo que no hay duda de que el propio Ayuntamiento de la Ciudad de Irún, y lo mismo la Excma. Diputación de Guipúzcoa aportarán su interés e influencia para que el nombre de Irún figure en su titulación, como es preceptivo.

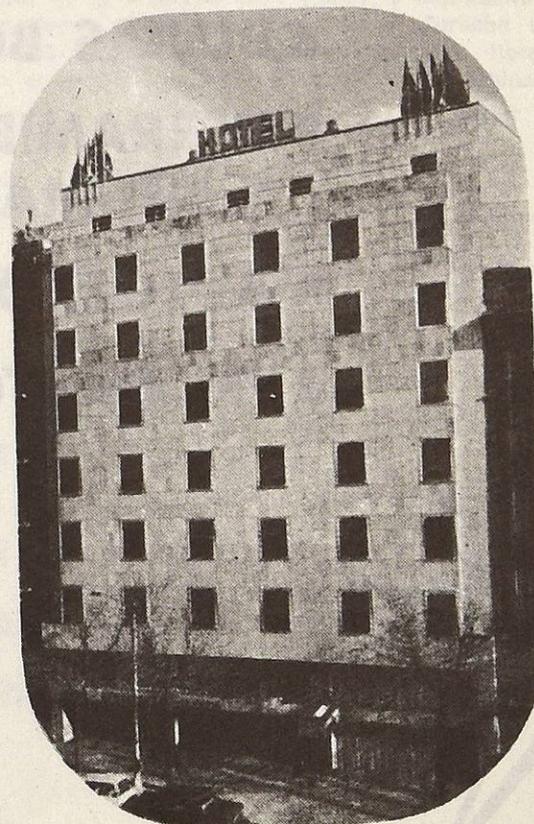
Otra denominación sería no sólo impropia sino sensiblemente inconveniente geográfica y administrativamente, además contraria al interés, tan señalado, del turismo internacional.

—Muchas gracias Profesor Ezquerro. Le rogamos nos perdone, si le hemos cansado...— le decimos para despedirnos.

En la Complutense, 1972.

Por la transcripción
Mickl Runy

ra hotel residencia alcala



Restaurante
BASQUE

★

Cafetería
BASQUE

★

ALCALA, 66
Telfs.: 2251650*
(reservas) 2756351
Dir. Telegr.:
ALCALOTEL
MADRID

Director: ANGEL URCHUGUI

ARIZTI, S. A.

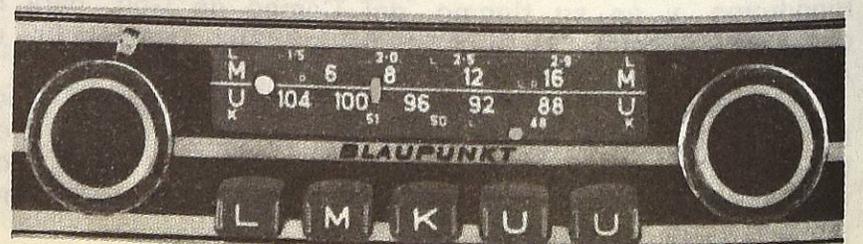
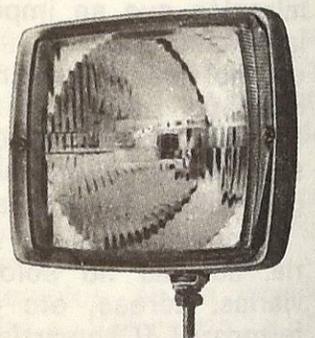
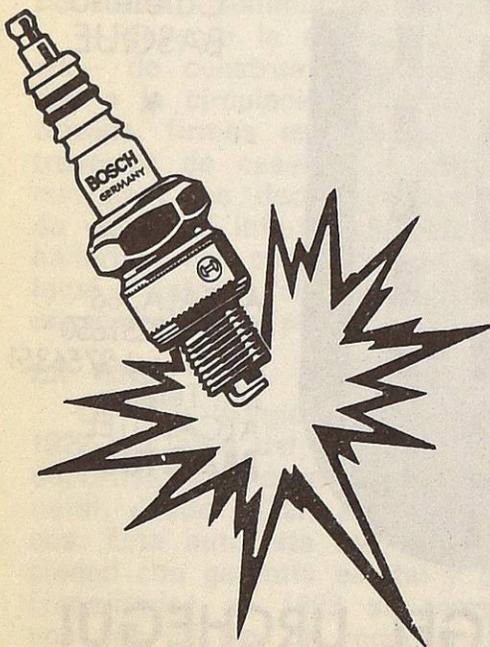
VENTA DE LOS PRODUCTOS DE
ROBERT BOSCH, G. m. b. H. STUTTGART
Y DE LA
R. BOSCH ESPAÑOLA, S. A.



Particular de Ategorrieta, 2
Teléfonos 413881 - 416284 - 420325

SAN SEBASTIAN

- BUJIAS BOSCH
- HERRAMIENTAS ELECTRICAS Y NEUMATICAS BOSCH
- AUTORADIOS BLAUPUNKT
- PRODUCTOS EISEMANN



1972: BALANCE DE UN AÑO A TRAVÉS DE SUS NOVEDADES

El índice del progreso anual en materia de automóviles podía obtenerse en un año fácilmente pasando revista a los Salones celebrados en las distintas partes del mundo a lo largo de doce meses. ¿Ha seguido 1972 esta regla empírica? Es más, ¿ha sido 1972 un año trascendente en materia de innovación a nivel europeo? Pasémosle primero revista y saquemos conclusiones al final.

En **Salón de Bruselas**, en el mes de enero, abrió el año sin novedades, pero sirviendo de trampolín para que los japoneses lanzaran en Europa el Datsun Cherry en sus versiones berlina de dos o de cuatro puertas y «furgoneta» con puerta trasera. Con motor trasversal de 988 centímetros cúbicos, 53 CV. (DIN), tracción delantera, capaz de rodar a 140 Km./h. y de aspecto notablemente parecido al del Fiat 127, el utilitario japonés se mostraba como rival directo de éste y del R5, aunque sin las ventajas de una red de asistencia oficial tan extensa como la ofrecida por las dos grandes marcas europeas.

En **Ginebra**, dos meses más tarde, tampoco hubo novedad destacable. Ford presentó al gran público los modelos que poco antes había dado a conocer a la prensa en España: el nuevo **Cónsul** y el **Granada**, berlinas ambas del tipo medio y alto europeo, con una gama de cinco motores cuyas cilindradas oscilan entre 1.700 y 3.000 c.c. y sus velocidades máximas entre 145 y 185 Km./h. Por su parte, tanto el carrocerero italiano Zagato, como la British Leyland presentaron sendos modelos experimentales de vehículo eléctrico, el primero de ellos bajo el evocador nombre de «Milanina». Se trata en ambos casos de mecánicas esencialmente urbanas, de dos plazas y apenas 2 metros de longitud total, capaces de rodar a 50 kilómetros por hora.

Hubo un gran vacío, casi siete meses, entre Ginebra y París. El **Salón de París** está unánimemente reconocido como el más prestigioso del mundo, y ¡cómo no!, en esta ocasión también tuvo su novedad reina: el **Peugeot 104** «el cuatro puertas más corto de Europa» como reza su slogan publicitario. Con 3 metros y 58 centímetros de extremo a extremo, el modelo de la marca francesa pretende entrar de lleno en el conflicto más duramente disputado del mercado europeo: el de los pequeños coches polivalentes. Su cilindrada de 954 c.c., el motor delantero trasversal, sus 46 CV. (DIN) y sus 135 Km./h. de velocidad máxima así lo acreditan. Sus cuatro puertas no parecen ser —de momento— argumento suficiente y menos teniendo en cuenta que sus prestaciones no son las más brillantes del grupo y que su precio está entre los más altos. Simultáneamente, Honda aprovechó la ocasión para introducirse en un mercado que no le es muy propicio —el europeo— a través de esta misma gama. Con 3,40 metros de largo, dos o tres puertas, 1.169 c.c. y 145 Km./h., su modelo **Civic** ofrece bastante más que la competencia en materia de performances puras, hecho debido a que se trata de un vehículo pequeño pero pensado fundamentalmente para la carretera. El gran coloso japonés ofrece asimismo opcionalmente, este mismo modelo con transmisión automática, ventaja nada despreciable para cierto número de clientes, aunque sea pagando casi el equivalente a 11.000 pesetas de suplemento. Pero por lo demás, no hubo grandes novedades en París. Arreglos, nuevas versiones,

dos plazas suplementarias para un gran turismo y poco más realmente nuevo.

Turín ha sido siempre, entre otras cosas, el Salón de los grandes carroceros. Bertone, Nichelotti, Zagato, Pininfarina, Lombardi..., todos presentaron sus bellos ejercicios estilísticos y futuristas el pasado noviembre en la ciudad piemontesa. Afortunadamente hubo algo más que eso. Tras dieciséis años de ininterrumpida y aceptada producción, Fiat proporcionó un heredero al archipopular 500, el automóvil más vendido en Italia durante más de dos lustros. Se trata del 126, que toma la estructura general y los elementos de base del 500 y los incorpora a una carrocería de línea más moderna y mejor distribuida. Se trata, como ya es sabido, del tradicional motor de dos cilindros refrigerados por aire, en el que un aumento de la cilindrada a 594 c.c. (antes 499,5 c.c.) no ha supuesto aumento en las prestaciones. Sólo la comodidad, el volumen útil y la estética han salido beneficiados. Por lo demás, el 500 se seguirá fabricando simultánea e indefinidamente. Siempre prolífica, la gran fábrica turinesa presentó asimismo diversas mejoras de modelos ya existentes y un prototipo de vehículo urbano de 2,64 metros de longitud, capaz de recibir cualquier tipo de motor —pequeño, por supuesto— y transportar a dos personas a través de la marejada ciudadana. Una de las principales características de este modelo es su gran superficie transparente, factor de importancia en su misión urbana.

