

R.A.C.G.

BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION
N. 179 JULIO 1967





**DESENGRASANTE
ABRILLANTADOR**

"LIMPIA MEJOR"

Le ayudará a tener impecables las
bandas blancas de las cubiertas de
su coche.

DE LA NUEVA SERIE DE PRODUCTOS
PARA LA LIMPIEZA DE SU HOGAR

LAGARTO

100 AÑOS DE PRESTIGIO



Finanzauto y Servicios, S. A.

Autobuses y camiones **PEGASO**



Furgones y camiones **SAVA AUSTIN**

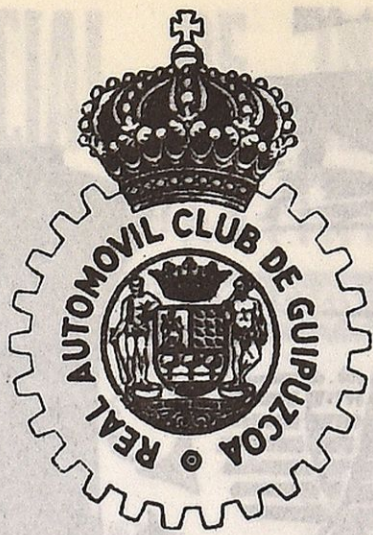


Carretillas elevadoras **HYSTER**



Exposición y Recambios: Paseo Colón, 29 - Teléfonos 16908 - 18865 SAN SEBASTIAN

Base de Servicio: Km. 455,700 N-1 - Teléfono 97345 (3 líneas) L A S A R T E



BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

Fundado en Mayo de 1950

Editado por el

Real Automóvil Club de Guipúzcoa

San Sebastián

Director: Gerardo Erasquin Olazábal

CONTENIDO NUM. 179 Julio de 1967

Nuestra portada.

AVILA (Arenas de San Pedro)

(Foto: Marqués de Santa María del Villar)

Págs.

Delegaciones en Guipúzcoa

E I B A R

Bidebarrieta, 4 - 1.º izda.

Teléfono: 731713

I R U N

Paseo de Colón, 40

Teléfono: 621897

T O L O S A

San Francisco, 8

(Junto Cine Leidor)

La fatiga en la conducción de vehículos	3
Satisfactorio balance de la Mutua Nacional del Automóvil..	7
¡Hay que hacerlo!	7
El tráfico en Guipúzcoa durante Junio	9
La matrícula europea, necesidad urgente.....	11
Estudio de los accidentes con víctimas en carretera	15
Lámpara-semáforo.....	17
Cubre-pedales antideslizantes	17
Los automóviles del futuro correrán con una pila y un simple motor eléctrico	19
Se amplía el peso máximo de los vehículos	20
La dramática muerte de Bandini en el Gran Premio de Mónaco	23
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra.....	27
Fuego sobre un kilómetro de carretera	27
Consejos para conducir en carreteras de montaña.....	31
Humor del automóvil	32

Delegación en Alava

D. Pedro Lascaray Basterra

Castillo, 34

Teléfono: 1543

VITORIA

Delegación en Navarra

Neumáticos y accesorios, S. A. (Nyasa)

Avda. Generalísimo Franco, 9

Teléfonos: 14727 y 15529

PAMPLONA

Delegación en Vizcaya

D. José María Domingo

GESTORIA RECALDE

General Concha n.º 2-1.º izda.

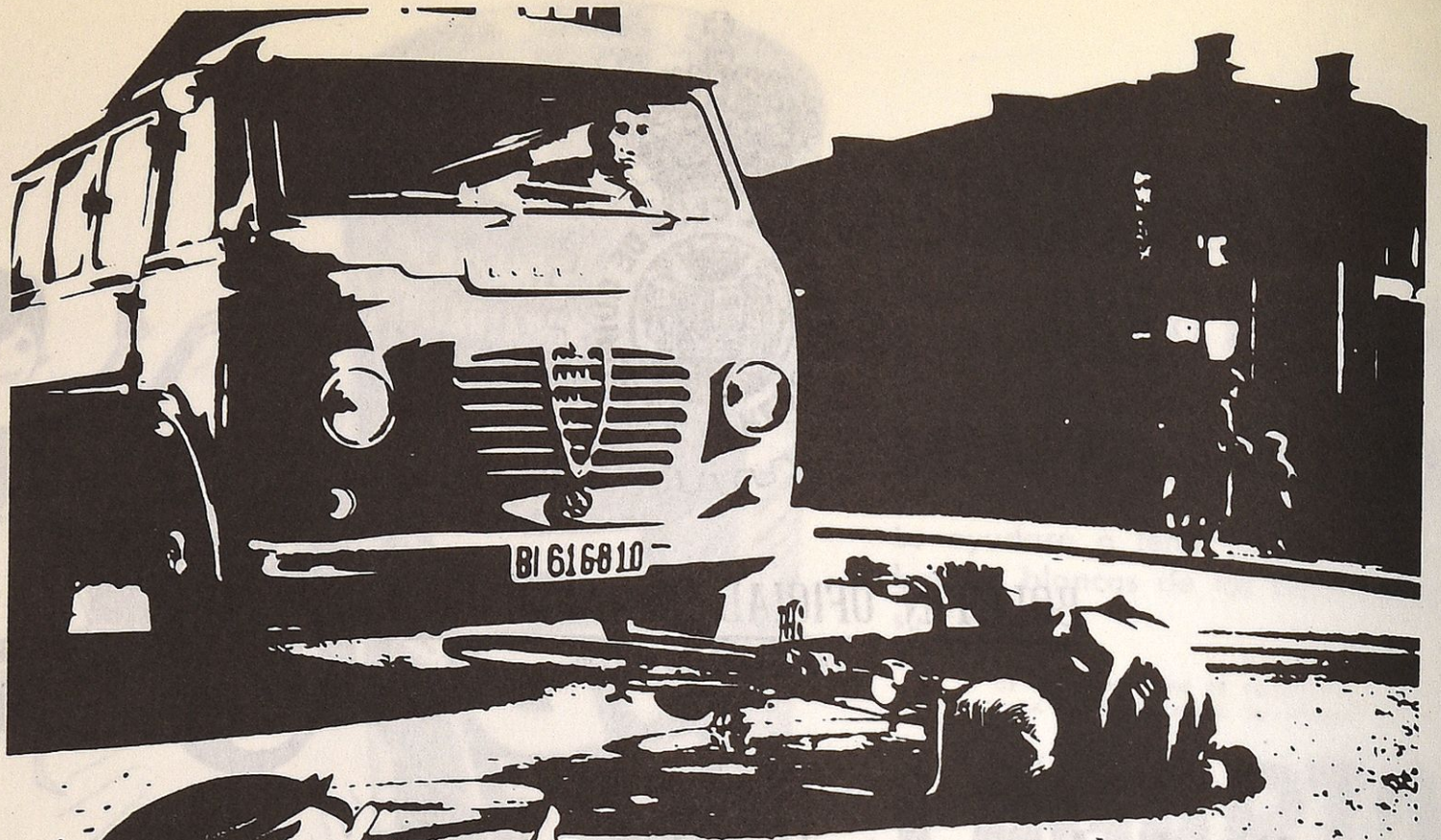
Teléfono: Centralilla 233496

BILBAO

DEPOSITO LEGAL S.ºS. 32 - 1958

Oficina central y redacción: Plaza de Oquendo (Bajos del Teatro Victoria Eugenia) - Teléfono 11529

SAN SEBASTIAN



frenó a tiempo!

Su furgoneta llevaba líquido de frenos Krafft, y la orden del conductor fue instantánea y exactamente obedecida por el sistema de frenado.

El ciclista caído fue salvado **EN EL MOMENTO PRECISO!**

Para que la escena pueda volver a repetirse (y se repite a diario) no bastan unos frenos potentes: hay que alimentarlos con un líquido de frenos garantizado, seguro, infalible.

Para sus afortunados frenazos a tiempo:

LIQUIDO DE FRENOS **Krafft**

La más completa gama de productos químicos para automoción:

FLUIDOS HIDRAULICOS

Líquidos para frenos. Líquidos para la limpieza del sistema de frenos. Líquidos para amortiguadores y gatos hidráulicos.

PRODUCTOS PARA MOTOR

Cementos para juntas. Esmeriles para válvulas. Abrasivos para ajuste. Suedables. Acondicionadores de motores.

PRODUCTOS PARA RADIADOR

Anticongelante. Anticorrosivo. Desincrustante. Tapagoteras.

PRODUCTOS PARA CARROCERÍA

Productos para protección: recubrimientos de bajos, protectores de cromados.

Productos para limpieza: de carrocería y cristales, lavamanos, quitamanchas.

Pulimentos y abrillantadores: Polish, limpiador de cromados.

Productos para reparación.

PRODUCTOS PARA LUBRIFICACION

Aditivos para aceite de cárter y carburante. Productos para engrase. Lubrificantes para montaje.

Lubrificantes para ballestas. Aflojatodo.

VARIOS

Pasta para soldar.

Abrazaderas de cierre.

PRESENTE A SU MECANICO

Krafft

**CUIDA
SU
COCHE**



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

LA FATIGA EN LA CONDUCCION DE VEHICULOS

Todos hemos observado cómo en viajes de cierta duración, cuando se acerca el final del trayecto, los últimos kilómetros parecen más largos. También es frecuente que entonces el conductor acelere la marcha con inconsciente deseo de finalizar su tarea. Sabemos que cuando un camino es recorrido por vez primera, nos parece más largo que en viajes posteriores. En fin, cuando, aun en caminos habitualmente rodados, las circunstancias ambientales se hacen adversas por oscuridad, nieblas, obras sobre la ruta, fallos mecánicos, etc., la obligada vigilancia hace parecer el camino más largo. En todos estos casos los factores fatiga y tensión anímica se suman con valores variables.

La palabra fatiga tiene sus raíces en FATIM = exceso, y AGERE = hacer, y es en realidad algo mucho más fácil de sentir que definir. Sin embargo, lo hacemos así: resultado adverso para el cuerpo, para el espíritu o para ambos, al situar al organismo humano en condiciones antifisiológicas que conducen a la debilitación física, mental o mixta. Su delimitación cuantitativa, considerada como estado individual, variará según las personas y circunstancias.

El hablar de fatiga en la conducción lleva de la mano a pensar en el camionero de largos trayectos, en el conductor de un Rallye, en taxistas sometidos a la tensión prolongada del enervante tráfico, etc., pero solemos olvidarnos de los que se ponen al volante con sus facultades psicofisiológicas disminuidas.

Don Fernando Piedrola Gil, asesor médico de la Jefatura Central de Tráfico, ha publicado un documentado trabajo sobre los factores de la fatiga en los conductores. Por el interés que encierra hacemos un resumen de sus conclusiones.

CONSIDERACIONES GENERALES

Fueron los centros de investigación de la Aeronáutica los que dieron mayor importancia a los estudios sobre la fatiga en sus pilotos, atribuyendo a ella no menos de la mitad de los accidentes de aviación.

Posteriormente y enfocado el estudio de la fatiga a los conductores de los vehículos a motor con ruedas, han surgido trabajos en centros investigadores de diversos países. El conductor no es víctima de la fatiga «operativa», ya que el esfuerzo físico sostenido no acompaña a la conducción; tampoco está sometido a sollicitaciones que creen fatiga de «habilidad», pues no se requiere concentración sostenida. El conductor actual estudiado en su ergonomía, o relación del hombre con su máquina en función de sus posibilidades mutuas, no debe entrar en la fatiga, que pudo existir en los comienzos de la era del automóvil cuando eran obligados los esfuerzos dentro de un medio incómodo, pero no hoy, cuando el conductor viaja cómodamente sentado, protegido de factores adversos y con mínimos desgastes.

Son mucho más valorables, evidentes y numerosos los desgastes nerviosensoriales, dispendios que crecen a medida que la circulación se hace más densa, rápida y complicada, y no sólo por la intensidad de las sollicitaciones sino por su multiplicidad y ritmicidad.

Aun siendo la fatiga un todo, para llevar mejor nuestro estudio haremos desgloses artificiales.



*en toda
Guipúzcoa...*

*Caja de Ahorros Municipal
de San Sebastián*

FATIGA GENERAL

No son la gran fatiga ni la borrachera las que preocupan en la Medicina del Tráfico, ya que una y otra llevan a la imposibilidad de la conducción o a su pronto fracaso. Aquí como en la ebriedad ligera, es más peligrosa la fatiga de mediana intensidad por crear estados de inferioridad no autovalorados. También hemos de prevenir sobre la fatiga acumulada que con frecuencia afecta a conductores profesionales, quienes la suman, día tras día, y que cuando por un imprevisto tienen que conducir horas extra, se creen capaces de realizar ese plus-esfuerzo y caen en el accidente, tras el cual nos dirán... «Quería girar y no pude...», «Veía el árbol, pero me fui hacia él...». Habían rebasado los límites de su capacidad y surgió la inhibición psicosensoresal o la alucinación.

