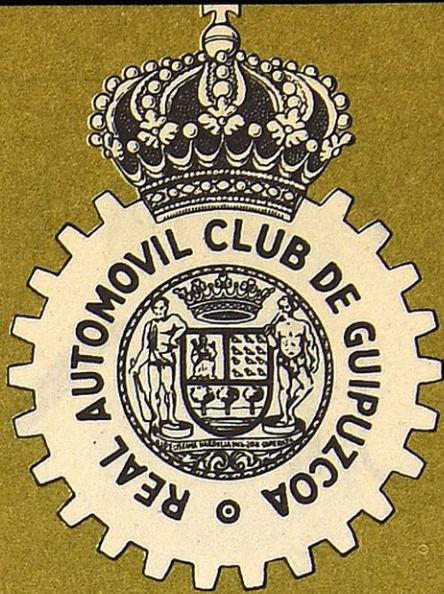


# R.A.



# C.G.

**BOLETIN OFICIAL**

**DE INFORMACION**



NO ES UNA ESCENA DE "BALLET", SINO UN AGENTE LONDINENSE DE LA CIRCULACION VISIBLE DE TODOS LADOS BAJO LA LUZ DE LOS FOCOS

PERFUMERIA  
GURYS

Especialidades:

jabones Flores de Gurys y Duque

Crema cutanea

Barra de afeitar

Gurys

Unicos fabricantes:  
Lizariturry y Rezola S.A.  
San Sebastian



*Finanzauto, S. A.*

DISTRIBUIDOR DEL  
CAMION ESPAÑOL

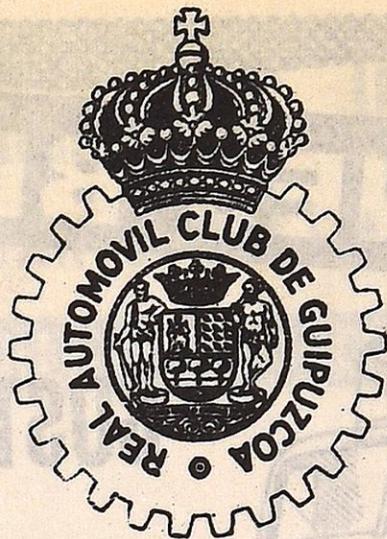
*Pegaso*

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

BILBAO: Manuel Allende, 4

VITORIA: Prudencio M.<sup>a</sup> de Verástegui, 6

PAMPLONA: Plaza del General Mola, 1



## BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

Fundado en Mayo de 1950

# Real Automóvil Club de Guipúzcoa

### CONTENIDO

	Págs.
Cien años de petróleo . . . . .	3
Información del Club . . . . .	9
El coronel Gaztelu, jefe provincial de Tráfico . . . . .	20
La seguridad en la carretera	21
¿Cadenas "antinieva" o neumáticos especiales de invierno? . . . . .	23
El motor de explosión de Etienne Lenoir . . . . .	26
Los ladrones de coches en Norteamérica . . . . .	27
Europeos muertos en accidente de tráfico . . . . .	28
Severas medidas en Francia contra los automovilistas	29
El Rallye de Montecarlo y el de Alicante . . . . .	30
Menestra . . . . .	31
Humor del automóvil . . . . .	32

#### Delegación en Navarra

Neumáticos y accesorios, S. A. (Nyasa)

Avda. Generalísimo Franco, 9

Teléfono: 14727

PAMPLONA

#### Delegación en Alava

D. Ignacio Lascaray Ondarra

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

Teléfono: 1543

VITORIA

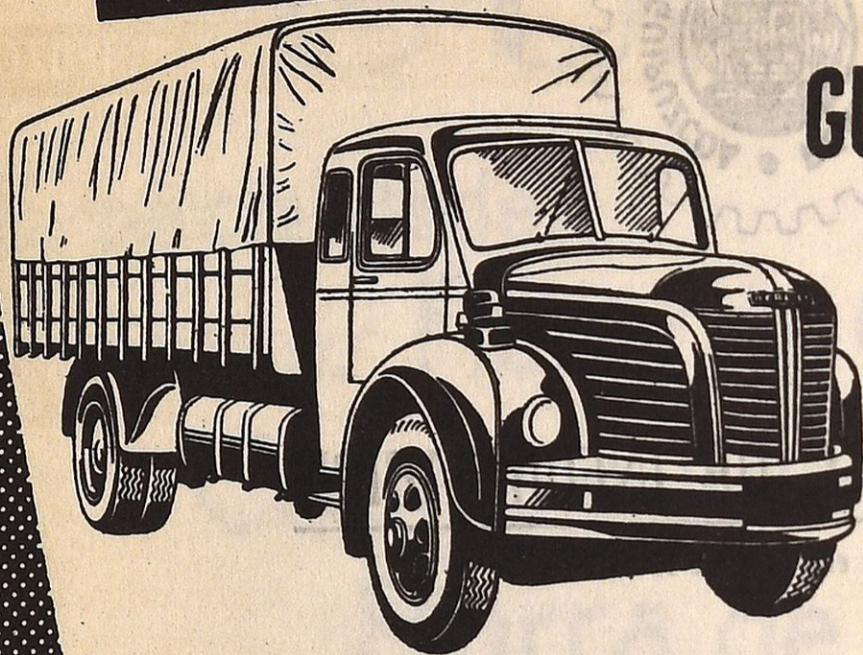
DEPOSITO LEGAL - SS 32 - 1958

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

SAN SEBASTIAN

PUBLICITAS

# CAMIONES BERLIET



Representantes en España:

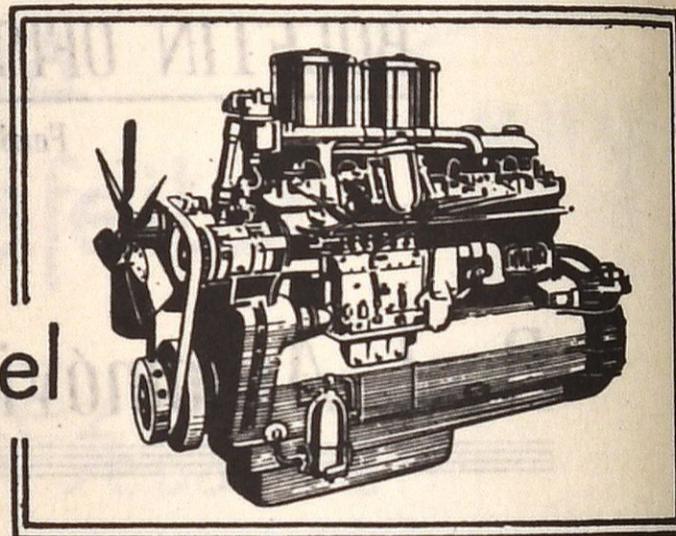
## GUSTAVO MASSÉ Y CIA.

S. en C.  
SAN SEBASTIAN

Fabricantes de los

### MOTORES *Massé*-Diesel

para vehículos.



## TALLERES MECANICOS

### REPARACION DE TODA CLASE DE VEHICULOS

Fabricación de recambios

Repuestos y accesorios para camiones y motores

### BERLIET Y MASSÉ

GARAJE PARA TURISMOS } INDEPENDIENTES  
GARAJE PARA CAMIONES }

Engrase a presión

Servicio especial de verificación de direcciones

Teléfonos 11317 - 15245 - 17657

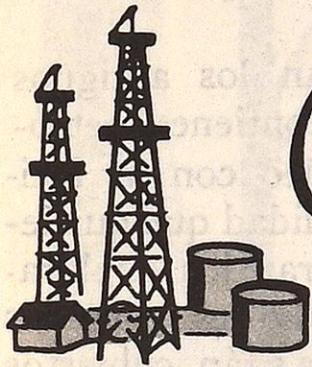
Telegramas: "GUMASS"

Calles: TERCIO SAN MIGUEL y JOSE MARIA SOROA

## SAN SEBASTIAN



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



# Cien años de petróleo

Cierto domingo por la tarde, todavía no ha hecho 101 años, un herrero, montado en una mula, entró en una soñolienta aldea de Pennsylvania proclamando en voz alta su nueva mercancía:

—¡Petróleo!

Desde aquel día — el 27 de agosto de 1.859 — se ha venido oyendo el mismo grito, en docenas de idiomas, en todos los continentes, y el petróleo se ha convertido en el artículo de comercio de mayor importancia en nuestra moderna civilización industrial.

Muy acertadamente, la industria petrolífera aprovechó la ocasión en 1959 para celebrar su Centenario y llamar la atención del público hacia sus triunfos y adelantos, numerosos por cierto. Con la ayuda del petróleo ha sido posible, no solamente llevar la revolución industrial a la cumbre de hoy día, sino también dar al género humano un grado de movilidad que todavía parece increíble. Además de esto, el petróleo da también los derivados compuestos de que se fabrican mil productos útiles, como caucho sintético, plásticos, disolventes, detergentes industriales y caseiros y medicinas..., por mencionar apenas unos cuantos.

El petróleo es acualmente, a los 101 años de su aparición en el mercado mundial, la mayor fuente de calor y de fuerza motriz. Al mismo tiempo, lubrica cada rueda que hace girar y es también una rica fuente de las materias primas utilizadas por la química moderna.

Hace poco más de un siglo no se necesitaban el petróleo o sus derivados para las

aplicaciones que tienen en el día de hoy, y quizá tan sólo por esa razón valga la pena de repetir lo ocurrido cuando fué abierto el primer pozo.

Ello empezó con la utilización de un terreno de la "Pennsylvania Rock Oil Company", cerca de Titusville, que contenía un gran manantial de petróleo.

Para dirigir los trabajos, la empresa contrató a un conductor de ferrocarril, ya retirado, Edwin L. Drake, el cual tenía mucho entusiasmo pero ninguna experiencia. En Titusville, pronto abandonó el antiguo procedimiento de "cosechar" el petróleo, consistente en dejar que escurriese a unas zanjias. En vez de esto, puso a unos obreros a abrir un foso; pero surgió gran cantidad de agua de un arroyo cercano y muy poco faltó para que se ahogaran todos los trabajadores. Fué entonces cuando Drake concibió la idea de abrir los pozos perforándolos.

Felizmente, el herrero de la aldea había perforado ya algunos pozos de sal, y poseía herramientas hechas a mano para el objeto. Drake lo contrató. Empezó a perforar cerca del manantial de petróleo; pero, apenas transcurrida una semana, también el orificio se había llenado de agua.

Llegando casi a la desesperación, Drake decidió revestir el interior del pozo de algún material sólido que no dejase entrar el agua; y así se hizo, metiendo un tubo de hierro fundido hasta 60 pies de profundidad, en que se encontró el lecho de roca. En tal punto las cosas, la broca resbaló por una rendija de roca, quedando apresada. Se retiraron todas las herramientas, no pensándose en utilizarlas más, y al mismo

tiempo, Drake recibió orden de desistir del proyecto, ya que estaba costando demasiado.

El domingo por la tarde, el herrero volvió al pozo, cavilando sobre el modo de recuperar su broca, finalidad que no llegó a alcanzar; pero del pozo salió, burbujeante, un líquido de color verde oscuro. El herrero cogió un cubo, lo llenó de aquel líquido, montó sobre su mula y volvió a Titusville para extender la noticia del primer pozo de petróleo...

El petróleo procedente de aquel pozo abierto por Drake tenía valor, ante todo, como combustible para el alumbrado, y en segundo lugar como lubricante.

En algunas ciudades importante — ello era verdad — se empleaba el gas para el alumbrado de la vía principal y el de algunos edificios públicos; pero en la mayor parte de las casas había lámparas que se encendían sólo cuando entraba la noche. Se prefería para ello el "kerosén", cuando era posible conseguirlo, pues el "aceite de roca" o petróleo era más barato que el de ballena, siendo también probable que tuviese mezclas de alcohol y aguarrás. El empleo de la gasolina era tenido como molesto y peligroso.

Pero..., ¿cuál fué el origen del petróleo?

La mayor parte de los hombres de ciencia creen que se formó de plantas y animales que vivieron en los mares hace millones de años, cuando grandes áreas de lo que hoy es tierra estaban cubiertas de agua. Al morir, aquellas plantas y aquellos animales se hundieron en el fondo del mar, y allí

se mezclaron con arena y sedimento marítimo. Más tarde, tales capas sedimentarias se fueron cubriendo de fango y arena, y todo ello, con el tiempo, se convirtió en roca.

En épocas posteriores, retrocedieron los mares, la costra terrestre se hinchó en ciertos lugares, arqueándose, y con la acción del calor y de la presión, las plantas y los animales sufrieron una descomposición de la que resultó el petróleo.

Pocas veces se encuentran los antiguos yacimientos marítimos que contienen petró-

leo con la facilidad que quisieran los exploradores. Algunos están cubiertos de desiertos; otros, de pantanos; otros, ocultos bajo altas cordilleras, y aún otros, encerrados en el propio fondo del mar. El trabajo que más ocupa al geólogo explorador de petróleo es examinar los indicios que la ciencia ha conseguido arrancar a la naturaleza, decidiendo entonces si el provecho que se puede sacar es mayor que los gastos que él sabe habrá que hacer.

En nuestros días, la busca del petróleo principia frecuentemente desde el aire. Desde un avión se sacan fotografías de las áreas de producción que parecen prometedoras, y los geólogos proceden a una exploración con la ayuda de aparatos tridimensionales. Entonces se anotan en los mapas fotográficos los lugares de la roca que pueden acusar posibles formaciones de petróleo; trasladándose después tales indicaciones a los mapas que se usan en el campo de la exploración propiamente dicha.



Esta foto tiene cerca de 101 años. Se trata del primer pozo de petróleo comercial que hubo en el mundo, abierto en 1859 por Edwin L. Drake (el del sombrero de copa).

productos químicos para automoción



Fluidos hidráulicos para frenos y amortiguadores.

Productos para montaje y reparación de motores.

