

El Automovil Club



Club
VASCO
NAVARRO

2.^a EPOCA - N.º 55

AGOSTO - SEPTIEMBRE 1972

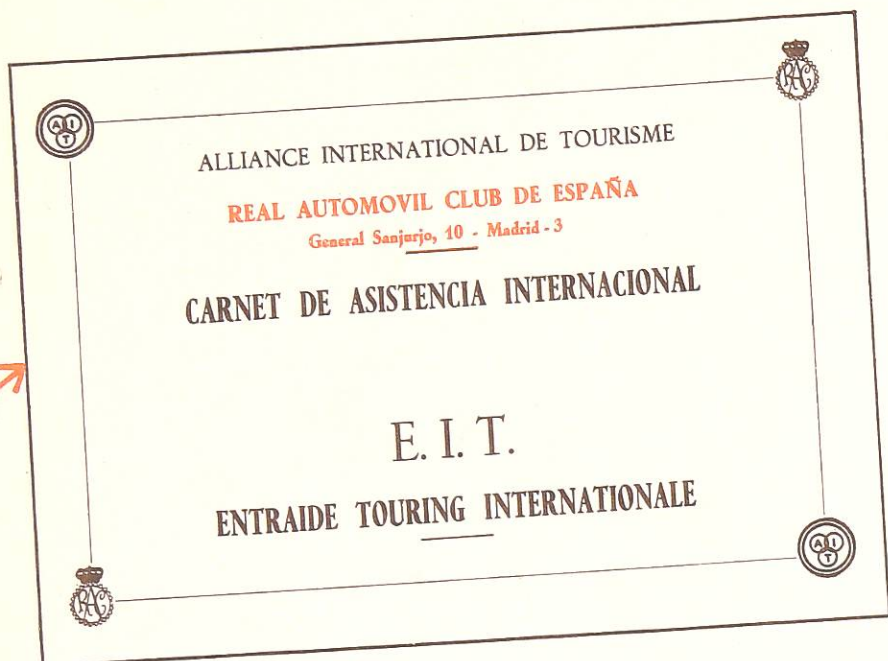


TRES SERVICIOS DEL CLUB PARA SUS VIAJES

cuando salga al extranjero

Carnet de Asistencia Internacional

Con este Carnet, cuyo costo es de 200 Ptas. y su validez de un año le anticiparemos.



ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

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

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

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

NO OLVIDE DEVOLVER ESTE CARNET A LA CADUCIDAD DE SU PLAZO DE VALIDEZ, AL REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA

Los importes anticipados los abonará el socio a su regreso en pesetas.

Bonos de Asistencia Internacional

El importe de estos Bonos, es de 400 Ptas. y su validez de un año: Con los mismos y sin otro desembolso por parte del socio abonaremos.



Para su vehículo:

Bono n.º 1 - **Repatriación del vehículo** irreparable a causa de un accidente hasta su domicilio.

Bono n.º 2 - **Remolaje del vehículo** hasta el taller de reparación más próximo.

Bono n.º 3 - **Envío de piezas de recambio** cuando no fuera posible su adquisición en plaza.

Bono n.º 4 - **Peritaje técnico.**

Para usted y sus acompañantes:

Bono n.º 5 - **Repatriación por conductor profesional** del vehículo y de sus ocupantes en caso de incapacidad de su conductor habitual.

Bono n.º 6 - **Adelanto de la caución penal** que le pueda ser exigida al titular para garantizar su libertad provisional, en la eventualidad de un accidente de circulación.

Bono n.º 7 - **Repatriación de heridos y enfermos** hasta su domicilio:

- por avión ambulancia.
- por avión de línea regular.
- por ambulancia, tren, etc.

SERVICIO DE VIAJES

con el asesoramiento técnico de

VIAJES TOURING CLUB, S. A. (Grupo A - título n.º 175)

- Preparación de itinerarios y presupuestos por ferrocarril, carretera, avión y barco.
- Billetes de Ferrocarril, Avión y Barco.
- Reserva de plazas en hoteles y apartamentos de España y el Extranjero.
- Cruceros - Excursiones.
- Coches de alquiler con o sin conductor.

Todo lo que Vd. necesita para su viaje

En nuestro domicilio social, le atenderá personal especializado, que ya desde ahora está a disposición de los Sres. Socios.

PUBLIVASC

**pensando escolar...
en el curso por más de
premios por más de**



**Un millón
de pesetas**



● solicite información
en nuestras oficinas

**Municipalidad
de San Sebastián
Caja de San Sebastián**

.....
se concederá una opción numerada por cada 1.000 pesetas
de imposición y una opción numerada por cada 5.000 pesetas de saldo anteriormente existente.
.....

Crédito Navarro



BANCO FUNDADO EN 1863

Capital 325.862.500 ptas.
Reservas 573.000.000 ptas.
Total 898.862.500 ptas.

CASA CENTRAL: PAMPLONA
Plaza del Castillo, 21

Agencia Urbana n.º 1
Avda. Marcelo Celayeta, 10 bis
(Rochapea) - Pamplona

SUCURSALES:

SAN SEBASTIAN - Avda. de España, 9

BILBAO - Gran Vía, 32

MADRID - Recoletos, 22

ZARAGOZA - San Miguel, 16 (Oficinas Provisionales)

HUESCA - C/ Berenguer, 2

y

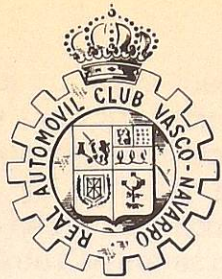
58 Sucursales más en Navarra, Vizcaya, Madrid y Huesca

COMPLETA RED DE CORRESPONSALES EN ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO
REALIZA TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES:

Cuentas corrientes y depósitos a la vista	0,50 %
Imposiciones a plazo de tres meses	2,50 %
Imposiciones a plazo de seis meses	3,50 %
Imposiciones a plazo de un año	4,00 %
LIBRETAS DE AHORRO	2,00 %

(Aprobado por el Banco de España con el n.º 8.251)



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

SUMARIO

	Pág.
Don José María Maquibar, nuevo presidente	3
ALAVA - Por haber sido cerrado el tráfico: un rumor infundado aseguró que el "Scalextric" amenazaba con caerse	4
NAVARRA - A - 15, una autopista para Navarra	4
VIZCAYA - Miguel Sodupe y Florencio Aróstegui, dos bilbaínos, únicos representantes españoles en el Rallye Olímpico de Munich	5
Compruebe la lista ¿Ha merecido usted una contramulta?	6
A nuestros asociados	7
Nuevos sistemas de seguridad	7
Información del Club	9
El nuevo Volkswagen 412	11
La prueba del alcohol, una medida que sería positiva	13
"Stop" un enfoque desacertado	14
El peligroso pañuelo blanco	17
Contra la opinión de TVE -circule sin miedo	19
¿Desarrollo sin carreteras?	20
Subida automovilística al Calvario	22
El miedo engendra accidentes	25
El conductor y la seguridad del automóvil	27
Está prohibido circular por el arcén	29
Doscientos permisos retirados en una jornada	29
Desafío a los fabricantes de automóviles	29
Motocicleta para el agua: La Surfblazer	30
Noticias	32
Defensa del paisaje...Y del turismo	34
Novedades	36
Rueda de humor	39
Crucigrama	39
¿Qué opinan los españoles del turismo?	40

Portada: Excmo. Sr. Don Federico Zappino, Presidente del Real Automóvil Club Vasco-Navarro. † 1 de Agosto del corriente año.

Depósito legal: S.S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

E I B A R

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

I R U N

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

T O L O S A

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

Alava

V I T O R I A

Secretario: Pedro Lascaray
Castilla, 26 Teléfono 221284

Navarra

P A M P L O N A

Navarro Viloslada, 13 (N.Y.A.S.A.)
Teléfono 237968

Vizcaya

B I L B A O

Secretario: José María Domingo
Bandera de Vizcaya, 2-1.º Teléfs. 439744 - 439743

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erausquin Olazábal

DON JOSE MARIA MAQUIBAR, NUEVO PRESIDENTE

El pasado 7 de agosto fue convocada a reunión extraordinaria la Junta Directiva del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, a la que asistieron representantes de toda la región Vasconavarra.

El reciente fallecimiento de su presidente don Federico Zappino obligaba, según los estatutos, a esta toma de contacto entre los dirigentes del Club.

Por ley de vida se imponía el nombramiento de un nuevo presidente.

El cargo recayó, por unanimidad, en don José María Maquibar Arrillaga hasta entonces secretario vocal de la Sociedad. El nombramiento debe ser refrendado en la primera asamblea general que celebre el Club.

Don José María Maquibar ha ostentado la Secretaría del Club desde 1927, fecha en la que quedó vacante por renuncia de don Federico Zappino.

La personalidad de don José María Maquibar se halla estrechamente unida a la marcha del Club y por tanto a la actividad automovilista de Guipúzcoa y ahora a la región vasco-navarra. Participó como directivo en las carreras automovilistas de Lasarte, en aquella época gloriosa en la que el nombre de San Sebastián se expandía por el mundo.

Siendo, como secretario, el directivo ejecutivo del Club, en estrecha unión con el presidente, ha ido marcando los rumbos del Real Automóvil Club de Guipúzcoa en su primera etapa, consiguiendo para los asociados un sinfín de mejoras que ha llevado al convencimiento del automovilista el beneficio que reporta pertenecer a esta gran familia.

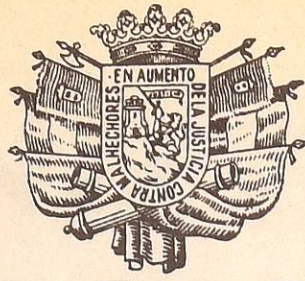
La iniciativa del señor Zappino como presidente para la expansión del Club a fin de que su ámbito se esparciera por la región vasco-navarra, recibió del señor Maquibar el más entusiasta y decidido apoyo, siendo en definitiva quien le dio su forma legal, logrando estimables colaboraciones de aficionados del motor en las distintas capitales de provincia que hoy en día ejercen a plena satisfacción su labor de expansión del Real Automóvil Club Vasconavarro.

La familia automovilista vasconavarra está de enhorabuena por este nombramiento, por lo que supone de continuidad en la política del Club llevada hasta ahora.

Felicitémonos por tanto, enviando nuestra más sincera complacencia por este acuerdo, deseando a don José María Maquibar como presidente, el acierto que ha demostrado como secretario desde hace tantos años.

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

ALAVA



POR HABER SIDO CERRADO AL TRAFICO: UN RUMOR INFUNDADO ASEGURO QUE EL "SCALEXTRIC" AMENAZABA CON CAERSE

El primer "Scalextric" de Vitoria construído sobre Zaramaga y que ha supuesto desde su inauguración un gran alivio para el tráfico rodado, volvió a ser noticia. Antes, como ya dijimos, tuvo sus partidarios y sus detractores. Algunos aseguraban que era una obra antiestética para una ciudad totalmente llana como Vitoria; otros, comprendían que era muy necesario este paso elevado para dar mayor fluidez al tráfico rodado y para prevenir todo tipo de accidentes. Después, una vez construído y en perfectas condiciones para su utilización, los más, vieron que las ventajas que ofrecía eran superiores a la pura cuestión estética. Y nuevamente ha sido noticia. A raíz de una publicación en la prensa local referente a su paralización durante unos días, surgieron todo tipo de comentarios al respecto, la mayor parte de ellos sin ningún fundamento.

Esta es la nota que apareció en la prensa:

"Siendo necesario terminar la ejecución de las juntas transversales de dilatación en el Paso Elevado de Zaramaga,

que no pudieron ser realizadas en su día por la inclemencia del tiempo, se hace preciso adoptar las siguientes medidas:

1.— Se suprime la circulación por el Paso Elevado de Zaramaga, en ambos sentidos.

2.—La circulación de Madrid-Irún, Irún-Madrid e Irún-Bilbao, se efectuará por las calzadas laterales inferiores del citado paso.

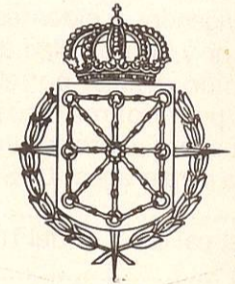
3.—Estas normas entrarán en vigor a las primeras horas del próximo martes día 20 y tendrán una duración aproximada de ocho días.

4.—Esta Alcaldía recomienda la máxima prudencia y obediencia absoluta a los agentes de tráfico y señalización que se situarán en los lugares adecuados y asimismo agradece la colaboración de todos los usuarios".

A pesar de esta nota oficial, cundió por la ciudad el rumor infundido de que el Paso Elevado de Zaramaga se hallaba en malas condiciones y que amenazaba con caerse, debido a que habían suprimido el tráfico y a que, además, habían aparecido en el mismo dos peligrosas "grietas".

Naturalmente, tales grietas no son sino las juntas de dilatación que toda obra necesita para evitar así que con el calor pueda producirse una catástrofe.

NAVARRA



A-15, UNA AUTOPISTA PARA NAVARRA

El reciente Plan Nacional de Autopistas presentado por el ministro de Obras Públicas ha traído para Navarra la confirmación de una noticia largo tiempo esperada. En efecto, en dicho plan se han convertido en realidad los rumores que con cierto recelo se extendían y que son hoy algo concreto. Nuestra provincia estará incluida en la red de autopistas que el III Plan de Desarrollo ya anunciaba. La autopista A-15, la de Navarra, para cuya concesión se citaba el año 72 con una longitud de servicio para finales del año 1975 de 60 km., siguiendo el trayecto Olite-Pamplona-Irurzun se ha visto ampliada a 125 kms.

Tras los malestares producidos por los primeros mapas de autopistas prácticamente en los balbucesos, en los que no figuraba nuestra provincia y las quejas de quienes sin pensar que una planificación de este tipo supone un avance para unas zonas y una probable desventaja para otras es el momento de reconocer que Navarra, enmarcada dentro de los 1.100 kms. de autopista de peaje que preveía el III Plan de Desarrollo, va a ser el enlace de la costa mediterránea con la cantábrica y sin lugar a dudas con el Mercado Común en un futuro más o menos lejano.

El Plan Nacional de Autopistas que dará nombre a la década de los 70, ha previsto una inversión de seiscientos mil millones de pesetas para los 6.430 kms. de autopistas proyectados. Ciñéndonos a nuestra provincia, el Plan prevee para la totalidad de la obra una extensión de 125 kms. con un presupuesto aproximado de 12.500 millones de pesetas. El coste, pues, por kilómetro es de cien millones de pesetas, que es similar a la media común de gasto para toda la red nacional.

Entre los párrafos que incluye el decreto-ley de reciente publicación y por lo que se refiere a nuestra provincia merece la pena destacar el que alude a la coordinación de funciones entre el Ministerio de Obras Públicas y nuestra Diputación con el fin de integrar adecuadamente la autopista con las autopistas y carreteras nacionales, siendo el propio ministerio quien determinará la ubicación de los lugares que limitarán la autopista en sus ejes norte y sur, así como sus enlaces respectivos.

La pregunta que estos días anda en boca de cuantos están interesados en nuestra flamante autopista es saber qué camino tomará a partir de Irurzun. Como ya hemos señalado con anterioridad los primitivos sesenta kilómetros han sido ampliados a ciento veinticinco y el tramo Olite-Pamplona-Irurzun ha sido sustituido por el tramo Tudela-Pamplona-Guipúzcoa, pero lo que se desconoce todavía es la ruta precisa que conducirá a la provincia guipuzcoana. Sin duda los accidentes orográficos de la región son los que han de determinar el trayecto definitivo.

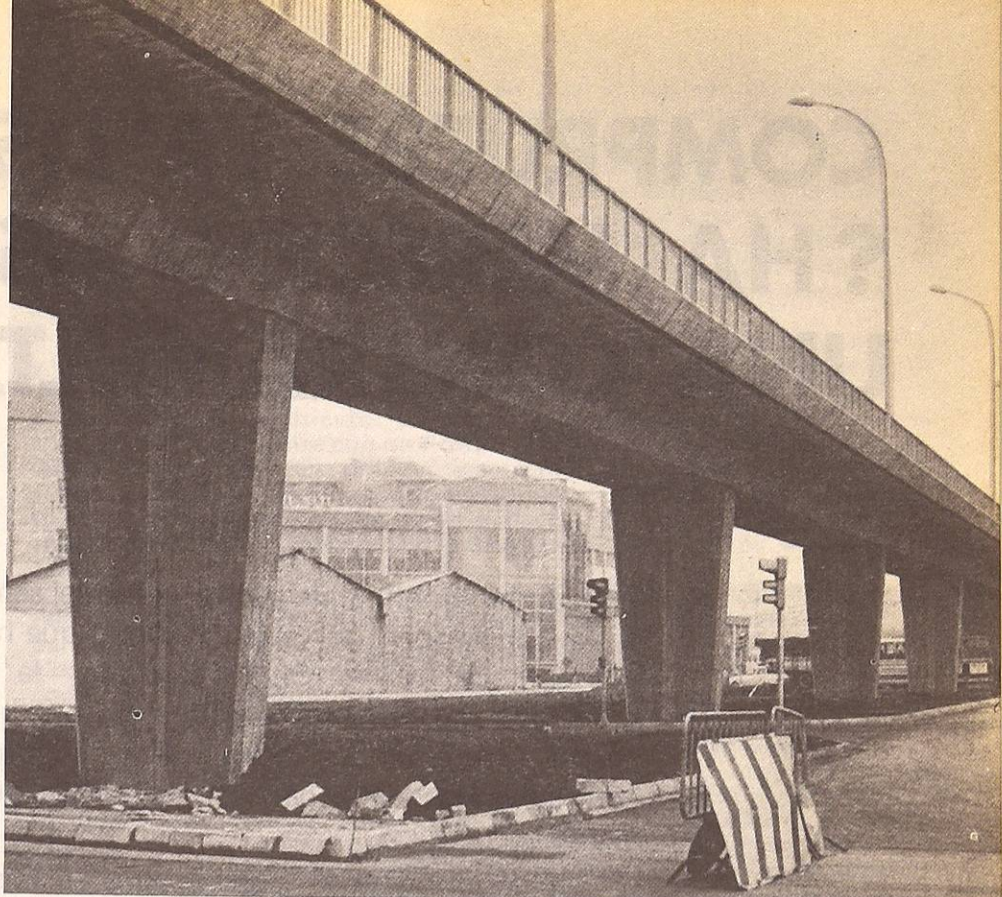
De acuerdo siempre con el contenido del Plan Nacional de Autopistas, España alcanzará en la década de los 80 la media de kilómetros de autopistas por millar de vehículos lograda por los países más desarrollados y es agradable constatar que nuestra provincia va a contribuir en cierto modo a lograrlo. Los 200 kms. actuales de autopistas se verán notablemente incrementados con la apertura de nuevas vías de comunicación entre cuyos nombres, autopista de Aragón, de Levante, del Sur, del Mediterráneo, etc. figurará el de Navarra, o, si lo prefieren, la autopista A-15.

XABIER

Como tales rumores fueron creciendo y numerosos vitorianos sobre todo los vecinos de Zaramaga comenzaron a alarmarse, la prensa local volvió a publicar sucesivas notas en las cuales se indicaba de nuevo las causas normales por las cuales había sido cerrado al tráfico el "Scalextric". Así, el Servicio de Carreteras de la Diputación Foral informó sobre la necesidad de las juntas de dilatación para paliar el problema que pudiera causar al estirarse el encofrado. Comunicaron que las juntas se cubren con unas resinas especiales muy delicadas, que es preciso colocar con unas condiciones climatológicas adecuadas. Cuando fue inaugurado el paso, estas resinas se colocaron provisionalmente a sabiendas que cuando llegara un tiempo mejor, con temperaturas más altas, tendrían que volver a colocar la resina ya con carácter definitivo.

La obra está en la actualidad realizada y los vehículos circulan sobre este Paso Elevado con toda normalidad. El presunto derrumbamiento quedó, como era lógico, en ese rumor que se extendió con rapidez por Vitoria, asustando a numerosos vecinos.

Diremos que el paso Elevado de Zaramaga ha sido construido con arreglo a las más modernas técnicas y bajo riguroso control de calidad, teniendo además presente que una vez terminado sufrió una dura prueba, consistente en colocar sobre su piso un número determinado de camiones muy superiores a los que pueden circular por el mismo aún en los momentos de mayor intensidad de tráfico.



El "Scalextric" no es una obra endeble. Es, en definitiva, una excelente solución al problema gravísimo que estaba creando el tráfico rodado en aquella zona.

JUAN CARLOS
(Foto Antonio)

VIZCAYA



MIGUEL SODUPE Y FLORENCIO AROSTEGUI, DOS BILBAINOS, UNICOS REPRESENTANTES ESPAÑOLES EN EL RALLYE OLIMPICO DE MUNICH

No es la primera vez que Miguel Sodupe viene a las páginas de nuestra revista. El espíritu aventurero de este bilbaino, unido a su increíble afición al automovilismo, amén de su buen conducir, le han convertido en protagonista de numerosas aventuras, todas ellas coronadas con éxito y de las que se han ocupado repetidas veces las páginas de periódicos y revistas especializadas.

En esta ocasión vuelve a ser actualidad y noticia, junto con otro bilbaino, Florencio Aróstegui.

Ambos, sin pensarlo mucho, se han embarcado en una importante aventura automovilística, cual es la participación en el Rally de la Olimpiada, junto a pilotos cuyos nombres suenan "a mucho": Waldegaard, Aaltonen, Makinen, Fall, Kallstrom... etc.

A bordo de sendos "Simca-Rallyer", ligeramente preparados, y junto con sus respectivos copilotos, se han lanzado a la carretera, rumbo a Alemania. Poco antes de que girasen la llave de contacto, de que sonase la primera pistonada, les abordamos en la puerta de la cafetería "F-1", que se ha convertido en el centro de reunión de los aficionados locales.

—¿Por qué tu participación en este Rally Olímpico?

—Por hacer algo distinto, por dar una representación a España, con un coche nacional, por un poco de aventura y porque corriendo junto a las figuras siempre se aprende algo.

—¿Cuántos días dura la prueba?

—Cuatro. Es más duro y más largo que el Montecarlo. Aproximadamente, hemos de recorrer cinco mil kilómetros, con más de trescientas pruebas selectivas, algunas de casi cien kilómetros. El trazado discurre por carreteras de

piedra y tierra batida...

—No estáis acostumbrados a este tipo de suelos...

—Se hará lo que se pueda.

—Como únicos representantes españoles, habréis recibido algunas ayudas...

—Prácticamente, nada. Vamos "con lo puesto".

—¿...?

—El automovilismo, para las "provincias" es así. Si fuéramos de Madrid o Barcelona hubiera cambiado el panorama. No, nadie nos ha ayudado, salvo en algunas pequeñas cosas...

—¿Entrenamientos?

—Por eso vamos una semana antes, para, por lo menos, conocer el trazado.

—¿Cuándo comienza?

