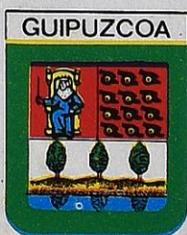


El Auto**CLUB**movil

2.ª EPOCA - N.º 12

ENERO 1969

29826-3



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.

CRÉDIT

En caso de infracción a las leyes y las autoridades de policía, judiciales o hubieran sido impuestas por este Real Automóvil Club de España (RACE) multa, en pesetas y al cambio oficial

Fr. 50.-

Soixante-quinze fr. suisses

Fr. 75.-

D.M.	69
Nouveau franc	85
O. Schilling	450
Escudo	500
Escudo	1070
Fr. belges	1070
Lira	63
Stoll. fl.	90
Svenska kronor	120
Norske kroner	120
Dinara jugoslaveni	10250
Dinara (Drachmes)	525
Suomen markkaa	5500

ASSISTANCE MÉDICALE ET CHIRURGICALE

Fr. 100.-

Cent francs suisses

D.M.	92
Nouveau franc	113
O. Schilling	600
Escudo	600
Escudo	1160
Fr. belges	14300
Lira	83
Holl. fl.	120
Svenska kronor	140
Norske kroner	140
Dinara jugoslaveni	13750
Dinara (Drachmes)	700
Suomen markkaa	7350

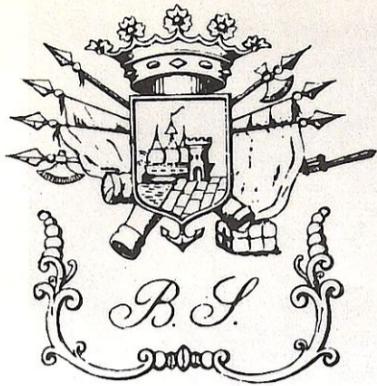
ASSISTANCE POUR LE REPATRIEMENT DES VOYAGEURS

Fr. 200.-

Deux cents francs suisses

D.M.	184
Nouveau franc	226
O. Schilling	1200
Escudo	1310
Escudo	1330
Fr. belges	2320
Lira	28600
Stoll. fl.	160
Svenska kronor	240
Norske kroner	240
Dinara jugoslaveni	2340
Dinara (Drachmes)	1400
Suomen markkaa	14700

SOLICITE INFORMACION EN LAS OFICINAS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA



BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

- Un siglo de experiencia
- Rapidez en sus operaciones
- Completo servicio exterior
- División de Desarrollo y Fomento de Negocios Internacionales
- Sucursales en las principales plazas de la Península, Islas Canarias y Baleares
- Cheques de viajeros

Organización propia en el extranjero:

Filiales:

BANCO DE SANTANDER - ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575
Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

Vía España-C/ Venezuela
Edificio "La Rotonda"
Anexo-Ap. Postal, 9 A-484
Teléfono 3-5325

PANAMA, 9 A

Representaciones

ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575
Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

COLOMBIA

Carrera 7.ª, núm. 17-01
Apartado Aéreo 15974
Teléfono 42 09 41

BOGOTA, D. E

ESTADOS UNIDOS

375 Park Avenue
Seagram Building
Teléfono 6880984

N. YORK, N. Y. 10022

GRAN BRETAÑA

38, Lombard Street
Teléfono 01 - 626 - 6070

LONDRES, E. C. 3

MEXICO

Isabel la Católica, 38
(Edificio "La Noria")
Teléfono 12 53 83

MEXICO 1, D. F.

PERU

Jirón Ucayali, núm. 142
Teléfono 7-3148

LIMA

VENEZUELA

Avenida de Urdaneta
esquina Las Ibarra,
Edificio Central
Teléfono 18 93 77

CARACAS



90

ANIVERSARIO

1879-1969

**CAJA DE AHORROS
MUNICIPAL
DE SAN SEBASTIAN**





El Automóvil CLUB

Se distribuye gratuitamente a los socios de Real Automóvil Club de Guipúzcoa

SUMARIO

	Págs.
Reflectar	3
Graham Hill: 10 temporadas, 103 grandes premios, 13 victorias, 2 títulos, 1 ejemplo	4
Un cura inventor	6
Información del Club	9
No todas las infracciones son iguales	13
Un coche en vanguardia: Carabo Bertone	14
Un Lincoln Continental para el Presidente de Estados Unidos	16
Récord de producción de turismos en Octubre	17
Ver y ser visto	19
La industria del alquiler de coches en su 50 aniversario	20
Los conductores y los medicamentos	23
Lazcano, vencedor absoluto de la II Subida Automovilista al Jaizkibel	24
Pieles de Astrakán, Visón, Conejo al volante.	26
Noticias	29
Novedades	30
La mujer al volante: Las reacciones femeninas vistas por el acelerador	33
El genocidio del río Oria en cifras	34
Precios en pesetas-litro gasolinas auto en estaciones de servicio europeas	36
Rueda el humor	37
La edad y los accidentes	38
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos)	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra	40
En la portada: La Plaza de la Blanca - Vitoria	

Depósito Legal: S S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 731713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 621897

TOLOSA

San Francisco, 8 (junto Cine Leidor) Teléf. 661791

Alava

VITORIA

D. Pedro Lascaray Basterra
Castilla, 34 Teléfonos 221284 y 220289

Navarra

PAMPLONA

Neumáticos y Accesorios, S. A (Nyasa)
Navarro Villoslada, 13
Teléfonos 233562, 237967 y 237968

Vizcaya

BILBAO

D. José María Domingo
GESTORIA RECALDE
General Concha, 2 - 1.º izqda. Telf. Centralilla 232930

Oficina central y redacción:

Plaza de Oquendo (Bajos del Teatro Victoria Eugenia) - Teléfono 11529

SAN SEBASTIAN

Editado por el
Real Automóvil Club
de Guipúzcoa
San Sebastián

Director:
Gerardo Erausquin Olazábal

REFLECTAR

No se trata de un capricho. Es una experiencia llevada a cabo en varias partes del mundo con resultados excelentes.

Nos referimos a la necesidad de que también en España se imponga la novedad. ¿Qué novedad? La de las matrículas reflectantes.

Su implantación resulta obligada por dos motivos fundamentales: que de noche muchos conductores pueden pensar en la huida después de cometida una falta, sabiendo que su matrícula apenas se divisa; que hasta la fecha la matrícula reflectante ha evitado multitud de accidentes porque el reflejo es tal que incluso supera en luminosidad a los propios focos traseros de situación.

En Estados Unidos se ha implantado su uso y el Estado del Maine decretó que fueran obligatorias ya en 1949.

En Francia es obligatorio para los camiones de más de tres toneladas y se ha recomendado el empleo en el resto de los vehículos.

Actualmente más de dos millones de vehículos franceses portan matrículas reflectantes.

Lo mismo que en Francia, en Italia, en Suiza y en otros muchos países se han hecho estudios exhaustivos sobre el particular. Todos ellos han demostrado fehacientemente que la matrícula reflectante ofrece mucha mayor seguridad, incluso cuando un coche está aparcado al borde de la ruta y no tiene encendidas las luces de posición.

Cuando en nuestro país están en pleno desarrollo una serie de campañas para hacer menos sangrienta la circulación rodada, lógico es que se adopten estas novedades sobre las que la práctica ha dictado su veredicto.

Exclusiva de publicidad

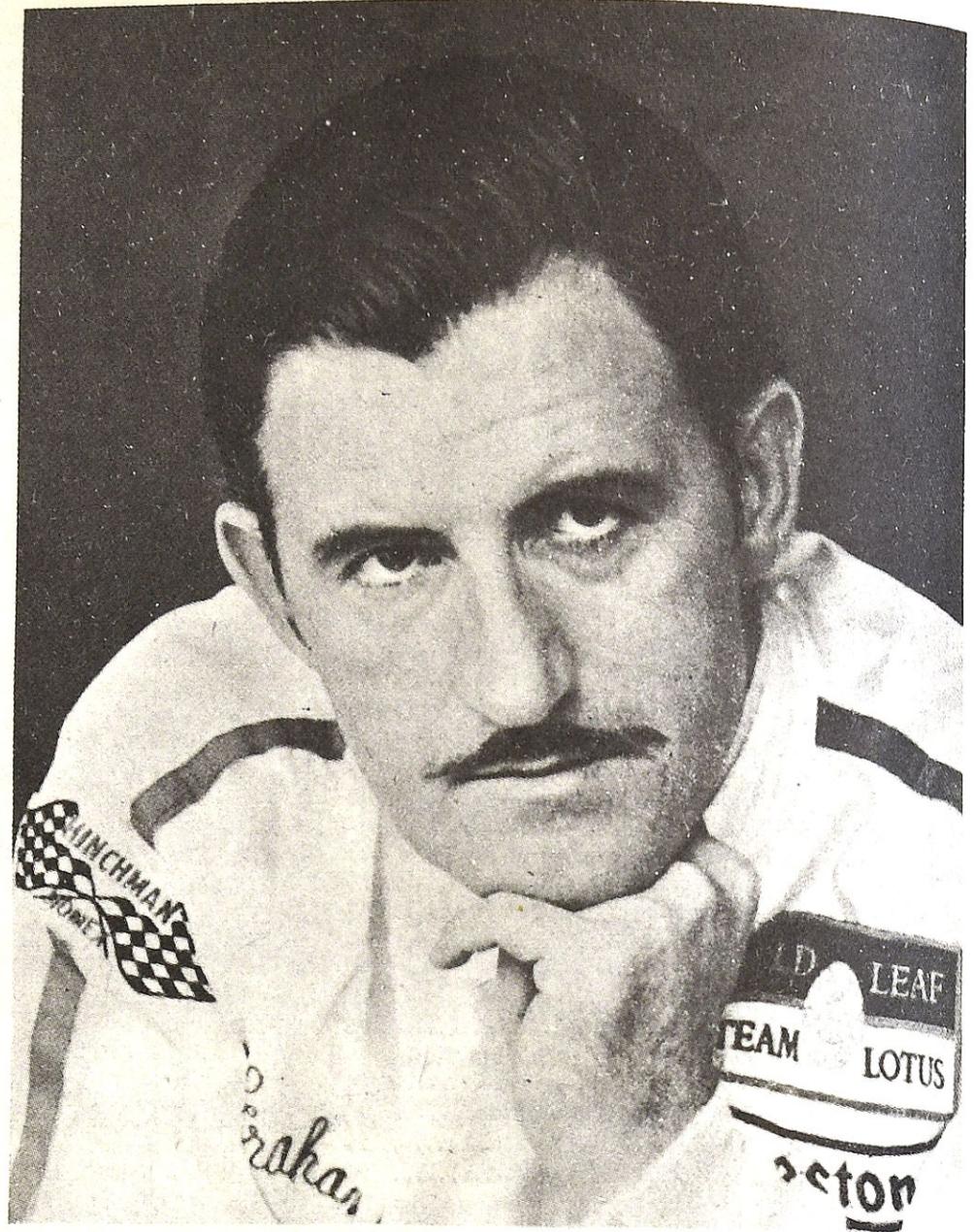
PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ

Garibay, 34 - Teléfono 15990

San Sebastián

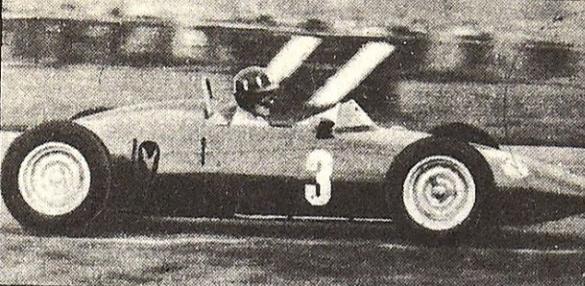
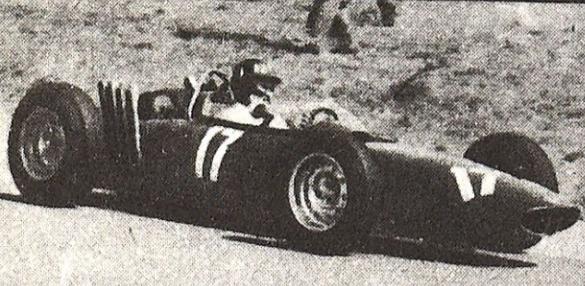
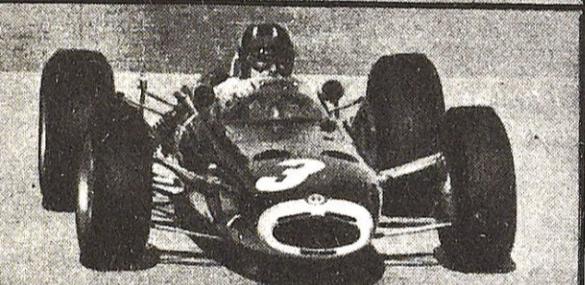
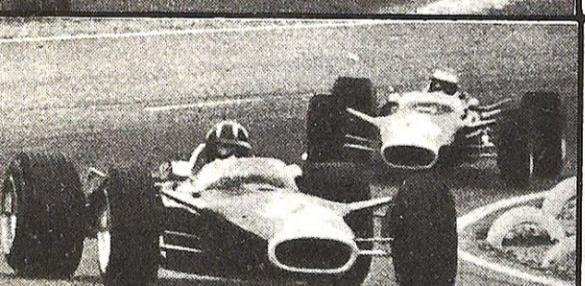
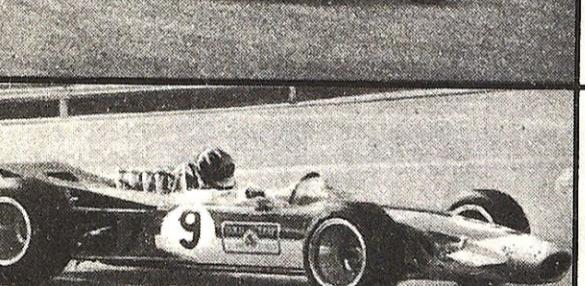
10 TEMPORADAS DE F-1
 103 GRANDES PREMIOS
 13 VICTORIAS
 2 TITULOS
 1 EJEMPLO

Graham Hill



Graham Hill ha tomado el cetro de supercampeón del automovilismo. Mejor que redactar una apología de este extraordinario piloto, ahí están los datos elocuentes de su actividad motorista. Campeón del mundo en dos ocasiones y detentando actualmente el título, es un ejemplo a seguir por el aficionado.

	PRUEBA	COCHE	ENSAYO	RESULTADO	BALANCE FINAL
1958	MONACO	Lotus 1500 cc	15º/16	Abandono: motor	14.º con 1 punto
	HOLANDA	Lotus 1500 cc	13º/17	Abandono: motor	
	BELGICA	Lotus 1500 cc	15º/19	Abandono: motor	
	FRANCIA	Lotus 1500 cc	19º/21	Abandono: motor	
	INGLATERRA	Lotus 2200 cc	14º/20	Abandono: motor	
	ALEMANIA	Lotus 2200 cc	22º/25	Abandono: motor	
	PORTUGAL	Lotus 2200 cc	12º/15	Abandono: accidente	
	ITALIA	Lotus 2200 cc	12º/21	6.º	
	MARRUECOS	Lotus 2200 cc	12º/25	7.º	
1959	MONACO	Lotus 2500 cc	14º/16	Abandono: incendio	NO CLASIFI- CADO
	HOLANDA	Lotus 2500 cc	5º/10	7.º	
	FRANCIA	Lotus 2500 cc	14º/21	Abandono: radiador	
	INGLATERRA	Lotus 2500 cc	10º/18	9.º	
	ALEMANIA	Lotus 2500 cc	10º/15	Abandono: caja camb.	
	PORTUGAL	Lotus 2500 cc	14º/16	Abandono: accidente	
	ITALIA	Lotus 2500 cc	9º/21	Abandono: transmisión	
1960	ARGENTINA	B.R.M. 4 cyl 2500	3º/22	Abandono: válvulas	15.º con 4 puntos
	MONACO	B.R.M. 4 cyl 2500	6º/16	7.º	
	HOLANDA	B.R.M. 4 cyl 2500	5º/17	3.º	
	BELGICA	B.R.M. 4 cyl 2500	5º/17	Abandono: motor	
	FRANCIA	B.R.M. 4 cyl 2500	3º/20	Abandono: accidente	
	INGLATERRA	B.R.M. 4 cyl 2500	2º/24	* Aband.: salida ruta	
	PORTUGAL	B.R.M. 4 cyl 2500	4º/15	Abandono: caja camb.	
	U.S.A.	B.R.M. 4 cyl 2500	13º/23	Abandono: motor	

	PRUEBA	COCHE	ENSAYO	RESULTADO	BALANCE FINAL
1961	 MONACO HOLANDA BELGICA FRANCIA INGLATERRA ALEMANIA ITALIA U.S.A.	B.R.M.-Climax 1,5 B.R.M.-Climax 1,5 B.R.M.-Climax 1,5 B.R.M.-Climax 1,5 B.R.M.-Climax 1,5 B.R.M.-Climax 1,5 B.R.M.-Climax 1,5 B.R.M.-Climax 1,5	4º/16 5º/15 8º/21 6º/26 11º/30 6º/26 6º/32 2º/22	Abandono: motor 8.º Abandono: motor 6.º Abandono: motor Abandono: despiste Abandono: motor 5.º	10.º con 3 puntos
1962	 HOLANDA MONACO BELGICA FRANCIA INGLATERRA ALEMANIA ITALIA U.S.A. AFRICA DEL SUR ...	B.R.M. 1500 cc V 8 B.R.M. 1500 cc V 8	2º/20 2º/16 1º/19 2º/17 4º/21 2º/26 2º/21 3º/18 2º/17	1.º Abandono: motor 2.º 9.º * 4.º 1.º * 1.º * 2º 1.º	CAMPEON del MUNDO con 52 puntos
1963	 MONACO BELGICA HOLANDA FRANCIA INGLATERRA ALEMANIA ITALIA U.S.A. MEXICO AFRICA DEL SUR ...	B.R.M. 1500 cc V 8 B.R.M. 1500 cc V 8	2º/16 3º/20 2º/19 2º/19 3º/24 4º/22 2º/20 1º/20 3º/21 6º/21	1.º Abandono: caja camb. Abandono: motor Eliminado: empujado 3.º Abandono: caja camb. Aband.: embrague 1.º 4.º 3.º	2.º con 29 puntos
1964	 MONACO HOLANDA BELGICA FRANCIA INGLATERRA ALEMANIA AUSTRIA ITALIA U.S.A. MEXICO	B.R.M. 1500 cc V 8 B.R.M. 1500 cc V 8	4º/16 3º/16 2º/19 6º/17 2º/23 5º/22 4º/20 3º/20 4º/19 6º/19	1.º * 4.º 5.º 2.º 2.º 2.º Aband.: distribución Aband.: embrague 1.º * Abandono: colisión	2.º con 41 puntos
1965	 AFRICA DEL SUR ... MONACO BELGICA FRANCIA INGLATERRA HOLANDA ALEMANIA ITALIA U.S.A. MEXICO	B.R.M. 1500 cc V 8 B.R.M. 1500 cc V 8	5º/20 9º/15 3º/20 11º/17 2º/21 1º/17 3º/19 4º/23 1º/18 5º/18	3.º 1.º * 5.º 5.º 2.º * 4.º 2.º 2.º 1.º * 9.º	2.º con 47 puntos
1966	 MONACO BELGICA FRANCIA INGLATERRA HOLANDA ALEMANIA ITALIA U.S.A. MEXICO	B.R.M. 2000 cc V 8 B.R.M. 3000 cc H 16 B.R.M. 3000 cc H 16 B.R.M. 3000 cc H 16	4º/16 9º/15 8º/17 4º/20 7º/17 10º/27 13º/20 5º/19 7º/18	3.º Abandono: accidente Abandono: motor 3.º 2.º 4.º Abandono: motor Abandono: transmis. Abandono: encendido	5.º con 17 puntos
1967	 AFRICA DEL SUR ... MONACO HOLANDA BELGICA FRANCIA INGLATERRA CANADA ITALIA U.S.A. MEXICO	Lotus-B.R.M. H 16 3000 cc Lotus-B.R.M. V 8 2000 cc Lotus-Ford 3000 cc V 8 Lotus-Ford 3000 cc V 8	15º/18 8º/16 1º/17 3º/18 1º/15 2º/21 14º/18 2º/18 8º/20 1º/18 4º/19	Abandono: despiste 2.º Abandono: motor Abandono: embrague Abandono: transmis. Abandono: motor Abandono: suspensión 4.º Abandono: motor 2.º * Abandono: transmis.	6.º con 15 puntos
1968	 AFRICA DEL SUR ... ESPAÑA MONACO HOLANDA BELGICA FRANCIA INGLATERRA ALEMANIA ITALIA CANADA U.S.A. MEXICO	Lotus-Ford 3000 cc V 8 Lotus-Ford 3000 cc V 8	2º/23 6º/13 1º/16 3º/19 14º/18 9º/17 1º/20 4º/20 5º/20 5º/20 3º/20 3º/21	2.º 1.º 1.º Abandono: salida ruta Abandono: transmis. Abandono: transmis. Abandono: suspens. 2.º Abandono: salida ruta 4.º 2.º 1.º	CAMPEON del MUNDO con 48 puntos

* Record de la vuelta.



