

El Auto**CLUB**omovil

2.^a EPOCA
NUMERO 22



NOVIEMBRE 1969

CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

U E

V
C
A
T
M
F

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.

Office de Tourisme
PRESENTACION

de ESPAÑA (RACE)
MADRID - 3

—El REAL AUTOMOVIL CLUB de España da a todos los Clubs de España el Real Automóvil Club de España Association

The REAL AUTOMOVIL CLUB of this RACE at the address (addresses)

Si es diabético? / Has the holder diabetes? / Ist der Inhaber diabetiker?

Nº 679370 D

valable jusqu'au _____

delivrée à M. _____

domicile _____

pour le Premier Secours — Medical First-Aid Form — Aerztliches Merkmal

FICHA MEDICA DE PRIMER SOCORRO

Factor de Rhesus / Rhésus factor / Rhesus faktor

Fecha de nacimiento / Date of naissance / Geburtsdatum

Positivo / Positif / Positiv

¿Es diabético? / Has the holder diabetes? / Ist der Inhaber diabetiker?

Alliance Internationale de Tourisme
BON D'ASSISTANCE JURIDIQUE
(et complémentaire de la Lettre de Crédit dans les cas C) et D)

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

CRÉDIT

En caso de infracción a las leyes y autoridades de policía, judiciales o Real Automóvil Club de España bono, en pesetas y al cambio oficial

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 autoridades de policía, judiciales o Real Automóvil Club de España bono, en pesetas y al cambio oficial

Alliance Internationale de Tourisme
ASSISTANCE MEDICALE ET CHIRURGICALE
COMPLEMENTAIRE

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

Este bono es valedero únicamente para el pago de las facturas de médicos, dentistas, farmacéuticos, etc. emitidas por la totalidad o el saldo de los honorarios y gastos de los facultados por el plazo máximo de dos meses siguientes al de utilización en que se efectúa el reembolso.

NO ES VALEDERA EN ESPAÑA

Signature du titulaire: *R. M. del P.*

Le Secrétaire général de l'Alliance Internationale de Tourisme

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 Espagne sous le N° _____

Fr. 50.-

Fr. 100.-

Fr. 200.-

D.M.	92
Nouvel fr. français	113
Q. Schilling	400
£ sterling	8
Escudos	460
Fr. belges	1160
Lire	14300
Holl. fl.	83
Swedish kronor	120
Norske kroner	160
Danske kroner	1370
Dinars jugoslavens	700
Drac.	7350
Suomen markkaa	7350

SOLICITE INFORMACION EN LAS OFICINAS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO



1879-1969

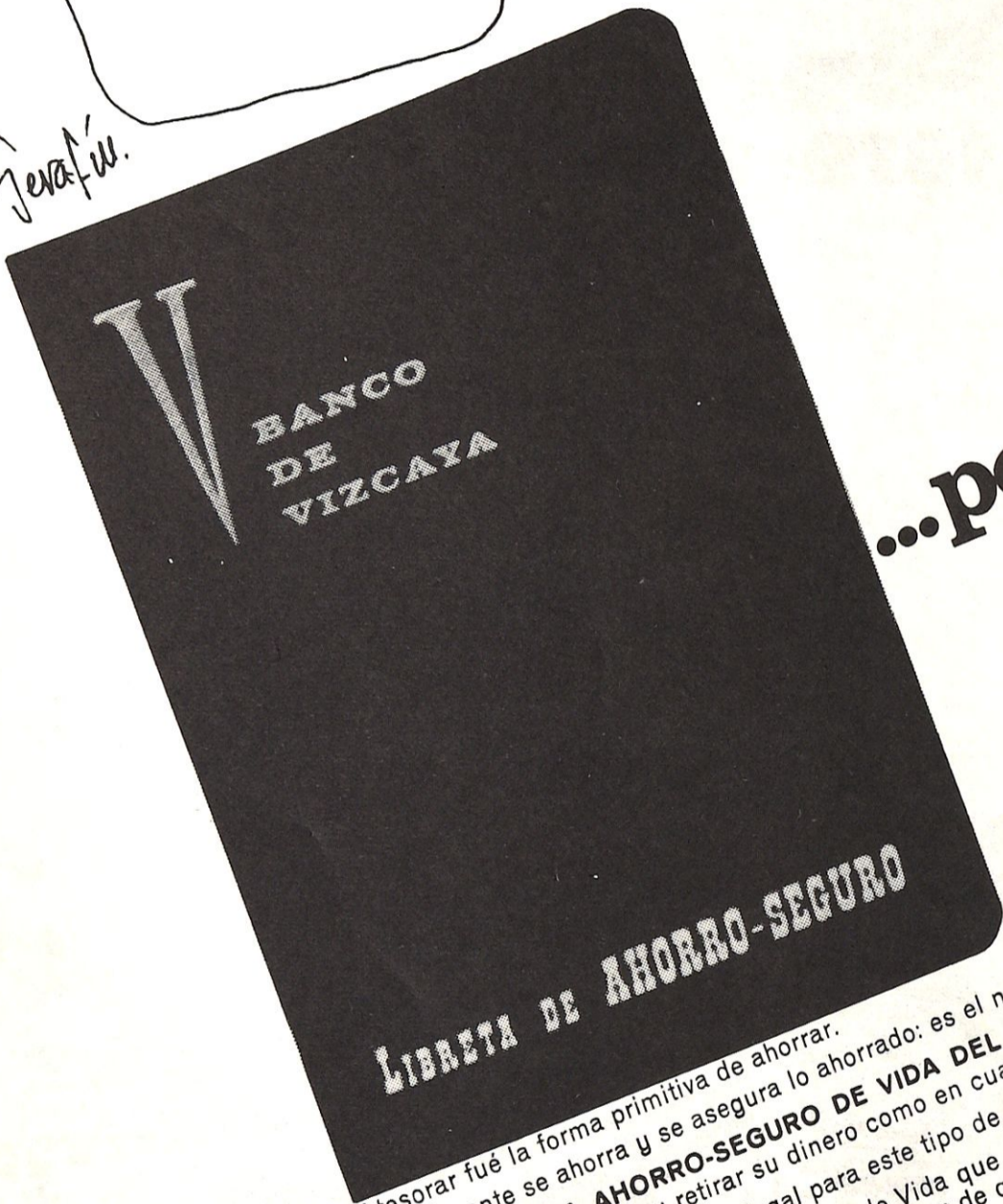
**CAJA DE AHORROS
MUNICIPAL
DE SAN SEBASTIAN**





Genafu.

Hay muchos
modos
de
ahorrar...



...pero este
es el
más
seguro

DANIS

BANCO DE VIZCAYA Apartado 115 - Bilbao
Deseo recibir información más detallada sobre
las ventajas del AHORRO-SEGURO DE VIDA.

Nombre _____
Domicilio _____
Población _____
Provincia _____



RELLENE Y
ENVÍE ESTE
CUPÓN

- Atesorar fué la forma primitiva de ahorrar.
Actualmente se ahorra y se asegura lo ahorrado: es el nuevo estilo.
- EN LA LIBRETA AHORRO-SEGURO DE VIDA DEL BANCO DE VIZCAYA:**
- * Vd. puede ingresar y retirar su dinero como en cualquier libreta de ahorro ordinaria.
 - * Percibe el interés máximo legal para este tipo de libretas, 2,5 % anual.
 - * Vd. está respaldado por un Seguro de Vida que puede ser equivalente a doblar su capital o triplicarlo en caso de accidente, en favor de quien designe como beneficiario.
 - * Los límites máximos de este Seguro son 250.000 ptas. en el de Vida y otro tanto más en el de Accidente.
 - * Y todo ello lo consigue por una muy reducida prima.
- Ahorre «al nuevo estilo». Abra Vd. también su **LIBRETA DE AHORRO-SEGURO DE VIDA EN EL BANCO DE VIZCAYA**.
Le informaremos más detalladamente en nuestras Oficinas o, si lo prefiere, personalmente en su propia casa.

BANCO DE VIZCAYA
EL BANCO QUE SIRVE A TODOS



El Automóvil CLUB

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

SUMARIO

	Pág.
Permisos de conducir.....	3
Los atajos de la ciudad	4
Conducir de noche tiene sus ventajas, pero... mayor número de inconvenientes.....	6
Información del Club.....	9
Vehículos extranjeros en España	11
La Jefatura de Tráfico puntualiza sobre la retirada de los permisos de conducir.....	12
Francia contra el alcoholismo en los automovilistas	12
El mejor manual español de primeros auxilios en carretera, gratuito para los automovilistas.....	13
La imposición de velocidades mínimas reduce el caudal máximo de las autopistas	14
Los conductores cardíacos sometidos a examen ...	15
Los viejos se cotizan.....	17
El Salón de París.....	19
El exceso de velocidad.....	21
El lanzamiento del Simca 1200, su coste y sus características técnicas.....	23
Automóviles defectuosos en Japón.....	27
El ferrocarril de vía ancha San Sebastián-Bilbao, Pamplona-Bilbao	28
Novedades	30
Características de diversos modelos.....	31
Los jóvenes, los accidentes y los seguros de automóviles	35
"Inhibiciones sicomotrices" al volante	37
El francés Etchebers y el español-mejicano Sauto Ormazábal, brillantes vencedores del Rallye Firestone.....	37
La Jefatura Central de Tráfico ha editado cuatro tomos para facilitar el examen de conducir.....	38
Rueda el humor.....	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos)	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra	40

En la portada: VITORIA (foto cedida por la Oficina de Información y Turismo de Vitoria).

Depósito Legal: S. S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

San Francisco, 8 (junto Cine Leidor) Teléf. 661791

Alava

VITORIA

D. Pedro Lascaray Basterra

Castilla, 34 Teléfonos 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

GESTORIA RECALDE

General Concha, 2 - 1.º izqda. Telf. Centralilla 232930

Oficina central y redacción:

Plaza de Oquendo (Bajos del Teatro Victoria Eugenia) - Teléfono 11529

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro
San Sebastián

Director:
Gerardo Erasquin Olazábal

PERMISOS DE CONDUCIR

Aumento alarmante de la siniestralidad. Cada vez más accidentes con muertos y heridos... Es como una oleada puesta de moda por la insensatez de quienes llevamos un volante entre las manos.