—El día 19, para terminar el 24.

—¿Qué desembolso te supone la participación?

—¡Uf!, no lo sé. Preguntámelo a la vuelta, que seré más exacto.

—¿Volveréis nada más terminar la prueba?

—Depende del capítulo económico. Quizá nos quedemos unos días, para presenciar algunas pruebas de la olimpiada

—¿Muy preparado el coche?

—Un poco el motor, y bastante la suspensión.

—¿A qué aspiras?

—A clasificarme, que no es poco.

Pues a ver si es cierto.

Y Miguel Sodupe, junto con Florencio Aróstegui puso en marcha su "Rocinante", porque de quijotes es el embarcarse, con lo puesto, en tamaña aventura.

COMPRUEBE LA LISTA ¿ HA MERECIDO USTED UNA CONTRAMULTA?

La contramulta, iniciativa original del semanario "Autopista", como parte de una "Campaña de Optimismo en la Circulación", es ya una realidad que ha obtenido un asombroso éxito entre los automovilistas y amplio eco en toda España. Como ya saben —la noticia fue recogida en nuestras páginas— la contramulta es un premio en metálico, de cuantía semejante a la de las "clásicas" multas —de doscientas cincuenta a cinco mil pesetas— para premiar a los buenos conductores, que en carretera o ciudad observan un comportamiento correcto en general o hacen gala de algún gesto particular de prudencia, buena conducción, pericia o simplemente cortesía.

La contramulta es, pues, lo que su mismo nombre indica: una multa al revés, que se cobra en lugar de pagarse. Un detalle agradable, simpático y original entre tanto grito desaforado y tanta campaña tendente a desacreditar al automóvil y amedrantar al conductor. No resolverá los problemas del tráfico, no evitará accidentes —tampoco los evita el miedo—, pero pone una nota optimista en el ensombrecido tema del tráfico.

Publicamos hoy, porque puede ser que alguno de nuestros lectores se reconozca en ella la lista de esta semana —la segunda ya— de las contramultas que los redactores de dicho semanario han confeccionado con sus observaciones por diversas carreteras de España.

CUADRO DE HONOR

Premios de 250 pesetas por buen uso de los intermitentes, cumplir perfectamente con las señales de "Stop", respetar los pasos de cebra y circular utilizando el carril de la derecha, dentro de lo posible.

M-777.317	M-4.426-F	NA-68.874
B-720.017	SG-15.374	M-571.623
VA-19.276	CO-48.018	M-800.933
M-884.688	P-11.247	M-779.081
M-917.484	TO-26.331	M-840.077
M-516.584	M-945.434	M-367.495
VAI-D 886	M-900.812	B-408.838
M-762.268	AV-13.753	SO-4.638
LE-38.723	MH-4.167	CA-61.830
TO-29.450	TO-55.568	PM-94.189
M-762.268	BA-32.449	NA-34.220
M-790.224	AV-9.876	Z-99.643
M-527.011	M-881.644	MU-53.590
SH-1.547	M-326.380	TO-34.982
M-891.582	B-763.393	AB-39.012
PGC-23.851	DG-51-62	AV-7.953
CU-14.311	CO-60.015	SS-56.242
SH-7.642	ZH-235.917	MU-115.744
M-802.048	B-489.073	NA-62.567
M-887.874	NA-34.220	LO-0932-A
M-5.713-G	TO-24.377	TO-19.089

El premio se puede retirar personalmente en la Administración de AUTOPISTA, en horas de oficina, previa presentación del cartón del vehículo. También se puede cobrar por giro postal mediante el envío de una fotocopia del permiso de circulación a nuestra dirección: AUTOPISTA, Isaac Peral, 12.- MADRID-15.

NOTA.—El permiso o la fotocopia han de ser presentados en AUTOPISTA antes del día 19 de agosto de 1972. Una semana de plazo solamente.

A NUESTROS ASOCIADOS

Rogamos encarecidamente a nuestros asociados nos comuniquen los cambios de dirección que se produzcan a fin de que las comunicaciones no sean devueltas al modificar el domicilio.



CANON DE COINCIDENCIA DEL TERCER TRIMESTRE

Se pone en conocimiento de los socios propietarios de vehículos destinados al servicio público que el 30 de Septiembre finaliza el plazo para el abono del Canon de Coincidencia correspondiente al tercer trimestre del presente año.

Con tal motivo pueden pasar por estas oficinas a dejar el encargo con objeto de que hagamos efectivo el pago del citado Canon.



SERVICIO DE FINANCIACIONES

Este Club tiene el agrado de poner en conocimiento de sus distinguidos socios, que se halla en condiciones de poder conseguir las financiaciones de los automóviles nuevos que deseen adquirir, en las mejores condiciones para ellos y en el menor tiempo posible. Para ello, es preciso se pongan en relación con estas oficinas, donde les serán dadas todas las informaciones que precisen sobre el particular.

Así mismo, una vez más recuerda a sus socios, que tanto en el caso de que adquieran un automóvil nuevo ó usado, nuestros servicios de Matriculaciones ó Transferencias, procederán a la tramitación de las mismas, con el consiguiente beneficio económico que ello supone al tener que desembolsar solamente el importe de los gastos originados en los diversos pagos en Centros Oficiales, sin ningún gravamen por otros conceptos.

NUEVOS SISTEMAS DE SEGURIDAD

Reseñaremos algunos de los sistemas y perfeccionamientos logrados para aumentar la seguridad de los turismos, materia en la que ciertamente se ha adelantado muchísimo, hasta el extremo de que en nuestros días se podrían fabricar automóviles capaces de colisionar a 80 kilómetros por hora sin que sus ocupantes sufrieran grave daño.

Efectivamente: En Inglaterra, por ejemplo, existe un programa de seguridad conjunto del Gobierno británico y de la industria del automóvil, que está siendo desarrollado y cuyos sistemas se han

aplicado ya a automóviles de serie en plan experimental. Algunos de esos sistemas son: carrocerías resistentes a la colisión a velocidades de 70 kilómetros por hora; interruptor para levantar el acelerador; parachoques para protección de los peatones; interruptores para cortar la inercia a todos los servicios eléctricos, encendido, luces, calefacción, etc.; espejo periscópico; refuerzo de acero en el interior de las puertas para evitar su deformación; protectores a impactos laterales estructurales: bolsas de aire protectoras; luces de aviso de deceleración; control de altura de las suspensiones, y neumáticos de movilidad total, entre otros.

Pero destaca entre los Sistemas en vías de perfeccionamiento y fabricación el que está desarrollando la firma Lucas, consistente en un radar que evite el que un coche pueda chocar contra la parte posterior de otro vehículo. La firma en cuestión ha hecho demostraciones recientemente con un Ford "Zephyr" que estaba equipado con un prototipo del sistema electrónico de control de radar, siendo de destacar que el citado equipo es totalmente independiente y no requiere unidades de control externo, tales como alambres empotrados en la carretera o dispositivos electrónicos en otros vehículos.

En el vehículo experimental se montaron dos antenas de radar, de diez centímetros cuadrados, en la rejilla delantera —una para transmitir señales y la otra para recibirlas— y un computador electrónico calculó permanentemente la distancia segura óptima del coche que iba delante. Se ajustaron automáticamente los frenos y la válvula de estrangulación del carburador, a fin de mantener una distancia segura, mientras los pies del conductor no llegaron a tocar ninguno de los pedales.

El nuevo sistema de seguridad es realmente importante y aún lo es más si se tiene en cuenta que los ingenieros de la firma Lucas estiman que el coste de tal sistema será aproximadamente el mismo que el de una radio de automóvil. Hay fundadas esperanzas de que el dispositivo Lucas reduzca muy considerablemente el peligro de las colisiones múltiples, en cadena, que constituyen un evidente peligro a medida que aumenta la densidad del tráfico en las autopistas y sobre todo cuando hay niebla, lluvia o polvo.

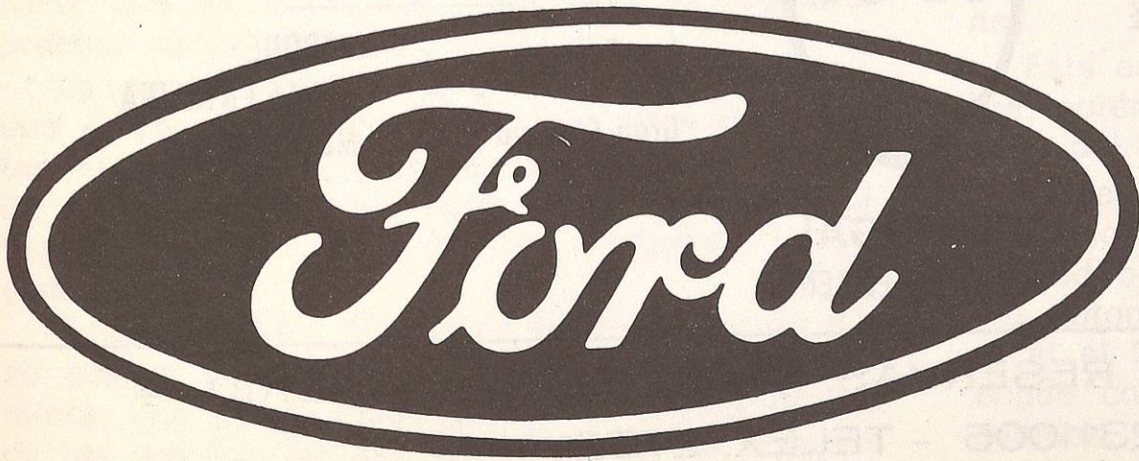
Es todo lo apuntado una pequeña muestra de lo mucho que hace la industria del automóvil para lograr la máxima seguridad de los vehículos que fabrica. Naturalmente que todo ello encarecerá los coches, pero siempre resultará más caro perder la vida o quedar lisiado en un accidente.

Ferodo ha iniciado una campaña europea de seguridad del automóvil. Como primera parte del plan se ha realizado un control en carretera durante tres años, en los que se verificó gratuitamente una gran cantidad de automóviles; el resultado estadístico ha indicado que un 13 por 100 de los automóviles circulan con las garniciones de los frenos gastadas. Como "slogan"; resumen diciendo: "Un conductor de cada siete se juega la vida... y la de los demás".

Efectivamente, las garniciones de los frenos se gastan según el uso que se haga del automóvil y no es suficiente seguir las instrucciones de los catálogos de entretenimiento y engrase para llevar un coche a punto. Generalmente, el usuario normal no tiene a su alcance ningún medio de comprobación del estado de desgaste de sus frenos y ello hace que por falta de tiempo o por negligencia ruede un porcentaje tan alto de autos con los frenos usados y gastados.

El medio más lógico de comprobación de frenos está en la revisión de taller, pero la operación implica tiempo, inmovilización del vehículo y un precio, aunque no hay duda de que esto es lo recomendado por los fabricantes y más usual hoy en día, sin embargo, algunos fabricantes de automóvil, con el fin de aumentar el coeficiente de seguridad de sus vehículos y reducir las labores de entretenimientos, han impuesto un sistema de control, para modelos de alto rango, que permite al conductor conocer el límite de desgaste de sus forros de frenos desde el asiento.

Es una innovación que por ser muy reciente no puede haberse sancionado por la experiencia, pero en principio es de una gran utilidad en casos de automóviles de un uso intensivo y de una gran seguridad.



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

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

LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

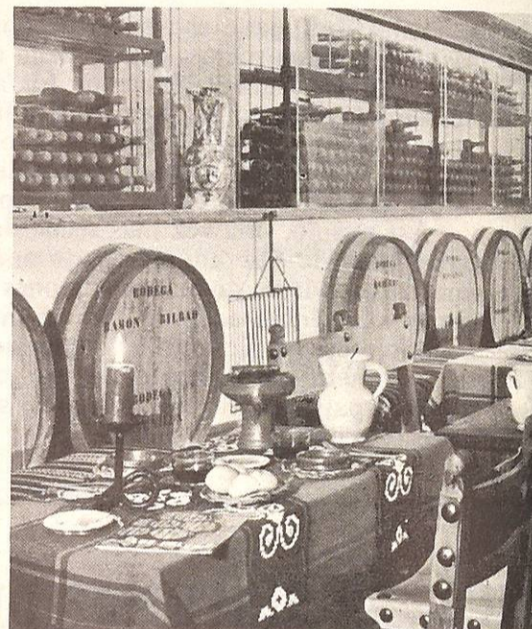
También en LOGROÑO puede encontrar el acreditado confort de los Hoteles Husa.

HOTEL CARLTON-RIOJA



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

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



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

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



PORTUGAL
Lisboa-HOTEL FENIX

ISLAS CANARIAS

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

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

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

HA MUERTO NUESTRO PRESIDENTE

A primeras horas de la tarde del día 1 de agosto recibíamos la inesperada y triste noticia del fallecimiento de nuestro presidente don Federico Zappino Barcaiztegui. Inesperada a pesar de que conocíamos el proceso de su dolencia. Pero sabiendo de la fortaleza juvenil de don Federico suponíamos que podría vencerla. Hombre batallador por excelencia, estábamos convencidos que saldría triunfante en esta nueva lucha.

Pero la triste verdad no dejó lugar a la duda: la industria y el deporte en general habían perdido a un gran hombre. Particularmente el automovilismo quedaba sin su sostén principal.

Es preciso hacer un poco de historia para comprender la magnitud de las inquietudes de este caballero del deporte.

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa se fundó en el año 1923 por iniciativa de tres donostiarras: don Federico Zappino, don Vicente Ameztoy y don Julián Garbayo, hoy los tres fallecidos.

La iniciativa de estos tres señores fue motivada por las derivaciones que tuvo la celebración de las primeras carreras de automóviles que se corrieron en el Circuito de Lasarte, como uno más de los festejos que organizó el Comité de la Feria de Muestras, que en aquel verano tuvo lugar en San Sebastián.

Las pruebas se celebraron, pero por las razones que fueren, su desenlace resultó muy desagradable al no poder pagarse los premios a los vencedores.

Esto dio lugar a un gran escándalo y a que los participantes denunciaran tan inesperado suceso ante la Federación Internacional del Automóvil con sede en París. Ello motivó una fuerte inquietud y disgusto entre los numerosos aficionados al deporte del motor que veían por una parte el descrédito en que iba a quedar el buen nombre de la ciudad de San Sebastián y por otra parte que ya no habría posibilidad de organizar pruebas automovilistas.

La primera gestión que hicieron los aficionados al deporte automovilista fue cerca del Ayuntamiento del que consiguieron abonarse el importe de los premios, con lo que quedó salvada la situación de insolvencia en que se hallaba la ciudad.

Todo esto hizo pensar en la necesidad de que se creara en Guipúzcoa un organismo que asumiera, con plena responsabilidad, la organización de las pruebas automovilistas que en lo sucesivo pudieran celebrarse.

Esta idea germinó y los señores Zappino, Ameztoy y Garbayo, recogiendo el sentir de los automovilistas de la provincia promovieron una convocatoria que dio lugar a una Asamblea de

la que salió la creación del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, cuya primera Junta Directiva fue presidida por el finado don Manuel Rezola y en la que don Federico Zappino fue designado secretario.

Esto sucedía en noviembre de 1923 a partir de ese momento y hasta febrero de 1927 actuó como tal secretario del Club el señor Zappino, año éste en que renunció para dedicarse a actividades empresariales. Continuó no obstante como miembro de la Junta Directiva de nuestro Club, siendo unas veces vocal y otras vicepresidente, hasta que en el año 1958 y para cubrir la vacante producida por el fallecimiento de don Manuel Rezola, fue elegido para ocupar la presidencia.

De esta forma desde 1958 hasta su fallecimiento, el primero de agosto de este año, ha desempeñado ininterrumpidamente la presidencia del Club, nuestro inolvidable amigo Federico Zappino.

En este período de catorce años en los que rige el señor Zappino los destinos del Club se señala una gran expansión. Una de sus aspiraciones era la de ensanchar el ámbito operativo de nuestra Sociedad a toda la región vasco-navarra. Efectivamente en el año 1969 como consecuencia de las gestiones realizadas, cerca del Real Automóvil Club de España, se consigue la autorización para que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa extienda su ámbito territorial a las tres provincias vascongadas y Navarra, a cuyo efecto el nombre de Real Automóvil Club de Guipúzcoa, se cambió por el de Real Automóvil Club Vasco-Navarro, al propio tiempo que se creaban delegaciones en Alava, Navarra y Vizcaya y dentro de la provincia de Guipúzcoa, las de Eibar, Irún y Tolosa.

Don Federico Zappino estaba en posesión de la Gran Cruz del Mérito Naval y era Caballero de la Legión de Honor entre otras condecoraciones.

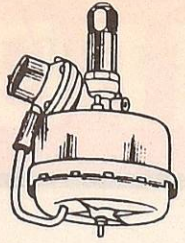
Esta es a grandes rasgos la labor de un hombre, auténtico capitán de empresa que ponía el sello del éxito en aquello que promovía.

A pesar del escaso tiempo que sus múltiples ocupaciones le dejaban, nunca faltaba su personalidad bonachona en cualesquiera manifestaciones automovilistas que tuvieran lugar, siendo para él el Club algo íntimo, como su propio hogar donde contaba con amigos de vicisitudes y de triunfos.

La Guipúzcoa deportista, la Guipúzcoa automovilista será difícil que olvide a don Federico Zappino. Y será su recuerdo, lo que él hizo a lo largo de su dilatada gestión, faro de marcha constante hacia la superación. Que en paz descanse.

FRENOS

AMORTIGUADORES



Y DIRECCIONES

TALLERES ESPECIALIZADOS

AREVALO

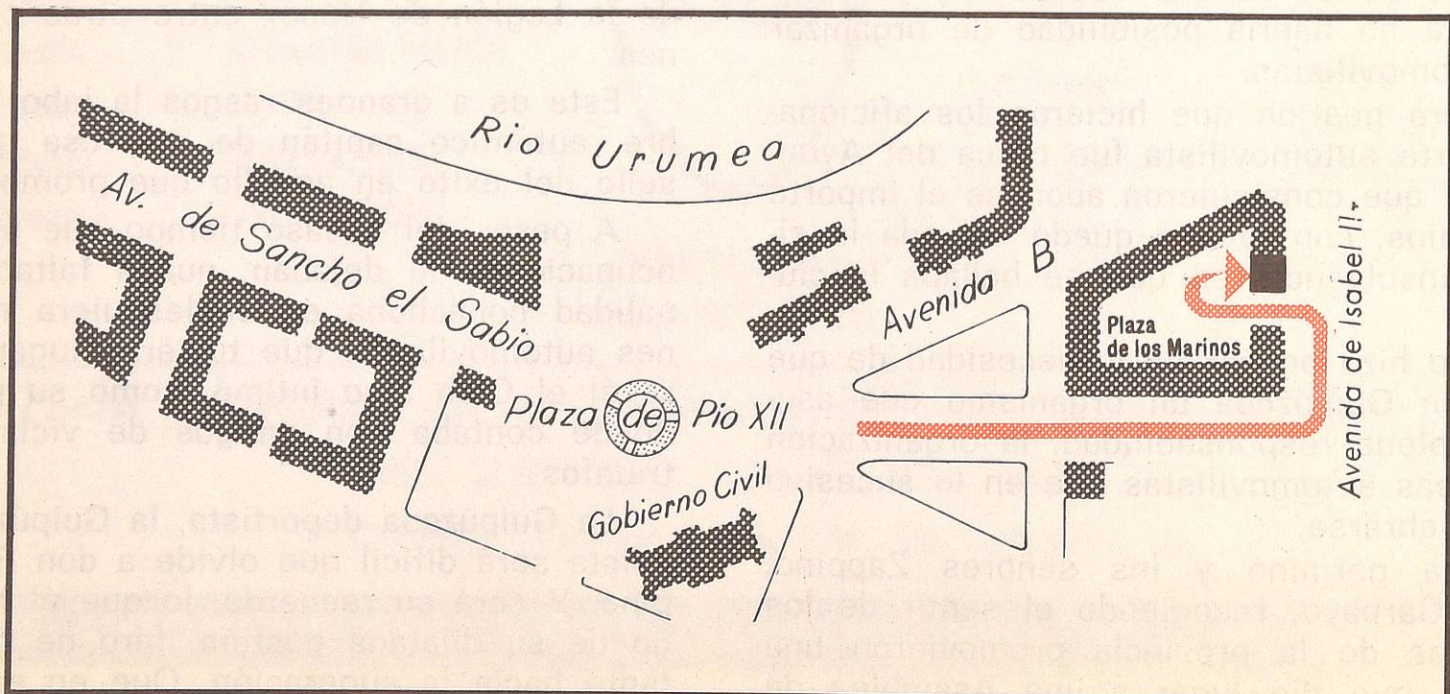
Taller Oficial de

BENDIBERICA, S. A.

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

Avenida de Isabel II - Plaza de los Marineros - Teléfono 424305

SAN SEBASTIAN



EL NUEVO VOLKSWAGEN 412

SUPONE UN REJUVENECIMIENTO
DEL VW. 411, DEL QUE SE HAN
VENDIDO YA 250.000 UNIDADES



El nuevo 412 de Volkswagen, cuyo acertado diseño contemplamos en la foto, es una variante, un rejuvenecimiento, sin duda necesario del conocido modelo 411. La firma alemana, la más importante de Europa, no se duerme en los laureles y aborda año tras año un ingente esfuerzo de renovación y superación. Prueba de ello es este nuevo modelo, cuya conseguida estética viene a complementar las ya demostradas virtudes mecánicas del 411.

Lo primero que resalta, es la modificada parte frontal, con capot descendente y grupos ópticos dobles, las esquinas han sido retrabajadas para darle una apariencia más deportiva. También la cola truncada, muy actual y la amplia luneta posterior mejoran considerablemente esta versión. Los intermitentes y luces traseras están montadas en esquina y a la misma altura que los delanteros, lo que confiere mayor uniformidad a la carrocería y facilita su visibilidad.

DETALLES DE CONFORT

Los pequeños detalles de confort no han sido tampoco olvidados. En el modelo de dos puertas (412 E), el ángulo de apertura ha sido aumentado a 56 grados, para facilitar el acceso. Todos los elementos situados en el campo de visión del conductor están terminados con pintura negra mate, anti-brillos, para evitar deslumbramientos. Otros detalles, como la sustitución de las bolsas situadas en las puertas por pequeños cofres de mayor capacidad y la mejora del sistema de ventilación y calefacción rematan la calidad del nuevo Volkswagen. No cabe duda de que incrementarán, si cabe, el éxito del antiguo modelo del que habían sido fabricados hasta ahora nada menos que un cuarto de millón de unidades.