Casi simultáneamente, en Japón tenía lugar el **Salón de Tokio**, asimismo sin grandes novedades. Salón meramente nacional, su importancia reside en que los nuevos modelos en él presentados, cuando los hay, pueden ser el arma invasora de los mercados norteamericanos y europeo. Pero este año no había nada. Un par de coches eléctricos con vocación urbana y unas cuantas versiones mejoradas de modelos ya conocidos. El último Salón del año fue, por lo tanto, uno de los más intrascendentes.

Pobre hubiera sido, pues, 1972 si de sus Salones hubiera dependido. Afortunadamente, entre uno y otro fueron floreciendo diversas novedades que acababan ofreciendo un panorama más consolador. Apenas cerradas las puertas del Salón de Bruselas, Fiat daba las primeras pistas anunciadoras del 132, que se presentaba como una berlina clásica de cuatro puertas con motor delantero, propulsión trasera y 1.600-1.800 c.c. de cilindrada, una especie de sucesor del 125 (o, en España, del 1.430 normal). Finalmente, el 235 modelo nacido bajo las siglas de Fiat, hacía su aparición en el mes de mayo. Fabricado en tres versiones, 1.600, 1.600 S y 1.800 S, con potencias comprendidas entre 98 y 105 CV. (DIN), ambos modelos alcanzan fácilmente los 175 kilómetros por hora, velocidades más que suficientes para nuestras carreteras. Como es sabido, este modelo va a ser fabricado próximamente en España.

Hubo otros modelos importantes en 1972: el Audi 80 NSU, el «Alfetta» Alfa Romeo (junio), el Citroën DS23 y el Renault 12 TS, el Jaguar XJ 12, con motor de 12 cilindros en V (julio), y finalmente el sorprendente estudio de Fiat denominado X1/9, parecido al Porsche 914/6 y con destino a conductores deportistas y amantes del aire libre. Pero hemos agotado nuestro espacio de hoy y no es posible examinarlos con más detalle.

Javier DEL ARCO DE IZCO

AMORTIGUADORES



- Venta
- Servicio Oficial
- Comprobación de presiones y funcionamiento de amortiguadores de todas las marcas por medio del gráfico de la máquina KONI

TALLERES AMARA

c/ Amara n.º 26-Tlfno. 422239-SAN SEBASTIAN



Cómo saber si una empresa pertenece al grupo Bancaya

Hay varias pistas:

Cerciórese primero de que la Empresa toca una actividad
"muy de hoy": Financiación, Crédito, Seguros, Leasing...

Averigüe si, en poco tiempo, ha llegado a ser
Empresa líder en su campo.

Asegúrese de que es una Empresa dinámica, progresiva,
con un moderno concepto del servicio.

Aun hay mas pistas. Pero queremos facilitarle la tarea.

Vea si la Empresa está en esta relación:

INDUBAN

Banco Industrial

FINSA

Sociedad de Cartera

EUROCARD ESPAÑOLA, S. A.

Tarjeta de Crédito

GESBANCAYA

Administración de Carteras

SOVAC-BANCAYA

Financiación de Bienes de Equipo

COFINCAYA

Sociedad de Financiación

LISCAYA

Sociedad de "Leasing"

PLUS ULTRA

Compañía de Seguros

**V GRUPO DE EMPRESAS
BANCO DE VIZCAYA**

SEAT MODIFICA LA GARANTIA DE SUS COCHES

Desde el pasado día 1 de enero ha entrado en funcionamiento la nueva modalidad de garantía de Seat sobre sus fabricados. Respondiendo a un deseo del público de una mayor responsabilidad por parte del fabricante, la actual garantía, que cubre seis meses, pero sin limitación de kilometraje, se hace "total", comprendiendo, por tanto, las piezas y la mano de obra, capítulo este último cada día más gravoso por el siempre creciente nivel de vida y sus consiguientes aumentos de costos en salarios. En los componentes del coche no se hará discriminación entre los realmente fabricados por la marca y los suministrados por otras firmas subsidiarias, entrando todos ellos en la garantía.

El capítulo de las revisiones a los coches también ha sido reorganizado, simplificándose. Las dos revisiones anteriores quedan reducidas a una sola, que deberá efectuarse entre los 3.000 y 4.000 kilómetros. Suprimida, por tanto, la primera revisión, que se efectuaba tras un corto kilometraje, y en la que se sustituía el aceite de rodaje, imaginamos que Seat aconsejará a sus clientes a partir de ahora cambiar el aceite antes de la revisión, aunque es una operación que cae dentro de la más elemental prudencia mecánica, pues 3.000 son muchos kilómetros a efectuarse con el primer aceite, lógicamente muy cargado de limaduras metálicas.

VIA LIBRE A LA FORMULA 1.800

Después de largos meses de silencio, en los que la ya hace tiempo anunciada fórmula 1.600 parecía haberse desvanecido en el aire, Seat ha dado a conocer a los constructores españoles de vehículos de la Fórmula 1.430 un reglamento que articula la formación de una nueva fórmula que serviría de complemento o escalón superior respecto a la ya conocida a lo largo de los dos pasados años.

La fórmula 1.800, como pasa a denominarse, se basa en el propulsor del Seat Sport Coupé 1.800, de 1.756 c. c. de cilindrada. Las exigencias técnicas de esta nueva fórmula ponen un especial acento el apartado de la seguridad; de hecho, los nuevos monoplazas deberán ser en este aspecto lo que un actual Fórmula 3.

Para la transmisión, se ha pensado en el cambio Hewland MK9, mientras que los neumáticos, de 13 pulgadas de diámetro, parece que podrán tener hasta 10 pulgadas de anchura de garganta, e ir calzados con neumáticos de tipo "Racing" (Firestone tiene ya en preparación diversos modelos aplicados para el caso), así, pues, no va a ser precisamente una especialidad al alcance de todos, ni mucho menos.

La fórmula, sin embargo, no debería entrar en funcionamiento hasta que existan 20 coches construidos. La marca que más avanzado tiene su planteamiento de esta fórmula es actualmente Selex, cuyo primer prototipo completo y en orden de marcha se espera que estará listo para finales del próximo mes de febrero.

EL COMANDANTE GARCIARENA NUEVO JEFE DE LA POLICIA MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN

Días pasados tomó posesión de la jefatura de la Policía Municipal, el hasta entonces comandante de la Policía Armada don Miguel Garcarena Baraibar.

El acto fue presidido por el gobernador civil de Guipúzcoa don Eulogio Salmeron Mora, asistiendo a él diversas autoridades y representaciones.

Hubo palabras de despedida y felicitación al mismo tiempo, por parte del general inspector de la Policía Armada, don Romas Alonso Morales. De agradecimiento por parte del nuevo jefe de la policía municipal, al escuchar estas palabras de aliento y con el deseo de dedicarse plenamente con entusiasmo y fidelidad. Y de acogida del alcalde de la ciudad don Felipe Ugarte quien se mostraba seguro de la eficaz labor que realizará para bien de la ciudad.

Le damos nuestra más cordial bienvenida, deseándole los mayores aciertos en su gestión.

ESFUERZO PARA ABRIR LA RUTA DEL SAHARA

La apertura de un servicio regular motorizado a través del Sahara, desde Tunicia a la República de Níger, se considera en esta capital como un notable paso hacia el establecimiento de una importante y nueva ruta entre el Norte y el Oeste de Africa. Una compañía tunecina, llamada Caravannes Africaines, acaba de transportar en camión siete toneladas de mercancías desde Túnez la capital nigeriana de Niamey en el espacio de ocho días, después de recorrer 3.800 kilómetros.

La expedición, que ha sido aprobada personalmente por el Presidente de Tunicia, Habib Nurguiba, tenía el objetivo más ambicioso de convertir a Túnez en el punto de partida de los intercambios comerciales, culturales y turísticos entre el Norte de Africa árabe y el Africa negra. La capital tunecina podría atraer también el tráfico europeo destinado al Africa Occidental.

Se informa que cierto número de compañías francesas se interesan por el proyecto.

nuevo tipo de radiador para automóvil

Covrad, de Convetry, una subsidiaria de Associated Engineering, ha lanzado un radiador de aluminio para los modelos de fabricación en serie de "un nuevo automóvil inglés de gran rendimiento". El radiador está fabricado de aluminio templado comercial duro mediante un proceso de aglutinación adhesiva, del que se dice que resulta más económico que el sistema de soldadura fuerte. También se dice que este es el único radiador de aluminio de bajo costo en producción. Covrad va a producir 2.000 unidades semanales para finales de marzo del próximo año. El nuevo radiador ha despertado un gran interés en el continente y la compañía esta desarrollando negociaciones para obtención de licencias con una compañía japonesa de radiadores.