Para nada han servido los consejos, las llamadas de atención, las campañas de la Jefatura Central de Tráfico, para nada... o para muy poco.

Pero existe un Código de la Circulación rodada que es preciso respetar. Y en él se advierte casi en cada artículo, que aparte las responsabilidades civiles, costas, etc., el infractor corre el riesgo de quedarse sin el permiso de conducir.

Y la Jefatura Central de Tráfico se ha visto en la necesidad de emplear este gran argumento disuasorio. Ahí estaba en la letra del Código, pero la verdad es que al propio policía de la carretera le parecía duro el castigo, simplemente por un descuido o por un momento de irresponsabilidad. Se puede ser benévolo hasta cierto límite. Cuando la muerte ronda la irreflexión de las personas que se motorizan, hay que dejarse de sensiblerías y actuar duro.

Resulta lógico que quien infringe el Código en un aspecto que entraña grave peligro para sí y para el prójimo, sea «retirado de la circulación», de esta circulación que más que ninguna otra, precisa de un orden, de un ritmo, de una disciplina para que no se produzca la tragedia.

Es pronto para apreciar los efectos de la nueva medida. Porque desde ahora, aparte de la multa, el infractor recibe una nota de la Jefatura Provincial de Tráfico donde ha sido cometida la infracción, en la que le comunica que ha sido abierto expediente por si procede la retirada del permiso de conducir. Sabemos que en nuestra región son miles los expedientes instruidos con tal motivo.

Sí, es pronto para conocer sus efectos, aunque se puede prever desde ahora, que el procedimiento será eficaz.

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

LA separación entre peatones y automovilistas e, incluso, entre los distintos elementos transeúntes, en sus respectivas sendas de circulación, es una finalidad a la que tiende toda regulación del tráfico, especialmente en el tráfico urbano. Las aceras y las calzadas, paralelas entre sí, tienen vocación geométrica a no juntarse jamás; en las nuevas carreteras hay arcenes a modo de aceras; las autopistas, que lentamente van surgiendo tramo por tramo, son aún más drásticas en medidas de aislamiento, con sus verjas marginales, que las hacen inaccesibles a los caminantes. En los lugares donde es forzoso que se crucen las sendas de los de a pie con las pistas de quienes ruedan, aparecen los semáforos, los guardias, los pasos cebra, las luces intermitentes, destinados siempre a lograr que, unos y otros viandantes, no coincidan en un mismo lugar, a un mismo tiempo. Y las modernas técnicas, con sus bucles de acceso, sus pasos superiores o subterráneos, no pretenden sino diferenciar los espacios, para no interrumpir los tiempos.

LOS ATAJOS DE LA CIUDAD

José I. Múgica Brunet

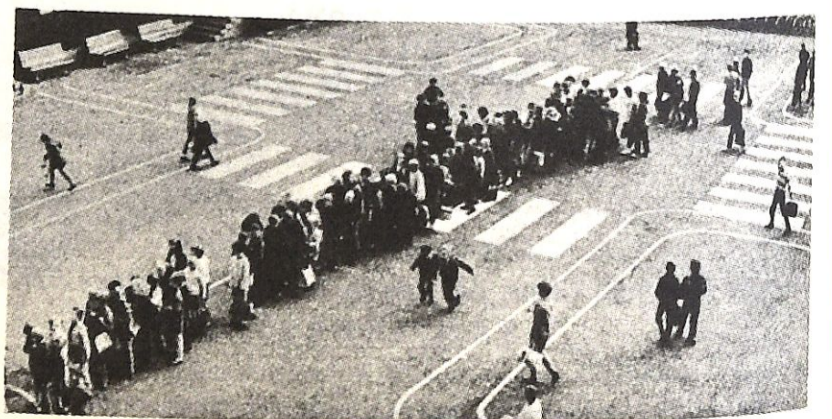
Sin embargo aún hay gentes que no se han percatado de la distinta velocidad de peatones y automovilistas, ciclistas o motoristas, y que ello impone, necesariamente, su separación. Estas gentes se trazan su propio camino en la ciudad, como si fuese una pampa libre en la que el que se establezca la trayectoria más recta llegará antes, o se fatigará menos. La impresión es de que tales personas vienen de pueblos a los que no ha llegado el automóvil, ni la circulación rodada, o tienen instintos atávicos, de épocas en que el hombre era el único caminante con un propósito y los senderos se formaban por el paso repetido de caminantes. Cuando veo peatones cruzando las calles en larguísimas diagonales, saltando por encima de esas medianas con hierba que separan los dos sentidos de la circulación de una vía, o atravesando plazas circulares, que no tienen acceso pedestre, en vez de «dar la vuelta» a la plaza, pienso siempre que esos ecónomos de ruta están descubriendo atajos urbanos con la misma fruición y temeridad con que pudieran abandonar la senda del monte para constituir un camino nuevo, personalmente suyo, y

más corto. Los de atajo deben tener grabado aquel principio geométrico de que la recta es la distancia más breve entre dos puntos y la ciudad les ofrece posibilidades irresistibles para demostrar prácticamente que se aprendieron bien la lección. Para cruzar dos calles en ángulo jamás las atravesarán una tras la otra, la diagonal por el centro de la intersección significa «matar dos pájaros de un tiro». Si en la esquina de dos avenidas hay un barandado que obliga a cruzar por la otra esquina, bordearán o saltarán sobre esa barandilla, tan molesta e incomprendible. Los setos o céspedes de separación en las medianas no se han hecho para «atajistas», quienes irrumpirán a través del seto o pisotearán la hierba, dejando huella indeleble de su paso. Rodear un jardín público por el paseo que lo bordea impone un inconcebible retraso, el «listo» invadirá el jardín tomando bien la recta. El descubridor de atajos es aventurero, preferirá atravesar la arteria de tráfico a paso ligero y sorteando vehículos, que no por el paso de peatones. Ante una acera en curva, una plaza circular, su instinto de buscar la recta, le hará recorrer la cuerda del arco, metiéndose así por la calzada, o entre automóviles aparcados.

Pero el peatón no es el único tomador de atajos en el tráfico urbano.

Tenemos, entre los ciclistas de ciudad, recadistas, repartidores, e incluso operarios, a reiterados «atajistas», para los cuales las señales de tráfico no existen. Los vemos circular tranquilamente en dirección contraria al sentido obligatorio, cuantas veces la operación les ahorra unos metros de pedalear, o de andar con la bicicleta en la mano. En navegación de «cabotaje», disimulan sus infracciones arrojándose a los vehículos aparcados. De sus frecuentes «ceñidas» son testigos las abundantes rayaduras que muestran las carrocerías de nuestros automóviles a la altura del manillar, o del freno, de estos émulos del Sr. Merckx.

Los automovilistas, poseedores de un permiso para conducir, también producen sus ejemplares de esta copiosa fauna. Constantemente vemos marchas hacia atrás prolongadas —y peligrosísi-





mas— para tomar una bocacalle, evitando así dar la vuelta a la manzana.

Una de las pruebas básicas del examen de conducir en Inglaterra es ver al aspirante cambiar de sentido o tomar una bocacalle del lado contrario al sentido de su marcha. Si el aprendiz de conductor no deja netamente a su izquierda (en aquel país a su derecha) el punto central de la intersección de las calles, es acusado de «cut the corner», literalmente «cortar el ángulo», lo que le cuesta el verse rechazado hasta nuevo examen. Esta norma, que es elemental y evita el toparse de bruces con un vehículo que venga correctamente de la bocacalle o que tome el ángulo en sentido contrario, en España se infringe muchas más veces que se cumple. Los «cortadores de ángulos» son en nuestro país mayoría. Incluso he visto a «atajistas de ángulo» irritarse porque un coche, viniendo del sentido contrario, efectuaba la maniobra correctamente y, por ello, no les dejaba sitio para tomar el atajo.

No dejan de caer en la misma tentación los transportes colectivos de mercancías y de pasajeros. ¡Qué camión resiste a la comodidad de aparcar en doble fila frente al lugar de reparto, aunque haya sitio para aparcar debidamente en próxima contigüidad! ¡Cuántos autobuses se acercan al bordillo en las paradas, a pesar de tener amplio espacio reservado para tal fin? ¡Cuánto más cómodo es detenerse sobre su marcha —deteniendo de paso a todos los vehículos que le siguen— y proseguir, una vez descargados los viajeros, sin mover el volante un centímetro!

Vemos que son tantos estos escatimadores de esfuerzos y tan frecuente el uso de ciertos «atajos», que éstos acaban adquiriendo carta de naturaleza, como si las normas del Código de la Circulación estuviesen derogadas en tales recorridos.

Por encima de la clásica disyuntiva: «Todo lo que no está permitido, está prohibido»; lema de los pueblos germánicos; o «todo lo que no está prohibido, está permitido», típica de los pueblos latinos, en España estamos creando una gama más extensa y sutil que, en realidad, tiene por lo menos estos grados: lo que está expresamente prohibido mediante señales exteriores; lo que está prohibido en las normas de circulación, aunque sin señalizar; las señalizaciones de prohibiciones excesivas y que, por tanto, no se cumplen; las prohibiciones en que hay tolerancia y nadie acata; y, finalmente, las prohibiciones en que hay tolerancia para algunos medios de locomoción, pero no para otros.

Mientras no se ponga coto a esas constantes infracciones, no puede existir un tráfico ordenado. Y para aleccionar al usuario de las carreteras a que respete las normas de la circulación, es indispensable corregir las infracciones que comete en la ciudad, porque es en la ciudad donde todo viandante tiene su punto de partida y de llegada, es entre calles donde el conductor se forma. Si consentimos al «atajista» en la ciudad, no nos extrañe la imprudencia grave en la carretera. ¡Campaña, pues, para que, entre todos, hagamos desaparecer los «atajos de la ciudad»!