MOTOR PRESS

DIVISIONES
Y
MUEBLES
DE
EMPRESA



exclusiva para Guipúzcoa:

CASA NERECAN

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

Teléfono N.º 410356

AUTOMOVILES ANSOLA

DEVA - EIBAR - ONDARROA

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA



ASISTENCIA
EN GARANTIA

REVISIONES

CHAPISTERIA

PINTURA

RECAMBIOS
ORIGINALES

MECANICA

ELECTRICIDAD

ENGRASES

LAVADOS

**10 razones por las que el Simca 1200
toma las curvas más rápido y seguro
que otros coches.**

1. Barras de torsión: para que el coche ruede más suavemente y se agarre más.
2. Barras estabilizadoras en ambos ejes: evitan los balanceos del coche.
3. Suspensión independiente a las 4 ruedas: mantiene el coche nivelado, aunque las ruedas no lo estén.
4. Máximo ancho de vías: asegura la máxima estabilidad, porque las ruedas están en los extremos de la carrocería.
5. Tracción delantera: elimina totalmente el

"coleo", siempre peligroso.
6. Neumáticos radiales sin cámara. Actúan como garras, incluso en pisos mojados.
7. Mayor visibilidad: el capó delantero no obstruye el campo de visión.
8. Mayor superficie de frenado: para que los frenos respondan enseguida.
9. Válvula compensadora: anula el riesgo de bloqueo.
10. Dirección a cremallera: basta la punta de los dedos para que el coche vaya donde usted le indique.

¿Quiere 10 razones más para tener un 1200? ¿O 20? Muy fácil: pídale a su concesionario que le deje dar una vuelta. Y vaya sumando.

 **CHRYSLER
ESPAÑA S.A.**
Empresa de hoy y del futuro

Simca 1200: pruébelo y no querrá devolverlo.

AUTOMOVILES DE OCASION

DE TODAS LAS MARCAS • TOTALMENTE REVISADOS
PRECIOS INTERESANTES • GRANDES FACILIDADES DE PAGO

VISITENOS ANTES DE VENDER
CAMBIAR O COMPRAR SU AUTOMOVIL NUEVO O USADO

AUTOMOVILES ANSOLA

DEVA - Teléfonos 60 13 47 y 60 15 24

EIBAR - Teléfono 71 28 50

ONDARROA - Teléfono 628

CONCESIONARIO DE  **CHRYSLER
ESPAÑA**



LA PRUEBA DEL ALCOHOL

UNA MEDIDA QUE SERIA POSITIVA

Responsabilizar al conductor sobre los riesgos que entraña no ya la borrachera, sino una sola copa.

He aquí una anécdota, más que curiosa aleccionadora, que demuestra a las claras el sentido de responsabilidad de muchos automovilistas... extranjeros: un compañero periodista que viajó por primera vez a Alemania en misión informativa, fue recibido en el aeropuerto por un sonriente y amable germano que debía acompañarle como intérprete. El periodista español, que venía sediento y deseoso de probar la famosa cerveza alemana, propuso a su acompañante que, antes de trasladarse a la ciudad, tomaran un "medio" en la cafetería del aeropuerto. Al salir, a pesar de que el coche estaba visiblemente a la misma puerta, el alemán hizo un gesto para llamar a un taxi. El español, extrañado, quedó asombrado —y sobre todo impresionado— al oír la explicación de su intérprete: si habían bebido, aunque fuera poco más o menos lo equivalente a una inocente "caña", no debían conducir. Irían a la ciudad en taxi y más tarde mandarían por el coche.

Este gesto —algunos dirán que "muy alemán"— pocas veces ocurre en nuestro país. Debemos reconocer que para que nos decidamos por el taxi, teniendo el coche a la puerta, tenemos que sentirnos más bien mareados... y aún ni eso. Muchos, sí es cierto, evitamos beber cuando sabemos que hemos de conducir, pero si "cae" una copa por un compromiso o por cualquier causa, subimos al coche sin mayores temores. Y muchas, demasiadas veces, una inocente copita es causa de un accidente, pues está demostrado que más que el borracho absoluto, provocan mayores víctimas

quienes conducen con la pequeña euforia que siempre transmite el alcohol aunque sea en minúsculas proporciones. Lo suficiente para aminorar el nivel, normal de reflejos o para romper los hábitos usuales que un automovilista ha adquirido a lo largo de muchos kilómetros de conducir sin beber y que se transforman en reacciones impensadas cuando el organismo no se encuentra en estado absolutamente normal.

Todo ello está muy sabido claro, pero el alcohol sigue causando estragos en la carretera. Por eso sería sin duda muy positivo que prosperase la petición de la Jefatura Central de Tráfico en el sentido de que se modifique la Ley que impide a los agentes efectuar controles de alcohol en los conductores, sin un previo mandamiento judicial. El loable, y nada exagerado gesto del alemán de la anécdota, revela un muy desarrollado sentido de la responsabilidad, pero también es consecuencia del temor a una de estas revisiones que, en países como en Suecia, por ejemplo, son frecuentísimas en carretera. Y aquellos que revelan un índice de alcohol en sangre superior al permitido (muchas veces basta una caña de cerveza o una copa de coñac, depende de cada individuo), se encuentran con fuertes multas o incluso penas de prisión más o menos graves.

Sería muy saludable, pues, la medida. Una medida positiva, eficaz para atajar un mal concreto, mucho mejor que todas las siniestras campañas de intimidación que se quedan en recomendar prudencia y meter el miedo en el cuerpo a los conductores.



AUTO-RADIOS

LAS MEJORES MARCAS
CASSETES - ESTEREOFONICOS

Montaje y servicio propio

MORO

Plaza del Buen Pastor, 1 — SAN SEBASTIAN
Parque de Amara, A — SAN SEBASTIAN
Iglesia, 10 — IRUN

“STOP”

un enfoque desacertado



El tema del tráfico, de la educación vial, es importantísimo, y TVE no debe mantenerse al margen del mismo. Ahora bien una triste y dilatada experiencia nos hace echarnos a temblar cada vez que en la pequeña pantalla se trata dicho tema; se diría que está maldito. En los últimos meses se ha recrudecido la campaña encaminada a aterrorizar al usuario: en todos los programas informativos, a todas horas; no se habla más que de accidentes y de muertos. Se está creando al gran público una psicología de carretera verdaderamente grave, sobre todo porque no se ofrecen soluciones alternativas al miedo; con recomendar de forma abstracta prudencia, parece que ya se ha cumplido el objetivo.

Tiempo hubo en que TVE tenía un programa dedicado al automóvil; en la actualidad, tal espacio se recuerda exclusivamente porque su presentador se dedicaba a protagonizar espectaculares accidentes, con fines didácticos que no quedaron muy claros, porque al automovilista lo que le interesa no es saber cómo tener un bonito accidente, sino cómo no tenerlo.

Así que, se publicó la noticia de que TVE iba a lanzar una serie dedicada a los problemas del tráfico, cruzamos los dedos, con la esperanzada ilusión de que, al menos por una vez, el tema fuese tratado de una forma equilibrada, constructiva y educativa. Nada más ponernos ante la pantalla recibimos el primer impacto, que nos hizo el mismo efecto que un directo de Urtain. ¿Qué imágenes creen ustedes que sirven de fondo para buena parte de los letreros de presentación de la serie? ¿Tal vez tomas de tráfico en una carretera? ¡Pues no, señor! Hay un cartel de «stop» (para justificar el título genérico), un poco de autopista y luego el «plato fuerte» de las imágenes viene formado por una serie de tomas de accidentes. Pero no ya accidentes de tráfico reales, sino que, para mayor ludibrio, se trata de escenas realizadas por «cascadeurs» profesionales, con accidentes voluntariamente provocados. También va siendo hora de que se sustituyan un par de accidentes que los tenemos ya muy vistos; un choque de un 124 con un camión Barreiros y un R-8, que se abrazó a una farola en la autopista de Barajas. En pocas semanas los hemos visto ya muchas, demasiadas veces. ¡Renovarse o morir!

Un inciso previo, para aclarar una cuestión que muchos de los críticos de TVE, que ejercen sus funciones en la prensa diaria, no han captado debidamente. Una cosa es que la Guardia Civil de Tráfico asesore el programa, y que tres personajes miembros de dicho cuerpo, se encarguen de servir de nexo de unión entre los distintos episodios, como protagonistas fijos de la serie; una cosa es esto, repetimos, y otra, que el programa sea, o deba ser un panegírico sobre la actuación de sus miembros. Los protagonistas, los auténticos protagonistas, son y deben ser las personas que circulan en la carretera. La Guardia Civil no precisa de que le hagan una especie de «public relations» —un tanto alimbarada— en la pequeña pantalla; siendo como es un organismo de proyección pública, tiene a su alcance y eficaz para conseguir dar esa imagen impecable que todos conocemos y deseamos; el comportamiento de sus agentes. Y es la conducta justa, correcta y seria de una inmensa mayoría de estos hombres la que ha permitido que una también inmensa mayoría de automovilistas sienta seguridad y efecto ante la presencia en carretera de los uniformes verdes. Sin necesidad de «public relations».

El programa tiene varios e importantes fallos. Media hora es mucho tiempo para decir que deben revisarse los frenos y que debe avisarse cuando se presencia un accidente, que es lo único positivo que queda en claro. Todo el «numerito» de la grúa es un poco infantil; piden una de «gran tonelaje» y llega otra con un cablecito que, nada más verlo, ya sabíamos que iba a producir el correspondiente «suspense» con su rotura. La grúa no se dedica a subir y bajar para mayor emoción; o puede o no puede, pero lleva su sistema de frenos y trinquetes, y lo que ha subido no vuelve a bajar.

Tampoco comprendemos que a un empleado que lleva más de veinte años en la casa, cumpliendo fielmente, lo pueda poner de patitas en la calle otro empleado, simplemente porque se presenta con una queja muy razonable; si así fuera, la legislación laboral de los camioneros habría que revisarla urgentemente. Como no creemos que sea así, toda la historia lacrimógena sobre «...si no hubiera que llevar las perras a casa...» y el pan de los hijos está de más. Del mismo modo que está de menos no saber en qué termina la cuestión jurídica: ¿qué hace la compañía de seguros en tal caso? Porque si se confirma que el camión salió en malas condiciones, sabiéndolo el personal de la casa, podría inhibirse, y en tal caso, la amplia y paternal sonrisa del patrón (doblada con serias y reprobadas miradas al jefecillo intermedio), tal vez se enfriase un poco.

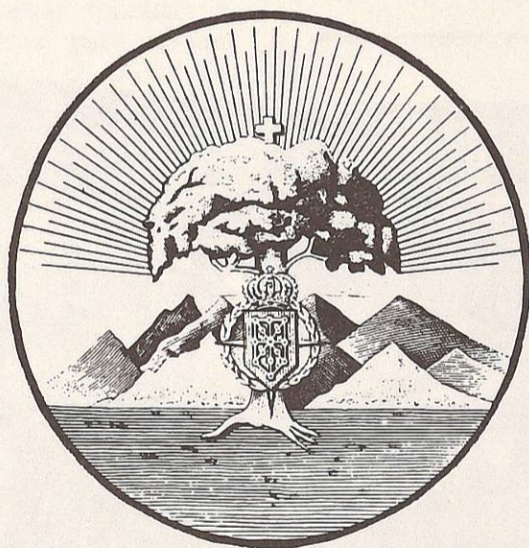
Los diálogos sobre los frenos no parecen cosa de profesionales: «Fallan los frenos. Que no funcionan como es debido. No van bien. Algo sí, pero no como debe». Si esto es todo lo que puede decir un camionero con más de veinte años de servicio, y que ha necesitado cincuenta kilómetros para darse cuenta de que va mal de frenos, ya es lástima.

El fondo de la cuestión es que, por lo visto, el camionero va a ser uno de los «buenos» dentro de la serie. Por lo tanto, hay que salvarle su responsabilidad, y para ello se monta la historia del jefe intermedio intransigente, para que el conductor pueda decir, muy digno: «Bajo su responsabilidad, no bajo la mía». Pero esto es falso; la responsabilidad de un vehículo la tiene exclusivamente el que lo conduce, y el carnet de conducir que se puede retirar es el suyo. Y en una gran empresa, como parece ser ésta del cuento, cuando un conductor nota, al cabo de cincuenta, de cinco o de quinientos kilómetros que los frenos fallan, para en el primer teléfono que encuentra avisa y no se vuelve a mover, hasta que viene a repararlo, o a cambiar la carga. Si se producen casos como éste —y nos consta que sí ocurren—, es al transportista particular a quien le ocurren, pero no al asalariado que cobra por nómina. Lo que pasa es que, si se pone la figura del camionero-propietario que quiere apurar hasta el límite unas zapatas, entonces la responsabilidad quedaba muy clara. Y parece que el camionero tiene que quedar bien; como dice el teniente: «Sí, esos hombres saben lo que llevan en las manos».

Nos parece excelente realzar la imagen del camionero, incluso en publicidad de vallas, tal como se está haciendo. Bastantes ataques está sufriendo, la carretera, por parte de la Renfe, y no viene mal que se contraataque. Pero, y esto nos preocupa. ¿Quién defenderá al automovilista? Porque tal como están las cosas en «Stop», nos parece que el único «malo» de la película va a acabar siendo el conductor de un turismo, y si no, al tiempo.

Arturo Andrés (MOTOR PRESS)

BANCO DE LA VASCONIA



***AL SERVICIO DE LA ECONOMIA REGIONAL
VASCO NAVARRA***

Sepa cómo son y qué le ofrecen los Austin 1300



COUNTRYMAN



4 PUERTAS

AUSTIN 1300

Los Austin 1300 son:

Austin 1300, cuatro puertas y Austin 1300 Countryman, de dos puertas y compuerta trasera.

Los Austin 1300 tienen suspensión exclusiva. ¿En qué consiste la Suspensión Hydrolastic®?

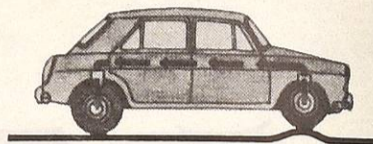
Un sistema sin muelles ni amortiguadores, a base de un depósito que contiene una mezcla de agua y líquido especial.

Cuando la rueda delantera entra en contacto con cualquier obstáculo, el desplazamiento —hacia arriba o abajo— que sufre hace que la mezcla se traslade, por los tubos de conexión, hasta la trasera del coche. Una vez aquí, presiona sobre la rueda trasera, lo que hace que toda la parte posterior del coche bascule hasta ponerse al mismo nivel del morro.

¿Qué sale usted ganando con ello?

Una perfecta horizontal. No hay cabeceos, trepidaciones ni sobresaltos. Sólo absoluta estabilidad.

La Suspensión Hydrolastic® hace



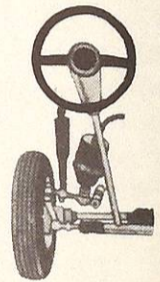
de todas las carreteras un standard de suavidad.

Los Austin 1300 fueron de los primeros en incorporar la tracción delantera. ¿Qué sale usted ganando con ello?

Seguridad y control.

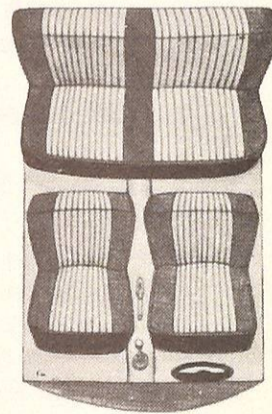
Seguridad, porque la tracción mecánica —actuando directamente sobre la parte delantera— ejerce una acción estabilizadora sobre la totalidad del vehículo. Control, porque el coche hará lo que usted quiere que haga, al más mínimo giro del volante.

Seguro y fácil de llevar. Como un buen amigo.



Aprovechamiento óptimo del interior. ¿Qué sale usted ganando con ello?

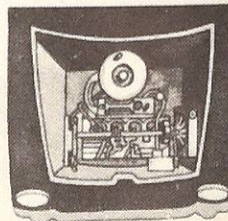
Ir a sus anchas, porque el 80% de su volumen total está destinado a pasajeros... y cuanto puedan llevar. Si prefiere el mismo Austin 1300 pero con tres puertas, pida que le enseñen Austin Countryman. El único coche español con dos puertas laterales y gran compuerta trasera, ideal para equipaje... y gente menuda.



Auténtico motor 1300 cc. ¿Qué sale usted ganando con ello?

Los Austin tienen un verdadero motor 1300. Cuatro cilindros y válvulas en cabeza. Todo un motor para salir de un disco mucho antes, para cumplir alegremente un adelantamiento, para devorar kilómetros como si tal cosa... Ya conoce usted cuatro de las grandes cosas que le dan los Austin 1300.

Pero tienen todavía muchas otras más, entre las que merece la pena citar su acabado, a base de cinco capas de pintura y la chapa más gruesa, que hace de los Austin 1300 los coches más robustos del mercado. Vaya a un concesionario de British Leyland Authi y compruébelo sobre el terreno. Y sobre la marcha, que es lo bueno...



Austin
todo ventajas

EL PELIGROSO PAÑUELO BLANCO

Es recurso inveterado, en nuestras carreteras y poblaciones, el trasladar a heridos y enfermos en vehículos utilitarios —turismos o taxis— a centros de socorro, hospitales o sanatorios.

Los ocupantes de estos vehículos, recorriendo peligros seguros —las estadísticas lo atestiguan—, circulan por las carreteras y cruzan la ciudad reclamando angustiosamente preferencia de paso, accionando insistentemente el claxon y, en numerosas ocasiones, actuando sobre las luces, cambiándolas, si es de noche, y hasta golpeando sobre las portezuelas, al tiempo que por la ventanilla se agita un pañuelo blanco.

Con todas estas señales se pretende dar a entender que se transporta a una persona a la que se cree en grave peligro, pensando que es vital la rápida llegada a un centro médico.

PERJUICIOS PARA EL HERIDO O ENFERMO

Está demostrado que, en la mayor parte de los casos, los pocos minutos que se intentan ganar no supone diferencia apreciable en cuanto a las probabilidades de agravación de las lesiones o de supervivencia del accidentado. Por el contrario, un traslado a gran velocidad —incluso en la propia ambulancia— puede incrementar el "shock" físico de la víctima y hasta puede llegar a provocarlo.

Las sacudidas, las bruscas aceleraciones o deceleraciones de las arrancadas y frenadas violentas, las curvas tomadas a exceso de velocidad, las repentinas maniobras para salvar a los demás usuarios —vehículos o peatones—, el tratar de evitar obstáculos, como baches, etc., son otras tantas circunstancias que perjudican al herido o enfermo. Preferible es realizar un transporte algo más duradero, pero más cuidadoso.

OTRO PELIGRO EVIDENTE: EL ACCIDENTE

No pocos de esos vehículos, que transportan a personas que precisan una asistencia médica o quirúrgica inmediata, por las condiciones en que circulan, y que hemos señalado, corren evidentes riesgos de colisionar con otros vehículos, atropellar a viandantes o finalizar empotrados contra árboles, postes, semáforos, muros o edificios.

De resultas de esa carrera desenfadada, quedan comprometidos, además de la vida del propio herido o enfermo, la del conductor culpable —forzado muchas veces por la prisa impuesta por los nerviosos acompañantes—, como de otros usuarios inocentes, ocupantes de vehículos o peatones, que ajenos al peligro imprevisto, no actuaron con la suficiente antelación, pericia o rapidez para salvar la presencia de un vehículo que, angustiosamente, solicitaba preferencia de paso.

PREFERENCIA DE PASO

Otro de los inconvenientes serios de los vehículos utilitarios que transportan heridos o enfermos es que, esta clase de vehículos, no tienen la consideración de automóviles de asistencia sanitaria, por lo que, en ningún caso, pueden considerarse amparados por la preferencia de paso, quedando obligados a adoptar las máximas precauciones —que generalmente no las cumplen los conductores—, con el fin de que su presencia sea advertida y... ¡cuántas veces, incluso, de tanto accionar el claxon, queda éste inutilizado!

Los conductores de estos vehículos, turismos o taxis, están expuestos a que, en caso de accidente, sean culpables, por haber conducido temerariamente, a pesar de transportar con supuesta urgencia —¡cuántas veces se abusa de la urgencia, que no es tal!— a una persona.

VEHICULO APROPIADO: LA AMBULANCIA

De todo lo expuesto, y de la necesidad de transportar o evacuar a los heridos —y a no pocos enfermos— correctamente, para evitar serias complicaciones y la pérdida de vidas humanas, se deduce que es preferible realizar bien la evacuación, que hacerla pronto, pero mal.

Hay que luchar contra la tendencia de la gente, sin duda llena de buena intención, de evacuar rápidamente a los accidentados, sobre todo de tráfico, en cualquier vehículo y de cualquier forma.

La ambulancia es el vehículo que habrá de disponerse siempre que sea posible (excepto para niños de corta edad), y, ante la imposibilidad de conseguirla, será la furgoneta, el furgón, la camioneta o el camión, el vehículo idóneo para que se puedan cumplir, durante la evacuación, las condiciones mínimas indispensables de los primeros auxilios: posición correcta, sujeción y aplicación de las medidas de asistencia precisas. En suma, se precisará transporte vigilado y asistido.

Además, la ambulancia es vehículo que, por disponer de especiales señalizaciones ópticas y acústicas, será observada con mucha más antelación que cualquier vehículo utilitario y, por ello, y por ser el vehículo apropiado para transportar personas con necesidades de asistencia médica, los demás usuarios tratarán de facilitarle el paso, aun cuando en no pocas circunstancias de tráfico intenso, muchos automovilistas, apercebidos de la proximidad de la misma, no podrán maniobrar como quisieran, pese a su buena voluntad, obligados por las especiales características de la circulación reinante.

Desterremos, pues, y para siempre, el transporte de heridos o enfermos en vehículos utilitarios que portan el peligroso pañuelo blanco.

Dr. Juan Antonio Usparicha Lecumberri
Presidente de la Asociación de Ayuda
en Carretera de Vizcaya

Tres
CORONAS



Restaurante TIPICO-Bar
COCINA SELECTA
ESPECIALIDADES REGIONALES

A 100 metros del Hotel TRES REYES
Plaza de las Recoletas, n.º 10 - Teléfono 22.51.97



P
A
M
P
L
O
N
A



GARAJE INGLES

MIGUEL COCA

ALDACONEA, 10 - 11

Motocicletas



TELEFONOS: ALMACEN 411765 • OFICINA 412272 • PARTICULAR 423317

SAN SEBASTIAN



Agente exclusivo de *Movilauto, s.a.*
para la provincia de Guipúzcoa



**VENTA DE COCHES NUEVOS Y USADOS
PARA MATRICULAS TURISTICA Y ESPAÑOLA**

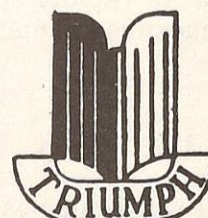


PARA SU SEGURIDAD PERSONAL

Cubiertas  El precio se olvida



SERVICIO OFICIAL



y

ESPECIALIDAD

JAGUAR



**TALLERES MECANICOS - ELECTRICIDAD
CARROCERIA - SERVICIO DE GRUA**

CONTRA LA OPINION DE TVE

CIRCULE SIN MIEDO PRUDENCIA NO SIGNIFICA LENTITUD, SINO DOMINIO

Si usted sabe conducir, si lleva ya los suficientes kilómetros recorridos para conocer las características del coche que maneja y lo hace con soltura, debe conducir sin miedo. Todo conductor medroso y con poca decisión resulta un peligro para él, para los demás ocupantes de su automóvil y para todos los automovilistas que circulen a su alrededor.

