



El Auto**CLUB**movil

2.^a EPOCA - N.º 11

DICIEMBRE 1968

CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

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

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.

Ministère de Tourisme
PRESENTACION
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
MADRID - 3

Nº 679370 D

valable jusqu'au

delivré à M

domicile

pour le **FICHA MEDICA DE PRIMER SOCORRO**
imprimé Premier Secours — Medical First-Aid Form — Aerztliches Merkbl.



Factor de Rhessus
Rhesus factor
Rhesus faktor

Fecha de nacimiento
date de naissance
Geburtsdatum

Positivo ()
Positif ()
Positiv ()

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

Firma del Médico
Signature du Médecin
Unterschrift des Arztes

Alliance Internationale de Tourisme
CAUTIONNEMENT CONCERNANT LES
INFRACTIONS A LA POLICE ROUTIERE
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT.

En caso de infracción a las leyes y la cubierta de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

Soixante-quinze fr. suisses
Fr. 75.-

Nour. fr. français	69
O. Schilling	15
Escudos	450
Liège	6
Fr. belges	500
Holl. fl.	870
Life	10700
Svenska kronor	90
Norske kroner	120
Danske kroner	10200
Dinara jugoslaveni	320
Dracmas	10000
Suomen markkaa	5500

Cinquante francs suisses
Fr. 50.-

Nour. fr. français	45
O. Schilling	10
Escudos	300
Liège	4
Fr. belges	500
Holl. fl.	700
Life	9000
Svenska kronor	60
Norske kroner	80
Danske kroner	6000
Dinara jugoslaveni	200
Dracmas	6000
Suomen markkaa	3000

Alliance Internationale de Tourisme
ASSISTANCE POUR LE
REPATRIEMENT DES VOYAGEURS
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT.

pour le véhicule
immatriculé en
sous le N°

Ne peut jamais être payé en espèces au titulaire, ni en totalité ni partiellement. Kann vom Inhaber unter keinen Umständen weder ganz noch teilweise in Bargeld eingelöst werden.

is never payable to the bearer in cash, whether partially or wholly. In nessun caso può essere pagata in contanti al titolare, né parzialmente, né parzialmente.

is never payable to the bearer in cash, whether partially or wholly. In nessun caso può essere pagata in contanti al titolare, né parzialmente, né parzialmente.

Deux cents francs suisses
Fr. 200.-

Nour. fr. français	135
O. Schilling	30
Escudos	900
Liège	12
Fr. belges	1500
Holl. fl.	2100
Life	27000
Svenska kronor	180
Norske kroner	240
Danske kroner	24000
Dinara jugoslaveni	7200
Dracmas	24000
Suomen markkaa	15000

Cent francs suisses
Fr. 100.-

Nour. fr. français	65
O. Schilling	15
Escudos	450
Liège	6
Fr. belges	500
Holl. fl.	700
Life	9000
Svenska kronor	60
Norske kroner	80
Danske kroner	6000
Dinara jugoslaveni	200
Dracmas	6000
Suomen markkaa	3000

NO ES VALEDERA EN ESPAÑA

Le Secrétaire général de l'Alliance Internationale de Tourisme:

Arribas J.

Crédito Navarro



Banco fundado en 1863

CASA CENTRAL:

PAMPLONA

PLAZA DEL CASTILLO, 21

CAPITAL DESEMBOLSADO 217.044.750 PTAS.
RESERVAS 517.331.470 PTAS.
TOTAL DESEMBOLSADO 734.376.220 PTAS.

Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:

Avda. de Marcelo Celayeta, núm. 10 bis (Rochapea)

SUCURSALES:

MADRID: Recoletos, 22

BILBAO: Gran Vía, 32

SAN SEBASTIAN: Idiáquez, 9

(Próxima apertura de las Oficinas
definitivas en Avenida de España n.º 9)

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

Imposiciones a plazo de seis meses 3,50 por 100
Imposiciones a plazo de 1 año 4,00 por 100
Cuentas corrientes a la vista 0,50 por 100
Libretas de ahorro 2,50 por 100

Aprobado por el Banco de España con el n.º 7072/1

MUSICALICE SU COCHE

PHILIPS
AUTO-RADIO



GAMA
PHILIPS
1969

radio
GARIBAY

SAN SEBASTIAN
PEÑAFLOIDA, 1
AVDA. DE MADRID, 8
MIRACRUZ, 3



El Auto**CLUB**movil

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

SUMARIO

	Págs.
Limitación de velocidad.....	3
Competición	4
Información del Club.....	9
Cartas al Club	10
Ahorremos nuestros neumáticos	13
Distintivos para los transportes públicos y privados	14
Poseer un utilitario no es sinónimo de opulencia...	16
Nueva versión de la muerte de Jim Clark	19
Los dos primeros proyectos de la fundación "Jim Clark".....	19
Siempre hay un fotógrafo	20
Mensaje del Papa a los camioneros españoles	23
El turismo y los camioneros.....	23
Como obrar en caso de accidente	24
Premio internacional a una película de la Jefatura Central de Tráfico	27
Las luces de las bicicletas	27
Noticias	29
Novedades	30
La confianza turística: Una evidencia a demostrar..	33
Se cuchichea en París	34
Rueda el humor.....	37
Prohibido arrojar basuras al río Oria	38
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos).....	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra	40

En la portada: PICOS DE EUROPA - El Pico de Liordes y la Collada de Salinas
(Foto: Marqués de Santa María del Villar)

Depósito Legal: S. S. 26-1968

Editado por el
Real Automóvil Club
de Guipúzcoa
San Sebastián

Director:
Gerardo Erausquin Olazábal

LIMITACION DE VELOCIDAD

Nos llega el segundo aviso. Viene de Francia; antes fue Inglaterra. Se trata de limitar la velocidad de los vehículos para poner freno al reguero de víctimas que quedan tendidas en las carreteras.

La medida todavía no ha sido puesta en práctica en el vecino país. Está en pleno estudio, para conocer las ventajas y los defectos. La primera reacción del público se ha manifestado ya. Argumenta que la limitación de velocidad coarta la libertad personal. Se responde a ello que en el límite del absurdo se puede admitir que el individuo puede matarse con su coche, siempre que no atente la vida de los demás.

El argumento es válido: se limita la libertad individual de las personas en bien de la comunidad. Es lógico.

La experiencia que se piensa va a ser puesta en práctica en Francia, habla de limitar la velocidad a 105 kilómetros por hora sobre las carreteras normales y 120 kilómetros por hora en las autopistas. Esto supone que, de acuerdo con las velocidades imperantes en la actualidad, la reducción será del orden de un 30 por 100.

La experiencia en cuestión, que al parecer se pondrá en práctica antes de fin de año, se basa en los ejemplos de varios estados norteamericanos y de Inglaterra. Se da la circunstancia de que tres estados norteamericanos que no tienen impuesta ninguna limitación de velocidad sufren doble número de accidentes que en los lugares donde se ha impuesto la limitación. Por lo que se refiere a Inglaterra los poderes públicos han decidido adoptar definitivamente la limitación después de una experiencia de dos años.

Cuando las barbas de tu vecino... Y hay que admitir, desgraciadamente, que la circulación rodada española va adquiriendo similares porcentajes de víctimas en las carreteras. Es, pues, lógico que nuestros poderes públicos comiencen a estudiar —si, como suponemos, no están ya sobre el grave problema— la aplicación de una medida similar.

Exclusiva de publicidad
PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ
Garibay, 34 - Teléfono 15990
San Sebastián

JUNTA DIRECTIVA DEL REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

PRESIDENTE:

D. Federico Zappino Barcáiztegui

VICEPRESIDENTE 1.º:

D. Rafael Calparsoro Perot

VICEPRESIDENTE 2.º:

D. Alberto Fernández Ibarburu

TESORERO:

D. Fernando Gaytán de Ayala

SECRETARIO:

D. José María Maquíbar Arrillaga

SECRETARIO ADJUNTO:

D. Ramiro Cibrián Saiz

VOCALES:

D. José M.ª San Gil Urdangarín

D. Félix Muelas Echave

D. Ramón Lilly Lermينياux

D. Félix Novoa Larrañaga

D. Javier Irazusta Ruiz de Arcaute

DELEGACIONES Guipúzcoa

EIBAR:

Bidebarrieta, 4-1.º izda. Teléf. 731713

IRUN:

Paseo de Colón, 40. Teléfono 621897

TOLOSA:

San Francisco, 8 (junto Cine Leidor)
Teléfono 661791

Alava

VITORIA

D. Pedro Lascaray Basterra

Castilla, 34. Teléfs. 221284 y 220289

Navarra

PAMPLONA

Neumáticos y Accesorios, S. A.
(Nyasa)

Navarro Villoslada, 13. Teléfonos
233562, 237967 y 237968

Vizcaya

BILBAO

D. José María Domingo

Gestoría Recalde

General Concha, 2-1.º izda.
Tfno. Centralilla 232930.

El costo de esta Revista corre por cuenta de este Club.

EXITO ROTUNDO DEL RALLYE **Firestone**

FUE GANADO POR
ELADIO DONCEL,
POR AVERIA DE
JUAN FERNANDEZ
EN EL ULTIMO MOMENTO

DE LOS 27 CLASIFICADOS
(SALIERON 46),
6 PERTENECEN
A LA FEDERACION
VASCO-NAVARRA



Impresionante aspecto de la salida en el Muelle del Arenal en Bilbao.
Foto: Claudio

Con la difusión de Prensa, Radio y Televisión, que ha tenido el II Rallye Internacional Firestone-Bilbao, no consideramos oportuna la reseña del mismo, con la minuciosidad que ya se ha hecho a través de dichos medios; pero sí estimamos que el comentario se hace, no sólo necesario, sino justo y obligado, principalmente para la publicación oficial de una de las entidades que han tenido tan importante responsabilidad en la organización, como es el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, de la mano en esta ocasión —como en algunas otras anteriores— con la Real Peña Motorista Vizcaya.

DUREZA.—El Rallye Firestone-Bilbao ha tenido una principal característica: la de su dureza. Es este extremo el que, en definitiva, califica la categoría de los Rallyes, hasta tal punto que incluso hay pilotos que desprecian competiciones más sencillas, porque en ellas pierden prestigio. El Rallye Firestone, sin embargo, contribuye a dárselo. El recorrido de 1.557 kilómetros, a través de estas carreteras norteñas —las de segundo o tercer orden— sinuosas y difíciles, cubiertos entre las doce del mediodía del viernes, primero de noviembre, y las ocho de la tarde del sábado, día dos, con un total de 18 pruebas cronometradas, es suficiente para dar merecido renombre y categoría a una competición automovilista del tipo que nos ocupa.

A la vista del tiempo lluvioso que se aproximaba y que, en definitiva llegó, principalmente para la segunda mitad del Rallye, es decir, a partir de la neutralización de una hora en la factoría Firestone, de Basauri, las opiniones más abundantes eran que terminarían la prueba menos del cincuenta por ciento de los que habían tomado la salida, que fueron un total de 46, en un escenario magnífico, nada menos que en el centro de Bilbao, en el muelle del Arenal, impecablemente preparado para una ambientación perfecta. Salida que fue presenciada por miles de personas.

ACCIDENTES.—Pese a estas opiniones, la prueba fue terminada por 27 equipos —más del 50 por 100—; es decir, hubo 19 bajas, varias de las cuales —las menos— por accidente. Los más importantes y, sin embargo, leves o levísimos en cuanto a víctimas humanas, fueron: el que originó la primera baja de la prueba, a cargo del equipo británico integrado por Hobman y Story, en las cercanías de Eibar, antes de iniciar la subida cronometrada a Elgueta. El coche derrapó en una curva y se precipitó por un pequeño barranco, hasta un río. Los tripulantes, ilesos.

El otro se produjo por la noche, en la subida a Urbasa, a cargo del equipo bilbaíno formado por Rafael Brancas y Manolo Matilla, sobre un Alpine A-110, el cual, en un despiste del piloto en una curva, fue a estrellarse contra un árbol. Brancas y Matilla salieron con algunas contusiones, se creía en una probable fractura de tibia de Matilla; pero luego resultó que no había pasado nada más que los destrozos sufridos por el coche.

ABANDONA TRAMONT.—Entre esas 19 bajas, de las que hemos señalado dos, destacan después el abandono de Tramont, favorito indiscutible e indiscutido del Rallye. Las subidas cronometradas a la Pilastra y Elgueta las había efectuado con los mejores tiempos. Si el coche le respondía, su diferencia a través de los restantes tramos, era de esperar que fuera aumentando, pese a que en Goyaz, Juan Fernández logró un segundo menos que él; pero he aquí que en la subida al Jaizkibel, rompió, y los doce segundos que había sacado a Juan Fernández en Elgueta y los cinco segundos de La Pilastra, de nada le sirvieron. Tramont y su copiloto lograron solucionar momentáneamente el problema de su caja de cambios; arrancaron, salieron disparados, pero un kilómetro o dos más adelante, la «cosa» no tuvo remedio y allí tuvieron que quedarse clavados, con la desesperación en el semblante.

Anteriormente se habían producido otras bajas, a cargo de los ingleses Thorne y Foden. Se rompió la bomba de agua de su «Ford Lotus Cortina». El cuarto abandono fue el del francés Houel. Nada más pasar el control horario de San Sebastián, sufrió un ataque de vesícula y no pudo seguir. George Houel llevaba un «Alphine prototipo 1500», con muy buenas posibilidades en el Rallye.

DOCE EQUIPOS «TOCADOS».—Recordamos que, al margen de estas bajas, a las ocho y media de la noche del viernes, teníamos entre nuestras notas doce equipos más o menos «tocados». Uno de ellos era el formado por Juan Fernández y «Artemis», los cuales, con el abandono de Tramont, se habían situado en cabeza. Al «Porsche 911-R» que llevaban, le fallaba un amortiguador delantero, casi desde el comienzo de la prueba. Sin embargo, pudieron clasificarse primeros en casi todas las pruebas cronometradas.

Aunque Juan Fernández fue superado en un par de subidas por Doncel, éste no podía absorber la ventaja obtenida por éste al clasificarse primero en Goyaz, Jaizkibel, Leiza, Echauri, Urbasa y Herrera. En Carmona fue donde Doncel le sacó 35 segundos a Fernández.

LA GRAN DESGRACIA.—No era por ahí por donde le iba a llegar a Doncel una victoria muy dudosa, sino por el lado de la Veleidosa, pues en la última subida cronometrada, la de El Vivero, a sólo diez kilómetros de Bilbao, Juan Fernández se quedó clavado, al rompersele... ¡la dirección! Es curioso; 1.500 kilómetros obsesionado con una posible rotura definitiva de la amortiguación y, al final, pierde la prueba porque se le rompe la dirección. Desde luego, no les pasó nada. El copiloto dijo: «Hemos perdido 120.000 pesetas». Juan se mostró más tranquilo y aceptó el revés con extraordinaria deportividad. Esta fue la «gran desgracia». Doncel, en Bilbao, me decía nada más llegar: «¡Qué mala suerte la de Juan Fernández! Se ha quedado a dos pasos de Bilbao...».

Para la prueba final, la de velocidad del domingo, en el circuito de Ereaga, estaba todo decidido. Doncel rodó suavemente, por si acaso, clasificándose el último de su manga. El primero absoluto en Ereaga fue Jackson, quien obtuvo una media de 89,200 kilómetros por hora. Le siguió Philip Cooper.

LOS VASCO-NAVARROS.—En el Rallye, la representación vasco-navarra fue dignísima. Poseemos pilotos con buenos vehículos, capaces de codearse con los mejores. Jesús Sáez de Buruaga, de Vitoria, fue el primer regional clasificado, con un séptimo puesto en la general. Luis María del Olmo-Casas, segundos, al hacerlo en novena posición; el tercero de la región, primer guipuzcoano, se clasificó el catorce, seguido de Sunsundegui. Dos excelentes pilotos, éste quizás poco entrenado e influido todavía por el accidente que tuvo en el Rallye de Guipúzcoa.

En el puesto 21 se clasificó J. M. Fernández, quien con su piloto Suárez, realizó la gran hazaña de hacer la prueba sin segunda velocidad. Así salieron de Bilbao, con su «Seat 850 Coupé» y terminaron.

Calvo fue el 26 clasificado, anteúltimo, por delante de Vaquerín, un Simca 1000 que fue vencido por su modesto «Seat 600-D», totalmente normal.

EXITO TOTAL.—En definitiva, un completo éxito de Firestone Hispania, del Real Automóvil Club de Guipúzcoa y Real Peña Motorista Vizcaya, por su espléndida organización, muy superior a la del año anterior, a cargo de otra entidad deportiva. Y éxito también de «El Correo Español - El Pueblo Vasco», que colaboró con su amplio medio de difusión a informar antes, durante y después del Rallye, ofreciendo, como



Eladio Doncel a su llegada a Bilbao.
Foto: Javier

colofón del Rallye, un almuerzo en honor de los participantes, en el Hotel Aránzazu, tras el cual se efectuó el reparto de premios. Y después, por la noche, fiesta en «Seis Estrellas».

Digamos para terminar que la Oficina Permanente montada por Firestone en el Hotel Aránzazu, funcionó muy bien, pues el servicio de información estuvo en todo momento en disposición de facilitar abundancia de datos.

Y hasta el año que viene, como dijo en sus palabras el Conde de Zubiría, Consejero Delegado de Firestone Hispania, tras el almuerzo final, en el que también intervinieron el presidente de la Federación Española de Automovilismo, Conde de Villapadierna; el consejero-gerente de «El Correo Español - El Pueblo Vasco», don Luis Bergareche y tres corredores, Juan Fernández, Erik Jackson y George Houel, en representación de los países participantes.

EDUARDO CATANIA

CLASIFICACIONES DEL RALLYE

Clasificac. general	Coche N.º	PILOTO	MARCA
1.º	3	E. Doncel	Porsche
2.º	27	J. M. Lencina	B. M. C.
3.º	20	P. Cooper	B. M. C.
4.º	16	E. Jackson	Ford
5.º	43	N. Bosch	Renault
6.º	42	A. Ruiz Giménez	Renault
7.º	24	J. Sáez de Buruaga	Morris
8.º	9	C. Perejoan	Renault
9.º	29	L. M. del Olmo	Morris
10.º	44	P. Puche	Renault
11.º	17	N. Wright	Ford
12.º	12	C. Lovell	Ford
13.º	10	M. Coll	Renault
14.º	50	B. Bárcena	Renault
15.º	28	I. Sunsundegui	Morris
16.º	34	L. de Cos	Renault
17.º	19	A. Thurlow	Austin
18.º	55	A. Cusco	Morris
19.º	51	J. Ripalda	Renault
20.º	64	J. C. Ladrero	Seat
21.º	58	J. M. Fernández	Seat
22.º	33	I. Ituarte	M. G.
23.º	26	E. Gillies	Morris
24.º	40	A. Lázaro	Morris
25.º	57	M. Escallada	Seat
26.º	65	J. J. Calvo	Seat
27.º	56	V. Vaquerín	Simca

CLASIFICACION DE CLASES

Clase 6.ª	Clase 1.ª
1. «Porsche 911» número 3.	1. «Seat 600-D», número 64.
Clase 5.ª	2. «Seat Coupe», número 58.
1. «Alpine A-110», número 9.	3. «Seat Coupe», número 57.
2. «R-8 Gordini», número 44.	Vehículos nacionales
3. «Alpine A-110», número 10.	1. «Alpine A-110», número 9.
Clase 4.ª	2. «R-8 Gordini», número 44.
1. «Ford Escort», número 16.	3. «Alpine A-110», núm. 10.
2. «Ford Cortina», número 17.	Neumáticos Firestone
3. «Ford Cortina», número 12.	1. «Alpine A-110», número 10.
Clase 3.ª	2. «Cooper S», número 19.
1. «Cooper S», número 27.	3. «Renault R-8», número 51.
2. «Cooper S», número 20.	4. «Seat 600-D», número 64.
3. «R-8 Gordini», número 43.	Amortiguadores «Record»
Clase 2.ª	1. «Cooper S», número 24.
1. «Simca», número 56.	2. «R-8 Gordini», número 44.