Suspensiones de grafito coloidal

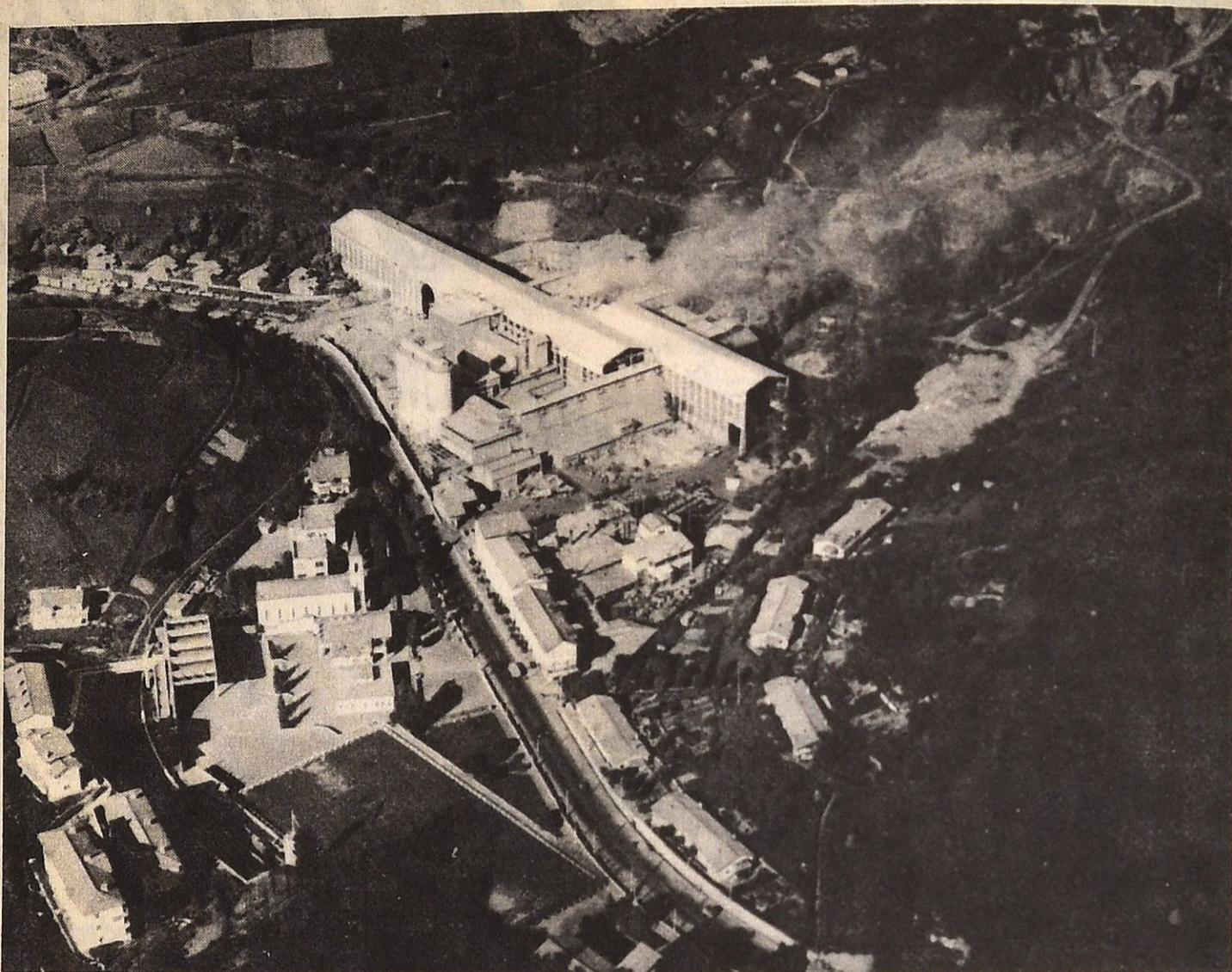
para mejorar la lubricación.

Productos para limpieza y protección de radiadores.

Recubrimiento protector de bajos.

Polish y productos para carrocería.

CINCUENTA PRODUCTOS A SU SERVICIO



# **CEMENTOS REZOLA, S. A.**

**Producción anual: 300.000 toneladas**

**Oficinas Centrales: Churruca, 7**

**San Sebastián**

Hay algunas pruebas que se pueden hacer antes de entrar en los gastos cuantiosos que supone una perforación. Una de ellas —llamada "core drilling" o perforación de núcleos— se basa en la probabilidad de que los pliegues de la capa de roca que esté más cerca de la superficie continúen en gran parte con la misma conformación a mayores profundidades.

En tal caso, se emplean herramientas portátiles de perforar, frecuentemente montadas en vehículos "jeep", para recoger muestras de las capas superiores; y taladrando en un cierto número de núcleos en un área determinada, es posible formarse una idea exacta de la subestructura del suelo. Estudiando los microfósiles que se encuentran en el núcleo en observación, los paleontólogos tratan de correlacionar las formaciones geológicas entre pozos aun bien distantes entre sí.

También puede constituir una ayuda eficazísima el contenido mineral de las muestras que se van recogiendo.

En los yacimientos petrolíferos ya establecidos se puede obtener información de la misma clase comparando los informes existentes sobre todos los pozos que se han abierto, y, a base de esto, ir formando un mapa de la estructura subterránea probable.

Pero también hay otros medios de hacer ensayos para encontrar formaciones que contengan petróleo.

Por lo general, las rocas sedimentarias petrolíferas contienen menos hierro, y, por lo tanto, tienen menos fuerza magnética que las rocas duras que nunca dan petróleo. Se observa la intensidad del magnetismo en la superficie de la tierra con un instrumento delicado, y haciendo observaciones en un cierto número de lugares, se obtiene una indicación bastante fiel de lo que hay debajo de la superficie.

Midiendo la gravedad se obtiene también

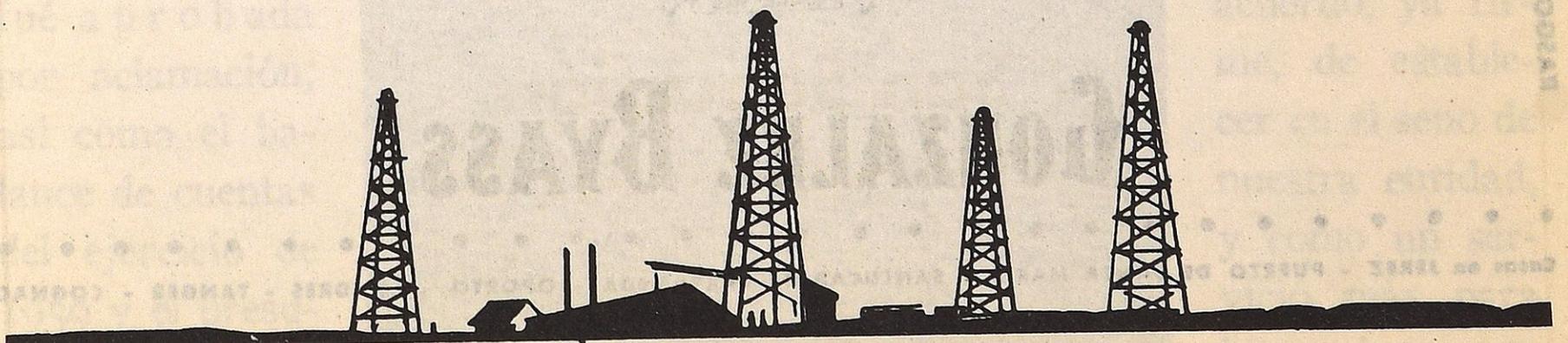
información útil en la busca de petróleo. La intensidad de la gravedad varía de un sitio a otro, dependiendo del peso de las rocas que hay ocultas debajo de la superficie.

Las sedimentarias son más livianas que las de otra clase cualquiera. Las variaciones en la fuerza de la gravedad son frecuentemente pequeñas; pero con los instrumentos medidores más recientes se pueden notar cambios tan minúsculos como de una cienmillonésima parte de la fuerza total de la gravedad; lo cual puede indicar que haya formaciones petrolíferas.

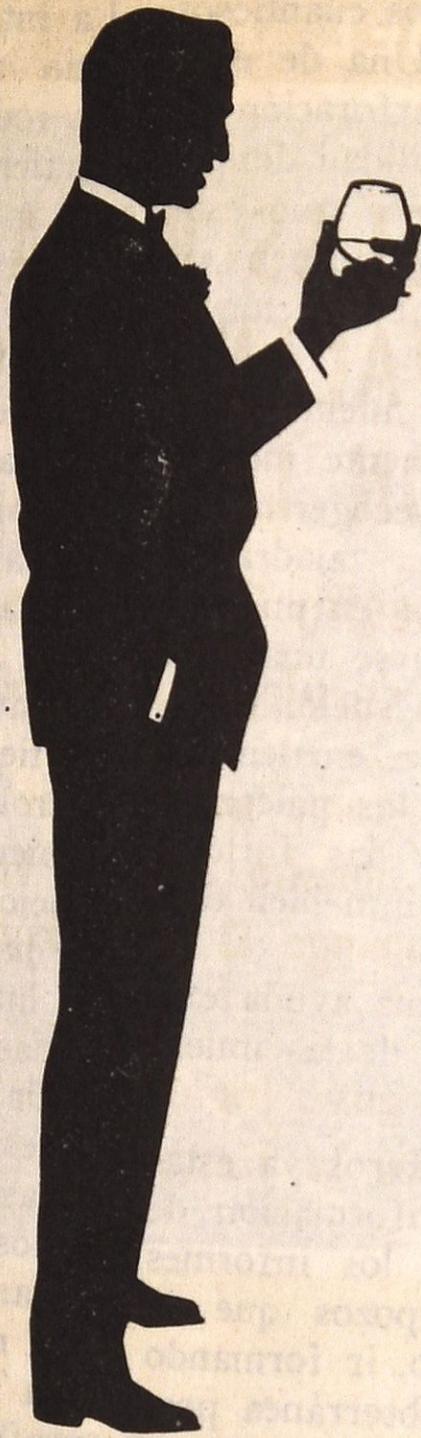
El sismógrafo, instrumento originalmente inventado para registrar los temblores de tierra, ha estado en uso en la industria petrolífera desde poco después del año 1920, habiendo servido desde entonces para la formación de mapas de millones de hectáreas. Se hace explotar una carga de dinamita en un hueco pequeño de poca profundidad. Las ondas producidas por la explosión avanzan hacia abajo, llegando a formaciones de roca sucesivas. Reflejándose esas ondas de las rocas en la superficie, las recogen los geófonos y son registradas en una cinta. Comparando la intensidad del efecto de las ondas reflejadas, así como el tiempo que tardan en llegar hasta abajo y regresar, el geofísico puede formar un mapa de las características generales de la formación subterránea.

La busca del petróleo sigue incesantemente en todas las partes del mundo, pues la industria tiene que hacer frente a la demanda, cada año mayor, a medida que la fuerza mecánica va ocupando el lugar de los músculos del hombre y de los animales. Tal vez, en un futuro próximo, la energía nuclear ocupe el que hoy tiene el petróleo; pero eso no preocupa a los que se dedican a esta industria, hoy por hoy muy floreciente.

LUCIO ULÍA



...!!



coñac

# SOBERANO

único en su estilo por su aroma, color y sabor



RASGO

## GONZALEZ BYASS

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

# DON FELIX MUELAS PASA A OCUPAR EN LA DIRECTIVA LA VACANTE, POR FALLECIMIENTO, DE DON LUIS LARRAÑAGA

Está ya funcionando nuestro Consultorio sobre infracciones al Código de la Circulación, nuevo servicio gratuito del Club en favor de sus socios

Una Escuela de Conductores como proyecto de realización en un futuro próximo. Está descontado el éxito de nuestro I Rallye Vasco - Navarro, que tendrá lugar el domingo 13 del próximo Marzo

El 28 del último enero tuvo lugar en nuestro domicilio social la Junta general ordinaria que anualmente celebra el Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Dióse en ella lectura a una sucinta Memoria, en la que se repasaban todas las actividades del Club en el año transcurrido, Memoria que fué aprobada por aclamación, así como el balance de cuentas del ejercicio de 1959 y el presupuesto de ingre-

sos y gastos para el presente año.

En cuanto a los proyectos que tiene la Junta Directiva en cartera para convertirlos en realidad en el curso del año actual —aparte el “Rallye Vasco - Navarro”, cuya organización está en marcha para el próximo 13 de marzo— destaca por su importancia el acuerdo, ya firme, de establecer en el seno de nuestra entidad, y como un servicio más para los socios y sus

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

## MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

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

Cubre todos los riesgos en forma combinada o aislada.

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

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

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

Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.

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



os presenta



LAVA PARABRISAS *autónomo*

PATENTE M. SUISSE

SIN ELECTRICIDAD ★ SIN DEPRESION

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

sin dejar vuestro asiento, sin detener vuestra marcha

Fabricación especial de tubos flexibles y gomas  
para frenos hidráulicos

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

familiares, una Escuela de Conductores de Automóvil, que se espera pueda estar ya funcionando para antes del verano que viene y a cuyo frente figurarán, competentes profesores lo mismo para la enseñanza teórica que para la práctica.

La Junta Directiva ha considerado oportuna y hasta necesaria la creación de esta Escuela, ya que con ella, al tiempo que instruye a sus alumnos con arreglo a las más modernas normas pedagógicas relacionadas con el automóvil, aporta su grano de arena para la posible atenuación del hoy grave problema de la seguridad en la carretera, con la formación de promociones de conductores diestros, educados y prudentes.

Se dedicaron también unas sentidas palabras por la memoria de quien en vida fué querido amigo y consocio, miembro de la Junta Directiva, don Luis Larrañaga y Mendía, fallecido en agosto del pasado año y cuyo recuerdo, lo mismo que el de otros entrañables amigos y consocios desaparecidos durante el mismo ejercicio, vivirá perennemente entre nosotros.