CONducir de noche tiene sus ventajas, pero... MAYOR NUMERO DE INCONVENIENTES

Los índices de siniestralidad nocturna son muy elevados.

¿Se conduce mejor de día o de noche? Esta es una pregunta que ahora, cuando los días se acortan, todo conductor debiera formularse. No es insignificante, precisamente, el número de automovilistas que prefieren la noche para sus viajes. Afirmen tales conductores —y, en verdad, no van del todo desencaminados— que la conducción nocturna ofrece una serie de ventajas nada desdeñables.

- Mayor posibilidad de advertir la presencia de otros vehículos y, al propio tiempo, de «dejarse ver».
- Menor tráfico.
- Máxima seguridad en los tramos sinuosos.

Sin embargo, una abrumadora mayoría de automovilistas son partidarios de circular a la luz del día. Aducen éstos que, frente a las mínimas ventajas que ofrece la conducción nocturna, los riesgos e inconvenientes son máximos:

- Mayor fatiga visual.
- Gran tensión nerviosa y, por tanto, mayor cansancio.
- Peligro de deslumbramiento.
- Menor campo de visión y, en consecuencia, máximo peligro.
- Difícil cálculo de distancias para los adelantamientos.

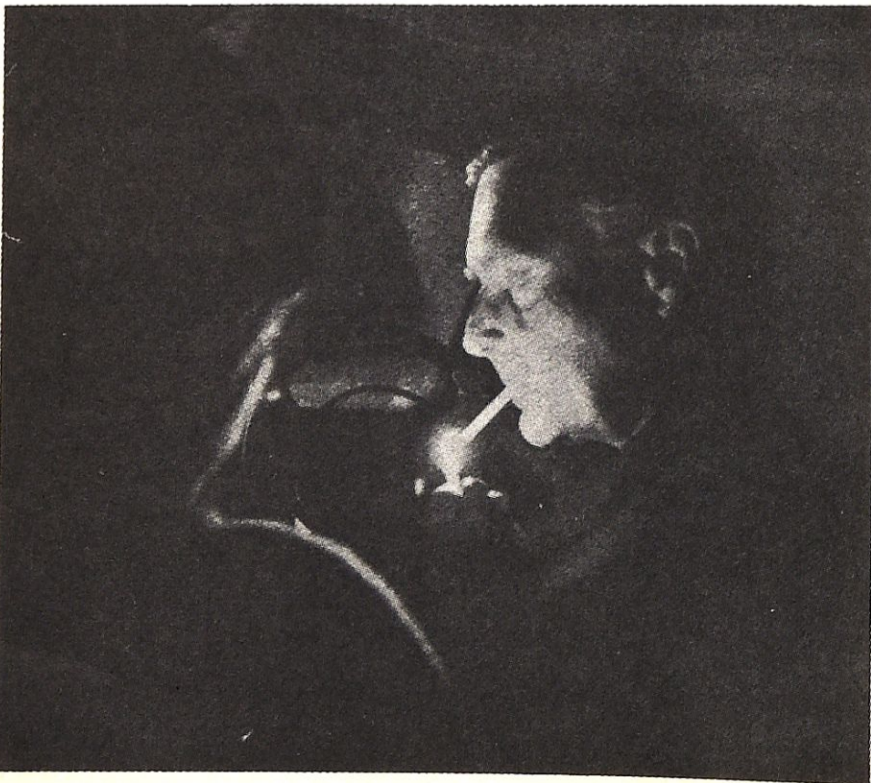
Razones de peso, que no tienen vuelta de hoja. Razones, además, respaldadas por las estadísticas de accidentes de circulación durante la noche —tanto en España como en el resto del mundo—, las cuales arrojan índices elevadísimos de siniestralidad.

Pese a ello, vaya la verdad por delante: conducir de noche no es más peligroso que conducir de día, sino que la conducción nocturna requiere un mínimo de experiencia, una técnica especial y unas dotes personales que, realmente, no son comunes en todos los automovilistas. Por otra parte, el vehículo en que se viaja de noche debe, asimismo, ofrecer mayores garantías; un fallo en el sistema de alumbrado o una leve irregularidad en los frenos, puede traducirse en un grave accidente.

Ahora, pues, cuando los días se van acortando, pongamos nuestro coche en condiciones para viajar de noche, por si llega el caso, y preparémonos nosotros mismos para tal eventualidad o mero capricho.

EL COCHE

Imaginemos, lector, que usted quiere ir a Madrid en su coche viajando en horas nocturnas. Se dispone, pues, a «preparar» su automóvil. Lo más seguro es que no tenga necesidad de revisar la dirección y los frenos, porque estamos convencidos de que ya lo hace regularmente. No obstante, por si acaso, no olvide echar un vistazo al depósito del líquido de frenos. Si el cuentakilómetros de su coche registra ya una notoria proximidad al kilometraje de servicio o entretenimiento, no lo dude y hágalo de inmediato. Unos centenares de kilómetros menos no le harán ni rico ni pobre y podrá realizar el viaje con mayor seguridad. Vea, pues, si tiene que engrasar el coche, cambiarle el aceite, limpiar el filtro del aire...



No olvide, esto es muy importante, hacerse revisar el sistema de alumbrado. ¡Que lo hagan a ojo de buen cubero! Diríjase a un taller especializado que disponga de utillaje moderno que le garantice una exacta regulación de las luces de cruce y de alumbrado intensivo. Este pequeño dispendio le permitirá viajar en óptimas condiciones de seguridad.

Compruebe por sí mismo, en pocos minutos, que los bornes de la batería estén perfectamente limpios, exentos de sales. Vea que funcionen correctamente todas las luces de posición, intermitentes, de paro, interiores, del cuadro de instrumentos...

No olvide, cuando reposte gasolina antes de emprender viaje, que la presión de los neumáticos sea la correcta (incluida la «quinta rueda», la de repuesto) y que el agua del radiador esté a su nivel máximo (si el circuito de refrigeración es del tipo precintado, pero el coche tiene más de dos años, rellene el depósito de recuperación).

Los cristales del coche deben estar —esto es también muy importante!— perfectamente limpios. Mejor aún, si los limpia con líquido especial antivaho.

ALGUNOS UTILES

De noche no encontrará usted, lector, en su viaje, servicio de asistencia en carretera ni talleres abiertos. Sólo la Guardia Civil estará pronta a acudir en su ayuda. Dispóngase, pues, a hacer frente a cualquier emergencia. No olvide, por tanto, el crick o gato (compruebe su buen funcionamiento), un juego de correas, dos bujías, unos fusibles, un juego completo de lámparas de repuesto, una linterna, dos triángulos de señalización y, si es usted hombre previsor, una tapa de distribución.

EL CONDUCTOR

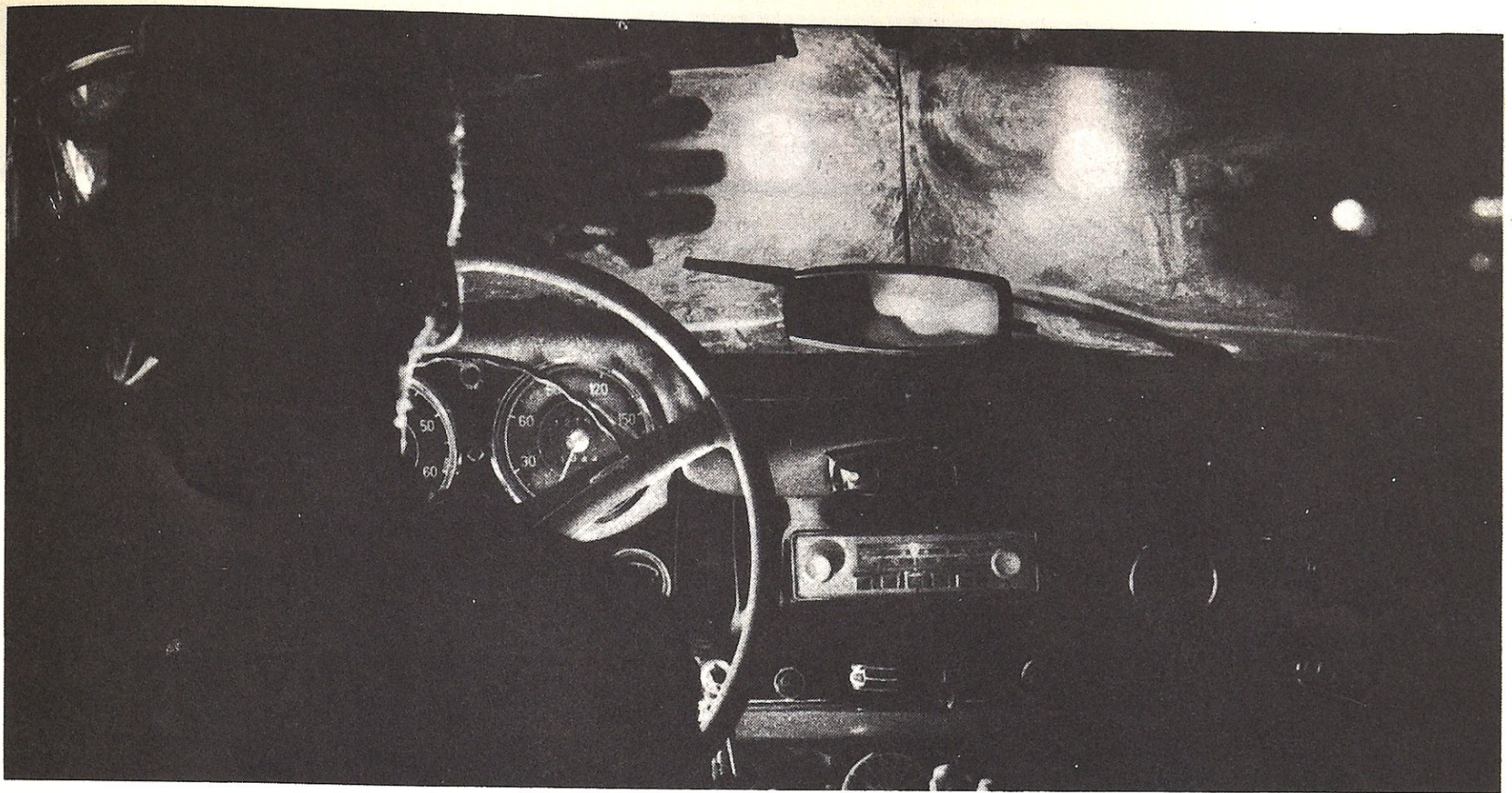
Evite en lo posible la fatiga de sus ojos. ¿Lleva usted gafas? ¿Cuánto tiempo hace que no se ha hecho revisar por el oftalmólogo? Su vida depende de sus ojos. Piénselo bien...