RALLYE TURISTICO HOSTAL DEL TORO

No todo va a ser correr con el exclusivo objetivo de tener siempre en movimiento el contador de velocidades. Hay también otros objetivos más pacíficos, más sosegados que pueden crear idéntica ilusión en el participante.

Se trata de un rallye turístico gastronómico, que tendrá por meta el Hostal del Toro.

Se denomina «Rallye turístico Hostal del Toro» y la competición en sí estará organizada por el Real Automóvil Club.

Podrán participar en él parejas mixtas o parejas femeninas, no así parejas masculinas.

Este Rallye, «sui generis» se celebrará entre el 14 y 15 de este mes de diciembre, quedando cerrado el plazo de inscripción el día 12. Ahora bien, el máximo número de coches participantes se ha cifrado en 80.

El día 14, sábado, se saldrá de San Sebastián por la tarde para encaminarse a Rentería, Oyarzun, Lesaca, Santesteban, Ezcurra, Leiza, Lecumberri, Irurzun con llegada al Hostal del Toro en Pamplona. Como se puede apreciar el itinerario es de lo más pintoresco.

En la mañana del día 15 se celebrará, en un lugar a determinar, una gymkhana para los propios participantes, teniendo lugar el almuerzo en el Hostal del Toro a cuyos postes se efectuará el reparto de premios, y más tarde se celebrará una fiesta en la «boite».

El precio de la inscripción se ha establecido en 1.400 pesetas por pareja, teniendo derecho con ello a la cena del día 14, habitación en el Hostal del Toro, desayuno del día siguiente así como el almuerzo del día 15.

Las inscripciones se reciben en las delegaciones provinciales y regionales del Automóvil Club.



EN EL CIRCUITO DEL JARAMA BRILLANTE ACTUACION DE NUESTROS CORREDORES EN EL I TROFEO DE ESPAÑA POR REGIONES

Coll, asegura que Juanito Kutz podría ser un destacado piloto

En el pasado mes de noviembre, se ha celebrado en el Circuito del Jarama el «I Trofeo de España por Regiones».

En esta competición ha estado dignamente representada Guipúzcoa. Ha sido una prueba-prueba que trata de canalizar los notables valores que existen en provincias. Una plausible iniciativa que sin duda dará muchos frutos dentro del mundillo del automovilismo.

Han participado tres grupos. El primero perteneciente a coches turismos sin preparar; el segundo y quinto referido a turismos mejorados; el cuarto y sexto con vehículos sport y prototipos.

Como se puede apreciar por la clasificación general que publicamos, la participación guipuzcoana ha sido numerosa y su actuación digna de aplauso.

Hemos tenido ocasión de charlar brevemente con uno de los participantes: Miguel Coll, de 27 años, que desde hace dos se halla inmerso en competiciones, preferentemente rallyes.

Coll pilotó un Alpine y era la primera vez que tomaba contacto con la pista del Jarama.

—Es un circuito difícil —nos dice—. Tiene una media de una curva cada doscientos metros. Además la calzada resulta estrecha. De ahí la gran dificultad de actuar en este circuito si no se conoce perfectamente su trazado.

—¿Qué prefiere Coll, los rallyes o el circuito?

—La verdad es que se puede simultanear en ambos tipos de competición. Ahora bien, por ejemplo Juanito Kutz, uno de nuestros grandes valores automovilistas, está decidido a especializarse en las competiciones de circuitos, tipo Jarama. Es más, tiene solicitada la licencia de piloto y desea adquirir un coche de fórmula 3.

—¿Cuáles son los inconvenientes?

—La licencia, tengo entendido que va a ser tramitada por el Automóvil Club. Lo del coche es más difícil porque será preciso que le concedan un permiso de importación.

—¿Tuvisteis contratiempos durante la prueba?

—Apenas. Solamente Sunsundegui sufrió una ligera avería cuando iba magníficamente colocado, lo que le privó de una mejor clasificación. Hasta entonces llevaba un promedio de 90 kilómetros, y al rompersele el cable de distribución bajó rápidamente a 80 kms./h.

Como hemos dicho antes, Coll participó con un Alpine que hubo de ser incluido en una categoría superior por no existir suficientes coches de su tipo. Ello resultó un «handicap» para el joven corredor. Pese a ello su situación fue brillante, al igual que la de sus compañeros.

¿Estamos ante el nacimiento de un equipo de automovilistas guipuzcoanos de valía?

E.

GRUPO 1.º		CLASIFICACION GENERAL	
1.º	SAN JUAN	Andalucía	46,464 kms. en media hora.
2.º	SANZ DE MADRID	Centro	44,529 » » »
3.º	FRANCISCO NAVARRO	Andalucía	44,127 » » »
6.º	IGNACIO SUNSUNDEGUI	Guipúzcoa	42,685 » » »
12.º	MIGUEL ARACAMA	Guipúzcoa	40,950 » » »
Por Regiones: Andalucía, Centro.		Clasificaron: 14 participantes.	
GRUPOS 2.º y 5.º			
1.º	BRAGATION	Centro	47,430 kms. en media hora.
2.º	REVERTER	Galicia	45,723 » » »
3.º	CARBAJO	Centro	44,915 » » »
4.º	JUAN KUTZ	Guipúzcoa	44,773 » » »
9.º	BERNARDO BARCENA	Guipúzcoa	39,617 » » »
11.º	ANTONIO URRUZOLA	Guipúzcoa	38,165 » » »
Por Regiones: Centro, GUIPUZCOA.		Clasificaron: 14 participantes.	
GRUPOS 4.º y 6.º			
1.º	HEYDERICH	Centro	51,072 kms. en media hora.
2.º	DE LA PEÑA	Centro	50,373 » » »
3.º	BAY	Centro	48,353 » » »
5.º	MIGUEL COLL	Guipúzcoa	40,448 » » »
Por Regiones: Centro, Andalucía, GUIPUZCOA.		Clasificaron: 7 participantes.	
Participaron corredores de las Federaciones de: Centro, Andalucía, Guipúzcoa, Galicia, Levante, Asturias, Aragón.			

RALLYE VASCO-NAVARRO

Podemos anticipar a los aficionados del volante y particularmente a quienes son ya asiduos participantes del Rallye Vasconavarro, que esta competición, siguiendo la marcha ascendente que se aprecia en cada nueva edición, va a contar en esta ocasión con grandes novedades.

Se estudia la posibilidad de que la prueba comience en Bilbao, celebrándose una prueba inicial en el Circuito de Ereaga que tan magníficas cualidades ha demostrado poseer durante el desarrollo del Rallye Firestone.

Como se sabe esta prueba está organizada por el Real Automóvil Club con la colaboración de la Peña Motorista de Vizcaya.

Otra innovación importante va a ser establecida en el capítulo de premios. Se quiere acrecentar el valor de éstos de forma notable.

Pero de todo ello ya les iremos informando oportunamente.

LA SUBIDA AL JAIZKIBEL

Para cuando salga este número se habrá celebrado ya la II Subida al Jaizkibel. Es por ello que dejamos el comentario de su desarrollo para el próximo número.

LAS GRANDES FECHAS DEL CALENDARIO 1969

GRANDES PREMIOS F-1 DEL CALENDARIO DEL MUNDO

- 1 marzo: Africa del Sur.
- 4 mayo: España.
- 18 mayo: Mónaco.
- 8 junio: Bélgica.
- 22 junio: Holanda.
- 6 julio: Francia.
- 19 julio: Inglaterra.
- 3 agosto: Alemania del Oeste.
- 7 septiembre: Italia.
- 21 septiembre: Canadá.
- 5 octubre: Estados Unidos.
- 2 noviembre: México.

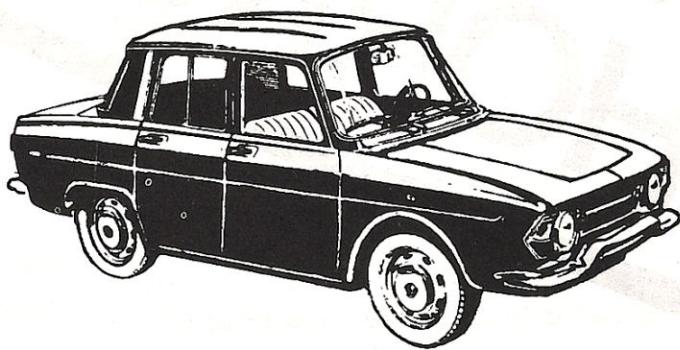
CAMPEONATO INTERNACIONAL DE MARCAS

- 1-2 febrero: 24 Horas de Daytona.
- 21-22 marzo: 12 Horas de Sebring.
- 13 abril: 500 millas de Brands Hatch.
- 25 abril: 1.000 kms. de Monza.
- 4 mayo: Targa Florio.
- 11 mayo: 1.000 kms. de Spa.
- 1 junio: 1.000 Kms. de Nurburgring.
- 14-15 junio: 24 Horas de Le Mans.
- 13 julio: Watkins Glen.
- 10 agosto: Gran Premio de Austria.

OTRAS PRUEBAS

- 18-25 enero: Rallye Montecarlo.
- 22-23 febrero: Criterium Nieve y Hielo.
- 15-16 marzo: Rallye Lyon-Charbonieres.
- 20 abril: Gran Premio de Pau.
- 22 junio: Mont Ventoux.
- 22 junio al 6 julio: Gran Premio de Rouen.
- 28-29 junio: 12 Horas de Reims.
- 17 septiembre: Copa de los Alpes.
- 14-20 septiembre: Vuelta a Francia.
- 8-9 noviembre: Vuelta a Córcega.

RENAULT 10



1108 CC

CONCESIONARIO PARA GUIPUZCOA

F. ALBERDI, S. A.

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

ES UN PRODUCTO **FASA-RENAULT**

3000000 **DE**
PTS.

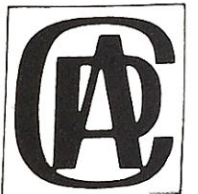
Gran Sorteo

EXTRAORDINARIO

**DIA UNIVERSAL
DEL AHORRO**



SOLICITE INFORMACION EN CUALQUIERA DE LAS 76 SUCURSALES



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL

EL AUTOMOVIL CLUB ABRE UNA AUTOESCUELA EN IRUN

Desde el pasado mes de Noviembre funciona en nuestra Delegación de Irún, Paseo de Colón, 40, un servicio de Autoescuela para nuestros socios y que viene a ser una ampliación del que desde hace varios años funciona con pleno éxito en San Sebastián.

Es pues una facilidad que el Automóvil Club ofrece a sus socios residentes en Irún, Fuenterrabía y demás zona fronteriza.

EN DICIEMBRE SE PONDRAN AL COBRO LOS RECIBOS CORRESPONDIENTES A LA ANUALIDAD 1969 DE LA MUTUALIDAD DEL SEGURO DE AUTOMOVILES

Recordamos a nuestros lectores que el Certificado del Seguro de Automóviles tan sólo es válido si va acompañado del recibo de pago de la anualidad en curso. Y siendo en buen número los socios de este Club cuyos vehículos están asegurados en nuestro Seguro Mutuo de Automóviles para los que el plazo de validez de su seguro expira el próximo día 31 de diciembre, prevenimos a aquéllos que están en esta situación que en el transcurso del actual mes de diciembre estarán a su disposición los recibos para el año 1969 y que podrán ser retirados bien de nuestro domicilio social, Plaza de Oqueúdo o en las Delegaciones de nuestro Club en Eibar (Bidebarrieta, 4-1.º, izquierda, teléfono 731713); Irún (Paseo de Colón, 40, teléfono 621897); Tolosa (San Francisco, 8, teléfono 661791).

En cuanto a los socios de fuera de nuestra provincia serán atendidos en las Delegaciones de las demás provincias Vasco-Navarras: Alava (Castilla, 34, Vitoria, teléfono 221284); Navarra (Navarro Villoslada, 13, Pamplona, teléfono 237968) y Vizcaya (Gral. Concha, 2-1.º, Bilbao, teléfono 232930).

También recordamos a aquellos señores socios cuyo seguro les venza el 31 de diciembre, que las Cartas Verdes para circular por el extranjero deben también ser renovadas y lo mismo decimos en lo que se refiere a los que posean póliza del Seguro de Ocupantes con vencimiento 31 de diciembre próximo.

DENTRO DEL MES DE DICIEMBRE ESTARAN A DISPOSICION DE LOS SOCIOS LOS RECIBOS CORRESPONDIENTES A LA ANUALIDAD DE 1969

Como en años anteriores y para mayor comodidad de nuestros asociados, los recibos correspondientes a la cuota anual de 1969, por un importe de 300 pesetas, estarán a disposición de aquéllos durante los meses de diciembre y enero, bien en nuestro domicilio social de San Sebastián (Plaza de Oquendo) o en las Delegaciones de nuestro Club en Eibar (Bidebarrieta, 4-1.º izqda, teléfono 731713); Irún (Paseo Colón, 40, teléfono 621897) y Tolosa (San Francisco, 8, teléfono 661791).

Por lo que se refiere a los asociados que radican fuera de nuestra provincia y tienen sus domicilios en la región vasco-navarra, podrán dirigirse a nuestras Delegaciones en Vitoria (Castilla, 34, teléfono 221284), Pamplona (Navarro Villoslada, 13, teléfono

237968) y Bilbao (General Concha, 2-1.º, teléfono 232930).

En todo caso podrán también abonar a su mayor comodidad el importe del citado recibo anual (300 pesetas), bien por giro postal o por transferencia a cualquiera de nuestras cuentas corrientes en San San Sebastián (Banco Guipuzcoano, Banco de San Sebastián y Banco de Vizcaya).

Transcurrido el mes de enero, los recibos no recogidos, serán cobrados a domicilio.

EL DIA DE SANTO TOMAS: AGUINALDO A LOS GUARDIAS MUNICIPALES DE TRAFICO

Va por su XV edición la feliz iniciativa de este Real Automóvil Club de Guipúzcoa en favor del Guardia Municipal con motivo de la Navidad.

El día de Santo Tomás de cada año se colocan en lugares estratégicos y más frecuentados unas grandes cestas a fin de que los habitantes de San Sebastián, con preferencia los automovilistas, depositen sus donativos, contribuyendo con ello a que los guardias donostiarras puedan celebrar las Pascuas Navideñas con todo esplendor.

Expuestos a la inclemencia, esforzándose en dar fluidez al tráfico en estas épocas en que la circulación se ha intensificado, la labor del guardia municipal bien merece el reconocimiento público un día al año. En esta fecha de Santo Tomás, donde todos participamos de la tradición de unas costumbres, es el mejor momento para que nos acordemos de los guardias donostiarras.

Es de suponer que en esta ocasión el Día del Aguinaldo a los Guardias Municipales de Tráfico superará las anteriores ediciones respecto al calor con que será acogido por el público en general.

Felices Navidades
y un Próspero Año 1969
deseamos a nuestros asociados,
colaboradores y amigos.

REAL AUTOMOVIL CLUB

CANON DE CONCIENCIA

El 31 de diciembre finaliza el plazo para el pago del Canon de Coincidencia correspondiente al 4.º Trimestre.

Se encarece a todos los socios propietarios de vehículos destinados al servicio público, pasen por estas oficinas con el fin de abonar el citado impuesto para evitar las aglomeraciones de última hora.

NECROLOGICA

Ha fallecido en nuestra ciudad don Antonio Mendizábal Lujambio, socio de este Club desde 1924.

El señor Mendizábal era director de la Empresa Construcciones Mendizábal y presidente del Consejo de Administración de la Pysbe, siendo consejero a su vez de la S.A.D.E.

Su muerte ha sido hondamente sentida en nuestra ciudad, tanto por la gran personalidad que tenía como por su condición humana. Expresamos a sus familiares, en particular a don Ignacio Mendizábal, nuestro sentimiento.

De todo corazón nuestro
Servicio del Seguro Mutuo

*Mutua
Nacional
del Automóvil*

desea a sus mutualistas y
socios del R.A.C.G. en general
muy Felices Pascuas
de Navidad
y un próspero y venturoso
Año Nuevo

FALLECIMIENTO DEL MARQUES DE AYCINENA

En el pasado mes de noviembre falleció en nuestra ciudad el excelentísimo señor don Pedro de Churruca y Dotres, marqués de Aycinena.

Caballero intachable, trabajó en favor de su patria desde los altos puestos de la diplomacia. Su entrañable guipuzcoanismo y el gran amor por las viejas tradiciones patrias le integraron en la Sociedad Económica Vascongada de Amigos del País, así como en la Asociación de Amigos de los Castillos.

Aun viviendo en Madrid en la última época de su vida, no perdía la oportunidad de venir a su querido San Sebastián durante los veranos, motivo que aprovechaba para conversar con sus viejos amigos.

Una vida entregada plenamente a sus ideales patrios, recibirá ahora el premio a sus virtudes. Descanse en paz.

Cartas al Club

EL APARCAMIENTO Y LOS VEHICULOS DE DOS RUEDAS

Hemos leído una carta en la que nuestro comunicante nos da cuenta de un problema que tiene gran importancia a la hora de hallar un lugar para aparcar el automóvil. Se refiere a que al borde de las aceras se ven buen número de motocicletas ocupando tanto espacio como el mayor de los «haigas». Ello debido a que situado entre dos coches, no deja lugar a ambos lados para que aparque ningún otro vehículo.

Es obvio que tanto derecho tiene un motorista de aparcar su vehículo como un coche. Ahora bien, se podrían aprovechar mejor estos espacios muertos si se estableciese la obligación de que los vehículos de dos ruedas, aparcasen en los extremos de cada manzana, incluso señalizando en batería estos lugares.

Es una sugerencia que la exponemos para estudio de los técnicos.