UNA INTERESANTE NOVEDAD

La firma Diemo especializada en calentadores de aire de tipo Industrial a Gasoil y Petróleo, anuncia ahora, la puesta en venta de los mismos calentadores, a base de gas propano.

El sistema, recientemente incorporado al Mercado Europeo, ofrece además de notables ventajas económicas, la de ser automático en la puesta en marcha y parada, por medio de un termostato.

LA AYUDA EN C

—El parque de automóviles de turismo se eleva actualmente en España a unos cuatro millones y medio de vehículos. Si concedemos sólo una media de doce mil km. por coche y año, tendríamos...

¡Los km. se pierden en ceros!

—...que si para simplificar la operación —continúa mi interlocutor— calculamos un consumo de diez litros los cien Km., son cinco mil quinientos millones de litros de gasolina, que a doce pesetas, son... mucho dinero para el Estado del correspondiente impuesto, tanto como para que el automovilista merezca mayor asistencia de todo orden, y naturalmente en carretera.

Me habla D. José María Visea Bustamente, santanderino de naturaleza y madrileño de ocupación. Es joven y moderno además; activo, cualidades indispensables en sus menesteres; al que ha correspondido ya el éxito. Es Redactor Jefe de "Autopista" y en sus páginas se ha tratado ya de este trascendente tema de la "ayuda en carretera".

—Añada Vd. —me dice— estos datos: Más de medio millón de coches vende la industria automovilista, y calcule un promedio de 20.000 ptas. de impuestos por unidad... ¡Resulta el capítulo más sangrado! Es claro, insisto, que el automóvil merece en la carretera una atención que actualmente no se le puede prestar.

—¡Pero algo se ve! digo yo para animar su exposición.

—Efectivamente buen deseo existe por parte de todos, y en la Jefatura General de Tráfico por ejemplo, pero se carece de medios. Cierto que no es "cuestión de grúas", sino de una más amplia organización. No es tampoco un problema de "los alrededores de Madrid" o de Barcelona, cuando se trata de la unificación de esfuerzos a nivel nacional...

—¿Circula Vd. por la carretera mediada la semana? me pregunta mi interlocutor, dando un giro a su argumentación.

—Poco, más bien poco — contesto para dejarle hablar.

—¿Sabe Vd. —continúa— que las parejas de policía de tráfico han de hacer 200 km. por jornada? Se dispone sí —sigue con entusiasmo su comentario— de unos doce helicópteros para Madrid, Barcelona y Sevilla... Existen ambulancias en Diputaciones, Ayuntamientos, Mútuas, Sanatorios privados... pero falta lo más importante: unificación. La organización que se requiere rebasa la capacidad de todo este tipo de entidades...

—¿Y en fiestas y en vacaciones, cómo está resuelta esta ayuda? preguntó, ofreciéndole nuevo enfoque.

—Si se limita Vd. a las inmediaciones de las grandes ciudades o de las más importantes, puede

ser que cuente o pueda contar en algunos casos y a determinadas horas, con las parejas de la Jefatura de Tráfico; con talleres volantes de la Renault, Seat, Crysler... hasta catorce unidades por ruta y en fin de semana. Ayuda que dispensan gratuitamente a cualquier marca de coche. En provincias, algunas de estas marcas dispone de talleres el mismo concesionario, además de los de las marcas que hagan la ruta; pero aún así...

—¿Entonces carecemos en España de algo que podría servirnos como núcleo o piloto para una organización seria?

—En Vizcaya existe algo —comenta el Sr. Visea— promovido por el Dr. Usparricha, con su magnífico y extraordinario esfuerzo personal ha conseguido algo digno del mayor elogio. Algo que ya hoy representa un signo positivo en este grave problema de la ayuda en carretera. Más hemos de tener en cuenta que esta promoción está concebida en el orden sanitario más bien.

—¿Cree Vd. posible encauzar este problema; cuales serían sus soluciones? le pregunto temeroso de entretener demasiado a mi interlocutor.

Al Sr. Visea Bustamente han venido a interrumpirle varios avisos y algunas llamadas telefónicas, en este tiempo que le entrevistamos. Pero es fácil advertir que nuestro interlocutor se siente gratamente exponiendo el tema, que domina en todos sus extremos, y para cuya solución ofrece tácito su esfuerzo y medios.

—Todo es posible, pero no hay que desconocer la envergadura de dicha posible solución. La ayuda tiene principalmente un carácter mecánico y otro sanitario.

Pero el mecánico habría de exigirse: Primero, una profunda mejora de las carreteras —que ya empezó, es verdad, en algunos recorridos con el "programa Redia" del Ministerio de Obras Públicas—, mejora de carreteras nacionales, comarcales y locales, de acuerdo con las mismas exigencias orográficas y climatológicas de tramos y parajes; evitando no sólo un repentino "abarquillamiento", por ejemplo, del

CARRRETERA

pavimento, si no esas peligrosas "erosiones", múltiples o profundas y extensas, que inducen u obligan al conductor a golpes de volante o uso violento del freno en momentos, alguna vez, trascendentes.

Segundo una señalización más profusa y fidedigna. Que no se dé el caso —pongo como ejemplo más frecuente— que la que indica "Obras" permanezca tiempo y tiempo en el mismo lugar, después de haber sido finalizadas. Que se coloquen las provisionales de "Hielo" cuando sea su momento...

—...que la señalización sirva para avisar con exactitud, al que desconoce la carretera, de sus múltiples circunstancias..., porque para el que le sea familiar, no son indispensables. Subrayo, en el diálogo.

— ¡Naturamente! ¿No cree Vd. precisamente —me pregunta— que por esa falta de exactitud u oportunidad, hay un sin fin de señales que, estando de s a c r e d i t a d a s, inducen a no ser respetadas las demás?

—En efecto ¿quién reduce su velocidad a la que le indica la señalización en un momento dado? abundo en su argumento.

—Cierto. Pero sigamos. ¿Cómo están organizadas las vías de entrada en las ciudades? Insuficientemente —se contesta él mismo—. ¿Cómo se adjudican los permisos de conducir? Mejor que hace un lustro, pero no de manera suficiente: ¿se toman las medidas psicopsíquicas? ...

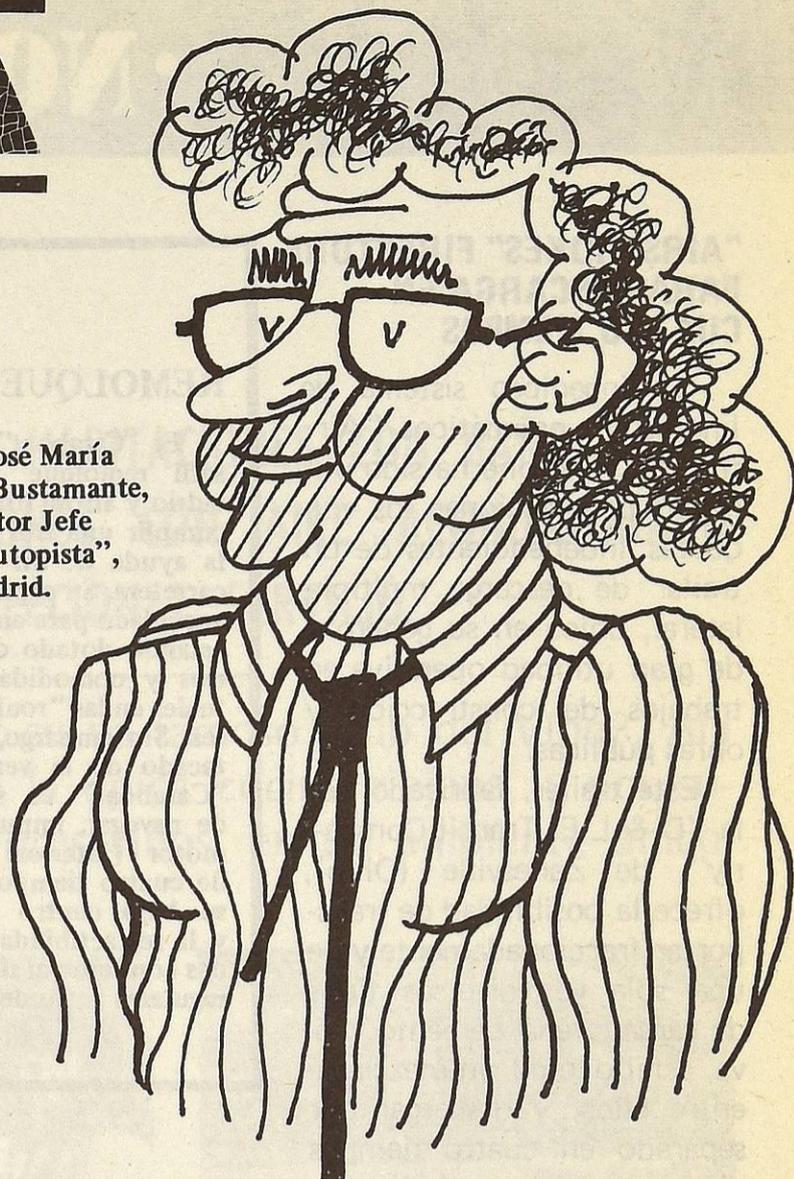
¿Conduce Vd. de noche? —me pregunta, mi interlocutor, con ánimo de dar él mismo la respuesta—. ¿Se ha fijado Vd. en la ayuda que representa la línea blanca con la que se bordea la carretera? ¿Cuántos kilómetros carecen de ella? ¿Por qué esos cambios de tono o color del riego asfáltico? , cambios de "color" que al conductor nocturno tan desfavorablemente sorprenden.