Para cubrir la vacante del señor Larrañaga fué designado, por aclamación, don Félix Muelas Echave, relevante personalidad de la Banca donostiarra y de cuya capacidad, entusiasmo y aficiones automovilísticas tanto se puede esperar en beneficio de nuestro Club.

Mediante estas líneas, el Boletín Oficial del Real Automóvil Club de Guipúzcoa da la más cariñosa bien-

venida al seno de nuestra Junta Directiva al señor Muelas Echave.

## NUESTRO I RALLYE VASCO - NAVARRO

El solo anuncio de nuestro "I Rallye Vasco-Navarro", cuyos primeros detalles anticipamos en el número de enero, ha despertado gran entusiasmo, siendo ya muchos los automovilistas de distintas regiones de España que han decidido participar en él.

Hace ya muchos días que comenzaron a ser repartidos, dándoseles la máxima difusión, los Reglamentos de la prueba, que, como se sabe, organiza nuestro Club en colaboración con "Norbeaga, S. A.", concesionaria de "Coca-Cola".

A los premios en metálico fijados en el Reglamento se podrán añadir los trofeos y copas ofrecidos por las autoridades y también por varios particulares, destacando entre ellos el trofeo "Coca-Cola", nuestra entidad colaboradora.

Para el 6 de febrero, en que escribimos estas notas ya se han recibido en firme las veinte inscripciones siguientes, y todavía falta medio mes para que se cierre el plazo hábil:

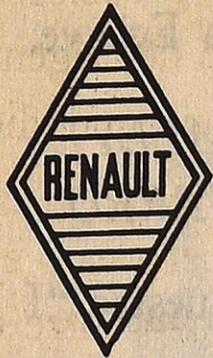
D. José María Bilbao Arístegui con "SUNBEAM"

D. Ricardo Rodes Millán con "RENAULT" Dauphine.

D. Miguel Más Gómez (sin designar coche).

D. Fernando Larrañaga Bilbao (sin designar coche).

D. Javier Bengoechea Arratibel



Auto-Recambios

**BRIG S.L.**

CONCESIONARIO  
PARA  
GUIPUZCOA

NEUMATICOS MICHELIN • RECAMBIOS Y SERVICIOS

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



**STINUS**

FUNDADA EN 1893

GARAGE  
Gloria, 3 y 5  
Teléf. 10350

CARROCERIA  
Carquizano, 5  
Teléf. 10235

**SAN SEBASTIAN**

Servicio permanente - Lavado y pintura de bajos  
Talleres de reparaciones mecánicas  
Construcción y reparación de carrocerías

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA GUIPUZCOA  
DE AUTOMOVILES

**Peugeot**

SERVICIO

RECAMBIOS

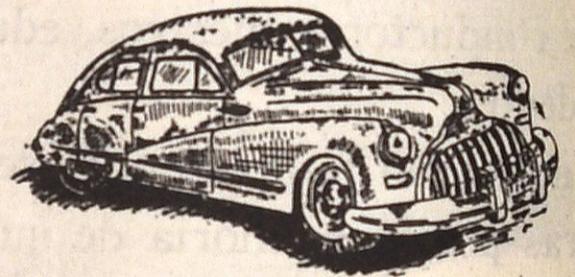
Reparaciones electro-mecánicas

Engrase a presión

Estancias

Lavados

Automóviles para viajes



**Garage Otero**

Fuenterrabía, 31

Teléf. 14290

**SAN SEBASTIAN**

**APRENDA A CONDUCIR**

con Seat 600 o Renault 4/4

Carnet de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> y Especial

Recogida y entrega de los alumnos a domicilio

Academia Automovilista

**Garage "SUM"**

c/Segundo Ispizua letra "D"

Teléfono 18.913

**SAN SEBASTIAN**

Rectificación y camisaje de cilindros

Rectificación de cigüeñales - Rellenado

de bielas y cojinetes-Mecánica en general

**Garage Internacional**

MAÑERO Y MENDIBURU, S. R. C.

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

**SAN SEBASTIAN**

con "RENAULT" Dauphine.

D. Francisco Bengoechea Arratibel con "RENAULT" Dauphine.

D. Francisco Ferrer Errasti con "SIMCA" Aronde.

D. Fernando Balmaseda Queralt con "SEAT" 1.400.

D. Antonio Iñarrea Erviti, de Pamplona con "VOLKSWAGEN".

D. José María Pidal con "RENAULT" Dauphine.

D. Fernando de Roda Casinello (sin designar coche).

D. Leandro Martín-Santos Ribera con "FORD" Taunus.

D. Javier Azcona Landa con "SIMCA" Aronde.

D. Eduardo Portu Blanco con "FIAT" 1.100.

D. Moisés Izaguirre Munárriz con "CITROEN" 2 C. V.

D. Ramón Suárez Zuloaga con "RENAULT" Dauphine.

D. Jaime Ibarburu Astiazarán con "RENAULT" Dauphine.

D. Alberto Fernández Ibarburu con "SEAT" 600.

D. Agustín Mendiburu Azpiroz con "SIMCA" Aronde.

D. Joaquín Arraiza Goñi, de Pamplona con "VOLKSWAGEN".

El éxito, pues, según todos los síntomas, está asegurado; y tan sólo esperamos que los elementos atmosféricos nos sean propicios el domingo 13 del venidero marzo.

## LA TRANSFERENCIA DE LOS COCHES

Por su interés siempre actual y es-

pecialísimo, nos parece muy conveniente recordar a nuestros socios el contenido del artículo 249 del vigente Código de la Circulación, que dice textualmente:

"Artículo 249. Toda persona o entidad que ceda, transfiera o entre en la posesión de un automóvil ya matriculado en España, está obligada, dentro de los diez días siguientes a aquel en que se hubiere llevado a cabo la transmisión, a ponerlo en conocimiento de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia en que tenga su domicilio o su residencia, indicando, al propio tiempo, el nombre de la persona o entidad a la que hubiere hecho la cesión o transferencia."

A este respecto, les recordamos, igualmente, una vez más, que el Automóvil Club de Guipúzcoa se ocupa *gratuitamente* de todos los trámites necesarios para la transferencia de la propiedad de sus coches, lo mismo que para matricularlos de nuevo.

## REQUISITOS PARA LA REVISIÓN DE LOS PERMISOS DE CONDUCIR

Para la revisión del Permiso de Conducir y el canje de éste por el renovado deben acompañar al primero:

El Certificado Médico oficial, dos fotografías del interesado y el correspondiente Documento Nacional de Identidad.

Sin tales requisitos no podrán ser canjeados en el Gobierno Civil los viejos Permisos de Conducir por los nuevos.



TALLER AUTORIZADO - MAESTRO DIPLOMADO ALEMAN  
**VOLKSWAGEN • PORSCHE**  
SERVICIO TECNICO

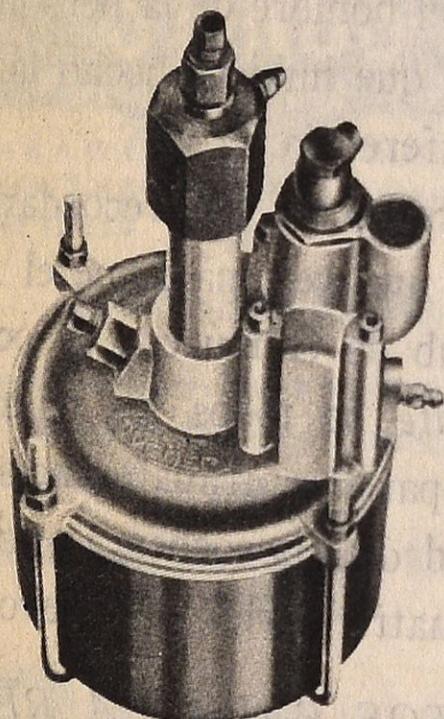
PETICION DE AUTOMOVILES - ENGRASE ALTA PRESION  
ESPECIALIDAD EN **MERCEDES BENZ**

**JOSE WACHSCHÜTZ**

PLAZA ZUBIETA, 2

Teléfono (Taller y Domicilio): 1-44-03  
**SAN SEBASTIAN**

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



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

SERVICIO OFICIAL «JAGUEL»

**J. AREVALO**

José M.º Salaverría, 3 bajo

SAN SEBASTIAN

Teléfono 22139

SERVICIO OFICIAL

**SEAT**

TALLER AUTORIZADO N.º 502

**TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.**

PASEO DE COLON, 31-33 • TELEFONO 11-9-11

**SAN SEBASTIAN**

RECAMBIOS Y ACCESORIOS **SEAT** DE TODA CLASE  
ESTACION DE ENGRASE Y LAVADO A PRESION - PINTURA DE BAJOS

## EL NUEVO SERVICIO DE CONSULTAS RELACIONADAS CON EL CODIGO DE LA CIRCULACION

Como ya lo anunciábamos en el número del Boletín del pasado enero, cualquier día laborable a partir del 1 del corriente y entre 12 y una del mediodía, se halla en nuestro domicilio social, el competente letrado donostiarra don José Luis Elósegui Alday, a disposición de los señores socios, para atenderles en todo lo relacionado con consultas y recursos referentes a las infracciones del Código de la Circulación.

### RESUMEN DE LAS PRINCIPALES MODIFICACIONES DEL CODIGO DE LA CIRCULACION

Ante las reiteradas consultas que venimos recibiendo de diferentes puntos de nuestra región por parte de automovilistas que desean conocer las modificaciones recientemente introducida (Decreto de 3 de diciembre, publicado en el periódico oficial el 8 del mismo mes) en el Código español de la Circulación — y pese a que ya las publicamos por extenso en nuestro número de enero—hemos creído oportuno y conveniente hacer para nuestros lectores el resumen que sigue:

1.º Quedan permitidos los adelantamientos de ciclos, motocicletas y vehículos de tracción animal en curvas de visibilidad reducida y cambios de rasante, cuando por su reducida velocidad dificulten la circulación, siem-

pre que se deje libre la mitad izquierda de la calzada en el sentido de la marcha. Al efectuar este adelantamiento será de forma que quede un espacio entre ambos vehículos no inferior a un metro. (Artículos 30 y 31).

2.º Es obligatorio tener encendidas las luces de posición para poder ser vistos en los dos sentidos del camino. En las vías urbanas regirán a este respecto las ordenanzas municipales. (Artículo 48).

3.º Cuando con motivo de accidente o avería deba quedar inmovilizado un vehículo o su cargamento haya caído a la vía pública, será preciso señalizarlo con dos señales de situación de peligro de la forma y condiciones establecidas en el artículo 170. Los vehículos automóviles de la categoría 3.ª deberán llevar inexcusablemente las señales aludidas. (Art. 51).

4.º Prohibición de circular con el llamado "escape libre" o gases o humos que puedan dificultar la visibilidad de otros vehículos o resulten nocivos. (Artículo 90).

5.º En los cruces señalados de caminos, cuya visibilidad sea prácticamente nula, además de observar las prevenciones del párrafo 1.º del artículo 17, los vehículos no deberán sobrepasar la velocidad de 50 kilómetros por hora, salvo que la vía por que circulen tenga prioridad de paso. (Artículo 95).

6.º No obstante lo que con carácter general dispone el artículo 44 del Código de la Circulación, en las vías urbanas con circulación en un solo



GARAGE

# GRAN KURSAAL

EL SALON DEL AUTOMOVIL

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

250 coches en una sola nave

Paseo Ramón M.<sup>o</sup> Lili, 1 (Edificio Gran Kusaal) - Tel. 19698

SAN SEBASTIAN

## GARAGE Y TALLERES

Peña y Goñi, 12-14 • Teléfono 12152

Servicio permanente de

### CAMIÓN - GRÚA



PIEZAS LEGITIMAS

# Ford

CONCESIONARIO OFICIAL PARA GUIPUZCOA:

MIRACRUZ, 5

RONDA, 2

## SAN SEBASTIAN

Conozca el último modelo de

### Mobylette

### Mobymatic

con variador automático de velocidades en

### CASA MINER

sentido, el descenso se efectuará excepcionalmente por el lado en que el vehículo se detenga, si bien el conductor u ocupantes del asiento delantero podrán descender por el opuesto, observando la máxima diligencia y precaución. (Artículo 117).

7.º Los neumáticos deberán presentar siempre el dibujo en la totalidad de la banda de rodaje y no apreciarse deformaciones. (Artículo 212, Apartado D).

8.º Todo automóvil que tenga cabina cerrada y parabrisas estará dotado por lo menos de un limpiaparabrisas eficaz que no requiera el constante control del conductor y, además, los vehículos de cualquier clase movidos por motor deberán estar provistos de un espejo retrovisor que permita al conductor observar desde su asiento la carretera por detrás a una distancia de 50 metros en recta. (Artículo 227).

9.º Se autoriza a los gobernadores civiles para intervenir y retirar el carnet de conducir cuando se compruebe que un conductor no observa por desconocimiento las normas esenciales de circulación, o si existieran dudas fundadas sobre sus condiciones físicas, psíquicas o técnicas. (Artículo 277).

10. Se modifica notablemente el cuadro de multas que se establece en el anexo número 1 del Código de la Circulación.

### *NOTAS NECROLOGICAS*

Dos fueron nuestros fallecidos del

primer mes de 1960; ambos, muy queridos, disciplinados y entusiastas socios del Club, cuyos nombres prestigiaban a éste: don José Andrés Olarreaga Zabaleta y don Juan Carlos Lizasoáin Calisalvo.

Con diferencia de horas desfilaron ambos hacia la Eternidad, el primero en Tolosa, donde estaba avecindado, y el segundo en San Sebastián, ciudad de la que era natural y en la que residía.

Don José Andrés Olarreaga Zabaleta, fallecido de 53 años, el martes día 19, era un conocido y acreditado industrial que gozaba tanto en la vieja capital foral como en la provincia toda de una solvencia profesional y particular tan extensa como merecida.

Don Juan Carlos Lizasoáin Calisalvo, perteneciente a familia de recio aboengo donostiarra — un tío suyo ocupó la Alcaldía easonense — fué un ilustre convecino y querido amigo cuya existencia se extinguió serenamente el mismo día de San Sebastián, a la edad de 62 años.