Cinturato

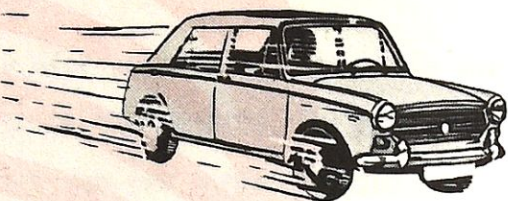
PIRELLI

el neumático radial textil

58

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

**¿Cómo
podría Ud.
calmar la
agresividad
del nuevo
Morris 1300?**



**Aplicando
suavemente
sus
poderosos
frenos
de disco.**



nuevo MORRIS 1300

Fabricado en España por **AUTHI**



Ahorremos nuestros neumáticos

La vida de un neumático es una sucesión ininterrumpida de torturas. En toda época se le somete a los más grandes suplicios.

Los ingenieros del centro de ensayos de la Goodyear, en Luxemburgo, han publicado algunos consejos que pueden ayudar al automovilista a reducir al mínimo el desgaste de sus neumáticos, con lo que prolongaría su vida.

1. Rodar a una velocidad moderada. Es cierto que los automóviles están concebidos para rodar a grandes velocidades, pero las grandes velocidades originan un excesivo calentamiento de la goma, acentuando así el desgaste.

2. Vigilar que los neumáticos mantengan siempre la presión prescrita por el constructor. El personal de la mayor parte de las estaciones de servicio puede indicar la presión necesaria. La falta de aire en el neumático trae como consecuencia un debilitamiento de la cubierta lo que perjudica su estructura, así como la de la cámara. Son frecuentes los «pinchazos» de cámaras poco hinchadas. Ello es debido a los pliegues que se forman en el interior al no contener el aire adecuado.

Es preciso un control por lo menos una vez por semana.

3. Los neumáticos con la banda de rodaje gastada, deben ser reemplazados. Por múltiples razones, los neumáticos lisos, son muy peligrosos. Pueden reventar de forma súbita. Por otra parte no ofrecen ninguna adherencia a la carretera. No olvidemos que los neumáticos lisos muestran tendencia a «planear» porque bajo ellos se forma una película de agua. Es el fenómeno conocido bajo el nombre de «aquaplaning», extremadamente peligroso.

4. Los neumáticos que presentan en su banda de rodaje incisiones, o partes completamente lisas, deben ser cambiados con mayor urgencia. Una banda de rodaje irregular, provoca un aumento de frotación, y engendra un desgaste prematuro.

5. No es conveniente sobrecargar el vehículo cuando se debe recorrer una larga distancia y a velocidad elevada. Un vehículo está equipado con unos neumáticos que soportan el peso del vehículo más un ligero excedente. Toda sobrecarga provoca un desgaste excesivo.

6. Haga montar sus neumáticos por especialistas o por garajistas conocidos. Un montaje incorrecto provoca fatalmente una reducción en la vida del neumático.

7. Asegúrese del excelente estado de su coche ya que un rodaje incorrecto de sus ruedas o del estado de sus amortiguadores, dañará a sus neumáticos, acortando su vida de uso.

Siguiendo estos consejos no solamente se conseguirá una mejor y más prolongada vida de los neumáticos sino también una mayor seguridad en la carretera.

distintivos para los transportes públicos y privados

El Ministerio de Obras Públicas, en orden de 8 de octubre del presente año, ha establecido con carácter obligatorio, la normativa de unos distintivos para diferenciar los transportes de mercancías, como consecuencia de las complejas situaciones a que han dado lugar los transportes de mercancías en todo el territorio nacional.

De acuerdo con ello, en el preámbulo de la Orden se razona esta decisión tan importante como necesaria.

La experiencia ha puesto de manifiesto la necesidad de adoptar un procedimiento para que la vigilancia en la carretera pueda distinguir fácilmente las distintas clases de autorizaciones que amparan el transporte de mercancías, habida cuenta sus diferentes radios de acción, al objeto de evitar, en lo posible, transportes clandestinos y competencias ilícitas.

Como quiera que el artículo 58 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera faculta al Ministerio de Obras Públicas para establecer los distintivos exteriores y demás condiciones exigibles a los vehículos afectos a la explotación de los servicios regulados por dicho texto reglamentario, se considera procedente implantar esos distintivos en forma que permita, sin necesidad de detener el vehículo, comprobar si el transporte que verifique se ajusta a la autorización que tenga concedida mediante la correspondiente tarjeta de transportes.

Finalmente parece aconsejable conceder un tiempo prudencial, con el fin de que los titulares de los vehículos puedan en su transcurso fijar en ellos los respectivos distintivos.

En su virtud,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.—Se establecen, con carácter obligatorio, unos distintivos para diferenciar los transportes de mercancías públicos y privados, así como sus radios de acción: local, provincial, comarcal y nacional. Dichos distintivos se confeccionarán de acuerdo con los modelos que se detallan en los anejos 1 y 2 de esta disposición y habrán de corresponder necesariamente a las autorizaciones que tengan los vehículos a través de las respectivas tarjetas de transportes.

Segundo.—Los expresados distintivos se situarán en los dos laterales del vehículo que corresponden al lugar de la cabina y en la parte posterior del mismo y en todo momento se conservarán en condiciones de perfecta visibilidad que permita cumplir el objetivo de su implantación.

Tercero.—El incumplimiento de las normas sobre los distintivos dispuestos en esta Orden será considerado como infracción de las condiciones esenciales de la autorización, según lo dispuesto en el artículo 114 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 9 de diciembre de 1949.

Cuarto.—La Dirección General de Transportes Terrestres adoptará las medidas necesarias para el cumplimiento de lo que se dispone en la presente Orden.

DISPOSICION TRANSITORIA

En el plazo de tres meses, a partir de la entrada en vigor de esta Orden, todos los vehículos a que la misma se refiere actualmente en circulación, y en posesión de las reglamentarias tarjetas de transporte, deberán cumplir las prescripciones relativas a la colocación de distintivos en la forma establecida en los artículos primero y segundo anteriores.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 8 de octubre de 1968.

Ilmo. Sr. Director General de Transportes Terrestres.

SILVA

ANEXO NUM. 1

Primero.—Los distintivos a que se refiere el artículo segundo de la Orden ministerial adjunta de 8 de octubre de 1968 se confeccionarán de acuerdo con las características y modelos siguiente:

Radio de acción	Letras: Negras. Trazo horizontal central: Negro.	Transportes públicos
Nacional.	(3)	(2)
Comarcal.	Fondo: Blanco. Cenefa: Negra de 8 mm. de ancho. Letras: Negras. Trazo horizontal central: Negro.	Fondo: Azul. Cenefa: Amarilla, de 3 cm. de ancho. Letras: Blancas. Trazo horizontal central: Blanco.
Local.	(5)	(4)
Provincial.	Fondo: Blanco. Cenefa: Negra, de 8 mm. de ancho Letras: Negras. Trazo horizontal central: Negro.	Fondo: Azul. Cenefa: Amarilla, de 3 cm. de ancho. Letras: Blancas. Trazo horizontal central: Blanco.
Forma y dimensiones	(7)	(6)
Rombo de diagonal vertical = 50 cm. y diagonal horizontal = 40 cms.	Fondo: Blanco. Banda: Diagonal negra de 2,5 cm. de ancho. Cenefa: Negra, de 8 mm. de ancho Letras: Negras.	Fondo: Azul. Cenefa: Amarilla, de 3 cm. de ancho. Letras: Negras. Trazo horizontal central: Blanco.
Círculo de diámetro = 40 cms.		
Cuadrado de 40 cm. de lado.		
Cuadrado de 40 cm. de lado.		
COLOR		
Transportes privados		
(1)		
Fondo: Blanco. Cenefa: Negra, de 8 mm. de ancho.		

Segundo: Las inscripciones, que deberán llevar visibles dentro del distintivo, serán las siguientes y con los colores que se señalan:

A. Letras identificadoras de la provincia de residencia del vehículo, según nomenclatura establecida por el Código de la Circulación (artículo 233); serán de trazo recto, de 7,5x5,5 centímetros de tamaño. Se situarán en:

Números 1 y 2: Angulo superior del rombo.

Números 3 y 4: Mitad superior del círculo.

Número 7: Angulo superior izquierdo del cuadrado.

B. Nombre de la localidad o pueblo de residencia del vehículo y letras identificadoras de la provincia a que pertenece el pueblo, según nomenclatura del Código situadas, entre paréntesis, en letra recta de 4,5x3,5 cm., extendiéndose en dos renglones y situadas como sigue:

Números 5 y 6: En la mitad superior del cuadrado.

C. Actividad comercial o industrial, ejercida por el transportista, de acuerdo con la nomenclatura establecida para las tarjetas de transporte por la Dirección General de Transporte Terrestre empleando letra recta de 2,5x1,5 cm. y extendiéndose en dos renglones con la situación siguiente:

Número 1: En la mitad inferior del rombo.

Número 3: En la mitad inferior del círculo.

Número 5: En la mitad inferior del cuadrado.

Número 7: En la mitad inferior derecha del cuadrado.

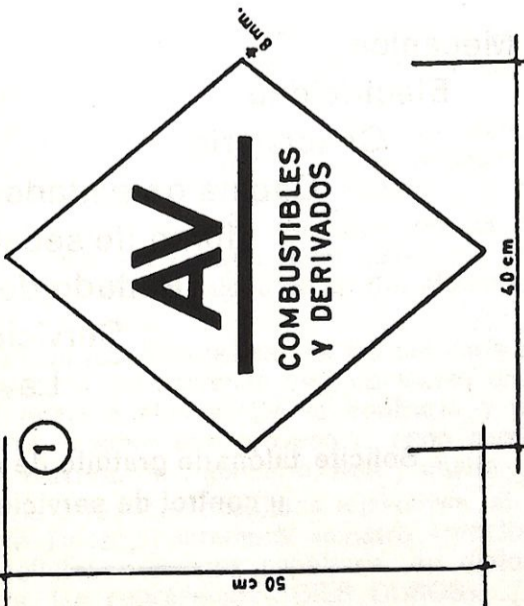
En las inscripciones «C» para los números 5 y 6 de las «Locales», por tratarse de varias palabras, tanto en el nombre de las localidades como de las actividades, podrán emplearse abreviaturas o solamente las palabras más características que permitan conocer sin duda alguna la localidad o particularidad que se trate de reseñar. Para unificar criterios en la elección de estas abreviaturas deberán ser autorizadas por la respectiva Jefatura Regional de Transportes Terrestres.

D. Los distintivos 1, 2, 3, 4, 5, y 6 llevarán en su centro un trazo horizontal de igual color que la letra respectiva de grosor 1,5 cm. y de 24 cm. de largo, y que en los casos 1, 2 y 5 separará las inscripciones A y B de la actividad comercial C.

TRANSPORTES PRIVADOS

COLOR FONDO BLANCO
LETRA NEGRA
CENEFA NEGRA

NACIONAL



1

COMARCAL



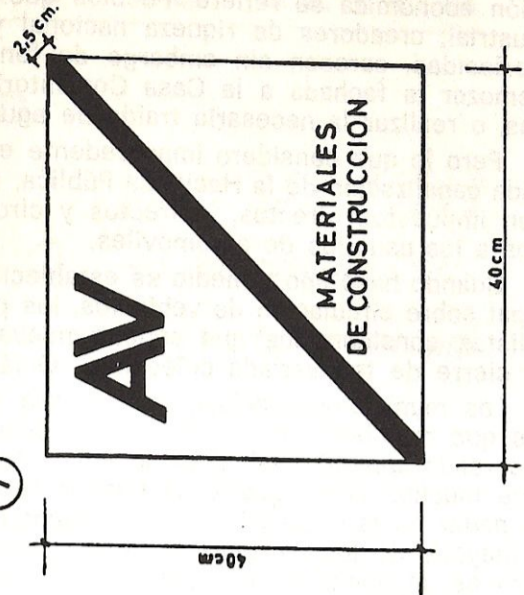
3

LOCAL



5

PROVINCIAL

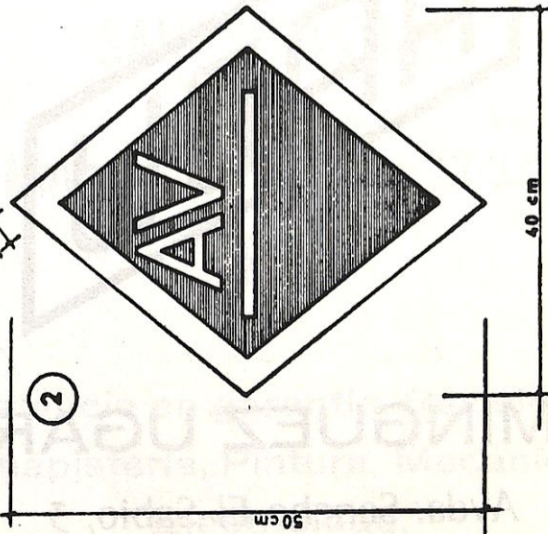


7

TRANSPORTES PUBLICOS

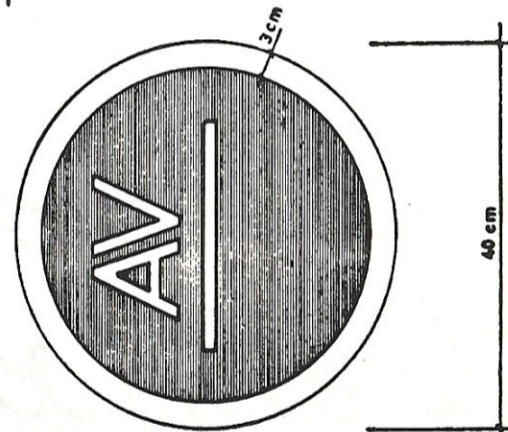
COLOR FONDO AZUL
LETRA BLANCA
CENEFA AMARILLA

NACIONAL



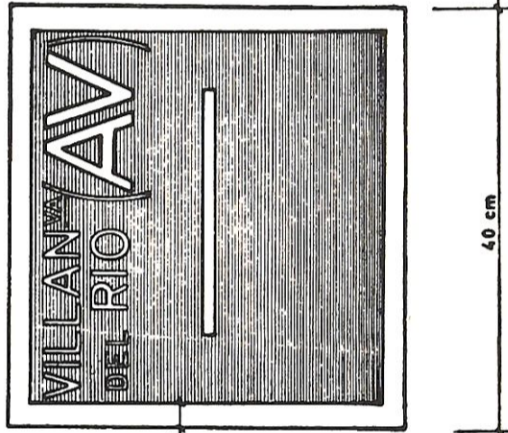
2

COMARCAL



4

LOCAL



6

TAMAÑOS DE LETRA

AV 7.5
5.5

VILL 4.5
3.5

MATERIALES 2.5
1.5

TRAZO CENTRAL 1.5 X 24.0 CM.

D
E
S
T
I
N
A
T
A
R
I
O

varios * * ayuntamientos

POSEER UN
UTILITARIO
NO ES
SINONIMO DE
OPULENCIA

POR
IÑAKI
LINAZASORO

Por desgracia, es un aserto que la mayoría de las Corporaciones se hallan a la «cuarta pregunta» en cuanto a situación económica se refiere. Pueblos que son un emporio industrial, creadores de riqueza nacional y paradigmas de laboriosidad, carecen sin embargo de fondos dinerarios para remozar la fachada a la Casa Consistorial, reparar las aceras, o realizar la necesaria traída de aguas.

Pero lo que considero impropio es que esta desahogada canalización de la Hacienda Pública, pretendan enjugarla, con impuestos directos, indirectos y circunstanciales aplicados a los usuarios de automóviles.

Cuando hace año y medio se estableció el Impuesto Municipal sobre circulación de vehículos, los perseguidos automovilistas consideramos que aquella nueva contribución sería el cierre de tan variada colección. ¡Quiá!

Los municipios precisan más dinero y ¡hala! a zurrar a los que marchan sobre ruedas... Todavía y a pesar del tan cacareado aumento del nivel de vida, casi a escala europea, para muchos corporativos, el poseer cochecito es sinónimo de nadar en la opulencia. No se detienen a pensar que para la mayoría de los mortales, su «seiscientos» o su «doscaballos» es un apéndice, una herramienta de trabajo imprescindible para el desarrollo de su profesión... (Recordemos que nuestros cochecitos son solicitados por los yanquis para... ceniceros).

En anterior ocasión, también alcé mi voz en protesta hacia esta actitud lamentablemente generalizada en nuestros pueblos. Fue a raíz de un aparcamiento en la señorial plaza de Vergara, que me vino a costar peseta por minuto. Posteriormente, se han implantado tarifas más escandalosas que es mi deseo advertirles y denunciarlas desde estas columnas.

En el bello marco arquitectónico de la plaza de San Martín de Aguirre, de Vergara, desconozco si continúan cobrando el «parking», porque desde el episodio citado, paso de largo. En Placencia de las Armas, en el único puente del mundo civilizado que dispone de aparcamiento de vehículos, la tarifa se estipula en 5 pesetas. El verano en Zarauz, en la plazuela de Kulixka, atendida por un eficiente agente municipal, cobraban cinco pesetas. Tarifa única, lo mismo para

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423-28723

SAN SEBASTIAN

TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL

“CITROEN”

MAXIMA GARANTIA

BUEN SERVICIO

Mecánica

Electricidad

Chapistería

Cabina de pintado y

Horno de secado

Pintado de bajos

Servicio de engrase

Lavados a presión

Solicite talonario gratuito de orientación
y control de servicios

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

SAN SEBASTIAN

Núm.

Ayuntamiento de LEIZA

He recibido de D.

SS-39793

la cantidad de 50 en concepto de Derecho de peaje por la carretera forestal municipal con en el día de hoy.

Leiza, a 20 de octubre de 196

POR EL AYUNTAMIENTO DE LEIZA,
El Peón-Caminero de la Carretera Forestal,



un aborto de coche, como para el flamante Rolls Royce del ministro plenipotenciario del Gabón. ¡La democracia! En el «campus» municipal habilitado por el Ayuntamiento de Orio junto a su playa, los popós se tostaban al sol, por el importe de diez pesetas. Motrico —competidor directísimo en las faenas marineras con los «aguiluchos», por no ser menos, estableció tarifa de 15 pesetas en el parking de la playa de Saturrarán. También en Tolosa, en la Plaza de Justicia, ha tiempo que existe un guardacoches que cobra el aparcamiento un módico importe, quizá en atención al nombre que lleva el recinto... Obras Públicas, metida en dispendios de envergadura, cobra asimismo el aparcamiento en la zona portuaria de San Sebastián y Guetaria.

—¡Le prevengo que no soy Onassis...! —inrepé furioso al cobrador de turno. ¡Qué bárbaro!

Se lo voy a explicar, lector, porque el «caso» de Leiza pasa de castaño oscuro..., del más oscuro que recoger se pueda en sus umbrosos bosques.