Quien recuerda la frase que Molière pone en boca de sus "Mujeres sabias": "Quien desea matar a su perro, le acusa de estar rabioso", comprenderá las razones por las cuales se suele hablar mal del automóvil. Se dan noticias constantemente de accidentes de muertos y heridos, sin mencionar los grandes servicios que el coche presta y prestará a la Humanidad.

PRUDENCIA Y DISCIPLINA

Miles de conductores podrían dar testimonio de que circular en automóvil no resulta peligroso, como nos quieren hacer ver los incansables agoreros. Y actualmente, TVE con la más macabra de las campañas que se pueda presentar a los ojos de un automovilista y su familia, de la misma categoría demencial que aquella que marcaba en las carreteras: "Aquí un muerto".

En el grado actual de perfeccionamiento a que han llegado los automóviles, no suelen darse fallos técnicos. La culpa de cualquier siniestro puede achacarse, en la mayoría de los casos, al conductor del automóvil implicado en el hecho, o bien a deficiencias inatendidas y mal señalizadas en la vía pública.

Respecto al límite de velocidad impuesto de forma general, existe la experiencia bastante negativa de los franceses. Jacques Baumel, secretario de Estado Adjunto al primer ministro, en una conferencia de prensa dio a conocer que en Francia habían aumentado los accidentes mortales, después de establecerse el límite de velocidad. En 1971 se registraron 236.109 accidentes, frente a los 249.828 en 1970. El número de muertos fue de 16.212 en vez de los 15.087 de 1970. A la vista de tal fracaso, las autoridades francesas han matizado la legislación estableciendo tramos de velocidades máximas a 90, a 100 y a 110 por hora, lo cual ya parece más sensato.

ACCIDENTES EN ESPAÑA

En 1971 murieron en España 300.000 personas, de las cuales 4.247 por accidente de tráfico, carretera o ciudad. Para comparar con otras causas de mortali-

dad, citamos que de cáncer, unas 45.000; alteración del sistema nervioso central, 40.000; arteriosclerosis, 22.000; senilidad, 33.000; otras enfermedades del corazón, 20.000; neumonía, 10.000; bronquitis, 7.000; cirrosis hepática, 6.000; nerritis, 5.000; enfermedades reumáticas del corazón, 6.000; otras enfermedades de la infancia, 5.000; diabetes, 4.000; hipertensión, 4.000; gripe, 2.000; obstrucción intestinal, 2.000; accidentes caseros, 7.000. De cada 100 personas muertas, sólo una defunción se debe a accidente de automóvil.

¿NOS QUEDAMOS EN CASA?

El responsable de la campaña de terror que está divulgándose en la pequeña pantalla no ha tenido en cuenta más que la estadística de los accidentes automovilísticos. ¿Por qué no informa de las personas que han muerto al encender el televisor? Según los datos oficiales, se registraron, en el pasado año, un 75 por 100 más de accidentes caseros que de automóvil. Hay que ser justos y orientar debidamente al ciudadano.

Pero creemos que, si es necesario hacernos pensar en la muerte, sería suficiente con aconsejar a todos los españoles que hagan ejercicios espirituales. La idea de la muerte fue tratada con profundidad, capacidad, respeto y autoridad por San Ignacio de Loyola y otros muchos Santos, que pueden ayudar a nuestro espíritu para el tránsito final de la vida terrena. Porque lo cierto es que aquí —más tarde o más temprano— no nos vamos a quedar ninguno. Ni Carlos Muñoz, ni Pedro Macía.

Nos parece muy bien que se busquen soluciones para los accidentes. Pero dejemos de asustar con el "coco", ya que está pedagógicamente demostrado que a nada positivo puede llevar y se pueden producir traumas peligrosos.

Pídanse mejores carreteras, foméntese la buena educación del conductor y recomiéndese que se instruyan sobre el automóvil leyendo publicaciones responsables.

Conozcamos el automóvil, conozcamos la conducción, conozcamos nuestros derechos y deberes como automovilistas y como contribuyentes por tal motivo; pero hagamos oídos sordos a todo lo que se publique intentándonos meter el miedo en el cuerpo.

**Romualdo Garrido, Presidente de la Asociación
Nacional de Usuarios del Automóvil**

¿DESARROLLO SIN CARRETERAS?

Raymond Cartier, auténtica eminencia del periodismo francés, y gran cronista de nuestro tiempo, aborda en este artículo, fruto del trabajo de un grupo de investigadores, (y que reproducimos por cortesía de "Arriba"), la verdadera problemática del automóvil, con la agudeza y acierto que le caracterizan.

DE LA CIVILIZACION DEL OCIO A LA CARRETERA

Durante un mes, un equipo de quince encuestadores y fotógrafos del «Paris Match» recorrió las principales carreteras, aquellas que conducen indistintamente al mar y a la montaña.

El reportaje que trajeron permite realizar, por primera vez, el balance de uno de los problemas nacionales más generalizados: la insuficiencia de la red de carreteras.

Las vacaciones son un buen momento de meditación. Cualquier dato, cualquier sugerencia sirve, cuando menos, de elemento comparativo.

Creemos sinceramente que hemos sido los primeros en relatar el drama de las carreteras. Lo hicimos ya en 1952, cuando era evidente que Europa sobreviviría a la guerra. Quedaban entonces demasiadas casas por reconstruir antes de pensar en un plan de carreteras. Esa abdicación de la inteligencia es la razón fundamental de un retraso que nos lleva a este absurdo desfase. Francia —por ejemplo— es de los primeros países de Europa en automóviles y de los últimos en carreteras.

Las principales autopistas europeas habían sido construidas por Hitler. Francia poseía desde hacía tiempo la red de carreteras más densa del continente. Ambas razones conjugadas unidas a una tradición de trivialidad que se remonta al origen de los tiempos, llevaron a los ilustres expertos franceses a pronunciarse

en contra de la carretera especializada. Sostuvieron que las carreteras para diligencias podían adaptarse al automóvil y, después de sostenerlo, se dispusieron a probarlo. Se dilapidaron años y millones en ese intento, condenado al fracaso. Hubiera sido mucho más conveniente, concentrar todos los recursos financieros y técnicos en la construcción de las supercarreteras que faltaban en el panorama automovilístico. Muchas razones se opusieron a ello; no fue la menos importante la división medieval de las carreteras en tantos feudos celosos de sus prerrogativas como provincias existentes. La autopista rompía este minifundismo. Fue odiada.

El 6 de octubre de 1956, «París-Match» citaba una frase de un diputado llamado Regaudie, ante una Comisión Parlamentaria: «Si no tenéis cuidado, pronto las carreteras serán una red de baches».

El momento llegó. Tras las «Barreras de deshielo», ante las cuales los no iniciados daban media vuelta, creyendo que la carretera estaba cortada, la Administración colocó, a lo largo de ciertos itinerarios de mucho tráfico, este inefable cartel: «Baches en proceso de formación». En lenguaje inteligible, eso significa que la carretera se iba al garete. Se le había exigido demasiado a su viejo esqueleto. Fallaba toda ella a la vez.

Los prudentes expertos gubernamentales —por citar un caso no lejano— ha-

bían previsto la cantidad de 33.000 millones para los créditos de carreteras del V Plan. La decisión final los redujo a 26.000 millones es decir, al 79 % de lo indispensable. Admitiendo que las cosas hubieran ido lo mejor posible, por ese precio Francia podría haber construido 200

LOS AUTOMOVILISTAS DE CASI 100.000 MILLONES

Ateniéndonos a la versión oficial, el esfuerzo francés en materia de carreteras equivale al de los grandes países vecinos de gran tráfico. Según la Unión de Carreteras, sigue siendo proporcionalmente inferior al de Noruega, Austria, Suecia, Alemania Federal, Italia e incluso Grecia. En 1952, el Estado se comprometió a destinar al Fondo de Carreteras el 22 % del producto del impuesto sobre la gasolina; cuando desapareció, la IV República había rebajado ese porcentaje al 9 % y la V República aún no lo ha elevado más que al 12 %.

Con los 7.600 millones de francos (casi 100.000 millones de pesetas) de que se ha despojado a los automovilistas, Francia hubiera podido construir 2.000 kms. de autopista. Si se cree que las carreteras son una fuente de riqueza deben deplorar esos beneficios no conseguidos; si no se cree que las carreteras son una fuente de riqueza, eso significa que se pertenece a otra época.

TAMBIEN LOS RUSOS SE

Hace años, en Moscú, sostuve con un grupo de teóricos marxistas una discusión sobre el automóvil individual. Le eran absolutamente contrarios. También condenaron, aún más vivamente, el significado social del automóvil individual, símbolo del espíritu pequeño-burgués, contrario al comunista, que prefiere viajar con camaradas, con un guía que le diga lo que debe ver y cosas que expresen el regocijo colectivo.

Me juraron que el Gobierno soviético se guardaría mucho de difundir el automóvil individual, por razones doctrinales, aún más que por motivos económicos... Tras de lo cual Krustchev cedió primero a la presión popular, organizando el sistema de alquiler de vehículos y después, Kossyguin dio el paso decisivo, al firmar con la Fiat un contrato que multiplica por diez la producción de vehículos populares.

El transporte individual ha vencido al colectivismo. Corresponde a una aspira-

kms. de autopista de enlace y 60 kms. de autopista de descongestión al año. Es apenas un tercio de lo que las firmas especializadas en pavimentos de alquitrán u hormigón declaran que son capaces de construir, por lo que tienen un material en situación de **paro parcial**.

ANTAS DESPOJADOS MILLONES DE PESETAS

Hay hombres que pertenecen a otra época. Son dignos de respeto, frecuentemente conmovedores, a veces poéticos y el término de «fósiles» que nos vemos obligados a aplicarles no tiene en absoluto nada de peyorativo. Cuando la Humanidad salió de las cavernas, ellos quisieron permanecer en ellas; cuando consiguió rodar sobre carriles, ellos optaron por el paso del caballo, al que, sin duda, se habían opuesto en la época en que fue domesticado. Hoy están contra el automóvil. Le acusan de contaminar el aire, de agitar al hombre y, hablando como sabios economistas, de devorar una parte demasiado considerable de los recursos de las economías domésticas y de las inversiones de las naciones. Estos argumentos son venerables y fútiles. El automóvil está indisolublemente ligado a nuestra industria y a nuestro tiempo libre. El equipamiento de las naciones debe calcularse contando con esos imperativos.

SE PASAN AL AUTOMOVIL

ción universal del hombre moderno. Los que lo combaten, donde quiera que se hallen, malgastan sus esfuerzos.

El Gobierno Soviético ha entrado con su adhesión al automóvil, en un ciclo cuyas consecuencias quizá no haya previsto. El automóvil se desarrolla en Rusia al ritmo occidental, los Poderes Públicos se verán obligados a construir y a condicionar una red de carreteras adecuada.

Sin ir más lejos, los franceses, que saben hoy a millones de Francia, saben que sus logros en materia de carretera son inferiores a los de otras naciones de Europa Occidental. Se dan cuenta de que éstas continúan progresando más rápidamente que en su propio país. Suiza cuyas condiciones naturales son difíciles, llevaba un gran retraso: Vayan a verla ahora!

El tunel del Mont Blanc, que ha tenido un éxito seis veces mayor al que se había previsto, desemboca en Italia en una

vía triunfal y en Francia, en un camino de mulas ligeramente acondicionado. Los periódicos ingleses y escandinavos, aconsejan todavía hoy, aunque más suavemente,

que se evite pasar por Francia o recomiendan que no se viaje por ella en automóvil, porque dicen que el tráfico es peligroso.

GASOLINA ENCARECIDA POR LOS IMPUESTOS

¡Todo esto son hechos! Francia sería el último país de Europa en cuanto a carreteras si no existiese Albania. Los que dicen «Más vale que construyan viviendas, hospitales y escuelas» están bromeando. Holanda poseía más de 16 kms. de autopista por cada 1.000 kms. cuadrados, 16 veces más que Francia; Alemania si no lo superó, posee 12 veces más; que yo sepa, las viviendas, los colegios y los hospitales holandeses y alemanes, no son inferiores a los franceses. Para hacer escuelas, casas y hospitales de acuerdo con las reglas modernas, hay que ser una nación activa y próspera: es imposible que una nación sea activa y próspera si no posee la estructura fundamental de la actividad y la prosperidad. Una red de carreteras a la altura de su época.

Téngase en cuenta, además, que cerca del 12 % de los ingresos estatales en su conjunto, procede del impuesto del 76,1 % del precio de venta establecido para los carburantes. Los ingresos previstos en este apartado se elevan a muchos miles de millones de francos. La parte de ellos que se reinvierte en carreteras es, en cambio, muy inferior.

En veintiocho Estados de Norteamérica, una ley constitucional destina a la construcción y conservación de las carreteras la **totalidad** de los recursos procedentes de la utilización o la posesión de un automóvil. Nuestros automovilistas no piden tanto.

En realidad el fantástico precio de la gasolina es antifiscal. Todos los iniciados lo saben. Una desgravación, en la que se ha pensado con frecuencia, llevaría consigo con una seguridad prácticamente total, un aumento de los ingresos debido a un consumo más libre y suscitaría, además, un auge económico al hacer bajar el precio de coste de los transportes por carretera. Nadie se ha decidido a ponerla en práctica a causa de las carreteras.

Francia tiene muchos coches, pero éstos andan poco: una media de 9.800 kilómetros al año frente a casi 20.000 kilómetros en el caso de los coches alemanes. Si el automovilista, estimulado por una disminución de precio de la gasolina se pusiesen a rodar al ritmo alemán, la intensidad del tráfico se duplicaría instantáneamente. En 1973 Francia no tendrá más que tres autopistas terminadas.

LA VICTORIA DEL PORVENIR

Frente a este panorama, la red de autopistas de la Mitropa habrá duplicado el número de constructores, de Copenhague o Amsterdam a Palermo, sobre un tapiz de hormigón y no habrá en casi toda Europa Occidental una sola ciudad importante que no esté comunicada por carretera especial para automóviles. Da la casualidad de que Francia es el país que ha tenido la mala suerte de verse desprovisto de uno de los instrumentos fundamentales de prosperidad. Esta situación no se hubiera consentido aunque sólo fuera por razones estratégicas, en la época en que la red ferroviaria constituía el medio de transporte fundamental. Por eso resulta más extraño que todos se resignen con tanta facilidad cuando se trata de la red de carreteras.

¿Qué debe hacer? Abandonar todo plan que resulte insuficiente. Trazar un programa que prevea para antes de 1985 la terminación de los siete mil kilómetros de autopista de enlace y los dos mil kiló-

metros de autopista de descongestión estrictamente indispensables para el futuro del automóvil francés en el centro de Europa. Modificar la organización administrativa y los procedimientos jurídicos de tal modo que se pueda utilizar en su totalidad, el potente material disponible. Financiar ese esfuerzo mediante empréstitos nacionales e internacionales.

A fuerza de no ocuparse de sí misma, y bajo el efecto de una presión demográfica que equivale, proporcionalmente hablando, a la imaginación que América recibía hace cien años, Francia ha vuelto a convertirse en un país nuevo. Le interesa endeudarse para equiparse. La osadía e incluso el riesgo son más convenientes en su situación que el fetichismo monetario, el culto de la estabilidad y el atesoramiento del oro.

En una guerra se hacen esfuerzos mucho más penosos y mucho más peligrosos. Esta vez se trata de conseguir la victoria del porvenir.

I SUBIDA AUTOMOVILISTA AL CALVARIO

LA VICTORIA DE LUCIANO OTTERO (ABARTH 3 litros) ERA ESPERADA POR LA MAYORIA DE AFICIONADOS. MAS DE CINCO MIL PERSONAS PRESENCIARON LA CARRERA

Rodeado de una gran expectación, calculamos que más de cinco mil personas presenciaron el desarrollo de la prueba. Luciano Ottero al volante de su Abarth 3 litros se alzó con el triunfo en la primera edición de la Subida al Calvario, que organizada por la Delegación Eibarresa del Real Automóvil Club Vasco Navarro, bajo el patrocinio de Automóviles Ansola, concesionarios de Chrysler España, en Deva, se celebró el pasado domingo en los alrededores de Motrico.

Ya durante los entrenamientos oficiales la afluencia de público había sido extraordinaria y se pudo observar palpablemente que salvo imprevistos, la victoria debía corresponder al magnífico Sport de 3 litros construido por el italiano Carlo Abarth. Y los hechos coincidieron con los pronósticos.

La carrera comprendía dos mangas de 3 kilómetros de longitud, elaborándose la clasificación general mediante los mejores tiempos de ambas.

Pocos pilotos conseguirían rebasar la frontera de los dos minutos, solamente los cuatro primeros clasificados, prueba irrefutable de las dificultades que encierran esos tres kilómetros que separan el centro de Motrico de la ermita del Calvario.

Curvas cerradas y piso estrecho con muy pocos tramos rectos que impiden a los vehículos potentes aprovechar satisfactoriamente su potencia. Pero quizás la característica fundamental de este trazado sea el ondulado del piso, lo que hace que los problemas de adherencia sean bastante considerables.

En la primera manga el Abarth de Ottero invertiría 1' 51" 6-10, tiempo ligeramente superior al realizado la víspera en los entrenamientos y que en la segunda ascensión únicamente se vería rebajado en una décima de segundo.

Ottero no cabe duda que rodó a tope. La mayoría de los pilotos sin embargo consiguieron bajar por término medio un par de segundos de la primera a la segunda manga, aunque naturalmente hubo excepciones. El salto más espectacular, sin duda lo protagonizó el bilbaíno Urreaga que por lo visto se halla mejor en el «copkit» de su Selex F. N. 1.430 que a los mandos del vetusto Porsche 911 Rex - Lazcano que pilotaba últimamente.

De 2' 1" 1-10 pasó a 1' 54" 2-10, lo que le valió situarse en el segundo puesto de la clasificación general. Tanto Urreaga como Pinillos sobre otro fórmula nacional idéntico consiguieron batir a los rápidos Alpine de Sunsundegui y Aldecoa. Que se impusieran al Alpine 1.440 del veterano piloto alavés es más comprensible, pero el hecho de superar el 1.600 de Sunsundegui si hay que calificarlo como sorprendente.

Claro está que hay una serie de circunstancias que consideramos oportuno reseñar. Al Alpine de Sunsundegui no debió rodar en la primera manga en óptimas condiciones ya que en los primeros metros de la segunda quedaría apartado de la carrera por rotura de un palier. Esto podría explicar al menos en parte el tiempo de Sunsundegui en la primera ascensión.

Este incidente protagonizado por el famoso piloto irunés fue el más importante de la carrera ya que afortunadamente no se produjo ningún accidente de importancia. Únicamente el «Mini» de Vicente Novillo dio un pequeño susto a los espectadores cuando en la primera manga comenzó a echar humo como consecuencia de un cortocircuito. Subsana la avería el vehículo pudo tomar la salida en la segunda en la que el arrojido de Novillo lo llevó al noveno puesto del scratch, detrás del Simca Rallye magníficamente preparado de José Mari Ansola que evidenciando un indudable conocimiento del trazado se situó a la ínfima distancia de cinco décimas de segundo del R-12 Gordini de Joaquín de León.

Destacadas fueron igualmente las actuaciones de Tellería y Beroiz sin olvidar tampoco a las dos damas que intervinieron en la prueba, Milagros Ortega, de Bilbao (29) y Ana María Cardaño de Motrico (26), madre de nueve hijos, con una gran afición al automovilismo lo mismo que su marido que también participó en la carrera.

La velocidad media del vencedor fue de 96,840 kilómetros por hora, realmente alta si tenemos en cuenta las características del trazado. La jornada terminó con un almuerzo presidido por el procurador en Cortes, don Roque Arambarri, a quien acompañaban el alcalde de Motrico,

don Juan María Egaña, el director gerente de Automóviles Ansola, don Miguel Ansola y el director de la carrera don Ramón Urain, en el cual naturalmente se incluyó el clásico «marmitako» deliciosamente preparado por el Restaurante Aranzubi. Una vez finalizado se procedió a la entrega de los magníficos trofeos donados por las numerosas firmas colaboradoras. Entre los que fueron mejor acogidos citamos los cinturones de seguridad último modelo fabricados por la firma eibarresa Silca con que se obsequió a todos los participantes. Y de esta forma tan grata finalizó la magna jornada automovilista con todos los coches aparcados en la plaza de Churruca, expuestos a las curiosas miradas de los transeúntes y del glorioso almirante motricotarra intrigado quizás por la presencia de aquella insólita «flotilla...».

Javier SANGÜESA

CLASIFICACION GENERAL SCRATCH

1. Ottero Abarth 3.000, 1' 51" 5.
2. Urreaga, F-1.430, 1' 54" 2.
3. Pinillos, F-1.430, 1' 55" 6
4. Sunsundegui, Alpine 1.600 S, 1' 57" 3.
5. Aldecoa, Alpine 1.440, 2' 01" .
6. Pradera, Ford 20, 2' 07" 3.
7. De León, R-12 Gordini, 2' 09" 3.
8. Ansola, Simca, 2' 09" 8.
9. Novillo, Morris 1.275, 2' 10" 5.
10. Tellería, Austin Cooper, 2' 12" .
11. Beroiz, Seat 1.430, 2' 12" 5.
12. Mari, Alpine 110, 2' 13" .
13. Martiarena, Seat 1.430, 2' 15" .
14. Bosqued, Seat 124 Sport, 2' 15" 5.
16. Valdés, R-10, 2' 17" 6.
17. Herrero, Seat 1.430, 2' 17" 6.
18. Larrañaga, Morris 1.275, 2' 18" .
19. Bárcena, Seat 1.430, 2' 20" 4.
20. Cervera, Seat 850, 2' 21" 2.

DECLARACIONES DE MIGUEL ANSOLA

Después de la "I SUBIDA AUTOMOVILISTA AL CALVARIO-MOTRICO" hemos dialogado con el Director Gerente de Automóviles Ansola-Chrysler, D. Miguel Ansola, acerca de esta prueba.

- ¿Tendrá continuidad esta prueba?