Si viaja con frecuencia de noche, debe «repostar» vitaminas A y D. A su alimentación habitual debe añadir zanahorias, remolacha cocida, nabos tiernos o berros. O, si lo prefiere, enriquezca su organismo de vitamina A y vitamina D tomando aceite de hígado de bacalao o ingiera, una vez al mes, una dosis masiva de ambas vitaminas; en cualquier farmacia encontrará el tipo de específico que más agrado le resulte: píldora, pastillas efervescentes o líquido.

CONSEJOS

Hablemos, finalmente, de algunos «trucos» que usted no ignora, seguramente, pero que es conveniente recordar de vez en cuando. La Jefatura Central de Tráfico, a través de sus boletines mensuales, le hace al respecto las siguientes recomendaciones:

- **Vigile las señales luminosas.**—Si un conductor que le sigue hace destellos con sus luces, es que quiere adelantarse. Si un conductor que viene en dirección contraria los hace, observe si: 1. Tiene usted encendidas las luces de carretera. 2. Tiene usted sus luces apagadas. 3. Tiene un faro apagado. 4. Sus faros deslumbran por estar mal reglados.
- **Ver y ser visto.**—Encienda sus faros inmediatamente que se ponga el sol, o incluso antes, si la visibilidad es poca. El conductor necesita ver y ser visto.
- **Proteja sus ojos del deslumbramiento.**—Mire por delante del haz de sus faros hacia el lado derecho de la carretera y nunca lo haga directamente a las luces de los vehículos que vienen en dirección opuesta.
- **Si se siente deslumbrado.**—Haga una señal con sus luces, pero no «combata» con las mismas. Disminuya la velocidad sin desviarse de la línea recta o deténgase en caso necesario. No mire directamente a los faros deslumbrantes. Gire ligeramente la cabeza hacia el arcén o borde derecho de la carretera (algunos conductores guiñan también el ojo izquierdo). Arrímese lo más posible a su derecha dejando pleno sitio a su izquierda, vigilando a los peatones y a otros vehículos lentos. Tan pronto como haya pasado el vehículo que le deslumbró, encienda sus luces de carretera para salir de la oscuridad momentánea.
- **Esté alerta con los peatones.**—Es difícil verlos de noche, sobre todo si usan vestidos oscuros. Casi la mitad de las muertes de peatones ocurren entre las seis de la tarde y media noche. Las personas que caminan a lo largo de las carreteras o cruzan una calle con frecuencia se arriesgan alocadamente porque no se dan cuenta de que el automovilista apenas los ve.
- **No use gafas de sol por la noche.**—Las gafas de sol y los cristales teñidos o absorbentes disminuyen su visibilidad y por tanto no son recomendables para conducir de noche con seguridad.
- **Cigarrillo.**—No encienda nunca un cigarrillo con fósforo o mechero mientras conduce, pues el deslumbramiento momentáneo de la llama es peligroso. Para hacerlo, detenga su automóvil.



- Si durante la noche se ve obligado a detenerse.—Procure tener a mano, debajo de su asiento, un triángulo reflectante plegable, pues si lo lleva en la maleta del coche perderá unos segundos preciosos mientras lo busca. Haga lo posible por apartar su coche al margen de la carretera. Para repararlo o esperar la llegada de auxilio. Proceda de la siguiente forma: sitúe el triángulo delante de su cuerpo, para protegerse, mientras va a colocarlo en el suelo, 30 ó 40 metros detrás del coche.
- Si sus faros se apagan repentinamente.—De pronto, la más absoluta oscuridad frente a usted: sus faros se han apagado. Lo que se

debe hacer: tenga serenidad. Deténgase lo antes posible, disminuyendo suavemente la marcha del coche, y si distingue la carretera, apártese a un lado, preseñalizando inmediatamente su coche, como se ha indicado en el caso anterior. En esta emergencia, un chispazo en el tablero de instrumentos es una señal imperativa de alarma. Si un fusible salta, usted debe saber dónde está situado y cómo reemplazarlo.

- Para conducir con seguridad durante la noche.—Disminuya su velocidad. Incremente su visibilidad. Aumente su atención. Hágase ver. Teniéndolos en cuenta, la conducción nocturna será para usted agradable y segura.

FIAT
SEAT

CANO, S. A.

VESPA
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

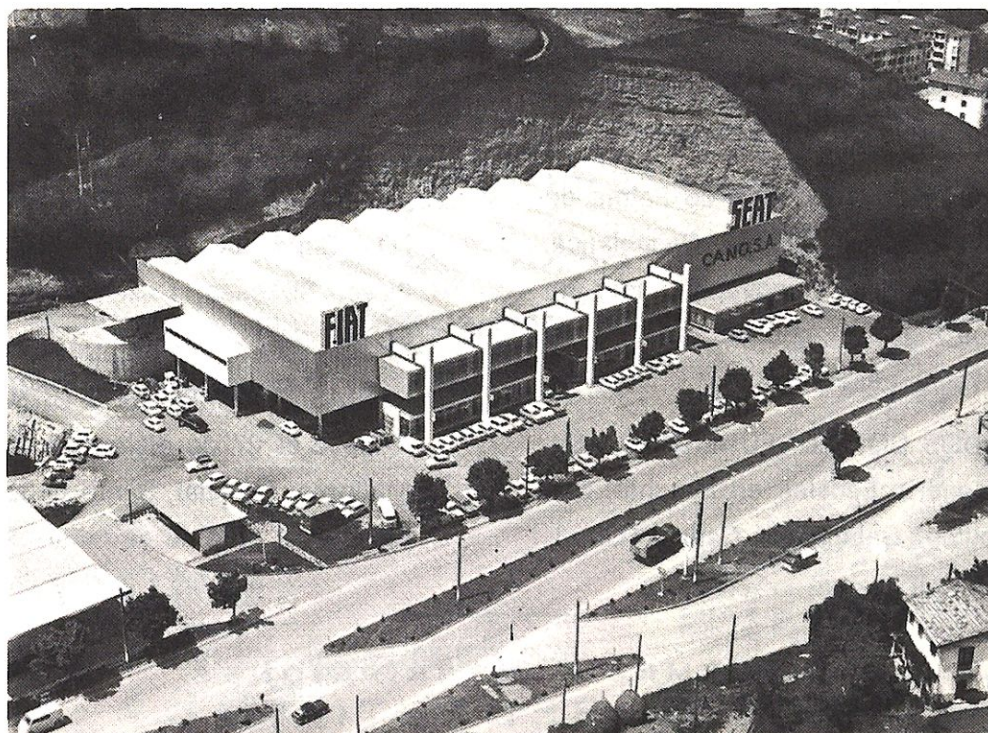
Asistencia
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios
originales



Mecánica

Electricidad

Engrases

Lavados

Avda. Tolosa s/n. • Teléfonos 25.402 - 29.880 (3 líneas) • SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 • Teléfono 613.335 • IRUN



Agencias de Viajes - Grupo A.- N.º 5

PREPARA UNA SUGESTIVA SERIE DE PROXIMOS CRUCEROS

VII CRUCERO SEMANA SANTA en el trasatlántico «CABO SAN VICENTE». Del 21 de marzo al 10 de abril. Salida de Barcelona. Escalas: Nápoles (Capri, Pompeya), Mudanya (Bursa, Nicea), Estambul, Pireo (Atenas), Venecia (Ravena, Roma), Livorno (Florenca, Pisa, Siena) y Barcelona. Precio: desde 17.200 pesetas.

ANTILLAS Y CARIBE CON EL «ANTILLAS». Salida de El Havre el 10 de enero. Escalas en: Southampton. Pointe a Pitre, Fort de France, Curaçao, La Guayra, Puerto de España, Barbados, San Juan y Vigo. 24 días de viaje. Precio: 55.150 pesetas.

CANARIAS, MARRUECOS Y SENEGAL CON EL «ANCERVILLE». Salida de Marsella el 20 de diciembre. Escalas en: Casablanca, Santa Cruz de Tenerife, Dakar, Las Palmas y Funchal; 15 días de viaje. Precio: 24.250 pesetas.

VERANO AL SOL CON EL «FRANCA C». Salida de Palma de Mallorca, el 8 de enero. Escalas en Málaga, Casablanca, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Génova, Cannes. Posibilidad de estancia en los diversos puertos. 14 días de duración. Precio: desde 17.250 pesetas.

CRUCERO DE LOS DOS MUNDOS CON EL «EUGENIO C». Salida de Barcelona el 9 de enero. Escalas en Funchal, San Juan, Colón, Balboa, Acapulco, Galápagos, Callao (Lima),

Guayaquil, Bolivia, Colón, Willenstad Antigua y Las Palmas. 35 días de duración. Precio: desde 76.435 pesetas.

AFRICA OCCIDENTAL Y BRASIL CON EL «ANCER VILLE». Salida de Marsella el 22 de enero. Escalas en Casablanca, Santa Cruz de Tenerife, Dakar, Salvador, Santos, San Francisco, Do Sul, Río de Janeiro y Recife. 31 días de viaje. Precio: 45.900 pesetas.

ITALIA Y AFRICA DEL NORTE CON EL «ROMA». Salida de Génova, el 26 de diciembre. Escalas en: Nápoles, Catania, Sousse, Alger, Tánger, Cádiz y Barcelona. 11 días de viaje. Precio: 9.150 pesetas.