Y en los primeros días de febrero bajó al sepulcro inopinadamente, a la edad de 57 años, otro distinguido consocio, don Enrique Cuchy y Fillol, acreditado industrial litógrafo de la plaza donostiarra.

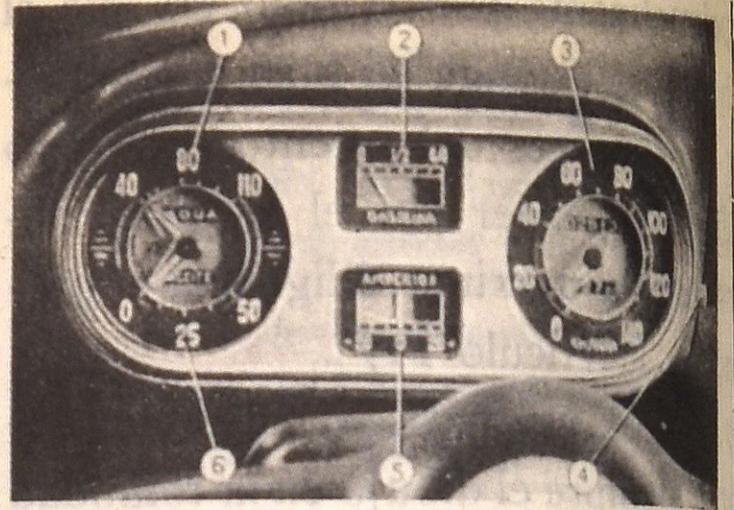
Al registrar en las presentes páginas estas dolorosísimas desgracias, el órgano oficial del Real Automóvil Club de Guipúzcoa hace patente la sincera y honda condolencia de éste a las familias de los tres queridos consocios que acaban de desaparecer.

# "MICHEL"

**MONTAJE TRANSPAR**  
de STOP IBERICA

Servicio oficial VEGLIA-BRESSEL  
y BRESSEL-WEBER de carburadores

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



## SERVICIO OFICIAL



ACCESORIOS • RECAMBIOS  
TALLER AUTORIZADO  
BONOS GARANTIA

# LUIS JESUS CANO

Prim, 59 \* Tels. 11642 - 14406

## SAN SEBASTIAN

**"SILENCIOSA"**  
Y ALTO RENDIMIENTO

ADEMAS...

**MENOS  
CONSUMO**



**MOTOCICLETAS  
MONTESA**  
*"Brio 82"*

FABRICADA POR PERMANYER S.A.

Establecimientos **VELOMOTO**

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

AGENTE OFICIAL

## EL EXCESO DE VELOCIDAD Y EL "CRONOMETRAJE" DEL BARRIO DE LASARTE

Seguramente que el título que encabeza estas líneas dará ocasión a muchos automovilistas a recordar su "odisea" por las calles del simpático barrio lasartearra, adscrito al Municipio de Hernani y que tan familiar fué en los tiempos inolvidables de nuestros Circuitos para aquellos ases del volante que fueron Chiron, Divo, Caracciola, etcétera, etc.

Bien ajenos estaban de fijo aquellos campeones de la velocidad a que años más tarde, no muchos—apenas veinticinco—el escrupuloso sistema de cronometraje de entonces a cuyo cargo estaban funcionarios con título oficial, iba a ser sustituido (y precisamente en aquella misma ruta y en el barrio cuyo nombre ha simbolizado unas pruebas automovilísticas de fama mundial) por ese otro, por demás empírico y arcaico, al frente del cual se encuentra un entusiasta y voluntarioso alguacil del Ayuntamiento de la villa de Hernani.

Es lo cierto que son innumerables las quejas que venimos recibiendo en este Club en relación con las denuncias que se hacen en la indicada travesía, denuncias que, pudiendo ser algunas de ellas justificadas, hay otras muchas que indudablemente no lo son, ya que los ciertamente seguros errores del cronómetro que utiliza el citado agente municipal dan lugar a sanciones tan arbitrarias, que incluso las que en justicia pudieran imponerse han de resentirse de ese vicio de origen que constituye el inadecuado sistema de medir el tiempo que el vehículo tarda en recorrer la distancia comprendida entre dos puntos determinados.

Por todo ello, nuestro Club ha creído que no debe ya transcurrir más tiempo sin levantar su voz en son de alarma, en son de protesta respetuosa si se quiere, a fin de evitar que pueda continuar tal estado de cosas, cuya grotesca gravedad se acentúa y agranda en estas carreteras guipuzcoanas que, por su proximidad a la frontera, constituyen la antesala del turismo internacional que entra en España.

A continuación transcribimos el texto del escrito que con fecha 6 de febrero y, como primera providencia, ha dirigido nuestro Club al señor Alcalde del Ayuntamiento de Hernani:

"Ilmo. Sr.

"En este REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA se ha tenido noticia de quejas reiteradas referentes a la manera deficiente como se cronometran las velocidades de los automóviles al pasar por el barrio de Lasarte, del término municipal de Hernani.

"Esta Entidad comparte totalmente los deseos de ese Ayuntamiento que V. I. tan dignamente preside, de que los coches de tracción mecánica moderen su marcha al pasar por el citado barrio, sin rebasar la velocidad de 40 km. por hora que como máxima se ha establecido, límite de velocidad que este Real Automóvil Club de Guipúzcoa estima prudente y razonable.

"Pero también estima este Club que ese laudable deseo de moderar la velocidad de los automóviles, en interés de los peatones y de la seguridad pública en general, no se vea empañada en su aplicación por ninguna decisión o propuestas injustas de los agentes de la autoridad de V. I.

"Y, es que la cuestión del cronometraje de la velocidad de los automóviles para sancionar las infracciones es delicada y ardua, y no puede ser resuelta con medios empíricos y arcaicos, so pena de originar sanciones indebidas con su obligada secuela de disgustos, protestas y reclamaciones que esta Entidad está decidida a secundar y apoyar ante las Autoridades Superiores competentes en materia de tráfico.

"El Real Automóvil Club de Guipúzcoa que organizó grandes Premios Automovilistas en su Circuito de Lasarte, pruebas que alcanzaron renombre universal, tiene motivos y experiencia sobrados para saber a qué atenerse en cuestión de cronometraje, y autoridad por tanto para dar en esta ocasión la voz de alarma.

"Por el prestigio del Ayuntamiento de Hernani, por el interés del turismo que todos debemos fomentar, por la más elemental garantía de los que circulan por el barrio de Lasarte, precisa sustituir al actual sistema de supuesto cronometraje por otro moderno, exacto y eficiente.

"Esta Entidad confía en que V. I. comprenderá los justificados motivos que la han compelido a cursar este escrito y se adoptarán las medidas pertinentes para suplir las actuales deficiencias, lo que este Club agradece de antemano, y le interesa manifestar que una vez establecido un sistema de cronometraje de Garantía, no le ha de faltar al Ayuntamiento de su Presidencia la colaboración y el aplauso de este Real Automóvil Club de Guipúzcoa."

## Para el nuevo cargo va a ser designado el coronel de Ingenieros don Manuel Gaztelu Andoño

Nuestros lectores conocen la nueva estructura que se ha dado a la organización del tráfico rodado en España, en virtud de la cual han sido creadas las secciones de Tráfico dentro del Cuerpo de la Guardia Civil aparte de que muchos de los servicios hasta ahora encomendados a las Jefaturas de Obras Públicas — tales como matriculaciones, transferencias de propiedad de vehículos, expedición de permisos de conducir y sus duplicados, etc., etc. — han pasado, como consecuencia de tal reorganización, a la jurisdicción de los Gobernadores civiles a través de las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Según nuestras noticias, que esperamos ver confirmadas muy en breve en el Boletín Oficial del Estado, la persona que va a figurar al frente de la Jefatura de Tráfico de esta Provincia será nuestro buen amigo y consocio don Manuel Gaz-

telu Andoño, coronel de Ingenieros que hasta hace poco mandó el Batallón de Transmisiones de guarnición en Loyola.

No podrá ser más acertado el nombramiento si, como no dudamos, este se confirma en cualquier momento. Ilustre militar, muy vinculado a nuestra Ciudad — donde reside desde hace varios años — su rectitud y competencia en la materia que ahora se le atribuye, nos permite augurarle una gestión fructífera y llena de aciertos.

Por nuestra parte, al felicitarle efusivamente, no podemos menos que ofrecerle la incondicional colaboración de este Club y la que desde estas modestas columnas — que desde ahora mismo ponemos a su disposición — podamos prestarle en beneficio de esa causa hoy motivo de tanta preocupación para las autoridades y organismos responsables como es el de la seguridad en la carretera.

**NO SE PREOCUPEN POR SU CABEZA**

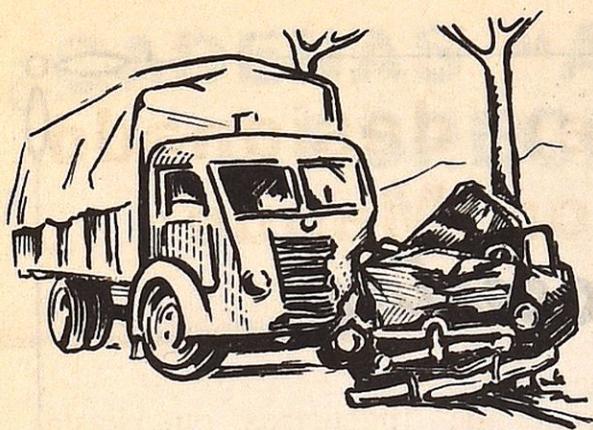
LLEVAN  
UN CASCO PROTECTOR

**FIBRAPLEX-CASLA**

### MANUFACTURAS RIO

Todo para el motorista, cazador, pescador, deportista  
Río muebles Formica - Fabricación propia

Primo de Rivera, 1 - SAN SEBASTIAN - Teléfono 15-8-98



## LO QUE NUNCA DEBEN OLVIDAR LOS USUARIOS DE ESTA

### ALGUNAS REGLAS DE SEGURIDAD, ESPECIALES PARA LOS "DOS RUEDAS"

No haga quites en zig-zag ni acrobacias en la carretera.

No se meta usted "zigzagueando" entre coches.

Señale con la antelación debida todo cambio de dirección.

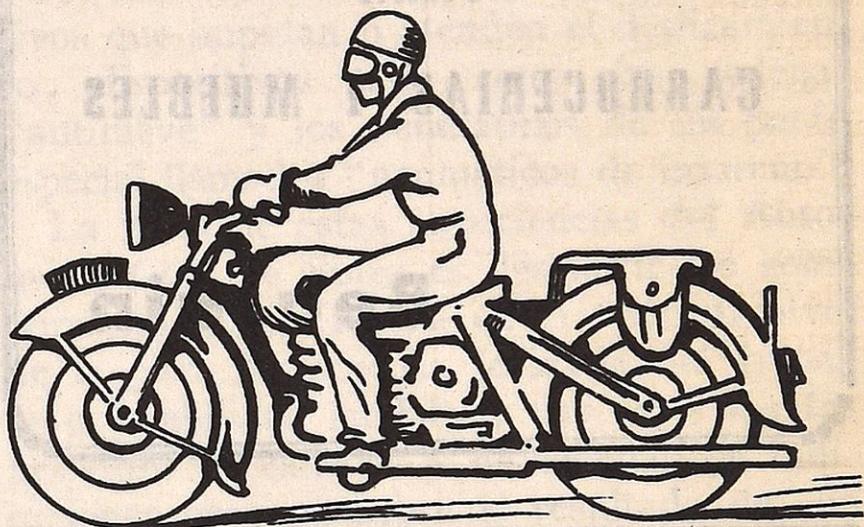
No lleve un pasajero más que en el caso de que el vehículo disponga de un asiento especialmente preparado a tal efecto, y contando, por supuesto, con la autorización correspondiente.

Mucho cuidado al pasar sobre los raíles, así como con los paquetes que usted transporte o con los animales que atraviesen la carretera.

Cuente usted con que no lleva más que dos ruedas: poca cosa hace falta, pues, para perder el equilibrio.

Mucho cuidado con los patinazos;

será muy prudente que se equipe con el casco protector.



No lo olvide: su cabeza y sus piernas son los únicos para-choques de que usted dispone.

### LOS CICLISTAS

Las reglas precedentes son también aplicables para vosotros. Pero, además, debéis recordar estas otras:

Observad rigurosamente vuestra derecha.

No rodéis nunca en grupo, sino en fila siempre.

Utilizad un alumbrado eficaz. La noche supone un gran peligro; vuestra vida pende de un hilo, el de la luz piloto de vuestra máquina.

*Manufacturas*

**OLARAN**

PIEL NATURAL Y ARTIFICIAL

PARA

CARROCERIAS Y MUEBLES

**Beasain**

*Carrocerías*

**E. Biggi**

San Francisco, 51

Teléfono 16-1-10

SAN SEBASTIAN

*¡Más vida  
que un gato!*



**ACUMULADORES**  
★ **K L G** ★

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

Talleres Auto-eléctricos

**GABRIEL COCA**

Especialista desde 1912

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

CONSTRUCCION DE PIEZAS  
EN BAQUELITA Y EBONITA

Usandizaga, 12      Teléfono 14084  
SAN SEBASTIAN

# ¿CADENAS "ANTINIEVE" O NEUMATICOS ESPECIALES DE INVIERNO?

*Todavía están recientes las grandes nevadas que en enero y febrero han caído sobre toda Europa. Nuestros puertos de carretera nacionales estuvieron cerrados al tráfico o en condiciones peligrosas para rodar por ellos durante muchos días. Por ello, creemos de interés la publicación de este trabajo.*

Una de las primeras lecciones de la experiencia es que para conducir con seguridad durante el invierno se hace indispensable que el conductor de cualquier vehículo refrene un poco su temperamento. Una manera de conducir dulce y elástica, aunque no desprovista de firmeza, es muy preferible en las carreteras nevadas o heladas a las maniobras bruscas y a los golpes de freno violentos.