EN TRAMITE LA PATENTE DEL APARATO ANTIRROBO DE AUTOMOVILES

Ayer emprendimos de madrugada la marcha hasta Bigüel. Ese bello pueblecito navarro, escondido entre las sierras de Illón y Leyre, al pie de la ermita de San Quirico. Preguntamos a una joven por el cura párroco, don José Irigoyen. Nos llevó hasta su casa pero, al no ver su automóvil en la puerta nos dijo:

—Seguramente que no estará.

No obstante, llamamos y la respuesta fue categórica:

—No, efectivamente, porque ha tenido que ir al Retiro semanal que celebran en Aoiz.

Así que camino de Aoiz donde, al fin, lo encontramos. Tuvimos que esperar por sus rezos.

—¿Qué tal, don José? Soy periodista.

—Me imagino a qué viene, aunque no llevo a comprender cómo se ha enterado.

—Nuestro «ángel». ¿Qué es y en qué consiste su invento?

—Una llave antirrobo que bloquea el paso de la gasolina. Aunque, mejor aún, no es tal llave, sino una especie de cierre al modo de las cajas de caudales, con un sin fin de combinaciones para aplicar cada propietario la que desee. Incluso, se puede dar el caso de que puesta la clave, es decir, abierta la puerta, no sube la gasolina. Además, puede servir para atrapar al posible «caco», pues el coche mientras tenga algo de gasolina la bomba es capaz de caminar, pero tan corto tiempo que no llegará a los 150 metros.

—¿Y si está cerrado el paso y consumida la gasolina?

—No podrá nunca ponerlo en marcha, además de que aquí no se pueden hacer puentes que valgan.

—¿Lo tiene ya patentado?

—No, está en tramitación.

—¿Cómo fue el inventarlo?

—Viendo un día la T.V. me vino la idea. Inmediatamente dibujé el croquis y fue en la Escuela Profesional de Lumbier, los maestros don Javier y don Pedro, los que le dieron forma.

—¿Su invento, puede averiarse?

—Es un mecanismo tan sencillo que no caben averías.

Un Cura inventor

EL INGENIO ES TAN SENCILLO COMO EFICAZ:
CORTA EL PASO DE LA GASOLINA

—¿Cuánto tiempo cuesta su fabricación?

—Aún no lo sé. Lo hicieron el modelo en el torno y a ratos perdidos. Además está hecho de bronce y puede construirse en otros muchos materiales que lo harían todavía más económico, ya que, en principio, resulta mucho más barato que los existentes.

—¿Piensa bautizarlo?

—La «llave PIZA».

—¿Por qué?

—En recuerdo de los tiempos de estudiante. Me llamaban los compañeros Pita y más tarde Piza, de Pitágoras o Pizágoras. Se me daban bien las matemáticas.

—Y por lo visto la inventiva...

—No vaya usted a presentarme como un monstruo.

—Sin embargo, tengo noticias de que hay algo más.

—Prácticamente lo mismo. Otra cerradura con el mismo sistema para puertas. Ya está en construcción. Me costó mucho solucionar el manejo desde el interior. No precisa de llave y es segurísimo.

—¿No hay nada semejante?

—En Barcelona visité la Feria Hogar Hotel y no vi nada. Me dijeron que no existe en el mercado.

—¿Cómo se definiría usted? ¿Inventor?

—Simplemente «mañoso».

—Por cierto, ya sé que ha reprimado toda su casa de Sada e incluso ha construido las puertas, domina la fotografía, se le da muy bien la electricidad, tiene gran afición por la apicultura, en fin, toda una enciclopedia de habilidades.

Se sonríe y no niega.

JOSE LUIS LARRION A.

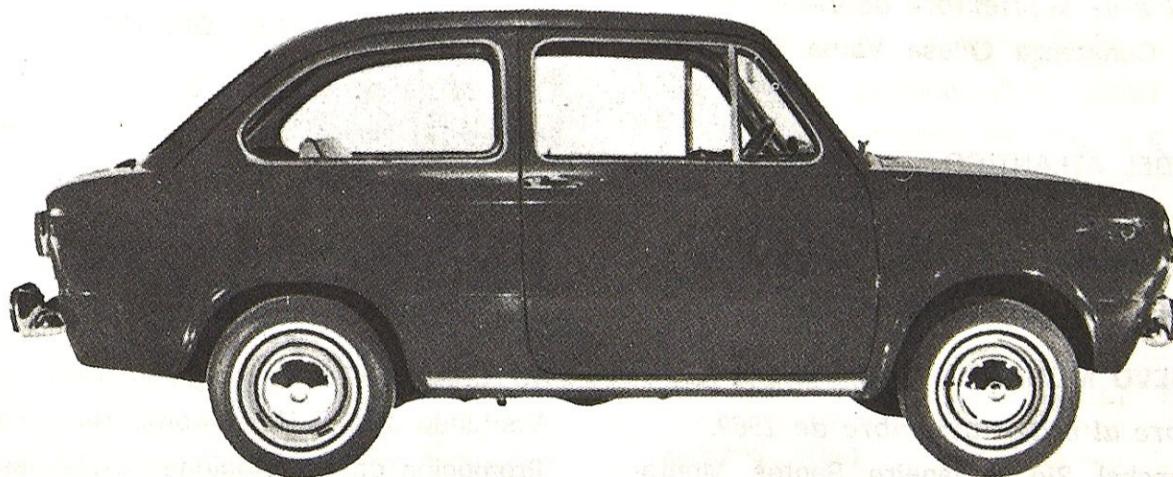


TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo de Colón, 31 - 33

(Frente a la playa de Gros)

SERVICIO OFICIAL SEAT



**Sea propietario de un coche Seat
desde 2.550 PESETAS al mes**

Incluidos todos los impuestos

Solicite información a nuestro departamento de ventas



PROGRAMA DE CRUCEROS 1969



Agencia de Viajes - Grupo A - N.º 5

EN EL «CABO SAN ROQUE»

VI CRUCERO SEMANA SANTA

Del 22 de marzo al 14 de abril de 1969.

Barcelona, Palma de Mallorca, Dubrivnik, Estambul, Constanza, Haifa, Pireo, Nápoles, Livorno, Barcelona.

III CRUCERO A RUSIA

Del 14 de julio al 2 de agosto de 1969.

Barcelona, Estambul, Batumi, Sochi, Odesa, Constanza, Pireo, Capri, Barcelona.

III CRUCERO AL MAR NEGRO

Del 25 de agosto al 8 de septiembre de 1969.

Barcelona, Estambul, Constanza, Odesa, Varna, Pireo, Barcelona.

V CRUCERO ISLAS DEL ATLANTICO

Del 11 al 25 de agosto de 1969.

Barcelona, Lisboa, Madeira, Las Palmas, Sta. Cruz de Tenerife, Casablanca, Génova, Cannes, Barcelona.

III CRUCERO AL NUEVO MUNDO

Del 28 de septiembre al 6 de noviembre de 1969.

Barcelona, Cádiz, Funchal, Río de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Punta del Este, Santos, Río de Janeiro, Bahía, Tenerife, Vigo, Algeciras, Barcelona.

EN EL «CABO SAN VICENTE»

IX CRUCERO A LOS PAISES NORDICOS

Del 6 al 30 de julio de 1969.

Bilbao, El Havre, Londres, Copenhague, Gdynia, Riga, Leningrado, Estocolmo, Kiel, Hamburgo, El Havre, Bilbao.

X CRUCERO A LAS CAPITALES NORDICAS

Del 31 de julio al 24 de agosto de 1969.

Bilbao, El Havre, Oslo, Copenhague, Estocolmo, Hango, Helsinki, Leningrado, Tallin, Gdynia, Kiel, Brunsbuttel, Hamburgo, Londres, El Havre, Bilbao.

XI CRUCERO AL MAR DEL NORTE

Del 24 de agosto al 5 de septiembre de 1969.

Bilbao, El Havre, Hamburgo, Oslo, Amsterdam, Amberes, Londres, El Havre, Bilbao.

VIAJE COLECTIVO INDUSTRIAL Y COMERCIAL A EXTREMO ORIENTE

15 de abril al 8 de mayo de 1969.

Visitando Japón, Hong Kong, Tailandia, India.
Promoción de exportaciones españolas Feria Internacional de Tokyo.
Contactos Técnicos y Comerciales. Visitas a fábricas.

INFORMES E INSCRIPCIONES:
SAN SEBASTIAN

c MIRAMAR, 3 - Teléfonos: 12-0-13, 13-1-66 y 23-9-94 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLI) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-69

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)
BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - EIBAR - ZARAUZ

UN GRAN ESFUERZO
DEL
REAL AUTOMOVIL CLUB

EL RALLYE INTERNACIONAL VASCONAVARRO ELEVA CUANTIOSAMENTE SUS PREMIOS, SIENDO EL PRIMERO DE CIEN MIL PESETAS

SE SALDRA DEL CIRCUITO DE EREAGA EN BILBAO Y
FINALIZARA EN LO ALTO DE IGUELDO

A lo largo de sus nueve ediciones (ocho internacionales), el Rallye Internacional Vasconavarro, ha ido adquiriendo una categoría extraordinaria. Al progresivo interés que han demostrado los mejores pilotos nacionales y no pocos extranjeros, se ha sumado la circunstancia de que esta prueba es puntuable para el Campeonato de España. Todo ello sitúa al Rallye Vasconavarro en el máximo rango de este tipo de competiciones.

Precisamente por ello, ante el eco que ha tomado la competición, el Real Automóvil Club, como organizador, le ha prestado la mayor atención, fiel siempre a las tradicionales aficiones automovilistas de los vasconavarros.

Lo que va a hacer el Real Automóvil Club en la próxima edición de esta prueba que se celebrará durante los días 8 y 9 de marzo es algo verdaderamente excepcional. De golpe, de un solo salto, el Rallye Internacional Vasconavarro, va a poder equipararse con los mejores de España, sino superior y uno de los más importantes de Europa.

El Real Automóvil Club cuenta para ello con la colaboración de la Peña Motorista de Vizcaya, el Club Bearnais y el patrocinio de «El Diario Vasco» y «El Correo Español», de Bilbao.

Como novedades fundamentales aunque todavía sujetas a definitivo estudio, podemos anticipar que el Rallye saldrá de Bilbao. Previamente a su salida se disputará una prueba de velocidad en el circuito de Ereaga, escenario ideal para este tipo de competiciones como se puso de manifiesto en el pasado Rallye Firestone.

Otra de las novedades puede ser que la prueba finalice con una prueba de velocidad pura en la subida a Igueldo, por la costa.

Pero lo verdaderamente importante en este capítulo de novedades, se refiere al capítulo de premios. La relación de los mismos que publicamos a continuación dará idea de su magnitud.

PREMIOS

Clasificación general:

1.º	100.000 ptas.	y Trofeo	Excmo. Ayunt. Sn. Sn.
2.º	50.000	»	y Trofeo.
3.º	30.000	»	y Trofeo.
4.º	20.000	»	y Trofeo.
5.º	12.000	»	y Trofeo.
6.º	10.000	»	y Trofeo.
7.º	5.000	»	y Trofeo.
8.º	4.000	»	y Trofeo.
9.º	3.000	»	y Trofeo.
10.º	2.000	»	y Trofeo.

Clasificación para socios

del Real Automóvil Club de Guipúzcoa:

- 1.º 5.000 ptas. y Trofeo.

Clasificación para Escuderías:

- 1.º 10.000 ptas. y Trofeo.

El itinerario con sus horarios y kilómetros parciales y totales se insertan también a continuación para que los futuros participantes vayan haciendo los estudios adecuados, teniendo en cuenta que existen modificaciones sustanciales, respecto a otros años, debido al nuevo emplazamiento de la salida.

ITINERARIO Y HORARIO DE PASO

POBLACION	Kilómetros		Horario	
	parciales	totales	1.er coche	último coche
Algorta (Ch)	—	—	19,00'	20,30'
Asúa	6	6	19,07'	20,37'
Larrabezúa	13	19	19,23'	20,53'
Cruce Erleche	3	22	19,26'	20,56'
Amorebieta	6	28	19,34'	21,04'
Cruce La Pilastra	7	35	19,42'	21,42'
Urrechua	12	47	19,56'	21,26'
San Vicente	15	62	20,14'	21,44'
Ermua	12	74	20,28'	21,58'

POBLACION	Kilómetros		Horario	
	parciales	totales	1.er coche	último coche
Eibar	4	78	20,33'	22,03'
Vergara	15	93	20,51'	22,21'
Zumárraga	12	105	21,06'	22,36'
Cruce Salvatore	10	115	21,18'	22,48'
Cce. Tolosa-Goyaz (Ch)	22	137	21,44'	23,14'
Tolosa	23	160	22,12'	23,42'
Andoain (Barcardo) ...	12	172	22,26'	23,56'
Hernani	7	179	22,35'	0,05'
Ventas de Astigarraga ..	6	185	22,42'	0,12'
Rentería	4	189	22,47'	0,17'
Fuenterrabía	20	209	23,11'	0,41'
Ventas de Irún	4	213	23,16'	0,46'
Oyarzun	6	219	23,23'	0,53'
Lesaca	25	244	23,53'	1,23'
Cruce C 133	2	246	23,55'	1,25'
Santesteban	19	265	0,18'	1,48'
Mugaire	4	269	0,22'	1,52'
Olagüe (Ch)	27	296	0,55'	2,25'
Urtasun	14	310	1,12'	2,42'
Erro	14	324	1,29'	2,59'
Cruce Garralda	14	338	1,46'	3,16'
Garralda	6	344	1,53'	3,23'
Arive	3	347	1,57'	3,27'
Ezcároz	23	370	2,24'	3,54'
Isaba	26	396	2,55'	4,25'
Cruce Burgui	19	415	3,19'	4,49'
Navascués	15	430	3,36'	5,06'
Lumbier	23	453	4,04'	5,34'
Villava (Ch)	40	493	4,51'	6,21'
Cruce Cuatro Vientos ...	4	497	4,56'	6,26'
Echauri	13	510	5,12'	6,42'
Abárzuza	27	537	5,45'	7,15'
Echarri-Aranaz	31	568	6,22'	7,52'
Alsasua	8	576	6,32'	8,02'
Olazagutía	3	579	6,35'	8,05'
Cruce Eulate	22	601	7,01'	8,31'
Salvatierra	29	630	7,36'	9,06'
Parador Alzania (Ch) ...	14	644	7,52'	9,22'
Una hora neutralizac. ...			8,52'	10,22'
Alsasua	6	650	9,00'	10,30'
Echarri-Aranaz	8	658	9,09'	10,39'
Irurzun	20	678	9,33'	11,03'
Lecumberri	14	692	9,51'	11,21'
Leiza	13	705	10,06'	11,36'
Santesteban	30	735	10,42'	12,12'
Cruce Lesaca	19	754	11,05'	12,35'
Lesaca	2	756	11,07'	12,37'
Oyarzun	25	781	11,37'	13,07'
Astigarraga	9	790	11,48'	13,18'
Hernani	3	793	11,51'	13,21'

Cruce N 1	3	796	11,55'	13,25'
S. Sebast. - Igueldo (Ch)	6	802	11,02'	13,32'
San Sebastián - R.A.C.G.	8	810	12,30'	14,00'

HORARIO DE LAS PRUEBAS SELECTIVAS

Prueba	LOCALIDAD	Horario	
		1.er coche	último coche
A.—Circuito Ereaga		15,30'	18,30'
B.—La Pilastra		19,40'	21,20'
C.—Eibar-Elgueta		20,30'	22,00'
D.—Alto Mandubia		21,15'	22,45'
E.—Alto Goyaz		21,45'	23,15'
F.—Alto Jaizkibel		22,50'	0,20'
G.—Alto de Arichulegui		23,25'	0,55'
H.—Alto de Olagüe		0,55'	2,25'
I.—Alto de Erro		1,15'	2,45'
J.—Alto Las Coronas		3,20'	4,50'
K.—Alto de Echauri		5,10	6,40'
L.—Alto de Urbasa		6,35'	8,05'
M.—Alto de Huici		9,50'	11,20'
N.—Alto de Ezcurra		10,05'	11,35'
O.—Alto San Antón		11,10'	12,40'
P.—Alto Igueldo		12,00'	13,30'

NECROLOGICA

Ha causado profunda impresión en San Sebastián el fallecimiento de don José Luis Sánchez Ruiz, socio fundador del Real Automóvil Club y director gerente de la empresa Lizarriturry y Rezola.

Desde estas líneas queremos expresar a sus familiares nuestra más sentida condolencia.





Cinturato

PIRELLI

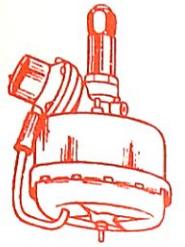
el neumático
radial textil

58

licencias de fabricación del CINTURATO han
sido concedidas por PIRELLI en 24 naciones.

FRENOS

AMORTIGUADORES



Y DIRECCIONES

TALLERES ESPECIALIZADOS

AREVALO

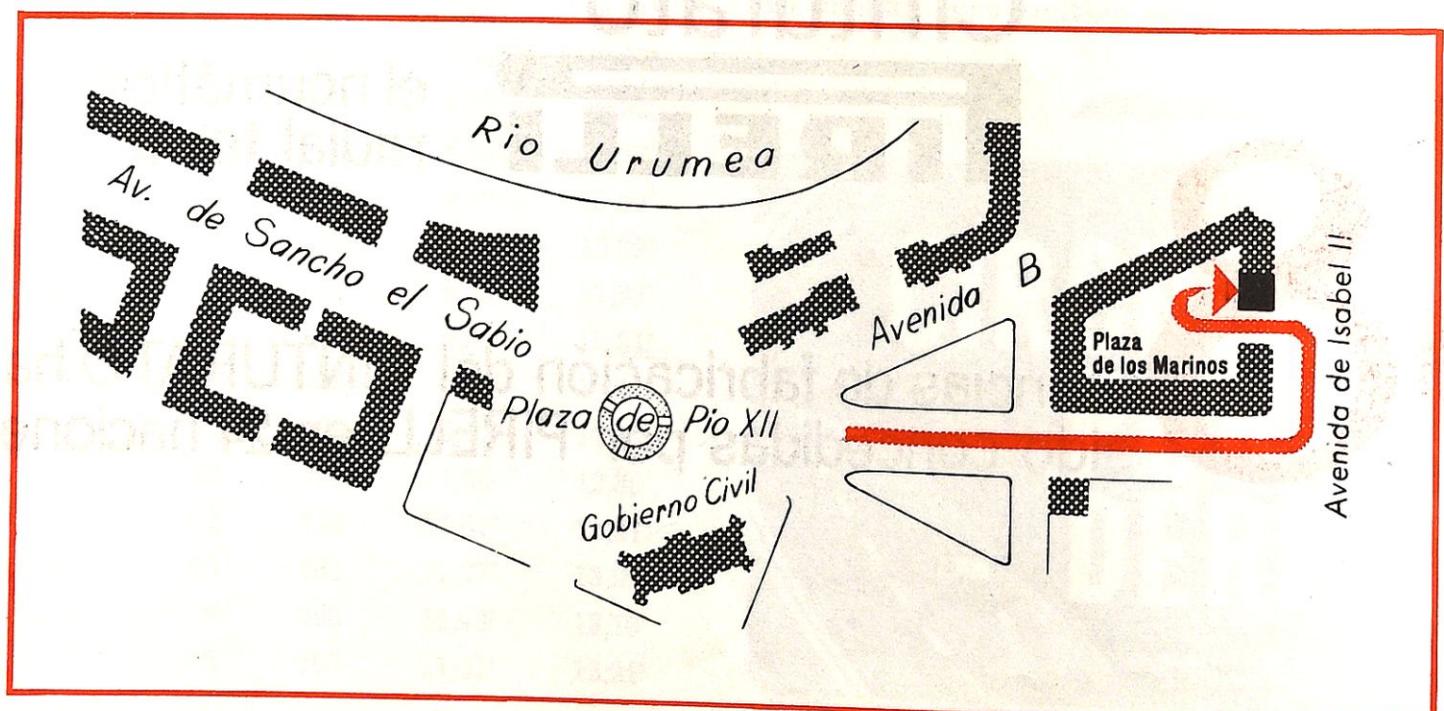
Taller Oficial de

BENDIBERICA, S. A.

que equipa en origen los modelos de las siguientes Marcas:
MORRIS - M.G. - RENAULT, 4 L, R 8 y R 10 - SIMCA 1000 - DODGE
SEAT todos los modelos - Camiones EBRO, SAVA y PEGASO.

Avenida de Isabel II - Plaza de los Marineros - Teléfono 24305

SAN SEBASTIAN



NO TODAS LAS INFRACCIONES SON IGUALES

Las multas tratan por igual infracciones muy distintas

Con multa de 250 pesets se sancionan innumerables infracciones al Código de la Circulación. Normalmente, éstas suelen ser «delitos» de la circulación en los que se ha cometido alguna imprudencia que puede ser causa de accidente o que entorpece el tráfico. Pero con 250 pesetas también se sancionan los «delitos» mucho más leves que se cometen en la Zona Azul de las diversas capitales y en ellos no hay riesgos para nadie, ni siquiera para el tráfico.