MEDITERRANEO, GRECIA Y TURQUIA CON EL «FRANCA C». Salida de Génova el 26 de diciembre. Escalas en Nápoles, Messina, Corfú, Pireo, Estambul, Katakolon y Siracusa. 12 días de viaje. Precio: desde 17.250 pesetas.

CRUCERO POR EL MEDITERRANEO CON EL «MICHELANGELO». Salida de Génova el 27 de diciembre. Escala en El Pireo, Siracusa, Casablanca y Palma. 11 días de viaje. Precio: 24.750 pesetas.

CANARIAS Y MARRUECOS CON EL «EUGENIO C». Salida de Génova el 27 de diciembre. Escalas en Cannes, Palma de Mallorca, Funchal, Santa Cruz de Tenerife, Dakar y Casablanca. 12 días de duración. Precio: desde 18.280 pesetas.

INFORMES E INSCRIPCIONES:
SAN SEBASTIAN

c/ MIRAMAR, 3 - Teléfono: 29-1-96 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-69

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

en EIBAR: Arragüeta, 9 bajo - Telefono 71-15-39

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ

información del



SE AMPLIA LA GAMA DE SERVICIOS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

El Real Automóvil Club Vasco-Navarro sigue manteniendo su preocupación de convertirse en el verdadero y total colaborador del automovilista.

En esta línea de conducta, después de un amplio estudio ha puesto en práctica nuevos servicios.

COMPRA DE AUTOMOVILES

Uno de ellos es el servicio de compra de automóviles por los señores socios tanto al contado como a plazos y en las mejores condiciones que ofrece el mercado.

Los trámites para su financiación, serán resueltos en 48 horas.

Los socios interesados en este nuevo servicio deberán consultar con sus respectivas oficinas delegadas tanto en San Sebastián, como en Bilbao, Vitoria y Pamplona, delegaciones que abarcan a las provincias respectivas.

El servicio que se implanta es completo. El socio puede gestionar a través del Club desde la adquisición y financiación del vehículo y cumplir con todos los trámites obligados, hasta la puesta en circulación del vehículo.

REVISION MEDICA

Otro servicio que el Real Automóvil Club Vasco-Navarro estima de indudable interés para sus socios, es el de la revisión médica obligatoria para conseguir el permiso de conducir. Este servicio ha sido implantado en atención a las numerosas peticiones formuladas por nuestros asociados, complaciéndonos en manifestarles que por mediación de este Club pueden obtener el certificado médico necesario para la obtención o revisión de los permisos de conducir de la clase B. Todo ello supondrá un ahorro sustancial de tiempo para el socio.

Este servicio funcionará de lunes a viernes en las horas que se señalará en cada delegación de San Sebastián, Bilbao, Vitoria y Pamplona.

Por lo que se refiere a los socios de San Sebastián y su provincia, se les recuerda que en los bajos de los jardines de Oquendo se halla el aparcamiento subterráneo donde los socios podrán aparcar sus vehículos, cuya primera media hora de estancia corre por cuenta del Club.

VIAJES

Se recuerda también a los señores socios, que el Real Automóvil Club Vasco-Navarro tiene establecido también como servicio de singular importancia el de los viajes tanto en ferrocarril, como en avión, barco o automóvil, individualmente o en grupo. Y ello a través de la Agencia de Viajes Touring, S. A., uno de cuyos empleados se hallará en las oficinas del Club para tramitar todo tipo de viajes.

El Real Automóvil Club Vasco-Navarro se siente satisfecho de poder favorecer así a sus asociados, con el deseo de que todos ellos encuentren las máximas facilidades en las gestiones a realizar.

AVISO DE LA RECAUDACION DE CONTRIBUCIONES AL ESTADO

ATENCION ¡PELIGRO!

A partir de 1970 no se cursará este aviso ni se intentará el cobro a domicilio (Nuevo Reglamento).

Usted está obligado a personarse en la recaudación antes del final del período voluntario (final del primer semestre, 15 de mayo; del segundo, 15 de noviembre) al día siguiente se exigirá el recargo inexorablemente.

TELEFONOS

Se refuerza el servicio telefónico con los siguientes números:

CLUB - 4 3 0 7

**SERVICIO SEGURO MUTUO DE AUTOMOVILES
(SINIESTROS) - 4 3 0 6**

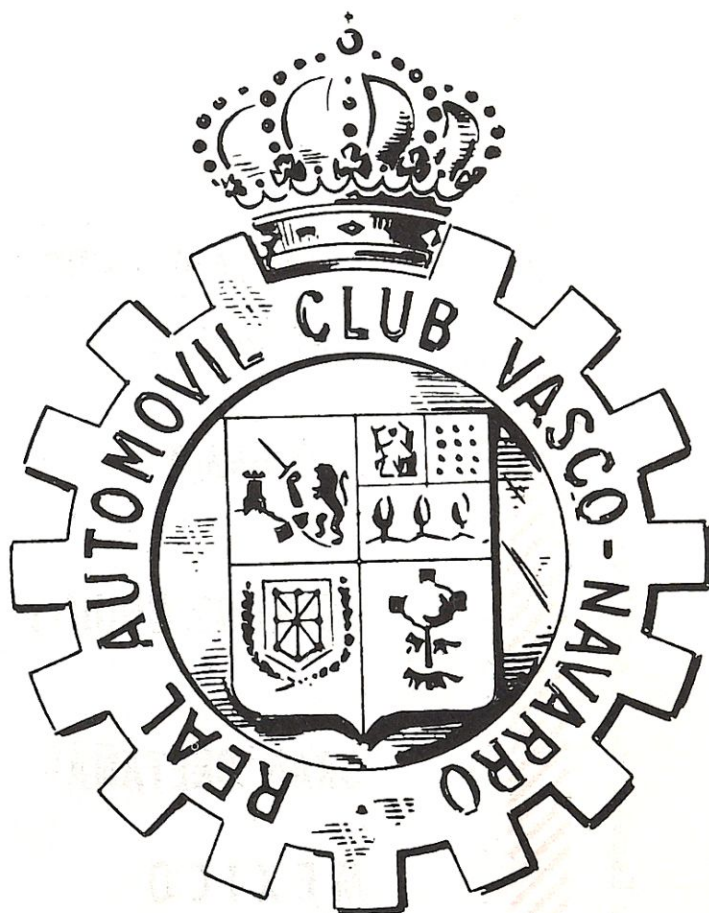
INMINENTE APERTURA DE LOS LOCALES DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO EN BILBAO

En los primeros días de diciembre quedarán abiertos al público, los nuevos locales que el Real Automóvil Club Vasco-Navarro ha instalado en Bilbao, en la calle Bandera de Vizcaya, número 2.

Es una necesidad que se hacía sentir y que el Club a la vista de ello ha forzado incluso la medida de sus posibilidades, para que los numerosos socios de Bilbao y Vizcaya puedan beneficiarse de los múltiples servicios que en favor del asociado automovilista tiene establecidos.

Se da la circunstancia de que en los bajos del inmueble citado existe un aparcamiento, lo que facilitará a los socios la tramitación de sus consultas o gestiones.

Sin embargo, la inauguración oficial de este local social del Real Automóvil Club Vasco-Navarro tendrá lugar en marzo con ocasión de finalizar en Bilbao el Rallye Internacional Vasco-Navarro. En el acto de reparto de premios que se efectuará en estos nuevos locales, es cuando se procederá a la solemne inauguración de la sede del Real Automóvil Club Vasco-Navarro en Bilbao.



Esta es la nueva insignia creada con motivo del establecimiento del Real Automóvil Club Vasco-Navarro. Estas insignias en esmalte y colores pueden ser adquiridas por los socios en las respectivas delegaciones de San Sebastián, Bilbao, Pamplona y Vitoria de este Club.

CANON DE COINCIDENCIA

Durante el mes de Diciembre finaliza el plazo para el pago del cuarto trimestre del Canon de Coincidencia, gestión que puede ser encomendada en estas oficinas por los socios propietarios de vehículos de servicio público.



BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

- Un siglo de experiencia
- Rapidez en sus operaciones
- Completo servicio exterior
- División de Desarrollo y Fomento de Negocios Internacionales
- Sucursales en las principales plazas de la Península, Islas Canarias y Baleares
- Cheques de viajeros

Organización propia en el extranjero:

Filiales:

BANCO DE SANTANDER - ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575
Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

Vía España-C/ Venezuela
Edificio "La Rotonda"
Anexo-Ap. Postal, 9 A-484
Teléfono 3-5325

PANAMA, 9 A

Representaciones

ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575
Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

COLOMBIA

Carrera 7.^a, núm. 17-01
Apartado Aéreo 15974
Teléfono 42 09 41

BOGOTA, D. E

ESTADOS UNIDOS

375 Park Avenue
Seagram Building
Teléfono 6880984

N. YORK, N. Y. 10022

GRAN BRETAÑA

38, Lombard Street
Teléfono 01 - 626 - 6070

LONDRES, E. C. 3

MEXICO

Isabel la Católica, 38
(Edificio "La Noria")
Teléfono 12 53 83

MEXICO 1, D. F.

PERU

Jirón Ucayali, núm. 142
Teléfono 7-3148

LIMA

VENEZUELA

Avenida de Urdaneta
esquina Las Ibarras,
Edificio Central
Teléfono 81 93 77

CARACAS

vehículos extranjeros en ESPAÑA

Para conocimiento de Garajes, Talleres de automóviles y «Campings» establecidos en España, y de los turistas que en los mismos dejen depositados sus vehículos cuando se ausentan de España.

1.º Al ausentarse, dejando en España depositados sus vehículos por tiempo superior a DOS MESES, los usuarios tienen la obligación de solicitar de la Aduana el PRECINTADO de dichos vehículos, formalizando tal solicitud por escrito, bien personalmente, o bien por mediación de otra persona que, debidamente autorizada por ellos, les represente.