SISTEMA NERVIOSO

El fatigado es víctima de la inatención. Los trabajos de la O.N.S.E.R. (octubre 1965) se resumen así: el registro de la actividad cerebral en los conductores, en pruebas simuladas o efectivas, permiten observar en el despierto y descansado fluctuaciones rápidas e incesantes, alternando ritmos beta superiores a 13 ciclos/segundo y ritmos alfa en número de 8 a 12 segundos, así como que al descender estos valores la capacidad de captación de pequeñas señales baja hasta en un 70%. En el fatigado los ritmos alfa se colocan alrededor de 8 por segundo y entonces las pérdidas de atención con déficits de percepciones y de respuestas son graves.

Entre otras manifestaciones de fatiga del sistema nervioso tenemos:

a) Sueño.—El sueño en el conductor puede ser fisiológico o patológico; en éste colaboran diversos factores, tales como alcohol, estupefacientes, óxido de carbono del motor o del tabaco, aun en pequeñas cantidades, medicamentos psicotrópicos, antihista-

mínicos, insulinas, etc., y procesos tales como fondos epilépticos, histéricos, anemias o insuficiencias cardiopulmonares con pobre oxigenación, etc. En ocasiones, por la brusquedad de aparición se crea el «golpe de sueño».

La conducción con postura obligada, marcha rítmica, run-run del motor o del rodaje, rutas uniformes por desérticas o con denso arbolado lateral, trazos sobre el pavimento, etcétera, induce al sueño y más si a estos factores se suman otros ambientales, como la lluvia, calor, oscuridad, como luminoso de la propia iluminación, cruce con otros vehículos iluminados o no, monotonía de una música, monotonía del silencio, etc. La realidad es que estas circunstancias van apagando las funciones psicosensoresales y retrasando los reflejos.

Estadísticamente, el sueño en los conductores alcanza mayor incidencia entre las 12 y 15 horas del reloj (25%) y entre las 24 y 4 horas (58%). Su aparición es más frecuente a partir de los 250 a 300 kilómetros de recorrido.

b) Hipnosis de las carreteras o fantasma de las autopistas. Bien estudiada por el profesor Faraone, de la Universidad de Cagliari. Los viajeros de autopistas marchando a gran velocidad, con ritmos continuos, por camino falto de novedad y por tanto con plenitud de monotonías audiovisuales y vibratorias, caen con facilidad en pausas psíquicas durante las que surgen en ocasiones percepciones ilusorias o alucinaciones, por las que el conductor cree ver en su camino otro vehículo o un animal, persona o árbol, surgiendo reacciones de defensa tales como bruscos giros, frenados, etc., con el consiguiente accidente. Este fenómeno se da también en carreteras, aunque con menor frecuencia.

El número de accidentes por hipnosis en autopistas es dos veces y media superior al de los sufridos por dormidos al volante.

TREVIJANO

EL ZAPATO DE CALIDAD PARA
SEÑORA Y CABALLERO

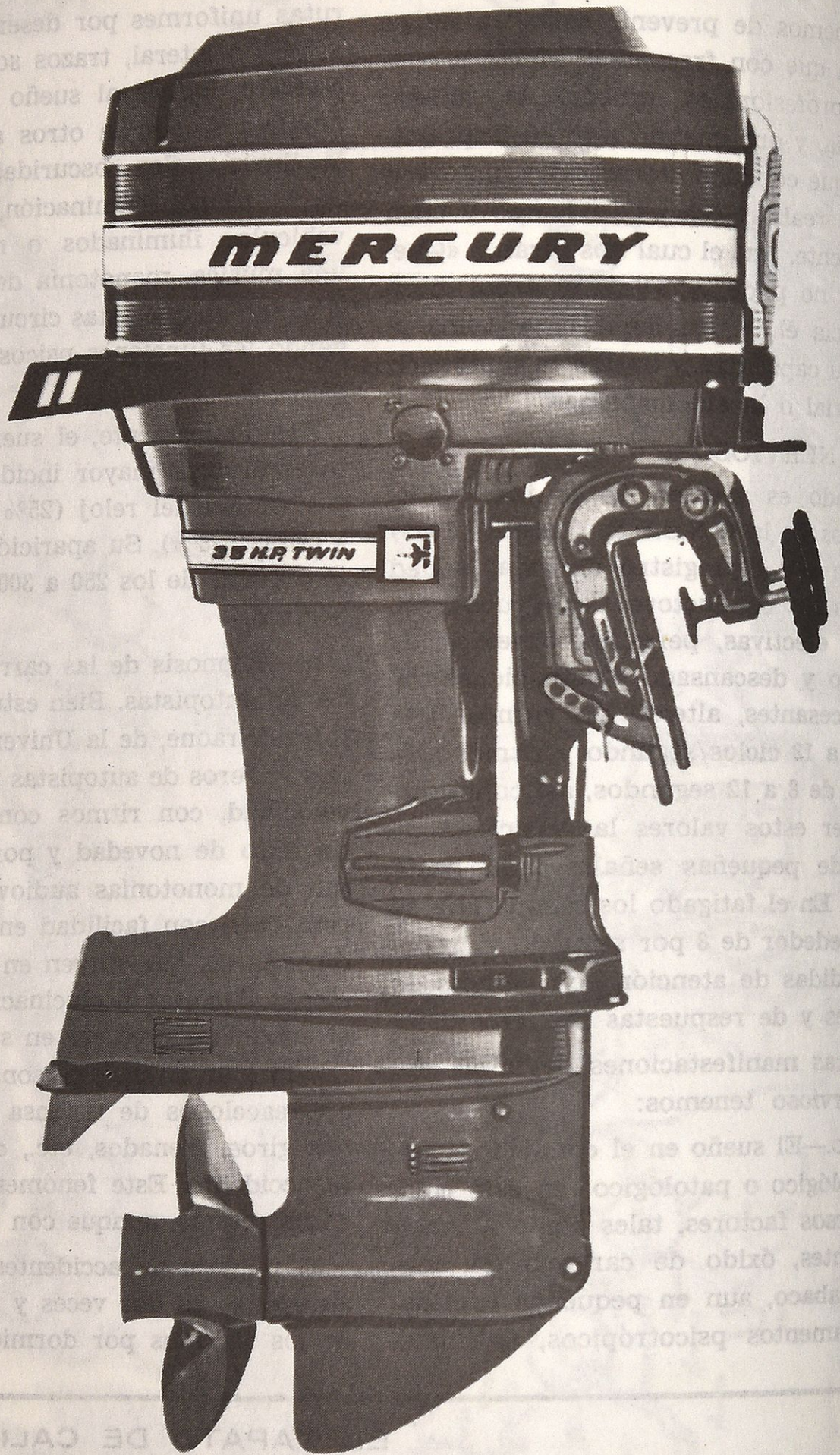
San Martín, 38

Teléfono 12183

SAN SEBASTIAN

FINO Y DURO **MERCURY '67**

Los motores más suaves, silenciosos y potentes de cuantos se hayan fabricado, con la más amplia serie de potencias que se han podido ofrecer a los usuarios de los
Fuera Bordas 3,9; 6; 9,8; 20; 35; 50; 65; 95; 110; HP.



**SERVICIO OFICIAL
TALLERES ESPECIALIZADOS AREVALO**

Frenos, direcciones y amortiguadores

Avda. Isabel II - Plaza de los Marineros

• SAN SEBASTIAN

• Teléfono 24305

SATISFACTORIO BALANCE DE LA MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

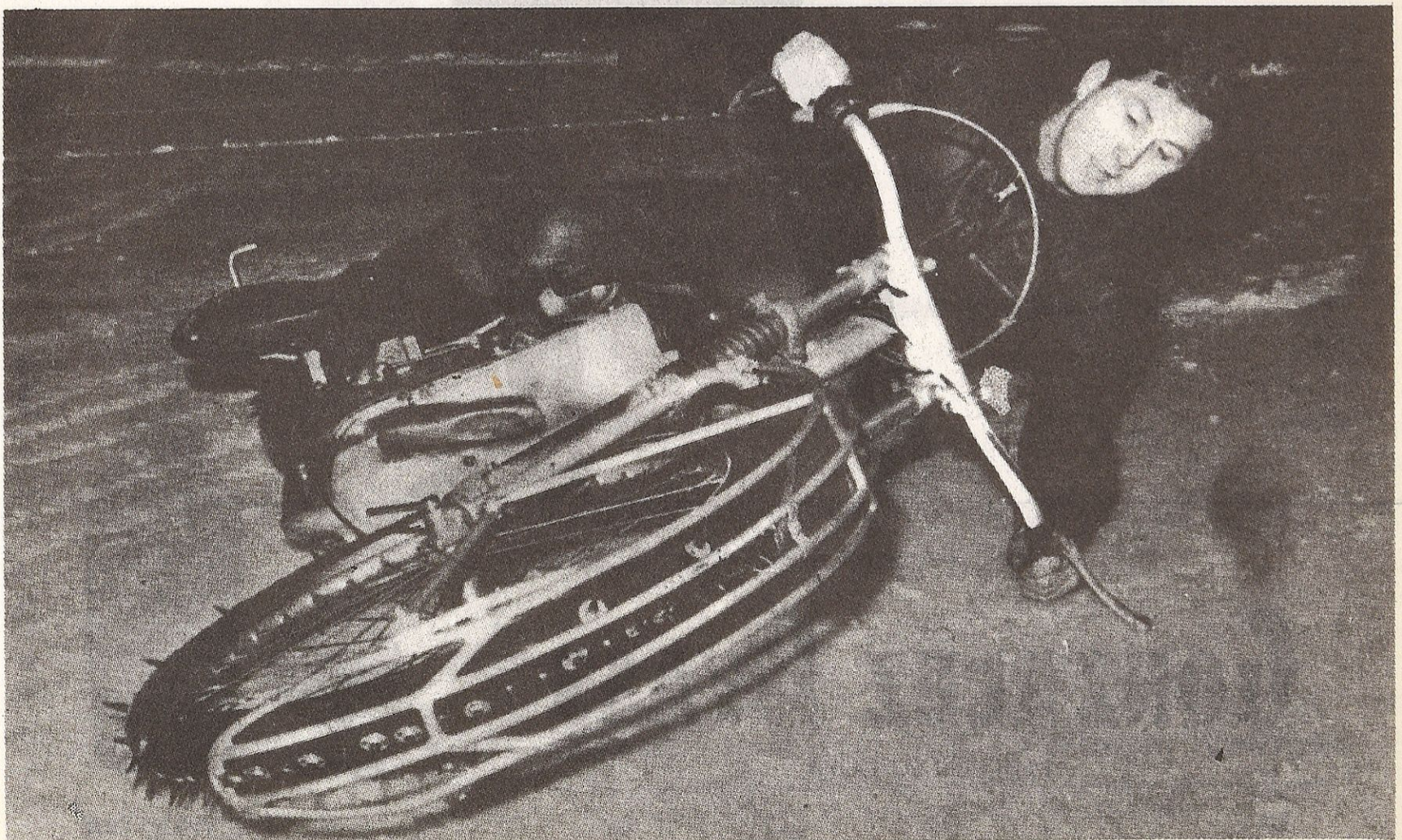
Mutua Nacional del Automóvil, Aseguradora Oficial de nuestro Club, ha publicado la memoria de 1966. Un balance de cuentas que pone de manifiesto el considerable incremento experimentado por esta entidad aseguradora a lo largo del último ejercicio.

El aumento de 10509 mutualistas en el curso de 1966 ha supuesto un porcentaje del 23,5 en relación al año 1965.

De igual forma se ha experimentado una considerable alza en el importe de las primas emitidas, alcanzando en 1966, 290.618.155 pesetas contra 178.761.776 pesetas el año anterior.

En el orden de resultados se indica en la memoria que la cuenta de Pérdidas y Ganancias arroja un excedente de 28.326.809 pesetas, cifra ligeramente superior a la que había sido estimada en las previsiones, lo que permite confirmar como extorno definitivo el anticipo que a cuenta de dicho excedente acordaron otorgar a los mutualistas.

Los 65589 mutualistas de Mutua Nacional del Automóvil, se sentirán satisfechos a la vista de este balance de cuentas, así como por las previsiones hechas que se han acomodado perfectamente al movimiento asegurador durante el año.



¡Hay que hacerlo! incluso con los clavos flexibles de 2,5 centímetros de longitud. El campeón del mundo Briggs, un inglés, se inclina sobre estos nuevos neumáticos que ha ensayado sobre la pista de patinaje de hielo de Southampton (Inglaterra). Este deporte peligroso es practicado corrientemente en Rusia, como en Escandinavia, donde los aficionados a emociones fuertes son numerosos.

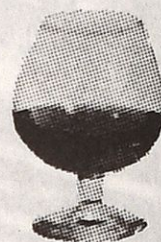
SOBERANO

¡es cosa
de
hombres!



GONZALEZ BYASS

LUJO EN SU COPA



El tráfico en Guipúzcoa durante Junio

**NUEVOS CONDUCTORES: 1.043 HOMBRES; 178 MUJERES
VICTIMAS: 7 MUERTOS; 58 HERIDOS**

MATRICULACIONES

<i>Vehículos</i>	<i>Fabricación</i>			<i>Total</i>
	<i>nacional</i>	<i>Importación</i>	<i>Subasta</i>	
Camiones	56	2	—	58
Autobuses	4	4	1	9
Turismos	522	8	3	533
Motocicletas	82	3	—	85
Furgonetas y furgonetas mixtas.	103	1	—	104
Remolques	1	—	—	1
TOTAL				790

ULTIMA MATRICULA CONCEDIDA ESTE MES: SS-70.164.