A fin de aprender a vencer las dificultades con que tropieza el conductor en invierno y de dar, al mismo tiempo, a la industria un terreno favorable para el desarrollo de nuevas soluciones, se vienen celebrando desde hace muchos años algunas pruebas especiales, tales como el Rallye de Montecarlo, los Tres Días Internacionales, o el Rallye de Sestrieres.

En todas estas pruebas, el aspecto deportivo es, sin embargo, determinante.

Desde 1954, el Automóvil Club de Suiza organiza "experiencias de invierno" en las cuales el espíritu de competición está rigurosamente excluido. No tienen otro objeto sino el de probar cadenas, neumáticos especiales o cualquiera otro dispositivo que tienda a aumentar la seguridad.

El frenaje y la aceleración están limitados por los elementos creadores de la adherencia; los neumáticos y la superficie de rodaje son a estos mismos efectos determinantes. Como quiera que en tiempo de nieve o de hielo no se

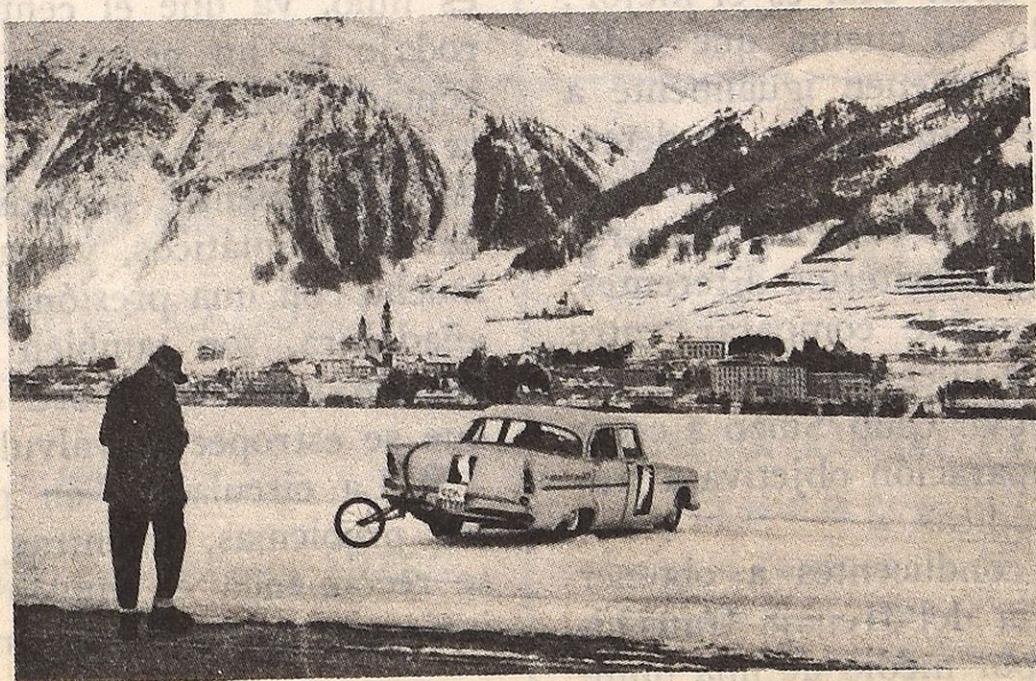
obtiene más que una fracción del coeficiente de adherencia habitual (como lo muestran claramente las trazas de frenaje, mucho más largas que las que se señalan en carretera seca) hay que consagrarse a mejorar ese coeficiente por medio de dispositivos que impidan o atenúen el deslizamiento; dispositivos tales como las cadenas "antinieve" y los neumáticos de un perfil especial llamados "neumáticos de invierno".

La meta de estas experiencias del Automóvil Club de Suiza es descubrir los componentes de la fuerza de fricción al nivel de la pista de pruebas (eficacia del frenaje y estabilidad lateral), y dar así a los fabricantes de cadenas y de neumáticos indicaciones precisas sobre el resultado de sus productos en las condiciones señaladas, contribuyendo así el aumento de la seguridad.

Desde 1956, el Automóvil Club de Suiza dispone de una pista ideal, suficientemente larga y homogénea, en el aeródromo de Samaden. Esta pista, de 1.800 metros de largura y 6 de ancha, se halla aislada de la circulación y presenta una capa de nieve uniforme, constantemente controlada, de tal suerte, que tiene el aspecto de una carretera normal

en la que la nieve haya sido apisonada por la circulación.

Como lo hizo resaltar bien acertadamente Herbert Sittering, el promotor de estos interesantes ensayos, en la alocución de bienvenida que dirigió a los participantes en una de



Uno de los ensayos efectuados en el aeródromo de Samaden de una quinta rueda montada en la parte de atrás de un turismo.

las más recientes experiencias, las ruedas de un vehículo transmiten unas fuerzas en el sentido de la marcha en el momento del frenaje y de la aceleración, en tanto que emiten también otras, durante los virajes, en sentido lateral.

Pero, ¿en qué medida estas fuerzas son efectivamente transmitidas?

Esto depende, en gran parte, de la calidad del suelo con el cual las ruedas están en contacto.

El coeficiente de la adherencia es otro factor importante. Sobre suelo seco puede alcanzar del 80 al 90 por ciento de posibilidades teóricas; pero sobre la nieve, se desciende inmediatamente a un 50 ó 40 por ciento. Y sobre el hielo a un 10 por ciento.

La fuerza de propulsión del vehículo decrece naturalmente en las mismas proporciones. La distancia de frenaje se alarga de modo natural en razón de la disminución del coeficiente de adherencia.

Añadamos a esto que el agarrotamiento de una rueda en el momento de frenar se produce mucho más frecuentemente cuando el coeficiente de adherencia es débil. Esta rueda agarrotada, oponiéndose a la que continúa rodando normalmente, altera la dirección. Es el patinazo con todas sus consecuencias...

Para tener un buen contacto con el suelo es indispensable llevar unos neumáticos cuyo dibujo se adhiera bien a la carretera. En tiempo de nieve, el neumático normal no es suficiente, y hacen falta neumáticos de un perfil más acentuado, es decir neumáticos de invierno.

Como cada fabricante tiene sus dibujos propios, no es fácil decir cuál es el mejor; sobre todo, teniendo en cuenta que todos los neumáticos no convienen igualmente a un tipo de coche determinado, y en determinadas circunstancias.

Como los constructores someten sus productos a ensayos según criterios diferentes, es virtualmente imposible comparar entre ellos los resultados de tales ensayos. Lo que ha llevado al Automóvil Club Suizo a crear posibilidades de comparación objetiva a través de medidas metódicas.

Las experiencias conducentes a obtener valores de la potencia del frenaje transmitido son efectuadas por medio de una quinta rueda colocada en la parte de atrás del

vehículo. Esta rueda, que puede ser colocada en diferentes formas, es frenada desde el propio vehículo y la potencia del frenaje se transmite a un aparato registrador. El número de vueltas de las ruedas se inscribe eléctricamente sobre un diagrama. La comparación de los dos resultados permite determinar la importancia del deslizamiento que se produce en el momento del frenaje.

Resumamos brevemente las enseñanzas de estas experiencias:

- En general, se concede más importancia a las ruedas motrices. Como, en la mayor parte de los casos, estas son las ruedas traseras, se olvida bien a menudo que son las delanteras las que en el momento del frenaje sufren el primer esfuerzo. Es, por lo tanto, muy conveniente, equipar las ruedas delanteras con "neumáticos de invierno" o cadenas "antinieve".

- Como el eje trasero está muchas veces "descargado", lo que hace de él que sea más propenso al deslizamiento, es prudente colocar algunos objetos de peso en el cofre de equipajes. Añadamos que la carga excesivamente ligera no será para el conductor más que una seguridad engañosa, ya que aquélla no producirá el menor efecto en la carga sobre el eje trasero. Para que la carga haga su efecto sobre las potencias de tracción y de frenaje, es preciso que sea por lo menos igual al cinco por ciento de la carga normal del eje.

- Numerosos conductores creen que una disminución en la presión de los neumáticos aumenta la adherencia sobre carretera nevada o helada. En realidad, el efecto que se alcanza con esa medida puede decirse que es nulo, ya que el centro de la banda de rodaje de un neumático desinflado pierde contacto con el suelo; no se aumenta, pues, la superficie de contacto, en tanto que queda gravemente perjudicada la duración de los neumáticos, ya que sus telas sufren mucho con una presión demasiado baja. De añadidura, son también de temer los golpes de la llanta sobre el neumático y el que se estropee la válvula.

- La circulación en población no plantea problemas, mientras que en carretera se recomienda el empleo de neumáticos de invierno, de la misma manera que se im-

*Continúa en la pág. 29*

PAVIMENTOS  
PLASTICOS



**sintasol**

Distribuidor-Colocador

**RENOVACION  
ARISTEGUI Hnos.**

Prim, 30 - SAN SEBASTIAN - Tel. 17626

**Ignacio Villar y Cía.**

**MAYORISTAS CAMPSA**

REPSOL - CALVO SOTELO - AMALIE Y CASTROL  
Accesorios y recambios

**"MOVI"**

Autoelectricidad - Neumáticos - Rodamientos

P. Centenario, 2 Teléfonos 12279 y 17302

**SAN SEBASTIAN**

**NO SE QUEDE EN LA CARRETERA...**

**...pudiendo llegar a su destino**

Solamente en seis clases teórico-prácticas  
localizará rápidamente cualquier avería  
de su motor. Método H.A.F. (Condensado)  
por síntomas y lámparas testigo.

Una exclusiva de

**ACADEMIA AUTOMOVILISTA E.A.R.**

San Marcial, 4 - Teléfono 21099

**SAN SEBASTIAN**

**FOTOCOPIAS**

ENTREGA EN  
EL ACTO

**F. MATURANA**

Hernani, 10 - SAN SEBASTIAN

**GARAGE ARACAMA**

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

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

**SAN SEBASTIAN**

**TREVIJANO**

EL ZAPATO DE CALIDAD  
PARA SEÑORA Y CABALLERO



San Martín, 38 - Teléfono 12183

**SAN SEBASTIAN**



**ALFA - ROMEO**

Gasolina y Diesel

AGENCIA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

**Garage "SUM"**

Servicio Permanente de CAMION GRUA

c/ Segundo Ispizua "D"

Tlfns. 18.913-18.903

**SAN SEBASTIAN**

Acaba de cumplir un siglo

# EL MOTOR DE EXPLOSION DE ETIENNE LENOIR

El 24 de enero de 1860, un modesto inventor entregaba en el Conservatorio de Artes y Oficios de París, los planos de un motor de gas de concepción propia, cuyos principios habrían de revolucionar al mundo.

El extraordinario precursor, nacido en Mussy-La-Ville (Bélgica) en 1822, se llamaba Etienne Lenoir. Este sencillo obrero, carente de estudios técnicos, pasó la mayor parte de su vida en Francia y adquirió, hacia 1870, la nacionalidad francesa por los servicios prestados a la defensa nacional, en ocasión del sitio del París con la confección de globos libres.

Sin haber buscado publicidad para su nombre, Lenoir no era, sin embargo, un desconocido en aquella época apasionada de los progresos técnicos, y la revista "Le Monde Illustré" de Junio de 1860 consagró un importante artículo a comentar sus creaciones, acompañado de un dibujo de su automóvil con el que osó llegar a Joinville-le-Pont y regreso a París: 18 kilómetros en tres horas...

Hacia falta en aquella época mucha audacia para atreverse a competir con el motor de vapor, que se imponía irresistiblemente en todos los terrenos, sobre los raíles, sobre el agua y sobre la tierra.

Así, pues, quince años antes que Siegfried Marcus y veintiuno que Gottlieb Daimler, el motor de explosión estaba concebido y realizado; más todavía, funcionaba ya sobre un automóvil.