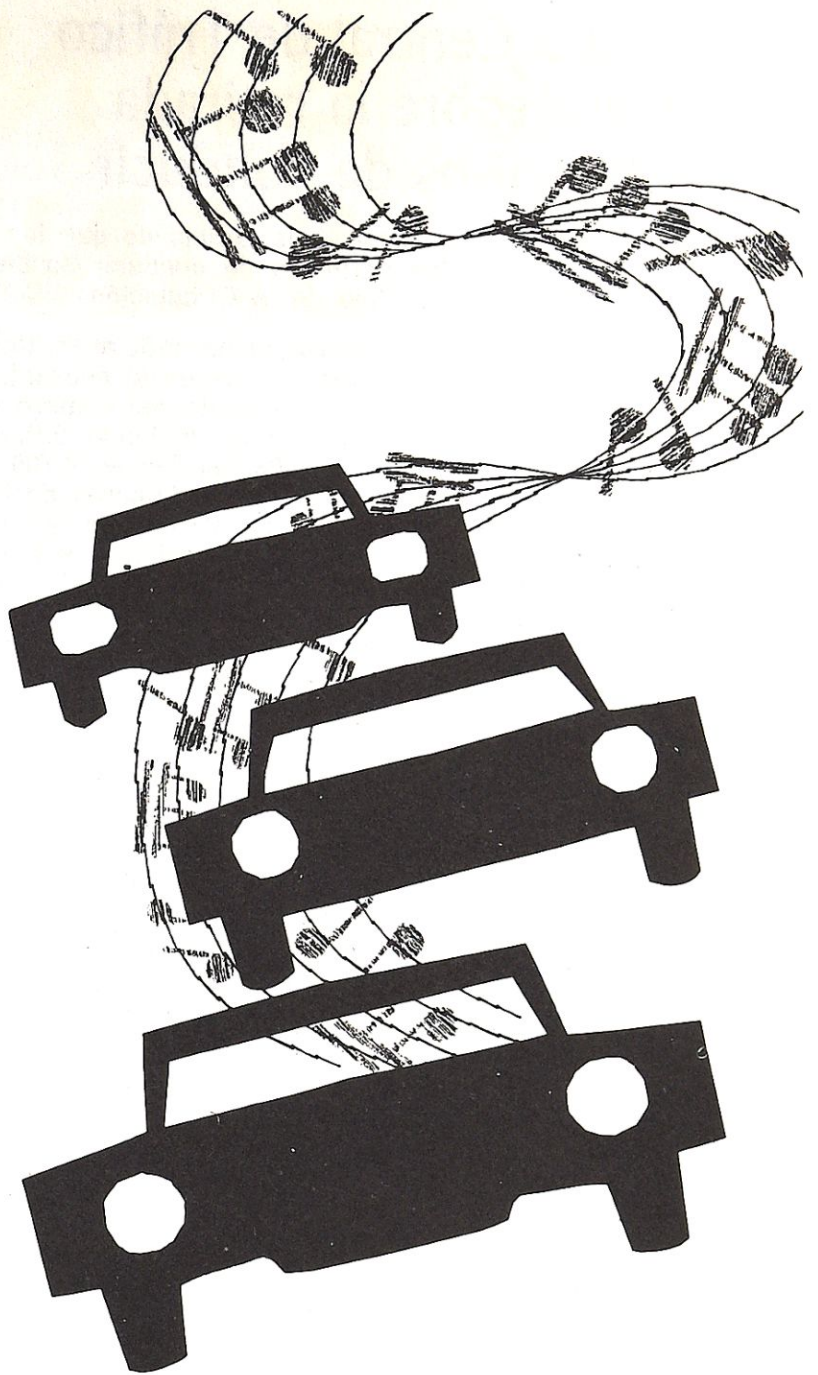
2.º A tales efectos, se entienden como *vehículos*, tanto los automóviles de turismo y motocicletas como los remolques o «roulottes», y también las embarcaciones de recreo y sus motores siempre que los vehículos estén provistos de matrícula extranjera o turística española.

3.º Mediante el precintado aduanero se aplaza la obligación de reexportar dichos vehículos al extranjero, siendo así posible también volverlos a utilizar en un período posterior de estancia en España, para lo cual deben entonces presentarse nuevamente en las oficinas de la Aduana y solicitar su desprecinto y uso del régimen temporal, que les será concedido si reúnen las condiciones legales para su disfrute.

4.º El precinto aduanero citado no podrá mantenerse en forma continuada por tiempo superior a DOS AÑOS a contar de la fecha en que se realice (salvo el caso de obtener de la Dirección General de Aduanas - Madrid, una prórroga). Transcurrido dicho plazo sin haberse desprecintado —bien para un nuevo uso temporal o bien para reexportación al extranjero— se incurre por el propietario o usuario del vehículo en una multa reglamentaria fijada en 1.000 a 15.000 pesetas, respondiendo de su pago el propio vehículo que, en caso de no ser aquella satisfecha, sería subastado por la Aduana como abandono por dación en pago (artículo 19 de la Ley de Importación Temporal de Automóviles).

5.º En el caso de comprobarse por los Servicios de Vigilancia la existencia en garajes, talleres, «campings», etc., de vehículos extranjeros no precintados por la Aduana y cuyos propietarios o usuarios no se encuentren ya en España por haberse ausentado más de DOS MESES antes de la fecha de la comprobación, LOS DEPOSITARIOS, ES DECIR, LOS PROPIETARIOS DE LOS CITADOS LOCALES O ESTABLECIMIENTOS, INCURRIRAN EN RESPONSABILIDAD sancionable con multas, si no hubieren cumplido con la obligación que tienen de dar oportunamente cuenta a la Aduana de tenerlos depositados a su cargo.

6.º La obligación y responsabilidades a que se refiere la advertencia anterior existen aún en el caso de tratarse de vehículos averiados y aunque sean entregados en depósito o custodia a los talleres y garajes por parte de otras Autoridades o Jurisdicciones (Agentes de Tráfico, Juzgados, etc.), circunstancias que no eximen a los propietarios de los locales de su obligación de dar oportuna cuenta a la Aduana para la intervención que a la misma corresponde (sin perjuicio de la que pudieran tener otros Organismos o Autoridades) al tratarse de vehículos extranjeros importados temporalmente en España y que deben, en definitiva, ser reexportados o bien nacionalizados legalmente.



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

La Jefatura Central de Tráfico puntualiza sobre la retirada de los permisos de conducir

Ha creado un cierto desconcierto la noticia de que los gobernadores civiles podrán retirar los permisos de conducir en ciertos casos de infracción peligrosa del Código de la Circulación.

Escuetamente intentaremos aclarar dicha noticia en todos sus detalles: La Jefatura Central de Tráfico se ve en la necesidad de adoptar medidas eficaces para reducir el aumento del número de accidentes mortales de tráfico que se vienen produciendo últimamente. En mayo de 1968 hubo 300 muertos y 6.603 heridos en 4.700 accidentes. Dichas medidas de la J. C. de Tráfico no modificarán en nada ningún artículo del Código, únicamente llevarán al máximo las medidas represivas autorizadas actualmente contra infracciones peligrosas. La Jefatura Central de Tráfico avisa, pues, que extremará el rigor represivo expresado en el actual artículo 289 de nuestro Código de Circulación, alarmada ante el progresivo aumento de los accidentes graves; se ha comprobado que un 80 por 100 del total de accidentes se deben a infracciones graves del Código, mientras que el año anterior sólo eran un 74 por 100.

La supresión del permiso de conducir, según indica el citado artículo 289, puede ocurrir siempre que se cometan infracciones a los artículos 18, 19, 21, 25, 30, 40, 45, 48, 49, 147 y 174. Además de esta sanción procederán las pecuniarias correspondientes.

La suspensión del permiso se hará por la Autoridad Gubernativa, dando cuenta a la J. C. de Tráfico. El tiempo de suspensión será no superior a tres meses. En caso de conducir un vehículo durante el tiempo de esta suspensión del permiso, habrá una nueva suspensión por tiempo igual al de la sanción quebrantada.

Este nuevo paso de la Jefatura Central de Tráfico viene a corroborar las experiencias de otros países en el sentido de que la multa en dinero no es suficiente medida represiva para combatir el uso criminal que se hace, por ciertos conductores, del automóvil y de sus vías de circulación.

Francia contra el alcoholismo en los automovilistas

Un proyecto de ley está listo para su aprobación por el Gobierno francés.

Una de las primeras medidas tomadas en este plan de lucha antialcohólica ha sido la prohibición de la venta de bebidas alcohólicas, incluso la cerveza, en los bares de las autopistas francesas.

Podrá servirse cerveza o vinos con menos de 10°, únicamente en las comidas.

La policía de tráfico ha confirmado pedidos para 120.000 «alcotest», unos aparatos comprobadores rápidos para detectar el grado de alcoholencia de los conductores de automóviles.

Está aún en discusión en las altas esferas gubernamentales la fijación del límite máximo de alcohol con el que se permita circular y en segundo lugar si deberá ser sancionado el conductor «alegre» aunque no cometa accidente.

El grado de alcoholencia por encima de 0,5 ya perturba los reflejos del conductor; sin embargo, en la mayoría de los países europeos se reprende a partir de un 0,8.

Y para que se hagan una idea nuestros conductores hispánicos habituados al Valdepeñas, les diremos que este coeficiente de 0,8 se alcanza simplemente en una comida con una botella de vino, un aperitivo o whisky de entrada y dos copitas con el café.

Para terminar, diremos que en Inglaterra durante 1967, año en que se inició el plan antialcohol, se registró una baja del 21 por 100 en los accidentes y del 3 por 100 en los muertos en carretera.

*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

Ha sido editado en Bilbao

El mejor manual español de primeros auxilios en carretera, gratuito para los automovilistas

La Asociación de Ayuda en Carretera, creada en Vizcaya y con sede en Bilbao, sigue adelante en su afán por mejorar o aliviar todo lo concerniente a la circulación rodada.

Ha venido logrando la implantación de ambulancias, la filmación de películas de primeros auxilios, la celebración de cursos de socorrismo y mecánica y ha promovido campañas de prensa y radio, así como organizado conferencias, etc.