**PERMISOS DE CONDUCIR EXPEDIDOS (NUEVOS CONDUCTORES)
JUNIO 1967 - GUIPUZCOA**

A varones	1.043
A hembras	178
TOTAL	1.221

LICENCIAS DE CONDUCCION

A varones	112
A hembras	14
TOTAL	126

**DENUNCIAS FORMULADAS EN EL MES DE JUNIO DE 1967
EN GUIPUZCOA**

Por infracciones al C. de la Circulación y disposiciones complementarias.	1.536
Por íd. al Reglamento de Transportes	68
TOTAL	1.604

**ACCIDENTES DE CIRCULACION REGISTRADOS EN JUNIO DE 1967
EN GUIPUZCOA (Datos provisionales)**

	<i>Sólo</i>		<i>Víctimas</i>		<i>TOTAL accidentes</i>
	<i>Con víctimas mortales</i>	<i>con da- ños ma- teriales</i>	<i>Total</i>	<i>Muertos</i>	
En carretera	6	11	50	7	33
En zona urbana	—	1	8	—	7
TOTAL	6	12	58	7	40

CANO S.A.

SERVICIO OFICIAL

FIAT SEAT

Vespa

M·A·N

EXPOSICION, VENTA Y SERVICIO ASISTENCIA TECNICA

Avda. de Tolosa, s/n.

Mayor, 50

Telfs. 18402 y 25402

Teléfono 631335

SAN SEBASTIAN

IRUN

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



LA MATRICULA EUROPEA, NECESIDAD URGENTE

De acuerdo en colores y formas, falta tan sólo el voto unánime en cuanto a las dimensiones que deberán tener los tipos propuestos.

Es un tema del que en innumerables ocasiones se han hecho eco las revistas especializadas de todo el continente. Es necesidad vital y urgente, como resultado de las múltiples diferencias en la expresión de las matrículas de vehículos en Europa, que éstas se unifiquen y simplificar de esta forma las relaciones de tráfico entre los países.

El diario «Pueblo», en un acertadísimo comentario del M. P. U., vuelve a hacerse eco de la cuestión e incide en el hecho. Estas son sus sólidas argumentaciones:

«La Comisión Económica Europea sigue afanosamente en la búsqueda de un sistema que pueda identificar en una sola la matriculación de vehículos; en los países europeos se trata de poner de acuerdo colores, dimensiones y formas. No han faltado, desde luego, dificultades, pero parece ser, añade el comentarista, que nos encontramos ante una próxima declaración común, formulando una propuesta a la que sin duda se adhieran todos los países europeos. Falta tan sólo alcanzar el acuerdo de las dimensiones entre los dos tipos propuestos. Unos sostienen que la dimensión más perfecta es la de 520 por 120 milímetros y otros la de los 240 por 130. En la polémica aún en pie han intervenido técnicos en los problemas de tráfico, especialmente de los servicios de Policía en carretera; fabricantes de vehículos y diseñadores y carroceros. Los creadores de carrocerías afirman que la dimensión de las matrículas en la parte posterior evidentemente habrá de repercutir en el trazado de las líneas de sus modelos.

FRANCIA, EL PRIMER PAIS QUE EXIGIO MATRICULA

El Ministerio de Obras Públicas en Francia

fue el primero que en 1865 estableció la obligación de que los vehículos llevaran matrícula. Esto se hizo de manera formal con un decreto. En la placa habría de inscribirse el nombre del propietario del vehículo, su domicilio y un número que identificara al vehículo. La aplicación del decreto era obligada para los automóviles que pudieran alcanzar una velocidad de 30 kilómetros hora. En Italia la obligación de llevar matrícula fue impuesta a partir de 1901 y tan sólo para los automóviles de servicio público, aunque en el Reglamento para la circulación por carreteras de vehículos de 1904 se estableció como obligatoria para todos los automóviles. En el resto de los países, incluida España, la obligación no fue efectiva hasta el siglo actual.

Cada país tiene su propia matrícula que los técnicos consideran como la más efectiva. En Estados Unidos, poniendo, por ejemplo, de matrículas extracontinentales a Europa, por el color se conoce el Estado, al que pertenece la matrícula y la fecha de matriculación del vehículo. En Francia la matrícula está compuesta del número de la matrícula con una, dos, tres o cuatro cifras, seguidas de dos letras a la que sigue a su vez el número distintivo del departamento en el que el vehículo fue matriculado. Los números van desde el cero al 90, significativo del departamento de Belfort. París, es decir, el departamento del Sena, tiene el número 75. No obstante, y si los automovilistas quieren, cada uno puede hacerse dentro de estas normas su propia matrícula. Los técnicos para evitar estas proliferaciones han llegado a un diseño «ideal». Lleva números y letras en negro y sobre un fondo amarillo, fosforescente, fácilmente visible para los agentes de Policía. En Gran Bretaña cada uno, dentro de una li-

CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA



OFICINAS CENTRALES:
Garibay, 13 - 15

61 SUCURSALES EN LA PROVINCIA 61
9 SUCURSALES EN SAN SEBASTIAN 9
SUCURSAL EN MADRID: Alcalá, 27-bajo

DEPOSITO DE AHORRO	7.950	millones de pesetas
FONDOS DE RESERVA	409	" "
OBRA BENEFICO SOCIAL	357	" "

Ahorro vivienda	4 %
Ahorro infantil y obrero.....	3 %
Libretas a plazo	3 y 2,50 %
Libretas ordinarias.....	2 %
Cuentas corrientes	1/2 %

SERVICIOS

Cuentas corrientes a la vista. Depósito de Valores. Compra y venta de valores. Suscripción de valores. Abono en cuenta de cupones y dividendos. Efectos al cobro. Domiciliación de letras. Cheques.

Pensiones de vejez a capital cedido y reservado. Rentas vitalicias inmediatas. Dotes infantiles. Mutualidades y Grupos infantiles.

SERVICIOS ESPECIALES

Giro mutuo provincial. Intercambio de operaciones de ahorro entre Cajas de Ahorros de España. Tesorería a Ayuntamientos. Gestión de Fundaciones benéficas.

bertad absoluta, monta la matrícula que más le gusta en tamaños, dimensiones de los números, colores, etc., etc.

A PARTIR DE 1963, AMPLIACION DE LOS DATOS EN LAS MATRICULAS

Lo único que realmente se pide es que los números y letras sean suficientemente visibles por la Policía de Tráfico. La matrícula tipo lleva tres letras y tres números, aunque a partir de 1963 se ha hecho necesario poner letras detrás de los números para indicar los nuevos años de matriculación; es decir, la A para los matriculados en 1963; la B para los del 64; la C para los del 65; la D para los del 66, y muy pronto aparecerán los de la E correspondientes a las matriculaciones del año en curso.

La matrícula inglesa se compone de dos letras, por ejemplo LM para los matriculados en Londres. Las autoridades locales de la capital británica añaden por su cuenta otra letra. Por ejemplo, la A, formándose de esta forma, ALM, y en algunos casos puede constituirse hasta con la Z, y siendo posteriormente numerados cada uno de estos grupos del 1 al 999.

LA MATRICULA ESPAÑOLA ES ANTIESTETICA

La matrícula española, puntualiza el comentarista, es antiestética y no encaja perfectamente en los modelos construidos bajo licencia. En el artículo 233 del Código de la Circulación se especifica que ha de ser una placa de 130 milímetros de altura y de 260 milímetros y si el número tiene cinco o más cifras se coloca encima del mismo el indicativo de la provincia. Los signos han de medir 90 milímetros de altura, 45 de ancho, 10 de trazo uniforme y 20 de espacio entre sí.

A POR LA MATRICULA EUROPEA COMUN

La Policía francesa y a su frente el coman-

dante Lucien Estival, han estudiado el control de las matrículas, según las distancias y las velocidades. Sus experiencias fueron dadas a conocer en el año 1959 en el II Congreso Internacional de la Policía de Tráfico celebrado en Essen. En el mismo se determinó la necesidad de que la unificación de las matrículas europeas debía basarse sobre su fácil lectura. Dos años más tarde, en 1961, en el Congreso celebrado en Roma, a las experiencias y estudios del comandante Estival se sumaron las experiencias del coronel Andreati, de la Policía Municipal de Roma.

La conclusión fue la necesidad de que se estableciera con carácter internacional las matrículas en materia reflectante, que de noche permita unas lecturas en un tiempo de segundo a segundo y medio y con una velocidad de 100 kilómetros a la hora. En Francia ya se han adaptado al sistema. En Italia está en estudio. Es muy posible también que sea el fondo amarillo y las letras y números negros, lo que se decida como más aceptable. Una letra o dos marcarían la región o zona o bien serían numeradas por indicaciones romanas. Cada país tendrá su propia significación o aún más simplemente podría hacer fórmulas mucho más simples.

De cualquier forma, decididas las medidas se espera que de las propuestas en vigor el Comité Económico Europeo acepte la fórmula más simple.

Quizá para este 1967 que acaba de nacer, la propuesta sea aceptada por todos los países europeos y se cuente con una sola matrícula para la totalidad de la Comunidad. Se simplificarían los trámites y todo el mundo, peatones, usuarios y policías saldrían favorecidos por la medida. Pronto tendremos más noticias al respecto.

RADIO GROS LA CASA DEL AUTO-RADIO

CONCESIONARIO OFICIAL DE



Aparatos
electrodomésticos



Paseo Colón, 24
SAN SEBASTIAN
Teléfono 23291



AUTO-RADIO

Televisión

Aunque no es obligatoria la instalación de una antena colectiva en viviendas ya construídas, hay muchas razones y ventajas que si lo aconsejan, a saber:

En primer lugar una recepción más perfecta de todos los programas, ya que al ser necesario el uso de amplificador, se multiplica muchas veces la señal recibida en beneficio de todos los usuarios.

Evitación de las roturas de tejados, por repetidas instalaciones y reparaciones de las antenas individuales.

Mejor estética del edificio.

Menor coste por vivienda.

**Nuestra tarifa para una instalación normal
de antenas de VHF, UHF, Color
y Frecuencia Modulada**

**Para 10 viviendas,
a 2.000 ptas. vivienda**

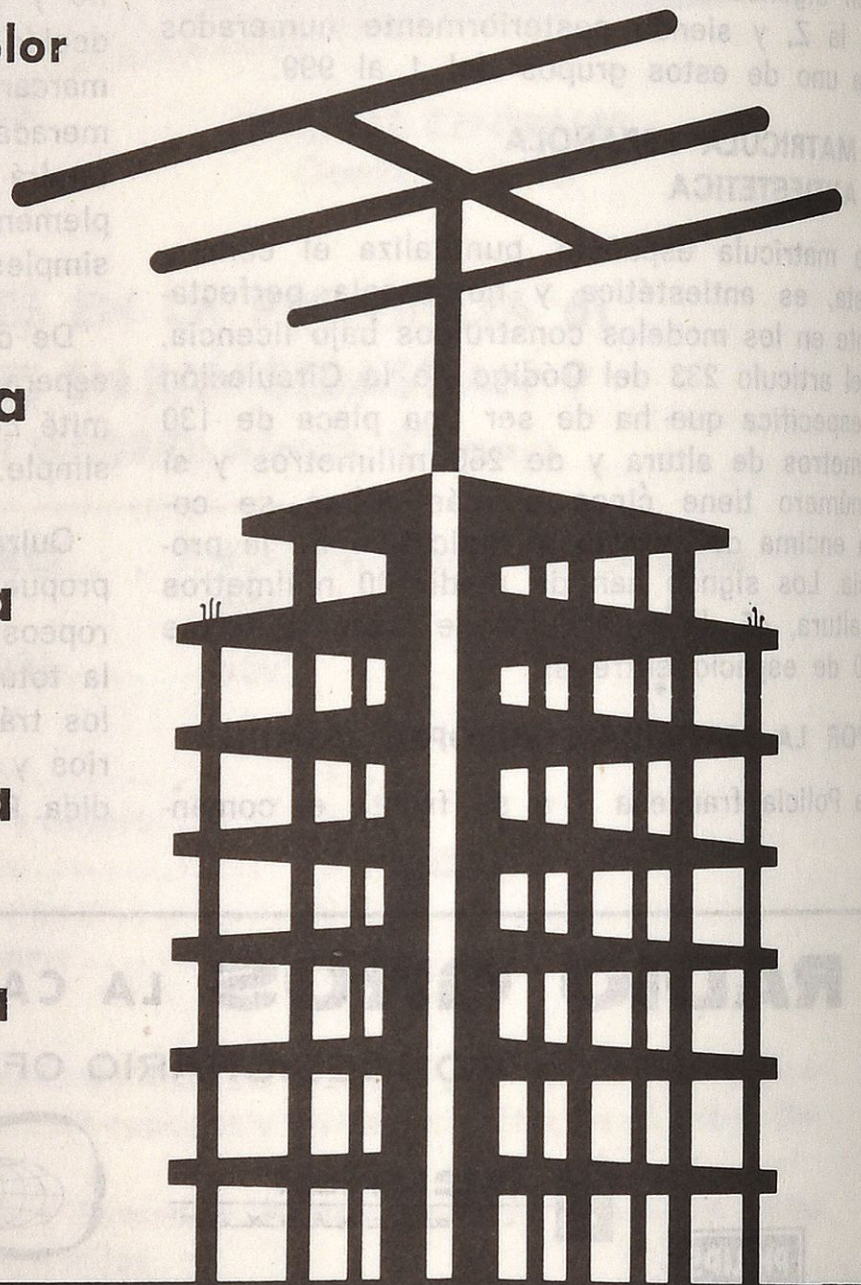
**Para 15 viviendas,
a 1.875 ptas. vivienda**

**Para 20 viviendas,
a 1.750 ptas. vivienda**

**Para 25 viviendas,
a 1.600 ptas. vivienda**

Con material homologado.

