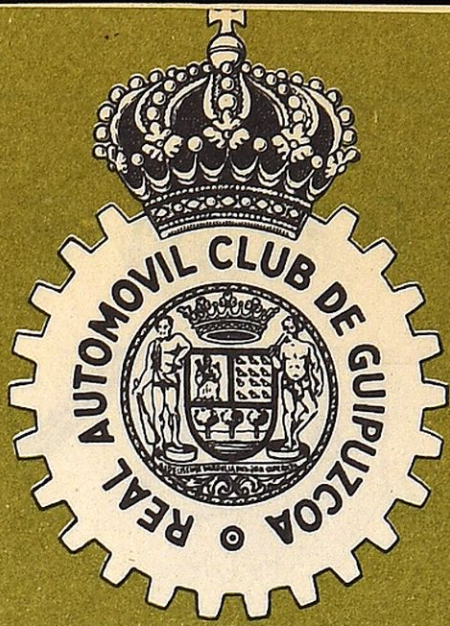


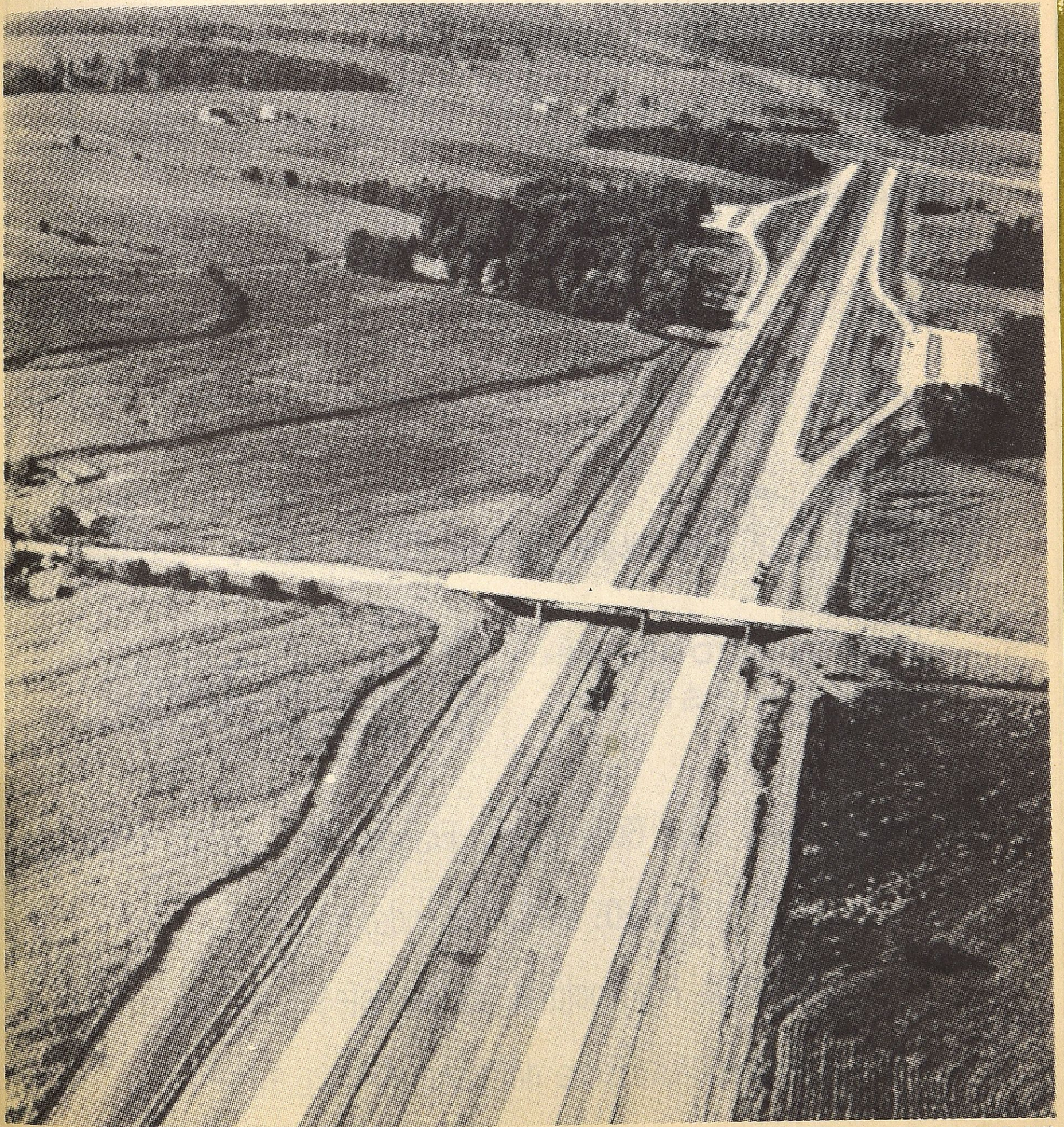
R.A.



C.G.

BOLETIN OFICIAL

DE INFORMACION



LA INTERESTATAL 71, EN WAYNE COUNTY (EE. UU.), UNA DE LAS MODERNAS CARRETERAS MAS RECIENTEMENTE INAUGURADAS EN EL PAIS

PERFUMERIA
GURYS

Especialidades:

jabones Flores de Gury y Duque

Crema cutanea

Barra de afeitar

Gury

Unicos fabricantes:

Lizariturry y Rezola S.A.
San Sebastian



Finanzauto, S. A.

DISTRIBUIDOR DEL
CAMION ESPAÑOL

Pegaso

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

BILBAO: Manuel Allende, 4

VITORIA: Prudencio M.^a de Verástegui, 6

PAMPLONA: Plaza del General Mola, 1



BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

Fundado en Mayo de 1950

Real Automóvil Club de Guipúzcoa

CONTENIDO

Págs.

El comportamiento humano y los accidentes de la circulación	3
Información del Club.....	11
Interpretación del Código de la Circulación	15
La vida de los chóferes	19
¿Será algún día realidad el proyecto de unir Europa y Africa mediante una carretera?	25
l' enestra	31
H' mor del automóvil.....	32

Delegación en Navarra

Neumáticos y accesorios, S. A. (Nyasa)

Avda. Generalísimo Franco, 9

Teléfono: 14727

PAMPLONA

Delegación en Alava

D. Ignacio Lascaray Ondarra

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

Teléfono: 1543

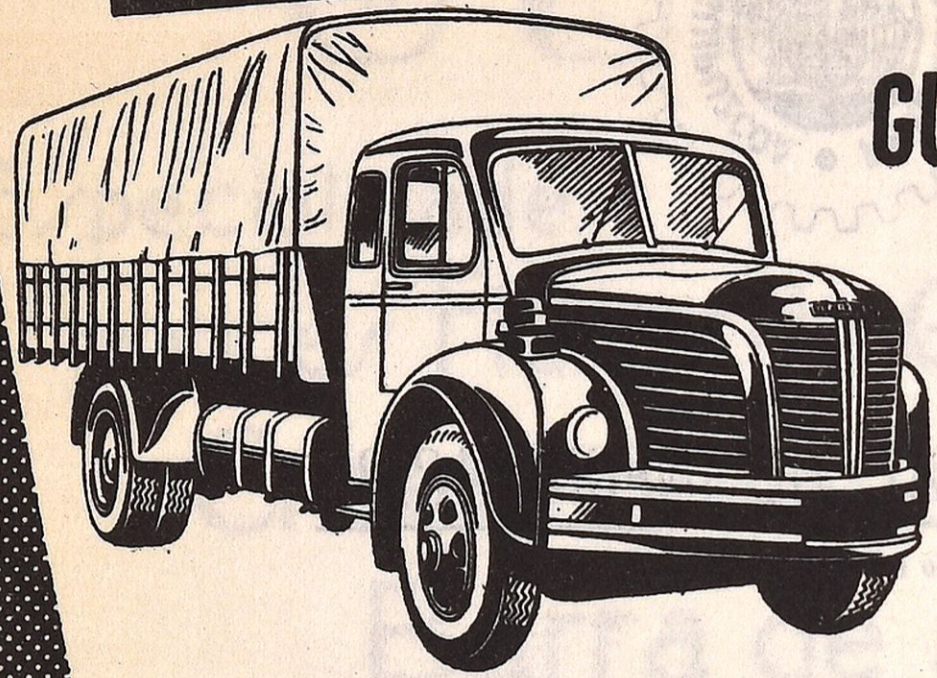
VITORIA

DEPOSITO LEGAL - SS 32 - 1958

Oficina central: Bajos del Teatro Victoria Eugenia. Teléfono 11529

SAN-SEBASTIAN

CAMIONES BERLIET



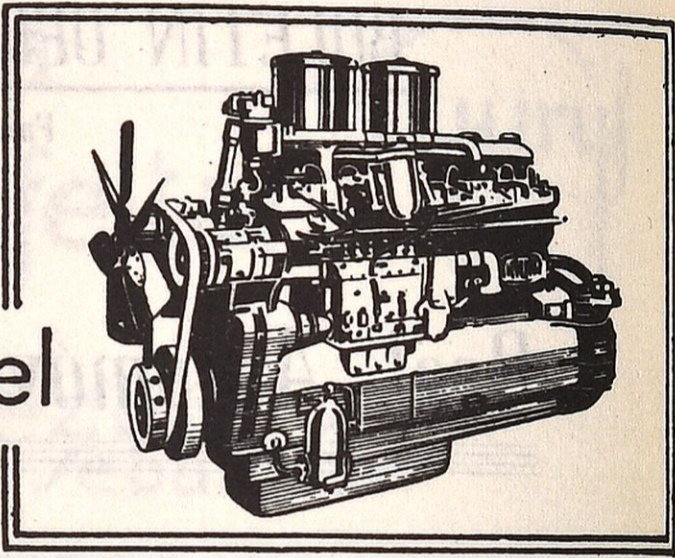
Representantes en España:

GUSTAVO MASSÉ Y CIA.
S. en C.
SAN SEBASTIAN

Fabricantes de los

MOTORES *Massé*-Diesel

para vehículos.



TALLERES MECANICOS

REPARACION DE TODA CLASE DE VEHICULOS

Fabricación de recambios

Repuestos y accesorios para camiones y motores

BERLIET Y MASSÉ

GARAJE PARA TURISMOS } 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

EL COMPORTAMIENTO HUMANO Y LOS ACCIDENTES DE LA CIRCULACION

Este trabajo está confeccionado con ideas del Ingeniero de Investigaciones Ear Allgaier, de la American Automobile Association, expuestas en un informe presentado recientemente a la Asamblea de Delegados de la O. T. A. (Organización Mundial del Turismo y del Automóvil.)

En los Estados Unidos, de cada cinco muertes violentas, dos lo son a consecuencia de accidente de automóvil.

Tres elementos principales intervienen en cada accidente de la circulación: el vehículo, la carretera y el individuo, ya sea conductor o peatón o los dos.

Para una mejor comprensión del problema, examinemos brevemente el papel que juega cada uno de dichos factores.

Según el Consejo Nacional de Seguridad en aquella nación, aproximadamente un cinco por ciento de los vehículos implicados en accidente mortal presentan defectos mecánicos. Los defectos más comunes son frenos defectuosos, faros insuficientes y neumáticos muy gastados o reventados.

No es posible delimitar netamente entre el que puede ser un equipo seguro y el que no lo es. Un buen conductor puede compensar sus frenos ineficaces conduciendo más lentamente y con una mayor prudencia. Por otra parte, la rotura repentina de un conducto del freno deja al conductor prácticamente sin recursos. Es evidente que los fallos mecánicos no son la causa principal de los accidentes de la circulación.

Es difícil determinar la importancia real de los defectos mecánicos que pueden ser causa de accidente.

Cuando se produce un fallo repentino, se puede entonces considerar que es la causa principal del accidente. Desgraciadamente, en muchos accidentes es difícil determinar el

estado en que se encontraba el vehículo antes de que aquél se produjera.

Allí donde los vehículos son sometidos a inspecciones periódicas, se ha encontrado un gran porcentaje de ellos en mal estado. Pero en esto, el porcentaje también depende de las normas utilizadas para decidir sobre aquel estado.

Es más difícil todavía determinar la importancia de la carretera como factor casual de los accidentes de la circulación. Si un puente se hunde repentinamente o si un bloque rocoso se desprende de modo inopinado delante del vehículo, la cuestión de la causa del accidente huelga ser planteada. Si un conductor rueda a velocidad excesiva sobre una carretera resbaladiza y se sale de ella, por lo menos una parte de la culpa habría que atribuirle al conductor.

En la mayor parte de los casos en los que un conductor conoce perfectamente el estado de la carretera, debería conducir en consonancia con aquel estado. Si no tiene en cuenta esto y sufre un percance, deberá aceptar la mayor parte de la culpa. Por otra parte, si el estado de la carretera es tal que un conductor normal no pueda fácilmente darse cuenta de su estado defectuoso, entonces es la carretera en tal estado la que puede ser considerada como causa principal del accidente.

El mal tiempo entra en la misma categoría. Si las condiciones climatológicas son malas, pero el conductor no las tiene en cuenta, es entonces éste el que cae en falta.