Pero el rendimiento del motor de Lenoir resultaba muy insuficiente. En efecto, difería sensiblemente del actual motor de explosión; su ciclo de

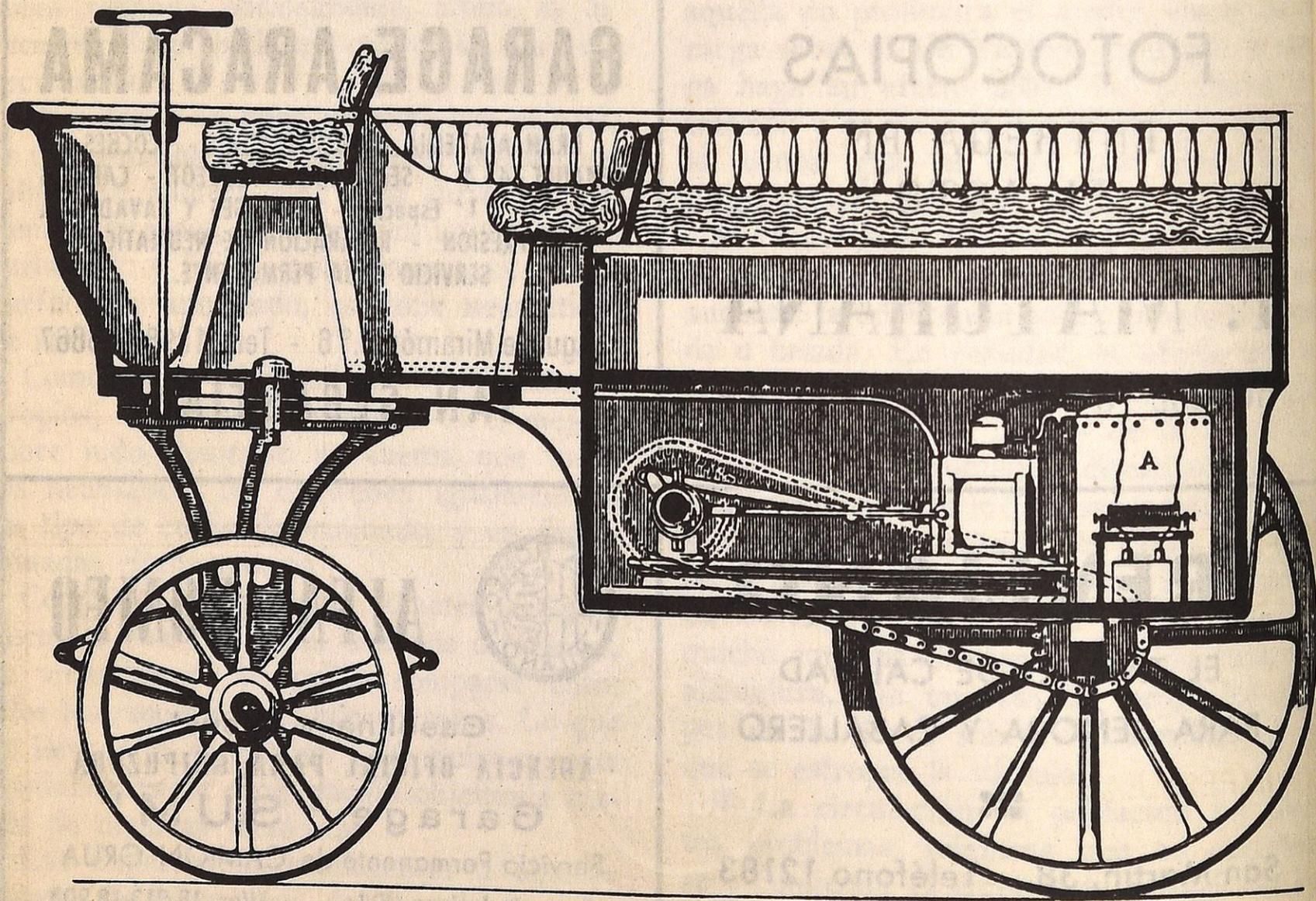
funcionamiento estaba desprovisto de una fase esencial: la compresión. En estas condiciones, el propulsor de su automóvil no excedía la potencia de 1,5 HP. a 100 vueltas por minuto, consumiendo una enorme cantidad de agua y de carburante. Esta genial realización, bien que incompleta, podía encontrar una aplicación interesante para los motores fijos dotados de un pesado volante; pero su aplicación al automóvil no podía ser en 1860 más que un fracaso.

Dos años después, en 1862, Beau de Rochas patentaba el principio del motor a cuatro tiempos, que comprendía—lo que le faltó a Lenoir—la compresión.

"Hace falta—decía él—que el encendido de la mezcla detonante se efectúe no cuando la mezcla está a la presión atmosférica, sino después que ha sido llevada por una compresión previa a otra presión notoriamente más elevada".

Beau de Rochas no pudo, desgraciadamente, poner en la práctica su teoría. Lenoir, en aquella época, ¿tuvo conocimiento de la mencionada patente? Seguramente no, ya que si se hubiera podido establecer colaboración práctica entre aquellos dos investigadores, el motor de explosión, en su forma actual, habría nacido veinte años antes, cambiando así, quizá, el curso de la historia.

Etienne Lenoir murió en 1900, en La Varenne Saint Hilaire, completamente olvidado y pobre, lo mismo que muchos de los grandes inventores. Ninguna calle ni plaza recuerda su nombre—que nosotros sepamos—en ninguna parte del mundo.



El automóvil de Lenoir, construido en 1860 con motor trasero. Se distingue bajo los asientos el depósito de agua. En "A", el depósito de gas; después, el cilindro motor y su transmisión a las ruedas por cadena. La dirección era del tipo de cremallera.

# Los ladrones de coches en Norteamérica

El ladrón de coches constituye una de las modalidades de la vida americana que crece cada día de forma desproporcionada y que cada día hace mayores negocios, a pesar de todas las pesquisas de la policía.

El robo de coches se está desarrollando en una escala nacional e internacional. Sólo en Nueva York, la oficina de policía ha sorprendido las actividades de cinco bandas. Estas, como es natural, buscaban los mejores modelos que eran luego vendidos en Chicago, Méjico, Cuba, Suramérica y Europa.

El número de coches robados en un año, según un informe oficial, ha pasado de los ciento noventa y siete mil.

Y es que las organizaciones de este tipo se multiplicaron por todas partes. No es tan difícil en aquel país registrar un coche robado como pudiera serlo en otra nación cualquiera.

Un comprador de Miami necesita un coche. Y siempre hay allí algún agente que lo sepa. Este avisa a sus colegas de Nueva York, dándoles todas las características que a gusto del cliente tendría el coche solicitado.

Y en Nueva York, el agente cruza las calles más tranquilas de los mejores distritos, hasta que ve el coche que desea. Con un manajo de llaves maestras o simplemente a través de las ventanas o del ventilador, penetra dentro del vehículo, lo lleva a algún garage y lo entrega. Ahí se le dan algunos dólares por su hazaña.

A partir de este momento corre el riesgo a cuenta de algún cuidadoso mecánico, que altera con todo cuidado los números del motor. Lo más corriente es reducir la cifra o aumentarla, según los casos. Y cuando esto se ha hecho con todo esmero, es muy difícil detener al autor.

Otro sistema es borrar la cifra entera y susti-

tuirlo con otra nueva de las que saben de cierto que corresponden a vehículos que andan por calles y carreteras.

Queda por legalizar la situación del carruaje. En Norteamérica hay muchos estados que no exigen prueba alguna del título de propiedad. Y otros, en los cuales se lleva esto con cierta ligereza, por lo que es fácil asentarlos en el registro sin peligro alguno.

Inmediatamente el coche es enviado a Miami o a otra ciudad, donde el comprador esperaba su encargo, lo que en la mayoría de los casos no ha tardado ni ha sido difícil realizar.

Uno de los problemas más fuertes de la policía es que allí no sabe la mano derecha lo que hace la izquierda. Así, por ejemplo, el conductor ignora totalmente la historia del automóvil que lleva y solamente sabe que por el traslado de Nueva York a Miami percibe cien dólares.

A pesar de todo, son recuperados el noventa y dos por ciento de los coches así robados. Y no solamente por su especial cuidado y vigilancia, sino gracias, sobre todo, a una poderosa agencia particular, la oficina nacional de coches robados, que lleva cuarenta y dos años a las órdenes de una Compañía de seguros vigilando por los coches que la Sociedad, dado el caso de que no fuesen encontrados, se vería precisada a pagar.

## MUY IMPORTANTE

En nuestro próximo número publicaremos las Tarifas de las Tasas a percibir por la Jefatura Central de Tráfico y su organización provincial (Boletín Oficial del Estado del 5 de febrero).

SASTRERIA PARA SEÑORA Y CABALLERO

IMPERMEABLES

1908-1958

NEW  
ENGLAND

50 AÑOS

CONFECCION

Elcano, 10

SAN SEBASTIAN

Tel. 10690

## LOS EUROPEOS MUERTOS EN ACCIDENTE DURANTE UN AÑO Y POR CADA 10.000 AUTOMOVILES EN SERVICIO



Los suecos son los campeones de Europa en la prudencia en la carretera: a pesar de que su parque automóvil en circulación, y teniendo en cuenta el número de habitantes, es el más importante de toda la Europa occidental (14,6 vehículos por 100 habitantes), el número de muertos en accidentes de carretera no era hace un año más que de 8 por 10.000 automóviles en servicio.

Los franceses no son tan formales en el volante: Francia, que ocupa el tercer lugar, detrás de Suecia e Inglaterra, por la importancia de su parque automovilístico (con 11,5 vehículos por cada 100 habitantes) tuvo en 1958 dieciséis muertos por 10.000 automóviles en servicio.

En el otro extremo de la escala se encuentra Yugoslavia, que alcanza un doble "record": 1.º, el de menor número de automóviles en circulación, pues

to que no cuenta más que con 55.000 para 17 millones y medio de habitantes, o sea 0,32 vehículos por cada 100 habitantes; 2.º, el del número de muertos en las carreteras: por 10.000 automóviles que circulan se dieron 142 muertos en 1958, o sea once veces más que en Francia.

En Austria, nación en la que ruedan 5,2 automóviles por cada 100 habitantes, se produjeron 39 muertes por 10.000 automóviles en servicio; en Italia, 29 muertos por 10.000 automóviles (3,7 automóviles por 100 habitantes); y en Alemania, 29 muertos por 10.000 automóviles (7,4 vehículos por 100 habitantes).

### LOS INGLESES SON JUICIOSOS

Portugal (2,16 autos por 100 habitantes), se distingue igualmente con sus 29 muertos por 10.000 automóviles. Suiza (9 automóviles por cada 100 ha-

bitantes) también ocupa buen lugar con sus 25 muertos por 10.000 coches en circulación, así como los Países Bajos, con 5,2 autos por 100 habitantes y 27 muertos por 10.000 coches.

Un premio especial se merecen los conductores ingleses con sus 12,2 autos por 100 habitantes y 10 muertos por 10.000 coches; así como los belgas, con sus 9,6 vehículos por 100 habitantes y 12 muertos por 10.000 coches.

En cuanto a los accidentes de carretera, han dado lugar en el indicado año a 41.569 muertos en catorce países; es decir, un aumento de cerca del 34 por ciento en siete años.

No nos ha sido posible—cosa que lamentamos de verdad—incluir a España en esta estadística, ya que carecemos de los datos necesarios correspondientes a nuestro país.

# SEVERAS MEDIDAS CONTRA LOS AUTOMOVILISTAS

## Se ha creado un fichero de infracciones

En Francia, los automovilistas, como los delinquentes de delito común, tendrán, a partir del 1.º de marzo, su fichero correspondiente, en el cual quedarán anotadas todas las infracciones al Código de la Circulación que el "Journal Officiel" ha publicado recientemente.

Las siguientes nuevas disposiciones pueden dar lugar, en caso de reincidencia en un período de tres años desde la infracción anterior, a la suspensión del Permiso de Conducir:

Circulación sobre la parte izquierda de la calzada en marcha normal.

Negarse a arrimarse a la derecha cuando se es adelantado por otro conductor.

Velocidad excesiva.

Sobrepasar las velocidades máximas impuestas a ciertos vehículos.

Volverse prematuramente a la derecha después de un adelantamiento.

Aumentar la velocidad por el conductor que está a punto de ser sobrepasado.

Negarse a ceder el paso a vehículos que tienen derecho de prioridad.

No respetar las señales que prescriben parada. (El no respetar un "stop" entraña la inmediata suspensión del Permiso de Conducir.)

Hay otra disposición, que también publica el periódico oficial, en virtud de la cual se establece que todo francés que haya sido objeto de una condena por embriaguez tendrá a su nombre una ficha en la cual se anotarán todas las infracciones cometidas encontrándose en aquel lamentable estado. Esta ficha será destruída un año después de cumplida la condena, en el caso de no haber sido anotada ninguna otra nueva infracción.

Se espera igualmente para muy en breve la anunciada disposición que limitará en todas las carreteras del territorio francés la velocidad a 90 kilómetros a la hora en los fines de semana.

Se confía en que todas estas medidas podrán disminuir los accidentes de tráfico.

Sin embargo, la efectividad práctica de las mismas dependerá mucho del conocimiento del Código por parte de los conductores y del espíritu de justicia de los miembros del servicio del orden encargados de aplicarlas.

*Viene de la pág. 24*

pone el uso de cadenas en los recorridos de montaña. Uno de los inconvenientes mayores de las cadenas es que hay que montarlas y desmontarlas frecuentemente, ya que en carretera normal provocan no tan sólo un ruido desagradable sino que se estropean, perjudicando igualmente a los neumáticos.

● Las cadenas de malla fina montadas flojas preferentemente sobre las cuatro ruedas, dan excelentes resultados en montaña, donde la cantidad y la densidad de la nieve son muy variables. En las pistas de nieve endurecida se recomienda el uso de "neumáticos de invierno" y cadenas conjuntamente.

● Cuando se trata de adquirir neumáticos especiales para el invierno, no es cuestión de elegir cualquiera de ellos entre los

diferentes perfiles y dibujos existentes, sino que conviene conocer la capacidad especial de los relieves de cada uno. Para el frenaje y las aceleraciones convienen más los relieves o molduras transversales que los longitudinales. Sobre la nieve dura en trozos grandes, por el contrario, son convenientes las molduras longitudinales. Donde hay mezcla de nieve y de hielo, será bueno que los neumáticos posean un relieve de dibujos combinados; es decir, relieves alargados y transversales. Sobre la nieve endurecida, son los neumáticos finamente perfilados y con láminas los que dan los mejores resultados.

● Ya se sabe que sobre carretera seca los "neumáticos de invierno" están muy lejos de ser tan silenciosos como los de tipo corriente. Fueron concebidos para asegurar el máximo de seguridad, que, por otra parte, no se obtiene muchas veces más que en detrimento del "confort".

## EL XXIX DE MONTECARLO Y EL II DE ALICANTE

Efectuado en Enero el primero y a celebrar el segundo los días 27 y 28 de este Febrero

Todo aficionado al deporte automovilista estuvo durante el final de la segunda decena y comienzos de la tercera del pasado mes de enero, pendiente del más importante Rallye automovilista que se celebra en Europa: el de Montecarlo.

El día 18 tomaron la salida de diversos puntos los participantes de esta magna prueba automovilista. Estokolmo, Lisboa, Atenas y Varsovia fueron algunos de ellos. Uno de los que salieron de Estokolmo se mató, pilotando un "Alfa". Los que partieron de Lisboa tuvieron una mala "papeleta" a causa de los elementos atmosféricos, nada favorables según se recordará: toda Europa assolada por una ola de frío. De los valientes con salida de la península ibérica, no desertó ninguno. En nuestro Club, continuamente se pedían noticias de ellos.