Garantía total un año.



TALLERES REFLEX - J. M. Soroa, 3 - Tel. 13420 - SAN SEBASTIAN
(Especialidad en antenas para UHF y Color)

ESTUDIO DE LOS ACCIDENTES CON VICTIMAS EN CARRETERA

La Jefatura Central de Tráfico ha hecho un estudio exhaustivo sobre los accidentes con víctimas en carretera, circunscrito a los términos «colisión - sin colisión».

Se ha establecido un período de tiempo desde 1962 a 1966, suficiente para observar las distintas tendencias.

A lo largo del estudio se aprecia que los accidentes por colisión forman el núcleo principal de los accidentes, representando aproximadamente las tres cuartas partes del total.

Queda demostrado con rigor matemático que el riesgo de colisión durante la noche es alrededor de tres veces superior que en el día y también que este tipo de accidentes crece progresivamente durante los años considerados.

Al establecer la discriminación para las tres clases de vehículos —motocicleta, vehículo ligero y vehículo pesado—, se llega a la conclusión de que la motocicleta entra en colisión un número de veces proporcionalmente muy superior al de los otros vehículos, llegando esta relación a ser casi el triple si se compara con el vehículo pesado.

Cuando se tratan por separado los distintos casos de colisión se ha hecho una previa diferenciación entre «elementos activos» (vehículo, peatón, animal) y «elementos pasivos» (árbol y otra clase de obstáculo), obteniéndose las consecuencias de que el 57 por 100 de los accidentes se producen con intervención de dos elementos activos, y en el 16 por 100 de las veces, ante elemento pasivo.

Por considerar al árbol como obstáculo pasivo más representativo, se hace una discriminación para este caso concreto deduciéndose que prácticamente su influencia disminuye significativamente en los cinco años, pasando de un porcentaje del 6,1 en 1962 al 5,1 en 1966.

Contra este obstáculo es también la motocicleta el vehículo que entra en colisión un número de veces proporcionalmente mayor, seguido muy de cerca por el vehículo ligero y en bastante menor proporción (menos de la cuarta parte) por el vehículo pesado.

VICTIMAS

Las víctimas ocasionadas en accidentes por colisión fue de 11.483 en 1962 y de 17.286 en 1966, habiendo ido aumentando progresivamente en los años intermedios.

Las víctimas sin colisión fueron 4.369 en 1962 y 6.626 en 1966.

Durante esos cinco años se mantiene invariable la proporción de 3 a 1 a favor de los accidentes con colisión.

Es decir, que de cada tres accidentes con colisión se produce uno sin colisión, notándose un ligero ascenso en accidentes con colisión y un débil descenso en los de sin colisión.

DIA Y NOCHE

Incluyendo el crepúsculo en día y noche por partes iguales, durante el día se produjeron 8.239 accidentes con colisión en 1962, y 11.853 en 1966; sin colisión 2.974 en 1962 y 4.499 en 1966.

Durante la noche, 3.244 accidentes con colisión en 1962 y 5.433 en 1966. Sin colisión, 1.395 en 1962 y 2.127 en 1966.

La proporción «con colisión - sin colisión», discriminada para día y noche, fluctúa entre 3 y 2,5.

Del total de accidentes con víctimas, hay que extraer los accidentes mortales.

En 1962 se produjeron con colisión 1.082 muertos y 1.631 en 1966; sin colisión, 337 en 1962 y 471 en 1966.

Como resumen se puede decir que la proporción «con colisión - sin colisión» en los accidentes con víctimas (en los que como es lógico van incluidos los mortales) se mantiene alrededor de 3. En los accidentes mortales, la proporción durante el período de 1962-1966 oscila entre los valores 3 a 4,66.

Este magnífico estudio realizado por los técnicos de la Jefatura Central de Tráfico puede hacer recapacitar a los automovilistas. Es la fría estadística de lo que en realidad ocurre en las carreteras, la triste realidad...

fotoLux

JOSE LUIS BARRENECHEA

FOTOCOPIAS AL MOMENTO
CARNETS DE CONDUCIR, IDENTIDAD,
PASAPORTES, ETC.

VENTA DE APARATOS FOTOGRAFICOS

ALAMEDA CALVO SOTELO, 23
TELEF. N.º 25-1-21

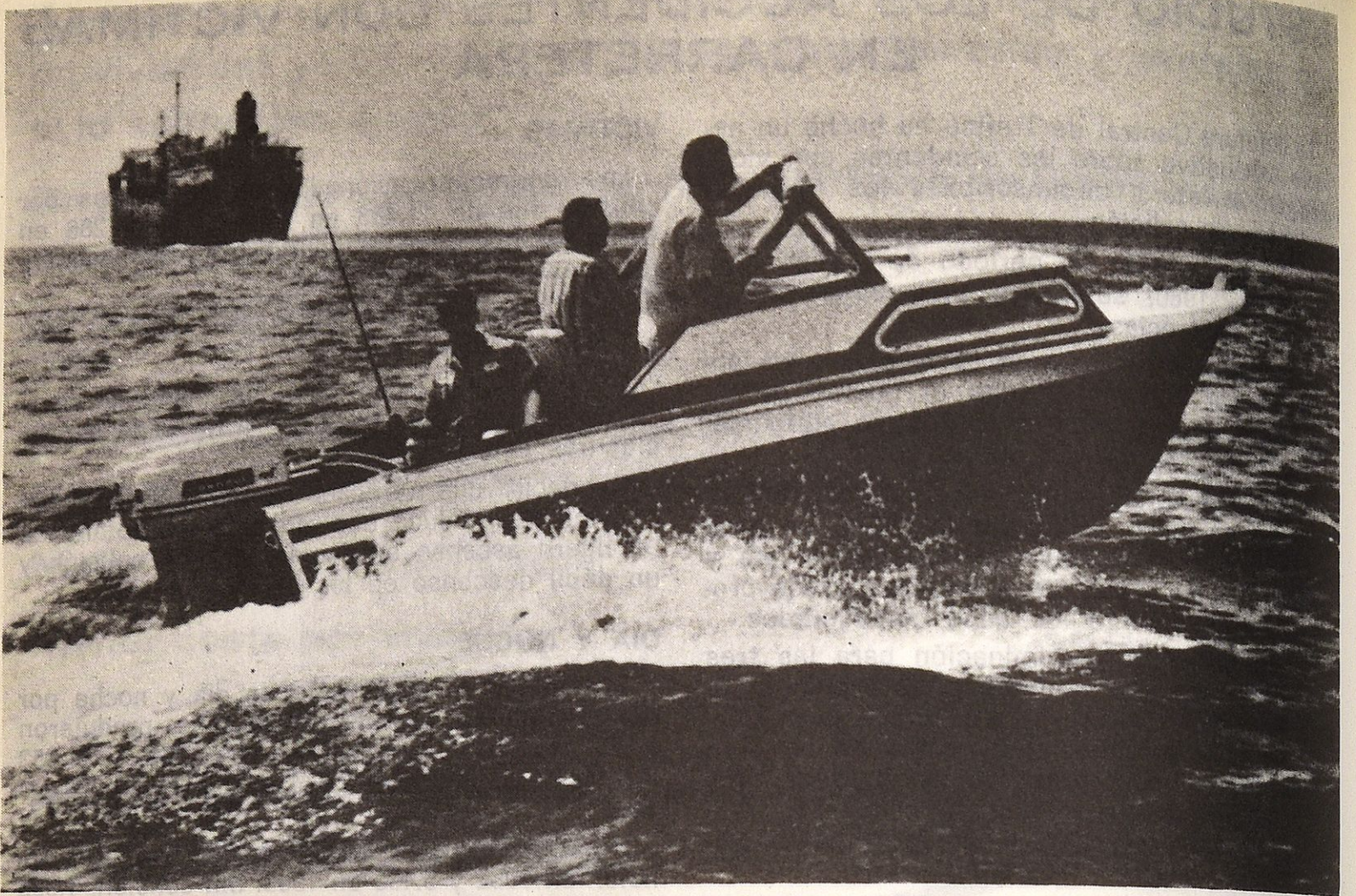
SAN SEBASTIAN

SASTRERIA PARA
SEÑORA Y CABALLERO



IMPERMEABLES - CONFECCION

SAN SEBASTIAN • Elcano, 10



PLANEE AHORA SUS FUTURAS VACACIONES

¿Se prepara para visitar nuevos lugares... realizar fantásticas excursiones... hacer algo distinto?

JOHNSON CONVERTIRA ESTO EN REALIDAD

Sobre las aguas se abre un mundo maravilloso. Con un **JOHNSON** este mundo puede ser suyo.

JOHNSON es el medio adecuado para sus cruceros, para ir de pesca, para esqui acuático y para navegar en plan de paseo.

Ponga a prueba su **JOHNSON**

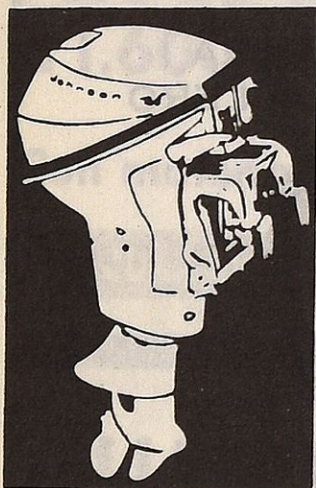
¡ELIJA JOHNSON! ENTRE LOS 21 MODELOS 1966 ESTA EL QUE VD. NECESITA

En agua salada o dulce, hora tras hora, día tras día, año tras año.

No importa el tiempo ni el recorrido, siempre puede confiar en **JOHNSON**.

Además una extensa red de servicios oficiales, en toda España, está a su servicio para atenderles y solucionarles todos sus problemas.

JOHNSON 79 DEP. PUBLICIDAD H. W.



TODOS LOS MODELOS
JOHNSON 1966
ESTAN AVALADOS POR

**2 AÑOS DE
GARANTIA**

Johnson
PRIMERO EN CONFIABILIDAD

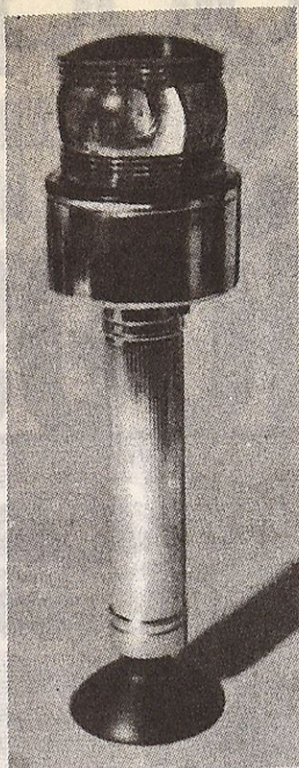
SERVICIO OFICIAL

EUGENIO ETURA ZABALETA

Calle Salud, 12 bajo - Teléfono 17621 - SAN SEBASTIAN

VENTA Y EXPOSICION: **"ITXASOA"** - ZARAUZ

LAMPARA - SEMAFORO



Esta es la lámpara - semáforo que puede ser adaptada a cualquier parte del coche, quedando adherida gracias a la ventosa de goma..

En nuestra época en que la circulación diurna es cada vez más intensa, gran número de automovilistas prefieren circular de noche a fin de evitar los embotellamientos. Pero de noche, como de día, los usuarios de la ruta no están al abrigo del pinchazo.

Si de día se ve a gran distancia a un coche averiado, no ocurre igual de noche.

Para resolver este inconveniente un fabricante japonés ha creado una lámpara de señalización que

funciona con la ayuda de tres pilas de 1,5 voltios cada una. Esta lámpara se presenta bajo el aspecto de un semáforo de dimensiones relativamente importantes. Posee en su base una gruesa ventosa de goma que le permite ser fijada no importa en qué posición sobre una superficie lisa. En la otra extremidad, en lugar de un reflector clásico existe una cápsula en plástico transparente rojo recubierta de una pequeña óptica con movimiento giratorio gracias a un pe-

queño motor instalado en su interior.

Los diversos ensayos que se han hecho de este aparato en cuanto a su duración han demostrado que con pilas nuevas su funcionamiento es de unas tres horas y media de servicio continuo. En la última media hora bajó la intensidad luminosa así como la velocidad de rotación.

Las dimensiones de esta lámpara son de 35 centímetros de largo por ocho centímetros de circunferencia. Su peso, algo más de medio kilo.



Colocada en cualquier posición la lámpara-semáforo le pone a cubierto de cualquier accidente cuando está cambiando una rueda.