Es evidente, pues, que el vehículo y la carretera juegan un papel mínimo en lo concerniente a los accidentes de circulación. Debemos, por lo tanto, volvernos necesariamente hacia el elemento humano para tratar de determinar las causas principales de los accidentes y deducir los remedios adecuados.

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

Es conveniente insistir sobre el hecho de que en la mayor parte de los accidentes intervienen diversos factores humanos. Es muy raro que un elemento aislado pueda ser señalado como causa de un accidente. En la colisión de dos coches ambos conductores han cometido a menudo una falta contra la seguridad.

El Consejo Nacional de Seguridad norteamericano estima que entre cada cien conductores implicados en accidentes mortales, setenta y uno han cometido alguna falta.

Los peatones igualmente tienen su parte en esta censura. A pesar de no disponer de cifras exactas, se estima que sobre tres peatones muertos en accidente de circulación, dos de ellos violaban una regla de seguridad en el momento del accidente.

Cada persona que escribe sobre las causas principales de los accidentes dará una lista diferente de ellas. Sin embargo, fundamentalmente, no existen más que algunas causas esenciales que conciernen al conductor, entre las cuales hay unas de más importancia que otras.

Habilidad.—Incluso cuando no hay otro vehículo en la carretera, hace falta un cierto grado de habilidad para mantenerlo normalmente sobre la misma. Un conductor principiante podría salirse de la carretera y chocar con un objeto fijo, simplemente porque no sabe cómo detener o dirigir su coche. Estos accidentes son probablemente poco corrientes. El conductor principiante se entrena corrientemente bajo el control de otro experimentado y en un lugar apartado de poca circulación.

El conocimiento.—Se produce, sin duda, algunos accidentes cuya causa es una simple ausencia de conocimiento. Un conductor podría no detenerse en una luz roja parpadeante creyendo que significa tan sólo "disminuir la velocidad", y de cuyo hecho podría resultar un accidente.

Los accidentes causados por ignorancia no son más que una pequeña proporción en el conjunto.

Condición física.—La mayor parte de las personas tienen fuerza física y saben coordinar sus movimientos de manipulación de un vehículo en condiciones normales. Las personas víctimas de deficiencias importantes que afectan de toda evidencia a una conducción segura están habitualmente descar-

tadas por los reglamentos que se refieren a la concesión de permisos de conducir.

Se han hecho muchos estudios conducentes a establecer una relación entre las deficiencias físicas y mentales y las estadísticas de los accidentes.

Corrientemente, las correlaciones entre ambos son muy débiles. Los que sufren de deficiencias mayores probablemente no conducen, mientras que aquellos que las tienen pequeñas las compensan perfectamente.

La deficiencia física que causa realmente complicación es aquella en la cual el conductor no se da cuenta de su estado. Esto se aplica, sobre todo, a personas que circunstancial o temporalmente se encuentran bajo la influencia del alcohol o de cierta clase de drogas. Hasta el presente, ningún procedimiento ha podido ser puesto a punto para detectar a las personas que conducen bajo la influencia de la bebida.

Es difícil procurarse cifras exactas sobre la importancia de este problema. No se dispone habitualmente de todos los elementos, puesto que los conductores implicados no son objeto de todas las experiencias químicas de control de la intoxicación; y en otros casos, esas experiencias se efectúan algún tiempo después del accidente, cuando la concentración de alcohol en la sangre puede haber sido reducida por absorción del oxígeno.

En algún Estado americano se presta durante un período de tres años una atención especial a los conductores bebedores.

Un total de 138 conductores han sido implicados en 97 accidentes mortales. En la mayor parte de los casos se hicieron las oportunas pruebas químicas. Cuando las heridas eran demasiado graves para permitir hacer la prueba, o en el caso de que el conductor la rechazara, el agente que intervenía hacía constar su opinión, y los resultados fueron los siguientes:

Veinte conductores (14,5 por ciento del total) tenían más de 0,15 por ciento de alcohol en la sangre.

Trece conductores (9,4 por ciento) tenían de 0,05 a 0,14 por ciento.

Tres conductores (2,2 por ciento) tenían

un poco de alcohol en la sangre, pero siempre menos de 0,05 por ciento.

Veinte coductores (14,5 por ciento) no fueron examinados, pero habían bebido, según la opinión del agente que intervino.

Estos resultados demuestran que un total de 56 conductores (40,6 por ciento de todos ellos) habían bebido.

El porcentaje de accidentes originados por un conductor bebido será sensiblemente más elevado que un 40,6 por ciento.

Decisión rápida.—Conducir un vehículo en circulación densa y a gran velocidad exige decisiones prontas que frecuentemente deben sucederse con la mayor rapidez. Estas decisiones están basadas en un juicio madurado en un cierto período. En las colisiones corrientes de dos vehículos, ambos llegan al mismo punto en el mismo instante. Uno o los dos conductores pueden haber apreciado mal la velocidad y el recorrido de uno o de los dos coches. Esta apreciación se adquiere principalmente por la experiencia. Un factor importante de la aptitud mediocre de los jóvenes conductores es la falta de experiencia indispensable para la formación de un juicio exacto. Desgraciadamente, graves accidentes pueden producirse en el curso de la formación de ese juicio. Por otra parte, los jóvenes conductores no ceden a su conducta más que un margen de seguridad reducido; en otros términos, arriesgan mucho. Y no son tan prudentes como los viejos conductores experimentados, en parte debido a que no pueden apreciar las consecuencias de un accidente.

Velocidad.—He aquí una palabra que permite provocar una discusión desde cualquier punto de vista sobre los accidentes de circulación. La velocidad en sí significa poco. Es la velocidad asociada a una situación específica de la circulación lo que determina si un accidente puede o no ser evitado. Un ejemplo: un conductor puede rodar a 80 kilómetros por hora sobre una buena carretera, bien despejada y en llano. Según todas las probabilidades, esta velocidad es absolutamente segura. Si se acerca a un viraje previsto para una velocidad de 50 kilómetros a la hora, sin reducir aquélla, el

accidente es inevitable, porque resulta ya demasiado tarde para aminorar la marcha y tomar el viraje con garantías de seguridad. En tal momento rueda demasiado rápido para las condiciones en función, y no existe ningún medio que pueda evitar el accidente.

Otro ejemplo sería el de una persona que rodase de noche a 80 kilómetros a la hora por un lugar en el que la distancia de parada es quince metros más larga que la de visibilidad. Si existe un obstáculo ante ella en la carretera, está abocada a chocar con dicho obstáculo. No hay manera de evitarlo. Una vez más, pues, conduce a demasiada velocidad para la situación existente.

Cuando una persona conduce a una velocidad tal que no puede razonablemente pararse en la distancia normalmente libre ante ella, conduce demasiado rápido, cualesquiera que sean las indicaciones de su cuenta-velocidades, y toda colisión que se pudiera producir debería atribuirse a un exceso de velocidad.

He dicho “en la distancia normalmente libre ante ella”, ya que no sería razonable esperar que nadie conduzca a una velocidad tan reducida que pueda siempre pararse en seco ante todo obstáculo que pudiera presentarse.

Un tercer ejemplo: un conductor puede atravesar con toda seguridad un paso de peatones a 30 kilómetros a la hora allá donde los peatones le ven y esperan en la acera. Si los peatones se echan ante el coche, el conductor no podrá ser acusado de exceso de velocidad.

Por otra parte, si hay niños jugando a lo largo de la calzada, sin que aparentemente se den cuenta de la proximidad del vehículo, deberá disminuir la velocidad en tal forma que le permita detenerse, si fuera preciso, antes de llegar a la altura de los niños. Esto puede significar una disminución de velocidad de 10 a 20 kilómetros a la hora hasta que el conductor esté bien seguro de que los niños no volverán a jugar a la calzada.

La velocidad — repito — en sí misma significa poco. Cuando la distancia de parada

se fabrica en tiras
continuas y
en losetas.

¡12 COLORES!

éste es el suelo
más utilizado en el mundo

sintasol

pavimento de plástico



ALAS RILBAG

CONFIENOS
SU COLOCACION
¡SOMOS ESPECIALISTAS!

CONCESIONARIO OFICIAL PARA GUIPUZCOA

Renovación
aristegui hnos.

C/. PRIM, 30 - Teléfono 12727 - SAN SEBASTIAN

CENTRAL DE MATERIALES ELECTRICOS



El imprescindible compañero de
vuestras excursiones, de
vuestros "campings"

UNA NEVERA PORTATIL

Modelo	600.....	1.180 ptas.
"	1.400.....	1.475 "



Y otros modelos para su casa desde 885 ptas.

Gral. Primo de Rivera, 9 **SAN SEBASTIAN** Teléfs. 19283 y 20952

MONTESA

COMANDO

Ptas. 16 950 f.f.

MONTESA

BRÍO 110

Ptas. 21.700 f.f.

MONTESA 150

Ptas 20.250 f.f.

MONTESA

BRÍO 82

Ptas. 19 250 f.f.

MONTESA

COMANDO

Ptas. 16 950 f.f.

MONTESA

BRÍO 110

Ptas. 21.700 f.f.

MONTESA 150

Ptas. 20.250 f.f.

MONTESA

BRÍO 82

Ptas. 19.250 f.f.

Concesionario: Establecimiento VELOMOTO - Nueva, 1 - San Sebastián

es mayor que la distancia libre probable, las dificultades surgen para el conductor. Este no puede evitar un accidente más que reduciendo la velocidad, lo que, a su vez, reduce la distancia de parada hasta que ésta sea inferior a la distancia libre.

Las causas de velocidad excesiva son acaso más importantes que la velocidad misma. Las velocidades excesivas son probablemente debidas a dos factores principales. Hay, por de pronto, la falta de apreciación exacta. El conductor puede no tener la suficiente experiencia para saber que durante la noche y sobre una calzada resbaladiza debería rodar por bajo de los 70 kilómetros a la hora para conservar su distancia de parada por bajo de su distancia de visibilidad.

Por otra parte, hay muchos de los conductores experimentados que se han formado una apreciación relativamente buena, pero que ruedan con un margen de seguridad demasiado reducido. Son los negligentes y los apáticos, que conducen al límite de su aptitud y de la de su coche para pararse. Lo que podríamos llamar una actitud imprudente. Estas gentes no aceptan pagar el precio de un mayor factor de seguridad tomándose más tiempo y conduciendo más lentamente. Tarde o temprano, estas gentes cometen un error de apreciación, su distancia de parada excede a su distancia libre y podrá sobrevenirles una colisión a menos que tengan sitio para maniobrar debidamente.

El joven conductor inexperto presenta frecuentemente la desgraciada combinación de una apreciación inadecuada de la circulación y una actitud descuidada, que reduce el factor de seguridad que el conductor maduro y prudente trata de conservar.

Esta combinación es, probablemente, una de las razones principales del número de accidentes tan elevado que soporta ese grupo de conductores.

La atención.—Aunque disponemos de poca información estadística sobre la importancia que se puede conceder a la atención, resaltan a la evidencia algunos reparos como éste: “No le había visto hasta que estaba frente a mí”.

En muchos casos, el conductor atento se da cuenta de que va a poder producirse un accidente. Disminuye la velocidad en consecuencia y está dispuesto a pararse si fuera necesario.

Por otra parte: si no extremase su atención, podría continuar a su velocidad normal y llegar a un punto en el que aquélla fuese demasiado elevada para detenerse en el espacio disponible.

En tal caso, es indudable que el prestar la máxima atención resulta esencial.

Hemos examinado los seis factores principales en su aplicación sobre todo a los conductores; pero también se aplican, en una cierta medida, a los accidentes en los que están implicados los peatones.