Los pilotos se las vieron muy felices al cruzar casi con normalidad Somosierra y La Brújula, pero se llevaron una desagradable sorpresa al salir de Vitoria camino de Echegarate. Por Salvatierra estaba fatal. Pero también pasaron, y sobre la una y media de la noche del 19 al 20 entraban en Hendaya. Para entonces ya había algunos retirados, y otros con fuertes averías en sus coches. Pero ellos, adelante. No faltaba más.

El equipo del "MOTOR SPORT CLUB STUTTGART", compuesto por Walter Schock/Rolf Moll, Eugen Böhringer/Hermann Socher y Roland Ott/Eberhard Mahle, todos ellos sobre nuevos "MERCEDES-BENZ 220-SE", ocuparon, después de todas las pruebas que acompañan este famoso Rallye, los puestos primero, segundo y tercero, venciendo también en la clasificación por equipos (Challenger Charles Faroux) y el Premio de los Constructores (Challenger "L'Equipe").

Estos tres "MERCEDES", así como el del equipo holandés Tak/Swaab, que ocupó el quinto puesto en la clasificación general, habían tomado la salida en Varsovia.

Uno de los vencedores, Schock, de Stuttgart, con su equipier el ingeniero Rolf Moll, habían ya ocupado el segundo puesto en la clasificación de este mismo Rallye en su edición del año 1956, y ganaron el mismo año el Campeonato Europeo de Gran Turismo, pilotando otro "Mercedes".

He aquí la clasificación general del Rallye, en sus diez primeros puestos:

- 1.º Schock/Moll (Alemania) "MERCEDES-BENZ" 220-SE.
- 2.º Böhringer/Socher (Alemania) "MERCEDES-BENZ" 220-SE.
- 3.º Ott/Mahle (Alemania) "MERCEDES-BENZ" 220-SE.
- 4.º Herper/Baxter (Inglaterra) "SUNBEAM".
- 5.º Tak/Swaab (Países Bajos) "MERCEDES-BENZ" 220-SE.
- 6.º Sutcliffe/Crabtree (Inglaterra) "FORD".
- 7.º Lier/Walter (Suiza) "SUNBEAM".
- 8.º Quilico/Michot (Francia) "AUTO-UNION" 1.000.
- 9.º Bremer/Vainole (Finlandia) "SAAB".
10. Marang/Badoche (Francia) "CITROEN".

J. M. B.

\* \* \*

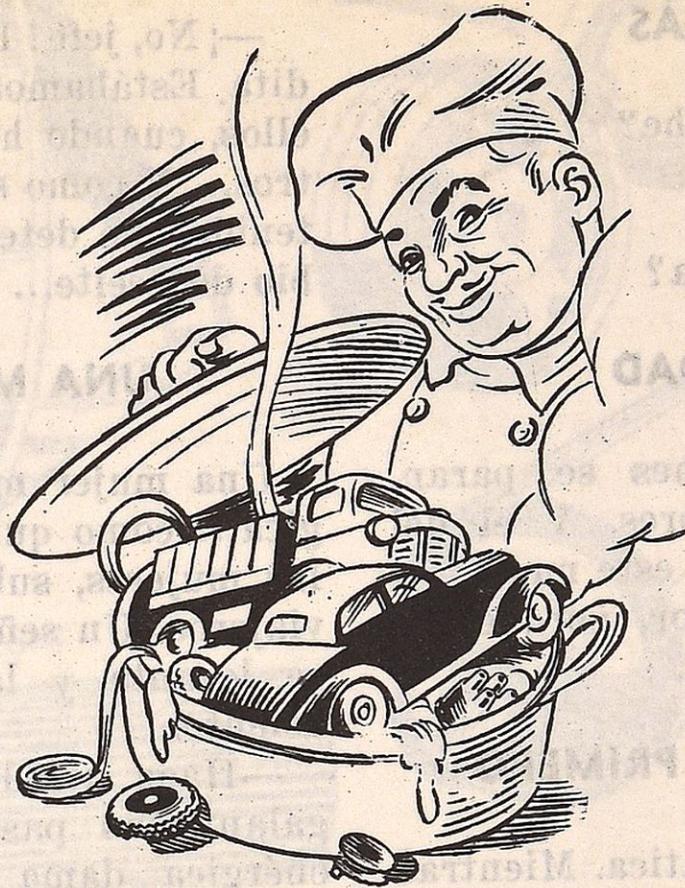
El Automóvil Club de Alicante ha fijado para los días 27 y 28 del corriente febrero, sábado y domingo, su II Rallye Alicante (Nacional), cuya edición primera tuvo lugar el año pasado.

En el Rallye alicantino de 1959 participaron 44 coches, de los que se clasificaron solamente 38, ya que se retiraron cinco y uno fué descalificado.

Deseamos al querido colega alicantino un nuevo y sonado éxito con este su II Rallye, valedero, como su precedente para el Campeonato Regional de Conductores de Rallye.

# MENESTRA AUTOMOVILISTA

Las personas de edad ignoran frecuentemente las reglas de la circulación y la significación de los letreros de señalización, y por ello son más frecuentemente víctimas o causa de accidentes, según afirma la Policía de Berlín. La Policía, pues, ha abierto «clases de circulación» para ancianos. Por grupos de veinte los alumnos recorren la ciudad en autobús



ne grasa supérflua... Y el momento más interesante será aquel en que el vendedor os confiará el precio irrisorio de tanto lujo».

Es el Chevrolet 1960 el que desencadena esta riada lírica:

Para este año, los redactores de slogans publicitarios de la industria automovilística han desplegado tesoros de imaginación y han mostrado almas

mientras que un agente que hace de monitor les muestra «el punto de vista del automovilista» y les indica los errores que hay que evitar. Se les enseña, además, los principales artículos del Código de Circulación.



Dentro del cuadro de la «prevención en carretera», se estudia actualmente en el Ministerio de Obras Públicas y de Transportes de Francia una reglamentación que tiende a someter a partir de este año, todos los vehículos que tengan diez años de uso, a una visita técnica obligatoria.

Esta medida sólo se impone actualmente a los autocares, taxis y camiones de más de ocho toneladas. Comporta un examen del estado mecánico general del vehículo: motor, frenos, dirección y sistema eléctrico.



Leemos en la Prensa americana:

«Es bello como una piedra preciosa, largas piernas y anchas espaldas se alojarán en él cómodamente. El motor no tie-

de poetas. He aquí algunas de sus expresiones:

El Cadillac: «Es una majestuosa aparición. Una brillante sinfonía de estilo y de línea. La perfección sobre ruedas». Chrysler: «El auto de corazón de león». Pontiac: «Las gentes de clase lo conducirán en 1960. Usted también será de clase». Dodge Dart: «Una fortaleza de acero. Tiene un aire de costar tanto...».



Cada día París cuenta con doscientos automóviles más que circulan en las 5.288 calles de la capital, con una longitud de casi 1.000 kilómetros y una superficie de 1.159 hectáreas. Los especialistas dicen que, desde 1900, el kilometraje de las vías parisienses no ha cambiado, pero que, por el contrario, el número de vehículos de todas clases que circulaban, que era de 50.000, ha sido multiplicado por cuarenta. Por otra parte, los servicios oficiales estiman que un coche sobre dos «duermen fuera», por falta de garage.

# HUMOR DEL AUTOMOVIL

## ENTRE AMIGAS

- ¿Es éste tu nuevo coche?  
—Sí.  
—Es muy mono.  
—Y... ¿qué tal me sienta?

## POCA VELOCIDAD

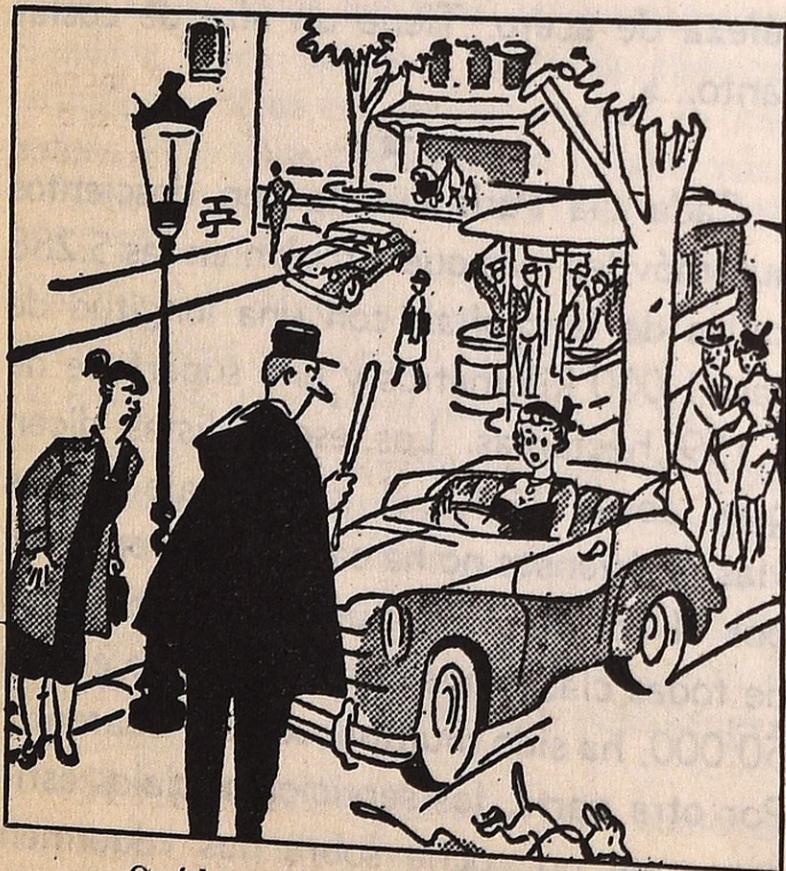
Topetazo. Los dos coches se paran, apeándose ambos conductores. Y el del que iba detrás se excusa de este modo:

—La culpa es suya, señor, porque caminaba demasiado despacio.

## LO PRIMERO ES LO PRIMERO

La persecución era dramática. Mientras que los policías y los "gansters" se tiraban mutuamente, el coche de la Policía ganaba poco a poco terreno al de los atracadores de un Banco... cuando, de repente, se detuvo el primero brutalmente ante una estación de servicio. Y uno de los agentes llamó al comisario-jefe por teléfono.

—¿Qué ocurre? ¿Les habéis detenido?— gritó el superior con voz anhelante.



- ¿Qué hace usted sobre la acera?  
—Es que me dan miedo los autobuses...

—¡No, jefe! Han tenido una suerte inaudita. Estábamos a no más de 50 metros de ellos, cuando he mirado al cuentakilómetros... Y como señalaba en él 3.000, hemos tenido que detenernos para hacer el cambio de aceite...

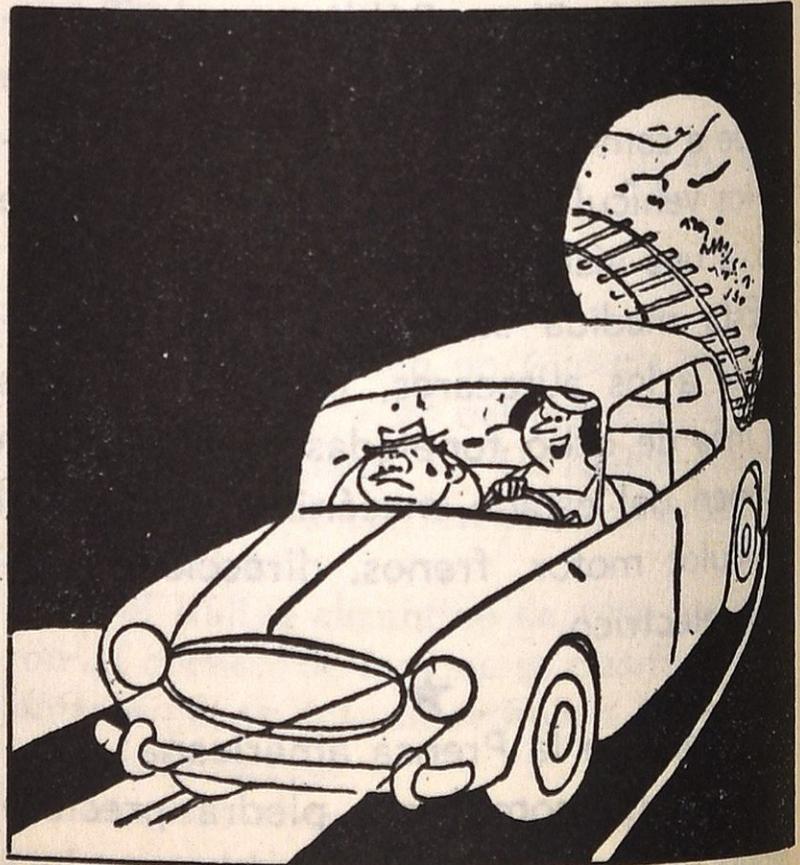
## UNA MUJER ENERGICA

Una mujer muy moderna y muy energética... como quieren serlo hoy casi todas las mujeres, sube a un autobús lleno de viajeros. Un señor, barbudo y ya anciano, se levanta y la ofrece tímidamente su asiento.

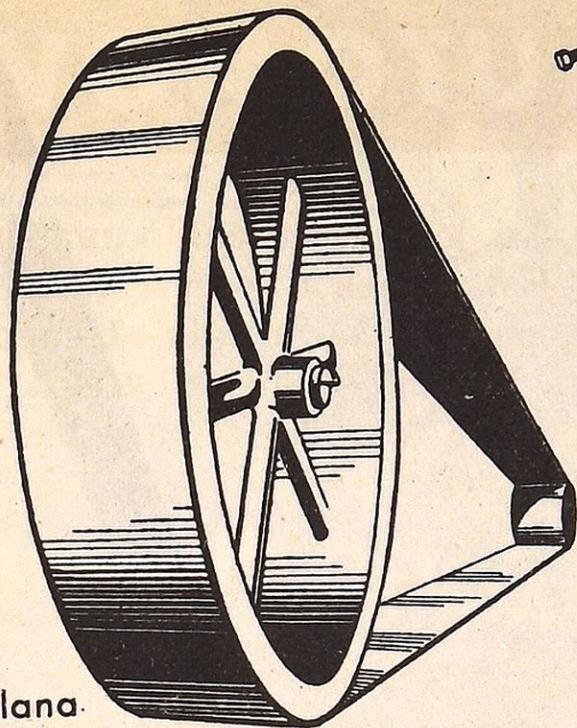
—Haga usted el favor, señor. Nada de galanterías pasadas de moda— dice la energética dama, obligándole a sentarse. —Soy una mujer que trabaja y puedo estar en pie como todo el mundo.