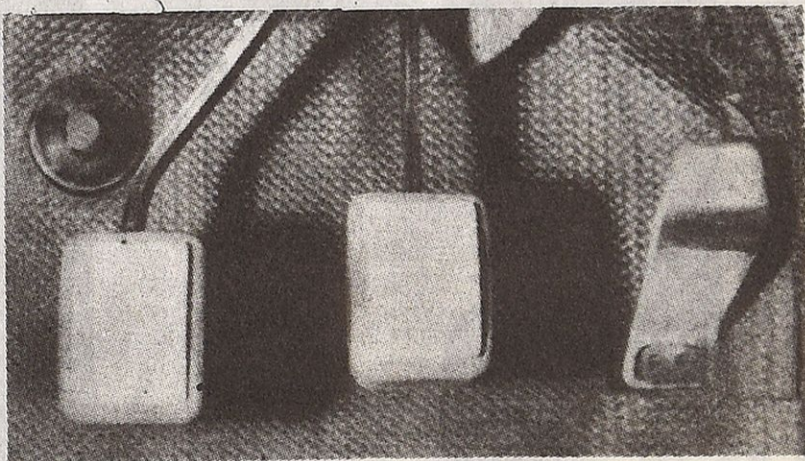
CUBRE-PEDALES ANTIDESLIZANTES

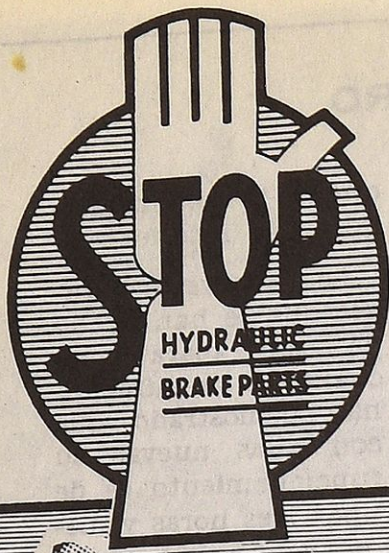
Uno de los mayores peligros por que pasa el automovilista, un peligro tonto además, es aquel en que se dispone a efectuar una maniobra rápida como consecuencia de un obstáculo imprevisto y al comenzar a pisar los pedales del freno o embrague, nota que se le resbala el pie sobre la superficie del pedal. Ello como consecuencia de tener la suela del zapato mojada o impregnada de grasa u otro producto deslizando.

Para evitar tales inconvenientes, un establecimiento de Génova ha confeccionado unos cubre-pedales antideslizantes compuestos de un protector metálico que sirve de base a una piedra sintética de estructura idéntica a la piedra pomez, pero más dura y de grano grueso. En el interior del protector metálico un muelle ajusta esta cubierta al pedal.

Se han efectuado multitud de pruebas con estos cubre-pedales antideslizantes accionándolos con toda clase de calzados y en cualesquiera circunstancias: mojados, grasientos, etc. En ningún momento ha resbalado el pie sobre el pedal.

Su utilización es muy práctica y es de esperar que no tardará mucho tiempo sin que se hallen a la venta en todos los establecimientos del ramo.





PIEZAS Y LIQUIDOS para FRENOS HIDRAULICOS



publivasc

STOP

LOS AUTOMOVILES DEL FUTURO CORRERAN CON UNA PILA Y UN SIMPLE MOTOR ELECTRICO

Es muy posible que en un futuro más o menos próximo los automóviles funcionen eléctricamente. En este caso no utilizarán ya los acumuladores, la supresión de los cuales se ha realizado ya en plan experimental, sino una simple pila combustible, elemento productor de la corriente eléctrica necesaria.

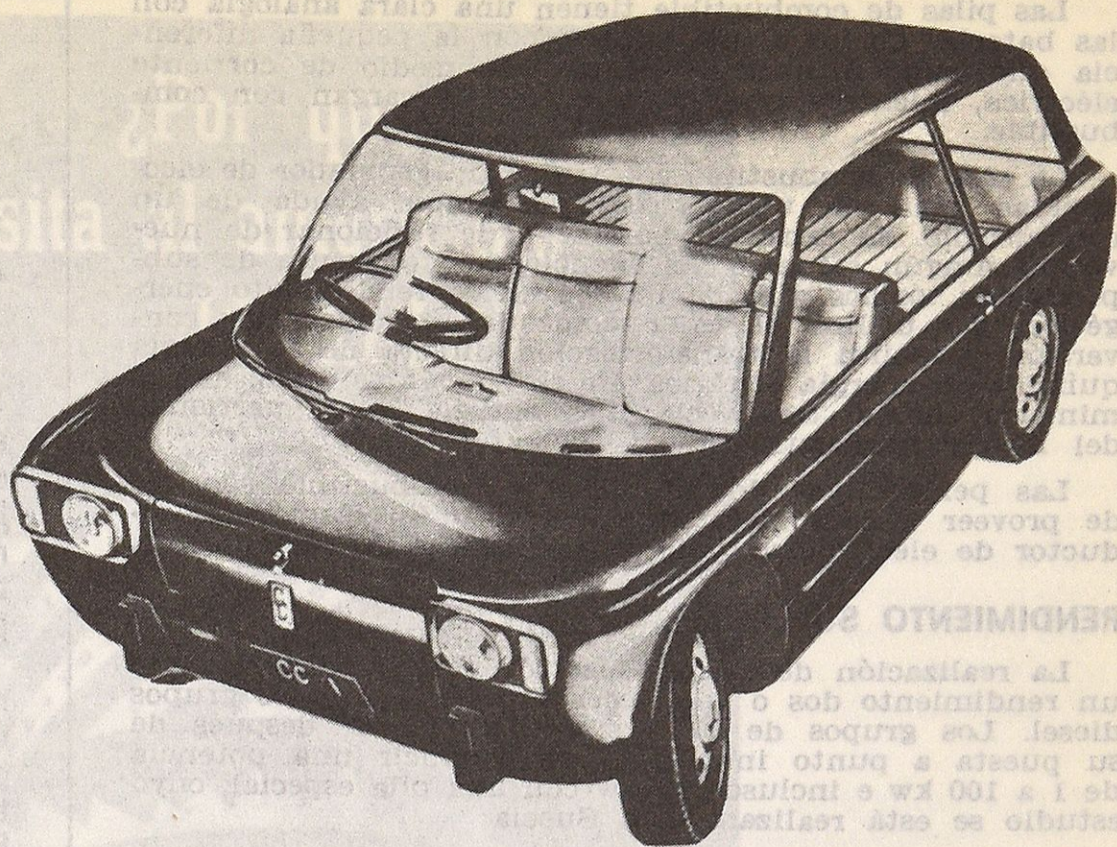
De este modo serían industrializadas las investigaciones actuales, que tienen por objeto producir electricidad por métodos directos de conversión, mucho más racionales que los utilizados hasta ahora, quemando carbón o gas, únicos medios en las grandes centrales eléctricas.

En efecto, las formas bajo las cuales la energía es utilizable directamente son muy escasas en contraste con las cantidades considerables de la misma de que dispone la naturaleza. El número de procedimientos de conversión de la energía es insuficiente para dominar todas las fuerzas disponibles y en cualquier caso, estos procedimientos presentan un rendimiento muy escaso en contraste a lo que autorizan, en teoría, las leyes fundamentales de la termo-dinámica. Por otra parte, las necesidades se doblan prácticamente cada veinte años.

La búsqueda de nuevas formas de conversión de la energía, susceptibles de aplicaciones industriales, son en la actualidad objeto de estudio bajo cinco formas diferentes:

- Conversión directa del calor en electricidad por el procedimiento termoeléctrico diodo de plasma.
- Transformación de la energía solar.
- Magneto hidrodinámica.
- Pilas de combustible.

Sobre este cuarto punto se ha realizado durante estos últimos meses un importante es-



Se anuncia en Inglaterra para dentro de un año la fabricación del pequeño coche eléctrico que recogemos en la fotografía. Se llamará Carter Coaster. Como puede verse tiene una capacidad para cuatro personas sentadas una al lado de la otra. Irá provisto de una batería de doce voltios y podrá alcanzar una velocidad de 30 ó 40 kilómetros por hora, prácticamente la que precisa un coche convencional para circular por los centros urbanos.

El Coaster será de cambio automático y ocupa menos de seis metros cuadrados de superficie. Su precio se anuncia asimismo extraordinariamente interesante, puesto que estará alrededor de las 300 libras. Será construido por Carter Engineering, de Tamworth, Staffordshire.

fuerzo para progresar en su estudio y perfeccionamiento, tanto en los laboratorios universitarios franceses como en los organismos oficiales, como el Instituto Francés del Petróleo y del Gas de Francia, y en los laboratorios dependientes de sociedades privadas, sobre todo el Thomson-Houston. Y desde hace varios años también se están realizando estudios, en este mismo sentido, en Inglaterra, en los Estados Unidos, en Holanda, en Rusia, en Suecia y en otros países.

UN GENERADOR PRACTICO

Por un curioso fenómeno de regresión de las cosas, ahora se vuelve a una de las fórmulas iniciales del descubrimiento de la electricidad, es decir, la pila.

Sin embargo, los productos energéticos, en lugar de ser incorporados a los elementos de la pila, son empleados bajo una forma continua a medida que lo exige su utilización. Se obtiene así una forma de combustible que abastece permanentemente la pila. Generalmente se trata de hidrógeno bajo dife-

rentes formas, con un carburante que puede ser aire u oxígeno.

El hidrógeno puede ser elaborado en la pila por una materia primaria, un hidrocarburo natural, el alcohol metílico, la hidracina o el metanol.

Bajo su forma más simple, la pila de combustible está constituida por dos electrodos. Son dos hojas porosas planas, paralelas, y próximas, que aprisionan una solución concentrada de potasa. El combustible circula delante de una de las caras, el carburante delante de la otra. De este modo es engendrada una reacción electroquímica que produce una tensión eléctrica. Cada elemento produce una tensión de medio voltio solamente, pero para obtener un voltaje o tensión más importante se utilizan estas pilas dispuestas en batería.

Si la tensión de la pila de combustible es escasa en contraste con las pilas actuales, por otra parte, en cambio, es posible obtener con ella una potencia que no se puede obtener con otras.

PLASTIFICADO DE IMPRESOS

Tapas para libros, Estuchería fina, Postales, Carteles, Displays, etc.

Ganan un cien por cien en presentación y duración

CONSULTENOS

Linotipias CAYON (Industria Auxiliar de Artes Gráficas) Loyola, 3 SAN SEBASTIAN Tel. 16647

Las pilas de combustible tienen una clara analogía con las baterías de los acumuladores, con la pequeña diferencia que estos últimos se cargan por medio de corriente eléctrica, mientras que los primeros se cargan con combustible.

La pila de combustible constituye un generador de electricidad fácil de utilizar con la simple ayuda de un combustible. Es capaz de pararse o de funcionar de nuevo sin ningún esfuerzo. Es silenciosa, está exenta de subproductos tóxicos y es de un magnífico rendimiento energético. No utiliza el calor como intermediario de conversión y realiza la transformación directa de la energía química en energía eléctrica. De este modo es capaz de suministrar dos o tres veces más energía noble partiendo del mismo combustible.

Las perspectivas de las pilas de combustible son las de proveer grupos electrógenos fijos o un elemento productor de electricidad para la propulsión de vehículos.

RENDIMIENTO SUPERIOR

La realización de grupos electrógenos de pilas permite un rendimiento dos o tres veces superior al de los grupos diesel. Los grupos de pilas son susceptibles, después de su puesta a punto industrial, de producir una potencia de 1 a 100 kw e incluso 200 kw con una pila especial, cuyo estudio se está realizando en Suecia.

Los grupos fijos pueden ser utilizados para los faros, boyas y jalones de los caminos, para los poblados solitarios y aislados y para las granjas y también para las fábricas electroquímicas. El rendimiento sería de un 60 a un 70 por ciento en los mejores casos, mientras que ahora es de un 35 a un 43 por ciento en las centrales térmicas.

Para los vehículos, la pila de combustible sería acoplada a un motor eléctrico especial. Este sistema de propulsión sería muy ligero, y su rendimiento cuatro o cinco veces superior al de los vehículos equipados normalmente. Por otra parte permite la supresión del embrague, de la caja de velocidades e incluso del puente. Otra de sus ventajas es que el motor eléctrico y la pila fabricados en serie, sin duda alguna serían de un coste muy inferior al de un motor de pistones y por una consecuencia equivalente a esta circunstancia se puede considerar, en buena lógica, que el precio de los coches bajaría sensiblemente. A todas estas ventajas hay que añadir la ausencia de vibraciones, silencio, facilidad de mantenimiento y conservación y, sobre todo, eliminación de toda impureza atmosférica.

¿Es posible que la propulsión de los vehículos sea totalmente modificada dentro de unos años por la revolución que signifique la aportación de las pilas eléctricas? Por supuesto, es posible. Toda la mecánica actual de un coche sería reemplazada por un motor eléctrico y una pila cuyo consumo se limitaría a unos cuantos litros de metanol, por ejemplo.

¿Sueño o realidad en un futuro próximo? Será, sin embargo, lo que resolverá el problema de la sustitución del anacrónico motor actual de pistones, de una considerable complejidad, con sus válvulas y su sistema de ignición, comparado con un simple motor eléctrico.