Entre el fabuloso complejo fabril de reciente creación y la pintoresca villa de Navarra, una carretera nos conduce a la estación del fenecido ferrocarril del Plazaola. De ella, otro ramal, degradado en pésima pista forestal, se adentra en el monte denominado Leizalarrea. A unos 5 kilómetros de rodadura, un barrera obstaculiza el paso al bosque. Raudo se acerca el hijo del peón-caminero con un talonario recién estrenado (concretamente tomaron el acuerdo del día 15 de octubre).

—«¡Días duros!» —fue su cordial salutación.

Estupefacto, inquirí alguna razón.

—Días duros y a las furgonetas veinte —contestó el rapaz hecho un lío con sus concordancias vascas, mientras con dificultad anotaba la matrícula del coche.

Mi compañero de excursión, al que canté las excelencias del paraíso micológico de Leizalarrea, me animó a pagar las 50 pesetas para proseguir por el tortuoso camino.

Este abusivo y arbitrario derecho de peaje por la descarnada carretera forestal —creo que municipal— me parece un abuso y un sorprender la buena fe de los aficionados a la Naturaleza.

Tal cantidad, a todas luces excesiva, se me antojaría menos grave si al comienzo del horrendo vial, colocaran un rótulo advirtiendo el peaje a abonar. De lo contrario y para ambientar la escenita, sugiero que provean al peón caminero, encargado de la barrera, de trabucaire, faja y chaifa...

¿Qué les parecería a los automovilistas leizatarras, si por franquear la villa de Tolosa, contemplar nuestro «precioso» río y exhalar los deliciosos aromas papeleros, en diplomática correspondencia, les cobrásemos «DIES DUROS»...?

Al paso que vamos, amigos, consideraremos al utilitario entre los lujos hispánicos.

CANO S. A.

SERVICIO OFICIAL

FIAT SEAT

Vespa

M·A·N

EXPOSICION, VENTA Y SERVICIO ASISTENCIA TECNICA

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

SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 - Teléfono 631335

IRUN

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



Banco Guipuzcoano

Vd. conoce
esta Oficina



¿La conoce
Vd. por
dentro?



EL BANCO GUIPUZCOANO EN IRUN
AL SERVICIO DE IRUN

LA MECANICA DE SU LOTUS NO FALLO

nueva versión de la muerte de Jim Clark



Bolonia (Italia).—La muerte en Hockenheim (Alemania) del ex-campeón mundial de automovilismo, Jim Clark, no fue por un error del piloto o a causa de la rotura de la suspensión de una de las ruedas del «F-2» que pilotaba, sino por la imprudencia de tres jóvenes que se cruzaron en la pista.

Así lo da a conocer en su último número la revista especializada «Auto-Sprint», basándose en las declaraciones de un jovencito, identificado sólo como Tomy, hijo de un oficial del Ejército estadounidense de servicio en Alemania.

El muchacho, colocado en el bosque donde se estrelló el coche del escocés el 7 de abril pasado, vio cuándo al salir del «Curvón» el «Lotus» enfiló acelerando hacia la recta pero tres jóvenes trataban de cruzar la pista en ese momento. Clark, afirma Tomy, trató de evitar el choque desviando su coche, pero luego no pudo corregir la dirección y salió de la pista para estrellarse contra un árbol.

Tomy fue hallado por sus padres llorando en el bosque después del accidente e inmediatamente le llevaron para que declarara lo visto ante las autoridades de la carrera. Sin embargo, hasta ahora no se ha conocido esta versión de los hechos, ya que la declaración oficial fue la de un accidente por fallo mecánico.

LOS DOS PRIMEROS PROYECTOS DE LA FUNDACION «JIM CLARK»

Londres. — Los dos primeros proyectos de investigación sobre carreras automovilísticas que realizará la fundación «Jim Clark», han sido anunciados hoy por Lord Chesman, vicepresidente del Real Automóvil Club de Gran Bretaña.

Estos son un detallado estudio del entrenamiento de los pilotos de carreras, comprendiendo un análisis científico sobre la materia y una completa investigación del uso del «aero-foil» (estabilizador montado en los coches de carreras) en los grandes premios.

En el estudio de los entrenamientos, que reúne los trabajos de 12 meses de cooperación entre la fundación, la «British School of Motoring» y el Real Automóvil Club, se continuará con un completo análisis de las técnicas de entrenamiento en los países europeos que están a la cabeza del automovilismo de carreras.

En cuanto al uso del «aero-foil», las investigaciones se han conjuntado con la «British Aircraft» en las pistas de Farnborough, ya que la fundación estima que todavía es pequeño el conocimiento que se tiene de este estabilizador en cuanto a la seguridad y velocidad de los bólidos que lo usen.

La fundación «Jim Clark» se ha creado en memoria del gran corredor británico, muerto el pasado mes de abril en la carrera de Hockenheim (Alemania Occidental).

SIEMPRE HAY UN

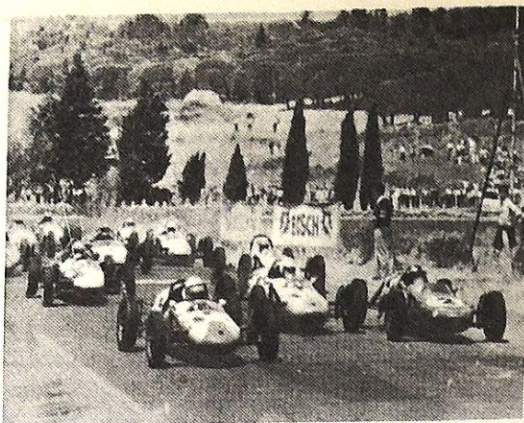


FOTOGRAFO

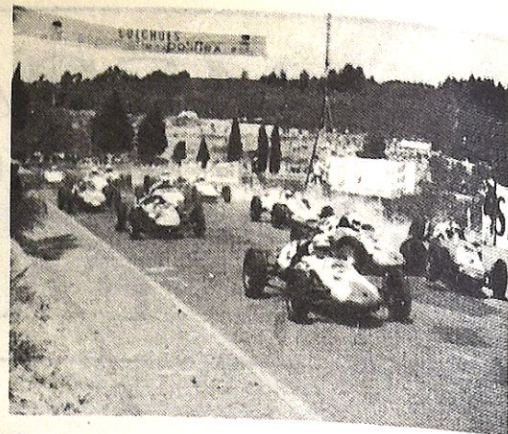
Este reportaje, único ciertamente, ha sido publicado por la revista de automóvil portuguesa «Motor».

Se trata del Gran Premio de Montes Claros. El fotógrafo de la revista seguía de forma particular la actuación de un periodista compañero suyo que estaba inscrito en la prueba.

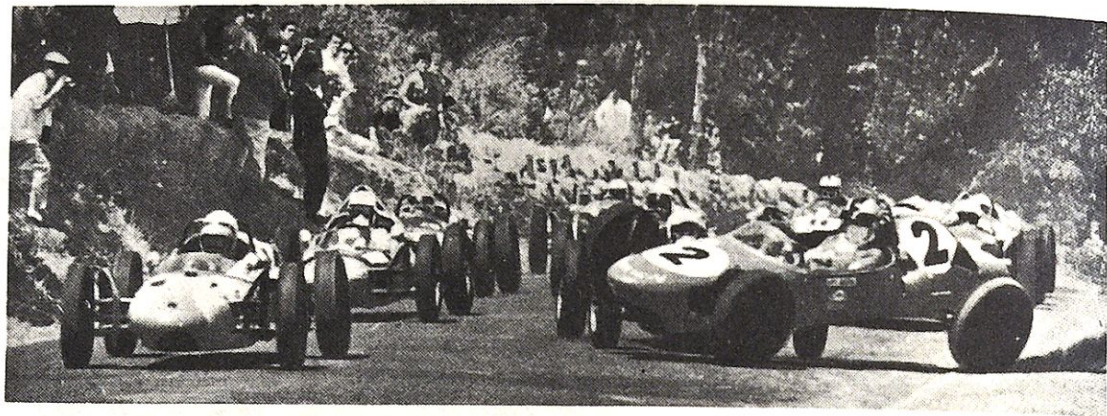
Después de algunas vueltas por el circuito, su compañero fue víctima de un accidente y... mejor que cualquier literatura, se puede juzgar por las imágenes que aparecen en esta página, lo que ocurrió. El mismo día, el sufrido y valiente periodista que sufrió varias contusiones pudo escribir su artículo... y sobre todo sus impresiones de la carrera.



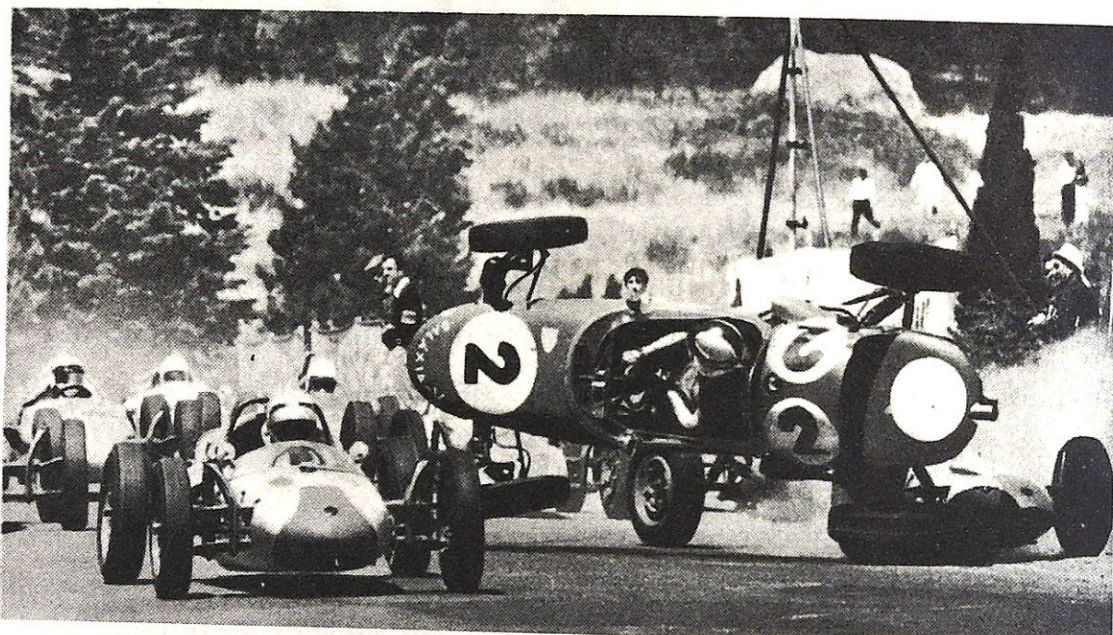
1



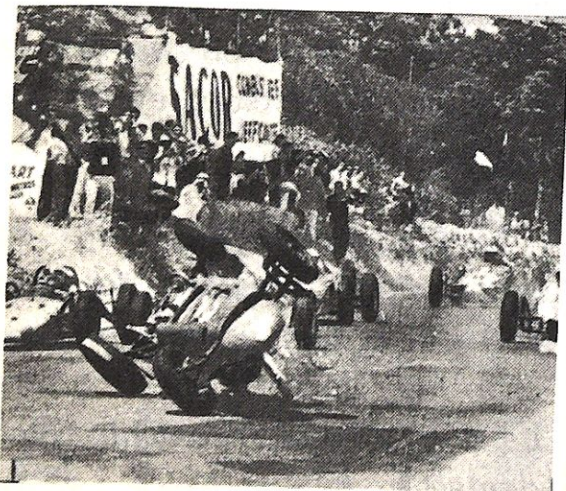
2



3



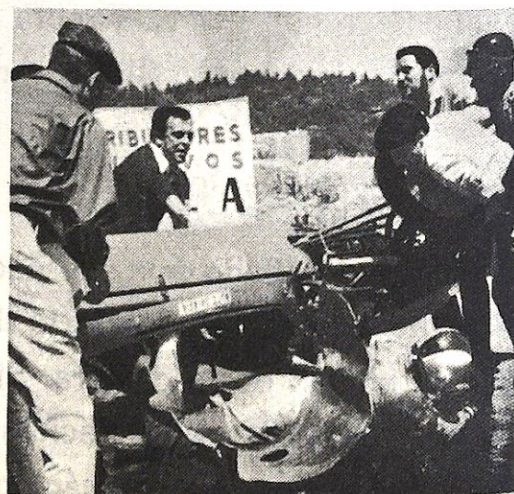
4



5



6



7



Agencia de Viajes - Grupo A - N.º 5

ORGANIZARA SUS VIAJES POR TIERRA, MAR Y AIRE

VIAJE COLECTIVO INDUSTRIAL Y COMERCIAL A EXTREMO ORIENTE

15 Abril - 8 Mayo 1969

Visitando JAPON, HONG KONG, THAILANDIA, INDIA.

Promoción de exportaciones españolas Feria Internacional de Tokyo.

Contactos Técnicos y Comerciales. Visitas a fábricas.

VI CRUCERO SEMANA SANTA

En el trasatlántico «CABO SAN ROQUE». — Del 22 de marzo al 14 de abril de 1969.

BARCELONA - PALMA DE MALLORCA - DUBROVNIK (Belgrado) - ESTAMBUL - CONSTANZA (Bucarest)
HAIFA (Tierra Santa) - PIREO (Atenas) - NAPOLES (Roma) - LIVORNO (Florenca, Pisa) - BARCELONA.

Precios desde 18.600 ptas.

SERVICIO REGULAR TURISTICO ESPAÑA - ITALIA

En el buque transbordador «CANGURO BLANCO». — Salidas de Barcelona: martes y sábados a las 17 horas.

Salidas de Génova: lunes y viernes a las 13 horas. — Duración del viaje: 20 horas.

Precios desde 728 ptas.

MINI-CRUCEROS A LONDRES

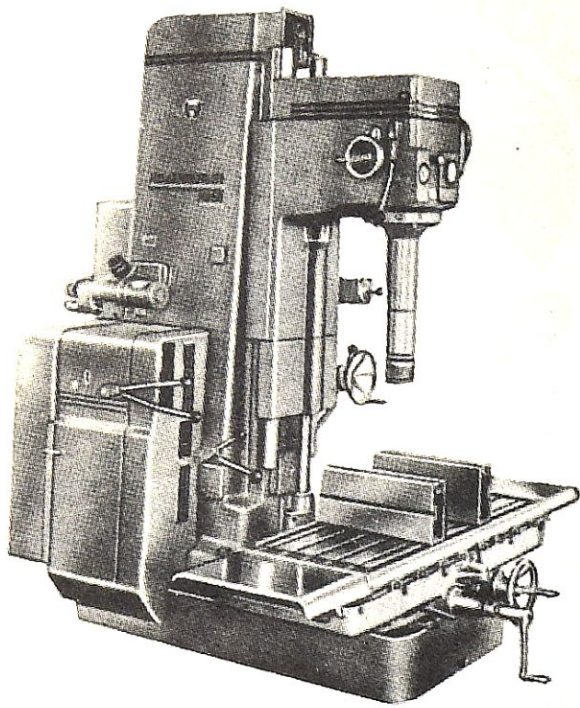
En el lujoso transbordador de 10.000 toneladas «PATRICIA». — Salida de Bilbao: los lunes, miércoles y sábados.

6 DIAS EN LONDRES — PRECIO DESDE PTS. 7.875 POR PERSONA

INFORMES E INSCRIPCIONES:
SAN SEBASTIAN

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

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

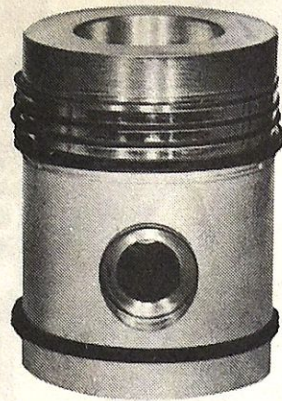


RECTIFICACIONES

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. 26797 (3 líneas)

EXPOSICION Y VENTA:

San Sebastián
Paseo de Colón, 1
Tel. 30-33

VITORIA

Sucursales: Domingo Beltrán, 15
Tel. 224338

LOGROÑO

Quintiliano núm. 19
Tel. 214309

MENSAJE DEL PAPA A LOS CAMIONEROS ESPAÑOLES

Recientemente un grupo de cien camioneros han peregrinado a Roma para visitar a S. S. el Papa Pablo VI. El viaje estaba patrocinado por Finanzauto y Servicios, S. A. En dicho acto, S. S. el Papa, pronunció una importante salutación, en la que entre otras cosas dijo:

«No se Nos oculta la realidad llena de contrastes de vuestra vida. Esta experiencia dura y agitada os servirá sin duda para templar vuestro espíritu y para tomar conciencia de vuestra responsabilidad como cristianos y como profesionales. ¿Quién mejor que vosotros simboliza la Iglesia peregrina, en medio del trabajo y la esperanza, siempre en camino hacia la Jerusalén celestial? Junto al conocimiento perfecto del motor y de su mecanismo, la prudencia y el respeto a las normas que regulan el tráfico son virtudes que deben figurar en el carnet del conductor.

En las largas rutas, que como caballeros del volante recorreréis, os ponéis en contacto con la naturaleza; y al pasar de las cumbres a los valles, sois testigos de las bellezas que ha ido sembrando el Creador. En vuestro continuo peregrinar, que exige constancia en el esfuerzo y vigilancia ante el peligro, sois testigos también de espectáculos dolorosos, que piden vuestra caridad, vuestra existencia y vuestra ayuda. El Señor, que aprobó la conducta del Buen Samaritano por el auxilio prestado al herido en el camino, escribe en vuestro libro tantos actos de servicio de atención al prójimo anónimo hallado en la carretera.

Bien sabemos que en vuestra hoja de servicio figuran numerosos ejemplos de ayuda desinteresada al viajero en ruta, de caridad, de hospitalidad y de cortesía para con el prójimo. ¡Que Dios os bendiga!

EL TURISMO Y LOS CAMIONEROS

El periódico italiano «La Stampa», ha publicado hace unos días un gran reportaje a seis columnas de su enviado especial en Madrid, Remo Lugli, dedicado a glosar las maravillas y ventajas del turismo en España.

Pero lo que es realmente curioso de este reportaje son sus párrafos finales, que dicen:

«En las carreteras están los camioneros, y los camioneros dan ánimos para enfrentarse también con los recorridos más largos. Quizá no hay en el mundo país en que los camioneros sean tan amables como los españoles. Sin ninguna excepción, se preocupan de facilitar los adelantamientos a los automovilistas que les siguen: señalan con un intermitente amarillo de la izquierda la imposibilidad de la maniobra si en sentido contrario llega otro vehículo, y luego, en cuanto la vía está libre, encienden una luz verde. Pero esto no basta; subrayan estas señales también con la mano tendida fuera de la ventanilla, y luego saludan. Es un com-

portamiento gentil que está perfectamente en armonía con la naturaleza de todo el pueblo español».