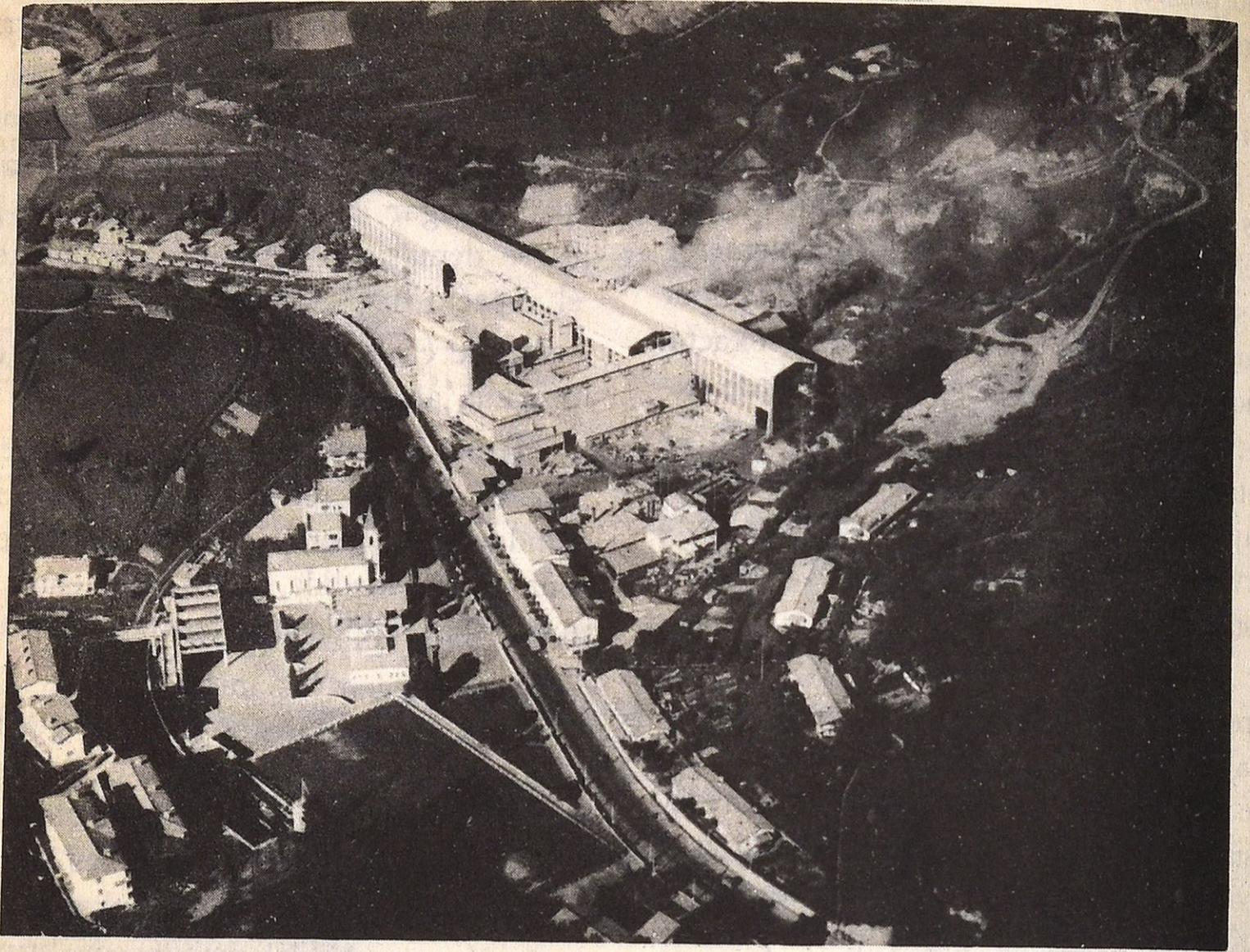
Estos tienen los mismos fallos humanos que los conductores. La falta de atención—es decir, la distracción—es incluso más importante en el peatón que en el conductor. Una velocidad excesiva para las condiciones existentes por parte del conductor y la inatención por la del peatón constituyen una combinación peligrosa.

A juicio del autor de estas líneas, las seis causas mencionadas son las esenciales de los accidentes en lo que concierne al comportamiento humano.

Desgraciadamente, la mayor parte de los accidentes hablan, sobre todo, de la hora, del lugar, de las condiciones físicas y de lo ocurrido en el momento de producirse el percance. Todo esto es de un valor muy limitado para establecer los medios preventivos.

Para poner en pie un programa adecuado de prevención contra los accidentes nos hace falta llegar al conocimiento de las causas esenciales que lo han provocado, llegar a un punto en el que el comportamiento humano correcto hubiera permitido evitarlo.

Conseguido esto, debemos imaginar los medios de modificar el comportamiento de forma tal, que las reacciones correctas de los conductores les impidan colocarse en situaciones de las que se derive un accidente inevitable.



CEMENTOS REZOLA, S. A.

Producción anual: 300.000 toneladas

Oficinas Centrales: Churruca, 7

San Sebastián

MEMORIA Y BALANCE DE NUESTRA MUTUALIDAD OFICIAL ACUSAN LA DEFINITIVA CONSOLIDACION DE ESTA

Se han sobrepasado los 30 millones de pesetas en primas anuales, con un aumento de 10 millones respecto al ejercicio anterior. - Los excedentes extornados a los mutualistas se aproximan a los 7 millones.

Memoria y balance brillantes son los presentados a la Junta General de Mutualistas, celebrada el pasado mes en el domicilio social de nuestra Mutualidad oficial, "Mutua Nacional del Automóvil". Se cerró el ejercicio con una cartera de primas anuales concertadas de 30.300.315 pesetas, lo cual supone que en el año 1959 se concertaron pólizas por un importe de 10.035.631 de primas, cifra "record" en la producción anual de nuestra Mutualidad.

Ello representa un incremento en el pasado año de 2.450 mutualistas, con lo que el total de estos en 31 de diciembre pasado alcanzaba la cifra de 7.537.

La sana administración de la Mutualidad y la selección de los riesgos que cubre, especializada en el ramo del seguro de

automóviles de turismo, han permitido, año tras año, reducir el coste del seguro a los mutualistas, mediante las derramas de excedentes al final de cada ejercicio social y que en el pasado han alcanzado la importante cifra de 4.691.350 pesetas.

Y todo esto, habiendo al propio tiempo creado una prudente reserva económica, que, enjugada con el reaseguro de exceso de pérdida concertada,

elimina el riesgo de cualquier imprevista contingencia motivada por el exceso o frecuencia de siniestralidad.

Ni que decir tiene que muchos nos complacemos en poder trasladar estos optimistas resultados al conocimiento de aquellos socios del Club que se hallan acogidos a nuestro Servicio del Seguro Mu-

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

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

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

Cubre todos los riesgos en forma combinada o aislada.

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

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

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

Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.

LA REVISION DE LOS PERMISOS DE CONDUCIR

Aunque todavía el término del plazo se halla bastante lejano, no estará de más que demos un nuevo toque recordatorio a aquellos de nuestros socios cuyos permisos de conducir — expedidos entre el 1 de enero de 1951 y el 10 de octubre de 1957 — estén, aún, pendientes de revisión.

El plazo concedido para esta revisión concluye el 10 del venidero octubre, que es lunes.

Los documentos exigidos por el Gobierno Civil para la misma son:

Certificado médico oficial y Documento Nacional de Identidad.

Se presentarán, igualmente, dos fotografías del interesado.

CANONES DE COINCIDENCIA

Prevenimos a los señores socios propietarios de vehículos industriales dedicados al Servicio Público, que el plazo para abono del Canon de Coincidencia correspondiente al segundo trimestre del año en curso finaliza el día 30 del presente mes de junio.

A tal efecto, y previos la presentación del último recibo y el abono del importe, podrán pasar por estas oficinas a que se les efectúe dicho trámite.

Desde la aparición última de nuestra publicación oficial, otros dos queridos socios del Club han rendido tributo a la inexorable verdad de la muerte.

Son ellos don Blas Marín Fernández y don Ambrosio del Valle Mateo, afiliados a nuestra entidad desde hacía algún tiempo y dentro de ella caracterizados por su caballerosidad, disciplina y entusiasmo.

El primero, con domicilio en Elizondo y en San Sebastián, era un honorable comerciante establecido en aquella localidad navarra, donde, lo mismo que en nuestra ciudad, era apreciadísimo por sus bellas prendas, así profesionales como particulares.

Don Ambrosio del Valle Mateo, afincado asimismo en Navarra, consagró su vida a la Medicina, actividad que venía ejerciendo en la localidad de Castejón y dentro de la cual gozaba de un prestigio sólido y merecidísimo, tanto por su competencia científica cuanto por el desinterés y desvelo que ponía siempre en el servicio de sus numerosos y agradecidos clientes.

Rogamos a las familias de ambos distinguidos consocios se sirvan aceptar el pésame sentidísimo que a través de las presentes líneas quiere hacer llegar hasta ellas el Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

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

APRENDA A CONDUCIR

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

Academia Automovilista

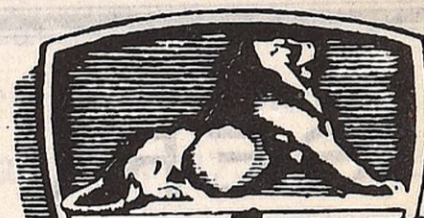
Garage "SUM"

c/Segundo Ispizua letra "D" Teléfono 18.913
SAN SEBASTIAN

Carrocerías

E. Biggi

San Francisco, 51
Teléfono 16-1-10
SAN SEBASTIAN



STINUS

FUNDADA EN 1893

GARAGE
Gloria, 3 y 5
Teléf. 10350

CARROCERIA
Carquizano, 5
Teléf. 10235

SAN SEBASTIAN

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

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA GUIPUZCOA
DE AUTOMOVILES

Peugeot

SERVICIO

RECAMBIOS

GARAGE 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

FOTO MADRID

Fotocopias
al momento

Trabajos industriales

Cine - Venta de aparatos fotográficos

Avda. España, 16 Teléfono 14380
San Sebastián

¡AUTOMOVILISTAS!

SU COMODIDAD EN LA CARRETERA DEPENDE
DE LOS AMORTIGUADORES DE SU COCHE.
REVISELOS O REPARELOS EN NUESTROS TALLERES ESPECIALIZADOS.

J. AREVALO

José M.^a Salaverría, 3 bajo

SAN SEBASTIAN

Teléfono 22139

SERVICIO OFICIAL



ACCESORIOS • RECAMBIOS
TALLER AUTORIZADO
BONOS GARANTIA

LUIS JESUS CANO

Prim, 59 * Tels. 11642 - 14406

SAN SEBASTIAN

SASTRERIA PARA SEÑORA Y CABALLERO

IMPERMEABLES

1908-1958



50 AÑOS

CONFECCION

Elcano, 10

SAN SEBASTIAN

Tel. 10690

INTERPRETACION DEL CODIGO DE LA CIRCULACION

La luz verde de los camiones ante este Código

En nuestros dos últimos Boletines hemos comentado la regulación de los adelantamientos según el artículo 30 del Código y anunciábamos que en el presente trataríamos del derecho a preferencia de paso.

Un interesante artículo aparecido en el periódico "A. B. C.", que reproducimos, así como una sentencia de los Tribunales, referentes ambos a la luz verde de los camiones, nos hacen variar de plan y completaremos así la materia de los adelantamientos con supuestas que no habíamos examinado, y comentaremos en el próximo Boletín el artículo de A. B. C." y la Sentencia del Tribunal, que estimamos puede compaginarse con lo que se sustenta en aquel artículo, dado que las circunstancias que mediaron en el caso del adelantamiento que comenta dicho diario son parecidas pero no iguales, como oportunamente señalaremos, a aquellas a las que el Tribunal tuvo que atenerse al dictar sentencia y que motivaron la condena del conductor del camión.

"LA LUZ VERDE DE LOS CAMIONES ANTE EL CODIGO DE LA CIRCULACION

(30-4-60)

"Colaborando siempre A B C por

un tráfico mejor en los caminos de España, se suma en esta ocasión a las instructivas y amenas emisiones de Televisión Española "Con el Código en la mano". Creemos de sumo interés destacar la importancia del tema tratado en las dos últimas emisiones, de los días 20 y 27. He aquí el hecho relatado y enjuiciado a la luz del Código:

"Un turismo, en una carretera general, pide paso con la bocina a un camión; el camión responde a la llamada encendiendo la luz verde trasera; el turismo, entonces, se asoma prudentemente, ve camino libre y espacio suficiente para pasar e inicia con decisión la maniobra; pero en ese momento el camión, obligado por unas obras, a su derecha, acciona el indicador de dirección izquierda y gira a la izquierda; el turismo, encerrado en su maniobra de adelantamiento, y huyendo del camión, se estrella, a la izquierda, contra un árbol, ante la vista horrorizada del conductor del camión.

"Posiblemente, no conociendo uno seriamente el Código de la Circulación, y refiriéndonos concretamente al conductor del camión, exclamemos en seguida: "¡Qué brutalidad, qué salvajada...!" Pero, con el Código en la mano, podemos también preguntar inmediatamente: "¿La de quién...?"

"Dicta el artículo 144 en su apartado "ceder paso":

"Los vehículos con carga superior a tres mil quinientos kilogramos, con ancho mayor de dos metros o longitud superior a seis metros, y, en todo caso, los vehículos articulados y los conjuntos compuestos de tractor, y uno o más remolques, llevarán en la trasera, y al lado izquierdo, una luz verde, que *se alumbrará para indicar que han percibido la señal del vehículo que trate de adelantarlos*. Si el conductor aprecia la existencia de peligros u obstáculos que hagan la maniobra de adelante imposible o arriesgada, lo advertirá con su indicador de dirección izquierdo, y en caso contrario, o una vez desaparecidos o rebasados los obstáculos, *indicará que cede el paso con su indicador de dirección derecho, o con la mano*, debiendo en todo caso cumplir ambos vehículos las reglas del Código en la ejecución de la maniobra."

"El conductor del camión, al encender la luz verde, sólo indicó al turismo que había oído su bocina; no le cedió paso con la mano ni con el indicador de dirección derecho; al contrario, le advirtió con el indicador de dirección izquierdo que la maniobra de adelantamiento era imposible o arriesgada. El turismo, pues, ante el Código de la Circulación, quedó sentenciado como único culpable de la catástrofe."

"Conclusiones prácticas:

"Primera. Hay que instruir más a los conductores de camiones sobre la

obligatoriedad de ceder paso haciendo las señales reglamentarias con el brazo o con el indicador de dirección derecho. Actualmente, la inmensa mayoría de los conductores de camiones ceden paso encendiendo sólo la luz verde trasera. Nunca podría uno pasar a muchos camiones—y es lo que más rueda por nuestras carreteras—si esperamos a que nos cedan paso con la mano o con el indicador de dirección derecho.