Hace algunos días, merced a grandes esfuerzos y abundantes gestiones, dicha Asociación ha lanzado a la luz pública un libro cuidadosamente editado y encuadernado, denominado «Manual de primeros auxilios en carretera».

Me consta que los periódicos de España se han hecho eco del mismo; pero como en estas cuestiones de la circulación y, principalmente, en lo concerniente a los auxilios que debemos prestar a los accidentados, seamos o no responsables del accidente, nunca se peca por exceso de difusión, deseamos hacernos eco de dicha edición en la revista del Real Automóvil Club Vasco-Navarro, entre otras razones, porque una revista dedicada precisamente al automovilismo, no puede pasar por alto la puesta en circulación de un documento tan valioso, por lo práctico, como lo es este Manual.

Quizás el valor del mismo entre más por los ojos y el entendimiento de nuestros lectores, transcribiendo algunos párrafos de las críticas de diversos diarios.

«El Manual —escribía "El Correo Español - El Pueblo Vasco", de Bilbao, escrito y supervisado por un competente equipo de técnicos, doctores y moralistas, comprende todos los casos que pueden darse o necesitar un accidentado...»

«...Hay que llevar —continuaba— a todo el mundo, no sólo la conciencia del deber de la ayuda, prestada muchas veces con tanta generosidad como ignorancia, resulte más perjudicial que beneficiosa. Y eso es lo que pretende este libro, por el que no regateamos nuestro aplauso, bien merecido, a la Asociación de Ayuda en Carretera de Vizcaya.»

Por su parte, «El Diario Vasco», de San Sebastián, escribía:

«...Este libro, a nuestro juicio el mejor y más completo de España. Si todos los automovilistas tuviesen la suerte de que cayese en sus manos, sin duda de ningún género que se salvarían muchas, muchísimas vidas. Y es que, amigos, leyéndolo, uno se percata enseguida de que en caso de accidente, sin excepción, hacemos lo contrario de lo que se debe.»

Y continuaba: «No, este libro no llena ningún hueco, este libro era necesario y ahora que se ha editado, sería muy aconsejable que todos nos procurásemos un ejemplar.»

Remitiéndonos a dicho consejo, diremos que estos ejemplares no son puestos a la venta directamente al público, sino que se ofrecen a compañías de seguros, empresas, organismos, entidades de toda índole, para que lo adquieran directamente a la Asociación, para su distribución gratuita entre asegurados, clientes, empleados, beneficiarios, etc., toda vez que permite la inserción de publicidad en la contraportada.

No me cabe la menor duda, que centenares, millares de automovilistas, estarán ya deseando conseguir uno de estos ejemplares, pero hay que tener en cuenta que el mismo debe, no ya leerse detenidamente, sino estudiárselo, para poder actuar en caso de accidente sin pérdida de tiempo y dentro de las normas que se nos marcan para una eficacia absoluta de nuestra ayuda. Llevar el Manual en el coche, sí es conveniente; pero hay que tener presente que en caso de accidente, no podemos empezar a efectuar consultas en un libro, aunque hay que reconocer que el mismo tiene una distribución tan perfectamente ordenada y señalada, que resulta sencillo encontrar al instante aquello que pueda interesarnos en el momento.

Colaboran en el Manual de primeros auxilios en carretera, doce médicos, en la parte de asistencia sanitaria; el Obispo de Santander y Administrador Apostólico de Bilbao, monseñor Cirarda y el reverendo padre don Juan Angel Belda Dardiñá, Fiscal General de la Diócesis de Bilbao, en el aspecto moral de la conducción de automóviles, y por la parte mecánica, seis técnicos especializados.

Primeramente se ofrece un esquema en los distintos apartados de seguridad, primeros auxilios, quemaduras, heridas, hemorragias, fracturas, shock, asfixia y respiración boca a boca, masaje al corazón, medidas de espera, evacuación de heridos, comunicación, teléfonos S.O.S., botiquines y ficha médica.

Todos estos apartados se amplían seguidamente, para ampliar los conocimientos del usuario del Manual. Se complementa con otros datos interesantes, así como con unas normas elementales de mecánica.

En suma, todo un acierto y una necesidad. Lo que ahora hace falta es que su difusión se materialice con rapidez, hasta lograr que cada automovilista español lleve en su vehículo el «Manual de primeros auxilios en carretera».

EDUARDO CATANIA

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)

LA IMPOSICION DE VELOCIDADES MINIMAS REDUCE EL CAUDAL MAXIMO DE LAS AUTOPISTAS

Cuatro ingenieros de la Dirección de las Carreteras del Estado de California han constatado que la imposición de velocidades mínimas reduce el caudal máximo de las autopistas. Las observaciones recogidas se refieren a autopistas del Estado, de cuatro, seis y ocho vías de circulación. Las velocidades mínimas impuestas difieren de vía en vía, siendo la de la derecha la menos elevada.

Para las calzadas de autopistas de dos vías de circulación, las velocidades mínimas eran de 72 kilómetros-hora para la vía de la derecha y de 96 kilómetros-hora para la de la izquierda. Para las calzadas de tres vías, la central correspondía a una velocidad mínima de 89 kilómetros-hora. En las calzadas de cuatro vías, las velocidades de las dos vías intermedias eran de 89 y 96 kilómetros-hora, respectivamente.

Fue a continuación de la imposición de estas velocidades mínimas cuando se tomaron las primeras medidas: velocidad instantánea de los vehículos, frecuencia de cambios de vías, frecuencia de los adelantos por la derecha y caudal total por vía.

1. La primera observación fue que las velocidades medias bajaron de una manera general. Los coches que circulaban a una velocidad inferior a la velocidad mínima impuesta eran del orden de un 5 por 100 del conjunto de los vehículos. Se observó un aumento de la frecuencia de las «colas» de vehículos.

2. Los investigadores atribuyeron estos hechos a la tendencia que los conductores tenían de desplazarse hacia una vía situada a su izquierda, sin aumentar sin embargo su velocidad. Los investigadores supusieron primitivamente que los paneles de límite inferior de velocidad iban a incitar a los usuarios lentos a circular por la vía de la derecha. Se observó lo contrario, reduciendo la velocidad media de los vehículos y aumentando el número de adelantos por la derecha.

3. Los técnicos de la Dirección de las Carreteras de California están de acuerdo con los conductores, por una razón psicológica personal, no les gusta sentirse conductores «lentos». Se dirigen pues hacia una vía de la izquierda, lo que halaga su amor propio, sin decidirse sin embargo a ir más de prisa.

4. Las medidas de limitación mínima de las velocidades debían, en el espíritu de sus protagonistas, aumentar la seguridad vial. El incremento de la frecuencia de los adelantos y de las «colas» ha aumentando los peligros de circulación cuando se esperaba que disminuyesen.

5. La multiplicación de las señales de advertencia viales aumenta el número de obstáculos materiales situados fuera de la calzada que los automovilistas pueden encontrar en caso de que su coche salga de la misma. Las estadísticas de accidentes han señalado que un 25 por 100 de los accidentes ocasionados al circular por la autopista era debido al encuentro de un vehículo aislado con un obstáculo situado fuera de la calzada. No es, por tanto, de interés para la seguridad en carretera el multiplicar las señales de circulación en el margen de la misma; evidentemente se pueden situar sobre pórticos por encima de las vías de circulación. Aparte de sus apoyos, se suprime el peligro de colisión, pero no mejoran la estética del itinerario.

6. Parece difícil conseguir el respeto a las velocidades impuestas en las autopistas, que en California son actualmente de 110 kilómetros-hora para la velocidad máxima y 96 kilómetros-hora para la mínima. En la práctica, un vehículo limitándose a la velocidad de 96 kilómetros-hora respeta la reglamentación existente, pero se observa que reduce el volumen de circulación de la autopista.

(De «Etudes Routières»)



LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE

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

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

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

Representante: J. ZAYAS • Distribuidor: V. VEGA - Idiáquez, 12 - Teléfono 14048 - SAN SEBASTIAN



La enfermera va anotando las reacciones del sujeto examinado durante el recorrido por la ciudad.

LOS CONDUCTORES CARDIACOS SOMETIDOS A EXAMEN

COMO reacciona el corazón de un conductor que está sometido a la tensión nerviosa creada por el tráfico en la carretera, particularmente si ha sido ya víctima de una crisis cardíaca? Las opiniones son muy diversas. Según algunos observadores, las crisis al volante resultan muy raras y, por otra parte, los «signos de advertencia» de un desfallecimiento cardíaco darán tiempo para detener el coche al borde de la carretera. Otros, por el contrario, insisten en lo repentino de ciertas crisis y en las condiciones especialmente agotadoras en las que puede encontrarse un conductor. Para el Departamento de Salud Pública, Educación y Bienestar de los Estados Unidos, el Instituto de Evaluación y Reeducción de los cardíacos de Tel-Aviv ha emprendido un amplio estudio del problema. El objetivo de dicho proyecto es poner al día métodos de laboratorio que permitan estimar la aptitud fisiológica del conductor cardíaco, para determinar si presenta mayor riesgo de accidente que los conductores cardiológicamente sanos.

El trabajo ha comenzado ya en un hospital de Tel Hashomer, donde se va a someter a examen a un grupo seleccionado de 200 cardíacos y a un grupo de 200 individuos normales, elegidos al azar. Este estudio abarcará, en todo su desarrollo, un total de 2.300 conductores.

Las pruebas son controladas cuidadosamente. El sujeto pasa primeramente por un examen médico completo, en el curso del cual se mide su consumo de oxígeno, su pulso, su tensión arterial y se estima el funcionamiento del corazón. A continuación se le somete a pruebas diversas, al volante, en el centro urbano de Tel Hashomer. En el curso de esta prueba práctica se realiza un trazado continuo del funcionamiento de su corazón mediante una electrocardiografía y la vigilancia continua de su tensión arterial. Se mide también, periódicamente, durante las paradas, el consumo de oxígeno. Además, el observador que le acompaña (médico, conductor oficial o técnico) anota sus reacciones, su modo de adelantarse a otros vehículos, la forma en que toma las curvas y realiza maniobras repentinas. Las observaciones hechas por el acompañante se añaden a los resultados obtenidos por los instrumentos para permitir así una exacta «valoración» del conductor.