Por otra parte, en la visita que recientemente realizaron a la Embajada española en Roma un centenar de camioneros, invitados por Finanzauto y Servicios con unas vacaciones en Italia, el Ministro Consejero Sr. Solano, comentó en sus palabras de saludo que, «desde principio de año, han aparecido en la prensa cinco o seis cartas de personas que, al regreso de sus vacaciones en España, desearon poner de relieve la impresión que les había causado el excelente comportamiento de los camioneros».

Finanzauto y Servicios, S. A. se complace una vez más en poner de relieve este hecho de la ejemplar conducta profesional de nuestros camioneros, por lo que se ve, camino de ser merecedores —entre otras cosas— de una medalla colectiva al mérito turístico.



UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION

MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN

COMO OBRAR EN CASO DE ACCIDENTE

INSTRUCCIONES ELEMENTALES DE SOCORRISMO

LESIONES

Es conveniente saber que en los accidentes de tráfico graves, las víctimas pueden sufrir tres tipos de lesiones importantes:

- por impacto contra las paredes y salientes del coche: heridas, magullamientos y fracturas;
- por flexiones violentas del cuerpo: luxaciones, dislocaciones y fracturas de la columna vertebral;
- por proyección violenta de las vísceras: lesiones en el cerebro, corazón, hígado, bazo o intestinos.

En resumen, las más graves lesiones suelen estar situadas en las zonas axiales y altas del cuerpo, es decir, en el eje cráneo-vertebral, alcanzando la cabeza, cuello y tronco.

COLOCACION DEL HERIDO

- Procurar mover lo menos posible a los accidentados, y, si fuera necesario hacerlo, manejar el cuerpo en bloque, como si fuera una pieza rígida y frágil.
- A los que se hallen sin sentido, colocarlos tendidos de lado, en actitud semiventral y, en la que es primordial la tracción simultánea de cabeza y tobillos para respetar en todo momento el eje del cuerpo. (Esta técnica debe ensayarse previamente).
- Mantener a los heridos con la cabeza baja, sin poner absolutamente nada bajo ella (ni siquiera ropa doblada), y ladeada. Al colocarlos en la postura descrita anteriormente (postura de «defensa», la cabeza rotará por sí sola hacia el costado de apoyo. En esta actitud, ni las hemorragias —por boca o por nariz— ni los vómitos, caso de haberlos, pueden asfixiar, ya que encontrarán fácil salida al exterior. Además, así se evitará el shock, o se le combate, si lo hubiera.

- Únicamente a los heridos conscientes, si respiran ansiosamente y con dificultad, se los mantendrá semisentados.
- Si el herido está aprisionado y hay dificultades para sacarlo, no hacerlo si antes no se han podido retirar los objetos que lo oprimen, ya que se puede agravar su estado. Es preferible entonces asistirlo dentro de su prisión a sacarlo con violencia.

RESPIRACION ARTIFICIAL

En muchos accidentes —no sólo en los de tráfico— la víctima puede dejar de respirar sin haber fallecido todavía; pero la muerte o gravísimas lesiones en el cerebro sobrevendrán rápidamente, si en estas circunstancias no se le practica de inmediato la respiración artificial.

En estos casos no debe emplearse más método que el llamado «boca a boca», porque une a su eficacia la seguridad de que con él no se agravan lesiones ocultas.

Para efectuar la respiración «boca a boca»:

- Colocar al accidentado boca arriba. Esta es la posición ideal, aunque habrá que realizarla en la postura que las circunstancias impongan; por ejemplo, el caso de un herido sentado al volante y aprisionado.
- Poner una mano en la frente y otra en la nuca, y levantar el cuello con cierta energía para conseguir que la barbilla se separe lo más posible del pecho; la cabeza reclinada hacia atrás facilitará el paso del aire a los pulmones.
- Cerciorarse de que la nariz y la garganta no están obstruidas. Si es preciso, extraer mucosidades, coágulos, dientes, goma de mascar, caramelo, etc., con los dedos, revestidos o no con un pañuelo. Si la lengua está contraída (caída hacia atrás), tirar de ella hasta ponerla en su sitio.
- Tomar aire e insuflarlo con fuerza en la boca entreabierta del herido durante un par de segundos. Retirarse durante un tiempo igual, para tomar aire de nuevo y permitir, al mismo tiempo, que el herido expulse el que se le insufló. Repetir la operación manteniendo el ritmo como de respiración lenta (más o menos, diez insuflaciones por minuto). Para evitar que el aire se escape por la nariz del accidentado sin llegar a los pulmones, mantener la nariz pinzada entre dos dedos (si no se cuenta con ayuda, hacerlo uno mismo). En caso de que los socorridos sean niños o adolescentes, abarcar con la propia boca la nariz y la boca de la víctima.
- Realizar la operación sin desmayo mientras haya una esperanza de vida (uñas sonrosadas, pupilas que se dilatan o contraen, latidos del cora-

Reda SUIPUZCOANA, S.A.

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



¡ TRANSPORTISTAS !
Sus problemas son
los nuestros
"CONSULTENNOS"



RECAMBIOS: San Francisco, 17

Teléfono, 18886

San Sebastián

OFICINAS:

BERMINGHAN, 1 (ESQUINA ZABAETA)

TLFNS. 21883 Y 21383

SAN SEBASTIAN

TALLERES: CARRETERA NACIONAL Nº 1

Km. 448 — TLFNOS. 6913 08—691333

VILLABONA

zón). Cuando el accidentado empiece a recuperarse, ir espaciando las insuflaciones, pero no interrumpirlas bruscamente.

BEBIDAS

- No dar de beber a los heridos; sobre todo, si tienen hemorragia por la boca.
- En ningún caso darles bebidas alcohólicas.

QUEMADURAS

- Si el accidentado está envuelto en llamas, echarle encima un abrigo, manta, etc., para apagarlas.
- En caso de utilizar extintor, no aplicarlo a las partes desnudas.
- No intentar quitarle la ropa quemada que esté adherida a la carne.
- Si las quemaduras son muy graves, no aplicar pomadas ni líquidos; limitarse a protegerlo con vendajes algodoados, flojos, y si no se dispone de ellos, envolverlo en una sábana o en toallas limpias.
- Darle de beber agua salada o bicarbonatada (una cucharilla de bicarbonato por litro).

HEMORRAGIAS

- En general, lo que procede es aplicar una cura que tape y comprima directamente, con alguna fuerza, la herida.
- Si la herida es un miembro (brazo o pierna), colocar éste en posición elevada.
- Si la hemorragia es abundante, colocar sobre el foco que sangra una venda sin desenrollar, o un pañuelo limpio, o, incluso, la mano desnuda, haciendo, en todo caso una enérgica compresión directa durante el tiempo que sea necesario.
- Si a pesar de todo la sangre continúa saliendo con violencia (a chorro intermitente) y la herida es un miembro, hacer un «torniquete», a sabiendas, siempre, de que esta decisión debe tomarse en última instancia y de que, después, el herido ha de ser tratado, con urgencia y preferencia, por un cirujano, por el peligro de amputación que puede sobrevenir como consecuencia de esta medida extrema.
- El torniquete consiste en la colocación de un lazo en la parte más carnosa del miembro, más arriba de la herida, anudándolo bien y dándole vueltas lentamente con algún objeto apropiado (destornillador, palo, lápiz, etc.), hasta que cese la hemorragia. Conviene, entonces, aplicar un apósito que comprima la herida, e ir aflojando lentamente, comprobando que la hemorragia no se reproduce.
- Proporcionar a todo hemorrágico reposo absoluto.

ABRIGO

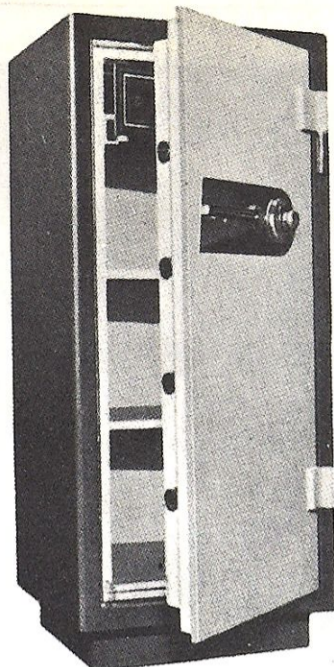
- Aflojar cualquier prenda de ropa que oprima el cuello o el pecho de las víctimas.
- Protegerlas del frío arropándolas con las prendas de que se disponga.

ASISTENCIA MORAL

- Se procurará reconfortar a los heridos; sobre todo, anunciándoles la urgente llegada de socorro o su inmediato traslado a un centro sanitario.
- Se evitará causarles impresiones fuertes, silenciando cualquier noticia trágica sobre las restantes víctimas.
- Si es oportuno y posible, y la gravedad de los heridos lo requiere, se procurará avisar a un sacerdote.

EVACUACION DE LAS VICTIMAS

- Únicamente debe intentarse, sobre todo si se trata de heridos graves, cuando no haya esperanza de auxilio sanitario.
- Tanto si están inconscientes como si no lo están, deben colocarse en postura «de defensa» (semiventral); sea sobre la camilla, sobre un asiento o en la caja de un camión, procurando inmovilizarlos.
- Los heridos leves en apariencia deben permanecer tendidos mientras no hayan sido reconocidos por un médico. Estando tendidos no corren riesgos, ya que hay fracturas, inapreciables en los primeros minutos, que podrían agravarse con el movimiento; por ejemplo, los de los miembros inferiores.
- De ser posible, dar aviso al centro de socorro al que van a ser evacuados para que esté preparado para recibirlos.
- En cualquier caso, la evacuación en coches particulares es muy peligrosa, por lo que sólo debe hacerse cuando realmente no quede otra alternativa.



ARCAS DE CAUDALES

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

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

¡¡ CONTRA

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY BILBAO

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



Representante en Exclusiva para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez, 12 - Teléfono 14.048
SAN SEBASTIAN

SERVICIOS:

TALLERES

AMARA



SERVICIO

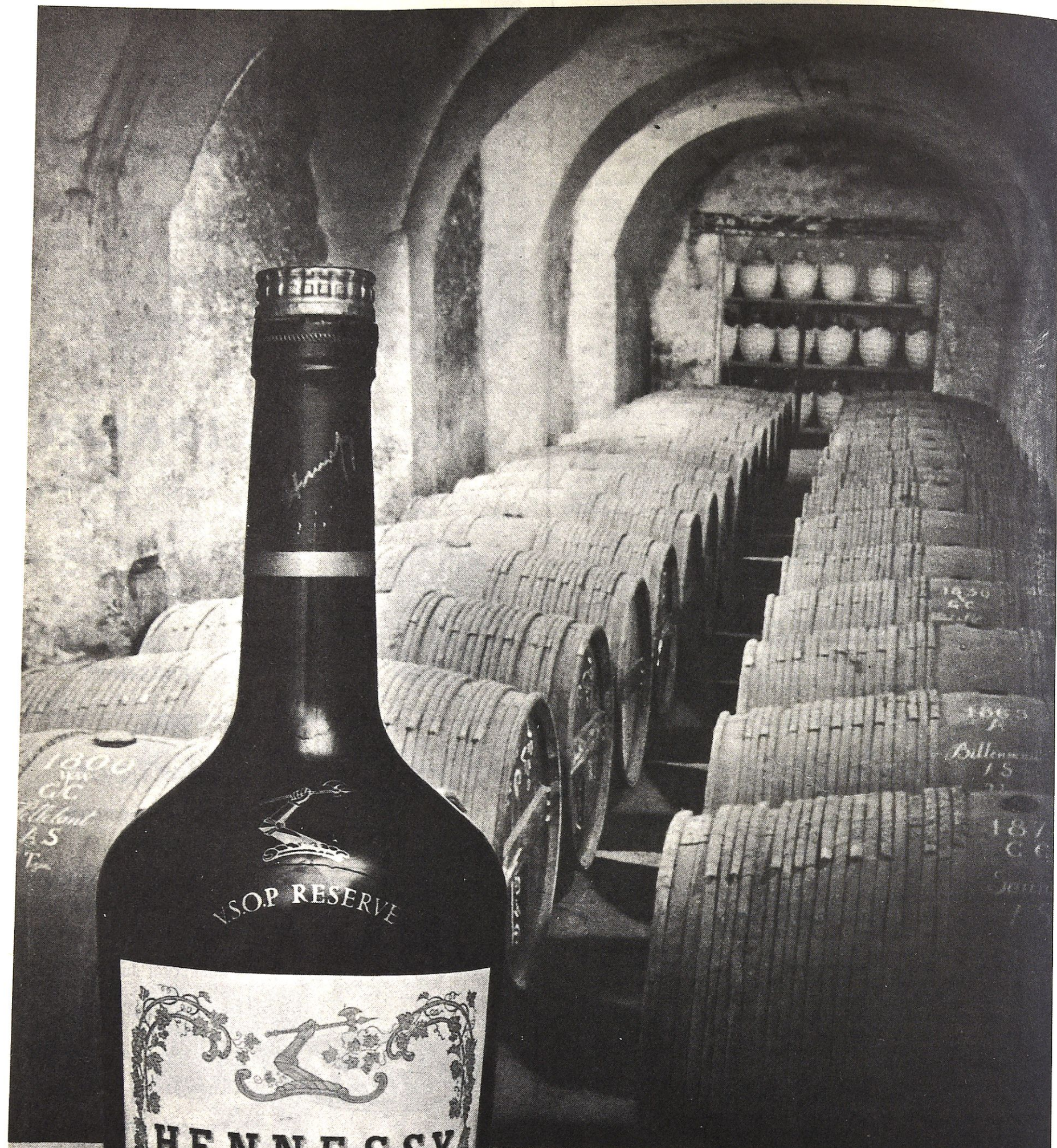
- Taller de reparación todas marcas.
- Comprobación y puesta a punto electrónica a motores.
- Alineación de direcciones.
- Equilibrado de ruedas.
- Lavado.
- Engrase.
- Carga de baterías.
- Venta turismos FORD.
- Piezas de repuesto FORD, de origen.

Talleres y Oficinas:

Calle Amara, 26

Teléfono 22239

SAN SEBASTIAN



V.S.O.P. RESERVE

HENNESSY
COGNAC
Grande fine champagne

V.S.O.P. RESERVE
HENNESSY

PREMIO INTERNACIONAL A UNA PELICULA DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRAFICO

El documental «TRAFICO: DOCUMENTO II», producido por la Jefatura Central de Tráfico y realizado por Estudios Moro, ha obtenido el tercer premio de la categoría G, en el IX FESTIVAL INTERNACIONAL DE CINE INDUSTRIAL celebrado recientemente en Viena y organizado por el Consejo de Federaciones Industriales de Europa del que es miembro la Organización Sindical Española a través de su Vicesecretaría de Ordenación Económica.

Al certamen han concurrido 139 películas de 14 países europeos. Estados Unidos y Japón.

España ha participado con 9 documentales seleccionados y premiados en el Certamen Nacional de Cine Industrial celebrado en Málaga el pasado mes de mayo.

Es la primera vez que España consigue un premio en este Festival Internacional que este año, además, se ha obtenido en competencia con otras 13 películas de Bélgica, Francia, Gran Bretaña, Holanda, EE. UU., Austria y Suiza.

El primer premio en la misma categoría G, que fue otorgado a la película «Memento», de los Estados Unidos, consiguió a su vez el Gran Premio del Festival.

LAS LUCES DE LAS BICICLETAS

El Manual Internacional de Seguridad en la Carretera dice que es peligroso circular con una bicicleta que se encuentre en mal estado. Se debe procurar que:

LOS FRENOS: estén a punto.

LOS NEUMATICOS: no estén demasiado usados.

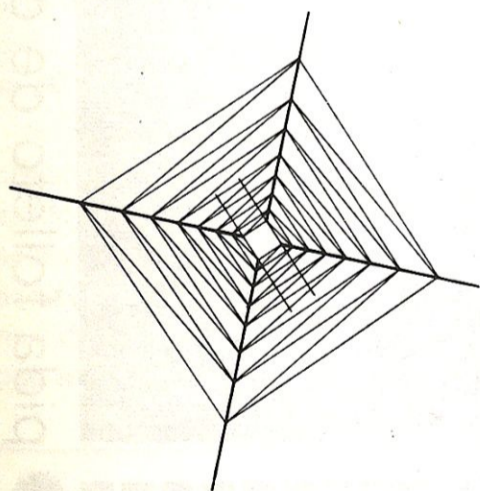
EL GUIA: se encuentre en estado de seguridad.

EL SILLIN: esté bien fijo y a la altura conveniente.

EL TIMBRE: esté colocado de suerte que se pueda utilizar al mismo tiempo que se hace uso de los frenos.