"Segunda. Deben prohibirse y castigarse severamente esas luces verdes que muestran al encenderse la palabra pase.

"Tercera. Hay que pedir también más prudencia y paciencia a los conductores de turismos cuando quieran adelantar camiones que sólo utilizan la luz verde para ceder paso.—Joaquín DRAKE."

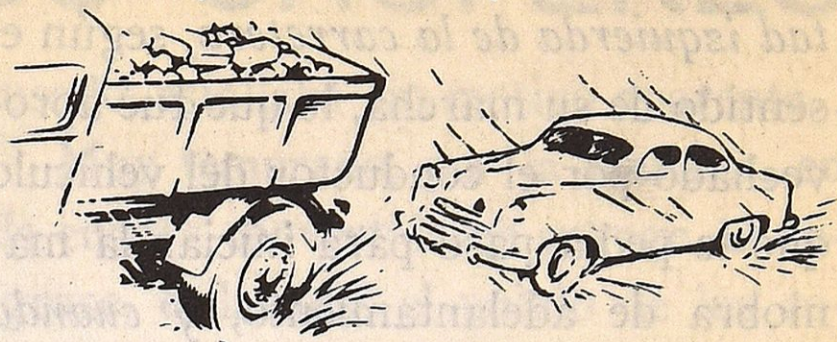
"CONDUCTOR DE CAMION IMPRUDENTE

("LA VOZ DE ESPAÑA: 11-5-60)

"El procesado X. X. el día 7 de marzo de 1959, ya de noche, conducía el camión de su propiedad SS 9521 de dos metros con quince centímetros de ancho, en dirección de Deva a Elgóibar, por la carretera general de San Sebastián a Bilbao, y al llegar al kilómetro 52, en el lugar denominado Azpilgoeta, donde la carretera tiene una anchura de 5,90 metros, observó que un vehículo automóvil le pedía paso mediante señales luminosas y acústicas, *encendiendo dicho procesa-*

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

STOP os presenta

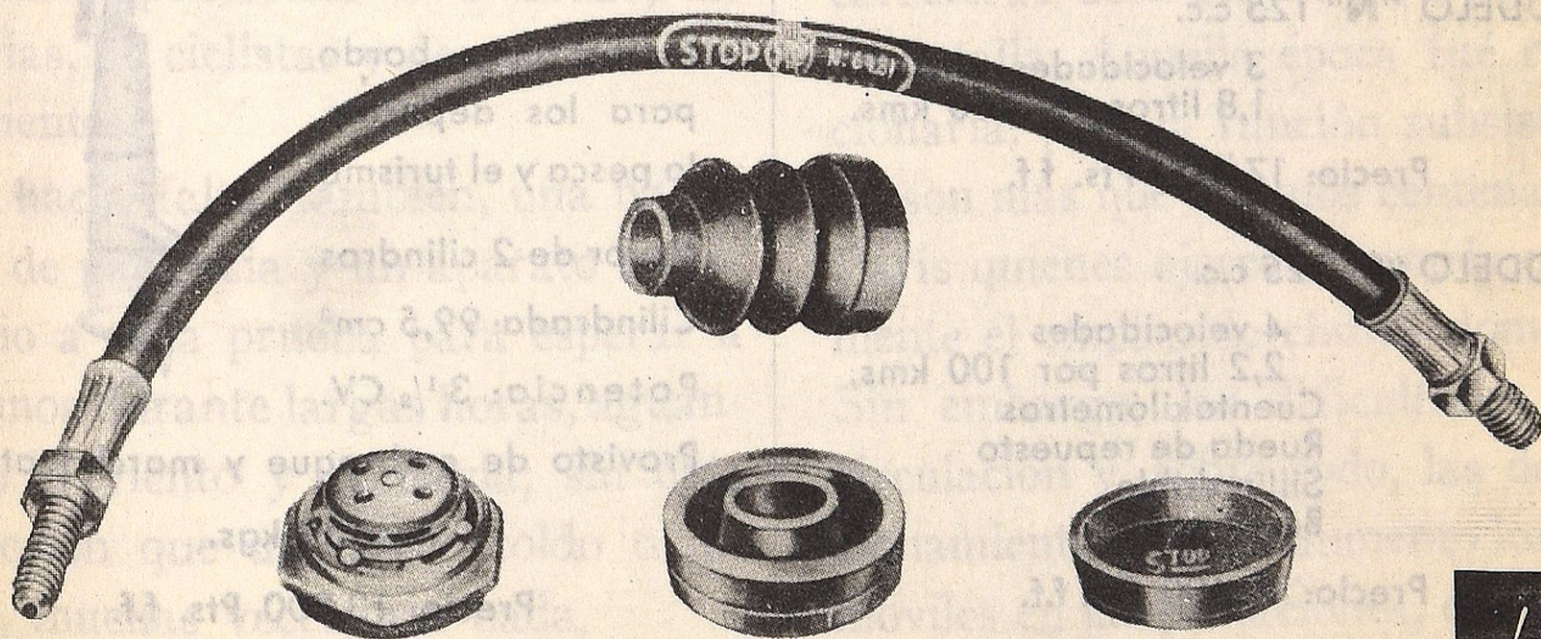


TRANSPAR

CON DEPOSITO DE PLASTICO



PIEZAS Y LIQUIDOS PARA FRENOS HIDRAULICOS



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



do su luz verde y dejando libre la mitad izquierda de la carretera, según el sentido de su marcha, lo que fué aprovechado por el conductor del vehículo que le pedía paso para iniciar la maniobra de adelantamiento, y cuando estaba efectuándola y a pesar de haberse dado cuenta de ello el inculpado conductor del camión, éste, que no había aminorado su marcha, comenzó a inclinarse hacia la izquierda cada vez más, hasta que con la rueda delantera izquierda de su camión dicho, pegó contra la rueda delantera derecha del automóvil que lo adelantaba, a pesar de que su conductor ciñó su vehículo a la izquierda cuanto pudo; perdiendo el procesado inmediatamente después del choque el dominio de su vehículo, que fué a estrellarse contra una roca del

lado derecho de la carretera, sufriendo daños el turismo valorados en 1.800 pesetas, y también el camión, que ascendieron a la suma de 125.000 Pesetas.

"El hecho en cuestión reviste los caracteres de un delito de imprudencia temeraria ocasional de daños, y del que es responsable en concepto de autor el expresado procesado, al que se le ha impuesto la pena de mil pesetas de multa, y la privación del permiso de conducir por dos años, quedando sujeto, caso del impago de la multa, a una responsabilidad personal subsidiaria de un mes de arresto sustitutorio; al pago de las costas procesales, y a que abone al propietario del vehículo turismo cuestionado la cantidad de 1.800 pesetas como indemnización de perjuicios."

Vespa

El pequeño coche de 2 ruedas

MODELO "N" 125 c.c.

3 velocidades
1,8 litros por 100 kms.

Precio: 17.500 Pts. f.f.

MODELO "S" 125 c.c.

4 velocidades
2,2 litros por 100 kms.
Cuentakilómetros
Rueda de repuesto
Sillín doble
Bordones

Precio: 19.600 Pts. f.f.

Morcone

LA VESPA DEL MAR

Motor fuera bordo
para los deportes,
la pesca y el turismo

Motor de 2 cilindros

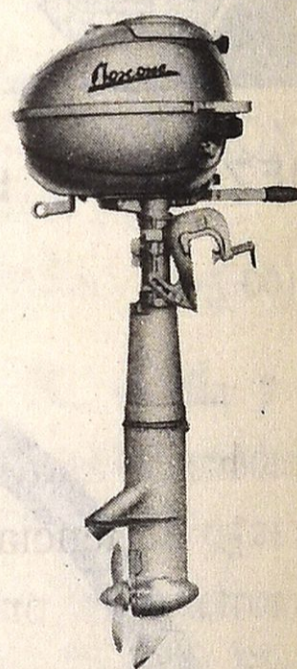
Cilindrada: 99,5 cm³

Potencia: 3 1/2 CV.

Provisto de embrague y marcha atrás

Peso 19 kgs.

Precio: 13.200 Pts. f.f.



30 Agencias y Talleres Autorizados en los principales pueblos de la Provincia
PIEZAS DE REPUESTO ORIGINALES VENTAS AL CONTADO Y PLAZOS

Agencia Oficial para Guipúzcoa: **LUIS JESUS CANO**

Avenida de Sancho el Sabio, 9 • Teléfonos 1-17-02 y 1-69-43 • SAN SEBASTIAN

LA VIDA DE LOS CHOFERES

El oficio de chófer no desaparecerá sino con el automóvil mismo. Incluso el arcaísmo del término da fe de la ancianidad del empleo. Si el chófer no tiene hoy mucho más que hacer que apretar un botón o manejar una palanca, no ocurría lo mismo hace sesenta años en que ningún señor de alcurnia hubiera consentido encender él mismo, media hora antes de la salida, los quemadores del motor y arriesgarse en la habitual si que peligrosa "contravuelta" de la manivela de la puesta en marcha. Era, pues, a su chófer a quien confiaba ambas delicadas misiones.

Pero el trabajo de aquel digno servidor no se limitaba a la puesta en marcha, más o menos problemática, del motor. Le era preciso en población manejar su pesada máquina, que vibraba con dificultad y frenaba también deficientemente en medio de una circulación tan lenta como anárquica de carretas hipomóviles o a brazo, de tranvías, de ciclistas y de peatones inconscientes.

Le hacía falta, también, una buena dosis de paciencia y un aparato respiratorio a toda prueba para esperar a sus amos durante largas horas, aguantando el viento y la lluvia, sin otra protección que un ligero toldo o incluso, muchas veces, sin nada.

De viaje, sobre carreteras polvorientas, el chófer tenía que proceder, con una frecuencia agobiadora, a reemplazar por otro y sobre la misma rueda el neumático, que, nuevo o

usado, estallaba sin motivo aparente...

Muy temprano, por la mañana, en la cuadra convertida en garage, el engrase, el lavado, el pulido de los coques; la puesta en marcha requería sus dos horas, y así empezaba el trabajo cotidiano.

No tardó mucho en que escasearan y en no poderse encontrar los hombres que asumían otras veces este empleo con consciencia y buen ánimo. Fueron los progresos del automóvil los que, poco a poco, contribuyeron a desvalorizar el empleo de chófer. El engrase automático, el arranque eléctrico, las ruedas fijas... facilitaron el trabajo de aquél y suprimieron hasta la razón de su existencia.

La librea desapareció después de la primera Guerra Mundial. El Hispano-Suiza reemplaza a la "limousine" Delaunay-Belleville, que, requisada en 1914, ha terminado sus días sobre las carreteras destrozadas de los campos de batalla. Aquella época fué revolucionaria, pero la función subsiste. Ya no son más que algunos centenares en París quienes ejercen después oficialmente el empleo de chófer doméstico. Sin embargo, las dificultades de la circulación y, sobre todo, las de estacionamiento, al ir en aumento los automóviles en las poblaciones, determinaron a numerosos particulares de posición económica ventajosa a recurrir a los servicios de un chófer, que conduce un DS, un 403, incluso un 4 HP.

De todas formas, el chófer ya no es

LA VIDA DE LOS CHOFERES

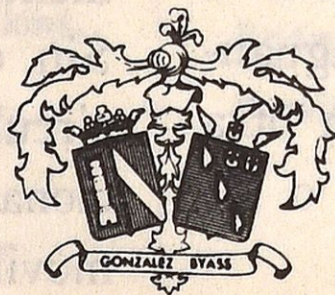
!!
...!!



coñac

SOBERANO

único en su estilo por su aroma, color y sabor



RASGO

GONZALEZ BYASS

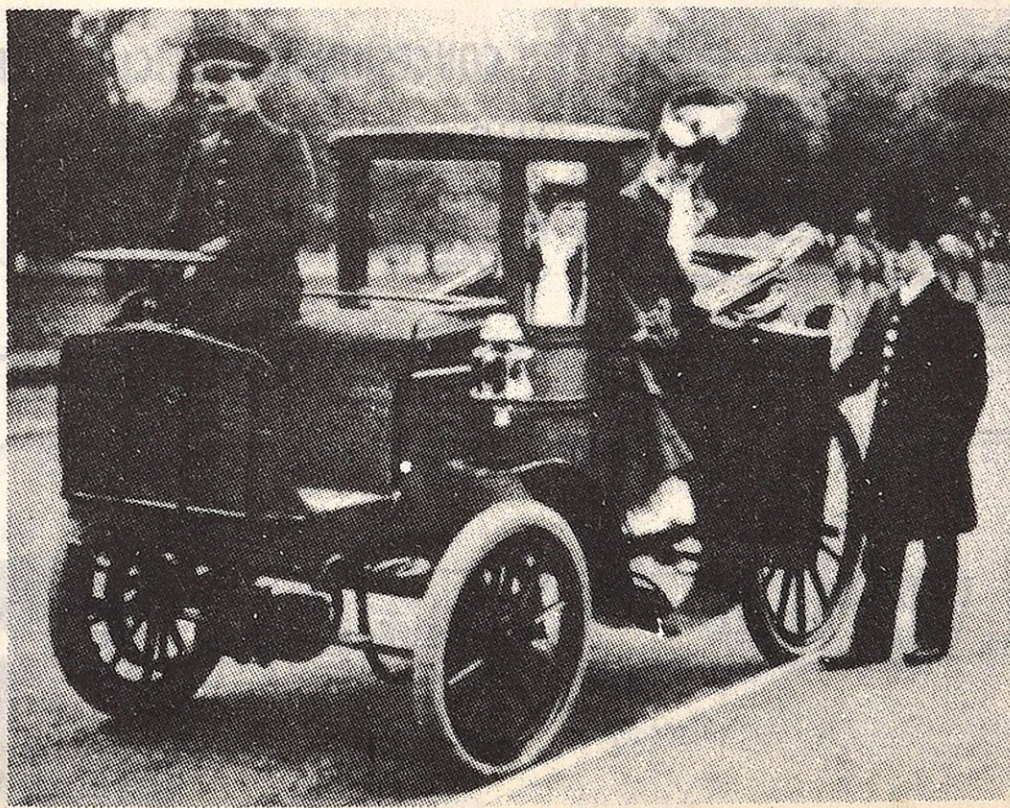
Casas en JEREZ - PUERTO DE SANTA MARIA - SANLUCAR DE BARRAMEDA - OPORTO - LONDRES - TANGER - COGNAC

lo que fué, habiendo desaparecido aquellos tiempos en que el señor, a su fallecimiento, recompensaba a su fiel servidor con un buen recuerdo en el testamento...