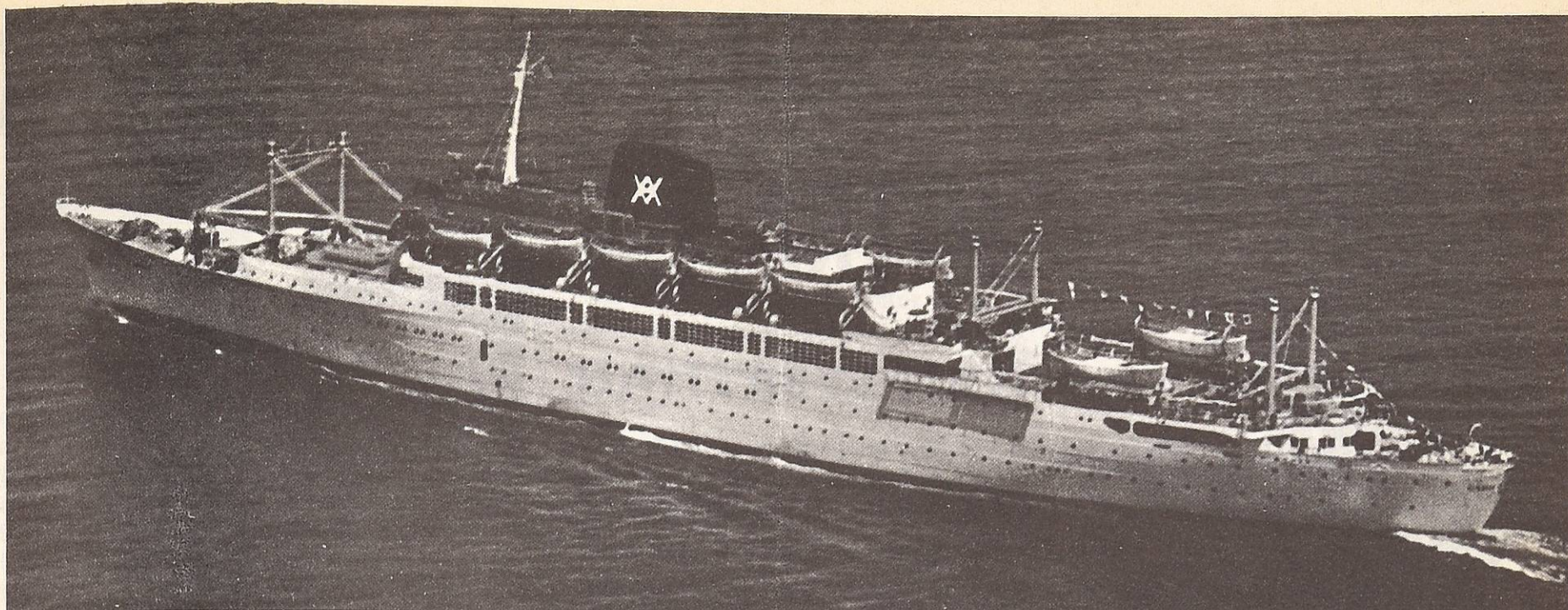
- Este es el deseo de la organización y también de Automóviles Ansola-Chrysler, que apoyan totalmente estas competiciones locales, provinciales y nacionales. Se harán los posibles porque esta edición sea el inicio de una subida del calendario internacional, con el convencimiento de que año tras año se vaya superando.

Ansola, como les sabido, es uno de los concesionarios de Chrysler en Guipúzcoa y Vizcaya.- ¿Qué nos dices sobre el Simca 1.200, tan comentado actualmente y sobre Chrysler España?

- Me agrada la pregunta, el Simca 1.200 es para mí, sin ninguna clase de dudas, el mejor automóvil, dentro de su categoría y lo pueden atestiguar todos los usuarios de este coche. El Simca 1.100, nuestro Simca 1.200, es el coche que más se vende en Francia. Durante el pasado mes de Mayo, en el vecino país, se vendieron 11.292 unidades de este modelo. También en España las ventas del Simca 1.200 están subiendo vertiginosamente. El usuario español se ha convencido de la calidad, estabilidad, avanzada técnica y consumo mínimo de este automóvil, declarado en Francia como el "coche más seguro". Al seguir aumentando el porcentaje de la penetración de las ventas de automóviles Simca en el Mercado Común y no poder abastecer por Chrysler Francia, a pesar de su fuerte producción, Chrysler España exporta diariamente, de momento, 100 SIMCAS 1.200 a países del Mercado Común.

TROFEOS DONADOS POR AUTOMOVILES ANSOLA PARA ESTA PRUEBA

- 1.º Trofeo ANSOLA-CHRYSLER para el vencedor absoluto.
- 2.º Trofeo ANSOLA-CHRYSLER para la primera dama clasificada.
- 3.º Trofeo ANSOLA-CHRYSLER para la primera dama clasificada con SIMCA 1.000 ó 1.200 y un llavero de plata.
- 4.º Trofeo ANSOLA-CHRYSLER para el primer clasificado con SIMCA 1.000.
- 5.º Trofeo ANSOLA-CHRYSLER para el primer clasificado con SIMCA 1.200.
- 6.º Trofeo ANSOLA-CHRYSLER para el primer clasificado con SIMCA 1.000.



VIII CRUCERO FIN DE AÑO

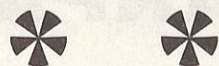
BARCELONA, ALGECIRAS,
SANTA CRUZ DE TENERIFE, FUNCHAL,
CASABLANCA, MALAGA, BARCELONA



Del 27 Diciembre 1972 al 5 Enero 1973



EN EL TRASATLANTICO
"CABO SAN ROQUE"



PRECIO POR PERSONA,
DESDE 11.500 PESETAS
INFORMES E INSCRIPCIONES:

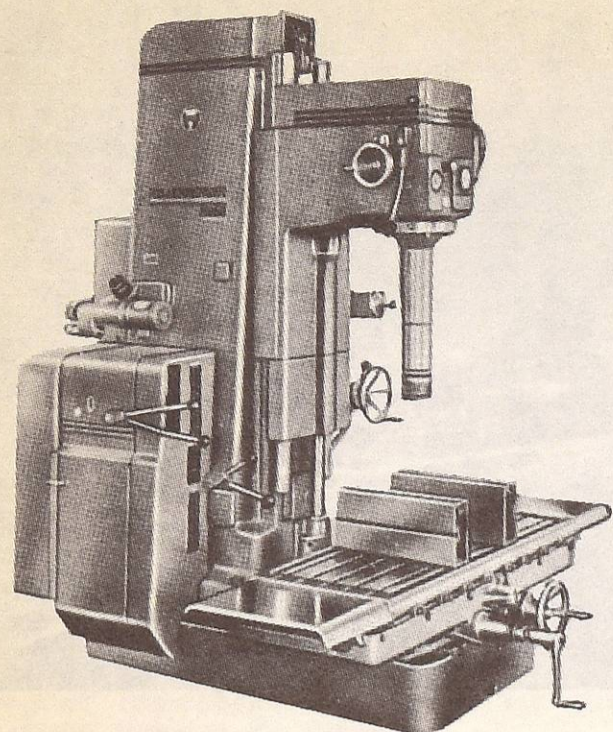
WAGONS·LITS//COOK

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

SAN SEBASTIAN

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





RECTIFICACIONES

MITRA, S.A.

SAN SEBASTIAN

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
DE LOS ACREDITADOS



PRODUCTOS



PARA GUIPUZCOA, NAVARRA, ALAVA Y LOGROÑO

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

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

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

EQUIPOS **SANPA**

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

TALLERES Y OFICINAS:

San Sebastián
Barrio Recalde
Tel. 426797 (3 líneas)

EXPOSICION Y VENTA:

San Sebastián
Paseo de Colón, 1
Tel. 44-40-33

SUCURSALES:

VITORIA
Domingo Beltrán, 15
Tel. 224338

LOGROÑO
Quintiliano, 19
Tel. 214309

PAMPLONA
Sangüesa, 47
Tel. 236152

EL MIEDO ENGENDRA ACCIDENTES

Los accidentes de tráfico, a nivel social, empiezan a constituir un trauma cotidiano. En España, para remediar este mal, que es mundial, se han ido adoptando una serie de medidas, que luego, tal vez por su ineficacia básica, han sido descartadas. En tiempos se señalaban los muertos mediante carteles en la misma carretera. Ahora, el temor viene dado por la información que cada lunes y cada martes se nos ofrece acerca del número de accidentes, lo que no deja de crearnos un estado de miedo genérico.

Este estado de alarma puede crear un miedo latente en todos los conductores. Dicho miedo tiene que ser «compensado» de algún modo, ya que si no, la conducción sería imposible.



LOS FALLOS HUMANOS

En gran medida, está claro que los accidentes de tráfico se producen por fallos humanos. En tal sentido, no podemos entonces considerar este trauma cotidiano como «inevitable», puesto que puede y debe ser evitado. Ahora bien, ¿cómo?

Una de las razones de esta evidente desorientación es que el problema nos desborda. Es un problema individual, pero también colectivo.

Podemos hablar de un estado general de desequilibrio, que se exterioriza en este nivel cotidiano, pero que tiene una motivación más profunda, que es una determinada dinámica psicológica.

Existe, no cabe duda, una falta de control en el conductor. Es un problema de psicología profunda: significaría la canalización de la agresividad. Este es uno de los problemas más complejos con que el hombre ha tenido que enfrentarse desde siempre, y es una cuestión de difícil solución. El control de esta agresividad implica un equilibrio y una madurez emocional que debe plantearse más como una conquista diaria que como algo que poseen unos seres humanos sí y otros no. La agresividad es algo con lo que hay que contar, se quiera o no, para bien o para mal; algo que, ante todo, no podemos minimizar y menos todavía ignorar, ya que forma parte de la existencia (Y diríamos más: es lo que le da energía).

La agresividad puede polarizarse hacia fuera (una sola de cuyas formas es la violencia) o hacia dentro, y en este último caso se dan las represiones, los conflictos, que, al no tener una salida, crean un problema psíquico y moral en el individuo.

La psicología del conductor es un tema actual que interesa a todos, a los automovilistas y a quienes no lo son.

Javier del Amo, licenciado en Derecho y psicólogo clínico por la universidad de Madrid, con tres novelas largas en su haber, «El sumidero», «Las horas vacías» y «La espiral», y numerosos cuentos, publicados en «Cuadernos Hispanoamericanos», «Revista de Occidente», «Aulas», «Norte» (de Amsterdam), etc., es el autor de este estudio, que podría ser un ensayo tipo como los que escribe en la revista «Doctorama», sobre psicología aplicada.

EL CONTROL DE NOSOTROS MISMOS

Esta energía, que llamamos agresividad, debe ser liberada. Una forma «patológica» de su liberación que acabamos de apuntar es la violencia, pero hay otras formas «positivas» en que convertir esta fuerza.

Hablar así de una neurotización de la sociedad es, dada la gravedad y dificultad del problema, excesivamente ambiguo.

Evidentemente, existe un cierto estado de miedo que puede llegar a condicionar muy directamente nuestra conducción. Pero es un problema demasiado general y complejo como para recomendar, estéril y simplemente, «prudencia»: esto se ha hecho en todo el mundo y no parece haber servido para nada.

El comportamiento del conductor —basta salir a la carretera para comprobarlo inmediatamente— revela «un perfil psicológico» específico: ansiedad (que se observa, por ejemplo, en la impaciencia en adelantar), inhibición (en la falta de seguridad en los adelantamientos), deseo de demostrar que se tiene un coche más potente, etc.

Esto no es sólo falta, como decíamos antes, de reflejos, aunque también puedan influir, y muy significativamente en ocasiones. Lo que sucede es que este desequilibrio lo «traía» ya el individuo antes de subirse al coche. Esta inestabilidad emocional se «cuece» en la ciudad en donde el individuo despliega una agresividad positiva en el trabajo, en la familia, en los ritmos cotidianos de la vida social.

El coche es una forma de liberación. Pero como estos conflictos «neuróticos»

subsisten bajo la capa de la conciencia, resulta poco menos que imposible que esta ansiedad, que esta inhibición, que esta agresividad, mal reprimida, no broten, por ejemplo, en la carretera.



MAS MIEDO: PEORES CONDUCTORES

Las campañas que se dedican a atemorizar al conductor, si llegan acaso a alejarles de la carretera, lo harán a un alto precio: aumentando el miedo. Puede decirse, con total convicción, que el miedo es contraproducente. Ese miedo inhibe los reflejos y se aumenta todavía más el riesgo de accidente.

El automóvil es un bien suficientemente costoso para que, cuando se posea, se convierta en una necesidad de la que incluso psicológicamente no se pueda prescindir. Este miedo provocado sólo puede conducir a un incremento de la ansiedad, y, consecuentemente, a un mayor desequilibrio emocional. Fabricando miedo se fabrican peores conductores.

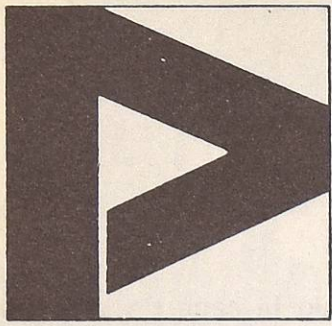
Podría intentarse crear un estado de opinión en el que el hecho de conducir sea liberador de tensiones: gratificador, en vez de una crispación más. Ello sería perfectamente posible. Nuestra propia introspección nos induce a comprobar cómo a veces conducir nos descansa y cómo, en cambio, en otras ocasiones nos desagrada y hasta nos llena de ansiedad. Pero esta ansiedad no aparece súbitamente en la carretera, sino que la «traemos» de nuestra casa, de nuestro ambiente.



LOS «OTROS», LOS ENEMIGOS

Emerge en la conducción nuestra cotidiana actitud ante los demás ante el «otro». En ruta no es «compañero» el que está en idéntica situación vivencial, y, por lo tanto, con quien debiéramos sentirnos espontáneamente solidarizados, sino un «enemigo» que nos importa y con el que tenemos que competir. Actitud neurótica que viene como consecuencia de esta falta de canalización de la agresividad. Es este un problema que debe tener solución —y con el tiempo lo tendrá—. El estudio que proponíamos sería la base de una política eficaz de prevención de los accidentes, cosa que está muy lejos de ser la mera aunque organizada propagación del miedo (por otro lado, contagioso).

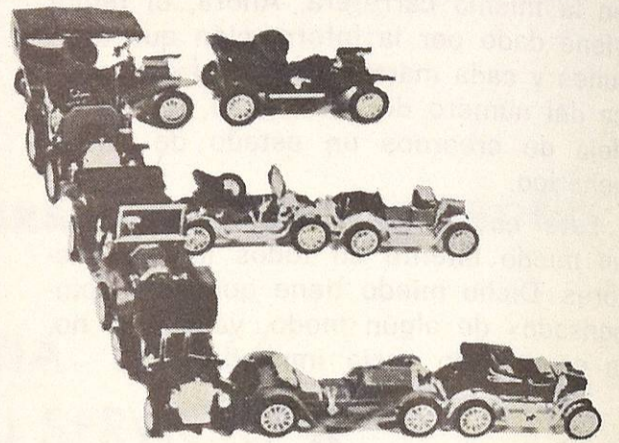
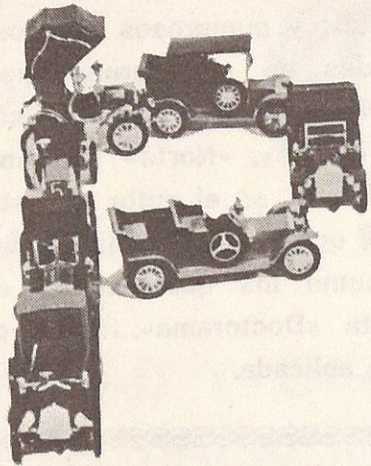
Javier del Amo



SIMBOLO DE UTILIDAD

***Eso es el automóvil para
el hombre moderno.***

***Y eso es el Banco Popular, un Banco
que quiere ser útil al hombre actual.***



Queremos serle útiles

BANCO POPULAR ESPAÑOL

Oficina principal:
Avenida de España, 38

Agencia Urbana n.º 1
Matía, 2

SAN SEBASTIAN

EL CONDUCTOR Y LA SEGURIDAD DEL AUTOMOVIL

Empiezan a llegarnos estadísticas terroríficas sobre accidentes de carretera, y acongoja, naturalmente, lo inevitable que es que se pierdan vidas y más vidas.

Hemos dicho que los accidentes, con sus miles de víctimas, son inevitables, y, sin embargo, la expresión no es rigurosamente cierta, porque la realidad es que si todos pusiéramos algo de nuestra parte muchos accidentes podrían evitarse y en otros casos las consecuencias de los mismos disminuirían muy considerablemente.

En efecto, con una acción conjunta y decidida de los gobiernos de los países, de los fabricantes de automóviles y de los conductores, es indudable que podrían conseguirse resultados asombrosos, auténticamente insospechados, que lamentablemente se nos escapan, quizá por el conformismo con que hemos llegado a aceptar que la gente, nuestros familiares y nuestros amigos, pierdan la vida en la carretera y en las calles de las ciudades.

Creemos que esa acción conjunta, sin entrar en excesivos detalles, debía desarrollarse de la siguiente manera.

Por parte de los gobiernos es absolutamente necesario desplegar una actividad intensa en orden al constante perfeccionamiento de las carreteras, no sólo de las redes principales, por aquello de que son las que más se ven, sino también de las secundarias, que cada día se utilizan más. Las curvas peligrosas y los baches ya no tienen lugar en nuestros días, y si existen es un atentado a la seguridad de los ciudadanos. Por otra parte, los gobiernos tienen que actuar psicológicamente sobre los conductores mediante los excelentes medios de comunicación masiva que hoy se disponen y, por último, es precisa la mano dura de una autoridad consciente, responsable y justa para actuar rigurosamente sobre aquellos individuos indisciplinados e inconscientes que en tantas ocasiones, con sus maniobras insólitas y arriesgadas, provocan accidentes, frecuentemente de manera indirecta, es decir sin que ellos experimenten daño alguno.

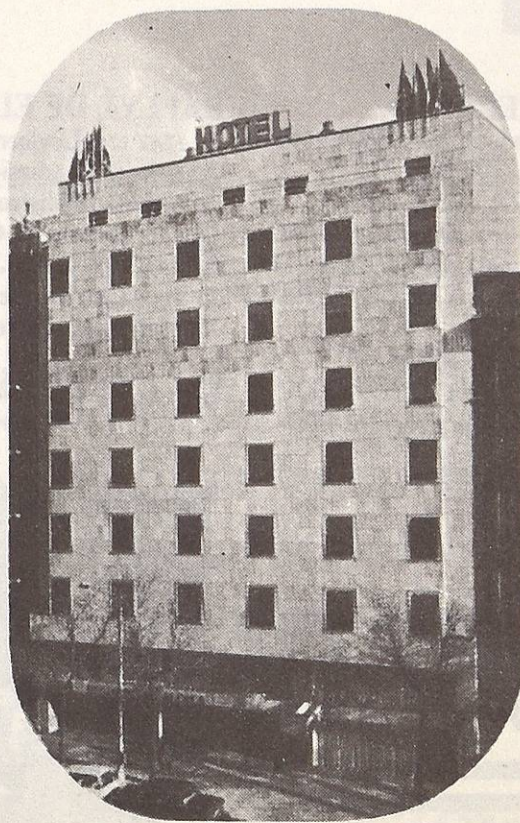
Los fabricantes de automóviles por su parte, es cierto que hacen todo lo posible para elevar la seguridad de los vehículos que fabrican, pero a causa del encarecimiento que supone la incorporación a los coches de nuevos o mejores sistemas de seguridad, no se va en ese sentido todo lo deprisa que las circunstancias exigen. Por ello entendemos que los fabricantes deben ceder un poco en sus aspiraciones comerciales y que consideren preferible vender menos coches, pero que sean auténticamente más seguros. Hoy la técnica permite fabricar vehículos que pueden colisionar a velocidad de hasta 70 k. p. h. sin que sus ocupantes sufran apenas un rasguño y, sin embargo, no están ya en el mercado porque cuestan más caros y los

clientes serían menos. Esa técnica comercial tiene que arrinconarse y olvidarla por lo que tiene de inhumana.

En cuanto a los conductores, para nosotros los principales causantes de los accidentes, bien harían en llegar al convencimiento de que el volante en las manos de cualquiera es un arma peligrosa y de extraordinario poder y que, por lo tanto, toda precaución es poca, de la misma manera que es preciso adquirir la máxima competencia en el manejo del vehículo. Es absolutamente necesario pensar en que no se es buen conductor si no se es responsable, educado y considerado con los demás y no está de más la condescendencia con aquellos que en un momento dado pueden realizar una maniobra equivocada, pues muchas veces el pensar o saber que se está en posesión de la razón, da lugar a accidentes. Hay que saber ceder en ocasiones para evitar lo peor, y eso es lo que da la talla de un buen conductor.

Repetimos, los accidentes son en gran parte evitables y es cuestión de todos que no se produzcan en las magnitudes que actualmente se producen.

ra hotel residencia alcalá



Restaurante
BASQUE

★

Cafetería
BASQUE

★

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

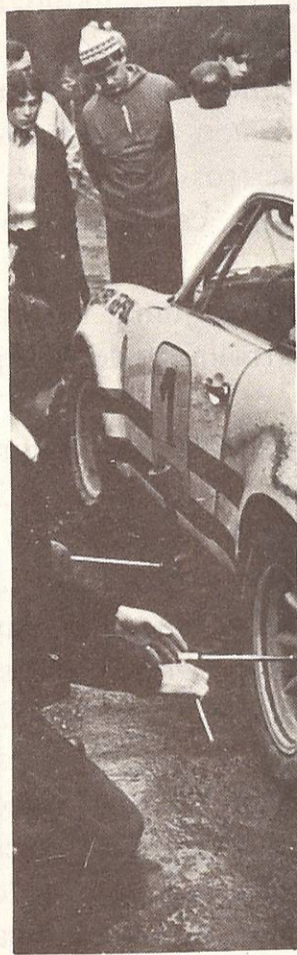
Director: ANGEL URCHEGUI

...y no sólo un triunfo más.

Un rallye no es sólo una prueba de velocidad. En un rallye se combinan la preparación y la habilidad, la mecánica y la sangre fría de dos hombres que lo arriesgan todo a cambio de un poco de gloria.

Un coche preparado para rallye debe ir provisto de elementos de seguridad, cinturones, barra antivuelco, cierres de capó, etc.

Muchos pilotos montan neumáticos **CINTURATO** en sus vehículos, para su seguridad, y por su rendimiento sobre cualquier terreno. Destacados pilotos en todo el mundo han sometido los neumáticos **CINTURATO** a las más duras pruebas, alcanzando además, los más resonantes triunfos.