LAS LUCES: funcionen bien:

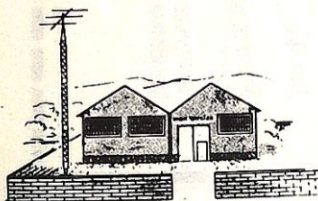
Recordemos que por Decreto 631/1968, de 28 de marzo, publicado en el Boletín Oficial del Estado núm. 85 de 8 de abril, se dio nueva redacción al apartado a) núm. 2 del artículo 144, sobre alumbrado en los ciclos y motocicletos, diciendo que éstos llevarán por lo menos, una luz de color blanco o amarillo —selectivo en la parte delantera y otra roja en la trasera—, visible de noche, con tiempo claro, a ciento cincuenta metros, y además, en la parte posterior un dispositivo rojo reflectante de forma no triangular. Las motocicletas con sidecar llevarán en éste otra luz que proyecte color blanco o amarillo-selectivo hacia adelante y rojo hacia atrás, siendo excepción a la regla de simetría señalada en el artículo 143.



angel iglesias

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

SAN SEBASTIAN



TALLERES
Barrio Martutene
Tel. 50200 (centralita)



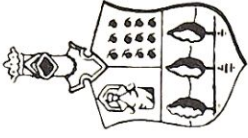
**MONTAJES Y
ALMACENES**
Paseo de Errondo, 5
Teléfono 16927



EXPOSICION
Av. Sancho el Sabio, 7
Teléfono 26184



CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN



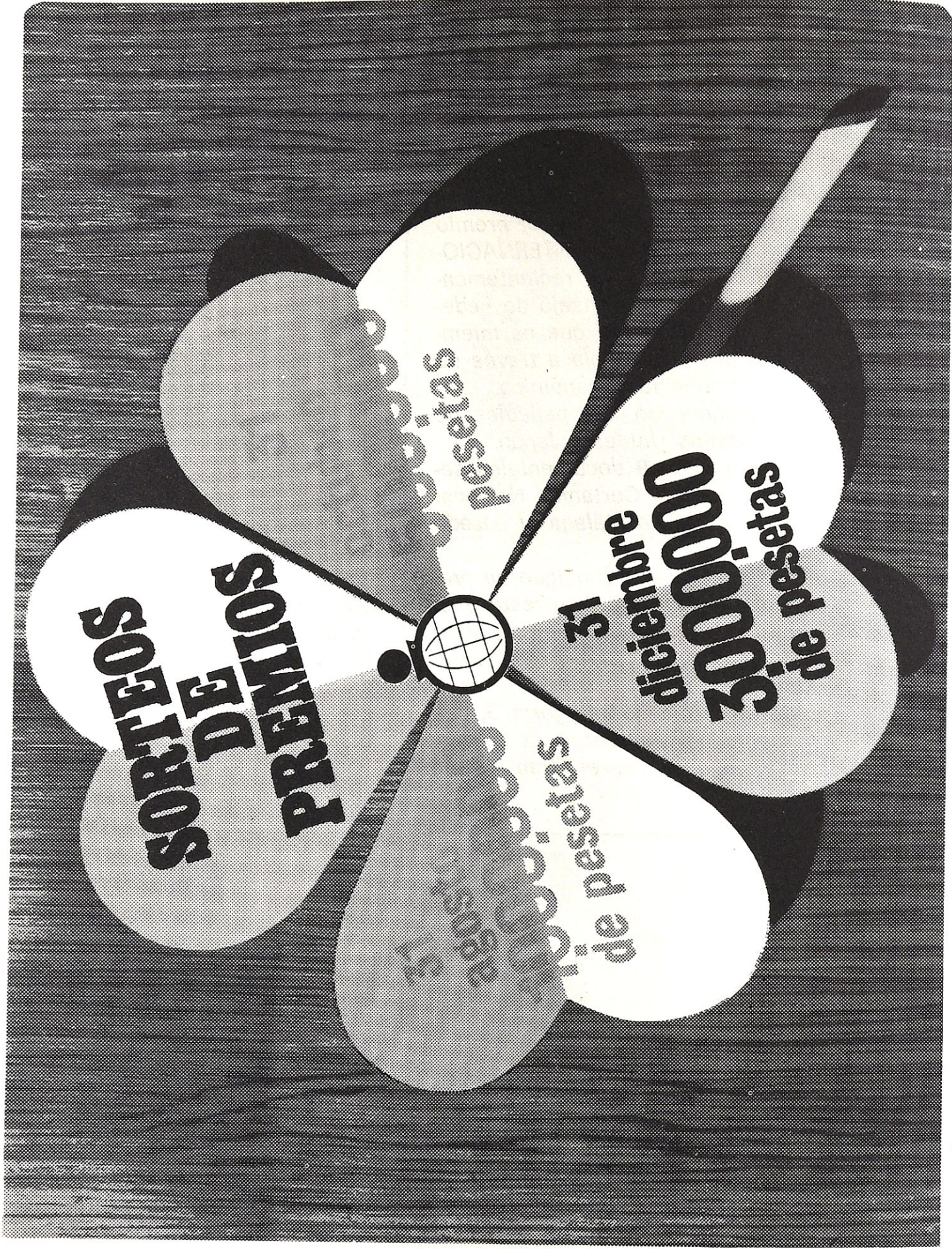
oficina central: guetaria, 9 y 11

OFICINAS URBANAS

ALZA - HERRERA
 AMARA
 ANOETA
 ANTIGUO
 AYUNTAMIENTO
 AZKUENE
 BRECHA
 EGUIA
 GROS
 INCHAURRONDO
 URBIETA

OFICINAS EN LA PROVINCIA

ANDOAIN
 AZCOITIA
 AZPEITIA
 BEASAIN
 CESTONA
 DEVA
 EIBAR • EIBAR (2)
 ELGOIBAR
 FUENTERRABIA
 HERNANI
 IRUN • IRUN (2)
 LASARTE
 LEGAZPIA
 LEZO
 MONDRAGON
 MOTRICO
 OÑATE
 ORIO
 OYARZUN
 PASAJES ANCHO
 PASAJES SAN JUAN
 PASAJES SAN PEDRO
 PLACENCIA
 RENTERIA
 TOLOSA
 VERGARA
 VILLABONA
 VILLAFRANCA
 ZARAUZ
 ZUMARRAGA
 ZUMAYA



pida folleto de condiciones en cualquiera de nuestras oficinas

ALEMANIA

LA MITAD DE LOS INGRESOS FISCALES POR VENTA DE CARBURANTES, DESTINADOS A CARRETERAS

El ministro de Transportes de Alemania Occidental, Georg Leber, ha anunciado que se tendrá que continuar asignando a los gastos de las carreteras la mitad de los ingresos fiscales que proceden de la venta de los carburantes, y esto a pesar de las dificultades financieras con que Alemania Federal debe enfrentarse actualmente.

El Sr. Leber ha indicado además que un kilómetro de carretera principal era utilizado cada año por 408.000 vehículos en Alemania, contra 270.000 en Gran Bretaña y 90.000 en Francia.

También dijo que Alemania Federal contaría en 1975 con un vehículo a motor por cada tres habitantes.

TODAVIA HAY 150.000 PROPIETARIOS DE COCHES «LLOYD» EN ALEMANIA

Los 150.000 propietarios de coches «Lloyd» en la República Federal Alemana (aproximadamente 25.000 en el extranjero) no tienen que temer, siete años después de que el último modelo «Lloyd» abandonó la fábrica en Bremen, de que les va a faltar una pieza de repuesto: la Empresa Westdeutsche Werkzeugmaschinen GmbH, de Düsseldorf, que sigue operando para este antiguo modelo en Bremen, entrega sin demora alguna cualquier pieza de repuesto de este modelo.

La empresa tiene actualmente almacenado: 15.000 piezas sueltas, empezando con el claxon hasta el motor, de seis cilindros, para el modelo «R-100», además de 45 versiones de instalaciones de escapes de gases para los tipos más diferentes.

AGRESION EN PASO DE CEBRA

En Hamburgo un peatón se puso tan furioso cuando un automóvil paró en medio de un paso de cebra, sólo a unos centímetros de él, que atacó con un cuchillo al conductor causándole heridas graves.

VULNERABILIDAD DEL AUTOMOVILISTA

El especialista alemán Elberhard Gögler, ha confirmado que la cabeza es el órgano más vulnerable del automovilista. Dice que la mortalidad imputable a los traumatismos craneanos es de un 70,3 por ciento respecto al total. Las heridas del tórax no ocasionan más que un 5,6 de los muertos. En lo que concierne a los traumatismos, múltiples, en que cada herida aislada puede acarrear la muerte, su

responsabilidad se limita al 4,5 por ciento de las defunciones.

IMPORTANTE FACTORIA EN LA ZONA FRANCA DE BARCELONA

El Grupo Kugelfischer Geors Schaffer & Co. de Schweinfurt (Alemania) que en España posee las empresas C. Soler Almirall, S. A., FAG Española, S. A., e Industrias Tarragona, S. A., está estudiando la posibilidad de trasladar la factoría de tornillerías (Industrias Tarragona) en el nuevo Polígono Industrial de la Zona Franca de Barcelona para convertirla en el primer complejo industrial de España dedicado a la fabricación de tornillos de alta resistencia.

NUEVO PLAN SOBRE EL SEGURO DEL AUTOMOVIL EN LOS ESTADOS UNIDOS

La Asociación Americana de Seguros, que agrupa alrededor del 40 por 100 de los asegurados norteamericanos, ha presentado recientemente un nuevo plan para el Seguro del Automóvil.

Este plan, que no comprende más que las lesiones a personas, suprimirá la noción de responsabilidad y permitirá el pago inmediato de los gastos médicos, pudiendo reducirse en un 40 por 100 el seguro contra lesiones. Sin embargo, su adopción parece poco probable, porque exigirá una modificación de la legislación actual.

DUCHEN

TAILLEUR - CHEMISIER



Place Général de Gaulle

BAYONA



LE OFRECE EL NUEVO
"PRÊT - À - PORTER"
DE LUJO

DORMEUIL

★
LAS MEJORES MARCAS DE
CAMISERIA DE PARIS

★
TEJIDOS INGLESES

★
IMPERMEABLES

★
JERSEYS Y CORBATAS

★
NOVEDADES

PARA EVITAR LOS DESLUMBRAMIENTOS

Don Alfonso Mozo ha entregado en el Registro de la Propiedad Industrial del Ministerio de Industria una patente de invención titulada: «Sistema para neutralizar los deslumbramientos de focos en vehículos», con lo que intenta evitar el peligroso momento de cuando dos vehículos se cruzan durante la noche.

El Sr. Mozo, que tiene 60 años de edad, trabaja 10 horas cada día y lleva 25 años sin disfrutar vacaciones, es amante de la música, deportista y carece de conocimientos de mecánica y electricidad. Un día preguntó ¿por qué no llevan los coches un faro lateral que alumbre el lado izquierdo?

SE IMPONEN LOS «MINIS»

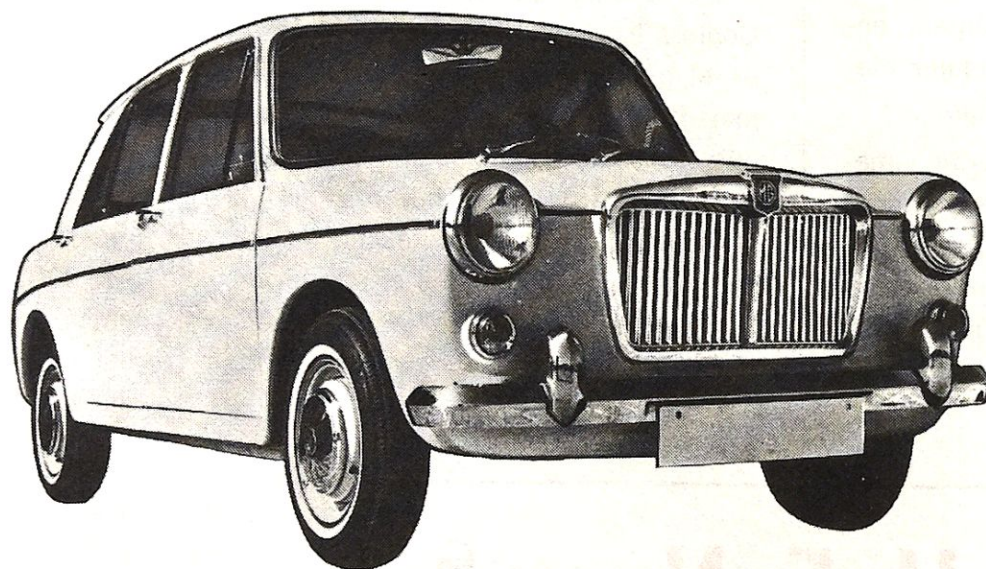


El gran problema de los aparcamientos en las ciudades está obligando ya a medidas radicales, como por ejemplo la utilización del vehículo de dos ruedas. En estas dos fotografías se ve (izquierda) al gobernador del Estado de Michigan, Mr. George Romney, en el aeropuerto de Copenhague con un patinete. Y en la fotografía derecha nada menos que a Dalí haciendo propaganda de una mini-bicicleta en las calles de París.

FARO COMPACTO DE MARCHA ATRAS PARA LOS AUTOMOVILES MODERNOS

Con objeto de completar su amplia gama de accesorios para el automóvil, la firma Joseph Lucas Limited ha presentado un compacto faro de marcha atrás y que se conoce como el «785», Twin Light.

Diseñado para pequeños automóviles deportivos o turismos, el «785» es lo suficiente pequeño para armonizar con casi cualquier tipo de carrocería moderna, y al mismo tiempo con sus dos lámparas consigue iluminar una amplia zona.



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

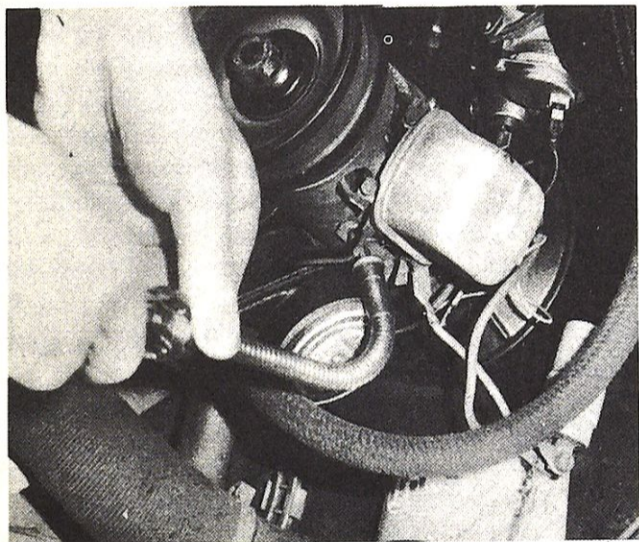
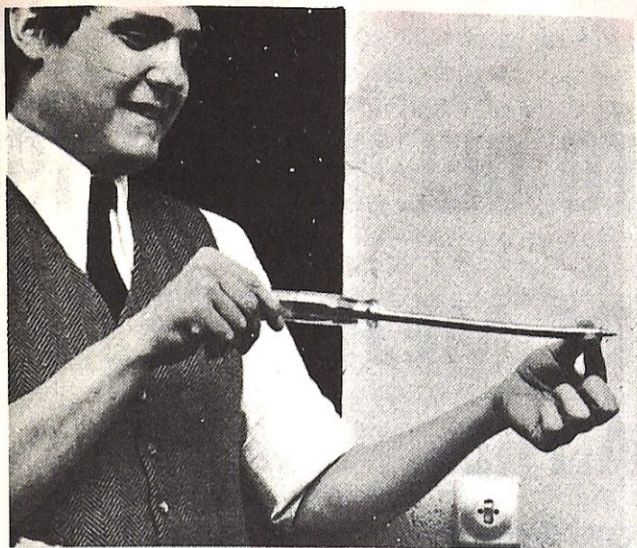
EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410

NOVEDADES NOV

UN DESTORNILLADOR REVOLUCIONARIO



Este joven inventor nos muestra un destornillador revolucionario. Gracias a su flexibilidad, permite a los automovilistas llegar fácilmente a los más inaccesibles lugares del motor.

ALCUDIA, S. A., AMPLIA LA GAMA DE SUS PRODUCTOS PROXIMAMENTE LANZARA AL MERCADO UN NUEVO ANTICONGELANTE

Alcudia, S. A., ha ampliado la gama actual de sus producciones —polietileno, óxido de etileno y glicoles— con la fabricación y lanzamiento al mercado de su nuevo anticongelante. Este producto se distribuirá a granel, en bidones de 200 litros y 50 litros respectivamente, y en latas de 1 litro, con la garantía de la marca «CS» de la Empresa Nacional Calvo Sotelo.

Para la producción de este anticongelante, Alcudia utiliza el monoetilenglicol de alta calidad procedente de su planta de Puertollano. Dicho anticongelante responde a las más rígidas especificaciones internacionales de este producto, representadas en este caso por las de BRITISH STANDARD y las A.S.T.M. de USA. No obstante, Alcudia, S. A., puede fabricar el tipo de anticongelante que le sea solicitado por los consumidores, cuando éstos posean especificaciones particulares.

Alcudia, S. A., en su afán de servir a la Industria Nacional, ha realizado las investigaciones más profundas hasta conseguir un producto de la más alta calidad, siempre de acuerdo con las normas anteriormente mencionadas.

Las crecientes necesidades del anticongelante, como consecuencia de un parque de vehículos cada día más elevado, y la utilización de sistemas de refrigeración por circuito sellado, que suponen un incremento considerable de la demanda, han obligado a Alcudia a realizar el máximo esfuerzo para cubrir no sólo las actuales necesidades, sino también las previstas para el futuro próximo.

GALERIA COMERCIAL
EUROMAR - ZARAUZ

Arrieta

JOYERO

ALAMEDA CALVO SOTELO, 19
TELEFONO 10030
SAN SEBASTIAN


OMEGA
AGENCIA OFICIAL

HOTEL MINDANA O

Paseo San Francisco de Sales, 15

MADRID -3-

Teléfono 2436504

Telex: 22631 MINDA E - Telegr.: Mindanao



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

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

Firestone

CONQUISTA EL CAMPEONATO DEL MUNDO 1968

GRAN PREMIO DE MEJICO

1.º GRAHAM HILL

(Lotus Ford - Firestone)

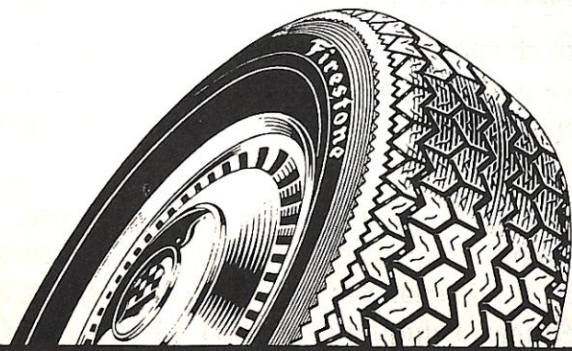
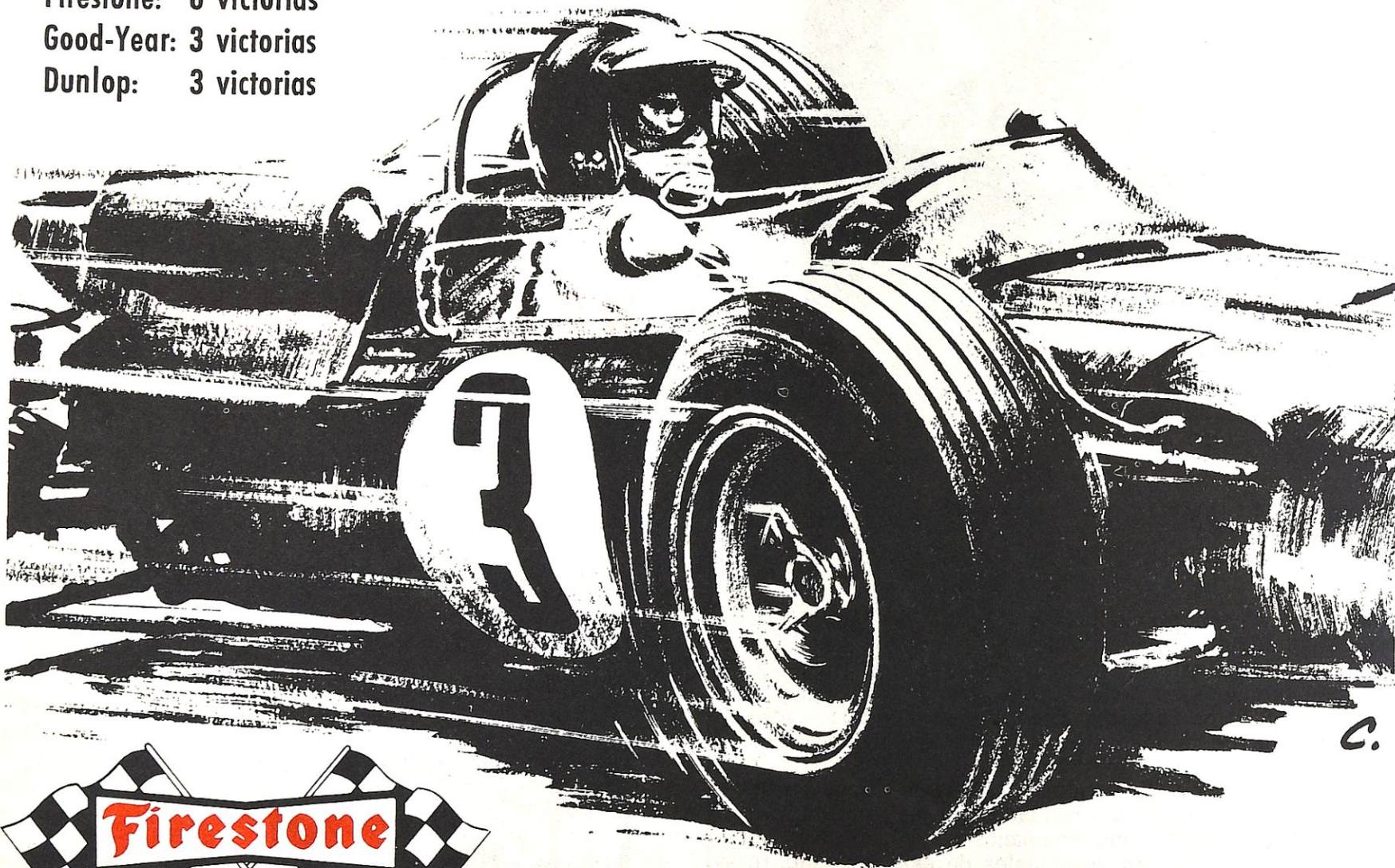
CAMPEONATO DEL MUNDO

Resultado Final

Firestone: 6 victorias

Good-Year: 3 victorias

Dunlop: 3 victorias



Los triunfos de Firestone en la dura experiencia de las carreras han cimentado su posición de líder en la industria de neumáticos.