Sin embargo, no es de la cuantía de la multa de lo queremos ocuparnos, sino del hecho de que a todos los efectos se dé la misma calificación a un conductor que, por ejemplo, ha girado a la izquierda estando expresa y claramente prohibido, que a otro que se ha limitado a retrasarse cinco minutos en retirar su vehículo de la Zona Azul. Para nosotros, resulta evidente que es mucho más grave la primera infracción que la segunda, pues esta última no daña, ni en el peor de los supuestos, a nadie, en tanto que la primera empieza por dificultar el tráfico y, además, puede ser causa de accidente por colisión con los vehículos que vienen en dirección contraria.

Pero el hecho real es ese: los dos tipos de sanción se inscriben en el mismo talonario y los dos causan el mismo efecto. Se da, además, la paradoja de que así como en las infracciones al Código de la Circulación es lógico que los agentes no puedan tachar o anular los boletines de denuncia, no ocurre lo mismo cuando la infracción es por causa de la Zona Azul.

Efectivamente, quien no respeta una señal prohibitiva o hace mal un adelantamiento, etc., cuando el agente le sancione es porque ha cometido ya la infracción. Podrá discutirse las razones que había para actuar de esa forma, pero lo hecho, hecho está. En cambio, cuando se acude a retirar el coche de la Zona Azul con cinco o incluso diez minutos de retraso sobre la hora señalada hay, por lo pronto, un acto de buena fe del conductor del vehículo que acude a retirarlo y que demuestra evidentemente que no pensaba dejarlo allí ni infringir voluntariamente las normas en vigor. Por otra parte, si le ha multado ya y el agente, a pesar de desearlo, no puede anular el correspondiente boletín, es evidente que el denunciado prescindirá de retirar el vehículo, dándose así la paradoja de que por causa de la multa, una infracción temporal y breve de cinco minutos se puede convertir en una infracción de hora y media, por lo menos.



Este documento asombroso ha sido realizado en los entrenamientos de los pilotos de la B.M.C. Es preciso destacar que se han desarrollado sin el menor incidente, tanto para los hombres como para las máquinas.

CANJE DEL PERMISO DE CONDUCIR DE EXTRANJEROS

El Decreto de la Presidencia del Gobierno, de fecha 13 de octubre de 1966, establecía que los titulares de permisos de conducción de otros países pueden obtener en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico el correspondiente español. Sabemos que, a pesar del tiempo transcurrido desde la fecha en que fue publicada la disposición citada, existen todavía quienes, pudiendo acogerse a los beneficios de la misma, no lo hacen por desconocer este derecho que tienen.

Para efectuar el canje a que nos referimos es preciso acompañar al impreso de solicitud, que facilitan las Jefaturas provinciales de Tráfico, los documentos siguientes:

— Testimonio notarial o fotocopia del Documento Nacional de Identidad. Si el solicitante es extranjero y no posee Documento Nacional de Identidad, presentará testimonio notarial o fotocopia del pasaporte.

— Certificado de aptitud, ya sea física o física y psicotécnica, según del permiso de que se trate: física para los de la clase A1, A2 y B, y física y psicotécnica para los de las clases C, D y E.

— Tres fotografías, de treinta y cinco por veinticinco milímetros, que deberán ser exactamente iguales a la que se halle adherida al certificado a que nos hemos referido anteriormente.

— Testimonio notarial, copia o fotocopia del permiso de conducir extranjero que se desea canjear, exhibiéndose, en el caso de acompañar copia o fotocopia, el permiso original, que es devuelto una vez cotejado. El permiso no deberá tener antigüedad superior al plazo de validez del que se desea obtener.

— Traducción oficial del permiso extranjero que se desea canjear. Esta traducción deberá estar hecha precisamente por los siguientes Organismos: Oficina de interpretación de Lenguas del Ministerio de Asuntos Exteriores, Consulados españoles en el extranjero, Consulados en España del país que haya expedido el permiso que se trate de canjear, Real Automóvil de España.

Por lo que se refiere a documentos, creemos que ha quedado todo bien expuesto, pero existe un requisito principalísimo sin el cual todo lo anterior queda sin validez alguna. Este requisito se refiere a que, para poder efectuar el canje objeto del comentario, es preceptivo que el país expedidor del carnet extranjero conceda igual trato a los poseedores de permisos de conducir españoles. Referido a este último requisito, a continuación damos la relación de los países que conceden igual trato, así como los que no lo conceden, y que son los siguientes:

PAISES QUE CONCEDEN IGUAL TRATO

Africa del Sur, Andorra, Alemania, Argelia, Argentina, Bélgica, Bolivia, Camboya, Congo (Kinshasa), Costa Rica, China, Dinamarca, Ecuador, Etiopía, Filipinas, Ghana, Guatemala, Haití, Honduras, Irak, Irán, Italia, Vietnam, Austria, Jamaica, Japón, Jordania, Líbano, Liberia, Libia, Luxemburgo, Marruecos, Mauritania, Nicaragua, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Panamá, Perú, San Salvador, Santo Domingo, Siria, Suecia, Venezuela, Nigeria y Singapur.

PAISES QUE NO LO CONCEDEN

Brasil, Camerún, Canadá, Cuba, Chile, Chipre, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, India, Islandia, Kenia, Irlanda, Israel, Malta, Méjico, Mónaco, Puerto Rico, República Arabe Unida, Senegal, Sierra Leona, Tailandia, Uganda y Uruguay.

En las dos relaciones anteriores puede ocurrir que no aparezca el país que pueda interesar a alguien. Esto obedece a que dicho país no haya contestado aún al Gobierno español sobre si accede o no al régimen de reciprocidad en materia de canjes de permiso de conducir. En este caso procede la consulta en la Jefatura Provincial de Tráfico, donde se le indicará si tienen ya noticias sobre el país de que se trate; de no tenerlas, sólo cabe esperar a que esas noticias se produzcan bien para negarlo o concederlo.

UN COCHE DE VANGUARDIA

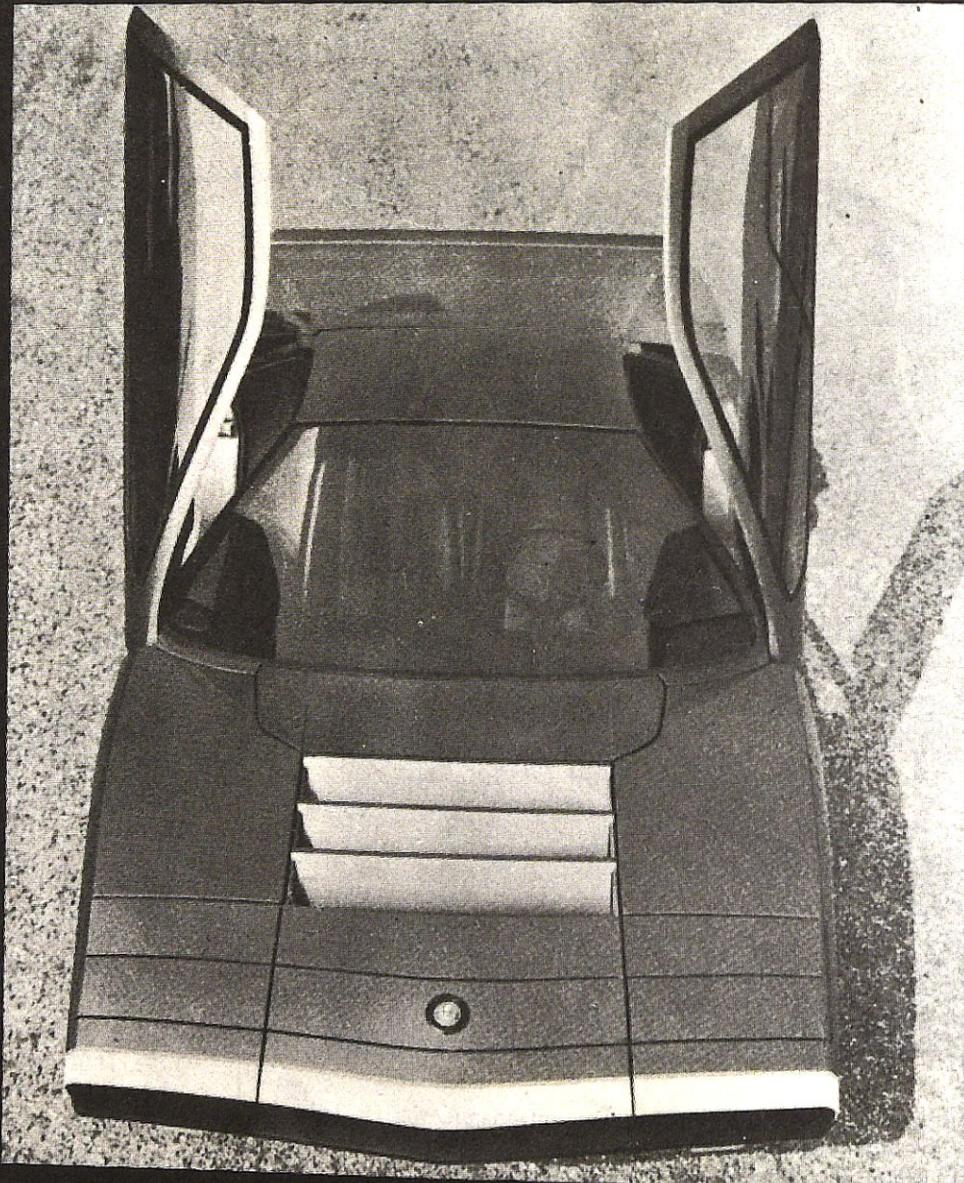
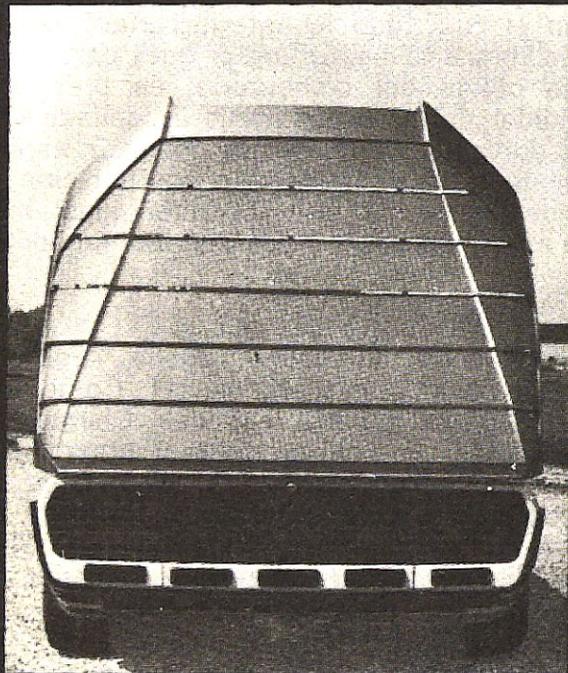
CARABO BERTONE



Es por la mecánica prestigiosa del Alfa Romeo 33 que Bertone lo ha elegido para volcar sus últimas experiencias y los resultados más avanzados de sus investigaciones.

Primicias ideales para un logro de vanguardia, tal es lo que ha resultado el Carabo, la nueva creación Bertone, presentada en el Salón de París.

Examinamos el coche a algunos metros de distancia: del extremo delantero a la cima del parabris, una línea tendida, un dardo que sugiere imágenes de velocidad, de penetración aerodinámica, de potencia desencadenada. De frente aparece el movimiento original de la línea que determina el perfil externo del capot delantero, montado a lo largo del parabris para cerrarse dulcemente y seguir casi rectilíneo sobre el techo alargándose de nuevo hacia la cola. Es un motivo que armoniza todos los ele-



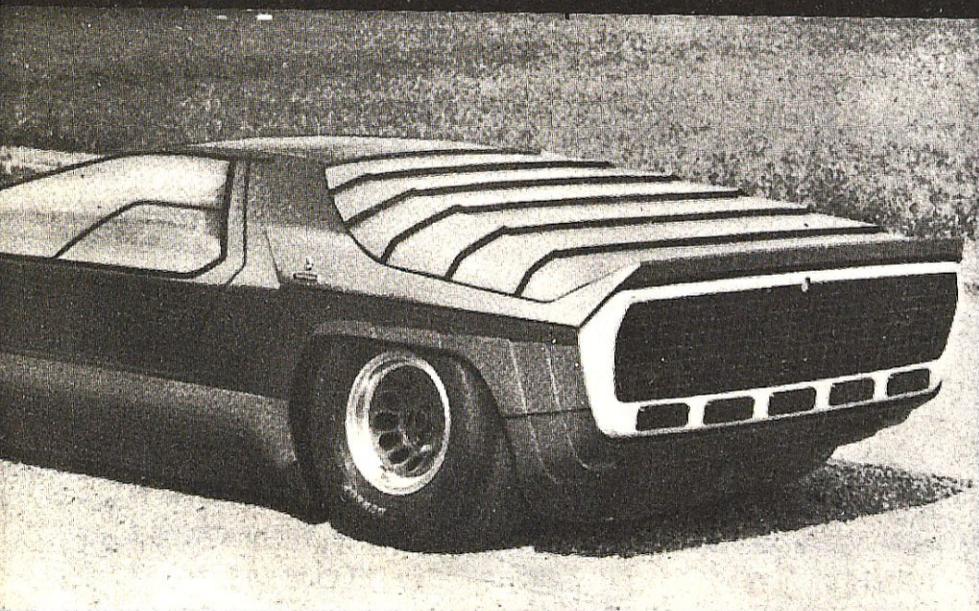
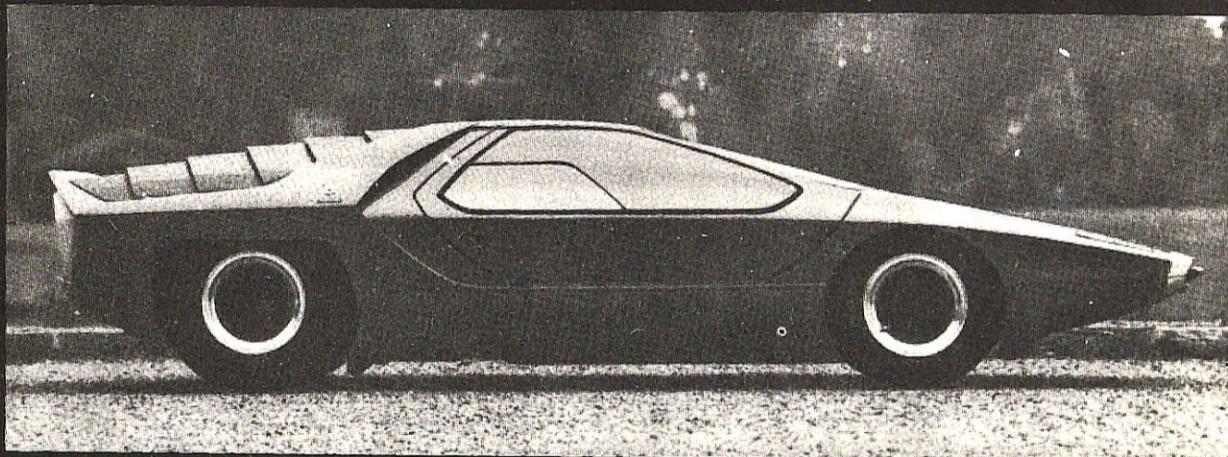
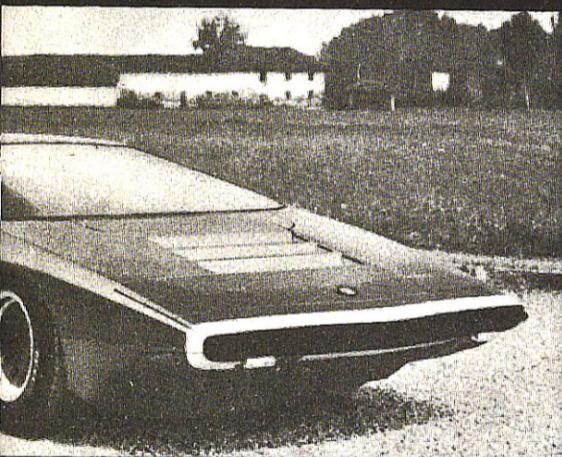
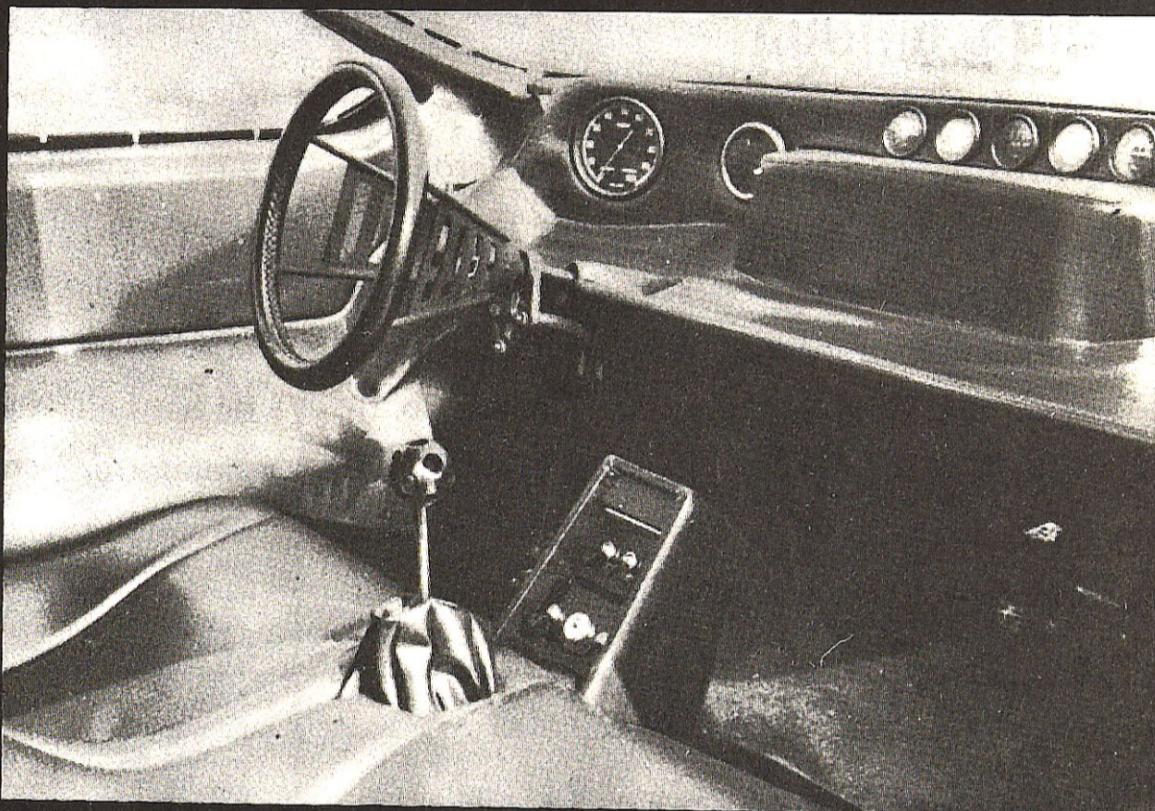
mentos del coche con una originalidad notable.

Los cristales, son también especiales. Según los diversos puntos de vista, para conseguir la mayor luminosidad, son transparentes, verdes, dorados, y algunos no dejan traslucir nada del interior.

El interior del coche es extremadamente sobrio, realizado todo el con ayuda de materiales opacos, de un color casi único, sombreado, a fin de obtener una absoluta falta de reflejos que impida la mayor concentración para el conductor.

El volante puede desplazarse hacia la derecha unos 18 centímetros, facilitando el acceso. Después se vuelve a su posición quedando bloqueado.

Durante la noche, la iluminación del tablero de instrumentos se hace presionando un botón situado en el volante.



CARACTERISTICAS

Longitud: 4.176 milímetros.

Anchura: 1.785 milímetros.

Altura: 990 milímetros.

Altura mínima del suelo: 120 milímetros.

8 cilindros en V.

Alfa Romeo 33 Stradale.

Cilindrada 1.995 c. c.

Neumáticos delanteros 5,25 x 13.

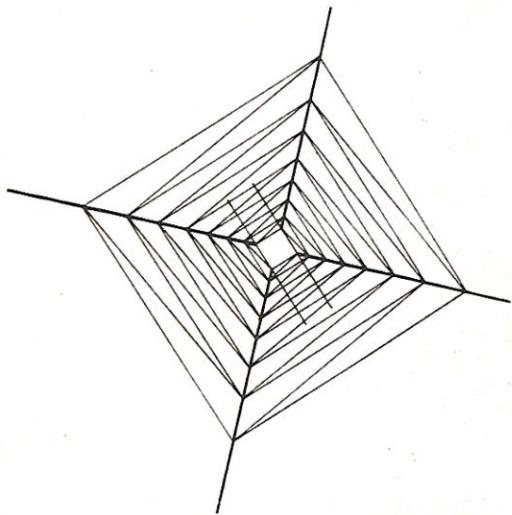
Neumáticos traseros 6,00 x 13.

UN LINCOLN CONTINENTAL PARA EL PRESIDENTE DE ESTADOS UNIDOS



Ejecutivos de Ford Motor Company hicieron entrega al Servicio Secreto de los Estados Unidos de la nueva limusina presidencial. Se trata de un Lincoln Continental preparado especialmente para conducir al Presidente del país. Este Lincoln Continental especial, modelo 1969, tiene un techo de vidrio y nueve mejoras en lo que se refiere a seguridad, comunicaciones e ingeniería.