RALLYE DE MONTECARLO

1.º LANCIA (Munari-Mannucci) con **CINTURATO**

RALLYE COSTA BRAVA

1.º FIAT 124 (Pinto-Macaluso) con **CINTURATO**
2.º BMW (Warmbold-Mehmel) con **CINTURATO**
3.º SEAT 1430 (Juncosa-Mónaco) con **CINTURATO**

II CRITERIUM GUILLERIES

1.º SEAT 1430 (Serviá-Boix) con **CINTURATO**
2.º SEAT 1430 (Valls-Balada) con **CINTURATO**

RALLYE DE ELBA

1.º FIAT 124 (Lindberg-Eisendle) con **CINTURATO**
2.º LANCIA (Barbasio-Sodano) con **CINTURATO**
3.º LANCIA (Kallstrom-Haggbom) con **CINTURATO**
4.º FIAT 124 (Verini-Quaranta) con **CINTURATO**
5.º WOLKSWAGEN (Janger-Wessiak) con **CINTURATO**
6.º FIAT 124 (Tominz-"Squaw") con **CINTURATO**
7.º FIAT 128 (Ceccato-Bertollo) con **CINTURATO**

RALLYE DE MARRUECOS

1.º LANCIA (Lampinen-Andreasson) con **CINTURATO**

RALLYE 500 KMS. NOCTURNOS

1.º SEAT 1430 (Juncosa-Sabater) con **CINTURATO**

RALLYE DE HESSEN

1.º FIAT 124 (Pinto-Macaluso) con **CINTURATO**
2.º FIAT 124 (Paganelli-Russo) con **CINTURATO**
3.º OPEL ASCONA (Kulläng-Anderson) con **CINTURATO**

RALLYE DE ACROPOLIS

1.º FIAT 124 Lindberg-Eisendle) con **CINTURATO**
2.º LANCIA (Lampinen-Reinicke) con **CINTURATO**
3.º BMW 2002 (Warmbold-Drofler) con **CINTURATO**

CINTURATO PIRELLI



¡miles de kilómetros y seguridad!

ESTA PROHIBIDO CIRCULAR POR EL ARCEN

De acuerdo con el artículo 5, apartado t) del Código de la Circulación, por "arcén" se designa la zona longitudinal de las vías, comprendida entre el borde de la calzada y la arista correspondiente de la plataforma, no destinada normalmente a la circulación, que se halla delimitada por una línea blanca longitudinal continua.

No obstante se observa que son frecuentes los automovilistas que, en autopistas o carreteras provistas de arcén, circulan por éste, infringiendo así el párrafo primero del artículo 21 y el apartado quinto del artículo 296 del citado Código de la Circulación, o bien adelantan a otros vehículos por la derecha utilizando para ello el arcén, en contra de lo dispuesto en el artículo 30 del mismo texto reglamentario.

Como quiera que, con independencia de las prohibiciones anteriormente señaladas, ello supone un grave peligro para el propio infractor y para los demás usuarios de las vías públicas, cuya reacción normal, al verse sorprendidos, es la de desplazarse a la derecha, y, por otra parte, los conductores que transitan por el arcén interfieren frecuentemente a los demás vehículos cuando tratan de incorporarse al carril de circulación normal, esta Dirección General hace público que se cursarán las normas oportunas para que por las fuerzas de vigilancia y por medio de fotografía aérea se denuncien tales infracciones sin perjuicio de que, como medida de seguridad se inmovilicen aquellos vehículos que sean sorprendidos circulando por el arcén hasta que las condiciones e intensidad del tráfico, en cada caso, permitan su incorporación al carril o carriles de circulación.

DOSCIENTOS PERMISOS RETIRADOS EN UNA JORNADA

En una sola jornada fueron retirados doscientos permisos de conducción por exceso de velocidad. Esto ocurrió en Barcelona, en la carretera nacional II, término municipal de Hospitalet. Concretamente donde la N-II se adentra en Hospitalet hacia Collblanch y adopta el nombre de Avenida de Primo de Rivera.

Los doscientos conductores fueron denunciados implacablemente por una instalación de radar. Toda esta severidad nos parece muy bien. Especialmente si tenemos en cuenta que las sanciones por exceso de velocidad en 1971 ascendieron sólo al 3 por ciento de los dos millones y medio de multas impuestas en toda España. Realmente es hora ya de que se retiren muchos títulos. Muchos títulos de todas clases, claro. El que se equivoca debe pagarlo, siempre, sea quien fuere. Por ejemplo, si uno se equivoca al construir un túnel para el ferrocarril —como ocurrió hace poco también en Barcelona— y hay que derribarlo, justo es que le retiren el "carnet de constructor de túneles". Si se equivoca al hacer la barandilla del Cinturón de Ronda y las hace tan anchas que permitieron que se cayese un niño al fondo de la "calzada deprimida" justo es que se le retire el "carnet de constructor de barandillas": si se instalan controles de radar para ver si uno se pasa de velocidad permitida, deberían instalarse también para que registrasen la lentitud a que le obliga a marchar en otras ocasiones la incompetencia de tantos técnicos a los que había que retirar también sus títulos; pero en este caso de una vez por todas. De una vez por todas, decimos, porque su equivocación o su falta de previsión no es cosa esporádica y que sufran una o dos personas, sino que repercutirá una y otra vez durante meses, a veces durante años, en el tiempo, en los nervios, en la vida de todos los usuarios de las vías urbanas e interurbanas.

Hay que quitar, en efecto, muchos títulos.

DESAFIO A LOS FABRICANTES DE AUTOMOVILES

El coche del futuro, la confiabilidad por diseño y un mantenimiento más fácil del vehículo constituyen los tres temas para el importante Simposio Internacional de tres días de duración en el Salón del Automóvil en octubre próximo.

El simposio, organizado por la División de Automóviles del Instituto de Ingenieros Mecánicos, se celebrará en el teatro May Fair de Londres.

Los oradores representarán a los fabricantes de coches y piezas componentes británicos, europeos y japoneses, así como también el Departamento de Transporte de los EE.UU. y el Departamento del Entorno. A cada sesión durante los tres días —24, 25 y 26 de octubre— seguirán una discusión general y preguntas.

El 24 de octubre, el "Coche del futuro - La influencia práctica de los factores legislativo y económico" comenzará con presentaciones del Dr. Charles H. Hartman, viceadministrador del NHTSA en Washington, y Mr. Hubert Perring, ingeniero jefe mecánico del Departamento del Entorno. Seguirán esbozos de la política y opiniones de las compañías sobre los futuros cambios en el diseño de coches por oradores de Vauxhall, Chrysler Reino Unido, Fiat y Volkswagen.

Lord Stokes inaugurará el simposio.

La confiabilidad de los coches y de las piezas componentes será el tema del segundo día, con presentaciones de Mr. Frank Shaw, ingeniero jefe (transmisiones) de la casa Rover, y Mr. Claude Birch, uno de los directores del grupo GKN.

El jueves 26 de octubre, oradores de Ford de Europa, Vauxhall, Chrysler Reino Unido, Volkswagen y un importante fabricante japonés, explicarán las contribuciones de sus compañías a un mantenimiento más fácil, y luego contestarán preguntas formuladas por un grupo, en el que figurarán el ingeniero jefe del AA, Mr. Marcus Jacobson; el conductor de carreras Graham Hill y Mr. Jeff Daniels, del Departamento Técnico de Autocar. Por la tarde, destacados ingenieros de las compañías de piezas componentes explicarán los esfuerzos realizados para conseguir un mantenimiento más fácil en los campos de la electricidad, frenos, transmisiones, piezas componentes de motores, carburadores, a prueba de oxidación de las carrocerías y lubricantes.

Mr. Alfred Towle, presidente del simposio manifestó que los temas habían sido escogidos como típicos de tres de los desafíos más importantes a los fabricantes de coches en todo el mundo.

"El impacto legislativo sobre el futuro diseño de coches es especialmente significativo desde el punto de vista internacional, en tanto que la confiabilidad y la cuestión asociada del diseño un mantenimiento más fácil y más económico es más crítica en todos los mercados en una época en que los gastos para los servicios de los coches están aumentando rápidamente y el volumen de los vehículos que necesitan un frecuente servicio está sobrepasando la capacidad de la mano de obra del ramo", manifestó Mr. Towle.

La conferencia está sincronizada para coincidir con la edición 57 del Salón del Automóvil en Londres en Earls Court (18-28 de octubre), cuando se encontrarán en Londres los ingenieros y ejecutivos de todas las partes del mundo.

AMORTIGUADORES



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

TALLERES AMARA

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

MOTOCICLETA PARA EL AGUA LA SURFBLAZER

Todos los aficionados conocen la gran gama de motocicletas actualmente disponibles en los mercados mundiales; desde los ciclomotores de 49 c.c., de todas procedencias y presentaciones, hasta la poderosa Laverda 1.000. Esto en cuanto a potencia de motor; igualmente el aficionado puede elegir la motocicleta más conveniente, en función del uso a la que le destine: "scoter" para turismo y ciudad, para velocidad, moto-cross, trial o todo-terreno.

La gama es suficientemente amplia como para poder elegir el material más interesante en relación con la capacidad económica de cada uno. La técnica motociclista no se ha detenido en solucionar los transportes por tierra en el sentido clásico de la palabra, y ha empleado sus soluciones y los avances tecnológicos en resolver otros sistemas de locomoción. Este es el caso, ya expuesto en estas páginas del pasado invierno, de las "sky-do" para la nieve, que tan rápidamente se están popularizando por todo el mundo. Pero como ahora estamos en verano ha llegado el momento de presentar la motocicleta para el agua, que es instrumento ideal para la diversión y el deporte en la época estival. Se trata de la Surfblazer, de fabricación inglesa, presentada en la última edición del Boat Afloat Show londinense, que es el Salón Náutico británico de cara al verano.

Esta motocicleta reúne los alicientes del "sky" acuático, pero con la gran ventaja que supone una

motora, con la particularidad de que hasta un niño es capaz de conducirla. Por ello ha acaparado la atención de todos los aficionados a los deportes náuticos y del motor.

Tiene una línea muy atrevida, y se suministra en varios colores, uniendo a estas cualidades su escaso peso —de sólo 63 kilos—, lo que permite que pueda ser transportada por sólo dos personas. En su transporte se suprime la necesidad de costosos remolques, ya que pueden transportarse tranquilamente en la balsa de cualquier automóvil de tamaño medio.

Se pueden lograr velocidades de 40 km por hora en unos pocos segundos. Su consumo, manteniendo esta velocidad de crucero, es del orden de los 4,5 litros de gasolina por hora de funcionamiento. Quizá la virtud más importante de la Surfblazer es su facilidad de manejo y seguridad, ya que es prácticamente imposible que vuelque por las especiales características que se combinan para proveerla de una excepcional estabilidad direccional, que permite giros de curvas muy cerradas y a su velocidad máxima.

Su conducción es sumamente sencilla: Una vez sentado a horcajas en el asiento, los cinco botones de control están perfectamente situados en frente, lo suficientemente accesibles para su manejo. Basta accionar el conmutador de encendido y presionar sobre el botón de arranque para que éste se actúe con toda facilidad. El sistema de dirección hace funcionar dos

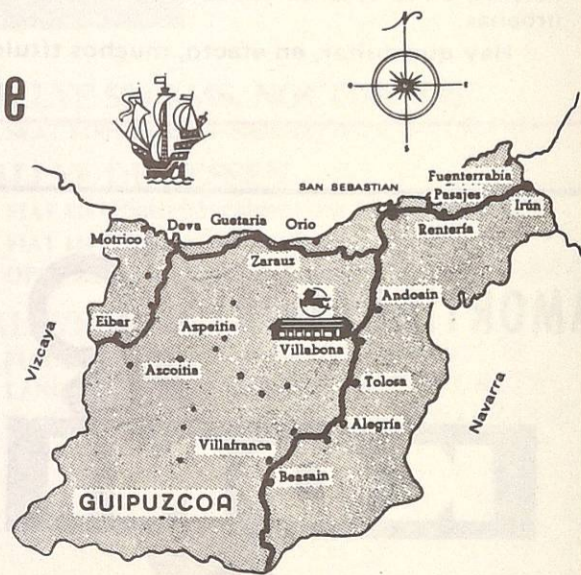
Reda SUIPURCOANA, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

**TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO**



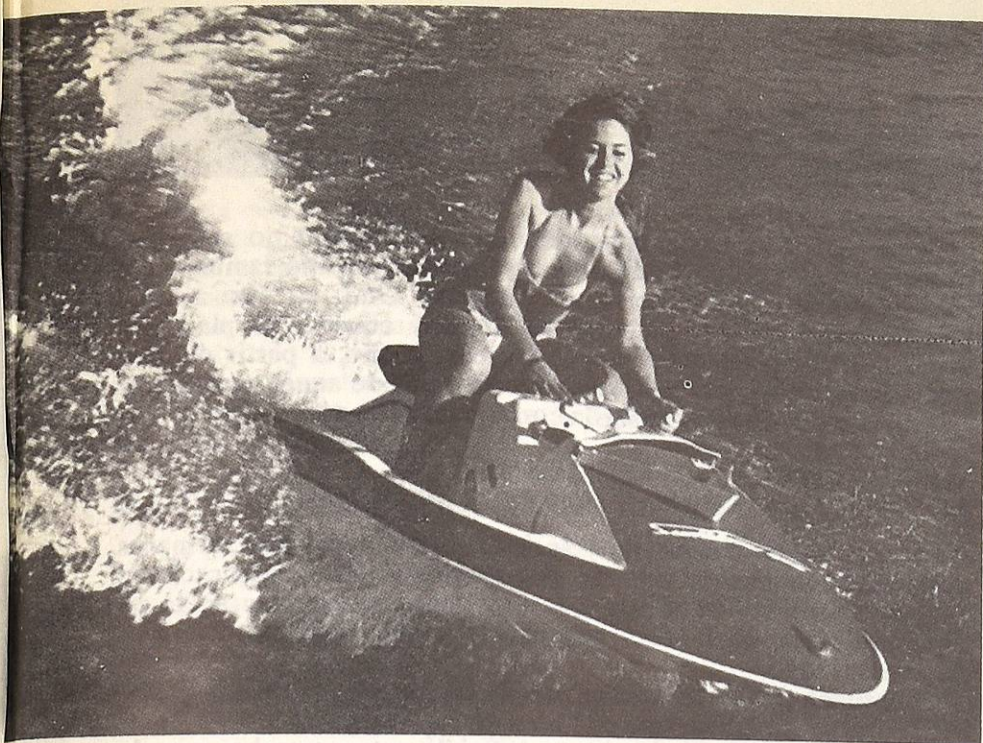
Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)
Telefs. 421883-421383
SAN SEBASTIAN

en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

Recambios }
Talleres } Carretera Nacional nº1
Km.448 Telfs. 691308 — 691333
VILLABONA



deflectores, que dan una increíble estabilidad direccional al aparato. Para reducir basta soltar el acelerador y accionar el descompresor.

El diseño de su sistema de propulsión es totalmente original, ya que el elemento propulsor se encuentra situado en un túnel en el interior del casco. En este túnel se genera una combinación de aire y agua, que por la parte frontal del casco es expelida, proporcionando el movimiento por reacción.

Cuando está en funcionamiento, sólo su parte trasera está en contacto con el agua, logrando así la Surfblazer velocidades excepcionalmente altas para la potencia del motor, que sólo cubica 225 c.c.

Presenta la ventaja de carecer de hélice exterior, que pueda ensuciarse o deteriorarse con la arena, hierbas o romperse contra las rocas. Otro resultado de su excepcional diseño es su increíble calado, de sólo cinco centímetros, por lo que puede circular por aguas por donde otro tipo cualquier de embarcación no puede ni acercarse, pudiendo incluso desenvolverse por terrenos fangosos. Asimismo es capaz de salir directamente a tierra firme desde el agua, sin necesidad de operaciones de atraque.

En el diseño, los constructores han tenido como base principal la seguridad, por lo que el casco es un gigantesco tanque flotante y no se hundiría ni aún en el caso de rotura del casco. De todas formas, esta rotura es prácticamente imposible ya que está construido en fibra de vidrio "SBBNF standard", con una duración prácticamente ilimitada, llevando una banda protectora contra golpes rodeando todo su perfil.

En caso de que se acabase la gasolina en alta mar, dispone de remos, con los que se puede alcanzar la orilla sin dificultad.

CARACTERISTICAS TECNICAS

Mandos totalmente automáticos, con sistema de puesta en marcha y parada mediante presión de un botón.

Casco completamente de fibra de vidrio de 508 kilos de desplazamiento.

Capacidad del depósito de combustibles: 7 litros.

Motor: Monocilíndrico, de 225 cc. de dos tiempos, refrigerado por aire. Va colocado interiormente para evitar averías al contacto con el agua. Equipado con descompresor.

Transmisión directa por medio de acoplamiento elástico a una hélice de dos palas de aleación de manganeso y bronce.

Dirección por medio de cables de nailón de baja fricción, que actúan sobre dos deflectores de propileno.

Dimensiones: Longitud 250 cm.; anchura: 95 cm.; altura: 51 cm.; calado: 5 cm.

Peso: 63 kilos.

MOTOR PRESS

NUEVO!

DINAUTO
(MAXIMA NOVEDAD
PARA EL AUTOMOVILISTA)

lo que necesita
todo conductor...
y lo que agradece
todo acompañante.



DINAUTO

antideslumbrante

ambientador

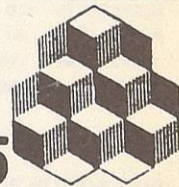
Es el único antideslumbrante en el mercado adoptado concretamente a las luces blancas de los focos de los automóviles en España.

Está diseñado para eliminar los malos olores producidos por los humos del tabaco y gases de la combustión y al mismo tiempo perfumar el ambiente de su coche.

Por fin puede Ud. conducir por la noche sin problemas de deslumbramientos.

Es el ambientador definitivo que Ud. andaba buscando para su automóvil.

2 APLICACIONES EN UN SOLO APARATO



DINAUTO
Es otro producto.

DINOTER

DELEGADOS:

ALAVA Y VIZCAYA

DINOTER, S.L.

Apartado 5 - Teléfono 49 22 12 - BASAURI (Vizcaya)

GUIPUZCOA Y NAVARRA

MOLINUEVO

Apartado 453 - Teléfono 41 75 86 - SAN SEBASTIAN

DIFICULTADES "ANTI-CONTAMINACION DEL MOTOR WANKEL"

La "General Motors Corp." ha hecho público que su motor "Wankel" no puede satisfacer las especificaciones exigibles en 1975 sobre no contaminación del ambiente. Un portavoz de la Compañía, haciendo referencia a un informe sometido a la Agencia de Protección del Medio Ambiente en el mes de abril, dijo que el motor "Wankel" había sido sujeto a extensos estudios y "no podría ser construido en condiciones aptas para su utilización en todos los modelos de 1975".

ASISTENCIA FIAT PARA VICTORIO LUZURIAGA

FIAT ha concedido a Victorio Luzuriaga, S.A., las patentes y asistencia técnica para la fabricación de piezas de hierro gris, maleable y modular, para los vehículos Seat.

Este contrato sustituye a otro autorizado en 1965 y su período de vigencia es de tres años.

LOS INTERMITENTES NO DEBEN SER DE COLOR ROJO

La Dirección General de la Jefatura Central de Tráfico nos envía la siguiente nota:

"El artículo 147 del Código de la Circulación modificado por un Decreto de 13 de agosto de 1971, que entró en vigor el 7 de octubre del mismo año establece, por lo que se refiere a los indicadores de dirección o intermitentes de los automóviles, que los mismos emitirán luz no deslumbrante de color blanco o amarillo-amarillo (ámbar o color amarillo-anaranjado) hacia adelante y amarillo-amarillo hacia atrás.

Con anterioridad a la citada reforma se admitía para los posteriores el amarillo-amarillo o el rojo, indistintamente, por lo que muchos vehículos venían dotados con indicadores de color rojo en la parte posterior, los que por no haber sido sustituidos circulan infringiendo el citado precepto, aún a pesar de que tanto para vehículos de fabricación nacional como extranjera, existen en el mercado tulipas que emiten luz de color amarillo-amarillo reglamentario.

Con objeto de que tales vehículos se adapten no sólo a lo previsto en el vigente Código de la Circulación, sino también a lo establecido en la Convención de Viena de 1968, en base a cuyas previsiones se reformó el citado Código, se concede un plazo que terminará el 31 de diciembre del presente año, a partir del cual serán denunciados y sancionados los titulares de aquellos vehículos que no hubieran llevado a cabo la correspondiente adaptación".

NO SE LIMITARA LA VELOCIDAD EN LAS AUTOPISTAS ALEMANAS

No habrá limitación de velocidad en las autopistas alemanas, aseguró el ministro alemán de Transportes y Telecomunicaciones, Lauritz Lauritzen, en el curso de una conversación mantenida con la presidencia de la más importante asociación de automovilistas alemanes (DAC).

Lauritzen desmintió rotundamente las noticias sobre una posible limitación a 120 kilómetros por hora en las autopistas.

No obstante, la limitación a 100 kilómetros por hora, en las carreteras del país entrará en vigor a principios del próximo año.

LA "VOLKSWAGEN" ALEMANA CONCURSA EN ARGELIA

La "Volkswagen" va a presentar una licitación para la obtención de un contrato de 75 Millones de Libras Esterlinas para el establecimiento de una industria del automóvil completa en Argelia.

La licitación se producirá, ciertamente, en competencia con la "British Leyland" que está también en negociaciones con los argelinos, así como con otras Empresas europeas y posiblemente también con otras americanas, aún cuando se tiene entendido que la "Renault" francesa, y la "Fiat" italiana han desistido de presentarse.

¿UN 127 CON CUATRO PUERTAS?

El Ministerio de Industria ha autorizado un contrato en virtud del cual la Fiat cede a la Seat la licencia necesaria para "fabricación del coche modelo 127 berlina, versión cuatro puertas".



LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE

Cuando piense en instalación o renovación de sus oficinas consulte a:

RONEO

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

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

Representante: J. ZAYAS • Distribuidor: V. VEGA - Idiáquez, 12 - Teléfono 414048 - SAN SEBASTIAN

Hasta ahora, el modelo normal tiene dos puertas, aunque se espera que próximamente se ponga en fabricación otro modelo con una puerta trasera, que saldrá al mercado bajo el nombre de "tres puertas".

El hecho de que la Fiat haya concedido a la Seat la licencia que hemos aludido al principio, nos hace suponer se están haciendo los preparativos para llevar a cabo una versión parecida a la que se hizo con el 850, en el sentido de dotar de dos puertas laterales más al mencionado vehículo.

PERMISO DE CONDUCIR EUROPEO, EN 1974

La Comisión del Mercado Común ha expresado oficialmente su deseo de que los gobiernos miembros de la comunidad estudien y adopten las reglas comunes necesarias para el establecimiento del Permiso de Conducir del Mercado Común, que entraría en vigencia desde el primero de enero de 1974.

En principio, el límite de edad quedaría establecido en dieciocho años para conducir turismos y veintiuno para vehículos de más de tres toneladas y media. La Comisión ha propuesto cuatro pruebas: conducción, código de circulación, incluyendo señalización y nociones de mecánica, y, en fin, examen psíquico y físico regular. También ha expresado la citada comisión que sería conveniente adoptar comunitariamente una imitación de velocidad para conductores primerizos que quedaría establecida en setenta kilómetros por hora en carretera y cien en autopista, durante el primer año.