SE AMPLIA EL PESO MAXIMO DE VEHICULOS

20 toneladas para camiones de
dos ejes y 38 toneladas para
cuatro ejes

El Consejo de Ministros ha aprobado el Decreto que desde hacía tiempo tendía a solucionar uno de los problemas más críticos que tiene planteado el transporte español por carretera.

Según este Decreto, los camiones de dos ejes tendrán un peso máximo (tara más carga) de 20 toneladas; los de tres ejes, 26 toneladas; los vehículos articulados de tres ejes, 32 toneladas, y los de cuatro ejes, tanto camiones normales (rígidos) como articulados y trenes de carretera, 38 toneladas.

También se amplía la longitud de los trenes de carretera a 18 metros.

Estas normas han hecho que actualmente nos hayamos igualado a algunos países europeos en determinados vehículos, superándolos en otros aspectos.

El Ministerio de Obras Públicas consciente de la importancia de esta actualización, se ha tomado no obstante su tiempo, realizando un estudio exhaustivo sobre el problema y acordando ahora esta modificación sustancial que beneficia sobremanera a los transportistas españoles. Con ello se favorece la rentabilidad del transporte y en esencia a la economía del país.

Aguas de Mesa

FONTE FORTE

CARBONICA

Lanzarón

SALUD

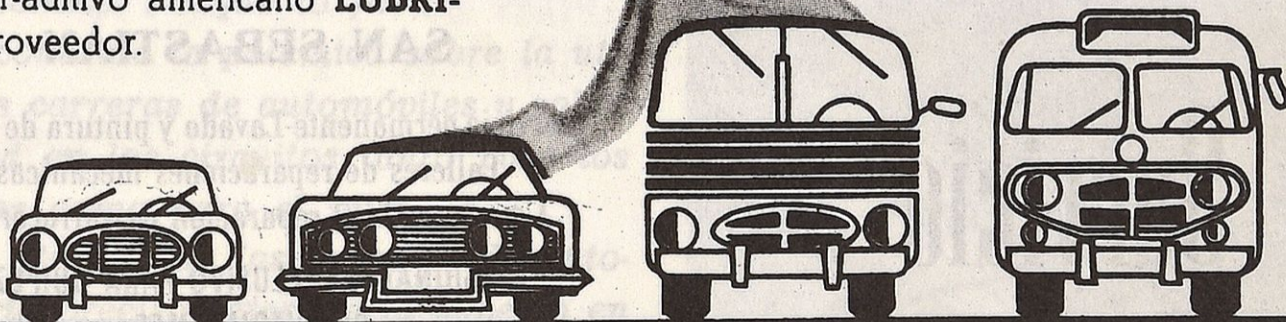
NATURAL

¿Por qué Vd.
necesita al americano
LUBRI-LOY?



LUBRI-LOY, es el super-aditivo americano, comprobado técnicamente y de garantía científica asegurada, que prolonga la vida de su motor, porque elimina un 80 % de fricción.

Pida el super-aditivo americano **LUBRI-LOY** a su proveedor.



Estar al día es usar **LUBRI-LOY**, ¿usa Vd. ya el **LUBRI-LOY**?

LUBRI-LOY ESPAÑOLA S.A.

AVENIDA NAVARRA - VILLA JOSE ANTONIO - TELEFONOS 11400 - 21307 - SAN SEBASTIAN

ACEROS "BELLOTA"

PARA TODAS LAS APLICACIONES

- Rápidos y extrarrápidos
- Para matrices y cortantes
- Aleados, para usos especiales
- Al carbono
- De construcción: bonificables y de cementación
- Para muelles
- Inoxidables y resistentes al calor
- Chapa magnética
- Acero superpuesto "Duplex", etc.

CON LA MAXIMA GARANTIA

- Todos los aceros BELLOTA están garantizados en su composición típica y en sus características mecánicas.

PATRICIO ECHEVERRIA, S. A. - Legazpia



GARAGE
Gloria, 3 y 5
Teléf. 10350

CARROCERIA
Carquizano, 5
Teléf. 10235

SAN SEBASTIAN

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

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA GUIPUZCOA
DE AUTOMOVILES

Peugeot

SERVICIO

RECAMBIOS

Servicio

Remolque - Grúa



LA DRAMÁTICA MUERTE DE BANDINI EN EL GRAN PREMIO DE MONACO

Desde que entró en 1962, en el equipo oficial de Ferrari, Lorenzo Bandini se había convertido en el ídolo de los italianos. Conquistó su primera victoria internacional en una prueba del Campeonato del Mundo sobre el circuito austriaco de Zeltweg. Desde entonces Bandini se afirmó como un piloto muy seguro. Tenía en su palmares las más grandes pruebas de resistencia, netamente las 24 Horas de Le Mans, las 24 Horas de Daytona, las 12 Horas de Sbring y la Targa Florio. Se veía en él al Nuvolari de los tiempos modernos.

Bandini, muerto trágicamente después de luchar contra la muerte varias horas, estaba casado y su esposa esperaba un bebé...

Los responsables de «Las 24 Horas de Le Mans» no ocultaban su temor de que durante la competición se produjera un caso parecido al accidente de Lorenzo Bandini en el Gran Premio de Mónaco. Afortunadamente, salvo el accidente de un coche, sin conse-

dificiles (en Mónaco los pilotos cambiaban de velocidad 2.500 veces a lo largo de los 314 kilómetros), rendir al máximo en buen número de horas, hace progresar ese rendimiento energético y la solidez de los motores.

Los detractores de las carreras estiman que esas experiencias técnicas podrían efectuarse en circuitos cerrados, sin espectadores. Este argumento no es sólido.

Un piloto, cualesquiera sus cualidades técnicas y de coraje, no encontrará nunca, si actúa solo, las condiciones adecuadas para rendir como lo hace en cualquier Gran Premio o en «las 24 Horas de Le Mans».

Pero de qué sirven todos esos progresos técnicos, prosiguen los oponentes, si no exis-



cuencias, no sucedió nada tan espantoso como en Mónaco. Porque lo fue...

Todavía continúa la polémica sobre la utilidad de las carreras de automóviles y sobre la seguridad en los circuitos tanto para los espectadores como para el piloto.

Sobre la utilidad de las carreras de automóviles sería preciso referirse al aspecto en sus dos vertientes. Es verdad que las carreras no existen únicamente para el progreso; cada uno sabe que los organizadores piensan en el lado peligroso de la competición; es la emoción que aportan a los espectadores que pagan. Pero también es verdad que un coche, que debe en las condiciones más



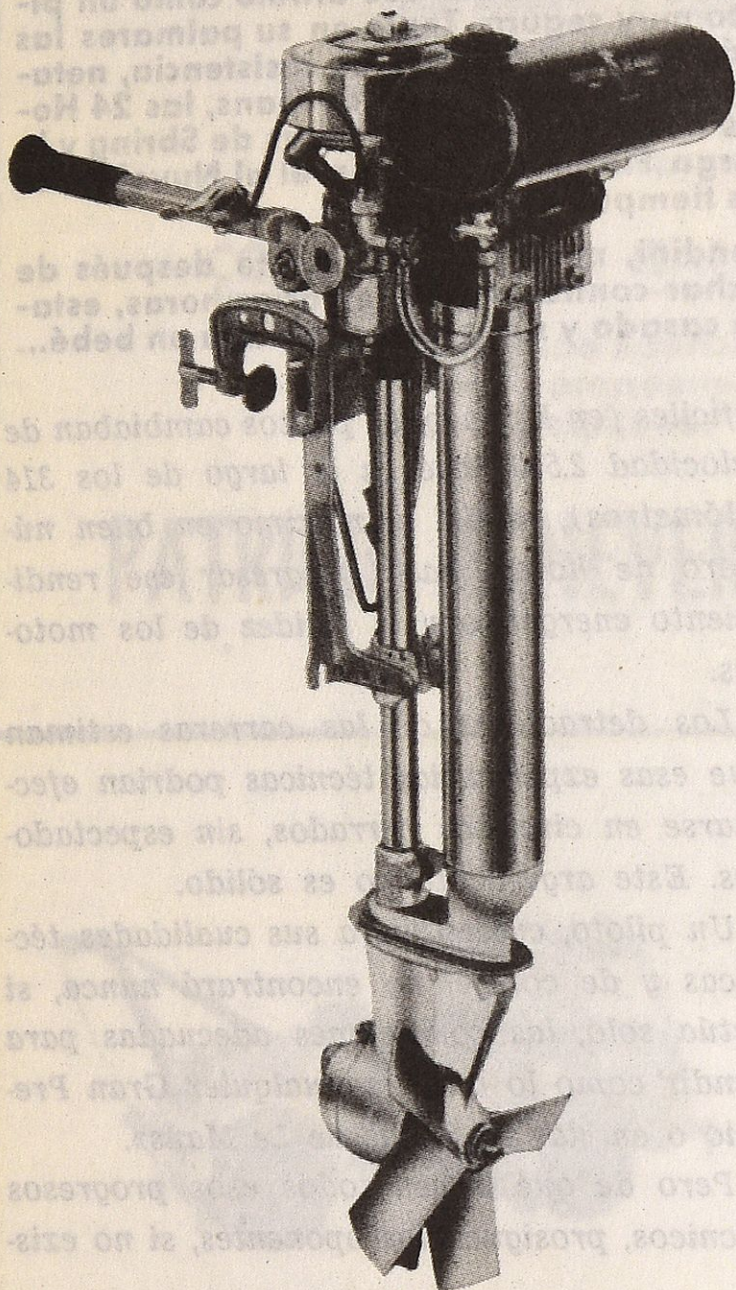
ten prácticamente autorrutas capaces de desarrollar grandes velocidades ya que casi toda la red de carreteras es mediocre, permiti-

BRITISH



SEAGULL

"EL MEJOR FUERA BORDA DEL MUNDO"



Al comprar un fuera borda SEAGULL no solo compra un motor para toda la vida, sino que quizás lo lleguen a usar sus nietos también.

ARRANQUE INSTANTANEO. De todas las virtudes la principal es su "arranque instantáneo" y esto significa que arranca a la primera, al primer tirón.

REFRIGERACION POR AGUA

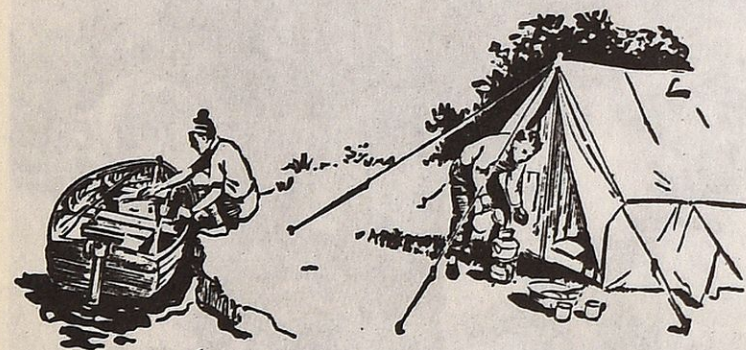
LA CONFIANZA de que esté donde esté encontrará un Servicio Oficial SEAGULL para atenderle.

PRECIOS

MODELO	HP	PRECIO	CONSUMO
FORTY MINUS	2	11.700	0,75
FORTY PLUS	3	12.600	0,80
CENTURY 100	4	15.900	1,30
CENTURY PLUS	5	18.800	1,40

Impuesto de lujo aparte

SERVICIO OFICIAL



TALLERES ESPECIALIZADOS AREVALO

FRENOS AMORTIGUADORES Y DIRECCIONES

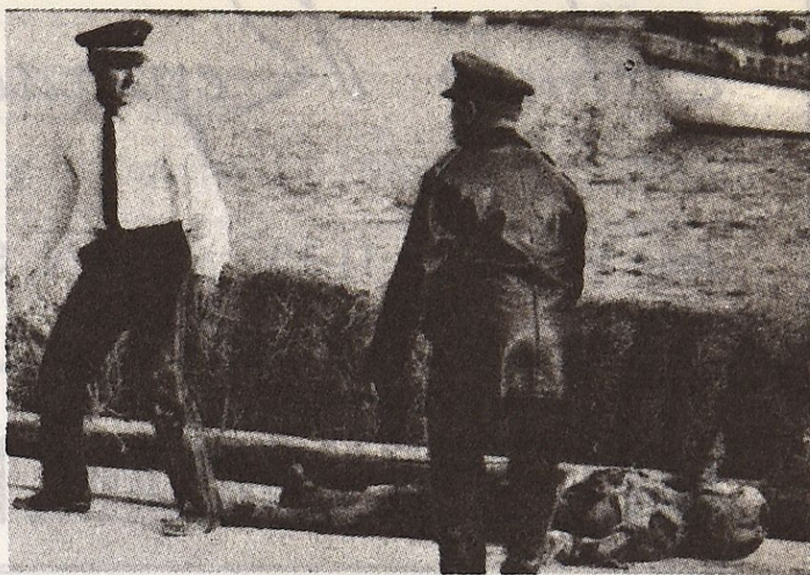
Avda. de Isabel II - Plaza de los Marineros - Telf. 24305 - **SAN SEBASTIAN**

tiendo marchar a no más de 120 kilómetros por hora.