Porque cuando un neumático es bueno para las carreras es bueno para usted. Por eso, para automóviles modernos y deportivos, Firestone recomienda la nueva cubierta Sport-200 Alta Velocidad.

¡ UN NEUMATICO CON CASTA DE CARRERAS !

LA CONFIANZA TURISTICA: UNA EVIDENCIA A DEMOSTRAR

Uno de los problemas más curiosos con los cuales los «hombres del turismo» se enfrentan es sin ninguna duda la dificultad de dar a conocer la importancia multiforme del turismo en el mundo.

Ha sido necesario, durante años, acumular las cifras, analizar las balanzas nacionales de cuentas, contar los individuos empleados en los oficios del turismo, antes de poder hacer admitir a las jerarquías gubernamentales el alcance económico y social de esta actividad. Aun esto no se ha adquirido más que en algunos países y todavía son muchos los hombres políticos y ministros de finanzas que no tienen por el turismo más que desprecio o ironía. Los planificadores, arquitectos, urbanistas, administradores públicos, responsables del arreglo de los territorios regionales o nacionales, no tienen del problema una mejor concepción. Háblenles de implantación industrial, de zona residencial, de sector comercial: el análisis les parece bueno, aún excelente. Trate de introducir en sus reflexiones la noción de zonas verdes, de parques, de zonas protegidas contra el ruido, le mirarán con la condescendencia que los adultos conceden a los niños soñadores.

Hable a un Ministro de Economía de la implantación de una fábrica de conservas, de la creación de una cadena de montaje de automóviles, su mirada brilla, su nariz palpita, esté usted seguro de su interés. Propóngale la creación de una ciudad de vacaciones, el equipo de una estación termal, de una estación balnearia o de montaña: le darán a entender que la broma no es oportuna, y que él está ahí para hablar de negocios, no para evocar los placeres de las vacaciones.

Exponga al Director de Inmigración, a su colega de Aduanas o de Salubridad Pública, la necesidad (que a usted le parece tan evidente) de hacer todo lo posible por facilitar la entrada de los turistas en su país, que también es el de ellos, le mirarán severamente y le expondrán las razones que hay, al contrario, para reforzar los controles y barreras de toda clase.

Pida a los Parlamentarios el aumento de los créditos a fondo perdido, necesarios para permitir el almacenamiento del carbón, trigo, arroz, café, leche en polvo, sus interlocutores estarán altamente interesados en este punto. Y los millares de millones vendrán sin hacerse esperar mucho. Atrévase a abordar el problema de los créditos de publicidad que su oficina de turismo necesita urgentemente para **producir los ingresos**, le rogarán a Vd. que no moleste a la Cámara y al Senado con esas bagatelas.

Y no obstante, decimos nosotros, el turismo es el elemento más importante del comercio mundial (dieciséis mil millones de millones de dólares en 1967), el ingreso de seis o siete sobre cien de los europeos que trabajan, el medio más seguro de numerosos países para equilibrar su balanza comercial.

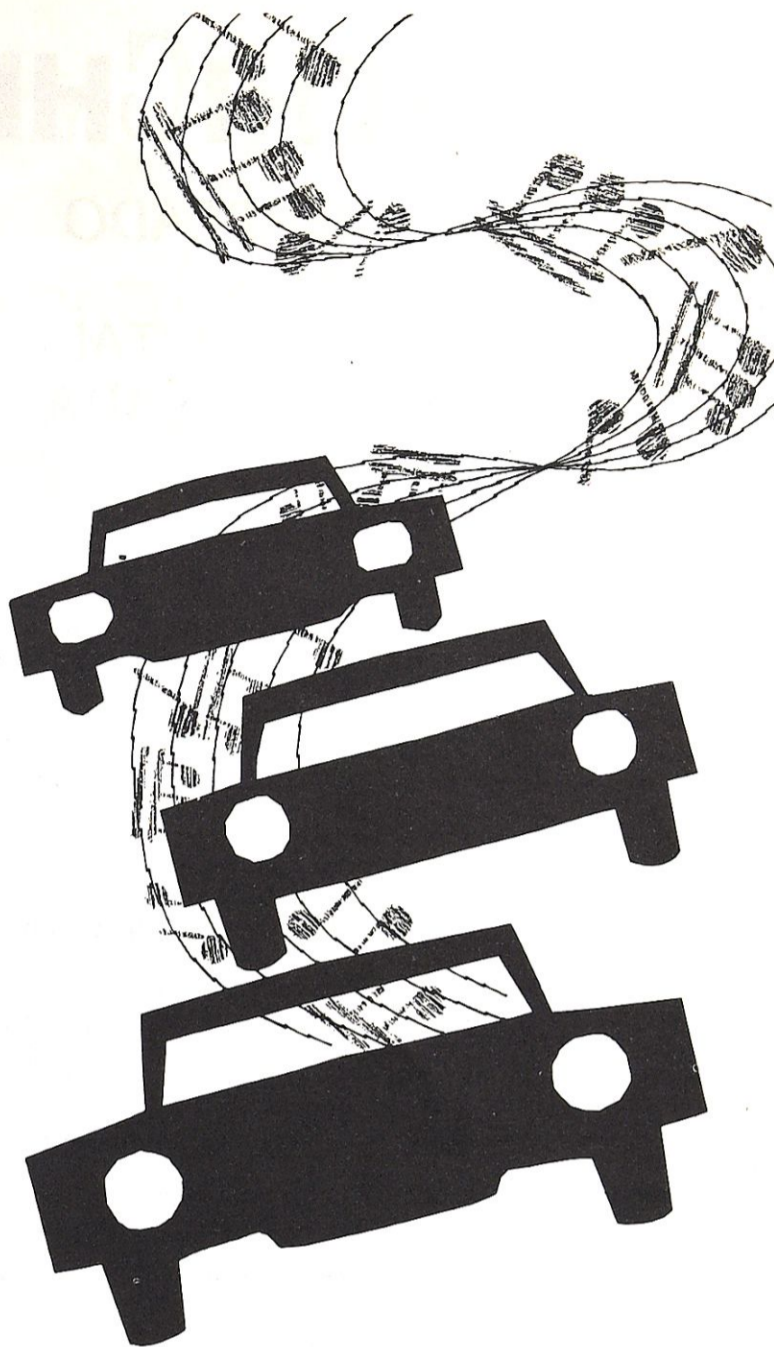
Entonces, ¿qué le falta al turismo para que se le tome en serio? Sin duda, no es el turismo a quien le falta algo, sino a los que le consideran del exterior les falta la confianza de lo que representa en realidad.

En otros términos, el turismo es para muchas personas lo que es para su propia vida el tiempo de las vacaciones: un paréntesis agradable pero que no se puede considerar como una profesión, como un negocio, como los estudios y la familia.

La «confianza turística» no es todavía una realidad más que para un número muy reducido de nuestros contemporáneos.

Es a una campaña profunda, basada en los argumentos más brillantes utilizando todas las técnicas de las relaciones públicas, que las ONT deberían sin tardar dedicar una gran parte de sus fuerzas.

ARTHUR HAULOT



sus programas preferidos con

**PHILIPS
AUTO-RADIO**
instalado por

RADIO GROS

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

UNA GARANTIA AUTENTICA

SE CUCHICHEA en PARÍS.....

UN VEHICULO APARCADO SOBRE LA CALZADA, DOBLA EL ESPACIO VITAL DE UNA FAMILIA ALOJADA EN UN PISO DE TRES HABITACIONES

He aquí lo que se cuchichea en París.

Hacia los años 1947-48, una alta autoridad de la región parisiense, llamó a un técnico de gran valía y tuvo con él la siguiente conversación:

—He sido nombrado para una alta función y me he propuesto un objetivo claro, de una manera formal e irrevocable. Es delicado, pero es preciso contar con los medios de solucionarlo: quisiera que los parisienses no pudieran circular con sus vehículos por el corazón de su ciudad. Usted puede proponerme un plan de acción adecuado. Le doy un plazo de 24 horas.

Al día siguiente, el activo colaborador volvía con un documento en la mano.

—He aquí el medio más adecuado, dijo:

Cavar zanjas a través de las calles, con una altura de metro y medio en previsión de las orugas; ligeramente cimentadas para impedir los hundimientos. Su costo no será muy elevado puesto que se podrán aprovechar las zanjas para canalizar los servicios de electricidad y teléfono.

Colocar alambre de espinos con un diámetro de 0,80 milímetros de acero inoxidable; su electrificación no me

parece indispensable, en los primeros momentos al menos.

La instalación de ametralladoras en los rincones de las calles, sería muy eficaz, aunque un poco ruidoso y podría causar miedo a los niños. Por eso he renunciado a situarlas.

El gran jefe pensó durante unos momentos sobre el informe que acababa de entregarle el técnico. Después le contestó:

—Su estudio me parece excelente; todo encaja perfectamente con mi objetivo; solamente temo que los desleales enemigos no comprendan el alcance de este proyecto e incluso la opinión pública puede presionar para que el Gobierno no me permita ejecutarlo. Sería necesario encontrar medios tan eficaces, pero más discretos, ¿usted me comprende?, un poco menos visibles pero que nos lleven al mismo objetivo.

—Comprendo perfectamente —respondió el técnico—, pero me hace falta algo más de tiempo. Dentro de tres días le daré lo que busca.

Tres días después, el siempre activo e ingenioso colaborador, llevó un plan detalladísimo que resumido queda así:

1. Favorecer sistemáticamente los medios de transporte que concedan el máximo espacio por persona, es decir el automóvil individual de dimensión tan grande como sea posible. Los remolques de cinco ejes serán aceptados.

Autorizar, contrariamente al derecho público, la colocación de vehículos sobre las calzadas y en caso de necesidad sobre las aceras.

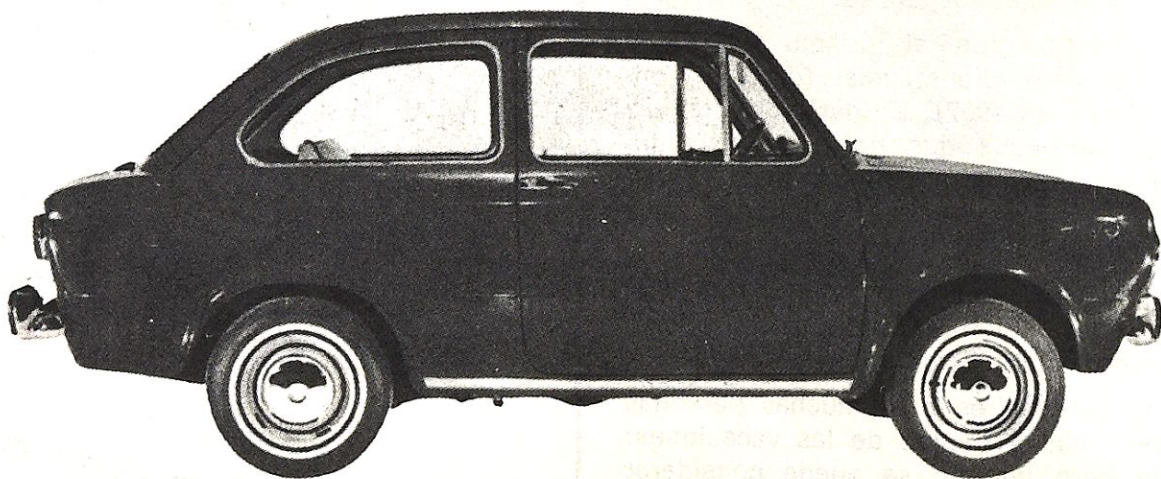
Tratar con desventaja sistemática a los transportes públicos y entorpecer su funcionamiento; impedir que se mejore el Metro. El único cambio deseable pudiera ser el aumento de tarifas.

TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo de Colón, 31 - 33

(Frente a la playa de Gros)

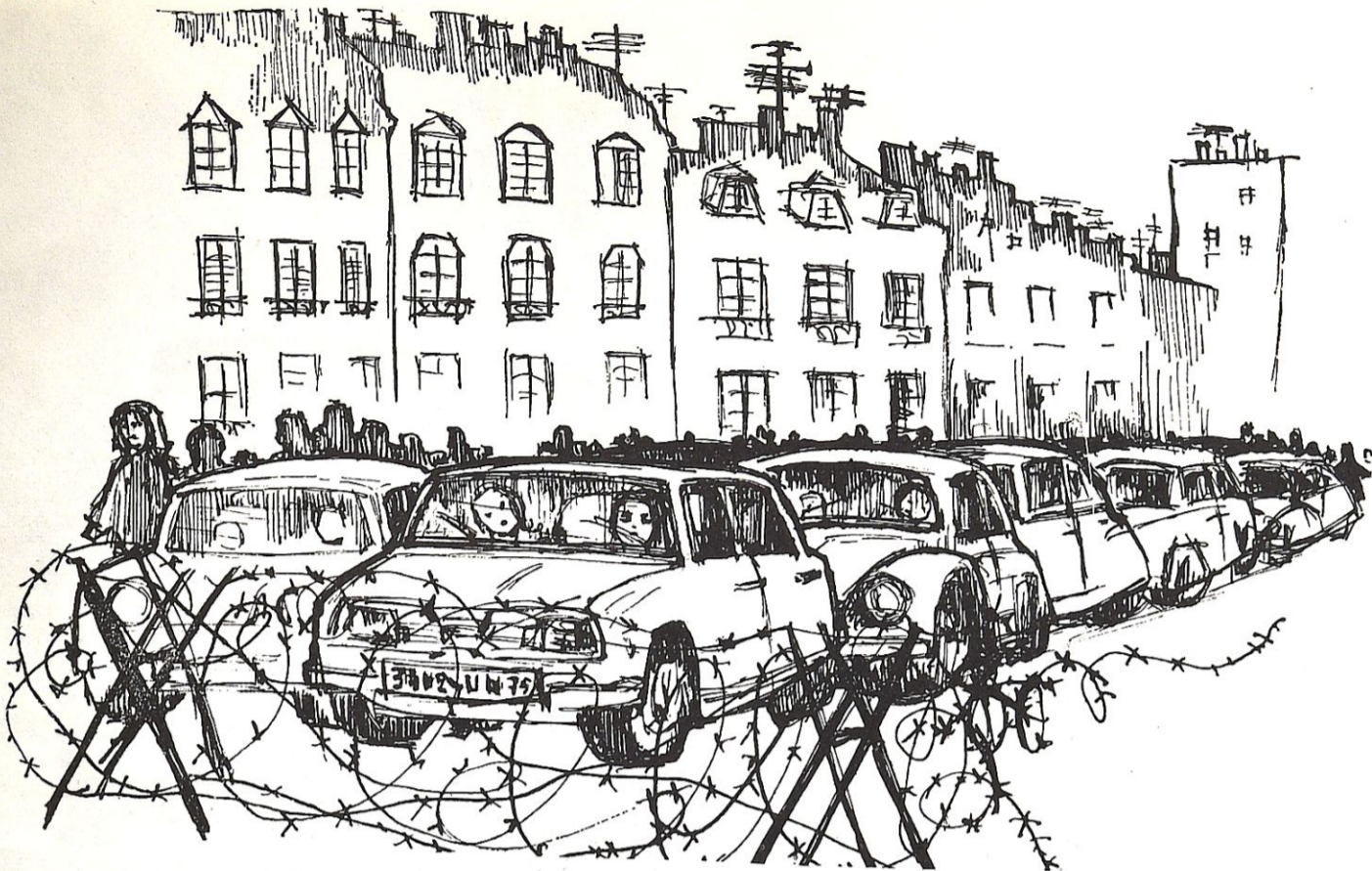
SERVICIO OFICIAL SEAT



Sea propietario de un coche Seat
desde 2.550 PESETAS al mes

Incluidos todos los impuestos

Solicite información a nuestro departamento de ventas



3. Maltratar a los taxistas de todas las formas posibles; reducir su número discretamente. Impedir que vayan a las estaciones. Prohibir que haya taxis colectivos, «mini-taxis». Ser riguroso exclusivamente con los conductores de taxis.

4. Facilitar el acceso a la capital por vías radiales para lograr un mayor número de vehículos en el centro de la ciudad.

Este era el grandioso proyecto que, fue aplicado con una rara continuidad. Basta apreciar el resultado para juzgarlo.

—oOo—

Nos parece muy natural que el espacio sea gratuito. La vía pública está abierta para todos sin inconveniente alguno.

Un matrimonio que habita un apartamento de tres piezas de 50 a 55 metros cuadrados en un inmueble de siete pisos, ocupa poco más de 8 a 9 metros cuadrados de suelo urbano, contando los espacios muertos. Estos 8 ó 9 metros cuadrados se pagan en su alquiler, sin hablar de los impuestos.

Si este matrimonio tiene un automóvil aparcado en la calle, ocupa 8 a 9 metros cuadrados de suelo urbano, pero gratuitamente y desea tenerlos delante de su oficina, al lado del teatro, del estadio, etc., y a ciertas horas que son las más preciadas en todo el mundo. Esos metros cuadrados de suelo urbano son, sin género de dudas, los más preciosos.

De esta forma en completa inocencia, este matrimonio dobla su espacio vital, un suplemento gratuito que al cabo del año representa una cantidad respetable que

no se amortiza aun contando todos los impuestos pagados por el coche y por la gasolina.