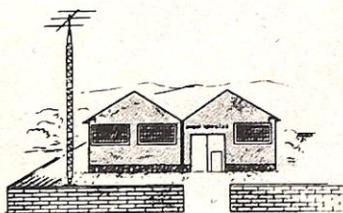
La sección central del techo de vidrio está construida de tal manera que puede ser abierta, permitiendo a los ocupantes del vehículo a estar de pie durante los desfiles. El parachoques posterior puede ser bajado como una puerta y convertido en una plataforma para el uso de los agentes del Servicio Secreto.



angel iglesias

- * ELECTRICIDAD
- * ELECTRONICA
- * SONORIZACION
- * ANTENAS TV y Fm.

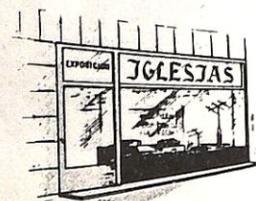
SAN SEBASTIAN



TALLERES
Barrio Martutene
Tel. 50200 (centralita)



**MONTAJES Y
ALMACENES**
Paseo de Errondo, 5
Teléfono 16927



EXPOSICION
Av. Sancho el Sabio, 7
Teléfono 26184

RECORD DE PRODUCCION DE TURISMOS EN OCTUBRE

La peculiar característica del mercado de automóviles y su influencia sobre el resto de las actividades económicas del país hacen que la marcha de la producción de vehículos de turismo pueda interpretarse (con las debidas reservas) como un índice anticipado de la reactivación o de la contracción del resto de la economía nacional. Hasta el mes de septiembre, inclusive, matriculaciones y producción se han mantenido a unos niveles modestos en comparación con los años precedentes pero el mes de octubre ha supuesto un estimable aumento que puede estimarse como la avanzadilla de la reactivación tan esperada.

Un total de 32.400 automóviles se han producido en octubre, cifra mensual que, si no nos equivocamos, es la mayor de nuestra historia del automóvil y que eleva la producción de los diez primeros meses del año a 248.561 unidades, con 41.237 vehículos más que en igual período del año 1967.

En general, todas las empresas han superado sus cifras del anterior, con alguna excepción que se puede apreciar claramente en el detalle por marcas que reproducimos.

Es de notar, para juzgar los datos de producción de octubre, que apenas han tenido influencia los nuevos modelos lanzados al mercado, siendo más bien negativo en cuanto a cifras de producción, pues, por ejemplo, Authi en octubre no ha producido ya sus modelos 1100 y, aunque ha compensado con la de los modelos 1300, la del Mini aún no había adquirido un ritmo normal. Los nuevos Dodge tampoco estaban en producción en cifras dignas de mención. Sin embargo, la producción del Dyane-6 ya ha sido importante, así como la del Renault 8-ES, igual que ha ocurrido con el 850 Especial y con el versión Especial 4 puertas. En cuanto al 124 de Lujo, igualmente ha sido en el mes de octubre cuando ha conseguido una producción que puede calificarse de normal, superando las mil unidades al mes.

En cuanto a los vehículos industriales, la situación no parece muy clara, pues sólo Aisa y Motor Ibérica se mantienen con cifras superiores a las del pasado año (sin mencionar los «todo terreno» ni los turismos transformados en furgonetas). También Pegaso ha flojeado algo y habrá que esperar a la incorporación en las estadísticas de los nuevos modelos para contrastar su repercusión.

El detalle de producción por marcas y su comparación con los datos de 1967 es el siguiente:

TURISMOS

	Octubre		Enero-octubre	
	1968	1967	1968	1967
Authi (Morris, M.G.)	2.303	1.858	17.361	10.922
Barreiros (Dodge y Simca)	2.434	2.512	26.534	23.310
Citroën	2.440	1.280	18.825	11.950
Fasa-Renault	6.171	4.968	47.786	50.362
Munguía (Goggomobil)	8	8	56	30
Seat	19.044	14.645	137.999	130.750
TOTAL TURISMOS	32.400	25.259	248.561	227.324

CAMIONES - FURGONETAS

AUTOBUSES

Aisa (Avia)	408	397	3.524	3.293
Barreiros (Simca, Tempo y Barreiros)	602	814	6.545	8.482
Citroën	1.426	1.800	14.250	18.400
Enasa (Pegaso)	967	862	7.795	7.722
Enmasa (Mercedes)	126	111	1.079	1.428
Fadisa (Alfa-Romeo)	301	—	2.694	809
Fasa-Renault	899	1.258	10.295	11.022
Imosa (D.K.W.)	762	896	6.597	8.070
Metalúrgica de Santa Ana (Land-Rover y Commer)	486	554	4.482	4.205
Motor Ibérica (Ebro)	480	449	4.363	4.001
Sava (Sava, Sava-Austin y Sava-Berliet)	295	262	2.879	3.246
Seat	202	127	1.536	2.149
Viasa (Jeep)	82	54	703	809
TOTAL INDUSTRIALES	7.036	7.587	66.732	73.775



TELEX N.º 27578

HOTEL ZURBANO

Zurbano, 81 - MADRID-3

HOTEL BALBOA

Núñez de Balboa, 112 - MADRID-6

HOTEL ECUESTRE

Zurbano, 79 - MADRID-3

HOSTAL DEL CIERVO

Km. 381 N. 1 (Madrid-Barcelona)
BUJARALOEZ - LOS MONEGROS (Zaragoza)

HOTEL MARE NOSTRUM

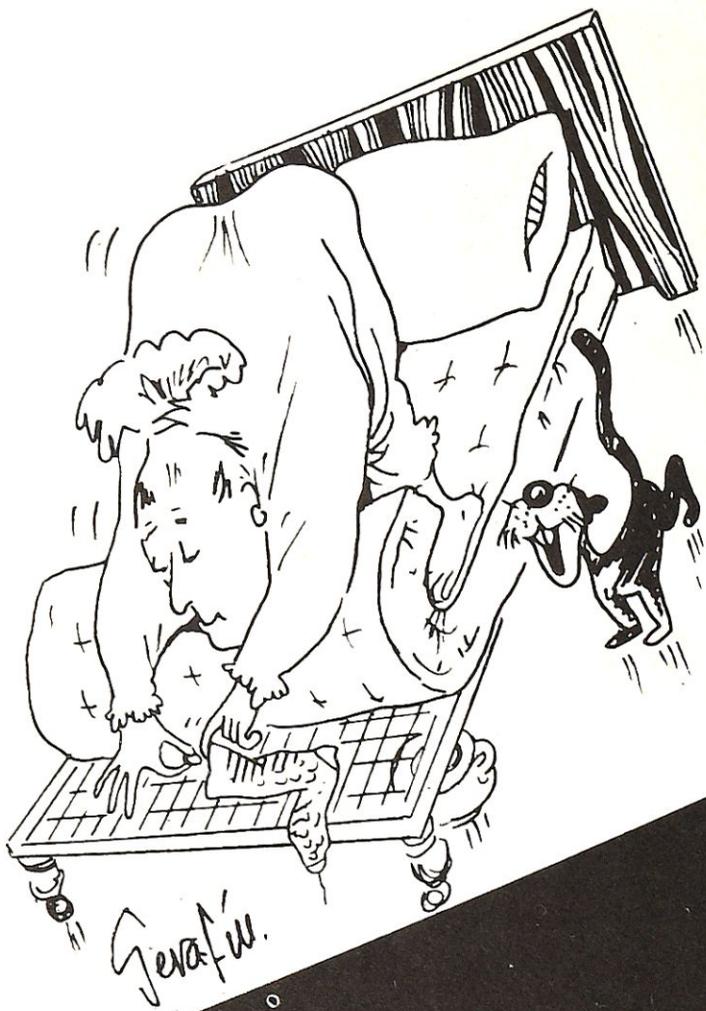
FUENGIROLA (Costa del Sol)

HOSTAL DE LA PERDIZ

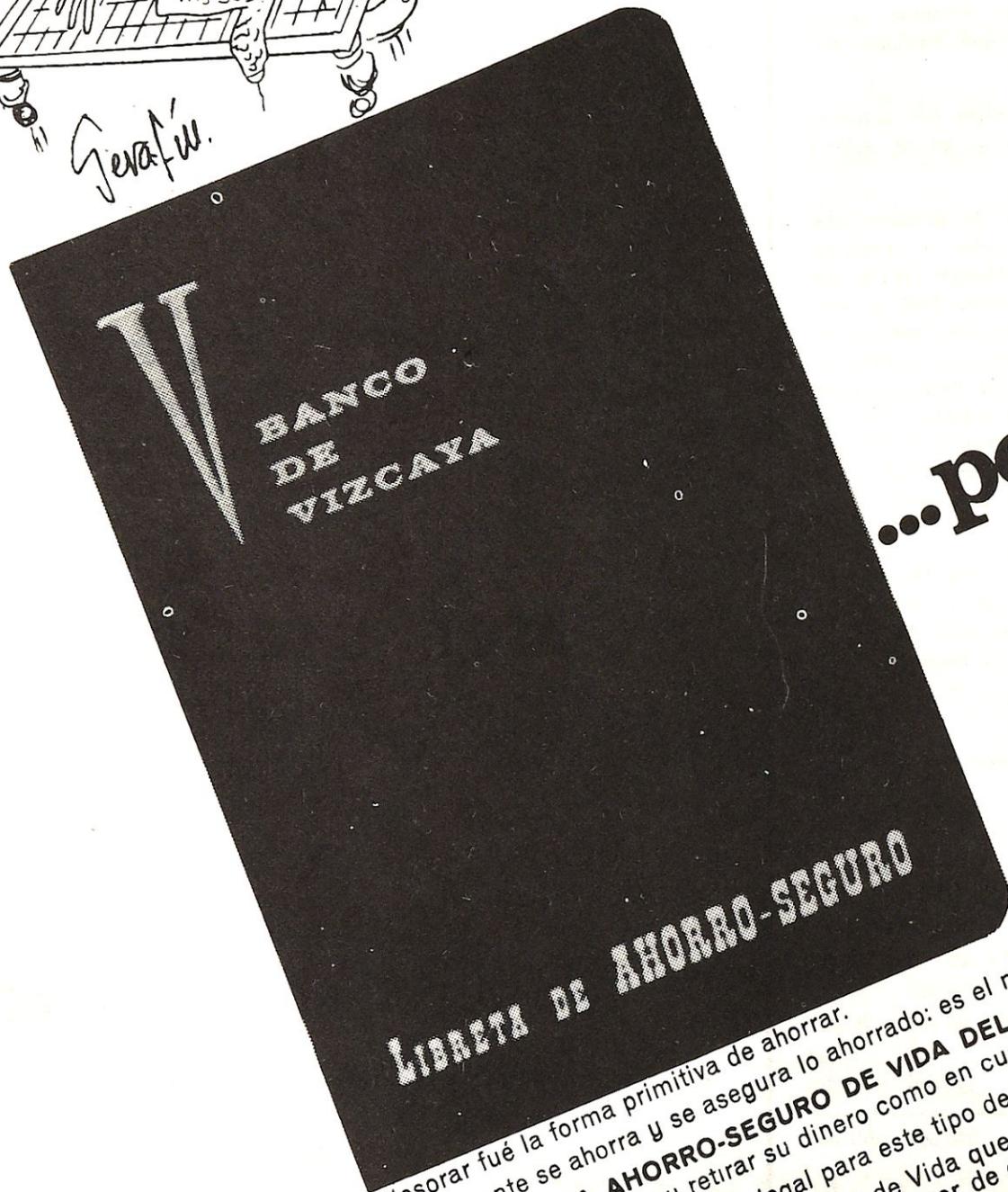
Km. 269 N. IV (Madrid-Andalucía)
LA CAROLINA (Jaén)

HOSTAL DEL TORO

Km. 5 N. 240 (Pamplona-San Sebastián)
BERRIOPLANO - PAMPLONA



Hay muchos
modos
de
ahorrar...



...pero este
es el
más
seguro

DANIS

BANCO DE VIZCAYA Apartado 115 - Bilbao
Deseo recibir información más detallada sobre
las ventajas del AHORRO-SEGURO DE VIDA.

Nombre _____
Domicilio _____
Población _____
Provincia _____

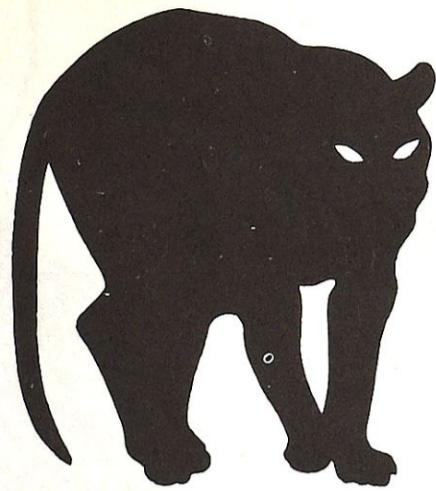


RELLENAR Y
ENVIAR ESTE
CUPÓN

- Atesorar fué la forma primitiva de ahorrar.
Actualmente se ahorra y se asegura lo ahorrado: es el nuevo estilo.
- EN LA LIBRETA AHORRO-SEGURO DE VIDA DEL BANCO DE VIZCAYA:**
- * Vd. puede ingresar y retirar su dinero como en cualquier libreta de ahorro ordinaria.
 - * Percibe el interés máximo legal para este tipo de libretas, 2,5 % anual.
 - * Vd. está respaldado por un Seguro de Vida que puede ser equivalente a doblar su capital o triplicarlo en caso de accidente, en favor de quien designe como beneficiario.
 - * Los límites máximos de este Seguro son 250.000 ptas. en el de Vida y otro tanto más en el de Accidente.
 - * Y todo ello lo consigue por una muy reducida prima.
- Ahorre «al nuevo estilo». Abra Vd. también su **LIBRETA DE AHORRO-SEGURO DE VIDA EN EL BANCO DE VIZCAYA.**
Le informaremos más detalladamente en nuestras Oficinas o, si lo prefiere, personalmente en su propia casa.

BANCO DE VIZCAYA
EL BANCO QUE SIRVE A TODOS

Ver y Ser Visto



La influencia de la vista en los accidentes de tráfico es enorme. El conductor debe cuidar sus ojos y comprobar si su eficiencia visual es buena, pasable o insuficiente. Conviene, aquí y ahora, recoger esencialmente toda la problemática del alumbrado del vehículo, que ha sido dotado de las luces convenientes con el fin de que la circulación sea posible cuando falte la luz natural, teniendo en cuenta que es necesario hacer compatible su iluminación con la de los demás; que al hacer posible la identificación del vehículo propio, hay que procurar a los otros usuarios de las vías públicas la visión del mismo y que siempre es preciso advertir mediante señales luminosas convencionales una determinada maniobra o hacer llegar un mensaje concreto. Ello justifica la regla de oro del conductor de vehículos automóviles: VER Y SER VISTO, que implícitamente contiene otros dos preceptos complementarios: manifestar las intenciones y dejar ver a los demás.

Está, pues, fuera de toda duda la importancia que un correcto estado y uso de las luces en los vehículos tiene para la seguridad vial. Los accidentes de cada noche que tienen lugar por deficiencia en el sistema de alumbrado o uso incorrecto del mismo constituyen una muestra evidente y objetiva de su peligrosidad.

Las infracciones que se cometen en relación con las normas sobre alumbrado son numerosas. Y una de las más preocupantes es la que origina el deslumbramiento, causa de no pocos accidentes graves. Conviene saber que la falta de visibilidad que acusa un conductor deslumbrado por los faros de otro vehículo representa a la velocidad normal o media de hoy circular 50 u 80 metros sin saber por dónde. Por otra parte, dejar estacionado un vehículo en la carretera sin luces de situación encendidas es una de las

LA PROBLEMÁTICA DEL ALUMBRADO DE VEHICULOS

trampas más mortales para los conductores de toda clase y categoría.

Otros muchos accidentes, o infracciones, suelen ocurrir por causas ajenas a la voluntad del conductor, al menos directamente, ya que los fallos materiales del sistema de alumbrado de un vehículo implican la presunta culpabilidad del conductor que tiene obligación de revisar prudencialmente el estado de las luces de su vehículo.

EL HABITO DE REVISION

Falta quizás en términos generales y con las excepciones que confirma la regla, el hábito para la revisión del sistema de alumbrado, teniendo en cuenta que:

1.º Existen numerosas deficiencias en el alumbrado de los vehículos.

2.º Esas deficiencias encierran un alto índice de peligrosidad.

3.º En términos generales puede afirmarse que tal estado de cosas, es simultáneamente, imputable al conductor y remediable.

4.º En consecuencia, es preciso llamar la atención de los usuarios sobre este problema, informarles de los riesgos y tratar de despertar en ellos lo que podríamos llamar «hábito de revisión».

DESAJUSTES Y LUCES FUNDIDAS

La III Campaña del Alumbrado ha estado más que justificada. Ha pretendido lograr una mayor atención a los sistemas de alumbrado de cada vehículo y su utilización correcta conforme a la normativa del Código de la Circulación. Porque ocurre con frecuencia que los faros

se desajustan, especialmente los de alumbrado intensivo y cruce y es preciso efectuar un reglaje o control lo antes posible y con las máximas garantías. Si la luz de cruce es alta deslumbrará al conductor que viene en dirección contraria; si baja, el vehículo circula casi a ciegas. Si el alumbrado intensivo sufre desviaciones laterales, se producen zonas de sombra propensas a los más graves accidentes. Si este mismo alumbrado queda alto o bajo igualmente la zona iluminada puede ser insuficiente para circular con la debida seguridad. Casi el mismo riesgo se sufre cuando los faros o luces se funden. Si se trata del alumbrado intensivo o de cruce la anomalía se percibe enseguida y es fácilmente remediable. Pero si no se tiene el hábito de la revisión o la costumbre de observar, casi todos los días, el sistema de alumbrado, puede suceder que el vehículo circule con las luces de frenado o situación o «stop» o los indicadores de dirección, fundidas, y el peligro, en tal caso, se acentúa considerablemente.

Hay que estar convencido de que conducir durante la noche es distinto. Más peligroso que hacerlo de día. Falta la luz natural y la artificial de nuestro vehículo no siempre ayuda a ver con precisión. Se reduce el campo de visión. El conductor, ve peor de noche y los demás usuarios también lo ven a él peor que si fuera de día.

La III Campaña Internacional del Alumbrado organizada por la Jefatura Central de Tráfico, ha intentado poner a prueba nuestra capacidad de atención y de solidaridad para lograr que disminuyan el número y peligrosidad de los accidentes nocturnos. Los frutos ya se empiezan a notar en bien de todos.

La industria del alquiler de coches en su

50

ANIVERSARIO

Hace exactamente 50 años, un vendedor de coches de Chicago (EE. UU.) pensó que si la gente estaba dispuesta a devolver un coche de caballos alquilado, devolvería también el automóvil que alquilase.

Este razonamiento dio paso a la creación de una importante red de establecimientos de coches de alquiler y revolucionó el transporte personal en los Estados Unidos.

En 1918, un vendedor de coches de nombre Walter Jacobs fundó, en una pequeña calle de Chicago, la organización conocida hoy como Hertz Corporation, empezando este revolucionario negocio con 12 coches FORD - Modelo T.

En 1924 el Sr. Jacobs ya disponía de 500 coches y oficinas en diversos puntos del país. Fue en este mismo año que un industrial de Chicago, John Hertz, compró la mayoría de las acciones de esta empresa dándole su nombre.

Este año la industria del alquiler de coches celebra su 50 aniversario, contando aproximadamente con 1.275.000 autos y camiones para alquilar a disposición de los usuarios del mundo entero. La empresa Hertz, la más fuerte de esta industria, dispone en estos momentos de 3.200 oficinas repartidas entre los Estados Unidos y más de 100 países del globo. No hay duda pues de que la idea del señor Jacobs se ha arraigado, y para probarlo ahí están otras compañías importantes en el ramo, como son AVIS, ITAL, y MELIA, las que también han alcanzado un gran renombre.

El negocio experimentó un aumento notable durante los años 30. Muchos factores intervinieron en este incremento, como por ejemplo, el perfeccionamiento de los coches, que empezaron a ser rápidos y confortables; las mejoras en las carreteras que cada vez se hacían más seguras; etc. Y así, el viajar por carretera, recorriendo en coche trayectos largos fue haciéndose muy popular.

La empresa, en su período de formación, iba creciendo y extendiéndose por los Estados Unidos

y formó una red comercial conocida por el nombre de «Hertz Driveurself System» (Hertz conduzca usted mismo). Con esta nueva expansión, Hertz fue introduciéndose en diferentes ciudades norteamericanas otorgando franquicias a los establecimientos locales e independientes, formando de esta manera una red de reservas que se extendía por todo el país. En 1926 la compañía Hertz otorgaba ya crédito para el pago del alquiler de sus coches y algunos años más tarde fue la primera en aceptar el pago del alquiler mediante otras tarjetas de crédito.

En 1932, debido a la gran aceptación del público por los viajes aéreos, Hertz decidió establecer oficinas también en los aeropuertos de forma que con la llegada de los aviones «jet» la compañía estaba ya establecida y prestaba sus servicios a los convencidos del alquiler de autos.