Hacia 1920 apareció una actividad, que no existía anteriormente: el alquiler de automóviles sin chófer. En aquella época, el coche de alquiler sin chófer respondía, sin embargo, a una necesidad real en aquella Francia empobrecida a consecuencia de la guerra pero a donde afluían, a favor de la baratura del franco, miles de riquísimos extranjeros, anglo-sajones sobre todo. Se gastaba sin medida, con tal de llegar a Verdun o a Deauville, a Dinard, a Niza o a Montecarlo. La crisis económica del año 1929 trajo un rudo golpe a esta actividad, y la guerra de 1940 la detuvo completamente.

EL GRAN TURISMO

A pesar de la evolución social, todavía existen bastantes chóferes que ejercen la profesión de conductores de coches de alquiler de gran turismo. Casi ni se conforman ya con que se les llame "chóferes", puesto que constitu-



Hubo época en que el chófer titular llevaba en el pescante su ayudante o segundo chófer, cuya misión se limitaba a apearse, cuando el coche llegaba a su destino, para abrir respetuosamente la portezuela del vehículo por donde habían de descender los señores... a fin de dar una vueltecita a pie por los campos Eliseos o el bosque de Bolonia. Los dos servidores tenían entonces de fumarse tranquilamente media docena de pitillos...

ye un sector selecto dentro de la profesión. La misión de un buen conductor de "gran turismo" es múltiple: él debe ser — todo en una pieza — intérprete, guía, mecánico, y hasta consejero, cerca de la clientela extranjera (sobre todo la americana, con la cual casi exclusivamente puede contar). Le hace falta, pues, saber idiomas, conocer Europa, los principales lugares y monumentos de ésta y sus poblaciones y grandes hoteles, pues han de visitar indistintamente Madrid, París, Nápoles o Bruselas; y, sobre todo, satisfacer los gustos, a menudo imprevistos, de sus clientes.

Un conductor y su Cadillac esperan en un puerto de desembarco a un grupo de ricos americanos, a quienes no conocen ignorando absolutamente también el programa de viaje.

—¿A dónde vamos, señor?

—A donde usted quiera — responde el americano—; pero quiero, prin-

ci p a lmente, ver pájaros, muchos pájaros, vivos o disecados. Soy ornitólogo, y debo estar dentro de seis días en Rapallo, (Italia) con motivo de un importante Congreso que allí se celebra.

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

TALLERES MECANICOS

ROFER

Enderezamiento y alargamiento de chasis de camión y automóviles en general

Trabajos en cobre y chapa fina, tuberías escape y silenciosos

Soldadura autógena y eléctrica

Carquizano, 2 **SAN SEBASTIAN** Tel. 17.314

GARAGE Y TALLERES

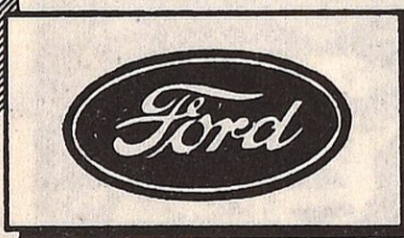
Peña y Goñi, 12-14 • Teléfono 12152

Servicio permanente de

CAMIÓN - GRÚA

EL SERVICIO FORD LO HALLARA

SIEMPRE CERCA



PIEZAS LEGITIMAS

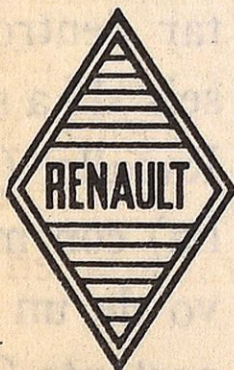
Ford

CONCESIONARIO OFICIAL PARA GUIPUZCOA:

MIRACRUZ, 5

RONDA, 2

SAN SEBASTIAN



CONCESIONARIO
PARA
GUIPUZCOA

Auto-Recambios

BRIG S.L.

NEUMATICOS MICHELIN • RECAMBIOS Y SERVICIOS

Avda. Generalísimo, 2

San Sebastián

Teléfono 1-31-81

Es necesario, pues, improvisar sobre el propio terreno un itinerario especial que satisfaga los deseos del cliente.

Junto al ornitólogo se encuentra el geólogo, o el aficionado a la historia romana, etc.

Los sudamericanos, mucho menos numerosos, no son tan apreciados. Se les reprocha de imponer a menudo relaciones de amo a servidor, cosa que no es muy del agrado de los chóferes.

El inglés, que fué un buen cliente antes de la guerra, viaja ahora con su propio coche y en ocasiones, incluso, con su propio chófer. Algunos orientales, príncipes del petróleo, y algunos raros europeos completan la clientela. Y es preciso contar con un material de gran calidad, potente y confortable.

El Cadillac, con "extrapontines", es el vehículo más solicitado para los grandes viajes.

LO QUE CUESTA

Pero... lo que cuesta alquilar un coche de gran turismo no está, ciertamente, al alcance de todos los bolsillos. En Francia, que es donde está más generalizado este servicio, el alquiler de un coche grande americano no cuesta menos de 120 francos por kilómetro, con un mínimo de 50 kilómetros por día, más el 10 por ciento del total para el chófer, y 7 dólares y medio por día por gastos de desplazamiento.

Una espléndida gratificación recompensa a veces los servicios prestados.

El americano ya no visita los campos de batalla de la Guerra del 14 al 18; "sobre las alas del tiempo el olvido vuela"... Las playas donde desembarcaron los aliados en 1.944 no le interesan sino cuando se dirige a Deauville; y el litoral normando ya no es un polo de atracción turística internacional. Independientemente de París y sus alrededores, los castillos del Leira gozan todavía de mucha boga. Se detendrá en Biarritz, camino de España; en la Costa Azul, para trasladarse a Italia, y con esto dará por vista toda Francia.

La clientela de lujo estima que los principales itinerarios carecen en la nación vecina de hoteles de gran clase. En este orden de cosas, sus deseos quedarán satisfechos en Italia, en España o en Suiza.

Este comercio de lujo, que es el que prestan hoy los coches de gran turismo, depende demasiado de la fortuna de los opulentos del mundo, para poder estar garantizada de un seguro desarrollo. Desde hace algunos años, ha surgido la competencia del avión incluso para medianas distancias, porque, ¿para qué ir de París a Zurich por una carretera poco segura y sin puntos de etapa dignos de mención, cuando el avión nos traslada en dos horas?

Pero esto ya no es turismo.

J. DE B.



TALLER AUTORIZADO - MAESTRO DIPLOMADO ALEMAN
VOLKSWAGEN • PORSCHE
SERVICIO TECNICO

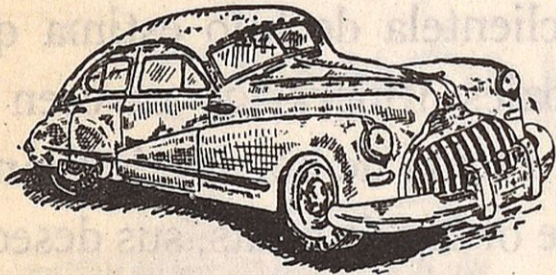
PETICION DE AUTOMOVILES - ENGRASE ALTA PRESION
ESPECIALIDAD EN **MERCEDES BENZ**

JOSE WACHSCHÜTZ

PLAZA ZUBIETA, 2

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

Reparaciones electro-mecánicas
Engrase a presión
Estancias Lavados
Automóviles para viajes



Garage Otero

Fuenterrabía, 31 Teléf. 14290
SAN SEBASTIAN

Talleres Auto-eléctricos

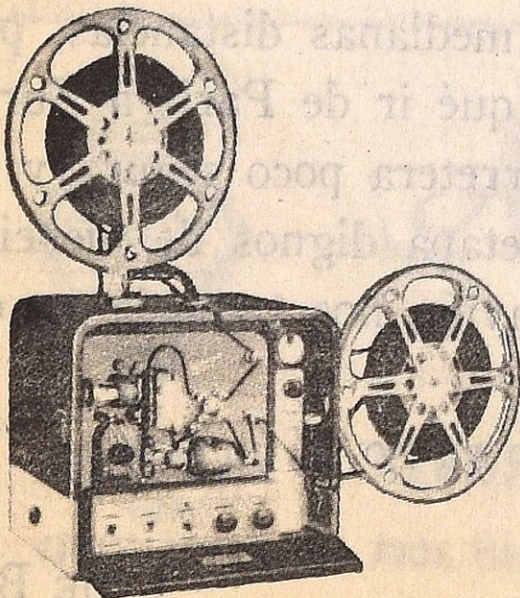
GABRIEL COCA

Especialista desde 1912

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

CONSTRUCCION DE PIEZAS
EN BAQUELITA Y EBONITA

Usandizaga, 12 Teléfono 14084
SAN SEBASTIAN



CINE SONORO 16^m/_m

Miloga

Pesetas: 25.000

F. MATURANA

Hernani, 10

San Sebastián

¿SERA ALGUN DIA REALIDAD EL PROYECTO DE UNIR EUROPA Y AFRICA MEDIANTE UNA CARRETERA?

Nuestra Patria, ¿será en el futuro el punto de intersección de los diversos mundos?

La influencia de la cultura hispánica, que se extiende, como es sabido, al conjunto de la América Central y a la del Sur, da a España una posición privilegiada en esa parte del nuevo mundo. Además,

su posición geográfica le permite confiar en que un día llegará a ser el punto de unión entre Europa y Africa. El foso de Gibraltar no puede ser un obstáculo insalvable entre los dos continentes que están llamados a desarrollar sus intercambios.

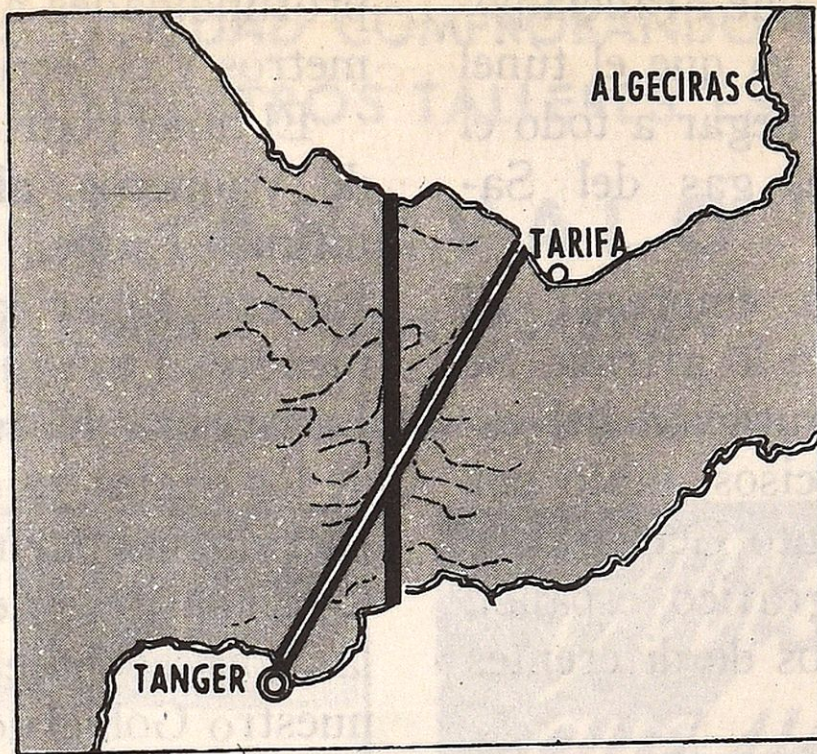
* * *

Dos proyectos existen cuya realización permitiría franquear el estrecho, estimulando la circulación a través de él de hombres y de mercancías.