En el aspecto sanitario, sigamos —me dice—, se nos plantean parecidos problemas, no obstante los mejores deseos de tantos organismos, entre lo que también quiero citar a la Cruz Roja...

—¿Existe ya alguna entidad capaz de responsabilizarse de la necesaria organización de esta "ayuda en carretera", en territorio nacional? pregunto antes de dar la entrevista por finalizada.

—De los varios clubs o sociedades del automóvil, que existen, los más importantes radican en: Madrid; el de Cataluña, en Barcelona, que cuenta con unos sesenta mil socios; y el de Sevilla. Sobre todo el primero y el último, son por sus cuotas, de tipo clasista. Carecen pues de representatividad en un orden nacional. Para que una de estas sociedades de este tipo pudiera hacerse cargo de esta faceta del automóvil, necesitaría no sólo una reforma de sus estatutos, sino una mentalidad distinta en sus directrices... son cosas dispares...

Don José María Viesa Bustamante, Redactor Jefe de "Autopista", de Madrid.



Vea un ejemplo —continúa el Sr. Viesa— en la región centro: el club automovilista que dispone en el Jarama de un circuito, delega su funcionamiento en la Federación Española del Automóvil, lo que tendrá sus razones... El club, por otro lado, arrienda el circuito a una empresa (ODACISA), que explota sus reuniones...

—¿Es esta explotación o arrienda beneficiosa para el club y sus socios? pregunto a mi entrevistado, interrumpiéndole.

—No lo se, pero carezco, en este momento al menos, de facultades para entrar en este asunto. Lo que si puedo decirle es que ninguna sociedad del automóvil, queda esto claro por lo que ya hemos dicho, puede organizar una empresa de categoría nacional de la importancia y significación económica que supone la "ayuda en carretera"... Sin embargo es urgente ya hacerlo, y cada día que se retrase, su solución será más complicada...

Se necesita —continúa el Sr. Viesa— una entidad de tipo estatal que tenga facultad para coordinar medios e iniciativas, y de cuya organización serían beneficiados no sólo el automovilista sino las empresas mútuas y de seguros, que ahorrarían un buen capítulo del pago de siniestros, y el trabajo nacional, con tantas horas de pérdida laboral..

—De forma —me despido así de mi amable interlocutor— que su financiación no habría de representar una nueva carga para el usuario del automóvil en carretera.

— ¡En absoluto!

Mikel Runy

**"AIRSTROKES" FIRESTONE
PARA DESCARGA EN
CUATRO TIEMPOS**

Un ingenioso sistema de impulsores neumáticos "Air-stroke" Firestone ha sido utilizado para accionar los volquetes independientes de un trailer de descarga múltiple lateral, único en su género y de gran utilidad operativa en trabajos de construcción y obras públicas.

Este trailer, fabricado por la "D. & L.E. Transit Company", de Zanesville (Ohio), ofrece la posibilidad de transportar fraccionadamente y de una sola vez diversos tipos de carga (arena, cemento, grava, asfalto, etc.) sin mezclarse entre ellos, y descargar por separado en cuatro tiempos distintos cada uno de los volquetes independientes.

Los fuelles neumáticos "Air-stroke" Firestone, fabricados

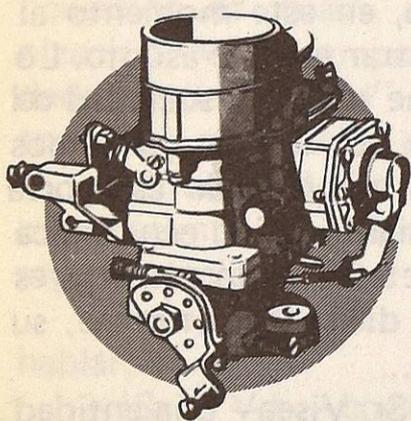
REMOLQUE ANFIBIO

El "Caraboat" es un versátil remolque de fibra de vidrio y airosa línea que puede cumplir una útil función, con la ayuda de un coche, en la carretera. Su capacidad lo hace apropiado para cinco personas, estando dotado de los accesorios y comodidades ya habituales en las "roulottes" actuales. Sin embargo, lo más destacado de la versatilidad del "Caraboat" es su capacidad de navegar, impulsado por un motor (interior) Lombardini de cuatro tiempos. En efecto, su bajo centro de gravedad y la retractibilidad de sus ruedas confieren al remolque unas regulares aptitudes marineras.



con caucho y tejido especial de nylon, son accionados por el propio compresor del trailer-dumper.

**NO CONTAMINE LA ATMOSFERA
CONFIENOS SU PROBLEMA
DE CARBURACION**



Servicio Técnico Oficial

SOLEX

CARROCERIA Y GARAGE
STINUS, S. L.

FUNDADA EN 1893

Todo lo concerniente a reparación y conservación de coches de todas marcas.

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT

Gloria, 3 y 5 - Carquizano, 5 - Teléfs. 410235 y 410350

SAN SEBASTIAN



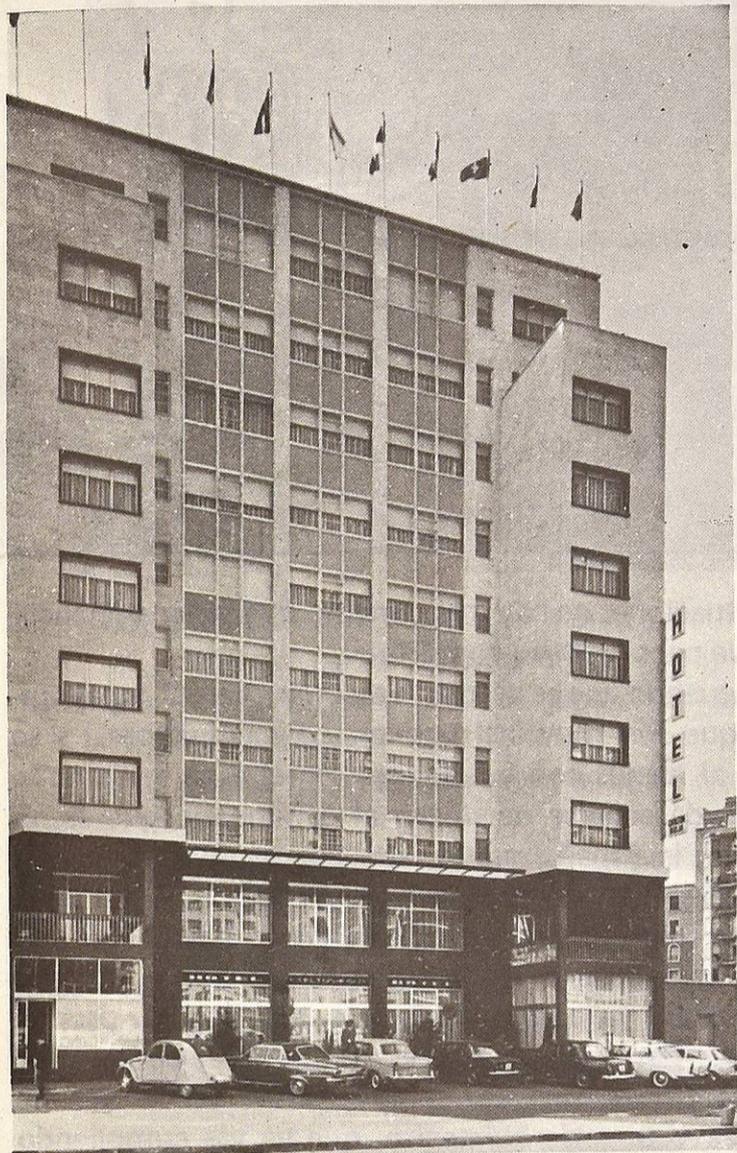
ALIVIO PARA LOS PEATONES

Al parecer, algunos automovilistas romanos olvidaban de vez en cuando la restricción al tráfico rodado de la Via Frattina. Las autoridades municipales de la "Ciudad Eterna" han decidido, por tanto, realizar este despliegue de pintura amarilla, recordando que la calle en cuestión debe seguir siendo un "alivio" para los viandantes.

LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

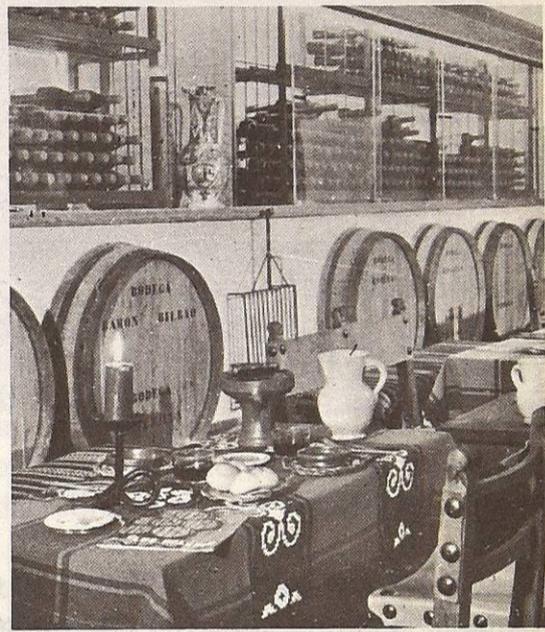
También en LOGROÑO puede encontrar el acreditado confort de los Hoteles Husa.