Esta limitación parcial existe ya en Francia, establecida en noventa kilómetros hora para todos los conductores con menos de un año en posesión de carnet.

NUEVO CENTRO DE EXPERIMENTACION VOLVO

Según ha anunciado la empresa VOLVO, máxima fabricante de coches en Suecia y una de las primeras firmas europeas por su atención a las condiciones de seguridad y anti-contaminación de los automóviles, ha entrado plenamente en servicio su gran Centro Técnico para investigación y desarrollo dentro de la industria automotriz. La puesta en funcionamiento de este centro, que ocupa 108.000 metros cuadrados y empleará a más de mil doscientos técnicos y mecánicos, ha supuesto una cifra de inversión de más de cuarenta y cinco millones de dólares. Sus esfuerzos estarán especialmente dirigidos a mejorar las condiciones de seguridad de los automóviles Volvo y a estudiar modelos menos contaminantes.

64 MILLONES DE TURISMOS EN EUROPA OCCIDENTAL

Según estudios hechos por la casa Ford sobre las tendencias del transporte en Europa, en nuestro continente había, a fines del año pasado, aproximadamente setenta y tres millones de vehículos: sesenta y cuatro millones de turismos, trescientos once mil autobuses, y ocho millones y medio de camiones. Estos datos se refieren a la Europa Occidental y suponen en total un aumento de treinta y dos millones de vehículos en ocho años.

EL PARQUE DE AUTOMOVILES DE LOS ESTADOS UNIDOS

Según noticias oficiales de Washington, el número de vehículos matriculados en los Estados Unidos durante el pasado año ascendió a casi 113.000.000, de unidades. Exactamente fueron 112.922.354, lo que representa un aumento superior a los 4.500.000 con respecto al año anterior.

California, con 12.300.000 automóviles, supera, a todos los demás Estados de la Unión.

Tejas tiene 7.000.000 de coches; Nueva York, 6.900.000; Ohio y Pensilvania, 6.000.000 cada uno; Illinois, 5.400.000; Michigan, 4.700.000; y Florida, 4.500.000.

FALLECE EN BILBAO DON JUAN ANTONIO AZNAR Y ZABALA PADRE DE NUESTRO DIRECTIVO DON IGNACIO AZNAR IBARRA

Al cerrar esta edición nos llega la triste noticia del fallecimiento en Bilbao de don Juan Antonio Aznar y Zabala, padre del directivo del Real Automóvil Club Vasconavarro y presidente de la Delegación del Club en Vizcaya, don Ignacio Aznar Ibarra.

Persona afable y de gran personalidad contaba con numerosos amigos que guardarán de él un recuerdo gratísimo, sitiéndose apenados por su pérdida.

Al condolernos de la muerte de don Juan Antonio, enviamos a sus familiares y en especial a nuestro querido compañero de directiva, don Ignacio, el testimonio de nuestro sincero pesar.

EL CONSUMO DE CAUCHO NATURAL Y SINTETICO

El Grupo de Estudios Internacionales del Caucho estima el consumo de caucho natural y sintético en el mundo en este año en 8,44 Millones de Toneladas es decir, 45.000 Toneladas más que en el año pasado. De las necesidades totales corresponden al caucho natural 3,18 Millones de Tn. y a los artículos sintéticos, unos 5,26 Millones de Toneladas.

EL TRAFICO EN EL MUNDO

Las autoridades japonesas están muy preocupadas por el problema del alcoholismo al volante. Más de quince mil muertos víctimas de los accidentes de tráfico es una cifra aterradora y más aún si se piensa que muy gran número de esas víctimas fue debido a los excesos de alcohol. Los legisladores han decidido bajar la traslímite de alcoholemia en un cincuenta por ciento.

En Europa hay actualmente unos trece mil kilómetros de autopistas; en los últimos ocho años ha sido duplicada la red de esta clase de vías. Alemania e Italia son los países con más kilómetros de autopistas.

Luxemburgo va a ampliar el plazo de limitación de velocidad en sus carreteras, hasta fines del presente año. Esta limitación se implantó como experimento, el quince de agosto de este año; la velocidad máxima permitida es de 90 km./hora para las carreteras corrientes y de 110 para las carreteras de tres vías.

Según estudios hechos por la casa Ford sobre las tendencias del transporte en Europa, en nuestro continente había, a fines del pasado año, aproximadamente setenta y tres millones de vehículos: sesenta y cuatro millones de turismos, trescientos once mil autobuses, ocho millones y medio de camiones. Estos datos se refieren a Europa occidental y suponen, en total, un aumento de treinta y dos millones de vehículos en el curso de los últimos ocho años.

En 1971 el tráfico de vehículos entre Alemania occidental y Berlín oeste ha aumentado en un siete por ciento.

El duque de Kent ha inaugurado en Beaulieu, Inglaterra, el primer museo nacional del automóvil. Las salas de exposición ocupan una superficie superior a los seis mil quinientos metros cuadrados y en ellas se exhiben valiosas piezas antiguas. Hay también pistas de demostraciones y para rallies, así como salones para presentación de nuevos modelos.

La ciudad de Tokio tiene un elevadísimo índice de polución. El smog se hace a veces insoportable. Las autoridades piensan proponer al gobierno que se limite el número de kilómetros que pueden hacer los vehículos en el casco urbano, así como permitir la circulación de la mitad de ellos, según los días; días impares, vehículos con matrícula impar y días pares, los otros. La Policía cree que estas medidas no podrán llevarse a la práctica.

La compañía sueca de inspección de vehículos afirma que la vida media de los coches se ha prolongado en un veinte por ciento entre 1966 y 1971. Los más longevos parecen ser los Volvo, seguidos de los Volkswagen y los Peugeot.

Los automovilistas franceses podrán disponer, a partir del próximo año, de unos pequeños aparatos que, acoplados a los de radio que lleven en el coche, les advertirán de los peligros inmediatos que pueden encontrarse en la carretera por la que circulen. El aparato, fabricado por la Compañía Radio técnica Compelec, funcionará cualquiera que sea la emisora que el automovilista escuche.

Durante el pasado año en Francia fueron expedidos 973.108 permisos de conducir. Solamente el diecinueve por ciento de los candidatos obtuvieron después del primer examen. El treinta y tres por ciento lo consiguió después del segundo y el trece por ciento, después del tercero. También durante el pasado año, en el país vecino hubo 249.828 accidentes de circulación con 16.212 muertos y 353.374 heridos. Recordemos que el parque de vehículos francés llega a más de quince millones, lo que supone, aproximadamente, un vehículo por cada cuatro habitantes.

Quizá no parezca adecuado que en nuestras páginas toquemos el tema del Medio Ambiente, pero ocurre que, precisamente en España, el turismo es el principal acusado de atentar contra el Medio Ambiente.

Continuamente leemos en la prensa, oímos en la televisión, declaraciones de algunos «amigos de la naturaleza», ecólogos y otros científicos que nos hacen estremecer de pánico. Unos nos cuentan el gran desequilibrio que se producirá y cómo llevará a la muerte de los mares; otros nos describen cómo desaparecerán en un breve lapso de tiempo —tan breve que casi todos lo conoceremos— el oxígeno de la atmósfera, el agua potable y... en fin la vida sobre el planeta. Otros nos hablan del enfriamiento progresivo de nuestro globo terráqueo y nos anticipa una era de nuevas glaciaciones, en la que parece ser que no ya la bíblica Arca de Noé, sino ni siquiera los modernos submarinos atómicos, lograrán sobrevivir. Parece ser que ciertas mentes calenturientas no tienen otro fin que el de agobiar a la pobre masa, víctima pasiva de esas calamidades, con nuevos relatos apocalípticos.

¡Basta ya, señores! ¡Un poco de sensatez! El problema de la contaminación es terrible, pero no insoluble. Grandes plagas han atacado a la Humanidad y ésta siempre ha sabido defenderse de ellas y hasta aniquilarlas.

El mismo progreso, culpable de la actual contaminación, será quien pueda ofrecernos la solución. No podemos prescindir de plantas industriales porque los hombres necesitan trabajar, pero sí podemos lograr que esas fábricas reduzcan o eliminen la contaminación. Volver a la tracción animal o a los barcos de vela sería un disparate, no lo es buscar nuevos combustibles o carburadores que consigan la combustión total. Tampoco me parece razonable que volvamos a pasar frío en invierno o utilizar la leña para las cocinas, es preferible colocar reductores de humos.

En cuanto al crecimiento demográfico la solución ya es de Perogrullo. No se puede parar el aumento de la población más que de dos formas: con el aumento de la mortandad o la disminución de la natalidad.

Que la gente conozca estos problemas. La formación de una conciencia universal es algo necesario. Acongojar a todos con descripciones dantescas, es conducirnos a la histeria colectiva.

Menos grave, pero no por ello menos desafortunadamente atacada es la repercusión del turismo, y concretamente el turismo en España, sobre el medio ambiente.

Leemos: «Hace muy pocos años era fácil detener el coche en cualquier lugar de montaña pleno de silencio; internarse en el bosque y escuchar el canto de amor de



"PERLES"

UN COUVERT DE LA GAMME

Christofle
ORFÈVRE

Concesionario:

BÉGUÉ

BIARRITZ

10, Avenue Víctor - Hugo

SAN JUAN DE LUZ - 16, Boulevard Thiers

Descuento especial para la exportación

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

SAN SEBASTIAN

... Y DEL TURISMO

un urogallo, o más sencillamente, la música del aire sobre los altos pinos; esta posibilidad se está reduciendo peligrosamente. Los hoteles y urbanizaciones, las explotaciones industriales, acaban con pájaros, bosques y silencios».

Quien así habla, amante sin duda de la naturaleza, no se para a pensar que, si él puede desplazarse hasta esos lugares de montaña, es porque goza de una prosperidad que en buena parte debe a los ingresos por turismo.

Porque, quiérase reconocer o no, el Turismo —así, con mayúscula— es quien está apechando con el grueso de la economía española. Y eso, señores amantes de la naturaleza, cuesta sus sacrificios. Estos mismos señores se quejan de la desaparición de tantas calitas recoletas y desiertas en el litoral. ¿A quién no le gusta descansar en solitario, escuchar la música del viento armonizar con el bramido tranquilo de las olas, sin oír transistores ajenos, ni las regañinas de unas madres a sus hijos, ni el cortejo de un galán a la niña de turno? Pero el país tiene que vivir y para ello hay que construir hoteles en esas calas. ¿Respetando en lo posible el paisaje? Desde luego. De ello se ocupa ya la Administración que da prioridad a todos aquellos proyectos que tienen en cuenta el entorno y se adaptan a él.

Luchemos por conseguir que no se produzcan esas aglo-

meraciones de colmena, que pueden matar a la gallina de los huevos de oro, pero no soñemos con bosques desiertos, con calitas recónditas... porque no podemos.

Cuando la producción industrial se desarrolle, que todo se andará, también habrá de situar sus moles en algún lado. Procuremos que sea el más adecuado posible. Anticipémonos con previsiones que eviten deterioros irreparables.

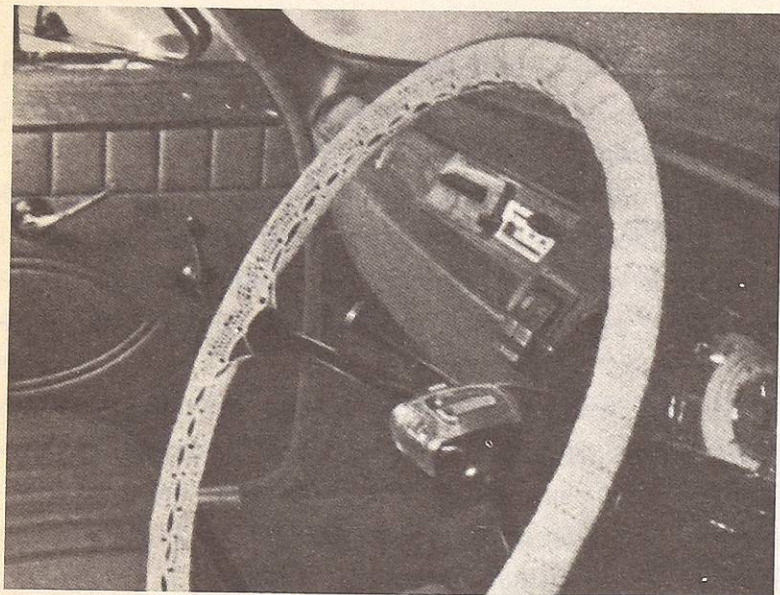
Quizá nazcan soluciones positivas que devuelvan la pureza a unas aguas infectadas de vertidos industriales. Quizá se aprueben presupuestos que permitan la investigación científica en busca de soluciones. A todo se puede llegar dentro de un clima de buena voluntad.

Y buena voluntad pedimos para esta industria que no goza de desgravaciones para la exportación —como disfrutaban tantas otras—, que no cuenta con grandes créditos ni apoyos oficiales y que a tan estrecha vigilancia está sometida: precios, libro de reclamaciones, controles de las instalaciones, titulación de sus dirigentes... Es lo menos que se remece, porque si bien es verdad que algunos rascacielos se alzan desordenadamente afeando el paisaje, también es verdad que ha llevado la prosperidad a zonas paupérrimas y hasta vegetación a zonas inhóspitas, agua potable a páramos. Y eso no se dice nunca.



MINI 1275 GT

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



CUBIERTA PARA EL VOLANTE DEL AUTOMOVIL

Material Necesario: 2 ovillos 20 gramos, Mercer Crochet Cadena, n.º 20, crudo.

Una tira de goma esponjosa fina, de unos 5 cm. de ancho y del largo requerido para arrollarla al volante.

Tensión: un dibujo corresponde a T cm. de largo y 5 cm. de ancho.

Abreviaturas: Cad. Cadeneta.- P.b. Punto bajo.- Pal. Palito.- Dib. Dibujo.- Sig. Siguiete.- Rep. Repetir.

Comenzar con 25 cad.

1.^a vuelta: 1 p.b. en la 2.^a cad. contando desde el ganchillo, * 1 pal. en la cad. sig. 1 p.b. en la cad. sig. Rep. desde *. Se termina con 1 pal. en la última cad., 1 cad., volver.

2.^a vuelta: 1 p.b. en el pal. sig., 1 pal. en el p.b. sig. Rep. desde *. 1 cad., volver.

Rep. la 2.^a vuelta 2 veces más, al final de la última vuelta volver con 3 cad.

5.^a vuelta: (anverso) Tomando solamente el bucle de atrás del punto trabajar * 1 pal. en el p.b. sig., 1 pal. en el pal. sig. Rep. desde *. Se termina con 1 pal. en el último p.b., 3 cad., volver.

6.^a vuelta: Tomando solamente el bucle de atrás del punto, dejar el primer pal., 1 pal. en cada pal., 1 pal. en la 3.^a de las 3 cad., 3 cad., volver.

7.^a vuelta: Tomando solamente el bucle de atrás de punto, dejar el primer pal., * 1 p.b. en el pal. sig., 1 pal. en el pal. sig. Rep. desde *, terminando con 1 p.b. en las cad. de volver, 3 cad., volver.

De la 2.^a a la 7.^a vuelta forma el dibujo. Repetirlo hasta que la labor mida 1,25 m. o el largo requerido. Se termina la última rep. con la 6.^a vuelta y omitir las cad. de volver al final. Cortar el hilo. Unir la última vuelta a la primera.

Borde: 1.^a vuelta: Con el anverso de la labor hacia usted, unir el hilo en la costura, 3 cad. (contar como 1 pal.), se trabaja una vuelta de pal. haciendo 9 pal. en cada dibujo. Cerrar la vuelta en la 3.^a de las 3 cad.

2.^a vuelta: 3 cad., 1 pal. en cada uno de los 7 pal. sig., * 1 cad., dejar 1 pal., 1 pal. en cada uno de los 8 pal. sig. Rep. desde *, terminando con 1 cad, dejar 1 pal. Cerrar la vuelta en la 3.^a de las 3 cad.

3.^a vuelta: 1 p.b. en el mismo punto en que se cerró la vuelta precedente, 1 p.b. en cada pal. y en cada esp. de 1 cad. Cerrar la vuelta en el primer p.b. Cortar el hilo.

Rep. en el otro lado de manera que corresponda.

Cordón: Con hilo doble se hará un cordón de 2,5 m. aproximadamente.

Montaje: Colocar la tira de goma esponjosa en el centro del reverso de la labor de crochet y se fija en posición. Colocar la cubierta sobre el volante, insertar el cordón por los huecos y atar debidamente. R.

DUPLIQUE LAS LLAVES DE SU COCHE

Se evitará problemas

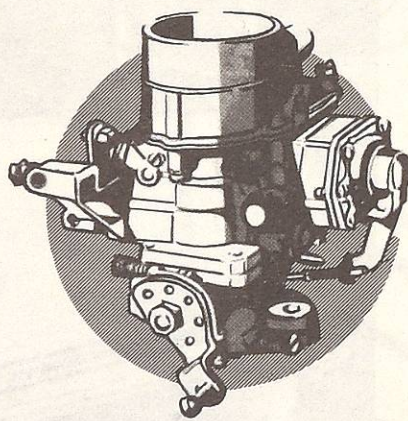


EN EL ACTO LE ENTREGAREMOS COPIAS DE CUALQUIER LLAVE

CENTRAL de FERRETERIA

Sancho El Sabio, 13 - San Sebastián

NO CONTAMINE LA ATMOSFERA CONFIE EN SU PROBLEMA DE CARBURACION



Servicio Técnico Oficial

SOLEX

CARROCERIA Y GARAGE

STINUS, S. L.

FUNDADA EN 1893

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

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT

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

SAN SEBASTIAN

¿HACIA EL MOTOR DE VAPOR?

La Chrysler Corporation ha suscrito un contrato con la Steam Engine System Corporation, de Newton (Massachussets), según ha sido anunciado por H. Alan Loofbourrow, vicepresidente y director de investigaciones de la Chrysler Corporation.

La Steam Engine Corporation ha sido encargada por el Gobierno americano del estudio y de la puesta a punto de un motor de vapor alternativo, de una potencia real de 150 caballos vapor, que funciona según el ciclo de Rankine y que utiliza el agua como fluido de trabajo.

Según el contrato, Chrysler actúa como tratante de segunda mano de la SES y, con este título, debe estudiar las posibilidades de adaptación del motor prototipo a una berlina normal de seis plazas.

Este grupo está igualmente encargado de las investigaciones sobre ordenador concierne a las mejores performances teóricas del vehículo, especialmente de las aceleraciones, de la aptitud en cuesta, de la economía de combustible y del índice de emisiones de escape, así como de las cualidades de conducción, comportamiento general del vehículo y de su facilidad de control por parte del conductor.

Otras tres importantes sociedades se hallan asociadas a estas investigaciones sobre el automóvil de vapor. Bendix (USA), encargada de poner a punto los sistemas de conducción y de control; ESSO (USA), en lo concerniente a lubricantes, y la Ricardo Ltd. (GB), en cuanto incumbe al estudio de detalle de los órganos del motor de pistones.



VERIFICACION CASI INSTANTANEA DE BATERIAS

A los pocos segundos de haber sido aplicado a una batería de automóvil, de 12 voltios, el nuevo comprobador Davenset, fabricado por Partridge Wilson & Co., Limited, firma domiciliada en Evington Valley Road, Leicester LE5 5LR, Inglaterra, da una indicación clara y de lectura directa del estado en que se halla aquélla. Indica si la batería es todavía útil y está cargada, si siendo útil necesita ser cargada o si es defectuosa y necesita ser repuesta. La indicación, además, puede ser vista y entendida con toda sencillez, no sólo por el operario que efectúa la comprobación, sino también por el dueño del vehículo. Su empleo, por tanto, en garajes y estaciones de servicio para sistemas eléctricos de vehículos está llamado a estimular el negocio que brinda la carga de baterías y a incrementar las ventas de éstas.

El comprobador Davenset funciona de manera totalmente silenciosa y puede ser utilizado por personal sin preparación alguna; los encargados de las bombas de gasolina, por ejemplo, pueden manejarlo. Está constituido por dos sondas detectoras que se sostienen en la mano y que simplemente se aplican a las bornas de la

batería. Dichas sondas están enlazadas por un corto cable. Contienen resistencias enfriadas por convección que dan una carga equivalente a la del motor de arranque del vehículo. En la cara superior de una de las sondas hay un indicador de bobina móvil que muestra el estado en que se halla la batería. Situada de igual modo en la otra sonda, hay una placa en la que se explica cómo interpretar la lectura que da el indicador. La escala de éste es bidimensional, con el borde horizontal calibrado en voltios (7-12 V.) y los bordes laterales graduados en capacidades de batería, que van de 20 a 100 Ah. La zona de la escala, cuya forma es de un trapecio invertido, tiene secciones coloreadas en verde y en rojo, que permiten ver si la batería necesita ser atendida o no. Las sondas van alojadas en envueltas de plástico, reforzadas con vitrofibra y revestido de asbesto, que garantizan la realización de operaciones sin recalentamiento.

Para obtener más información, sírvanse dirigirse a:

PARTRIDGE, WILSON & CO., Ltd.
Davenset Electrical Works
Evington Valley Road
Leicester, LE5 5LR, Inglaterra.

UN PERISCOPIO PARA EL AUTOMOVIL

Si no fuera porque el precio parece elevado (unas 6.000 pesetas), este artilugio podría ser el sucesor de una de las piezas más veteranas del coche, su espejo retrovisor. Formado por dos espejos montados en el techo del vehículo, recoge la imagen de lo que ocurre atrás, a derecha e izquierda de cada vehículo en que se instale, eliminando puntos ciegos, ya que se transmite a otro espejo situado en el propio parabrisas. Como las unidades ópticas del exterior están cerradas herméticamente y no son afectadas por los cambios atmosféricos, el índice de seguridad visual es máximo y cumple con las exigencias norteamericanas para 1976, que suprimen el referido accesorio retrovisor. El fabricante es CLIPPER INDUSTRIES Inc. de ROSEVILLE - Michigan (USA).



RADIOTELEFONOS DE FRECUENCIA MODULADA

La radiocomunicación de FM (modulación de frecuencia) a bajo precio está ya al alcance de los usuarios de sistemas radiotelefónicos, tanto por VHF como por UHF (hiperfrecuencias y frecuencias ultraelevadas, respectivamente), gracias al equipo de FM Pye Europea, que acaba de anunciar la casa Pye Telecommunications, Ltd. Este nuevo equipo modulado en frecuencia viene a ampliar el campo de utilización de la citada serie de radiotelefonos económicos, que ha sido concebida teniendo especial cuenta a los usuarios europeos. Lo módico de su coste no obsta para que estos aparatos sean perfectamente utilizables en el ámbito profesional por autoridades públicas, como las de abastecimiento de gas y electricidad, policía y servicios médicos y contra incendio, además de usuarios comerciales, como empresas de autobuses, firmas contratistas de obras públicas, refinerías de petróleo y grandes fábricas.