El gran aumento de la popularidad del alquiler de automóviles llega con la prosperidad y bienestar social que se experimenta en el país a finales de los años 40. El bienestar económico cambió la forma de vida americana, introduciendo un aumento en sueldos, diversiones, extensión del crédito personal y un insaciable deseo de viajar.

Otro de los factores importantes en el aumento de la demanda de los coches en alquiler es el elevado costo que representa la propiedad de un coche —matrícula, financiación, garaje, seguros, depreciación y arreglos—. todos estos gastos, sin duda, resultan excesivos, sobre todo cuando el coche no se necesita más que de vez en cuando.

No es solamente en los Estados Unidos donde el alquiler de autos se ha convertido en parte integral de la vida moderna. En 1957, Hertz estableció una operación de carácter internacional que en pocos años ha logrado que su distintivo se conozca prácticamente en todo el mundo.

La actividad de Hertz en España comenzó el 10 de enero de 1964, fecha en que se inaugura la primera oficina en Madrid. Hoy posee oficinas en 26 ciudades españolas y su flota es superior a los 1.000 vehículos. Si bien en un principio dedicó su mayor atención al turismo extranjero, hoy, cubierta satisfactoriamente esta importante etapa, su objetivo principal es el mercado nacional. Con este fin ha comenzado a ofrecer nuevas modalidades de alquiler, de las cuales, por su importancia para la economía de muchas empresas, destaca el alquiler de flotas enteras de vehículos a aquellas sociedades que las precisen de una manera continua, con lo que los clientes consiguen un ahorro importante de tiempo y dinero, además de la seguridad que supone entregar el vehículo en el lugar que lo deseen.

Así, en 50 años, la extraña idea de alquilar un automóvil se ha extendido por todo el mundo, convirtiéndose el negocio comenzado en una pequeña calle de Chicago en una organización internacional: disponer de un coche cuando y donde se necesite —sin poseerlo—, puede efectuarse hoy en 104 países.

Firestone

el neumático campeón del mundo

Victorias en Monza, Spa, Tasmania, Le Mans...

Y sobre todo, los resonantes triunfos en los Grandes Premios de Africa del Sur, España, Mónaco, Francia, Gran Bretaña y Méjico, que le han dado a Firestone el Campeonato Mundial de Fórmula 1 —la fórmula "reina" del deporte del auto-móvil—, con doble número de victorias que cualquier marca de neumáticos.

1968 ha sido otra brillante temporada de Firestone. Pero no sólo deportivamente. Además de buenos pilotos, Hill, Surtees,

Amon, Ickx y Siffert, han sido también los que, en medio de la competición, han prestado su experiencia profesional para desarrollar el neumático Firestone que Ud. utilizará mañana en su coche.

Comprobando nuevos compuestos de goma, el agarre en diversas condiciones de piso, la estabilidad a velocidades escalofriantes... En fin, en los más rigurosos ensayos que exige la compleja técnica de fabricación y que Firestone incorpora a sus neumáticos de serie. Neumáticos que tienen

¡casta de carreras!

Firestone

LA SERIE MAS COMPLETA PARA TURISMOS

RADIALES



F-100
para el coche familiar

CONVENCIONALES



F-7 SUPREME
rodamiento de seguridad

ESPECIALES



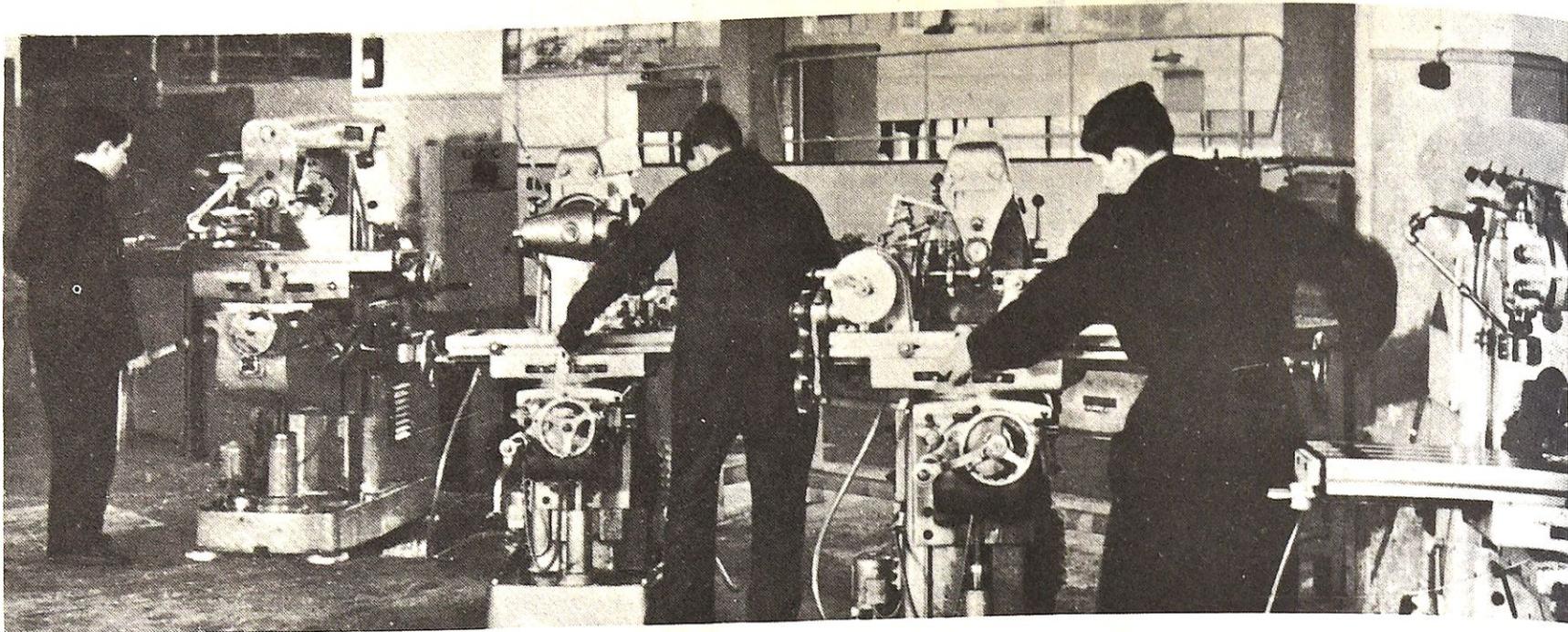
TOWN & COUNTRY
para todo terreno

WINTER TRACTION

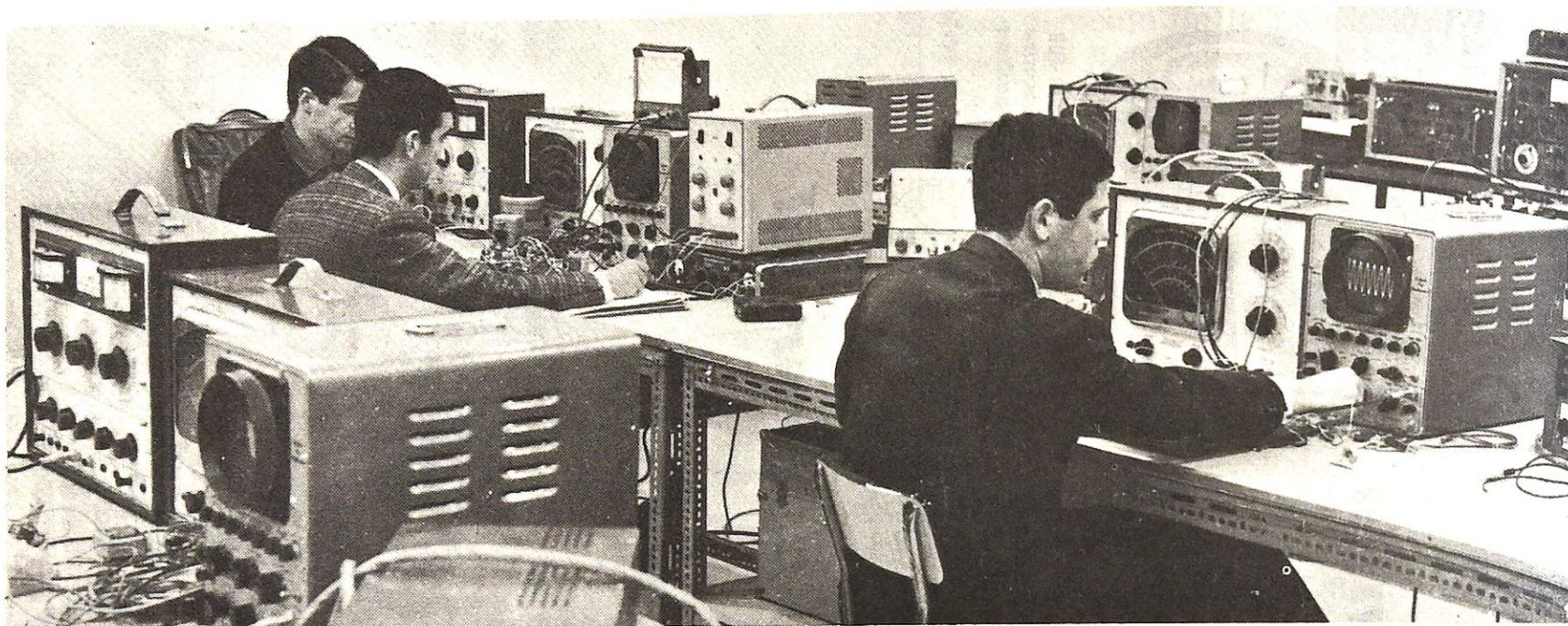
para invierno

● EN TIPOS DE PRODUCCION NORMAL Y SIN CAMARA ●





Ciudad Laboral: 1.500 Alumnos



Centro de Investigaciones Técnicas de Guipúzcoa

*OBRAS BENEFICO*SOCIALES*

Colonias Infantiles de Ribavellosa y Goyeneche
Ciudad Laboral Don Bosco

Estudios Universitarios y Técnicos de Guipúzcoa

y

Centro de Investigaciones Técnicas de Guipúzcoa

Instituto Radio - Quirúrgico de Guipúzcoa

Dispensario Móvil Antituberculoso

Fomento Agrícola y Ganadero

Centro Cultural Femenino de Nazaret

Homenajes a la Vejez

PUBLIS



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL

LOS CONDUCTORES Y LOS MEDICAMENTOS

Por
J. M. BUSCA ISUSI

Entre los tópicos más corrientes de nuestras conversaciones está el hablar de los peligros del alcohol, máxime cuando es ingerido por los conductores de automóvil. Las estadísticas nos dicen que el número de accidentes provocados por conductores que han bebido alcohol en mayor o menor cantidad, supera con mucho a los provocados por otras causas.

Es de dominio general el conocimiento que no es preciso que un conductor se embriague para convertirse en un criminal. Sin llegar a ello con ingestiones que consideramos normales, el peligro acecha.

En muchos países extranjeros es práctica normal, nada más producido un accidente analizar la sangre de las víctimas, especialmente para saber su contenido en alcohol en el momento del accidente. Espero que antes de mucho sea esta práctica rutinaria en nuestras carreteras.

El hombre cada día hila más fino en todos los quehaceres y también lo hace en este menester del análisis de la sangre de los conductores accidentados. Los analistas han quedado sorprendidos al ver que en muchos casos, en la sangre aparecían con frecuencia sospechosos restos de medicamentos normalmente empleados, incluso sin receta del médico.

El hombre moderno ha sustituido su idolatría hacia toscos ídolos por la adoración a la medicación. Se medica la gente sin siquiera ir al médico. De poco tiempo a esta parte, esta práctica ha aumentado grandemente.

Al respecto diré que Marañón decía que apenas si en su tiempo había seis medicamentos que verdaderamente curasen. Hoy puede que según el criterio marañoniano exista alguno más, pero según este mismo criterio no pasarán de doce.

El individuo se auto-receta. Si se tiene mal de cabeza, una aspirina. Si no se tiene sueño, un hipnótico; si se tiene una molestia catarral, un antihistamínico, y así con todo.

En muchas gasolineras venden pastillas para no dormir con rutina igual que venden gasolina.

Pero esto que parece tan sencillo y tan bueno, ofrece serios peligros y muy especialmente en la carretera.

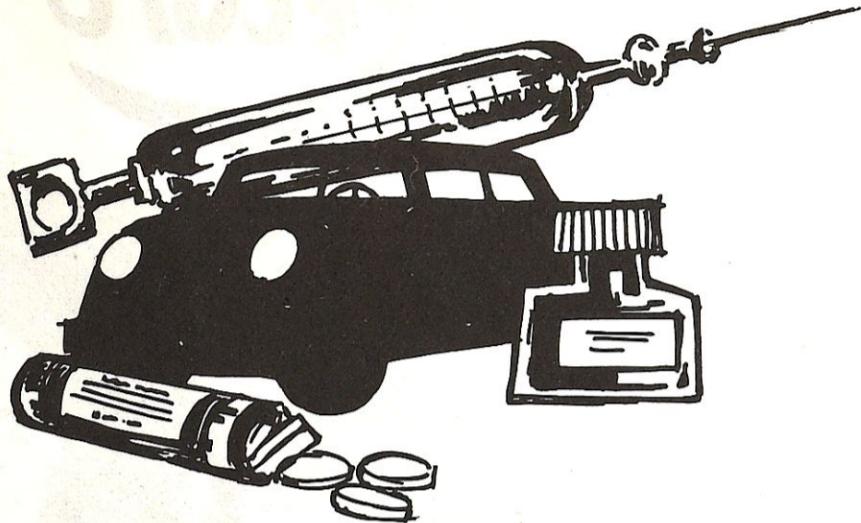
Si oficialmente para poder recetar hay que pasar por los años del «preu», del selectivo y unos años de Facultad y Hospital, es pueril la creencia de que un señor que aparte de su oficio sólo sabe rellenar alguna papeleta de quinielas y alguna cosa más, se autorrecete o que recomiende medicamentos.

Hoy se ha demostrado que muchos accidentes de carretera se deben, no a la acción del alcohol, sino a la de medicamentos tomados sin discriminación alguna.

Los peores medicamentos son los que tienen acción sobre el sistema nervioso central. Las alteraciones de este sistema repercuten en la conducta de humor de las personas afectadas.

Los medicamentos más activos para este caso son unos que afortunadamente no son de uso corriente entre nosotros: los estupefacientes, plaga de otros países.

Al respecto diré que es curioso que aquí, donde tantos miles de jóvenes tuvimos oportunidad de tomar morfina en los hospitales —bastaba gritar mucho para tenerla— no haya una estela de morfinómanos como parece que ha sucedido en otros lados.



Aunque en Estados Unidos haya mucho morfinómano, sólo el uno por ciento de los chóferes implicados en accidentes por intoxicación muestran restos de estupefacientes en sus organismos.

En Africa, sí, hay bastantes casos producidos por el uso del estupefaciente llamados cannabis y en Perú por chóferes que comen hojas de coca.

Aquí ahora parece que la grifa empieza a vulgarizarse, es posible que hayamos podido tener accidentes causados por ella y que han pasado inadvertidos.

Más importancia tienen entre nosotros los barbitúricos que emplea la gente que padece de insomnio para dormirse. Las dosis débiles son sedantes, a medias hipnotizantes, y a fuertes, mortales.

Los barbitúricos son las drogas preferidas por las estrellas de «Jolivú» para suicidarse.

Ahora se están empleando muchas drogas tranquilizantes para combatir los estados de ansiedad que hacen estragos en ciertas clases sociales. Estas drogas tranquilizan sin ejercer acción depresiva sobre el organismo. Estos productos tienen fenacetina. Se están empleando como antialérgicos (la alergia es una enfermedad de moda y por lo menos, la gente presume de tener alergia a algo), los meobromatos, reserpina y alguno más.

Los medicamentos más peligrosos parecen ser los estimulantes, aquellos que parece que vencen la fatiga cuando estamos cansados y tenemos sueño. Estos productos también entran a formar parte de los medicamentos llamados antiadelgazantes puesto que quitan el apetito además del sueño. Se emplean mucho en los países donde el estar gordo se considera como una cosa mala. Aquí, hasta ahora, estar gordo no se considera malo. ¡Cómo ha mejorado!, se decía por uno que había engordado y ¡cómo ha perdido!, se decía por uno que había enflaquecido.

José Mari Iribarren cuenta una cosa deliciosa al respecto: Había muerto en accidente un ribereño navarro y su viuda en el velatorio plañía: Miren ustedes que morir con lo blanco y gordo que se estaba «pusiendo». Estar bien blanco era que no tenía que ir al campo a tomar el solazo ribereño y estar gordo era que comía bien.

Entre los medicamentos estimulantes más empleados están las anfetaminas, femetracina, preladina y ritalina.

Aquí no tenemos la plaga del L.S.D., pero como ya me dicen que hay algún aficionado a ella, habrá que vigilar, no vayamos a atribuir al honesto chiquito las acciones de la sofisticada droga americana.

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD° (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)

Trofeo Amortiguadores

Recoro

LAZCANO VENCEDOR ABSOLUTO DE LA II SUBIDA AUTOMOVILISTA AL JAIZKIBEL



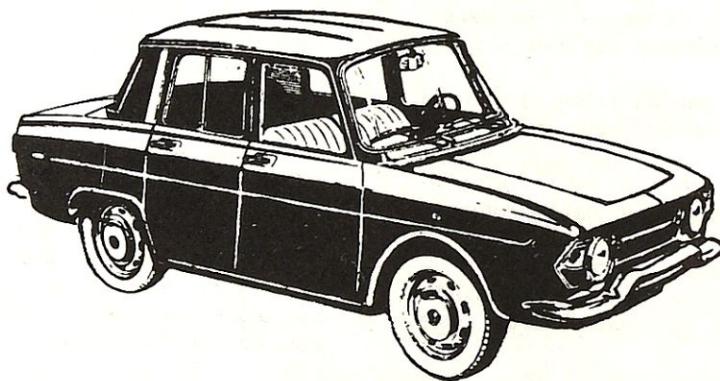
El señor Zappino entregando los premios.

La II Subida al Jazkibel que se celebró el último domingo de noviembre, constituyó un éxito tanto deportivo como de público, poniéndose de manifiesto el resurgimiento incontenible de una juventud que ha comenzado a pensar en serio en estas cuestiones del motor.

El propio carácter de la prueba que con tanto acierto organiza el Real Automóvil Club, anima a estos pilotos modestos en su mayor parte, y a los que no se puede exigir un dispendio exagerado. La masificación de una afición latente trae como consecuencia la selección de una minoría excelente que con más medios o con mayor afición sigue adelante en el camino competitivo arriesgándose en pruebas de mayor envergadura.

La demostración que llevó a cabo el joven Lazcano, vencedor absoluto, es una prueba de lo que significan estas com-

RENAULT 10



1108 CC

CONCESIONARIO PARA GUIPUZCOA

F. ALBERDI, S. A.

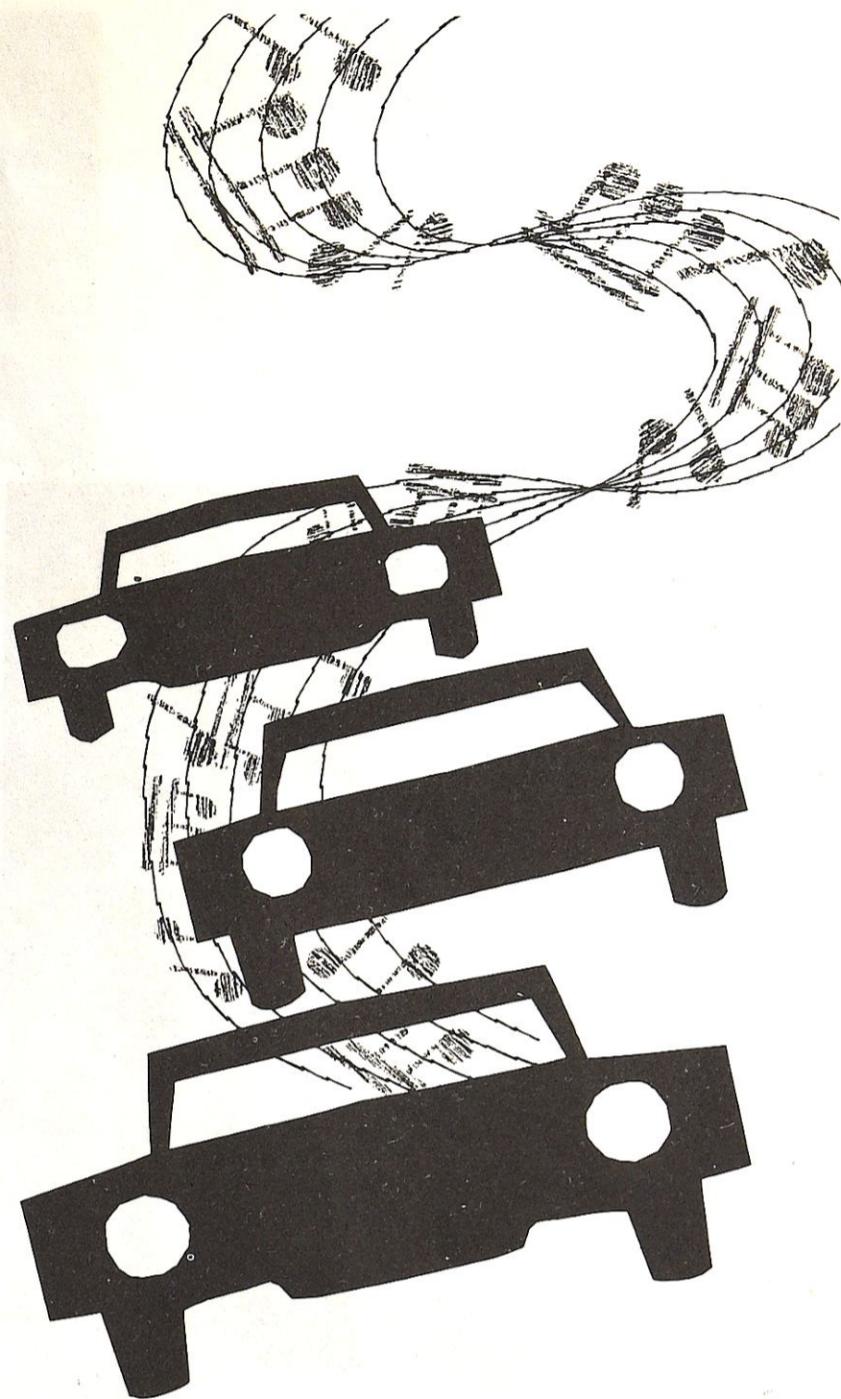
Avda. Tolosa, s/n - Teléfono 3148 — Zabaleta, 52 - Teléfono 18551 - SAN SEBASTIAN

ES UN PRODUCTO **FASA-RENAULT**

peticiones, auténticas canteras de figuras en ciernes.