El uno prevé el paso mediante un túnel submarino. El otro, por un puente gigantesco sobre las aguas. Ambos proyectos no se deben a poetas ni a soñadores locos, sino a técnicos bien cuerdos cuyos títulos y experiencia son indiscutibles.

Fué en 1908, en un libro publicado en París, "Un túnel bajo el estrecho de Gibraltar", donde el marqués de Mulahacén exponía por primera vez su idea.

Aquel distinguido compatriota nues-



El túnel y el puente a través del estrecho de Gibraltar, según proyectos respectivos de dos ilustres ingenieros españoles.

tro se pasó toda la vida estudiando esta cuestión, a la que consagró una docena de trabajos importantes, traducidos luego a varios idiomas.

La idea que defendía el marqués de Mulahacén, quien tuvo muy en cuenta los progresos de la técnica en el transcurso del último medio siglo,

es la de la construcción de un túnel a la vez ferroviario y de carretera, cuya concepción es muy semejante a la del ingeniero Basdevant para el túnel bajo la Mancha.

Para aquel ilustre ingeniero español, la península ibérica, país de tránsito entre la Europa Occidental y Africa e incluso entre Europa y América, habrá de convertirse en una de las grandes rutas comerciales y turísticas del porvenir el día en el que los medios de transporte sobre su suelo y su prolongación sobre el continente africano sean lo suficientemente rápidos y perfectos para permitir trasladar sin trasbordos viajeros y mercancías a los puntos terminales más próximos de los grandes puertos de América del Sur.

Según él, la prosperidad futura de España dependerá en gran parte de su adaptación a las realidades de su posición geográfica, considerada ésta desde el punto de vista de la economía mundial. El hacer llegar al continente

africano un sistema ferroviario y de carretera a través del túnel submarino es una de las condiciones de esta adaptación.

Asunto es éste en el que Francia podría estar interesada, ya que el túnel podría permitir hacer llegar a todo el continente europeo el gas del Sahara.

¿Es realizable esta empresa? El marqués de Mulahacén lo afirma. Se tienen sobre la configuración del estrecho datos muy precisos, tanto por los trabajos del Instituto Geológico y del Instituto Oceanográfico español, como por los resultados de diferentes exploraciones.

La geología de las dos costas, española y norteafricana, ha sido estudiada por varios especialistas, de cuyas observaciones se desprende que existe una identidad de formaciones geológicas en ambos lados del estrecho.

En cuanto a las condiciones oceanográficas, también parecen favorables. El fondo es rocoso, y en varios puntos la roca se encuentra a flor de agua.

Se calcula que el túnel no sería establecido en la parte más angosta del

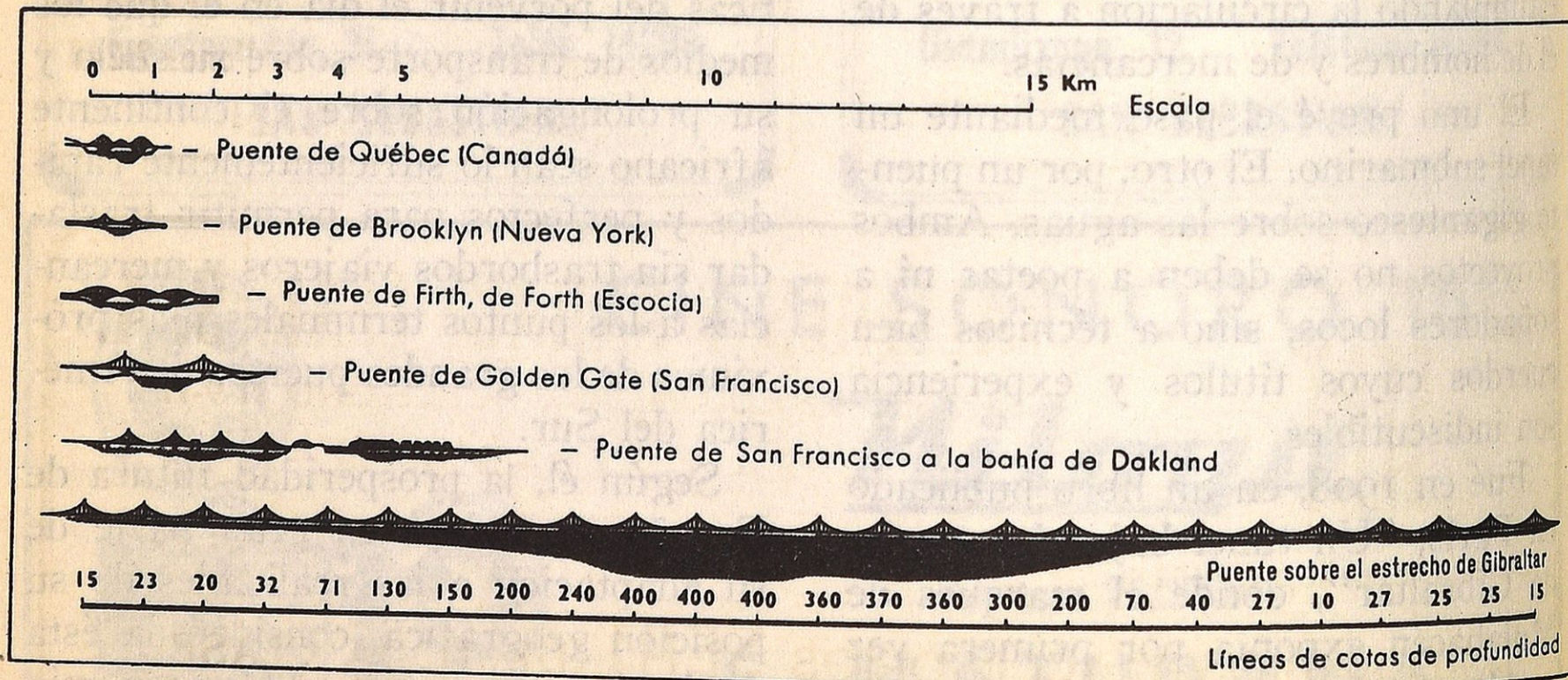
estrecho, situado entre Punta Guadalmesí por el lado español y Punta Círrés por la costa africana (13.800 metros en línea recta). Por ese lado, las profundidades alcanzan más de 1.000 metros y el terreno es malo.

El túnel podría ir de la bahía de Valde Vaqueros, al oeste de Tarifa, al mismo Tánger en la orilla opuesta. En este lugar las profundidades son menores (396 metros como máximo). La largura del túnel sería de 50 kms., de los cuales 32 están previstos en recorrido submarino.

El marqués de Mulahacén tenía ya la correspondiente autorización de nuestro Gobierno para iniciar los trabajos preliminares.

Para una obra de tal longitud, la ventilación planteaba, evidentemente, un grave problema. El autor del proyecto había ideado un sistema de ventilación transversal, en el que el aire fresco y el viciado circulasen por galerías separadas. La ventilación del túnel propiamente dicho se efectuaría en el plano vertical de la sección de carretera.

El túnel se dividiría en segmentos o trozos, cada uno de los cuales com-



El proyecto español parece gigantesco en comparación con otras realizaciones ya existentes en el mundo.

¡CONDUCTORES!

VIAJARA CON SEGURIDAD COMPROBANDO O REPARANDO
SUS FRENOS EN NUESTROS TALLERES ESPECIALIZADOS

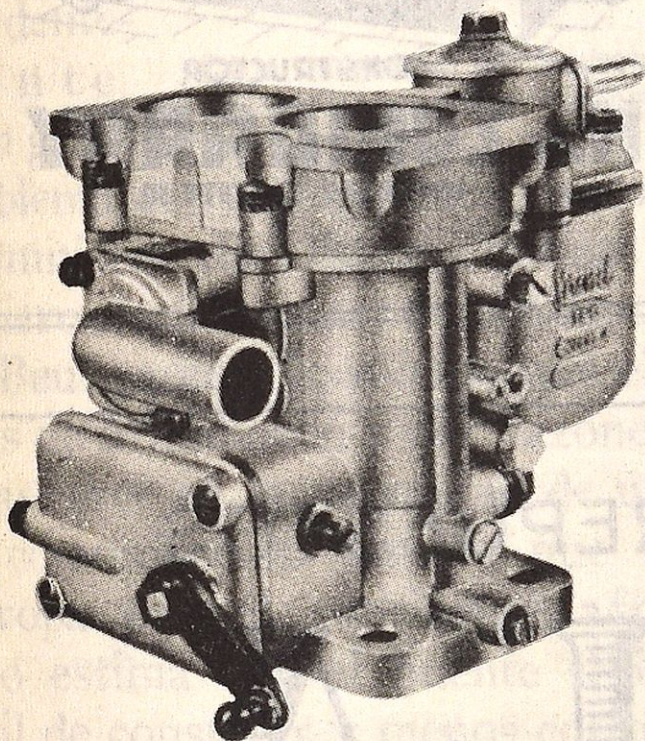
J. AREVALO

José M.^a Salaverría, 3 bajo

SAN SEBASTIAN

Teléfono 22139

"MICHEL"



Servicio oficial VEGLIA-BRESSEL
y BRESSEL-WEBER de carburadores

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

*¡Más vida
que un gato!*



ACUMULADORES
★ **K L G** ★

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

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

CAJAS PARA EMPOTRAR EN
LA PARED, DE SOBREMESA,
COMERCIALES Y BANCARIAS
PUERTAS MURALES



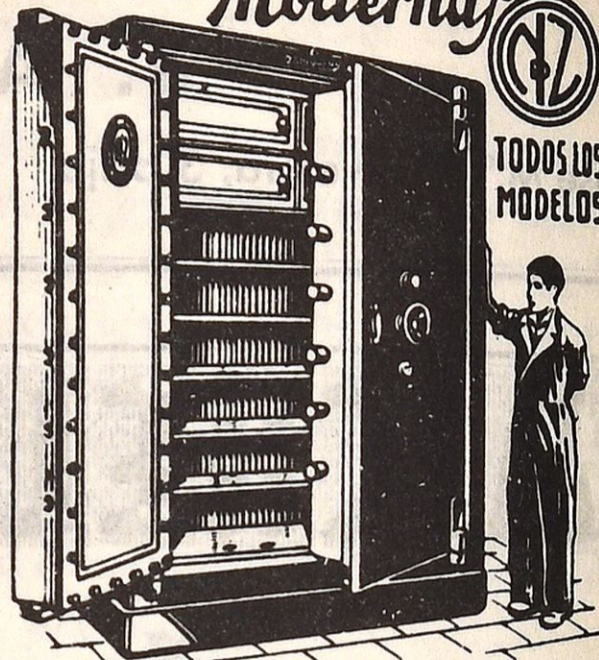
Representante para Guipúzcoa

Valentín de Vega

Idiáquez, 12 — Teléfono 14.048

SAN SEBASTIAN

*Cajas de Caudales
Modernas*



TODOS LOS
MODELOS

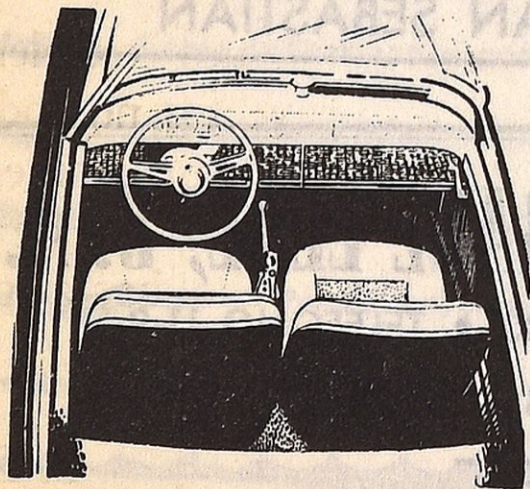
CONSTRUCTOR

N. DE ZUBIGARAY
INGENIERO INDUSTRIAL

ACCESORIOS Y REPUESTOS

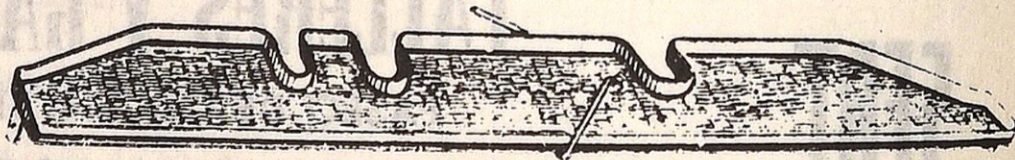
AYALLA

Bandejas para el automóvil



Coloque la bandeja debajo del salpicadero de
su coche que le será útil en todo momento.

De muy fácil colocación.