Nada es más apreciable que un privilegio. Todos los que administran, legislan, gobiernan, escriben y hablan por la radio, pregonan estos imperativos, pero no hay nadie que los observe.

Por ejemplo, el hecho de cerrar el coche con la llave, constituye una apropiación de ese aparcamiento en la vía pública.

En Inglaterra los agentes de policía tienen las llaves de todos los coches. Y este país es democrático...

Ahora bien, lo gratuito aboca a situaciones inextricables.

En todas las grandes ciudades del mundo, urbanistas, empleados públicos y técnicos son de la misma opinión. Reconocen después de serios estudios que el único medio de asegurar la circulación de una gran y antigua ciudad, es el transporte público. En Francia, al menos en París, este servicio ha estado sistemáticamente sacrificado por el transporte individual. Ninguna línea de Metro ha sido abierta a la circulación desde hace un tercio de siglo. En cuanto a los transportes de superficie estamos en un círculo vicioso o una carrera entre el aumento de las tarifas y la lentitud de los trayectos.

Desde hace diez años, los impuestos sobre alojamientos han sido multiplicados por cuatro mientras que los impuestos sobre los vehículos continúan al mismo nivel.

Los que encuentren estas líneas hostiles a los automovilistas, no han comprendido. Si este instrumento incomparable quiere conservar todas sus ventajas, hace falta que los dirigentes y toda la opinión, no hagan de ello como una religión inviolable...

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



OPTICA

BIK

Garibay, 13 - SAN SEBASTIAN

PARA EVITAR ACCIDENTES PODEMOS OFRECERLE LENTES O LENTILLAS ORGANICAS



Ha oído, ha leído tantas cosas sobre él...

**155 Kms./hora - 59 C.V. - asientos de piel -
frenos de disco - volante de madera -
cuenta revoluciones electrónico -
faros de niebla - climatización regulable -
neumáticos de alta velocidad -
"performance" endiablada ...
¡ en sólo 3,05 m. largo por 1,41 m. ancho!**

**tantas cosas juntas... y muchas más
sólo se las puede ofrecer el irresistible**

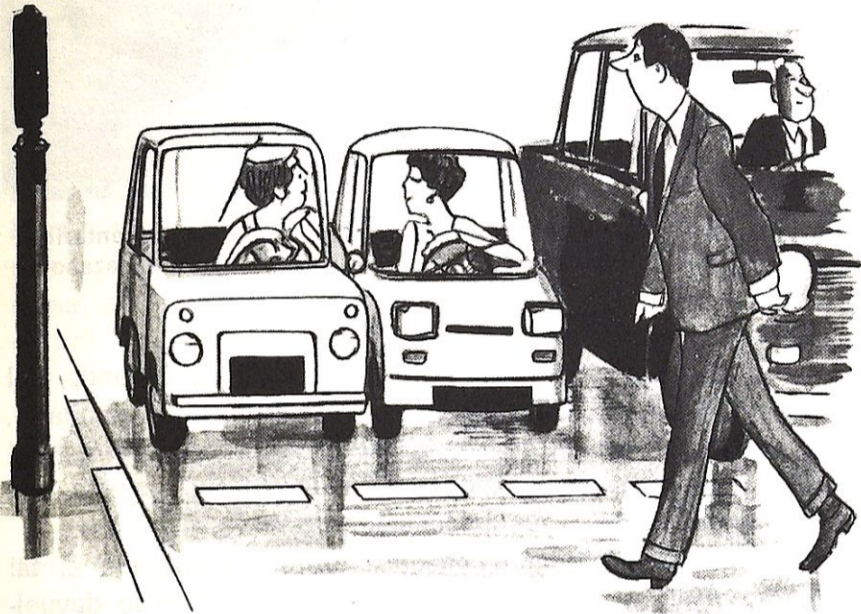
Mini - C

**MORRIS MINI 1275 - C
auténtico rayo en cualquier ruta.**

AUTH I fabrica auténticos coches para auténticos expertos.



RUEDA EL HUMOR



—Recuérdeme lo que le estaba contando en la última luz roja.



—Me avisarás cuando la luz se ponga en verde. Contigo no veo nada.

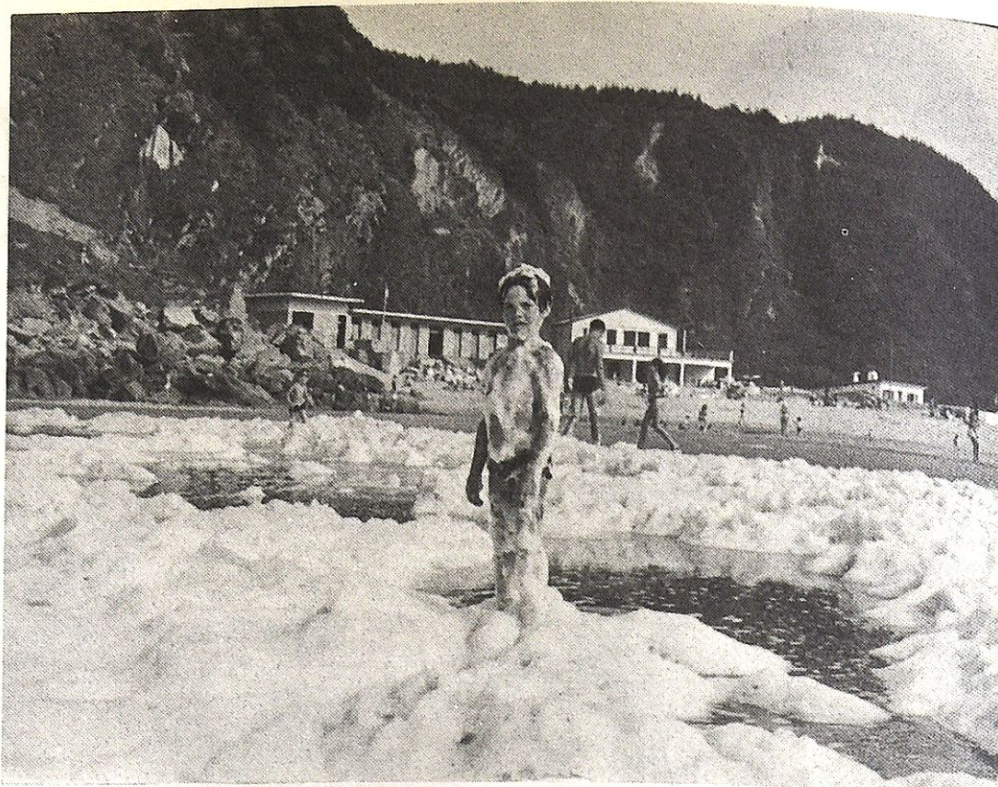
HOMBRES BOLIDOS (Continuación)

Por F. CASCAJO (8)



(Continuará)

PRECEPTIVO PARA EL VECINDARIO



Playa de Oriu. Verano de 1968. Lejías negras y espumas... Huelgan comentarios.
(Foto: I. Linazasoro)



Por
Iñaki Linazasoro

En un pueblo ribereño del Oria, sobre la baranda del puente, existe un prosaico rótulo, recordando al vecindario, la prohibición de verter basuras al río. A pocos metros del lugar, una fábrica de papel (tabú guipuzcoano) arroja sus repelentes desperdicios impúnemente.

Es una de tantas prohibiciones grotescas, ya que el tal río no existe. ¡Murió! La ambiciosa industria, nos lo devuelve convertido en inmunda cloaca.

Parecido caso chirene, ocurrió hace poco en Usúrbil. A un modesto baserritarra, el guarda de Caza y Pesca Fluvial, le formuló denuncia, al sorprenderle cortando unas ramas a la orilla del ex-río. La inflexible Jefatura de Caza y Pesca Fluvial de Guipúzcoa, le aplicó la correspondiente sanción, por «eliminar la sombra a la riqueza piscícola del Oria» (?).

Todo esto, nos parecería justo, si el Ayuntamiento que mandó colocar el letrerito y la Jefatura, adoptasen la misma postura de autoridad, allí donde comienza el genocidio del río, en las bien conexionadas «Sociedades Anónimas», industrias que en defensa de sus intereses particulares, vulneran la Ley y juegan, incluso, con la salud y el buen nombre de los guipuzcoanos.

¿Qué respeto a la Naturaleza, qué culto a la limpieza podemos inculcar a nuestros hijos, que corretean por los parques tolosanos, espantando a manotazos, asquerosos copos de espuma oriana, y tapándose la nariz al acercarse al río...!

¿Cómo educarles en el cumplimiento de las más elementales reglas de civismo, con semejante ultraje a la vista, y considerando socialmente a sus responsables, como «benefactores de la sociedad»...?

—oOo—

Las declaraciones que me confió el biólogo señor Timsa, respecto al quebranto de la salud pública, que origina el polucionado estado del Oria, nos han puesto los pelos de punta.

Conociendo las estadísticas de morbilidad y mortandad, correspondientes a Tolosa y comparándolas con las de otros pueblos guipuzcoanos de atmósfera y aguas fluviales incontaminadas, ¿a qué obedece el elevado índice de aquéllas? ¿Por qué en la población infantil tolosana, se producen frecuentes y anormales epidemias otorrinolaringológicas? Alguna causa habrá que produzca tales efectos. Pensemos seriamente, que la rotura del equilibrio biológico de la Natu-

raleza, el putrefacto ambiente y los espumarajos, en nada contribuyen al bienestar de los ribereños del Oria. Es obvio que la suciedad, es la antítesis de la higiene y engendra numerosas enfermedades. ¡Qué suciedad más persistente la de las volanderas espumas que se cuelan en comercios y hogares...!

Este verano, he sido testigo en Orio, de irritaciones y quemaduras de párpados y epidermis, en los bañistas de la playa de Orio, producidas por la fuerte dosis de lejías negras, que las corrientes marinas depositaban en el democrático arenal. Tenemos el caso del Ayuntamiento de Andoain, con deseo de llevar adelante la construcción de un complejo deportivo con piscinas, aprovechando el caudal del Leizarrán, poco antes de su confluencia con el Oria. Pero lo que debiera de redundar en mejora social y bienestar, temen que sea lo contrario... Y el proyecto se detiene.

—oOo—

Determinados lectores (muy pocos) que me leen con el ojo izquierdo, argumentarán que los detritus de cien mil habitantes, que desembocan en el Oria, puede resultar también nocivo. Nada más lejos de la realidad. El río Deva, de menos caudal, más corto y de una populosa densidad humana, a tres kilómetros aguas abajo de su confluencia con el Ega (río que baña a Eibar, 38.000 habitantes) discurre autodepurado y sus aguas, llevan vida biológica.

En su desembocadura, en Deva, se da la simbiosis de la pesca y de los bañistas, cosa que no sucede en el Oria. Si no se destruye el oxígeno de las aguas fluviales, con lejías negras y otros productos químicos (como sucede en el Oria) el agua se autooxigena. Prueba de ello que en Munich, una de las cloacas de la ciudad, dispone un filtro depurador, a base de peces vivos. Las sustancias nitrogenadas, está comprobado que son excelentes para la flora y la fauna. Pero no vayamos al extranjero. Aquí mismo, en el afluente del Oria, el río Amézqueta, observamos su rápida regeneración. Una industria papelera, productora de pasta de papel, sita en Amézqueta, quemaba el río con sus vertidos. Recientemente dejó de hacerlo y el Amézqueta, vuelve a ser el río truchero, el excelente Éufrates de los años treinta... La depuración biológica de los residuos humanos, no es problema. Queda, pues, sobradamente demostrado por la sabia Naturaleza, dónde radica el quid del problema.

¡Atajarlo, sin tanto ambicioso proyecto de perforaciones y colectores! Empecemos por donde la misma Naturaleza nos apunta y... dejémonos de servilismos y tecnicismos de astronómicos importes. Aquellos parones de fabricación de pasta en temporada estival, ordenados por el entonces Gobernador Civil, señor Valencia Remón, marcaron la ruta sencilla y fácil a seguir... Parece que juegan intereses de por medio, para correr un «estúpido» velo (o tupido, como guste el lector, pues los dos adjetivos cuadran) y olvidar aquella magnífica y definitiva experiencia de autodepuración y regeneración conseguidas en el Urumea y en Oria. ¡Oh, la técnica...!

—oOo—

El río Oria, a lo largo de sus 75 kilómetros, sirve a 28 municipios guipuzcoanos, que albergan un total de cien mil personas. Su cuenca, influencia a cerca de la mitad de la superficie de nuestra provincia (900 kilómetros cuadrados). Más que servir, con su podredumbre actual, diríase que «afecta» o «daña». En especial, aguas abajo de Tolosa, que es donde empieza el «aprovechamiento masivo y anárquico». Téngase en cuenta, además, que por la Frontera de Irún, penetra en España, el tercio del turismo extranjero. Representa, pues, una cifra impresionante de seis millones de visitantes, que al discurrir en paralelo con el río Oria (bien por la Ruta Nacional N-1, bien por la carretera de la

costa) resultan espectadores del asqueroso estado del río. ¡Magnífico motivo «publicitario»...!

—oOo—

Afortunadamente, once industrias papeleras que fabricaban pasta de papel por procedimientos químicos, vertiendo lejías negras al río, han dejado de hacerlo en Guipúzcoa. Estas son: Papelera de Cegama, S. A.; Papelera del Aralar; Papelera Tolosana; Papelera San José, S. A.; Papelera Uranga, S. A.; Yrazusra y Vignau, S. A.; Ruiz de Arcaute, S. A.; Papelera La Salvadora; Papelera Calparsoro; La Papelera Española; Papelera de Biyak Bat. Todas éstas, adquieren pasta en el mercado y se limitan a la fabricación de papel, ganando dinero, aunque menos, lo cual no significa «un negocio deficitario». ¡Y al fin del año, San Silvestre...!

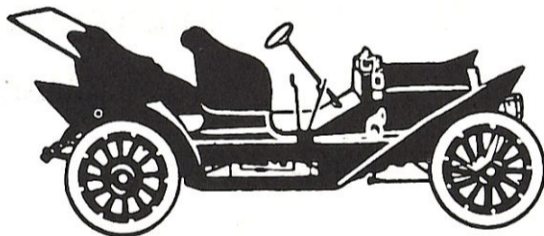
De las contadas empresas papeleras que continúan lejiando, una de ellas, «Papelera de Amaro, S. A.», procede al montaje del sistema de recuperación de lejías, que ciertamente es costosa, pero resulta rentable. Para su financiación, las Cajas de Ahorro, conceden trato de favor.

Pero mientras quede una sola industria de fabricación de celulosa, sin recuperación, subsistirá el problema de la muerte biológica del caudal del Oria, ya que para producir un kilo de pasta, se requiere lejiar tres kilos de madera. El resto, se imagina el avisado lector, dónde va a parar...

En calidad de epítome a lo expuesto, me viene a la memoria, aquella frase lapidaria de un amigo, dirigente de empresa papelera por cierto, asomados ambos al asqueroso Oria, desde un balcón del Casino de Tolosa:

—No me explico cómo se calla el pueblo, viendo esta ignominia...

Amigo: es de necios poner a prueba la paciencia de cien mil personas...



MARPE

ELECTRICIDAD Y ACCESORIOS

DEL AUTOMOVIL

FAROS - PILOTOS - BOCINAS - BOBINAS - PRODUCTOS DE CONSERVACION - ENCENDADORES - CABLES ANTIPARASITARIOS - ALFOMBRAS FUNDAS - CINTURONES DE SEGURIDAD - CENICEROS, ETC. ETC.

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 23

Telfs. 11434-10341

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A OCTUBRE DE 1968

MATRICULACION

Vehículos	Fabricac. nacional	Importación	Subasta	TOTAL
Camiones	34	2	—	36
Autobuses	5	—	—	5
Turismos	585	2	13	600
Motocicletas	35	—	—	35
Furgonetas	60	—	—	60
Remolques	1	—	—	1
Semi-remolques.	2	—	—	2
TOTALES ...	722	4	13	739

Empezó el mes en SS-79.823 y terminó en SS-80.558.

Empezó el mes en SS-320-R y terminó en SS-322-R.

PERMISOS DE CONDUCCION EXPEDIDOS

Varones	693
Hembras	90

DENUNCIAS FORMULADAS

Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias	1.892
Idem al Reglamento de Transportes	85

ACCIDENTES DE CIRCULACION

ACCIDENTES	75
Muertos	8
Heridos graves	31
Heridos leves	67
TOTAL	106
Daños materiales	13

Vehículos implicados

Turismos	68
Camiones	32
Motocicletas	16
Ciclomotores	3
Bicicletas	3
Autobuses	2
TOTAL	124

Peatones implicados

Total de peatones	22
--------------------------	----

Causas: Infracciones al Código

Velocidad peligrosa	28
Estacionamientos indebidos y peligrosos	1
Circular por la parte izquierda	9
No guardar intervalo seguridad	5
Giros incorrectos	3
Adelantamientos prohibidos	2
No respetar la prioridad del otro	7
Otras infracciones	5
Irrumpir la calzada peatones	11
TOTAL	71

Fortuitos

Rotura de frenos	2
Avería motor	1
Patinazo	1
TOTAL	4

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Octubre de 1968

MATRICULACIONES

Turismos	412
Camiones	132
Motocicletas	19
Autobuses	4
Otros vehículos	8

ULTIMA MATRICULA: NA - 59.163

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	538
Hembras	125

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	284
Hembras	22

ACCIDENTES DE CIRCULACION

Número de accidentes	84
Número de muertos	1
Número de heridos graves	49
Número de heridos leves	40
Daños materiales	20
Vehículos implicados	144
Sanciones	2.835

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA



1.º— Reducción del coste del seguro.

2.º— Especialización en el seguro de automóviles.

3.º— Ambito Nacional de contratación.

4.º— En toda Europa Occidental.

5.º— Asistencia jurídica eficaz.

6.º— Protección y Defensa.

7.º— Libre elección de taller.

8.º— Mapa de carreteras.

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Nuestros asegurados, son los principales propagandistas de estas condiciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

Solicite las condiciones otorgadas a los Socios del

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

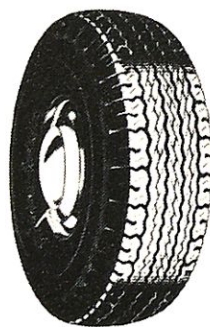
Firestone

¿CUAL ES SU COCHE?

En la gama de producción de Firestone, siempre hay una cubierta de seguridad para cada automóvil, cada velocidad, cada piso y cada estilo de conducción. Desde el neumático para el práctico «utilitario» hasta el especial para «alta velocidad». Porque Firestone Hispania fabrica sus neumáticos pensando en las necesidades concretas del Parque Nacional de Automóviles y en los gustos de cada conductor.



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



F-100
Construcción radial, para automóviles modernos.



SUPREME
Rodamiento de seguridad, para conducción normal.



WINTER TRACTION
Para pisos embarrados o con nieve.



TOWN & COUNTRY
Todo terreno, para rodaje combinado.

Firestone

Su Símbolo
de Calidad y Servicio