La clasificación de la II Subida al Jaizkibel en sus distintas categorías, fue la siguiente:

Clase participante	Coche		
	N.º	Tiempo	G/C
1.º J. Lazcano	1	4,35	6.º F
2.º J. Bagratión	3	4,38	5.º C
3.º L. Bay	2	4,51	3.º F
4.º R. Bay	4	4,59	4.º E
5.º I. Sunsundegui	8	5,11	5.º C
6.º J. Kutz	54	5,14	5.º C
7.º L. del Olmo	6	5,15	5.º C
8.º J. S. Búruga	9	5,15	5.º C
9.º C. Aldecoa	7	5,27	2.º C
10.º B. Bárcena	17	5,38	5.º B
11.º M. Coll	12	5,40	3.º E
12.º I. Guibert	10	5,45	5.º C
13.º J. de León	11	5,45	6.º E
14.º A. Urreaga	14	5,46	6.º E
15.º «Rabbit»	39	5,54	5.º A
16.º M. Aracama	23	5,58	1.º A
17.º J. M. Ripalda	28	6,02	5.º B
18.º R. Brancas	16	6,02	6.º E
19.º B. Barahona	19	6,04	5.º B
20.º L. G. de Ayala	24	6,06	5.º A
21.º J. Aldaz	18	6,06	5.º B
22.º A. Olano	15	6,06	4.º E
23.º «Protus»	45	6,08	5.º A
24.º J. Galilea	27	6,09	5.º B
25.º A. Cusco	21	6,10	5.º B
26.º A. Valle	52	6,11	1.º B
27.º J. C. Pradera	31	6,12	5.º C
28.º F. García	30	6,18	5.º B
29.º A. Camio.	20	6,20	1.º B
30.º J. L. Corral	34	6,21	1.º C
31.º S. Herrero	37	6,21	5.º A
32.º Beorlegui	47	6,25	1.º A
33.º J. M. Sedantes	26	6,32	5.º A
34.º I. Lecumberri	35	6,34	5.º B
35.º G. Lestuzzi	50	6,35	1.º A
36.º J. Fuentecilla	40	6,37	5.º B
37.º Bardane	44	6,40	5.º A
38.º J. M. Goicoechea	38	6,43	6.º D
39.º J. Ortiz	43	6,50	2.º A
40.º J. Alemany	42	7,05	5.º D
41.º M. Hernández	41	7,42	2.º A
42.º J. M. Moulián	49	7,44	5.º A



sus programas preferidos con

PHILIPS
AUTO-RADIO
instalado por

RADIO GROS

la casa del auto-radio
paseo de colón, 24
telf. 23 2 91
san sebastián

UNA GARANTIA AUTENTICA

**CIRCULEMOS
POR LA
DERECHA**

ASOCIACION ESPAÑOLA DE LA CARRETERA
JEFATURA CENTRAL DE TRAFICO

Pieles de Astrakán Visón Conejo al volante



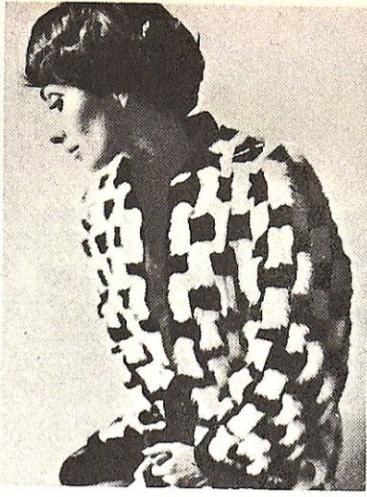
El largo chaquetón de Mongolia dotado de mangas de «kalgan» y de una cintura de cuero negro. Se lleva sobre el pantalón.

Ha nacido una nueva moda: la de piel-automóvil. ¿En qué se diferencia de las pieles que conocemos y tan apasionadamente aman las mujeres siempre?

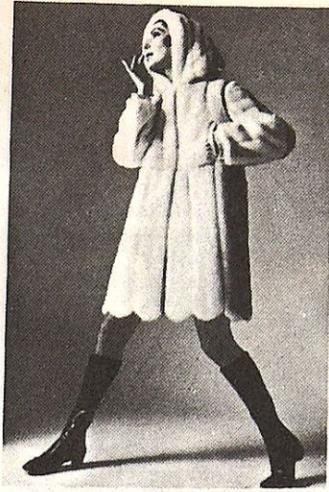
Digamos que unas están hechas de pelajes sabiamente trabajados a la manera tradicional y armonizan con los vestidos por la tarde y la noche.

Mientras que las otras..., es decir, la piel-coche admite la fantasía, la combinación de toda clase de pieles, de colores y de variedades distintas. Ratifica con ello la unión del astrakán, del conejo, y del cuero, del vientre y de la garganta del visón...

La piel-coche en el movimiento, en plena marcha, en el viento, es un chaquetón largo, o una chaqueta corta, que se combina con un pantalón o una falda. Es una vestimenta sorprendente...



He aquí un visón Sage blanco combinado con uno negro. El efecto es extraordinario.



Los bolsillos plastones permiten cobijar las manos en este abrigo de visón blanco. Su capucha es más un adorno sobre el respaldo del asiento del coche que práctico para conducir.



Para partir hacia Laponia, una manera encantadora de transformarse en esquimal: «swakara» natural y renard blanco. Dos cierres delante. Bolsillos plastones y capucha fija.



Este modelo está en «breitschwabz» del Sudoeste africano. La chaqueta sport incrustada al talle, con cinturilla de lana rayada, sobrepuesta al pantalón. En las mangas la misma combinación.



De coche (pero también de caza) la chaqueta larga reversible en visón.



El traje casulla en «breitschwanz swakara» con rebordes y cinturón de cuero sobre un jersey con cuello alto. Gorra de viaje.



LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE
 Cuando piense en instalación o
 renovación de sus oficinas consulte a:

RONEO UNION CERRAJERA, S. A. • MONDRAGON (Guipúzcoa)

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

Representante: J. ZAYAS • Distribuidor: V. VEGA - Idiáquez, 12 - Teléfono 14048 - SAN SEBASTIAN

EL NUEVO
E IMPRESIONANTE
CERTINA DS-2



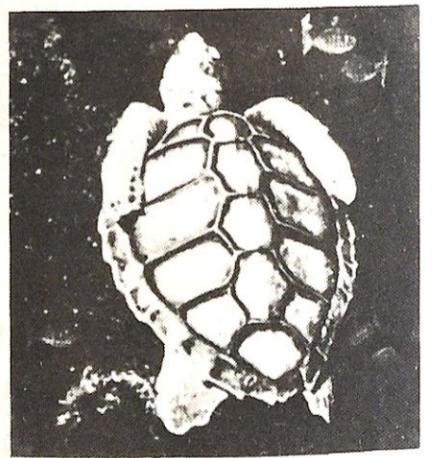
UN MODELO EXCEPCIONAL
CREADO PARA EL HOMBRE
MAS EXIGENTE

**CON UNA LINEA ACTUAL, DEPORTIVO,
ROBUSTO, ELEGANTE, AUTOMATICO
Y AUTENTICAMENTE IMPERMEABLE**

Una tortuga marina tallada sobre su robusta caja de acero inoxidable es el símbolo que define las cualidades del nuevo Certina DS-2.

Su perfecta máquina aislada totalmente del exterior, humedad y polvo, puede alcanzar así la precisión que le caracteriza. Protegida por sistemas patentados experimentados en las más duras circunstancias en el conocido Certina DS; resiste golpes y brutales pruebas que ningún otro reloj del mundo podría soportar.

Impermeable hasta 200 m. automático y calendario, este maravilloso modelo Certina constituye hoy una de las piezas relojeras maestras que enorgullecen a la industria suiza.



CERTINA DS-2



LAS RECIENTES MEDIDAS ECONOMICAS AMENAZAN LAS EXPORTACIONES ALEMANAS

La industria automovilística alemana va a tener que hacer frente a una seria amenaza competitiva en sus mercados interior y de exportación, como consecuencia, de las medidas adoptadas por Francia, Inglaterra y Alemania a consecuencia de la última crisis monetaria.

El efecto que puedan tener estas medidas no se conoce todavía de manera clara, según ha manifestado la industria del automóvil de la República Federal Alemana, que permanece a la espera de los acontecimientos, y que teme que las medidas adoptadas por Inglaterra y por Francia, sean copiadas por otros países.

La mayor amenaza procederá de parte francesa que ya tiene una posición muy consolidada en el mercado alemán.

Las medidas casi devaluatorias del Gobierno francés, unida a las disposiciones adoptadas por el Gobierno alemán para penalizar las exportaciones y fomentar, las importaciones con el fin de reducir su fuerte superávit comercial, darán lugar a una intensificación de la competencia en el mercado interior que originará, serias derivaciones para la industria automovilística alemana.

Los automóviles franceses en Alemania en los momentos actuales suponen una amenaza formidable a las ventas de los fabricantes germanos.

En los nueve primeros meses de 1968, las matriculaciones de automóviles franceses aumentaron en un 17,5 % con relación al mismo período de 1967, siendo de 120.800 unidades, mientras que el índice de matriculaciones de vehículos aumentó en sólo un 6 %.

Las importaciones de automóviles franceses aumentaron hasta 83.400 unidades, en los ocho primeros meses de 1968.

Los fabricantes franceses aumentaron su participación en el mercado alemán del 10 al 12 % del total de ventas.

LA MATRICULACION EN HOLANDA

El mercado holandés del automóvil ha estado muy animado en el año actual al mejorar las condiciones económicas en la Europa Occidental.

La cifra de vehículos matriculados se elevó de esa forma a 265.415 unidades en los nueve primeros meses de 1968, contra 206.650 unidades en el mismo período de 1967.

Los automóviles alemanes «VW» siguen siendo los más populares en el mercado holandés, aunque su cifra de ventas ha aumentado de manera menos rápida que el mercado en su conjunto.

Detrás de «Wolkswagen» viene la «Opel» alemana, y después la «Fiat» italiana, la «DAF» holandesa, la «Ford» alemana, y la «Renault» francesa.

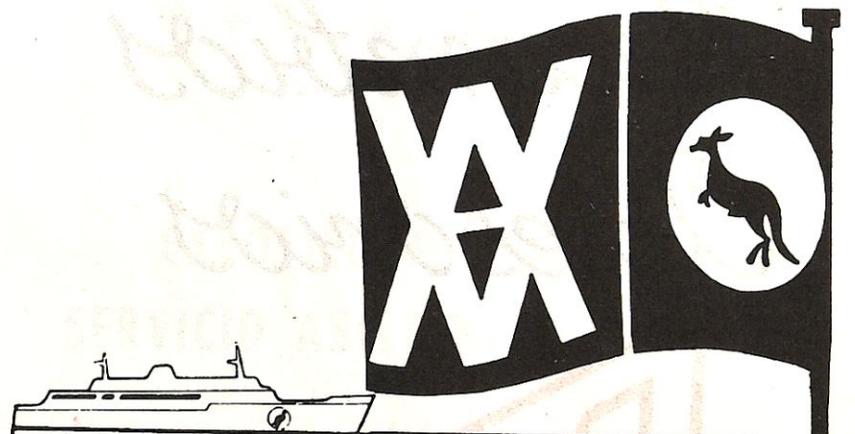
EL PROBLEMA DE LA CONTAMINACION ATMOSFERICA

Se sigue hablando con intensidad del problema de la contaminación atmosférica. Los técnicos no han dejado desde hace tiempo de estudiar una solución de tipo general y en todo el mundo son muchos los automóviles que han ensayado ya dispositivos interesantes. En el próximo mes de marzo se celebrará en Madrid el I Congreso Nacional sobre Problemas de la Contaminación Atmosférica.

El Ayuntamiento de Madrid dictó unas ordenanzas contra la contaminación del aire. Las industrias internacionales ya trabajan desde hace algún tiempo en la adaptación a los automóviles de aparatos reguladores de la contaminación atmosférica. Uno de estos aparatos lleva el nombre de «Gasmixer» y es de invención sueca. Aparte los buenos resultados que ha dado en los automóviles Volvo y en otros donde ya han sido instalados en Suecia, podemos adelantar que en España, y concretamente en Madrid, se han hecho también ensayos satisfactorios. La distribución exclusiva para España lleva el nombre de «Pons, Exclusivas y Representaciones», firma que proyecta presentar a las autoridades españolas el mencionado depurador, con el fin de colaborar a este grave problema de nuestra hora.

PARTICIPACION ESPAÑOLA EN EL NUEVO CODIGO INTERNACIONAL

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Circulación por Carretera ha celebrado en Viena su asamblea y sesiones de estudio, con triple participación española, a través de sus representantes de los Ministerios de Obras Públicas, Gobernación e Industria. Los trabajos de la delegación española se dividieron en tres vertientes, que coinciden con los tres aspectos que se estudian en el nuevo Código Internacional: circulación, señalización y condiciones técnicas. Los problemas de circulación han sido abordados principalmente, por los representantes de la Jefatura Central de Tráfico; los de señalización, por los de la Dirección General de Carreteras y los de condiciones técnicas, principalmente por el representante de la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales.



a Italia en Canguro

Servicio regular ESPAÑA-ITALIA (Barcelona-Genova) en el transbordador "CANGURO BIANCO"

Salidas de Barcelona: Martes y sábados a las 17 h.

Un viaje de 20 horas.

Pasajeros con o sin su coche. Autopullmans.

Precios desde 728 ptas.

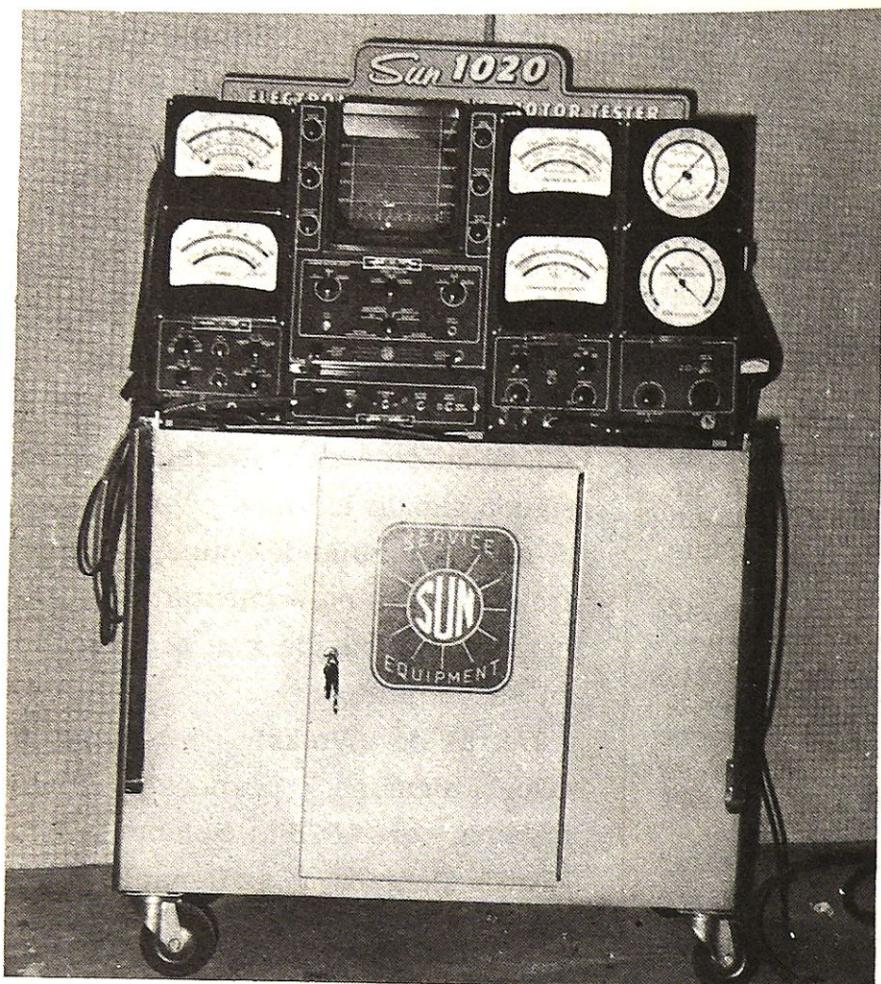
A partir del 24 de marzo, salidas martes, jueves y sábados.

Información en las oficinas de YBARRA y en todas las Agencias de Viaje.

CANGURO
IBERIA S.p.A.

«LA AUTOPISTA SOBRE EL MAR»

EL SUN 1.020 NUEVO DIAGNOSTICADOR ELECTRONICO PARA LOS COCHES



Las ciencias progresan que es una barbaridad. Y en lo que se refiere a todo lo relacionado con el automóvil mucho más. El aparato que aparece en esta fotografía es un «Sun». El nombre quizá no les diga nada. Pero sí lo que puede hacer en un brevísimo tiempo. Ni más ni menos que decirle con claridad meridiana todo lo que le pasa a su automóvil, desde saber si el consumo de gasolina es excesivo o si el «ralentí» le funciona al régimen debido; o si sus cilindros ejercen la debida potencia, cómo marcha el carburador..., etc. Es como si estuviese viendo las tripas de su coche en una pantalla.

Esta gran innovación ha sido montada en Talleres Cano, concesionario de la Seat en San Sebastián y han sido ya cientos los coches que han pasado por este diagnosticador electrónico para ver cómo andaban de «salud».

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL

“CITROEN”

MAXIMA GARANTIA

BUEN SERVICIO

Mecánica

Electricidad

Chapistería

Cabina de pintado y

Horno de secado

Pintado de bajos

Servicio de engrase

Lavados a presión

Solicite talonario gratuito de orientación
y control de servicios

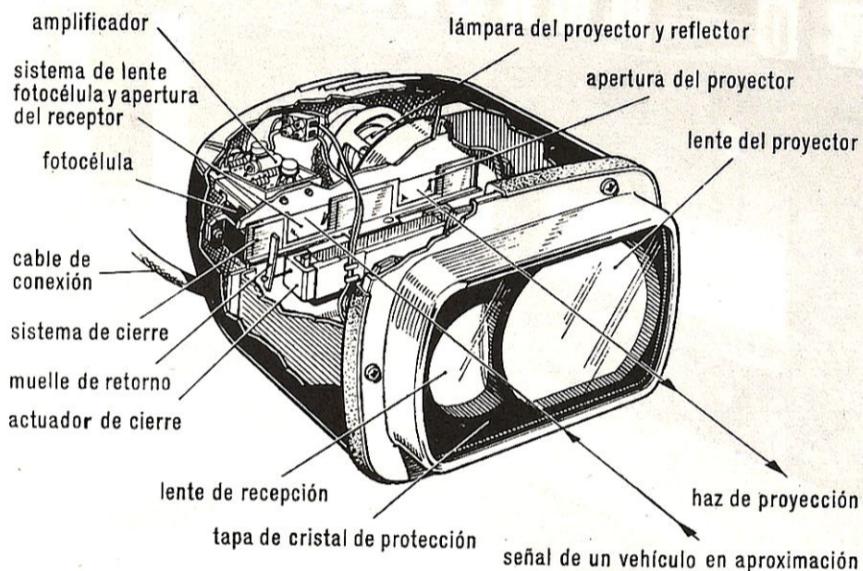
Barrio Ibaeta, s/n (Infierno) - Teléf. 21534

SAN SEBASTIAN

NUEVO SISTEMA DE ALUMBRADO

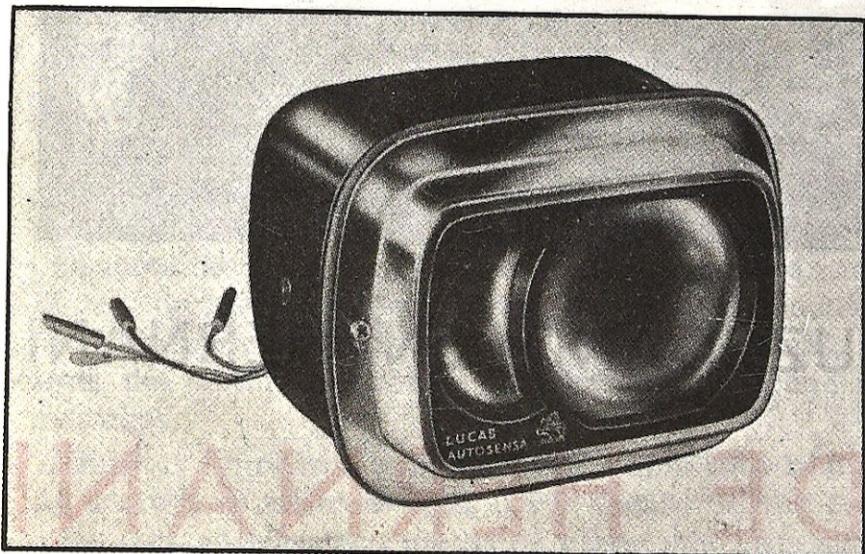
La firma Joseph Lucas ha lanzado al mercado un nuevo, único y refinado dispositivo de iluminación para automóviles, dispositivo que será empleado en combinación con las luces de cruce normales.