Durante el trayecto, el anciano trata varias veces de levantarse de su asiento; pero la energética señora le fuerza a volver a sentarse. El señor hace todavía una tentativa más, diciendo a la dama, con voz verdaderamente implorante:

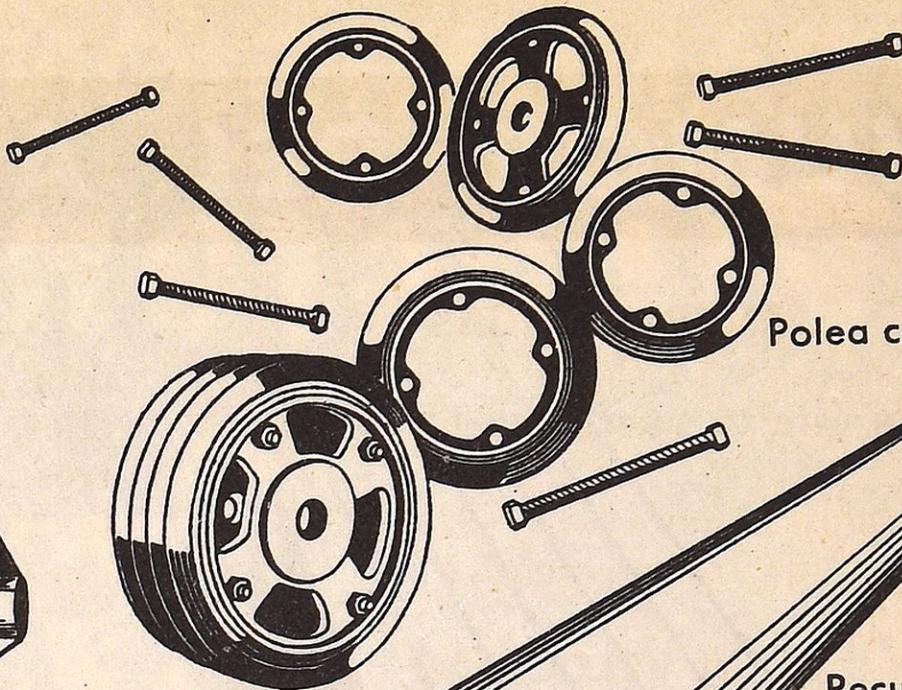
—Se lo pido por favor, señora... Deje usted que me levante. Hace ya tres paradas que me debía de haber apeado.



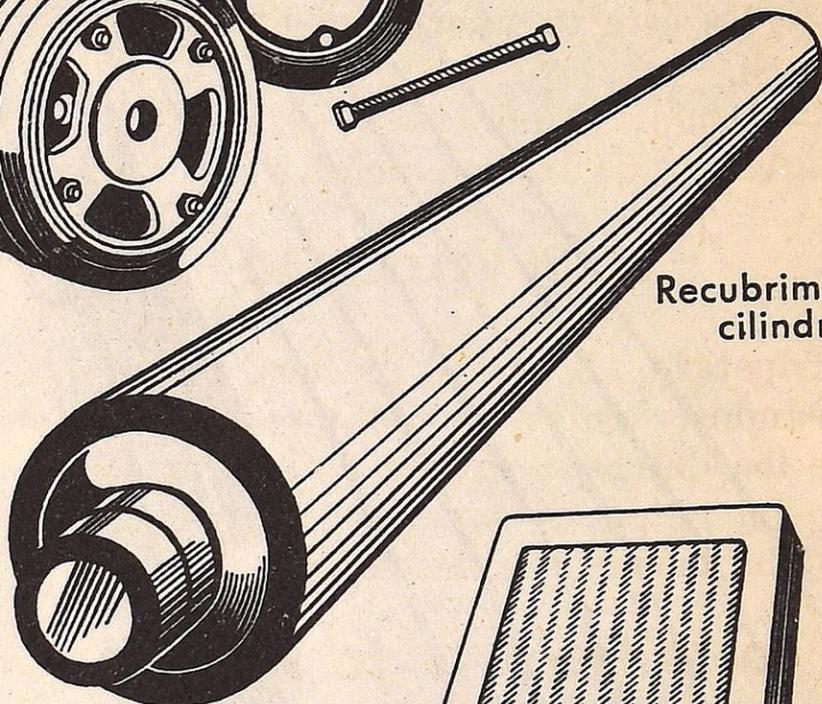
—Si no nos encontramos ningún tren, ya verás cómo ganamos tiempo.



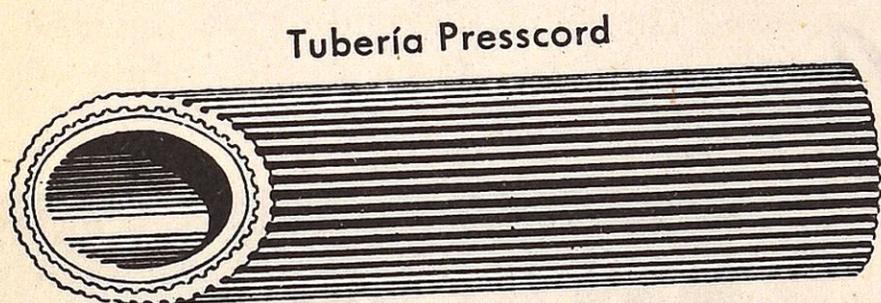
Correa plana.



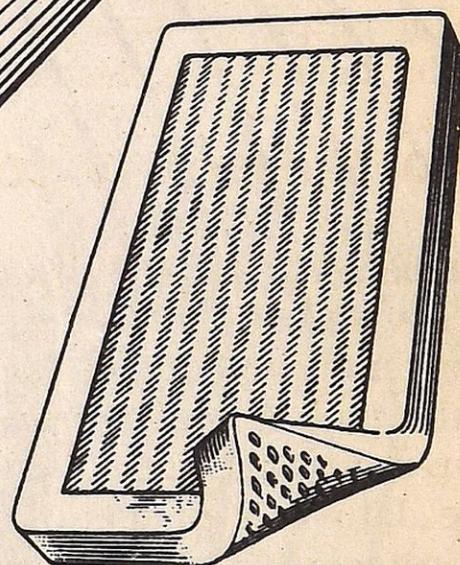
Polea compuesta



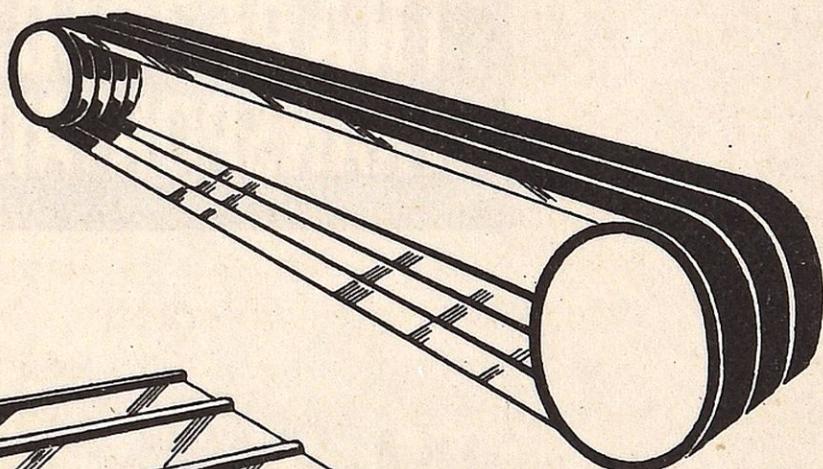
Recubrimientos cilindros



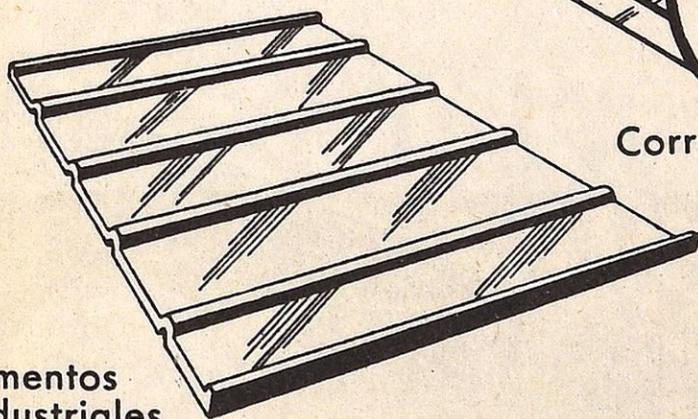
Tubería Presscord



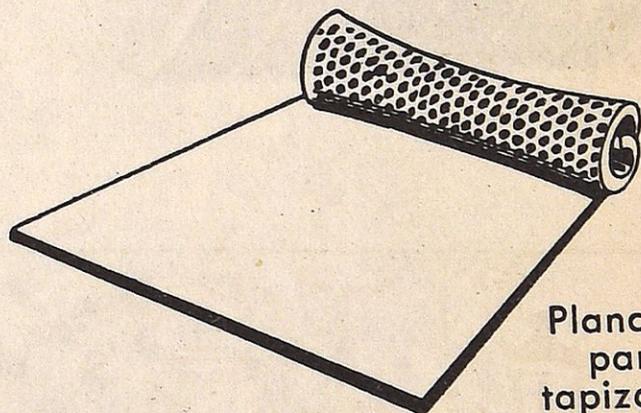
Colchón de gomespuma



Correa trapezoidal



Pavimentos usos industriales



Planchas para tapizados

ESPECIALIDADES 

ofrece

**INUNSA**

SUMINISTROS INDUSTRIALES Y DEL AUTOMOVIL

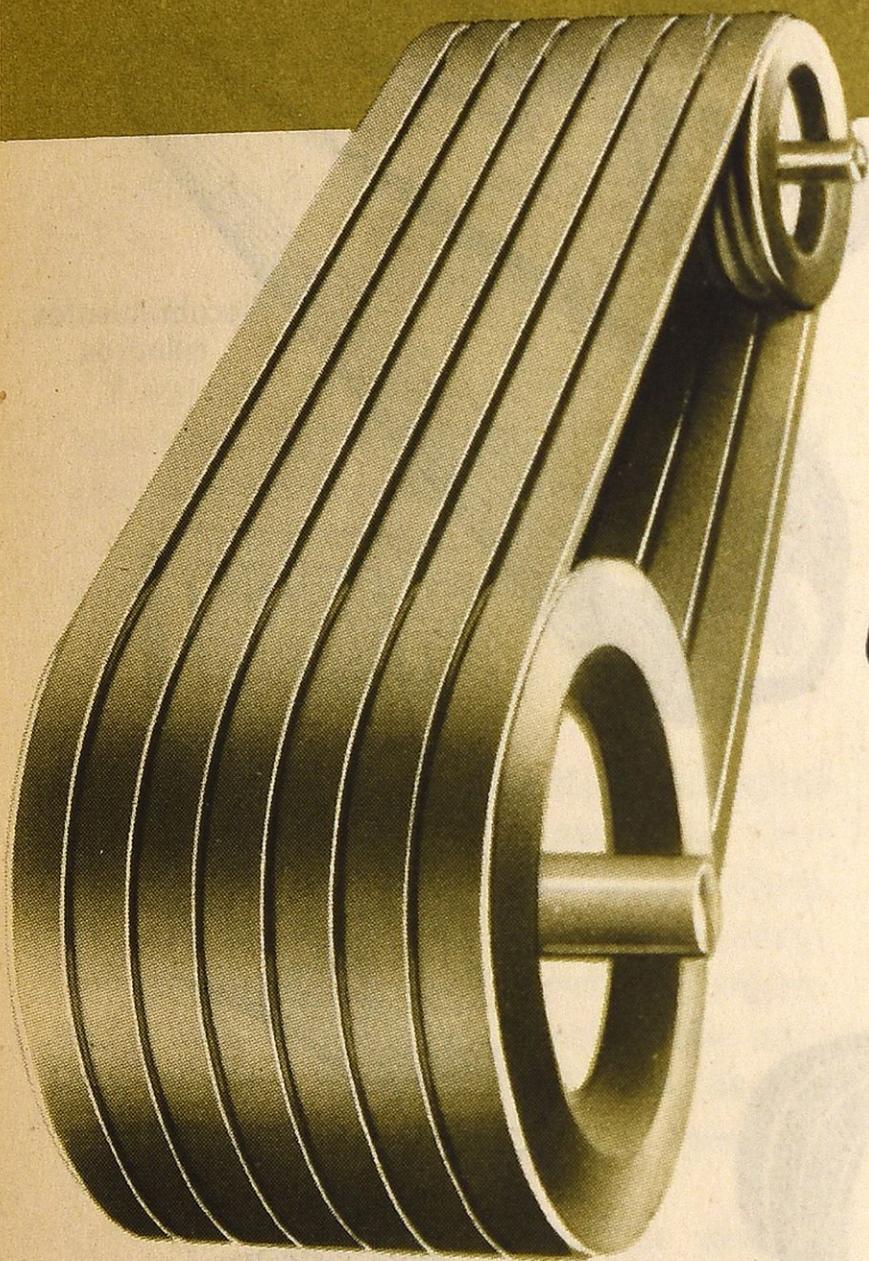
**SAN SEBASTIAN**

TELEF. 3.017

**EIBAR**

TELEF. 71.649

# TRANSMISIONES Firestone



*Correas*

**PLANAS  
TRAPEZOIDALES  
TRANSPORTADORAS**

OESTE

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

SAN SEBASTIAN • PAMPLONA • LOGROÑO • TUDEN