HOTEL CARLTON-RIOJA



**TODAS LAS HABITACIONES CON BAÑO
MAGNIFICOS SALONES CON AIRE ACONDICIONADO
EXCEPCIONAL SERVICIO**

¿No conoce usted su ya famoso Club del Vino?. Allí podrá disfrutar de la típica cocina riojana, y por supuesto de los mejores vinos, en un ambiente único.



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

Madrid - HOTEL FENIX
Barcelona - " PRESIDENTE
Bilbao - " CARLTON
Sevilla - " ALFONSO XIII
El Escorial - " FELIPE II
Córdoba - " ZAHIRA
Córdoba - " GRAN CAPITAN
Logroño - " CARLTON RIOJA



ISLAS CANARIAS

Santa Cruz de Tenerife - HOTEL MENCEY
Puerto de la Cruz - " TAORO
" APARTAMENTOS BELAIR
Las Palmas de Gran Canaria - " PARQUE
" SANTA CATALINA
" METROPOL

PORTUGAL

Lisboa-HOTEL FENIX

OFICINA CENTRAL DE RESERVAS: REINA, 17 - 2.º • MADRID - 4
TEL. 2311005 - TELEX. 27521
CONSULTE SU AGENCIA DE VIAJES

SOCIOS AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO: 10 % DTO. EN HABITACION

la pluma de oro CUANDO UNO ANDUVO POR LA ALCARRIA...

Por CAMILO JOSE CELA

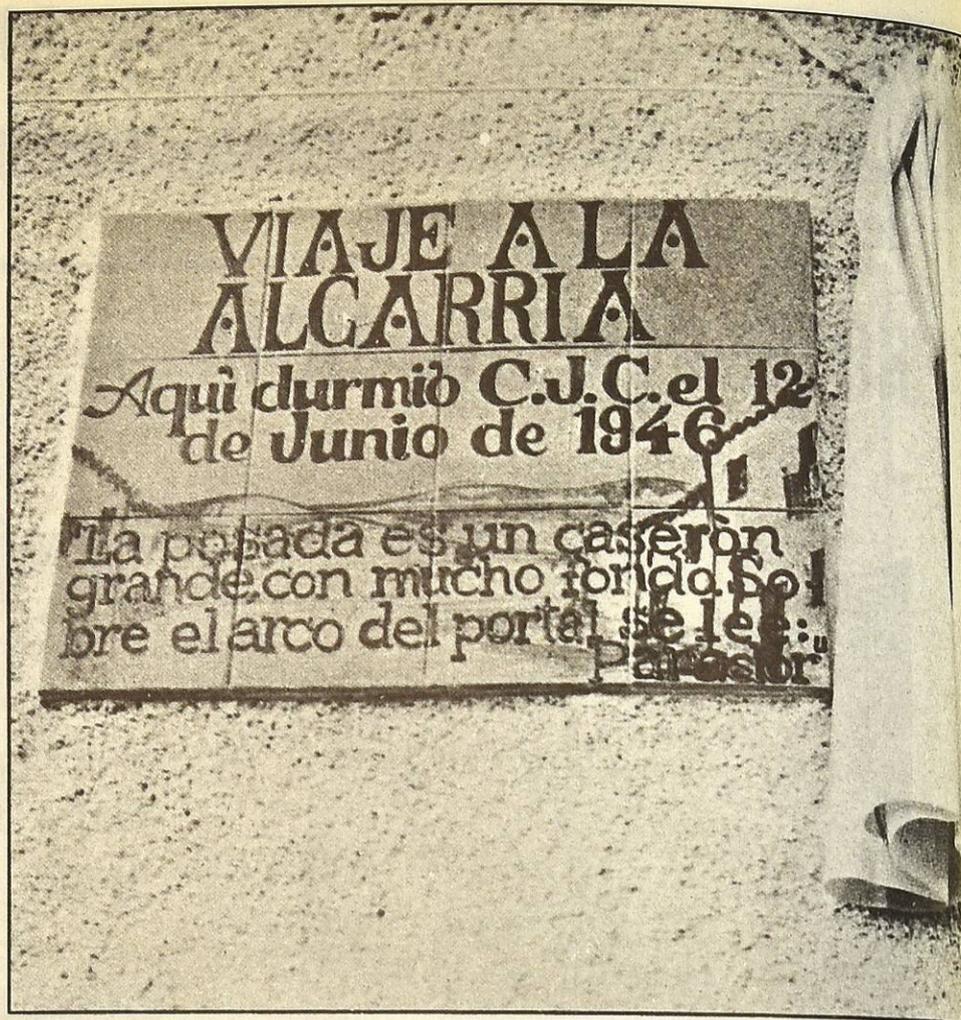
"A puro pinrel" se anduvo Camilo José Cela la Alcarria hace ya veinticinco años. Cuando aún no se le abrían los pies y no le pesaban las carnes.

Ahora Cela, cuando está tan reciente el homenaje que la ciudad de Guadalajara le ha tributado, homenaje al Cela andarín, al Cela aferrado a la costra de la tierra, recuerda con añoranza sus andanzas de los tiempos mozos. Aquella época en que todavía no le habían prohibido el lacón con grelos y un coche era "un milagro desvencijado rodando por carreteras aún más milagrosas".

Sí; no hay andarín que no se canse, ni torre que no se venga al suelo, ni soberbia que no caiga y, al final, uno tiene automóvil, mejor dicho, cuatro automóviles, porque la familia y otras circunstancias adversas empujan, y lo más sabio es no gastar energías en plantear batallas perdidas de antemano: un Jaguar y un 1430 para hacer viajes por la Península o por el continente e ir dejando pelmas y dominigueros a popa; un 600, que es bravito y simpático, para colarse por donde otros no caben, y un Mehari para ir a la compra y llevar los perros a vacunar y a los nietos (que son mucho más bestias que los perros) a ese colegio del que todavía uno no se explica cómo no los han echado. Uno, señora, en su modestia, y también en su sosiego, vive en el campo y en su casa no van a la compra más que un día a la semana. Y nunca peor.

Cuando uno anduvo por la Alcarria, hace ahora más de un cuarto de siglo, y por tantas y tantas otras latitudes españolas, que este es un país que no se acaba jamás y que no se termina de ver en toda una vida, uno anduvo a puro pinrel, con un pie tras otro y una paz infinita en el corazón, que es la forma sensata —quizá la única— de no despegarse demasiado de la costra de la tierra y de viajar enterándose de lo que casi todo el mundo ignora: el nombre de una fuente perdida o del tonto de un pueblo, el color de los ojos de una moza y el olor de su mata de pelo, la silueta de un olmo o un pinsapo recortándose sobre el cielo azul o color panza de burro, etc.

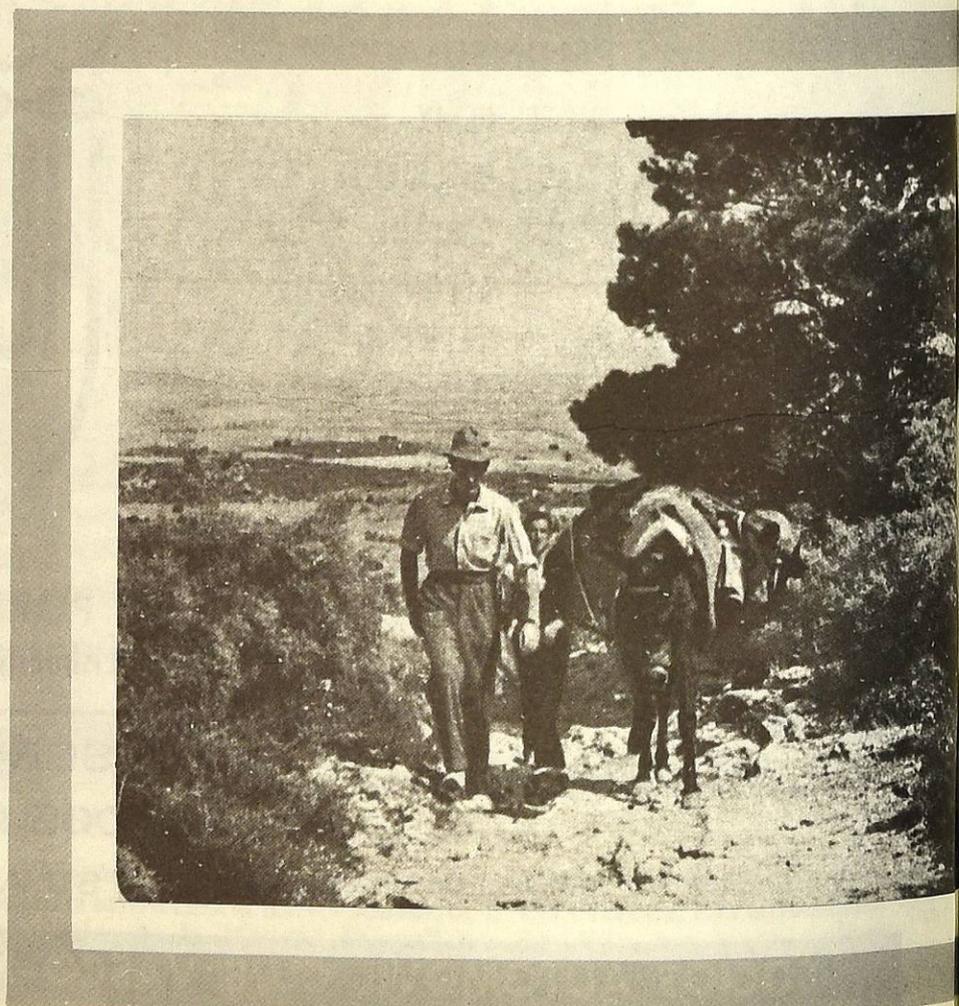
Después, uno lo fue dejando, ¡iqué remedio! , porque las carnes le empezaron a pesar demasiado, y los pies, que no están bien inventados, se le abrieron y se le echaron a perder.