En común con equipos anteriores de la serie Pye Europa, las nuevas unidades están pensadas para que su diseño armonice con el de los automóviles modernos. De aspecto son sobrios, con acabado en negro mate, sin reflejos, suave tablero frontal almohadillado y mandos por ruedecillas moleteadas que sobresalen de dicho tablero.

El empleo de circuitos integrados de silicio de alta calidad reduce en menor número de componentes y gran seguridad, con más fácil mantenimiento. Ofrecense distintas diferencias de frecuencias entre canales sucesivos -50, 25 ó 12,5 KHz.-, y, además hay disponibles muy diversos medios facultativos de trabajo en forma de módulos enchufables. Entre éstos los hay de llamada selectiva por fijación de tono, de autoidentificación y un altavoz externo utilizable en ambientes con grandes ruidos. Cuando se usa el altavoz externo cabe enchufar un circuito que proporciona una salida audio de 2,5 vatios.

Todo el equipo facultativo se puede montar en el taller durante la fabricación o instalar posteriormente cuando ya el vehículo está prestando servicio, lo cual facilita la modernización del sistema constantemente. Fijadores accionados por llave fijan el aparato a un sencillo soporte de montaje universal, en el que se combinan una fácil intercambiabilidad con la resistencia al robo.

Para más información, sírvanse dirigirse a:

PYE TELECOMMUNICATIONS, Ltd.
Newmarket Road
Cambridge, Inglaterra

Servicios con mucho detalle

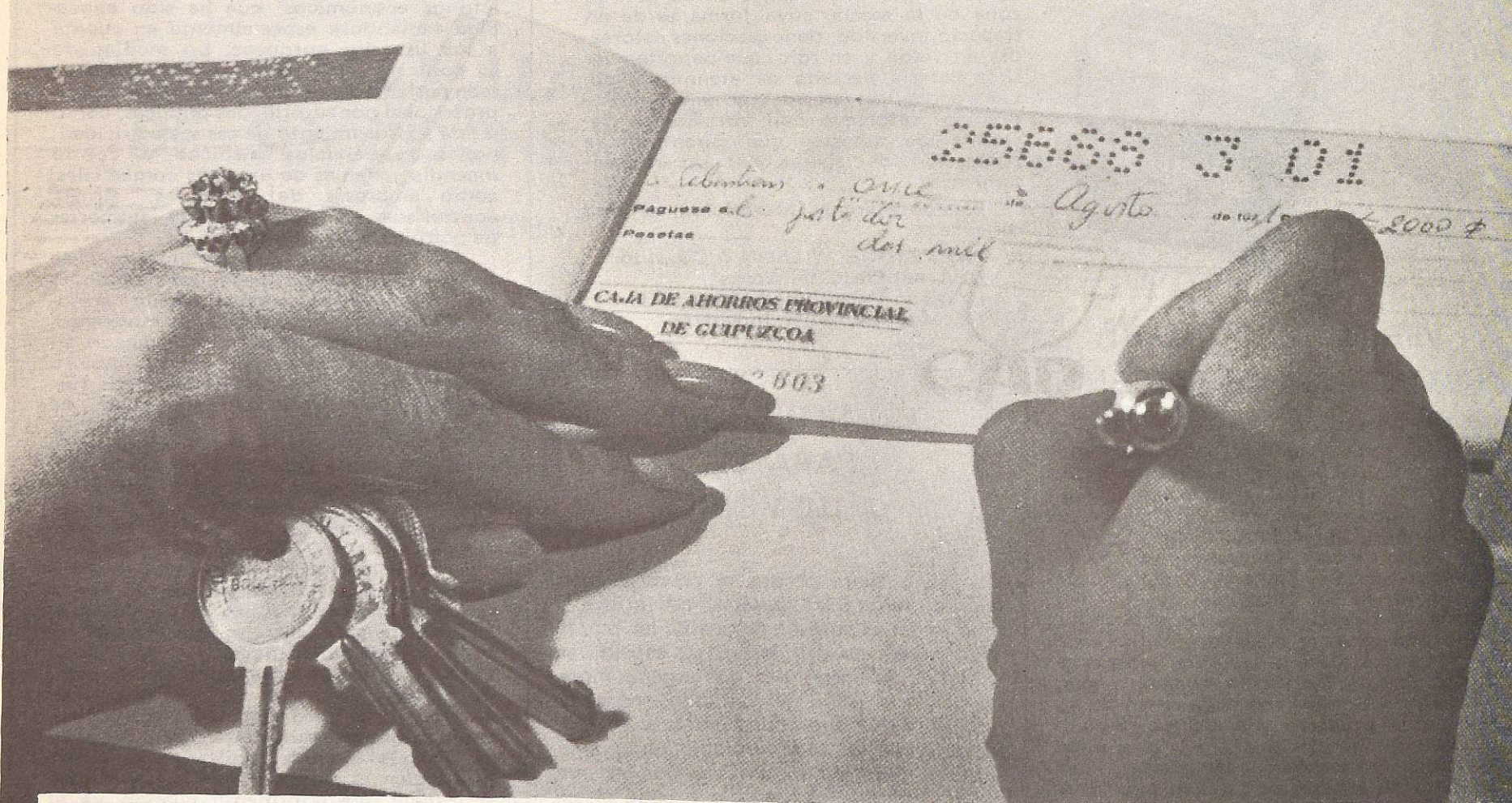
En realidad todos nuestros Servicios tienen «mucho detalle», y es precisamente porque son actuales, dinámicos, cordiales, rápidos y seguros. Son Servicios que cumplen una amplia gama de finalidades y además lo hacen de la forma más EFICAZ que pueda concebirse.

Uno de nuestros Servicios con «mucho detalle» es el de:

CUENTAS CORRIENTES

Con él, Ud. ahorra tiempo, evita desplazamientos, administra mejor su dinero, adquiere una mayor agilidad en el cumplimiento de sus pagos porque puede cargarlos en su cuenta (letras, contribuciones, impuestos, recibos de gas, luz, teléfono, agua, alquileres, cuotas de colegios, sociedades, seguros, etc.) y además con el detalle de conocer las variaciones de su saldo DIARIAMENTE.

Servicios «con mucho detalle» y con la máxima eficacia, son además de nuestras CUENTAS CORRIENTES, los PRESTAMOS y CREDITOS, DEPOSITOS DE AHORRO, VALORES MOBILIARIOS, CHEQUES DE VIAJE, INTERCAMBIO, MONEDA EXTRANJERA,... y hasta un total de más de 50 Servicios que ponemos a su disposición a través de nuestras 79 oficinas.



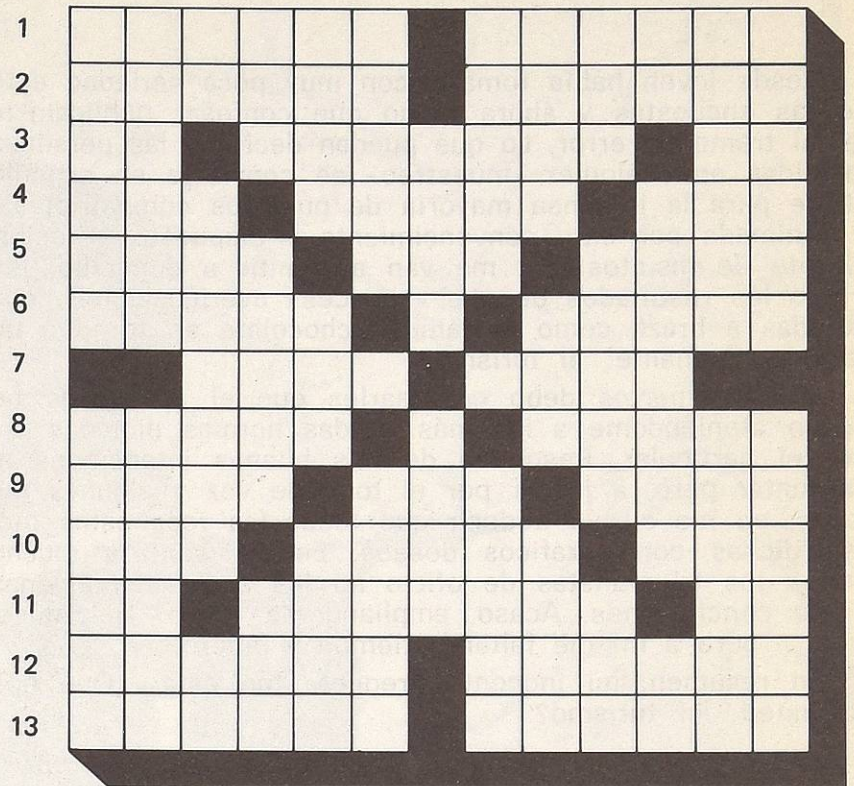
CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA



CRUCIGRAMA

Por Graciela Lilí

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



HORIZONTALES

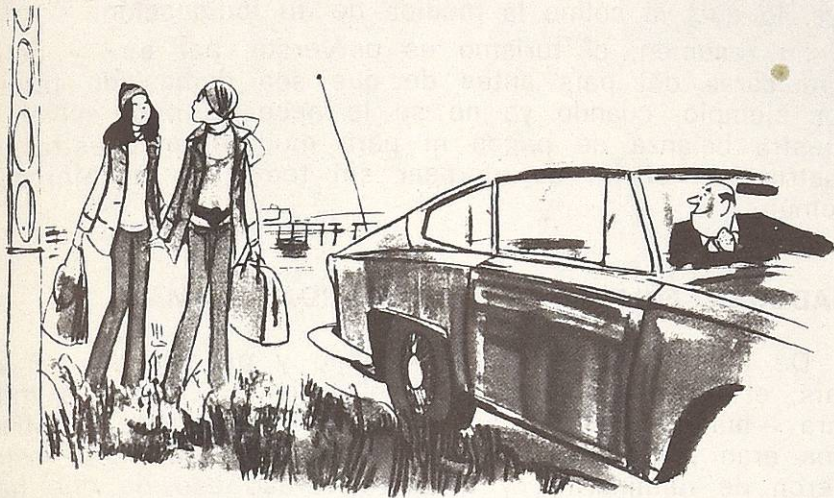
1. Organo generador de corriente en el automóvil. Inservible.
2. Partes de la cabeza en el hombre y en varios animales. Despótica, cruel.
3. Noreste. Que tiene animación. Preposición.
4. Una decena y una unidad (falta última letra). Tragedia de Shakespeare. Consonantes.
5. Marca nacional de automóvil. Mamífero plantígrado (femenino). Celebridad.
6. Poner huevos. Menear, agitar.
7. Mueve las alas. Accesorio para valijas en el automóvil.
8. Extensò. Del verbo ser.
9. Planta umbelífera. Camino, carril. Río de Italia que pasa por Florencia.
10. Pronombre posesivo. Pieza del automóvil que transforma el movimiento de vaivén en circular. Organización Internacional del Trabajo.
11. Símbolo del Litio (al revés). Exclamación de alegría. Familiarmente mamá.
12. Conjunto de individuos de un país, regidos por un mismo gobierno.
13. Partidario de la ausencia de toda autoridad y ley. Del verbo orear.

VERTICALES

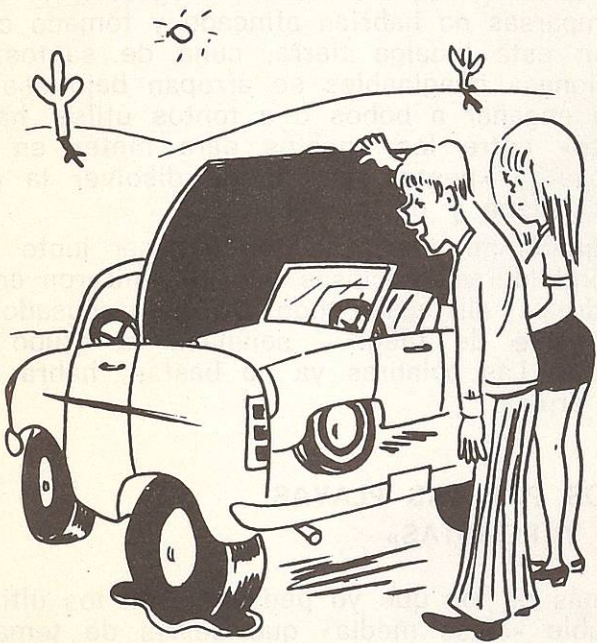
1. Con donaire (femenino). Dibujo, estampa.
2. (Santo). Teólogo, fundador de la Teología Dogmática. Forman pilas.
3. Noreste. Haría un pozo. Interjección.
4. Interjección. Tren articulado español. (France) Compañía francesa de aviación.
5. Parte del cuerpo humano. Delincuente. Conjunto.
6. Diminutivo de oso. Capital de país europeo.
7. Mueble de comedor. Producto de las abejas.
8. Automóvil que participó en la carrera Pekin-París (1907). De alas grandes.
9. Vivienda de los pájaros. Adverbio de cantidad. Adverbio de tiempo.
10. Bóvido salvaje. Antigua colonia griega de Asia Menor. Del verbo asir.
11. Interjección. De Navarra. Interjección.
12. Sin armas. Uno de los tres reinos de la Naturaleza.
13. Arrojar con fuerza. Del verbo notar.

SOLUCION

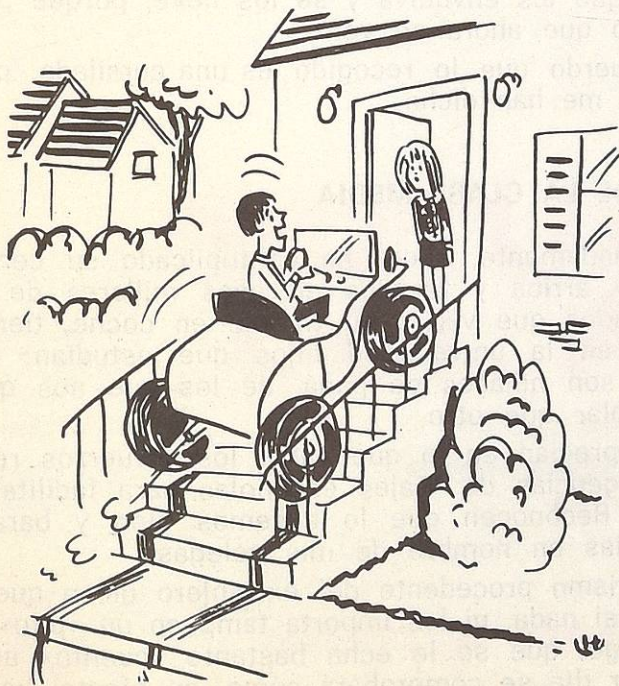
HORIZONTALES.— 1: Dinamo. Intútil. 2: Orejas. Tirana. 3: Ne. Animado. En. 4: Onc. Oteio. Nrz. 5: Seat. Osa. Fama. 6: Aovar. Mover. 7: Alea. Baca. 8: Largo. Serán. 9: Apio. Vía. Arno. 10: Mía. Bieia. O.I.T. 11: Il. Aleluya. Ma. 12: Nación. Desear. 13: Anarca. Oséala.
 VERTICALES.— 1: Donosa. Lámina. 2: Ireno. Apilan. 3: Ne. Cavaría. Ca. 4: Ajá. Talgo. Air. 5: Mano. Reo. Bloc. 6: Osito. Viena. 7: Mesa. Miel. 8: Itala. Aludo. 9: Nido. Más. Ayer. 10: Uro. Focaa. Ase. 11: Ta. Navarro. Ea. 12: Inerme. Animal. 13: Lanzar. Notará.



Mira por donde ya tenemos resuelto el fin de semana. Este individuo tiene una cabeza de célibe que asusta; y hasta puede ser que tenga un chalet con piscina.



No te preocupes, llevo siempre uno de repuesto.



Cuando te dije que te recogía a la puerta de tu casa, quería decir exactamente a la puerta de tu casa.

¿QUE OPINAN LOS ESPAÑOLES DEL TURISMO?

Desde joven había tomado con muy poca seriedad esto de las encuestas y ahora tengo que confesar públicamente mi tremendo error. Lo que puedan decirnos las personas incluidas en cualquier «muestreo» se convierte en artículo de fe para la inmensa mayoría de nuestros compatriotas.

Animado por este convencimiento y dispuesto a recibir el lote de insultos que me van a remitir a domicilio, les traigo los resultados de mis «sagaces» averiguaciones, elaboradas a brazo como el famoso chocolate en torno a un tema apasionante: el turismo.

A los expertos debo confesarles que el sondeo lo he hecho ateniéndome a las más rígidas normas dictadas sobre el particular. Respondo de mis buenas intenciones al preguntar pero, a juzgar por el tono de voz y algunas miradas, no me atrevo a decir que todas las respuestas fueran dichas con seráficos deseos. En fin sentiría mucho que a los triunfalistas de oficio no les agradasen algunas de las conclusiones. Acaso, ampliando la «base» del muestreo..., pero a mí me faltaron tiempo y dinero.

En resumen, mi inocente pregunta fue ésta: ¿Qué opina usted del turismo?

AMAS DE CASA

No descubro nada nuevo si digo que ellas tienen como un sexto sentido para saber en dónde aprieta el zapato o la sandalia a cada uno de los que viven bajo su «matriarcado», y en qué almacén venden las cosas menos caras. Vamos, que están en todo.

Pues bien; en la aterradora proporción del 90,2 por 100 lo consideran como principal causante de la escalada de precios, singularmente durante el verano. Un 4,75 por 100 fija su atención en el mal ejemplo que constituye para sus tiernos hijos ver tanta gente ociosa, tumbada al sol, o yendo de acá para allá vestida de cualquier manera. Afortunadamente, contamos con algo más de un 5 por 100, afirmando, aunque no saben bien por qué, que algo bueno debe proporcionarnos cuando hay tanta gente interesada en elogiarlo.

BANQUEROS

Me dijeron que se trata de una actividad «coyuntural», que carece de bases sólidas y permanentes, desarrollada sobre un mercado inestable, muy competitivo, al que afectan gravemente las «problemáticas» políticas, económicas, militares y climatológicas que se manifiestan casi siempre con extraordinaria virulencia.

En definitiva, que no lo ven claro y, lógicamente, no están dispuestos a soltar un duro sin que previamente demuestre quien lo pide que, para responder, tiene por lo menos diez.

Alguna excepción hay en la regla, pues han colaborado para la construcción de hoteles. Por el momento, su lema es: esperar y ver.

Mientras tanto, en la Bolsa no se cotizan los valores turísticos que corresponden a inversiones hechas en la primera industria nacional, por un volumen superior a los quinientos mil millones de pesetas.

He aquí un tema fascinante para quien guste del «suspense».

CURAS POST-CONCILIARES

Una «vocación tardía» por la política les tiene como desvelados y febriles; no es extraño que padezcan auténticas alucinaciones y respondan de un modo inconcreto a mi encuesta.

Me fui con la pregunta a zonas turísticas de universal renombre, que eran, a mi juicio, las más indicadas y cuando esperaba oír palabras de gozo por el mucho bien que a las almas de los turistas se les podía hacer con el ejemplo de nuestras virtudes familiares, cívicas, etc., quedé

consternado al escuchar a estos bondadosos señores que el turismo es como un cepo, diabólicamente dispuesto con el fin de esclavizar a compatriotas nuestros. Gentes que trabajaban antes de sol a sol en el campo y se alimentaban con suculentos gazpachos... ahora las han traído al litoral para que sufran con climas más suaves, obligándoles a comer unas dietas preparadas por cocineros profesionales y a cobrar sueldos más altos. Por si esto fuera poco, les hacen pasar por la humillación de recibir propinas, lo que ya colma la medida de su indignación.

En resumen, el turismo es perverso «per se» y debe erradicarse del país antes de que sea demasiado tarde; por ejemplo, cuando ya no se le necesite para salvar a nuestra balanza de pagos ni para modernizar nuestra industria con el fin de ingresar sin temor en el Mercado Común.

PIADOSAS, ENLUTADAS Y AGUERRIDAS DAMAS

De todo lo que estamos «viendo y padeciendo» en el país, el único responsable es el turismo. Como les indicara —humildemente— que lo que teníamos ante nuestros ojos eran percebes y cigalas sabrosísimos, a punto estuvieron de fulminarme, y si fuera verdad eso de que hay miradas que matan allí habría sucumbido el autor de la encuesta.

Reanudado el monólogo, añadieron: Sin la invención infernal del turismo, los melencidos, drogadictos, «hippies» y demás comparsas no habrían afincado y tomado carta de naturaleza en esta hidalga tierra, cuna de santos. Todas las «perversiones» imaginables se arrojan bajo esa bandera que, para engañar a bobos o a tontos útiles, habla del «acercamiento» entre los pueblos para meter en su caballo de Troya la «peste» que ha de disolver la gloriosa civilización cristiana y occidental.

Para desgracia mía, desafortunadamente a pasar junto a nosotros unas minifalderas deliciosas que nos miraron con ingenio desenfadado y... allí acabo todo. Un dedo acusador —que parecía un sable de fuego— señalaba al grupo juvenil mientras decía: Las palabras ya no bastan; habrá que recurrir a las armas.

NOSTALGICOS POR LAS PLAYAS «DESIERTAS Y REMOTAS»

Quedan más de los que yo pensaba. Son los últimos de aquella inefable «clase media» que servía de tema a los saineteros de la «belle époque». Recuerdan entre suspiros los sosegados y largos veraneos recitando rimas de Bécquer a las playas que he dicho y pidiendo a las «sábanas de espuma» que les envuelva y se los lleve, porque para contemplar lo que ahora se ve...

De acuerdo que lo recogido es una cursilada, pero eso es lo que me han dicho.

GENTES DE LA CLASE MEDIA

Afortunadamente, ahora ha centuplicado su censo; empieza muy arriba y termina en esos millares de obreros especializados que van a su trabajo en coche, tienen piso propio y en la universidad hijos que estudian: los que alborotan son niñacos de papá, de los que nos queda algún ejemplar que otro.

Aquí aprecian en lo que valen los esfuerzos realizados por las Agencias de Viajes españolas para facilitarles sus veraneos. Reconocen que lo hacemos bien y barato. Muchas gracias en nombre de mis colegas.

Del turismo procedente del extranjero dicen que no entienden casi nada, ni les importa tampoco un «pito». Creen, sin embargo, que se le echa bastante «cuento» al asunto y cualquier día se comprobará cómo, en efecto, había dentro mucho «tomate».

Benjamín Martín Pelayo



VIAJE POR ESPAÑA

con la seguridad de hallar un amigo en
cada una de las 180 delegaciones de



MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Allí donde vea nuestra insignia encontrará un
EXCELENTE SERVICIO Y TOTAL ATENCION
que dedicamos a todos nuestros asociados
en cualquier momento, ocasión y lugar en que lo necesiten.

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL
es la aseguradora oficial del

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Solicite las especiales condiciones que concedemos a nuestros socios.





Banco Guipuzcoano

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