SEAT-1400 • SEAT-600 • RENAULT 4/4 • DAUPHINE

Zabaleta, 2

SAN SEBASTIAN

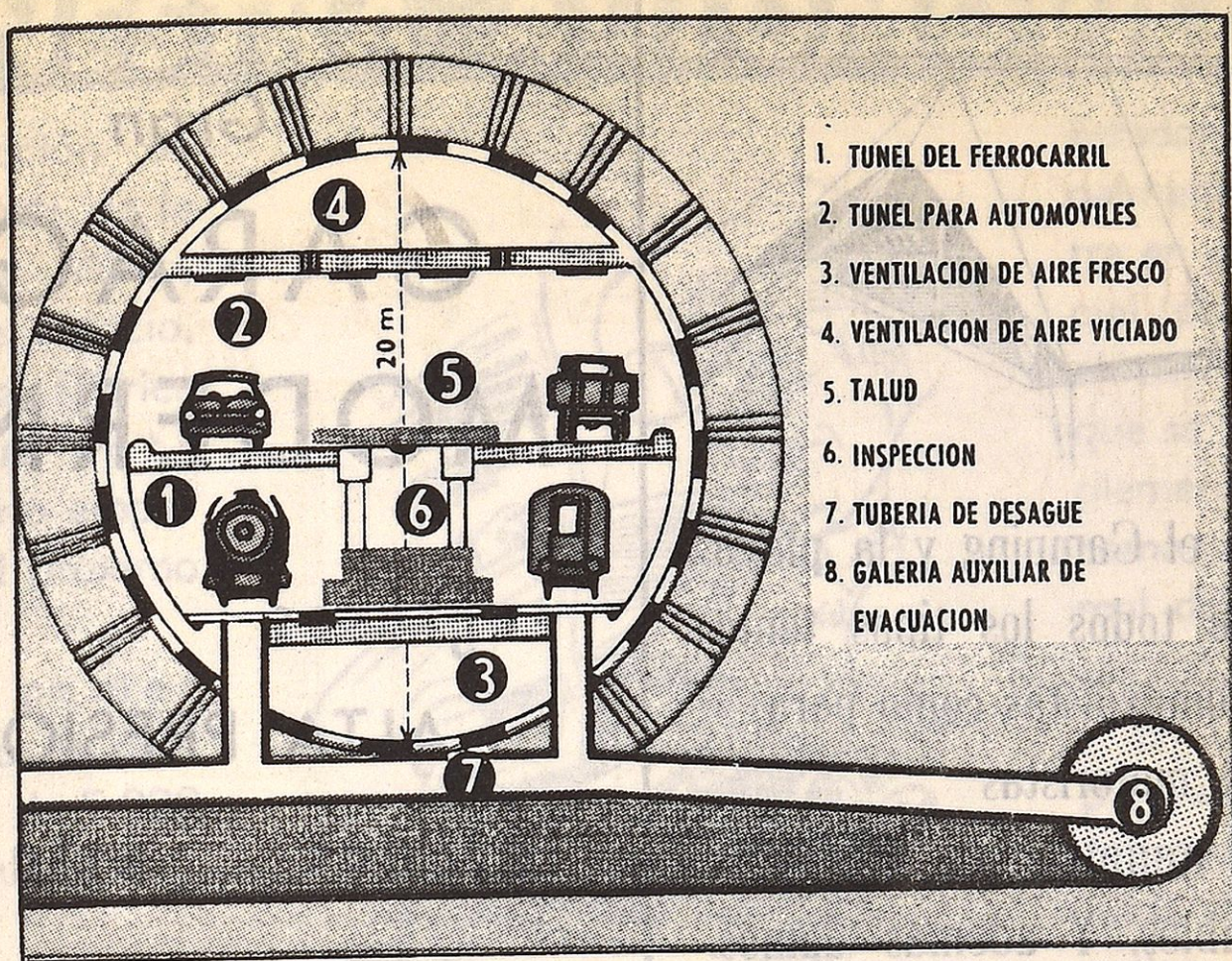
Telfs. 20202-23202

prendería un ventilador regulable por variación de la orientación de las palas o por variación de velocidad.

El otro proyecto, el del puente, no plantea, evidentemente, ningún

problema de ventilación. Su autor es el ex-ministro de Obras Públicas e Ingeniero de Caminos, don Alfonso Peña Beuf, quien, lo mismo que el marqués de Mulahacén y por razones análogas, cree en la necesidad de una vía de comunicación directa que una a Europa con el continente africano; pero estima que el puente sería más fácil de construir y menos costoso que el túnel.

El puente tampoco sería instalado entre los dos puntos más próximos de los dos continentes, a causa de la profundidad de los fondos que impediría la construcción de pilotes intermedios. El trazado que proyecta el señor Peña Beuf pasa sobre fondos no superiores a los 400 metros. La instalación de pilotes a tales profundidades plantea muy difíciles problemas que, sin embargo, parece tener resueltos el se-



1. TUNEL DEL FERROCARRIL
2. TUNEL PARA AUTOMOVILES
3. VENTILACION DE AIRE FRESCO
4. VENTILACION DE AIRE VICIADO
5. TALUD
6. INSPECCION
7. TUBERIA DE DESAGUE
8. GALERIA AUXILIAR DE EVACUACION

Corte transversal del proyecto de túnel bajo el canal de la Mancha, original del ingeniero francés Basdevant.

ñor Peña, y a que existen actualmente métodos de construcción que permiten llevar a buen fin tales difíciles trabajos. La largura total del puente sería de 25 kms.

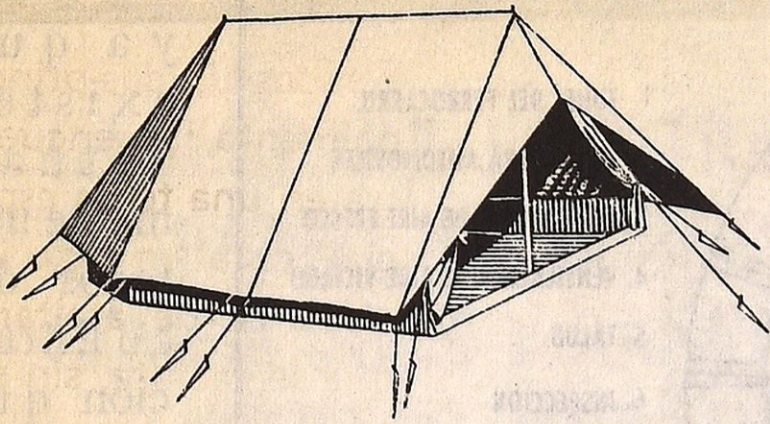
El día en que uno de estos grandes proyectos fuese realidad es indudable que nuestra red de carreteras sería totalmente insuficiente para recoger el aumento del tráfico que sobrevendría. Ya hace años se pensó en dotar a España de una autovía de peaje que, construída con la ayuda de capital extranjero, enlazaría Irún con Algeciras. Esta idea, al parecer hoy abandonada, facilitaría enormemente la circulación de los cada vez más numerosos turistas que España acoge cada año.

Es indudable que tan excelentes cuan importantes proyectos no podrán llevarse a cabo en un futuro inmediato; pero el progreso está dotado de una fuerza irresistible y ello basta para alimentar las esperanzas...

C. L.

TREVIJANO

EL ZAPATO DE CALIDAD PARA
SEÑORA Y CABALLERO
San Martín, 38 - Teléfono 12183 - SAN SEBASTIAN



Todo para el Camping y la playa
Tiendas de todos los tipos tanto
para automovilistas como para
motoristas

Colchones neumáticos, mesas y
sillas plegables. Y además damos
también facilidades.

RIO le aconseja:
Disfrute del Camping

Manufacturas

OLARAN

PIEL NATURAL Y ARTIFICIAL

PARA

CARROCERIAS Y MUEBLES

Beasain

Gran

GARAGE MODERNO

engrases

ALTA PRESION

lavados estancias

paralela av. de navarra, 9

IRUN

ACADEMIA AUTOMOVILISTA

SAN MARCIAL, 4
TELEFONO 21099

Unica con doble volante
(patentado)



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

MENESTRA AUTOMOVILISTA

La producción de modelos «sport» de la firma sueca Volvo, que, falta de espacio, utilizará una fábrica británica para esta producción, no empezará hasta el próximo otoño.

Desde el primer año, el ritmo de producción será de 5.000 vehículos anuales.

* * *

Dentro de algunas semanas será inaugurada una nueva línea de «ferry-boat», que permitirá a los automovilistas trasladarse de Italia a Grecia en el más breve tiempo posible.

Este servicio, organizado por la «Hellenic Mediterranean Lines», unirá regularmente Brindisi (Italia) con Corfú (Grecia), un viaje de 189 kilómetros, que se cubrirá en siete horas.

El navío dedicado a esta línea — el «Egnatia» — podrá transportar 115 coches.

* * *

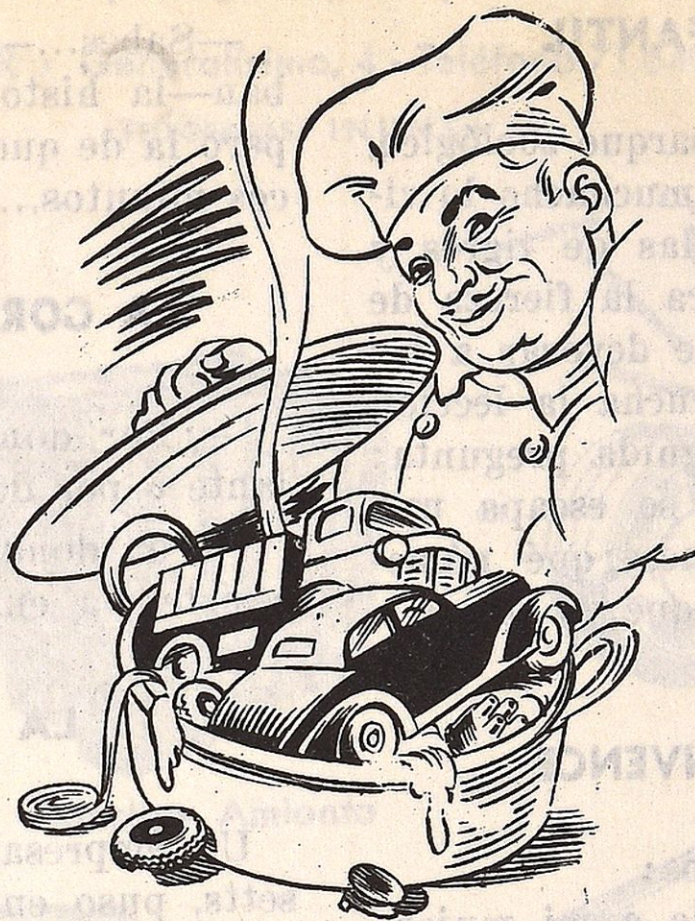
Se asegura que han dado excelente resultado los primeros ensayos secretos del nuevo Lancia con tracción delantera.

Este coche, destinado a llenar el vacío existente entre el Appia y el Flaminia, es un litro y medio que desarrolla 70 HP a través de una caja de cuatro velocidades sincronizadas.

Acaso se llame «Aprillia», que tanta fama dió a Lancia antes del último conflicto mundial.

* * *

La gran novedad del vehículo japonés «Toyopet Crown Custom», destinado a



Estados Unidos principalmente, se encuentra en una toma especial para máquina eléctrica de afeitar y que se facilita, sin suplemento de precio, como accesorio normal del coche.

* * *

En Laos existe superabundancia de Mercedes, ya que nada más que en las calles de Vientiane, su capital, el 60/100 de los coches ostentan

el emblema de la célebre marca alemana. Al amparo del gran atractivo que representa esta marca para los laotieneses, un importante «mercado negro» de divisas se ha montado alrededor de la venta de tales coches. Algunos de los nativos del país se procuran dólares en él e importan un Mercedes para revenderlo, muy por encima de su precio normal. Repitiendo la operación indefinidamente, realizan verdaderas fortunas.

El Gobierno, aproximando la cotización de la moneda local, el «kips», al del dolar en el «mercado negro», ha conseguido reducir algo este tráfico; pero los Mercedes, cada vez más solicitados, continúan afluyendo.

* * *

Se sabe que existen en curso insistentes gestiones del agregado comercial británico en Ankara, cerca del Gobierno turco. Y la razón es que, por primera vez, Turquía ha acordado conceder licencias de importación para automóviles de turismo extranjeros, habiendo excluido de esos contingentes a la producción inglesa.