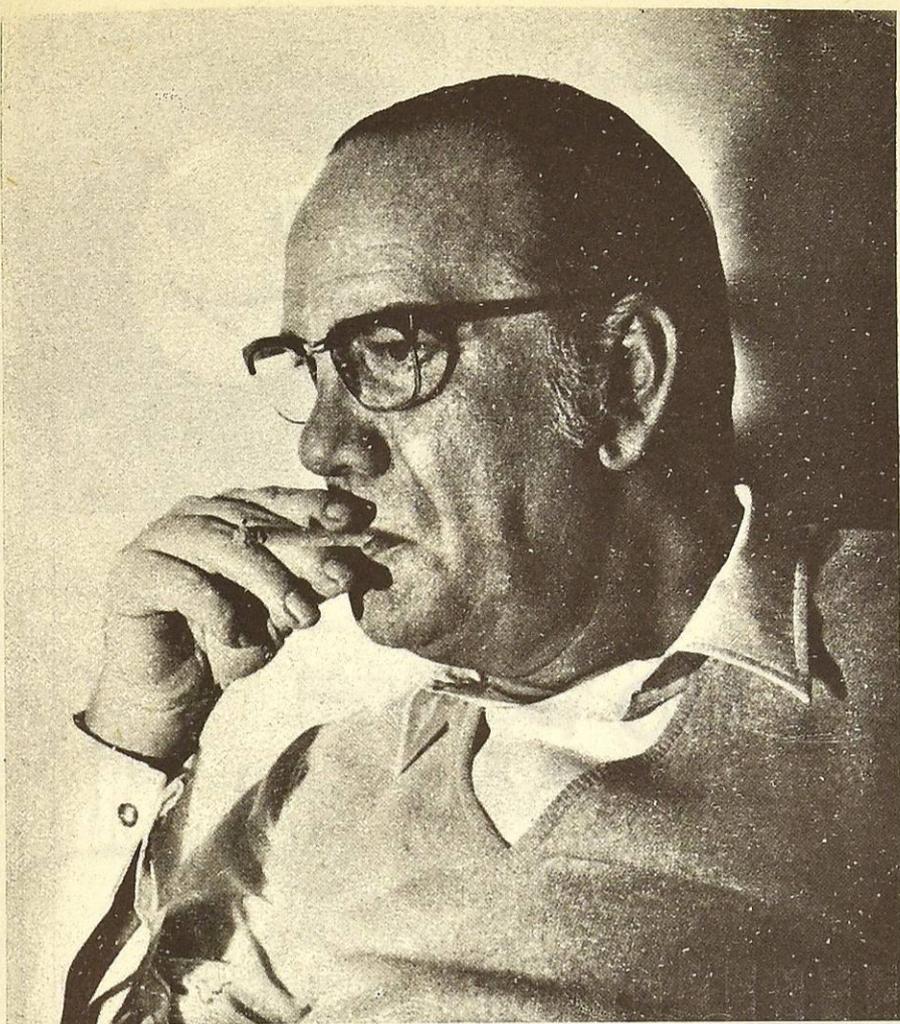


Ante estas situaciones no hay más remedio que tener paciencia y barajar, que peor sería no contarlo.

A veces, cuando uno se despierta de buen humor y cantando tangos (que son muy instructivos y aleccionadores) y se ve guapo, o al menos con buena cara, en el espejo, a uno le entran ganas de echarse de nuevo al camino porque es no poco, todavía, la España que le falta por conocer. Después, cuando lo piensa un poco y hace examen de conciencia, uno desiste y nota como un ligero temblorcillo en el ombligo.

—No; eso ya pasó a la historia. Lo prudente es darse cuenta de que eso ya pasó a la historia, bien a pesar propio. ¿A dónde vas, desgraciado, con esa pinta de ejecutivo o de padre de tecnócrata que se te ha puesto? ¿Por qué no sientas cabeza y te estás quietecito, que ya vas cumpliendo años, mal que te pese?





Sí; el otro día la familia se reunió en sanedrín y a uno lo llevaron al médico, punto menos que a empujones y, como los gitanos, en comitiva; se conoce que no se fiaban.

—¿Qué le pasa a usted?

—A mí, nada; pregúnteles usted a éstos; que son los que me han traído.

El médico, y la mujer y los hijos se pusieron a hablar, y así a primera vista, a uno le da la sensación de que lo pasaron la mar de bien. Cuando llegó la hora de las conclusiones, el médico se puso muy circunspecto y solemne.

—Le sobran a usted treinta kilos.

—¡Anda, qué novedad! Y treinta años también. ¿no cree?

—Debe usted vigilar las comidas.

—Claro. Y ponerme a colines y agua de Corconte. ¡Está usted listo! Mire usted, doctor, uno, en su humildad, es un

patriota y, mientras queden judías con chorizo, lacón con grelos y vino de la Rioja, uno piensa seguir dándole a la mandíbula y al gástrico, herramientas que uno piensa que Dios Nuestro Señor para algo las habrá puesto en el organismo. Quede eso de comer pasteurizado y de beber vaselina disuelta y teñida de marrón para los yanquis, que, ¡no crea! , tampoco duran más de lo que duramos los gallegos y lo pasan peor y más aburridamente.

—Debe usted andar un poco todos los días.

—No, señor; eso es muy latoso y, además, uno no tiene tiempo. El año pasado, uno hizo un cálculo de las leguas que lleva andadas en su vida. Pues bien: a uno le pasó igual que con las Misas que oyó de pequeño en los sucesivos colegios de frailes de donde le fueron echando, y resulta que uno ya tiene el cupo cubierto, ¡inúmeros cantan! , hasta el año 2030, que a lo mejor es Año Santo.

El médico puso cara de diputado del conde de Bugallal.

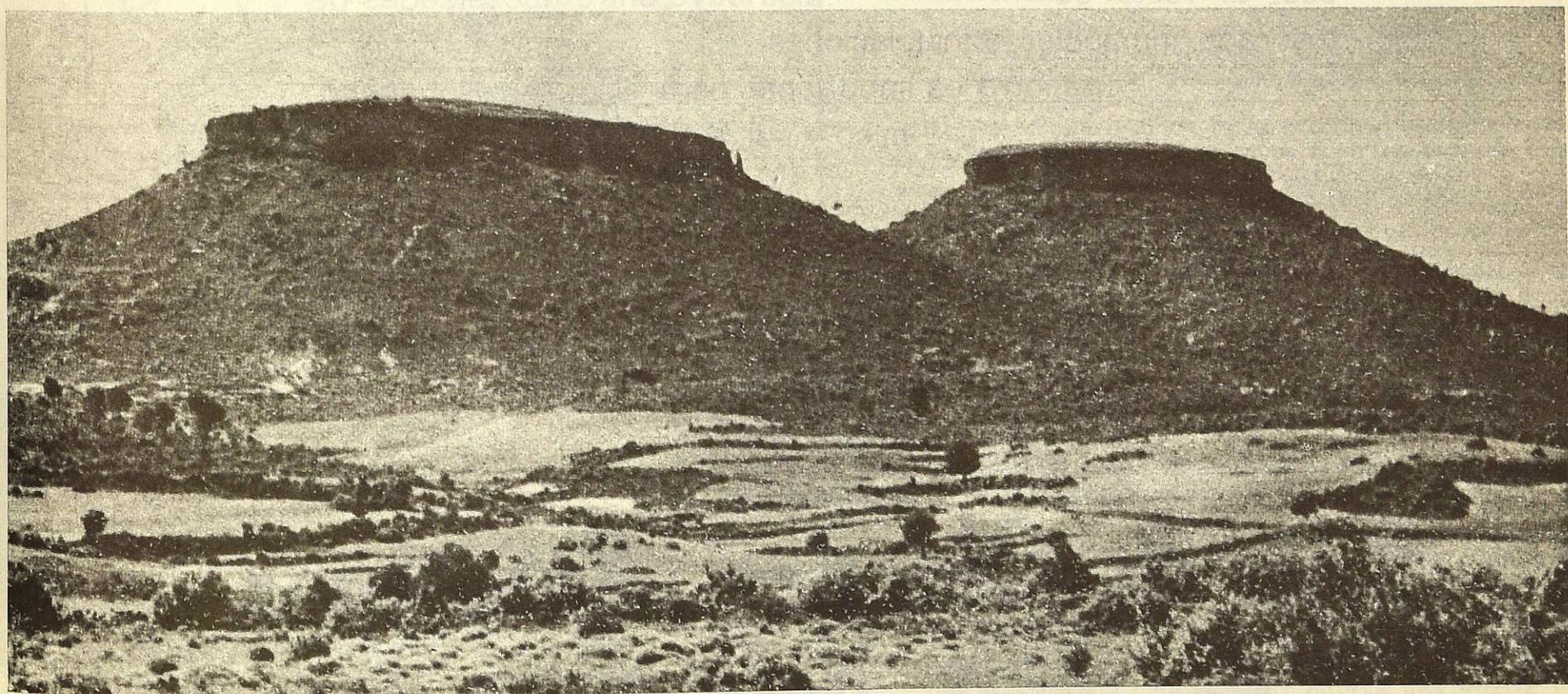
—En fin, haga usted lo que quiera.