Sobre este punto existe bastante razón. Sin embargo, no es únicamente la velocidad lo que está en juego en el progreso automovi-

a la seguridad de los conductores que se aventuran por las carreteras en los «week-end».

El terrible accidente de Lorenzo Bandini es un ejemplo perfecto en orden a la necesi-



lista, sino también el rendimiento de los cilindros.

Los dos accidentes de Bobby Weber y de Lorenzo Bandini, han demostrado con una crueldad asombrosa que una carrera automovilista es un banco de ensayos en orden

dad de establecer una auténtica cortina de bomberos en torno a la pista donde los bólidos marchan a 200 por hora, convirtiéndose en auténticos obuses. Bomberos vestidos con trajes de amianto y portando extintores de gran potencia.

NEUMATICOS

PIRELLI

NEUMATICOS

PIRELLI

FRANCISCO I. ZUBIRI

Correas Trapezoidales **PIRELLI**

Tubería Prescord **PIRELLI**

Paseo de Colón, 35

Teléfono 20329

SAN SEBASTIAN

NEUMATICOS

PIRELLI

NEUMATICOS

PIRELLI

ESPECIALIDAD EN COCHES AMERICANOS

Auto Reparaciones "América"

José M.º Soroa, 11-13

SAN SEBASTIAN

Teléfono 24028

TALLERES Y GARAGE LEAL, S.A.

Paseo Colón nos 31-33
Teléfono 3203 (Centralilla)
SAN SEBASTIAN

SERVICIO OFICIAL

SEAT

TALLER AUTORIZADO
N.º 502

- VENTA DE RECAMBIOS ORIGINALES
- Asistencia en garantía SEAT y revisiones
- Mecánica en general
- Chapistería, pintura y electricidad
- Alineación regloscópica de faros y equilibración estática y dinámica de ruedas
- Alineación de direcciones

auto-recambios

BRIG, s.l.



agencia oficial BARREIROS



Ventas: SIMCA DODGE nacionales
matrícula turística
coches importación

Pos-venta: Asistencia y revisiones en garantía
repuestos originales

Av. Generalísimo, 2 - SAN SEBASTIAN - Teléfonos 13181 y 26984

ALQUILER DE AUTOMOVILES SIN CONDUCTOR

COCHES NUEVOS

Seat 1500

Seat 600 D

Dauphine

Ondine

Diago

Paseo de Colón, 10 - Teléfonos 14163 y 26079 - SAN SEBASTIAN

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA CENTRAL DE TRAFICO DE NAVARRA - MES DE JUNIO

— MATRICULACIONES —

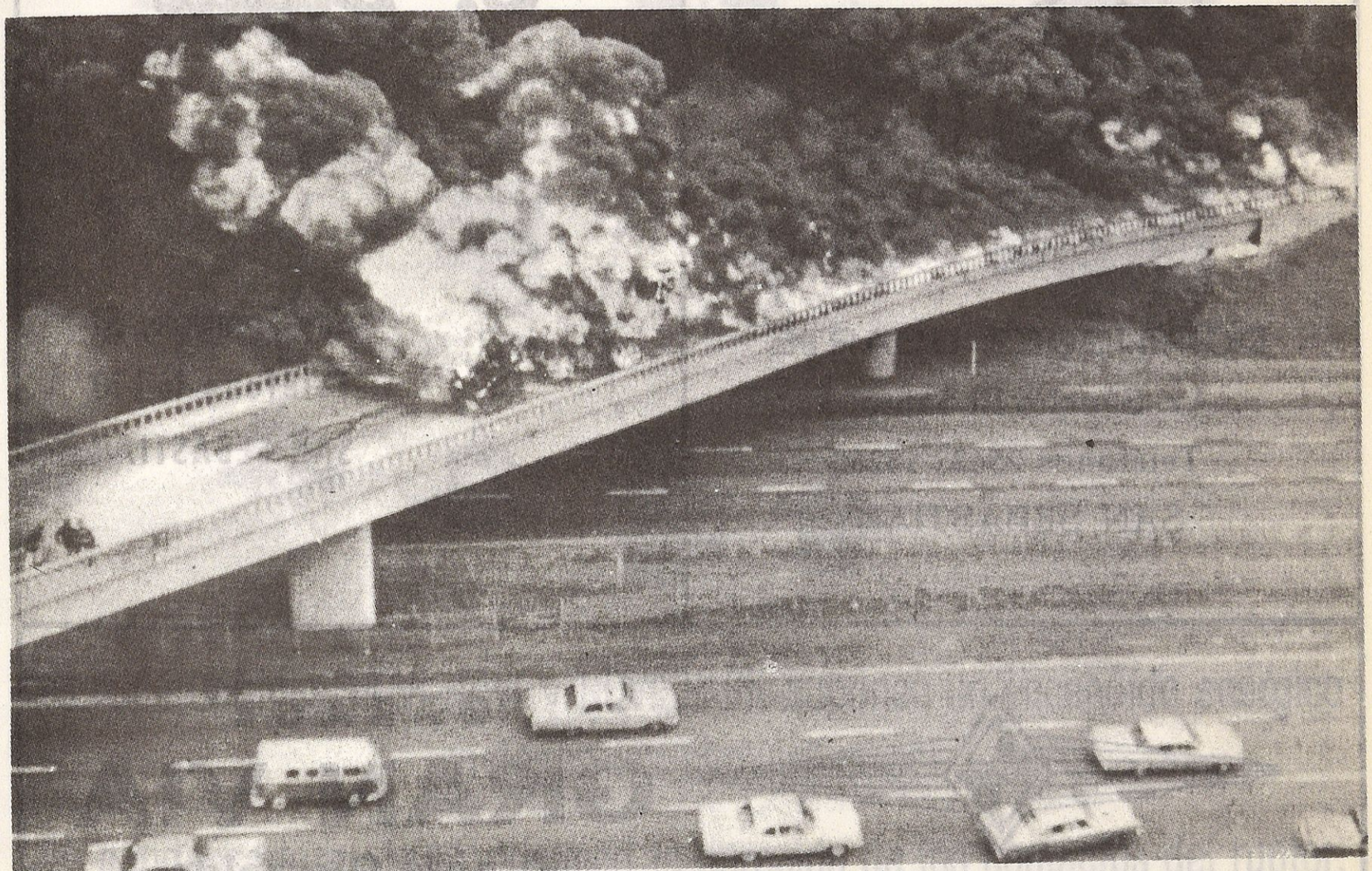
TURISMOS	364
MOTOS	62
CAMIONES	87
FURGONETAS	89
OTROS VEHICULOS	4

ULTIMA MATRICULA: 50.489.

	<i>Varones</i>	<i>Hembras</i>	<i>TOTAL</i>
PERMISOS DE CONDUCIR	1.006	111	1.117
LICENCIAS DE CONDUCCION	313	15	328

DENUNCIAS FORMULADAS	1.837
NUMERO DE ACCIDENTES	75
NUMERO DE MUERTOS	6
HERIDOS GRAVES	43
HERIDOS LEVES	48
DAÑOS MATERIALES	7
VEHICULOS IMPLICADOS	103

FUEGO SOBRE UN KILOMETRO DE CARRETERA



En San Francisco, un camión cisterna derrapa y vuelca sobre el puente que aparece en la impresionante fotografía. Los 32.000 litros de gasolina que llevaba, se incendian inmediatamente y la carretera quedó envuelta en llamas sobre un kilómetro. El incendio -el más espectacular en los anales del automóvilismo- no produjo víctimas afortunadamente. Incluso el conductor del camión resultó ileso. En la fotografía se aprecia a la izquierda como luchan los bomberos contra la marea ardiente con nieve carbónica. Bajo el puente la carretera de la derecha queda abierta a la circulación, no así la parte izquierda que pasa bajo las llamas. Es preciso añadir que los coches que circulan por la derecha aceleran a fondo a pesar de la limitación de velocidad impuesta.



SERVICIO OFICIAL
VOLKSWAGEN • PORSCHE

MAESTRO DIPLOMADO ALEMAN
SERVICIO TECNICO

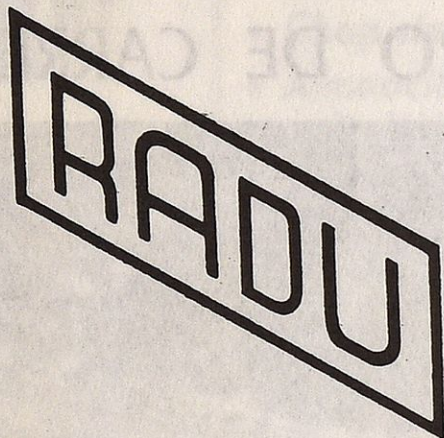
Petición de Automóviles - Engrase alta presión

JOSE WACHSCHÜTZ

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

PLAZA ZUBIETA, 2

*Recambios
Accesorios*



DOMINGUEZ UGARTE

Av. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423-18260

SAN SEBASTIAN

Carrocerías

E. Biggi



San Francisco, 51

Teléfono 16-1-10

SAN SEBASTIAN



GARAGE

GRAN VIA

Vicente Oyarbide

TALLER DE REPARACIONES AUTORIZADO
PERSONAL TECNICO • ESTANCIAS • LAVADOS • ENGRASES

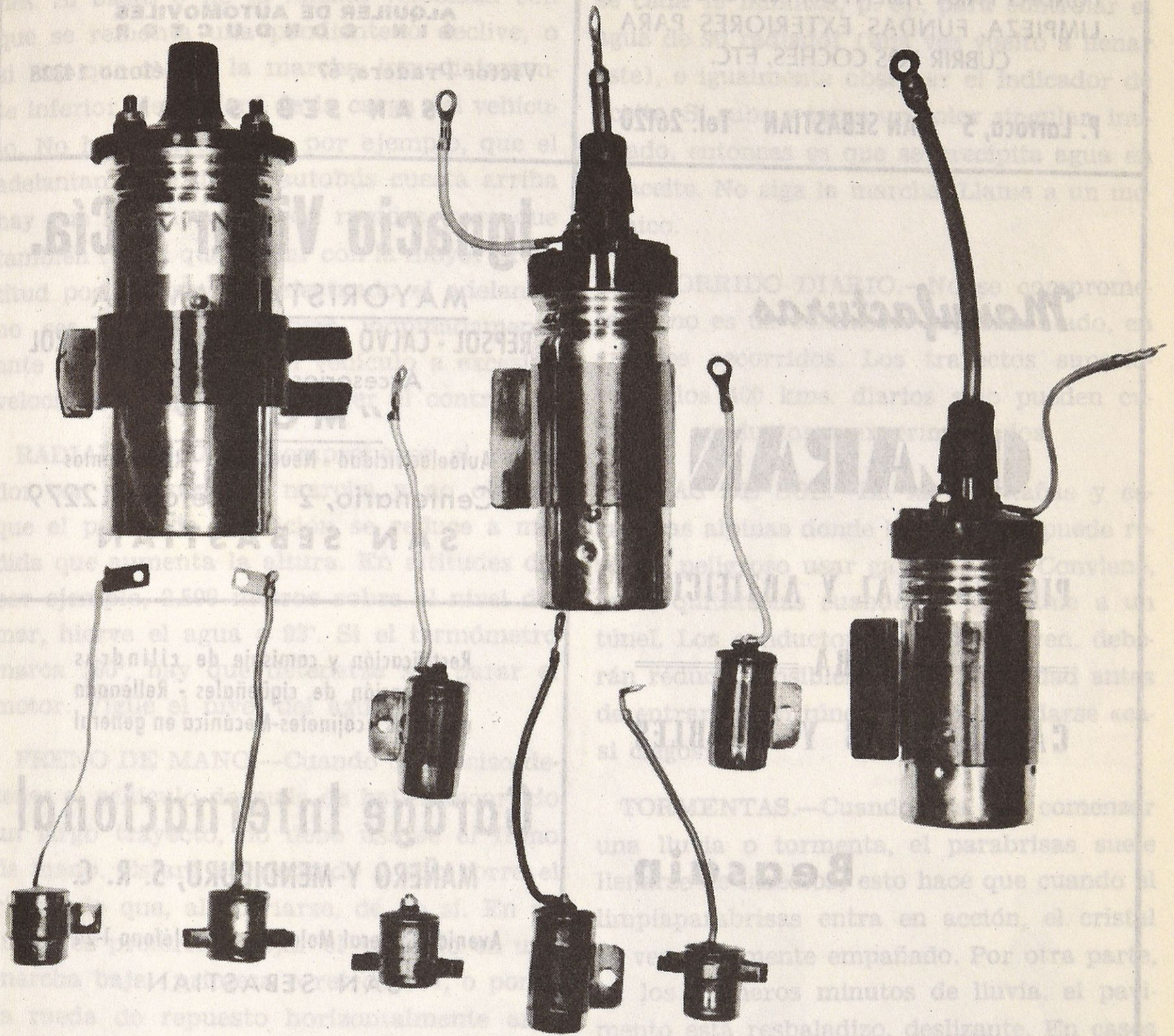
Avenida Gmo. Franco, 14 • Teléf. 15765 • Particular 18813

SAN SEBASTIAN

NOVI ESPAÑOLA, S.A.