El nuevo dispositivo, el proyector automático «Auto-sensa», es una fuente de luz combinada, con lámpara de cuarzo-halógeno y dispositivo de control de haz luminoso. El control del haz funciona mediante el empleo de una célula fotoeléctrica que reduce la «anchura» del haz, haciendo actuar un mecanismo de diafragma que reacciona a la luz que la célula recibe de los vehículos que marchan en dirección opuesta.



Al recibir la luz de los vehículos que marchan en dirección opuesta, la célula fotoeléctrica pone en funcionamiento un impulsor lineal que, a su vez, actúa sobre un diafragma que enfoca la célula con precisión hacia las fuentes de luz que circulan en dirección contraria. Al aumentar la intensidad de la luz un segundo diafragma, que actúa en combinación con el primero, reduce los extremos del haz luminoso. Aunque con menos anchura, el haz así formado permite sin embargo disponer de suficiente luz en la zona del arcén o bordillo de la acera, pero asegura que el automovilista que marcha en dirección contraria no sea deslumbrado.

Lucas explica que los faros correctamente enfocados permiten al conductor disponer de un haz de luz de 61 metros. Con el «Autosensa» es posible proyectar el haz a una distancia de 122 metros, y la célula es lo suficiente sensible para que todo el mecanismo entre en funcionamiento con las luces posteriores del vehículo que marcha delante, cuando la distancia sea de seis metros o menos, evitando así el deslumbramiento a través del retrovisor.



CANNO S. A.

SERVICIO OFICIAL

FIAT SEAT

Vespa

M·A·N

EXPOSICION, VENTA Y
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA

Av. de Tolosa, s/n. - Telfs. 18402 y 25402

SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 - Teléfono 631335

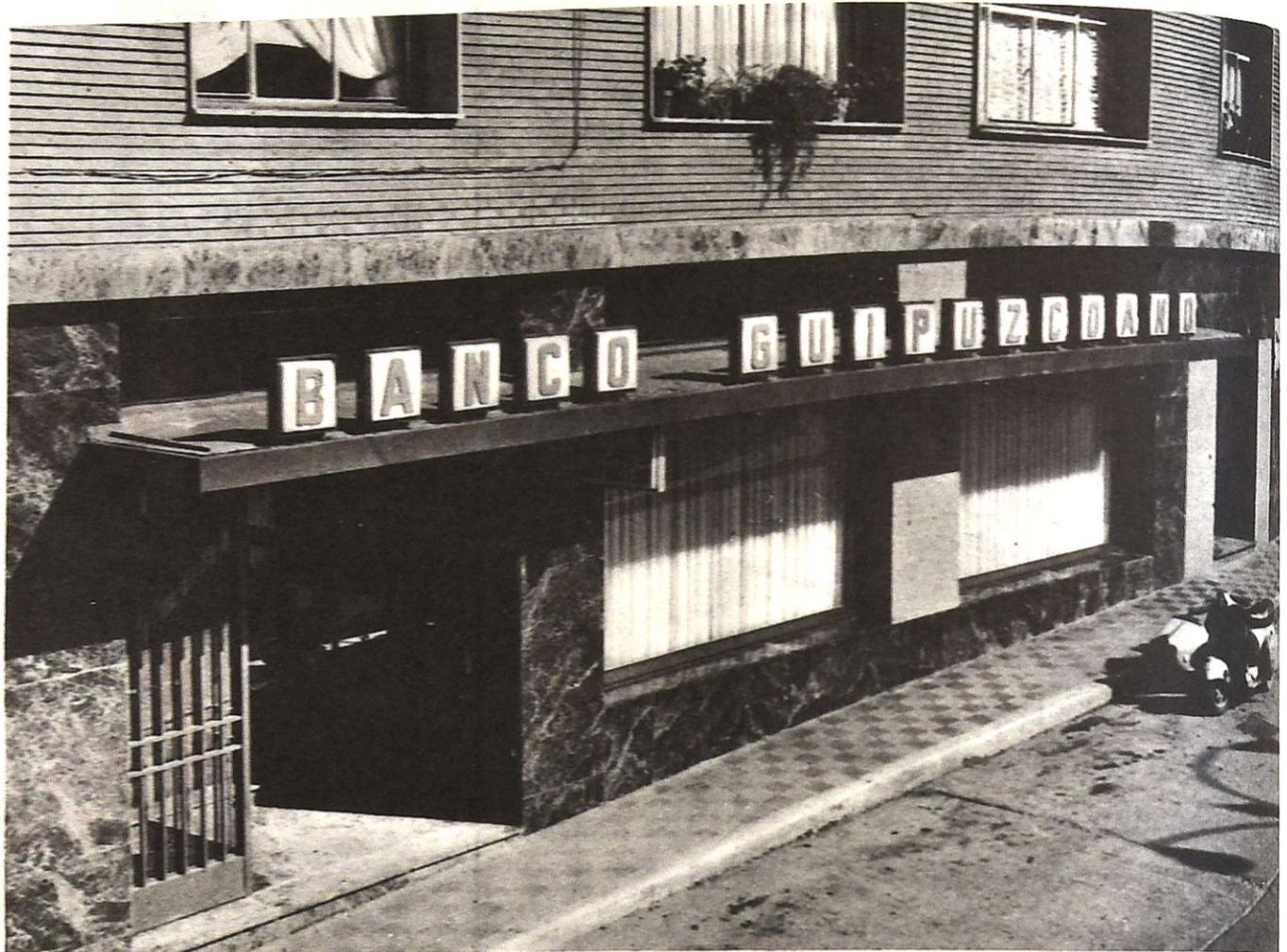
IRUN

Asistencia en garantía, Revisiones,
Chapistería, Pintura, Mecánica,
Electricidad,
Modernos Servicios Técnicos,
Recambios originales



Banco Guipuzcoano

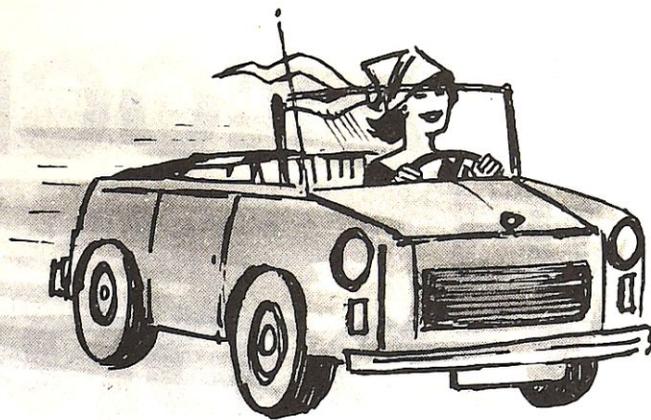
Vd. conoce
esta Oficina



¿La conoce
Vd. por
dentro?



EL BANCO GUIPUZCOANO EN HERNANI
AL SERVICIO DE HERNANI



LAS REACCIONES FEMENINAS VISTAS...POR EL ACELERADOR

Conduzco desde hace doce años, desde un día que me desesperé esperando a mi marido, que había salido a comprar una botella de aceite. Me armé de coraje y me inscribí en un auto-escuela.

No soy por tanto una debutante y puedo, sin cerrar los ojos de miedo, enfilarse el tráfico urbano por la mañana, acompañando a mis hijos al colegio y volverlos a buscar a la tarde.

Es mi tarea cotidiana, como la de casi todas las mujeres que conducen.

Debuté en una época en la que ante una mujer al volante, el hombre se quedaba perplejo: «¿Debía aplicar el código de la circulación o el de la cortesía?». Este «tiempo» no ha durado más que algunos años y bajo la presión de los acontecimientos, hemos sido clasificados como conductores totalmente.

Recuerdo mis comienzos en Burdeos. Acababa de sacar el permiso de conducir y me aventuré por la ruta. Pero en cuanto me aproximé a la ciudad, el miedo me hizo un nudo en la garganta y me parecía que todas las personas que se aproximaban con sus coches, sabían que estaba preocupada.

Momentáneamente había resuelto dejar mi coche en los barrios extremos de la ciudad, hasta que un día mis amigos se mofaron de mi «prudencia».

Estaba terriblemente vejada y bien decidida a demostrar de lo que era capaz. Me impuse un recorrido en plena ciudad y avancé con discreción y no poca inquietud al ver a mi izquierda y mi derecha cómo me pasaban los coches, conducidos por chóferes plenos de seguridad. Un conductor de camión que había apreciado, sin duda, mis pobres reflejos, se asomó a la ventanilla y me dijo: «Bien, señorita, ¿a derecha o a izquierda?», a lo que yo le respondí: «Si no le importa decírmelo...».

Por otra parte no sabía tampoco aparcar bien. Para evitar que los hombres se dieran cuenta de mi torpeza, aparcaba donde no hubiese coches.

Es de esta forma como comencé a conocer Burdeos. Hacía tales recorridos para poder encontrar el lugar adecuado que cada día recorría casi toda la ciudad.

LA MECANICA Y YO

Lo que más me molestaba de mi coche era la «cuestión mecánica». No conocía nada y nunca conoceré nada. Sé leer un marcador de gasolina; vigilo atentamente el nivel de aceite y alguna que otra cosa, pero cuando se trata del motor, lo primero que hago es ir donde mi mecánico.

En mis comienzos tenía un 2 CV. Había roto la llave del arranque y mientras esperaba la llegada de otra llave encargada, el mecánico me había hecho una instalación

muy simple... para él, muy complicada para mí y que me permitía servirme de mi coche.

Consistía, creo, en pulsar un botón para poner en marcha el motor y desconectarlo para detenerlo. Al cabo de varias manipulaciones, me convertí en una experta. Un día un grupo de señores discutían junto a mi coche; llego, elevo mi capot y veo, sin duda alguna, que la sonrisa comienza a iluminar los rostros de los hombres, prestos a ayudar a la pobre mujer; pulso el botón y mi motor demarra normalmente. Con una sonrisa satisfactoria, cierro el capot, monto en mi coche y no puedo resistir el placer de dirigirles una mirada de satisfacción.

UN HOMBRE Y UNA MUJER

Actualmente, la mujer al volante, encoleriza al hombre. Soporta difícilmente que ella cubra «su» ruta o «su» autopista. Y si por coincidencia se detiene junto a ella en un semáforo, le mira con un aire condescendiente y su malhumor llega al colmo si al demarrar ella le ha superado.

Si él está delante de ella y no arranca veloz, a su juicio, vibra de impaciencia. Si ella tiene un coche más potente que el suyo y le dobla con facilidad, se irrita de tal forma que estará desasosegado durante las 24 horas del día.

Entre los automovilistas de la carretera, hay dos clases de hombres: los que al ver a una mujer al volante detrás de ellos, se colocan sobre su derecha lo más posible, disminuyen la velocidad y hacen un signo para que puedan pasar en el momento propicio, enviando después un saludo con el destello del faro, respondiendo al saludo agradecido que ella le ha hecho con la mano al pasar. Y los que al ver a una mujer detrás de ellos, se muestran dispuestos a no dejar que pase, situándose con su coche en el centro de la calzada y acelerando lo más posible. Estos últimos son tan numerosos casi como los primeros...

Un día decidí saber los motivos de una y otra disposición. Los resultados fueron catastróficos.

Mientras que había esperado que el conductor galante me dejaba libre la ruta, en nombre de una civilización milenaria, debía saber con estupor que toda su «gentileza» no era más una forma de autodefensa y que él estaba decidido a cualquier maniobra para evitar el riesgo de choque.

Cualesquiera mujer que piense que la vida es más fácil con un volante en las manos, está equivocada. A pesar de ello todas estas pequeñas contrariedades, no impiden que cada día seamos las mujeres más numerosas conduciendo coches, con gran desesperación de esos señores que dentro de poco no osarán ni salir.

EL GENOCIDIO DEL RÍO ORIA, EN CIFRAS

De nuevo Iñaki Linazasoro, nos remite otro trabajo sobre el río Oria. Los argumentos que esgrime son suficientes para que cooperemos con él en esta campaña. Tanto desde el punto de vista sanitario como del turístico, volvería a ser una bendición del cielo que el río Oria fuese la «calle Mayor» a que se refiere Linazasoro.

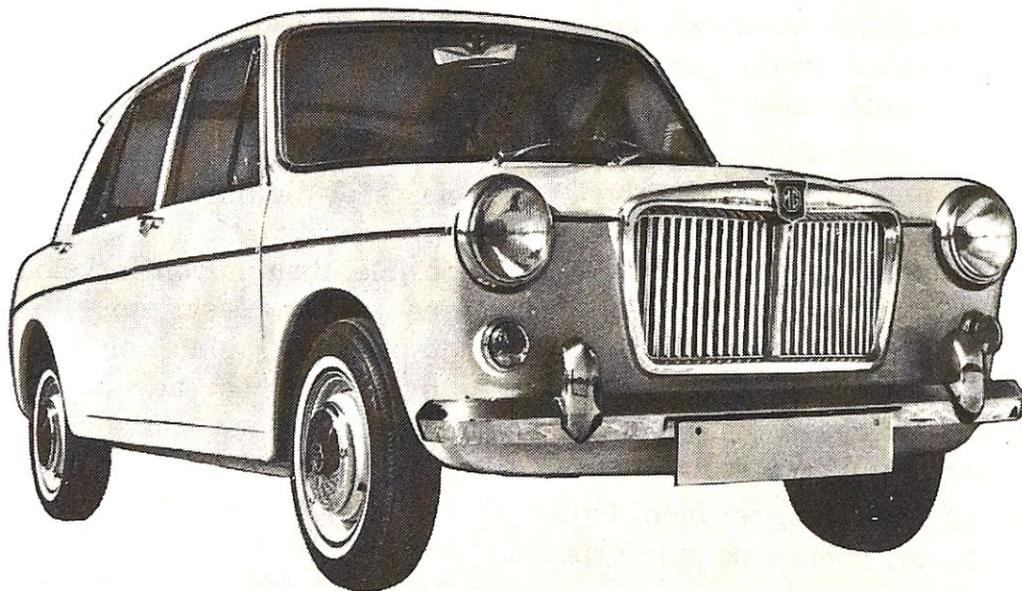
Por Iñaki Linazasoro

Huelga decir, que el autor de estas líneas, que lleva a punto de lanza la «Campaña pro-regeneración del río Oria», prosigue únicamente el bien común y la defensa del maravilloso patrimonio de la Naturaleza, que a todos nos corresponde.

Aunque el crimen de lesa humanidad cometido con el cauce y las aguas del que otrora fue el río más hermoso —que equivale a decir «la Calle Mayor» de nuestra geografía várdula—, está en el ánimo de todos, considero conveniente citar algunas cifras del origen que extermina en absoluto la vida biológica del río. Como reza el refrán: «no hay peor ciego que el que no quiere ver» y también en el lamentable «Caso Oria», éste escritor romántico (¡lo sé, lo sé... pero honrado!) ha topado con personajes obcecados en «no querer ver» más allá de sus interesadas narices.

De ahí que ellos susciten la conveniencia de «revisar las Leyes», de formar una Comunidad de usuarios del Oria, de sondar pozos y un etcétera de paños calientes, que en nada alivian el estado de un cadáver fétido y putrefacto, cual es el Oria en la actualidad.

La sabia madre Naturaleza, nos brinda la solución ideal, ecuánime y sencilla para la anhelada regeneración del río. Los 80.000 ciudadanos residentes a orillas del Oria, lo comprobamos cuando las fábricas productoras de pasta de papel por procedimientos químicos, paran sus instalaciones por sólo un corto espacio de 48 horas: las aguas del Oria discurren limpias. Lo mismo pero con mayor clarividencia, se vio hace dos veranos por mor de aquella medida gubernativa de prohibición de fa-



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410



TOLOSA. Una capa de espuma de medio metro de espesor, cubre las polucionadas aguas del río Berástegui, en la proximidad de su confluencia con el río Oria.
(Foto I. Linazasoro)

bricar pastas, dictada por espacio de 40 días. Este descanso al castigado Oria, fue suficiente para que terminaran los inmundos olores, las molestas espumas, las aguas espesas y negras. El río adquirió vida, belleza y la riqueza piscícola empezó a remontar el cauce oriano, aguas arriba de su fabulosa ría. Y conste que durante la cuarentena, a los ribereños de Oria no nos atacó ningún estreñimiento colectivo...

He aquí la primigenia y fundamental medida a adoptar. Después llegará el perfeccionamiento.

En la actualidad, ubicadas en la cuenca del Oria y sus afluentes, el río Berastegui y Araxes (que confluyen con el Oria en Término de Tolosa) quedan cuatro industrias papeleras que producen pasta química a diario; tres que lo hacen esporádica o discrecionalmente y una que la fábrica mecanoquímica. En total, una producción de 200 toneladas diarias en números redondos.

Habida cuenta de que la producción de una tonelada de pasta química, origina 8 metros cúbicos de lejías negras y 1.600 kilogramos de residuos sólidos (datos técnicos que empleando el léxico moderno «van a misa») el vertimiento de estas industrias al río Oria se cifra en:

1.600 metros cúbicos de lejías negras que contienen 320 toneladas de materias orgánicas (derivados de la lignina, minerales, sulfatos, sosas). Es-

pumas aparte, ¡de regalo...! La impresionante cifra de CIENTO SESENTA CAMIONES de lejías negras, se arrojan todos los días laborables a nuestro ex-río Oria.

CIENTO SESENTA camiones de sustancias químicas capaces de arrasar Sodoma y Gomorra. ¡Así durante 29 largos años...!

¡Pobre río! ¡Nuestro entrañable Oria, arteria muerta de nuestra querida Guipúzcoa...! ¡Qué mal hiciste para que así atentaran contra tu vida inocente, risueña, serena y plácida...! Es que en la sociedad que nos toca vivir, ¿no hay más meta y más dios que el amasar dinero...?

Así parece a juzgar por los años que transcurren sin darle una solución a una transgresión manifiesta y brutal de la Ley, incomprensiblemente tolerada por el poder central.

Un desgraciado accidente, hunde al «Torrey Canyon». La prensa mundial comenta, censura y pide drásticas medidas para que el descalabro no vuelva a suceder. De acuerdo. Pero también es cierto que la «marea negra» originada por determinadas industrias guipuzcoanas (únicas de España y del mundo, señores autoridades) está causando una cadena interminable de pérdidas en Guipúzcoa, muchísimos millones al año, que si los multiplicamos por veintinueve...

Por ello, al escrito que le suda y le duele la pluma, no puede permanecer inactivo ante tan oprobioso desmán.

Sabemos desde ahora, que el pozo de Legorreta no es solución aconsejable por varios motivos (instalación y mantenimiento costosos, transportes de las lejías por una ruta sobrecargada de tráfico, cenagado de las perforaciones con las materias sólidas, formación de espumas y posible contaminación de aguas potables). Seis lustros de proteccionismo a la industria del papel consideramos suficientes para que urgentemente y sin paliativos, se dé coto a un baldón que ensombrece la reputación de Guipúzcoa y de los guipuzcoanos.

Una acción recientemente emprendida por el Ministerio de Industria, ha sido la prohibición del uso de detergentes no biodegradables, lo que permitirá mejorar el estado de los ríos. 1.600 metros cúbicos de lejías negras biodegradables y 320 toneladas de asquerosos vertidos diarios a nuestro río Oria, no han merecido la misma prohibición. ¿Por qué...?



UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION

MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN

PRECIOS EN PESETAS - LITRO GASOLINAS AUTO EN ESTACIONES DE SERVICIO EUROPEAS

PAISES	NORMAL	SUPER
Austria	9,11	10,45
Bélgica	12,19	12,89
Dinamarca	11,63	12,19
España	9,75	11,—
Francia	13,32	14,60
Alemania	10,56	11,24
Holanda	9,92	10,55
Italia	13,32	14,43
Noruega	11,53	12,16
Portugal	13,59	15,77
Suecia	11,79	12,36
Suiza	9,82	10,62
Inglaterra	10,25	10,85

Reda Guipuzcoana, S.A.