—Sí, señor; en eso estamos de acuerdo. Llevo toda la vida intentándolo, y por ahora, ¡vaya! , no hay queja. A veces, la familia, los censores de libros, los recaudadores de contribuciones, etc., dan algo la lata, pero al final se cansan. Uno piensa que, en el fondo, son unos buenos muchachos que no tienen ganas de hacerle demasiado la Pascua a nadie.

Sí; cada cosa a su tiempo y los nabos en Adviento. El tobillo y la planta del pie tienen su edad, y el automóvil, la suya. A uno le ha sonado la hora del automóvil, que es más cómoda. Uno cambiaría lo que tiene, que es más, por lo que tuvo, que parece menos. Lo que pasa es que uno no ha dado todavía con la feria donde estos cambios sean de uso. Las costumbres habría que revisarlas pero, por unas razones o por otras, nadie quiere hacerlo.

Cuando uno anduvo por la Alcarria, en España no había casi automóviles, y los que había, marchaban de milagro. Bueno es que ahora haya muchos automóviles y que la mayoría de ellos sean baratos o, como ahora se dice, utilitarios; eso es algo cuyo estudio compete a los sociólogos, y uno no es sociólogo: uno no es nada.

Los automóviles están bien discurridos, uno no dice lo contrario, pero es todavía más probable que lo que esté bien discurrido sea eso de ser joven y con planta de banderillero.



¿dónde están sus ahorros?

Una de nuestras funciones consiste en invertir los ahorros de nuestros clientes. Invertimos con rentabilidad y rendimiento. Destinamos el por ciento de los ahorros de ahorradores y de Guipúzcoa por valores industriales y fondos públicos. El resto se distribuye entre necesidades de tesorería, inmuebles e instalaciones.



Destinamos el por ciento de los ahorros de ahorradores y de Guipúzcoa por valores industriales y fondos públicos. El resto se distribuye entre necesidades de tesorería, inmuebles e instalaciones.

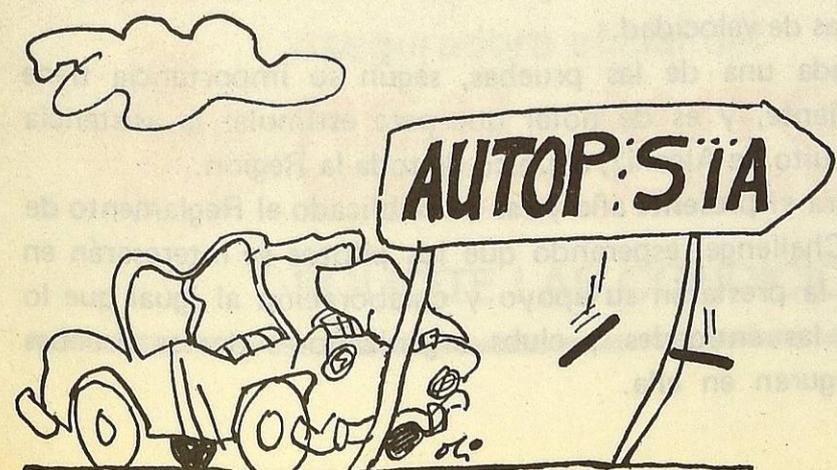
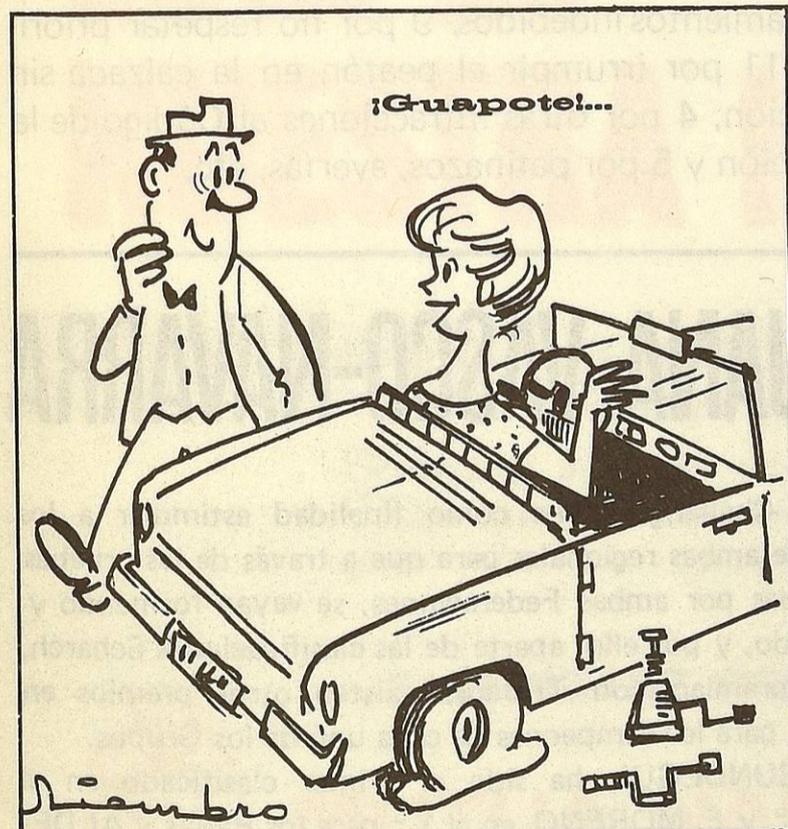
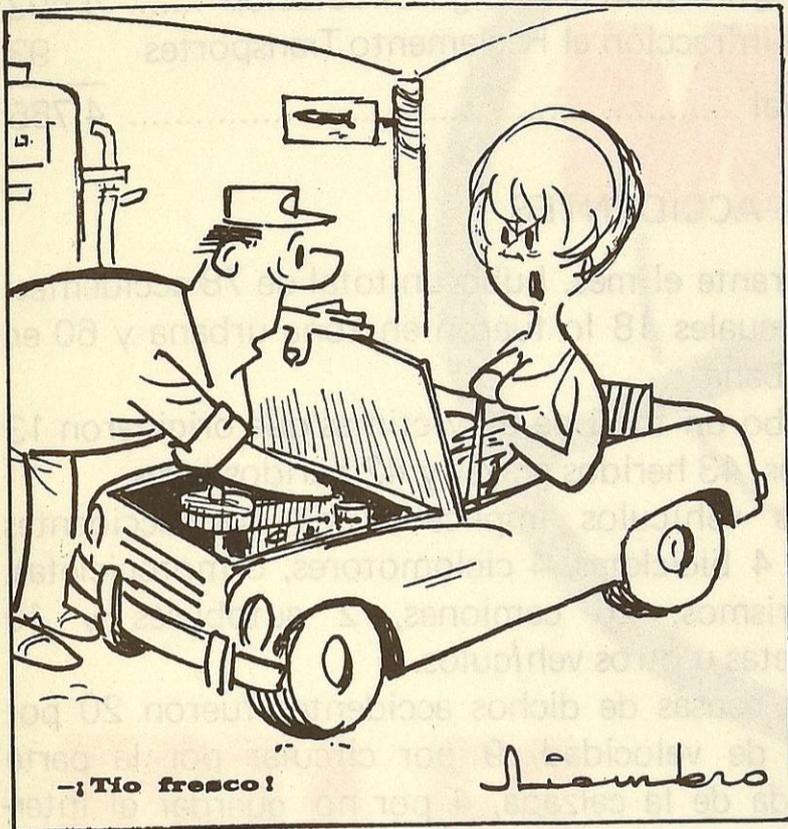
¡Su ahorro es importante para el desarrollo económico y social de Guipúzcoa!