APARTADO 219 • TELEGRAMAS "NOVIPALA" • TELEFONO 1305

VITORIA



Las superbobinas NOVI-NOVI y NOVISPARK suponen un encendido energético en todas las circunstancias.

Los condensadores NOVI duplican la duración de los contactos del ruptor, evitando revisiones superfluas.

Fabricado en España por **NOVI-ESPAÑOLA, S. A.**
Apartado, 219 - VITORIA

Donosti

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

ESPECIALIDAD EN ESPEJOS, ALFOMBRAS,
FUNDAS PARA ASIENTOS, ARTICULOS DE
LIMPIEZA, FUNDAS EXTERIORES PARA
CUBRIR LOS COCHES, ETC.

P. Larroca, 5 SAN SEBASTIAN Tel. 26120

GARAGE Vicente Castroviejo

SERVICIO DE REMOLQUE
CUSTODIA DE COCHES
ENGRASE ALTA PRESION
TALLERES MECANICOS
REPARACIONES
ALQUILER DE AUTOMOVILES
SIN CONDUCTOR

Víctor Pradera, 67 Teléfono 14328
SAN SEBASTIAN

Manufacturas

OLARAN

PIEL NATURAL Y ARTIFICIAL

PARA

CARROCERIAS Y MUEBLES

Beasain

Ignacio Villar y Cía.

MAYORISTA CAMPSA

REPSOL - CALVO SOTELO - AMALIE Y CASTROL

Accesorios y recambios

"MOVI"

Autoelectricidad - Neumáticos - Rodamientos

P. Centenario, 2 Teléfono 12279

SAN SEBASTIAN

Rectificación y camisaje de cilindros
Rectificación de cigüeñales - Rellenado
de bielas y cojinetes-Mecánica en general

Garage Internacional

MAÑERO Y MENDIBURU, S. R. C.

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

SAN SEBASTIAN

FOTOCOPIAS en el acto

Folio: 10 pesetas

Foto MATURANA

Hernani, 10 SAN SEBASTIAN Telf. 10926

CONSEJOS PARA CONDUCIR EN CARRETERAS DE MONTAÑA

DESCENSOS.—Uno no duda en frenar con el motor en largos descensos, aun cuando esto implique un gran número de revoluciones. Si basta o no la misma velocidad con que se remonta una pendiente o declive, o si hay que meter la marcha inmediatamente inferior, dependerá de la carga del vehículo. No hay que olvidar, por ejemplo, que el adelantamiento de un autobús cuesta arriba hay que hacerlo con toda rapidez, pero que también habrá que frenar con la mayor prontitud posible una vez efectuado el adelanto, no sea que se encuentre inopinadamente ante un descenso con el vehículo a excesiva velocidad y expuesto a perder el control.

RADIADOR.—Debe comprobarse el radiador con el motor en marcha y no olvidar que el punto de ebullición se reduce a medida que aumenta la altura. En altitudes de, por ejemplo, 2.500 metros sobre el nivel del mar, hierve el agua a 93°. Si el termómetro marca 100°, hay que detenerse sin parar el motor. Vigile el nivel del agua.

FRENO DE MANO.—Cuando es preciso detener el vehículo después de haber recorrido un largo trayecto, no debe usarse el freno de mano. Estará recalentado y ello corre el riesgo de que, al enfriarse, dé de sí. En su lugar, es preferible dejar el vehículo en una marcha baja (primera o retroceso), o poner la rueda de repuesto horizontalmente ante la rueda si no encuentra una piedra a mano.

ACEITE DE MOTOR.—En tiempo caluroso, las pesadas cargas y largas subidas, o las veloces marchas por el llano, el vehículo consume más aceite del normal. Esto no es de suyo inquietante, pero exige un control más frecuente del aceite. En verano utilice un aceite de la marca habitual, pero con un mayor índice de viscosidad.

AJUSTE DE LAS CABEZAS DE CILINDRO.—Si el motor hierve, no debe echarse agua fría. Si despidе humo blanco por el

tubo de escape, existe el riesgo de que las cabezas de cilindro estén desajustadas. Puede proseguirse la marcha, pero deberá pararse cada 15 minutos, p. ej., para controlar el agua de su radiador (una vez vuelto a llenar éste), e igualmente observar el indicador de aceite. Si sube y toma un color singular, inusitado, entonces es que se precipita agua en el aceite. No siga la marcha. Llame a un mecánico.

RECORRIDO DIARIO.—No se comprometa, si no es un conductor experimentado, en grandes recorridos. Los trayectos superiores a los 400 kms. diarios sólo pueden cubrirlos conductores experimentados.

GAFAS DE SOL.—En las montañas y carreteras alpinas donde hay túneles, puede resultar peligroso usar gafas de sol. Conviene, pues, quitárselas cuando se aproxime a un túnel. Los conductores que las lleven, deberán reducir sensiblemente la velocidad antes de entrar en un túnel, para no quedarse «casi ciegos».

TORMENTAS.—Cuando va a comenzar una lluvia o tormenta, el parabrisas suele llenarse de insectos; esto hace que cuando el limpiaparabrisas entra en acción, el cristal se vea totalmente empañado. Por otra parte, en los primeros minutos de lluvia, el pavimento está resbaladizo, deslizante. En casos de pequeños desprendimientos de piedras, que siempre pueden ocurrir inesperadamente, sobre todo en las carreteras de montaña, habrá que tener cuidado de ir frenando antes de llegar al obstáculo. Es corriente que el coche arrastre entre sus ruedas delanteras algunas piedras; pero esto debe evitarse.

DESGASTE DE LOS NEUMATICOS.—Antes de comenzar el viaje, deben comprobarse los neumáticos del coche, y tenga en cuenta que si lleva cámaras de repuesto ya reparadas, el calor puede desinflarlas.

HUMOR DEL AUTOMOVIL



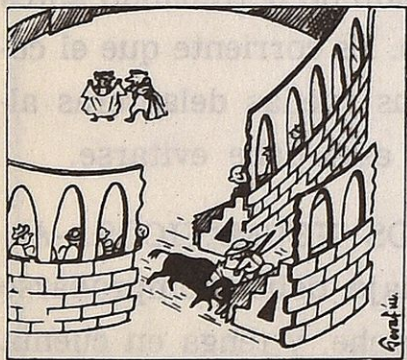
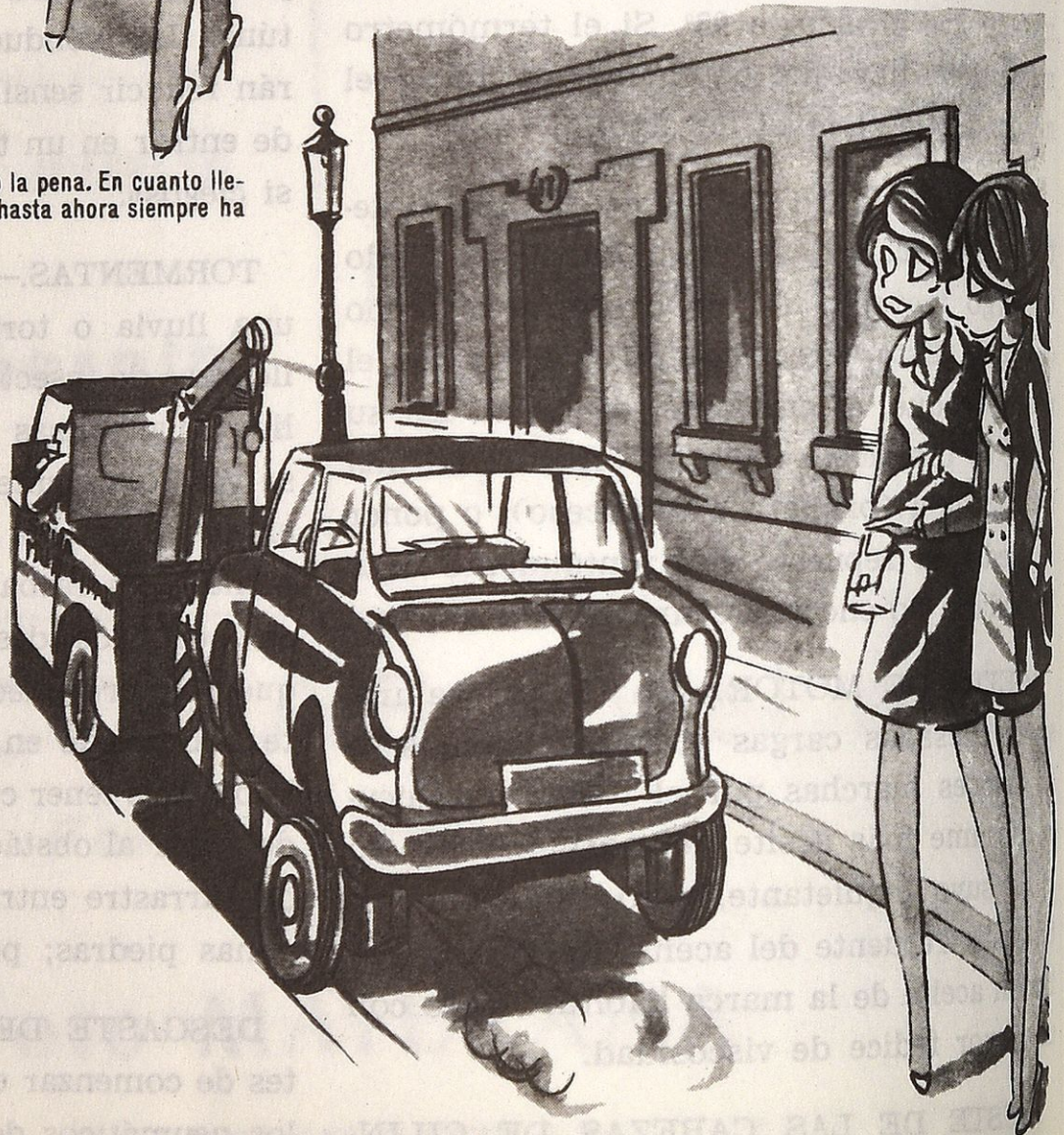
—Me costó mucho entrenarlo, pero mereció la pena. En cuanto llegan los de la grúa, se pone a morder... ¡Y hasta ahora siempre ha ganado!



SIN PALABRAS



SIN PALABRAS



—CON ESTO DEL TURISMO HACEN LAS PLAZAS DE CUALQUIER FORMA Y LUEGO ¡MIRA LO QUE PASA EN CUANTO EMPUJA UN TORO!

—Yo tuve un novio que también se dedicaba a eso, sólo que por su cuenta, y sin grúa ni nada... Y ya ves, lo metieron en la cárcel.

NUEVAS INSTALACIONES COMERCIALES

BARREIROS



CHRYSLER

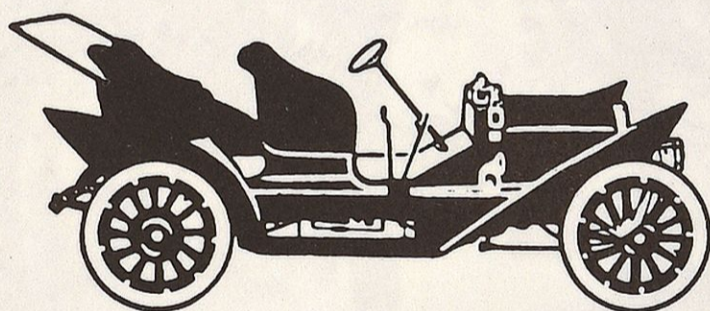


Ditasa

DISTRIBUIDOR PARA GUIPUZCOA

Avenida Generalísimo, 18 - bajo • Teléfonos 12851 y 27149

SAN SEBASTIAN



MARPE

ELECTRICIDAD Y ACCESORIOS DEL AUTOMOVIL

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

Paseo Colón, 23

SAN SEBASTIAN

Telfs. 11434-10341



la nueva **Firestone** de dibujo trenzado

En cualquier ruta...
a cualquier velocidad...
con cualquier tiempo...
¡miles y miles de kilómetros de
confort y seguridad!

VENTA Y SERVICIO EN:

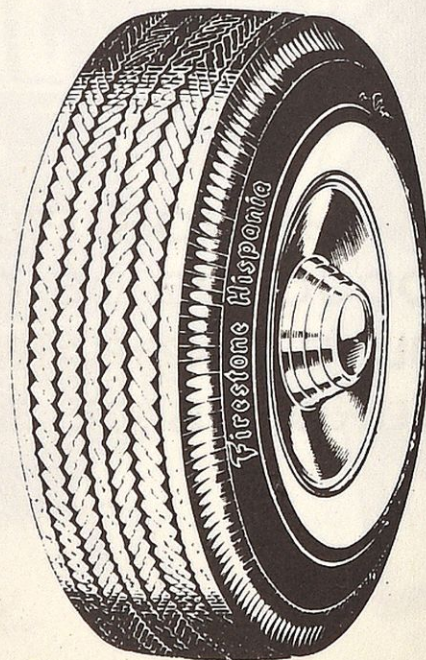
XIMENEZ Y CAÑIA S.A.

PAMPLONA

SAN SEBASTIAN

TUDELA

LOGROÑO



Recomendamos especialmente la nueva Supreme sin cámara