HUMOR DEL AUTOMOVIL

PREVISION INFANTIL

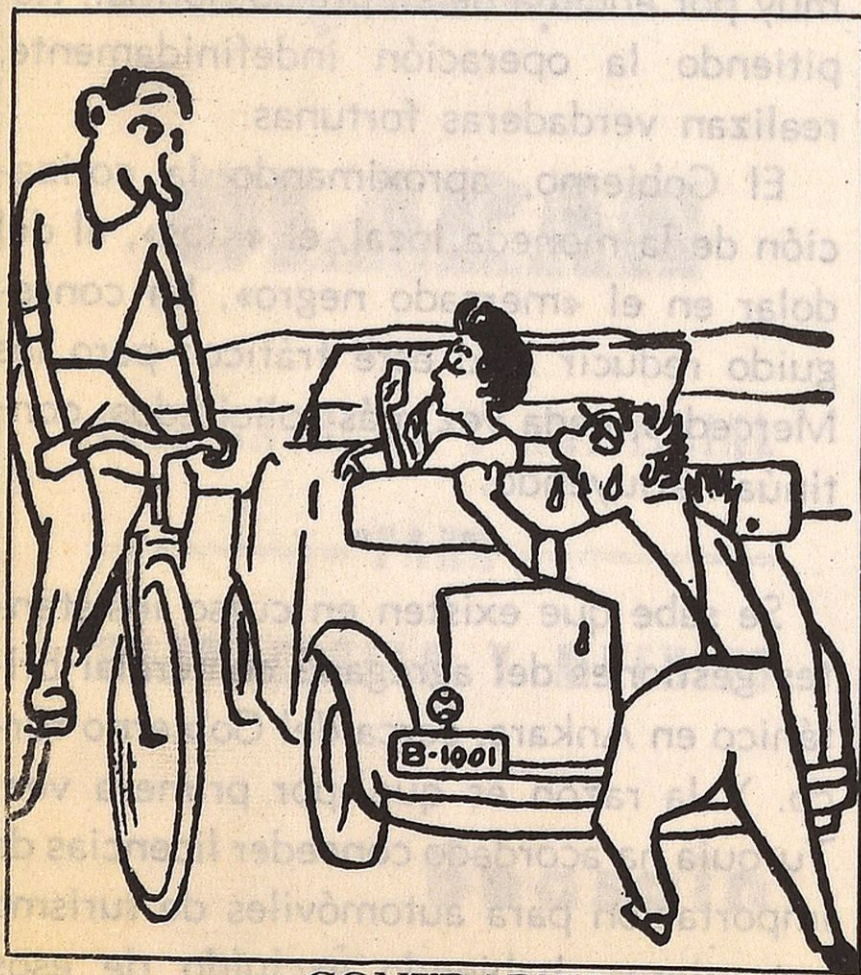
Papá lleva al niño al parque zoológico. Es la primera vez que el muchacho lo visita. Delante de las jaulas de tigres y leones su padre le explica la fiereza de estos animales capaces de devorar a los hombres. El chiquillo escucha la lección con gran interés y en seguida pregunta:

—Dime, papá, por si se escapa uno de esos bichos y te come, ¿qué número es el del autobús para que yo vuelva a casa?

LO QUE NO CONVENCE

Uno cuenta a sus amigos:

—La otra tarde le dije a mi mujer: “Vístete y vamos a dar un paseo en coche.” En pocos minutos estaba preparada. Subimos al coche y fuimos por la carretera que costea el río. Pero al llegar a una curva, después del puente, se rompió la dirección y nos precipitamos al río. Un perro lobo se tiró al agua, logró abrir las puertas del coche y nos llevó a los dos a la orilla. Pero, ¿por qué ponéis esas caras? ¿Es que no me creéis?



CONTRARIEDAD

—¿Que tal, don Armando?
—Ya lo ve usted: vamos empujando...

—Sabes...—dice uno de los que escuchaban—la historia del perro puede pasar, pero la de que tu mujer se arregló en pocos minutos... esa no cuela.

LA GORDA EN EL AUTOBUS

—¿Por dónde he de apearme, por delante o por detrás?

—Por donde quiera. El autobús tiene resistencia en los dos lados.

LA OPORTUNIDAD

Un empresario de taxis, de Massachusetts, puso en un periódico local el aviso siguiente:

“Díganos dónde se encuentra y a dónde desea ir, e inmediatamente nos pondremos a su servicio”.

Recibió una carta que decía:

“Estamos a unas 16 millas más allá del Paralelo 38. Tome la carretera principal, tuerza a la derecha, y nos encontrará, sedientos, en un hoyo, en un arrozal. Quisiéramos el taxi sin pérdida de tiempo”.



EN LA CARRETERA

—¿No iría usted por casualidad en dirección contraria?

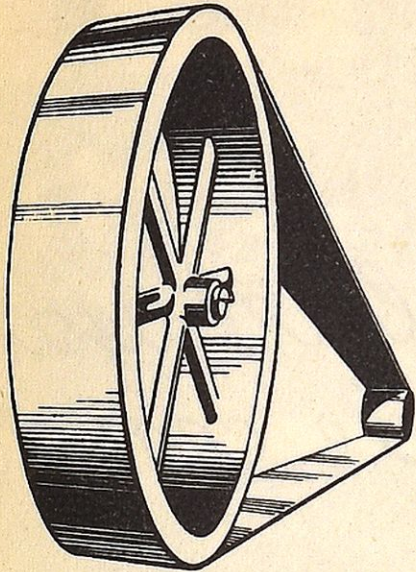
INDUSTRIAS UNIDAS, S. A.

(INUNSA)

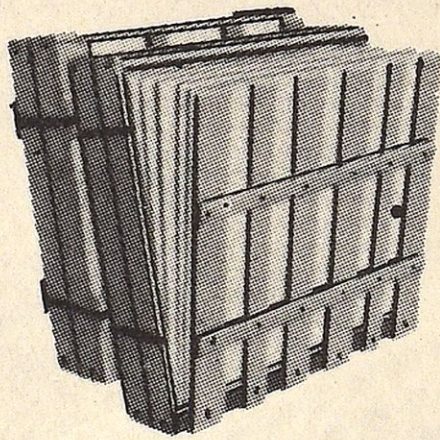
SAN SEBASTIAN • Iparraguirre, 9 - Apartado 12 - Teléfono 3017

EIBAR • Generalísimo, 4 - Teléfono 71.649

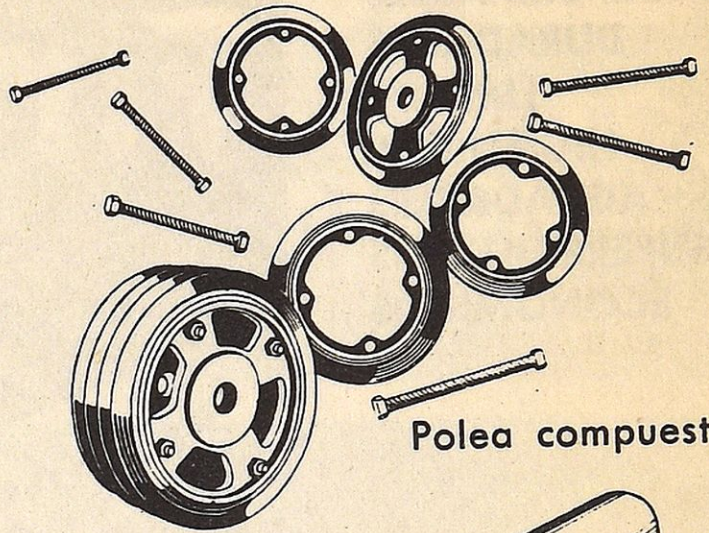
TELEGRAMAS: INUNSA



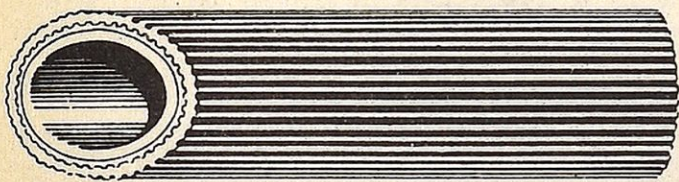
Correa plana



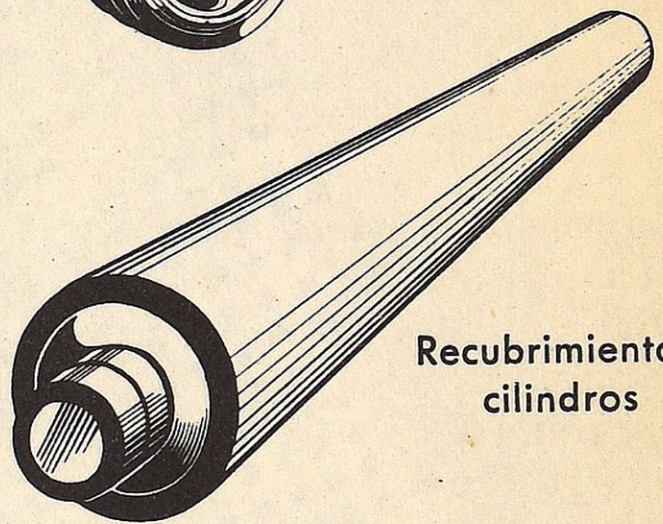
Planchas Amianto



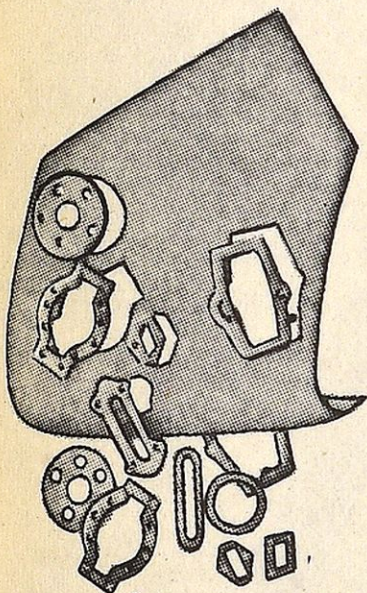
Polea compuesta



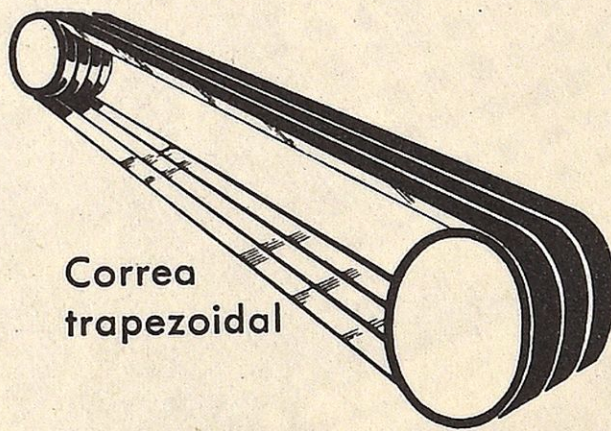
Tubería Presscord



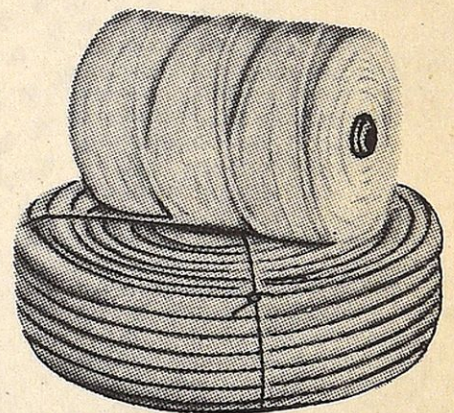
Recubrimientos cilindros



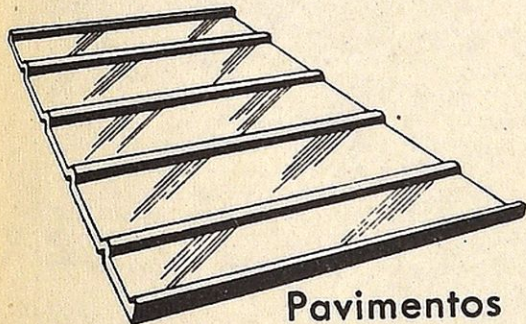
Juntas



Correa trapezoidal

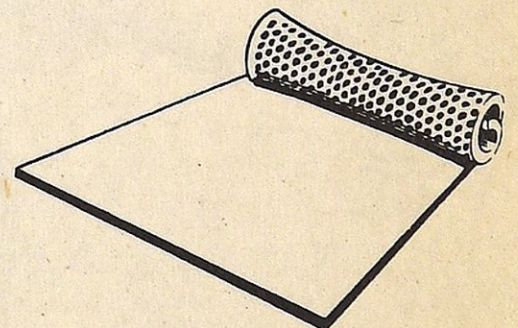


Cordón amianto

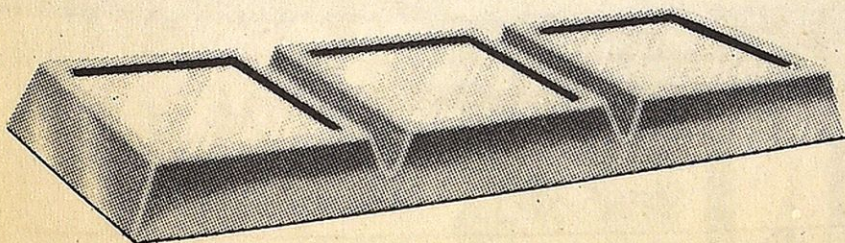


Pavimentos usos industriales

Colchón de gomespuma

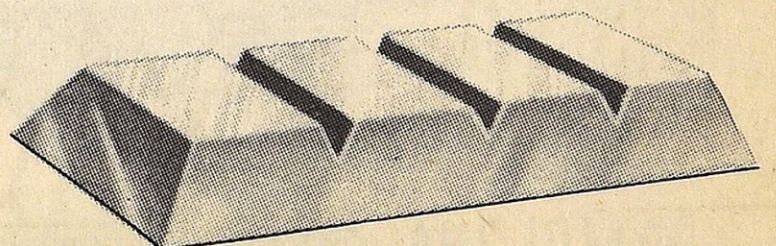


Planchas para tapizados



Antifricción

Estaño



Soldaduras

colchones y
almohadas
INDEFORMABLES
DURADEROS
LIMPIOS
HIGIENICOS
AGRADABLES
SUPERMULLIDOS
ECONOMICOS

FOAMEX Firestone

*burbujas
de confort*



SAN SEBASTIAN
PAMPLONA

XIMENEZ Y Cia., S.A.

LOGROÑO
TUDELA