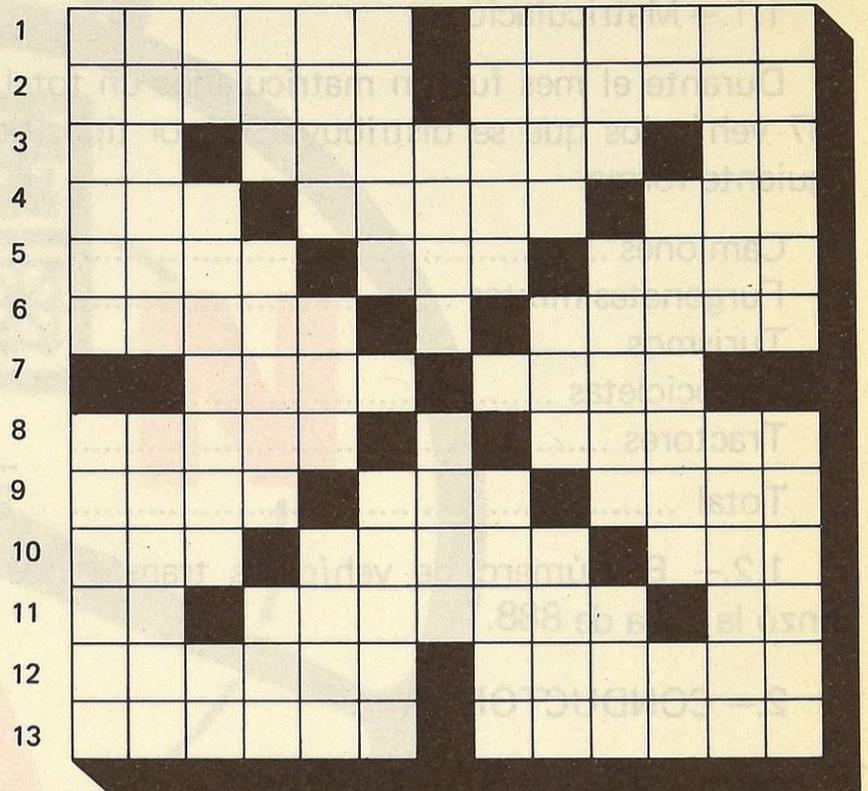
**Caja de Ahorros Municipal
de San Sebastián**

CRUCIGRAMA

Por Graciela Lili



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13



HORIZONTALES

1. Hoja de la flor. Infundir alma, vigor.
2. Hijo de Jacob. Palpase.
3. Consonantes. Voz triste y prolongada de ciertos animales. Consonantes.
4. (Tío): Personaje de la novela de Beecher Stowe contra la esclavitud. Carrete de inducción que da origen a la chispa para inflamar la mezcla en el motor de explosión. Confíe.
5. Marca de auto. Nave. Nombre del ganador del II Raliye Alava.
6. Parte de la cara. Antiguo calzado de los patricios romanos.
7. Apócope de grande. Fogón (al revés).
8. Gozar del bien deseado. Cerro aislado en un llano.
9. Rodillo para allanar la tierra. Devota, compasiva. Agur.
10. Cierta baile andaluz (al revés). Derecho de tránsito. Las tres primeras vocales.
11. Nordeste. Resultado de un cálculo, al resolver un problema general. Decilitro.
12. Apellido del ganador de la "I subida automovilista al Calvario". Perteneciente a los astros.
13. Hombre que finge santidad. Que tiene muchas ramas.

VERTICALES

1. Embolo. Dispositivos para detener el automóvil.
2. Parte basta del lino o cáñamo. Juego de azar.
3. Símbolo químico del tantalio. Mergo, cuervo marino. Símbolo químico del torón.
4. Aquí. Planta de flores azules. Embrión (falta última letra).
5. Instrumento músico de cuerda. Soberano de Rusia. Espacio vacío que hay entre las moléculas de los cuerpos.
6. Adornen con orlas. Ex-presidente de Argentina.
7. Fogón. Thailandia.
8. Del, Atica. Moblaje de una casa.
9. Cualquiera de los puntos opuestos en que la órbita de un planeta corta a la Eclíptica. (Tsé-tung) Político chino. Nombre de mujer.
10. Terminación de diminutivo. Pena pecuniaria. Atmósfera (abreviatura).
11. Familiarmente mamá. Varilla acodillada y giratoria entre anillos, con que se cierran puertas y ventanas. Repetido voz de arrullo.
12. Del verbo aspirar. Partes del automóvil.
13. Muy seco. Borde de una superficie.

HORIZONTALES.— 1: Pétalo. Animal. 2: Isacar. Tocase. 3: St. Aulido. Ps. 4: Tom. Delco. Fie. 5: Opel. Nao. Marc. 6: Nariz. Muelo. 7: Gran. Rall. 8: Fruir. Otero. 9: Rulo. Pía. Abur. 10: Eio. Peaje. Ael. 11: Ne. Fórmula. DI. 12: Otero. Astral. 13: Santón. Ramosa. VERTICALES.— 1: Pistón. Frenos. 2: Estopa. Ruleta. 3: Ta. Mergulo. Tn. 4: Aca. Lirio. Fet. 5: Laud. Zar. Por. 6: Orien. Perón. 7: Liar. Siam. 8: Atico. Ajuar. 9: Nudo. Mao. Eisa. 10: Ico. Multa. Atm. 11: Ma. Falleba. Ro. 12: Aspire. Ruedas. 13: Reseco. Orilla.

SOLUCION

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

Datos correspondientes al mes de diciembre de 1972

1.— VEHICULOS.

1.1.— Matriculación.

Durante el mes fueron matriculados un total de 937 vehículos que se distribuyeron por tipos de la siguiente forma:

Camiones	50
Furgonetas mixtas	88
Turismos	780
Motocicletas	18
Tractores	1
Total	937

1.2.— El número de vehículos transferidos alcanzó la cifra de 888.

2.— CONDUCTORES.

2.1.— Permisos de Conducción.

Se han expedido un total de 970 permisos de conducción que por clases se distribuyeron de la siguiente forma.

De la clase A. 1	5
De la clase A. 2	91
De la clase B.	817
De la clase C.	42
De la clase D.	11
De la clase E.	4
Total	970

2.2.— Licencias de conducción.

Se han expedido un total de 194 licencias de conducción.

3.— SANCIONES.

Por infracción al Código Circulación	4.692
Por infracción al Reglamento Transportes	93
Total	4.785

4.— ACCIDENTES.

Durante el mes, hubo un total de 78 accidentes, de los cuales 18 lo fueron en zona urbana y 60 en interurbana.

Hubo un total de 98 víctimas que originaron 13 muertos, 43 heridos graves y 42 heridos leves.

Los vehículos implicados en los accidentes fueron 4 bicicletas, 4 ciclomotores, 5 motocicletas, 82 turismos, 26 camiones, 2 autobuses y 10 furgonetas u otros vehículos.

Las causas de dichos accidentes fueron 20 por exceso de velocidad, 9 por circular por la parte izquierda de la calzada, 4 por no guardar el intervalo de seguridad, 6 por giros incorrectos, 10 por adelantamientos indebidos, 9 por no respetar prioridades, 11 por irrumpir el peatón en la calzada sin precaución, 4 por otras infracciones al Código de la Circulación y 5 por patinazos, averías, etc.

LA CHALLENGE ARAGONESA-RIOJANA-VASCO-NAVARRA

El pasado día 20 de Enero, tuvo lugar en Zaragoza, la entrega de premios de la I Edición de la Challenge de las Federaciones Aragonesas y Vasco Navarra, cuyas pruebas se habían celebrado a lo largo de todo el año 1972.

La challenge constaba de dos campeonatos uno de Rallys y otro de velocidad. En ambos el número de participantes ha sido importante, pero la realidad es que muy pocos han conseguido puntuar en tres pruebas tomando la salida en cuatro de ellas.

Las pruebas puntuables para el Campeonato de Rallys fueron, el Vasco Navarro, el Navarra, el Criterium Rioja y el Rally Boch, y el vencedor ha sido SUNSUNDEGUI, seguido de F. MORENO.

Para el campeonato de velocidad, figuraban, la Subida a Urbasa, Arlaban, Zollo Jaizkibel y el Circuito de Guadalupe en Alcañiz, habiendo quedado campeón el alavés CLAUDIO ALDECOA, seguido de F. MORENO.

Esta Challenge, tiene como finalidad estimular a los pilotos de ambas regionales para que a través de las pruebas organizadas por ambas Federaciones, se vayan formando y preparando, y por ello, aparte de las clasificaciones Scharch, que se premian con Trofeos, existen otros premios en metálico, para los campeones de cada uno de los Grupos.

SUNSUNDEGUI, ha sido el primer clasificado en el Grupo 5.º y F. MORENO, en el 1.º para los Rallys y ALDECOA en el Grupo 5.º y F. MORENO en el 1.º para las carreras de velocidad.

Cada una de las pruebas, según su importancia tiene coeficiente, y es de notar que para estimular la asistencia al Circuito de Alcañiz, el único de toda la Región.

Para el presente año ya se ha publicado el Reglamento de la II Challenge, esperando que los pilotos se interesarán en ella y la prestarán su apoyo y colaboración al igual que lo hacen las entidades y clubs organizadores de las pruebas que figuran en ella.



ESTA ES NUESTRA INSIGNIA

Es garantía de SEGURIDAD y demuestra su prudente PREVISION en el seguro de su vehículo.

Simboliza además, nuestro SERVICIO y la completa ATENCION que dedicamos a todos nuestros Asociados en cualquier momento, ocasión y lugar en que se hallen.

DISTINGASE CON ELLA AL ASEGURARSE EN:



MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del



**REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVARRO**

SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS



Banco Guipuzcoano

CONTRIBUYE A LA EXPANSION
DE LA INDUSTRIA, EL COMERCIO,
LA PESCA Y LA AGRICULTURA REGIONALES