Concesionarios para Guipúzcoa de **Comercial Pegasus S.A.**



Toda una ORGANIZACION
a su SERVICIO para cuidar
sus intereses



RECAMBIOS: San Francisco, 17

Teléfono, 18886

San Sebastián

OFICINAS:

BERMINGHAM, 1 (ESQUINA ZABALETA)

TLFNS. 21883 Y 21383

SAN SEBASTIAN

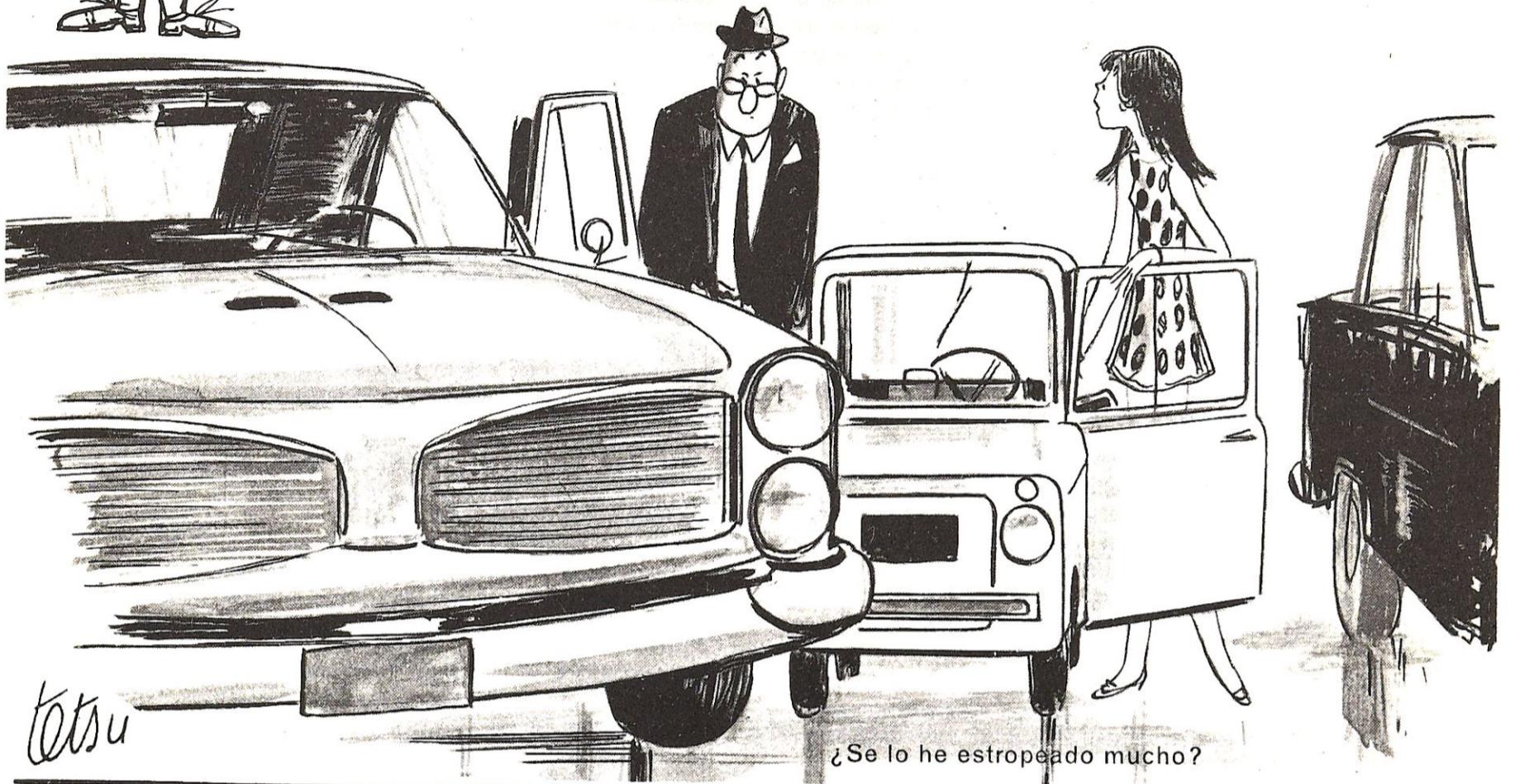
TALLERES: CARRETERA NACIONAL Nº1

Km. 448 — TLFNOS. 691308—691333

VILLABONA



RUEDA EL HUMOR

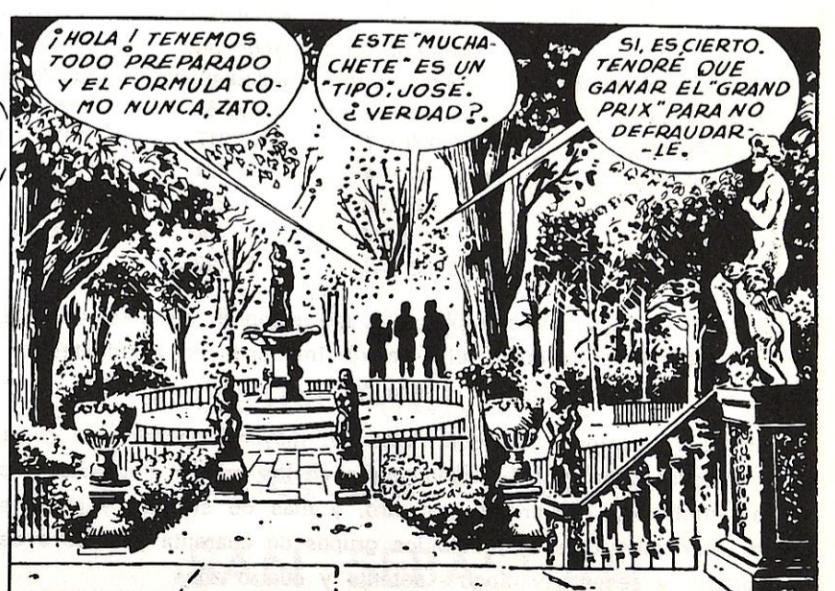


totsu

¿Se lo he estropeado mucho?

HOMBRES BOLIDOS (Continuación)

Por F. CASCAJO (9)



(Continuará)

La Edad y Los

La Jefatura Central de Tráfico ha realizado recientemente un notable estudio encaminado a determinar la importancia que la edad tiene en el aprendizaje y comportamiento de los conductores, así como la relación que la edad de los conductores puede tener con los accidentes de tráfico que se producen. Del estudio elaborado por la Jefatura de Tráfico recogemos aquellos aspectos relacionados, precisamente, con la edad y los accidentes.

EN CARRETERA LOS DE MAS DE SETENTA Y CINCO AÑOS SON LOS PELIGROSOS

Teniendo en cuenta que la circulación en carretera presenta características distintas a la de zona urbana, vamos a contemplar por separado estos dos aspectos del tráfico.

Se excluyen los conductores con edad inferior a los dieciocho años implicados en accidentes, así como los conductores de bicicletas, ciclomotores y los denominados en la tabla «de otros vehículos».

En la siguiente tabla aparecen los conductores mayores de dieciocho años, agrupados por edades, que se vieron implicados en accidentes de circulación, que produjeron víctimas, ocurridos en carretera, durante el año 1967.

Grupos de edades	Sexo	Porcentaje		
		Núm. de conductores sobre el total		
De 18 a 24 años	V	6.566	6.764	19,92
	M	198		
De 25 a 44 años	V	19.799	20.317	59,83
	M	518		
De 45 a 64 años	V	5.608	5.784	17,03
	M	176		
De 65 a 74 años	V	292	298	0,88
	M	6		
De 75 años y más	V	33	34	0,10
	M	1		
No especificados	V	571	761	2,24
	M	190		
TOTAL	V	32.869	33.958	100,00
	M	1.089		

Según los datos que se desprenden de la tabla anterior, 33.958 conductores mayores de dieciocho años se vieron implicados en accidentes de circulación en carretera durante 1967. De ellos, 32.869 eran varones y 1.089 mujeres. El 59,83 por 100 de los conductores implicados tenían edades comprendidas entre los veinticinco y cuarenta y cuatro años, y solamente el 0,10 por 100 tenían más de setenta y cinco años.

Aparentemente, los conductores que con mayor frecuencia se vieron implicados en accidentes son los del grupo veinticinco - cuarenta y cuatro años y los que menos los de edades superiores a los setenta y cinco años. Veamos si realmente ocurre de esa forma recurriendo al censo de conductores por grupos de edades y los implicados en accidentes correspondientes a esos mismos grupos:

Grupos de edades	Número de conductores	Número de conductores implicados en accidentes	Porcentaje de conduct. implicados
De 18 a 24 años	625.913	6.764	92,54
De 25 a 44 años	2.090.707	20.317	102,90
De 45 a 64 años	731.944	5.784	126,55
De 65 a 74 años	45.054	298	151,19
Más de 75 años	2.244	34	66,00
TOTAL	3.495.862	33.197	105,31

De cada 105 conductores, excluidos los menores de dieciocho años y los de edad no especificada, uno se vio implicado en accidentes de circulación en carretera durante el año 1967.

Con valor inferior a la media, esto es, mayor proporción de conductores implicados, aparecen los conductores de los grupos dieciocho - veinticuatro, veinticinco - cuarenta y cuatro, y más de sesenta y cinco años. Tienen valor superior a la media los grupos de cuarenta y cinco a sesenta y cuatro, y sesenta y cinco - setenta y cuatro años.

Una visión más clara de este problema nos la facilitará la tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas por cada cien conductores censados, por lo que vamos a determinarlos seguidamente:

Grupo de edades	Núm. de conductores implicados por cada 100 conductores	Rango
De 18 a 24 años	1,08	2
De 25 a 44 años	0,97	3
De 45 a 64 años	0,79	4
De 65 a 74 años	0,66	5
Más de 75 años	1,52	1
TOTAL	0,95	-

Observamos que los conductores que, relativamente, con mayor frecuencia se implican en accidentes de carretera son aquellos con edad superior a los setenta y cinco años, seguidos inmediatamente de los comprendidos entre los dieciocho-veinticuatro años.

Los conductores cuya edad oscila entre veinticinco - cuarenta y cuatro años figuran en tercer lugar, siendo la tasa de implicados de 0,97, ligeramente superior a la media, que es de 0,95.

Con valores inferiores a la tasa media tenemos los conductores de los grupos cuarenta y cinco - sesenta y cuatro, y sesenta y cinco - setenta y cuatro años. Estos últimos presentan la tasa más baja de la serie.

Según estos resultados, en España los conductores más propensos a sufrir accidentes de circulación en carretera son los con edad superior a setenta y cinco años, y los que se implican en menor número de accidentes resultan ser los conductores comprendidos entre los sesenta y cinco - setenta y cuatro años, con tasas superiores en más de la mitad de la media general al primer grupo y excediendo ligeramente a los dos tercios de la misma el segundo.

EN ZONA URBANA LOS DE MENOS DE VEINTICUATRO AÑOS

Los conductores mayores de dieciocho años, implicados en accidentes con víctimas ocurridos en zona urbana aparecen clasificados por grupos de edades y sexo.

El número de conductores mayores de dieciocho años implicados en accidentes de circulación ocurridos en zona urbana fue, en 1967, de 38.448, de los cuales 36.191 fueron varones y 2.257 mujeres. Prácticamente la mitad de estos conductores, el 49,71 por 100 exactamente, tenían edades comprendidas entre los veinticinco y los cuarenta y cuatro años, y solamente el 0,02 por 100 excedían de los setenta y cinco años.

Igual que hicimos al estudiar los accidentes en carretera, vamos a establecer las relaciones correspondientes entre el censo de conductores por grupos de edades y los conductores, también agrupados por edades, que se vieron implicados en accidentes con víctimas.

Grupos de edades	Número de conductores	Número de conductores implicados en accidentes	Porcentaje de conduct. implicados
De 18 a 24 años	625.913	7.156	87,47
De 25 a 44 años	2.090.707	19.111	109,40
De 45 a 64 años	731.944	4.992	146,62
De 65 a 74 años	45.054	263	171,31
Más de 75 años	2.244	7	320,57
TOTALES	3.495.862	31.529	110,88

Excluyendo los conductores menores de dieciocho años y los de edad no especificada, un conductor de cada 111 se implicó en accidentes de circulación ocurridos en zonas urbanas. Los conductores que figuran en los dos primeros grupos, es decir, los comprendidos entre los dieciocho y veinticuatro años, así como aquellos cuya edad oscila entre los veinticinco y cuarenta y cuatro años, sufrieron más accidentes que los que corresponden al valor medio, ya que en el primero de los grupos citados de cada 87 conductores uno se vio implicado en accidentes y en el segundo, de cada 109 conductores uno resultó víctima de accidentes de tráfico.

Accidentes

Los restantes grupos quedan por debajo del valor medio, destacando por su menor valor el de conductores con edad superior a setenta y cinco años, si bien su reducido número no permite establecer conclusiones respecto a este grupo, en especial al tener en cuenta que en años precedentes las cifras correspondientes al mismo guardaban analogía más acusada con los de carretera.

Siguiendo el criterio empleado de tratar de los accidentes en carretera, vamos a determinar para cada grupo de edad la tasa de conductores implicados en accidentes por cada cien conductores censados:

Grupos de edades	Número de conductores implicados por cada 100 conductores	Rango
De 18 a 24 años	1,14	1
De 25 a 44 años	0,91	2
De 45 a 64 años	0,68	3
De 65 a 74 años	0,58	4
De más de 75 años	0,31	5
TOTALES	0,90	—

La ordenación por rango de la tasa de conductores implicados en accidentes con víctimas de zona urbana, por cada cien conductores censados, coincide con la ordenación por grupos de edades, de tal forma que los que presentan la tasa más alta son los del grupo dieciocho - veinticuatro años, y los de valor inferior son aquellos conductores con más de setenta y cinco años.

La tasa de conductores implicados en accidentes de zona urbana no coincide con la tasa de los implicados en carretera, ya que estos últimos

presentaban el valor máximo en los de edad superior a los setenta y cinco años, mientras que en zona urbana éstos son precisamente los que tienen el valor más bajo.

Se aprecia mayor identificación entre los resultados de zona urbana y las conclusiones de Lauer, que los observados en carretera, ya que en aquélla coincide lo siguiente:

a) Que entre los conductores menores de veinticinco años la tasa de accidentes resulta superior a la normal, entendiéndose por normal, en este caso, la tasa media, que es de 0,90.

b) Que entre los conductores de dieciséis - veintiún años (en nuestro estudio dieciocho - veinticuatro años) el número de accidentes era más del doble (nuestro reestudio de Lauer y los nuestros, sino también sobre 0,85) que entre los conductores de treinta y ocho - sesenta y cinco años (la agrupación de los conductores españoles es veinticinco - sesenta y cuatro años).

Resulta evidente que no hay plena coincidencia no sólo entre los resultados del estudio de Lauer y los nuestros, sino tampoco entre las tasas de carretera y zona urbana de nuestro propio estudio. Decíamos antes que la diferente idiosincrasia del ciudadano americano y el español era suficiente para alterar la composición entre la conducta de uno y otro. No sólo eso, sino como queda demostrado con los resultados del presente estudio en que las tasas de carretera no coinciden con las de zona urbana, también los diversos regímenes o sistemas de circulación pueden ser causa de variaciones sensibles en el comportamiento del conductor, aun en aquellos casos de que se trate de ciudadanos de un mismo país.

HOTEL MINDANAO

Paseo San Francisco de Sales, 15

MADRID -3-

Teléfono 2436504

Telex: 22631 MINDA E - Telegr.: Mindanao



Totalmente climatizado, ambiente selecto, Cocina internacional, situación privilegiada sin problemas de tráfico ni de aparcamiento, lugar ideal para una confortable estancia en Madrid.

130 habitaciones de gran lujo con baño suntuoso, música y TV. Restaurante muy acogedor. Salón de Convenciones con traducción simultánea. Sala de Banquetes. Bares, Cafetería, Club, Saunas. Peluquerías. Piscina climatizada. Garaje.

SERVICIOS:

TALLERES

AMARA



SERVICIO

- Taller de reparación todas marcas.
- Comprobación y puesta a punto electrónica a motores.
- Alineación de direcciones.
- Equilibrado de ruedas.
- Lavado.
- Engrase.
- Carga de baterías.
- Venta turismos FORD.
- Piezas de repuesto FORD, de origen.

Talleres y Oficinas:

Calle Amara, 26

Teléfono 22239

SAN SEBASTIAN

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A NOVIEMBRE DE 1968

MATRICULACION

Vehículos	Fabricación		Subasta	TOTAL
	nacional	Importación		
Camiones	53	3	—	56
Autobuses	4	—	—	4
Turismos	532	7	2	541
Motocicletas	14	—	—	14
Furgonetas	55	—	—	55
TOTAL	658	10	2	670

ULTIMA MATRICULA: SS - 81.229

Remolques: SS - 323-R.

PERMISOS DE CONDUCCION EXPEDIDOS

Varones	619
Hembras	112
TOTAL	731

DENUNCIAS FORMULADAS

Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias	1.627
Por infracción al Reglamento de Transportes	68

Accidentes: 71.

Personas implicadas

Muertos	8
Heridos leves	70
Heridos graves	13
TOTAL	91

Peatones: 11

Daños materiales: 18

Vehículos implicados

Camiones	31
Turismos	70
Motocicletas	10
Bicicletas	2
Autobuses	4
TOTAL	117

Causas

Infracciones al Código de Circulación:

Velocidad peligrosa	16
Circular parte izquierda	7
No guardar intervalo	10
Adelantamientos prohibidos	4
Giros prohibidos	2
No ceder la prioridad	12
Irrumpir calzada peatones	9
Otras infracciones	6
Fortuito	2
Rotura dirección	1
Rotura frenos	2
TOTAL	71

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Noviembre de 1968

MATRICULACIONES

Turismos	373
Camiones	50
Autobuses	2
Furgonetas	56
Motocicletas	14
Otros vehículos	5

ULTIMA MATRICULA: NA-59.663

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	411
Hembras	87
TOTAL	498

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	230
Hembras	83
TOTAL	313

NUMERO DE ACCIDENTES	109
NUMERO DE MUERTOS	8
HERIDOS GRAVES	45
HERIDOS LEVES	52
DAÑOS MATERIALES	41
VEHICULOS IMPLICADOS	178
SANCIONES	2.166

LOS CIEGOS NO PUEDEN CONDUCIR PORQUE NO VEN
¿POR QUE VD. SIN PENSAR SE HACE EL CIEGO?
ACONSEJESE DE LOS EXPERTOS



OPTICA

BIK

Garibay, 13 - SAN SEBASTIAN

PARA EVITAR ACCIDENTES PODEMOS OFRECERLE LENTES O LENTILLAS ORGANICAS

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA



1.º— Reducción del coste del seguro.

2.º— Especialización en el seguro de automóviles.

3.º— Ambito Nacional de contratación.

4.º— En toda Europa Occidental.

5.º— Asistencia jurídica eficaz.

6.º— Protección y Defensa.

7.º— Libre elección de taller.

8.º— Mapa de carreteras.

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Nuestros asegurados, son los principales propagandistas de estas condiciones:

Ya que viene realizando extornos o devoluciones que han representado del 20 % al 40 % sobre la prima neta satisfecha.

Operando solamente en este ramo , y por ello con una organización especializada en el mismo.

Al hallarse técnicamente proyectada, a través de su Red de Delegaciones en toda España.

Tiene vigor su Póliza de Seguro, llevándose a cabo la asistencia del Asegurado a través de su organización en el Extranjero.

Mediante extensa red de 1.350 Abogados y Procuradores en toda Europa, y países ribereños del Mediterráneo.

De los intereses del Asegurado en caso de accidente, y reclamación al causante de los daños y perjuicios ocasionados.

Para la reparación de su vehículo, en caso de accidente.

Editado por el servicio cartográfico de MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL, que entregamos gratuitamente a nuestros MUTUALISTAS, junto con la Guía de Asistencia.

Solicite las condiciones otorgadas a los Socios del

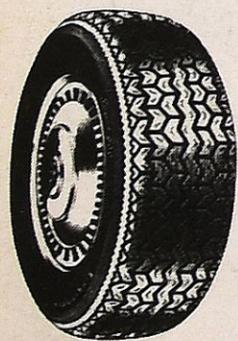
REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

Firestone

¿CUAL ES SU COCHE?

En la gama de producción de Firestone, siempre hay una cubierta de seguridad para cada automóvil, cada velocidad, cada piso y cada estilo de conducción. Desde el neumático para el práctico «utilitario» hasta el especial para «alta velocidad».

Porque Firestone Hispania fabrica sus neumáticos pensando en las necesidades concretas del Parque Nacional de Automóviles y en los gustos de cada conductor.



SPORT 200
Radial Alta Velocidad, para coches de gran «performance»



F-100
Construcción radial, para automóviles modernos.



SUPREME
Rodamiento de seguridad, para conducción normal.



WINTER TRACTION
Para pisos embarrados o con nieve.



TOWN & COUNTRY
Todo terreno, para rodaje combinado.

Firestone

Su Símbolo
de Calidad y Servicio