Es demasiado pronto para juzgar los resultados de estas observaciones. Se puede prever ya, sin embargo, que resultarán muy útiles, dado que las enfermedades cardiovasculares son una de las principales causas de muerte, sobre todo en las sociedades muy industrializadas, que son precisamente los países donde circulan mayor número de automóviles.



Antes de las pruebas prácticas se realiza un minucioso examen médico.

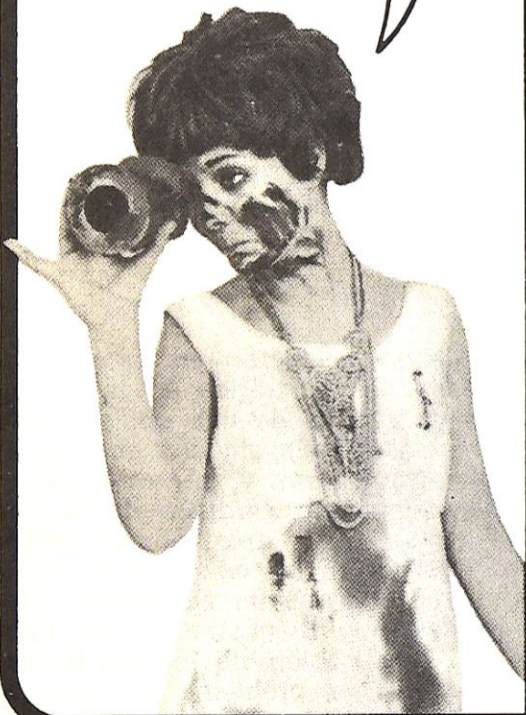


El dato más importante en esta investigación. Antes de poner en marcha el coche e inmediatamente después de la prueba, se toma la presión del conductor...



**¡ Qué porquería !
¿ Desde cuándo no ha
cambiado este filtro ?**

*Un filtro sucio
perjudica al motor.
El coche rinde menos
y consume más.*



*Hay que cambiar
los filtros periódicamente. (*)*



*Pero, ¡cuidado!
utilice sólo filtros de
absoluta garantía.*



**FILTROS
PUROLATOR**



*Aunque me llamen "repipi" les digo que
los filtros supermicrónicos PUROLATOR, con
capacidad para atrapar partículas menores de
una micra (0,001 mm.), son los que equipan el
mayor número de coches fabricados en
España. ¿Qué mejor garantía?*

filtros
PUROLATOR®

DISTRIBUIDOS POR **Firestone**



Aceite

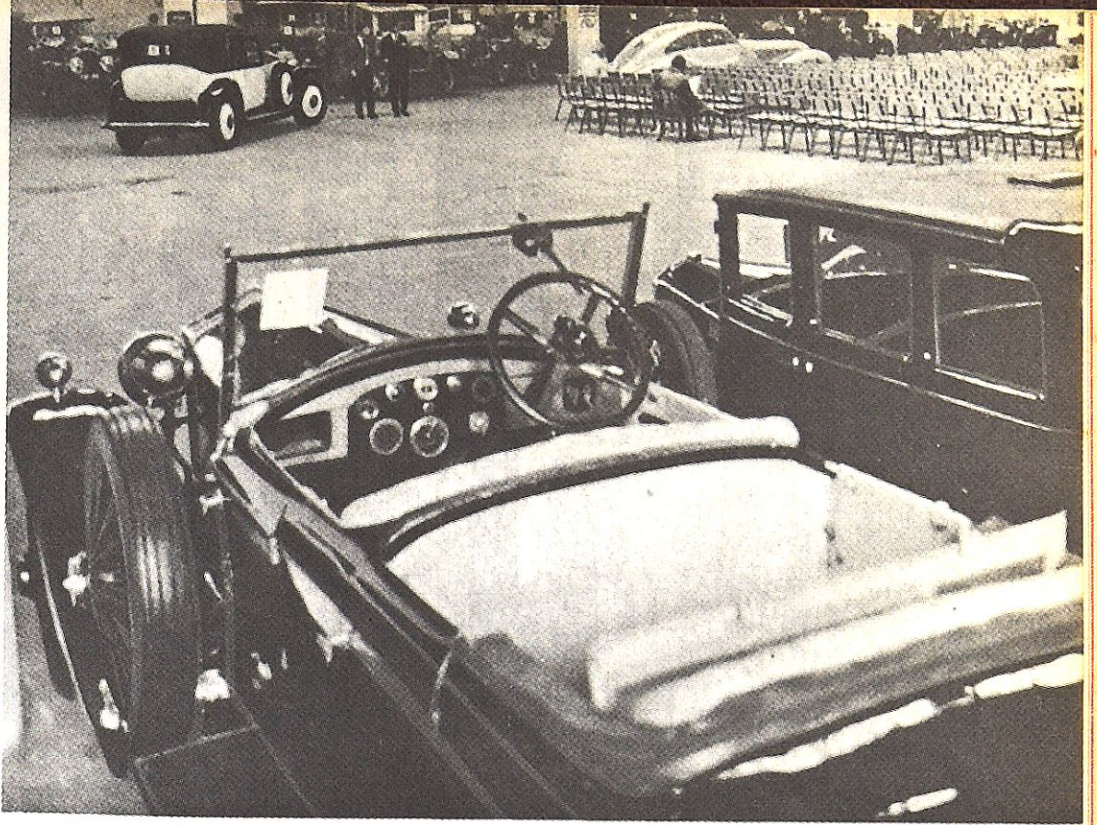
Aire

Gasolina

(*) NORMAS DE RECAMBIO

filtro de aceite: cada 6.000 Km.
filtro de aire: cada 8.000 Km.
filtro de gasolina: cada 10.000 Km.

Los viejos se cotizan



La subasta va a comenzar. Alcanzará la suma de 25 millones de pesetas.

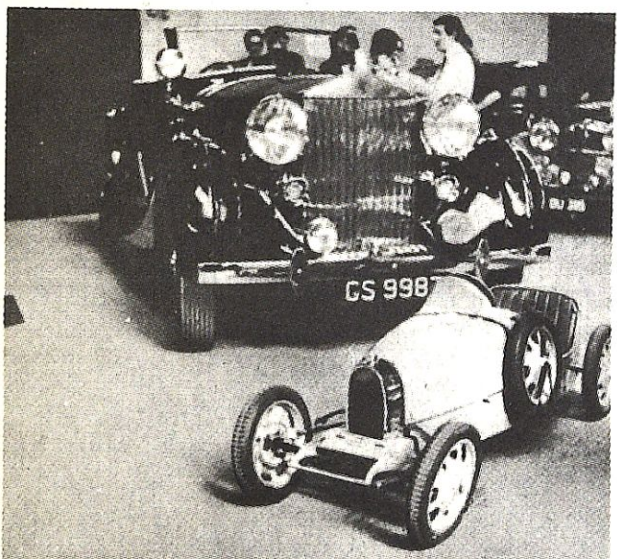


Old Bill, su hija y su nieta, pueden sentarse triunfalmente en el rolls. La venta ha terminado. Mostrando en su mano, Bill Turner tiene el recibo de las 250.000 pesetas que le ha costado su «sueño».

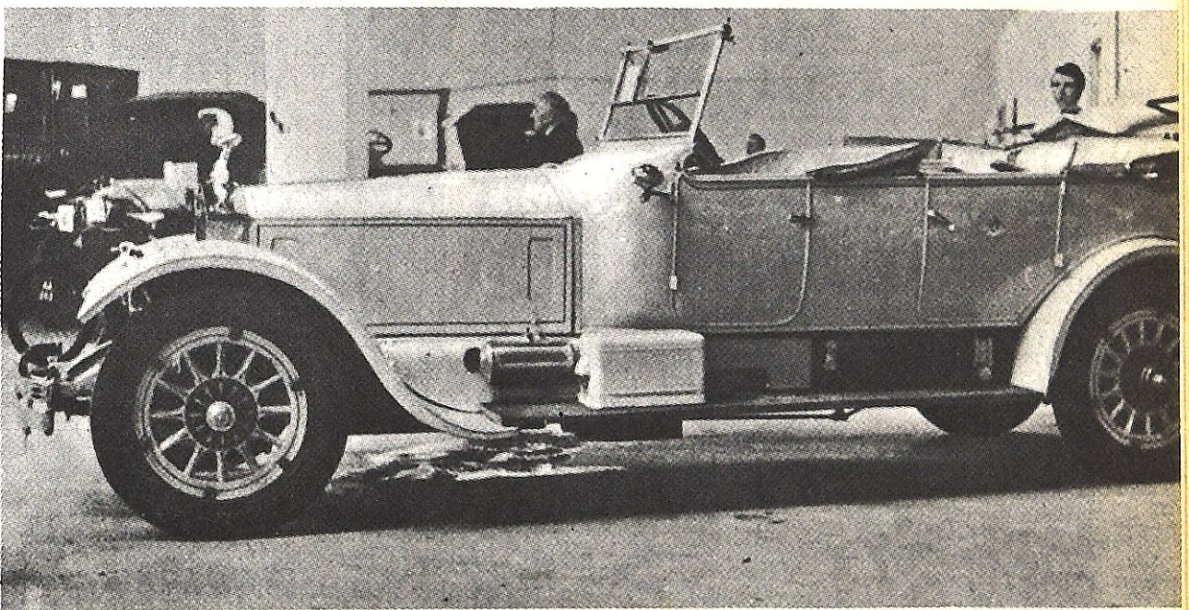
La Galería Sotheby en Londres ha conocido recientemente una jornada muy movida. Se trataba de la venta de 75 vehículos antiguos que iban a ser disputados por numerosos coleccionistas llegados de las cuatro esquinas del mundo.

Se encontraba en esta venta el Rolls del general Sikorski, el Buick que utilizó el rey Eduardo VIII, durante el período de su abdicación; un Rolls Royce Silver Ghost de 1913, un Bugatti, etc.

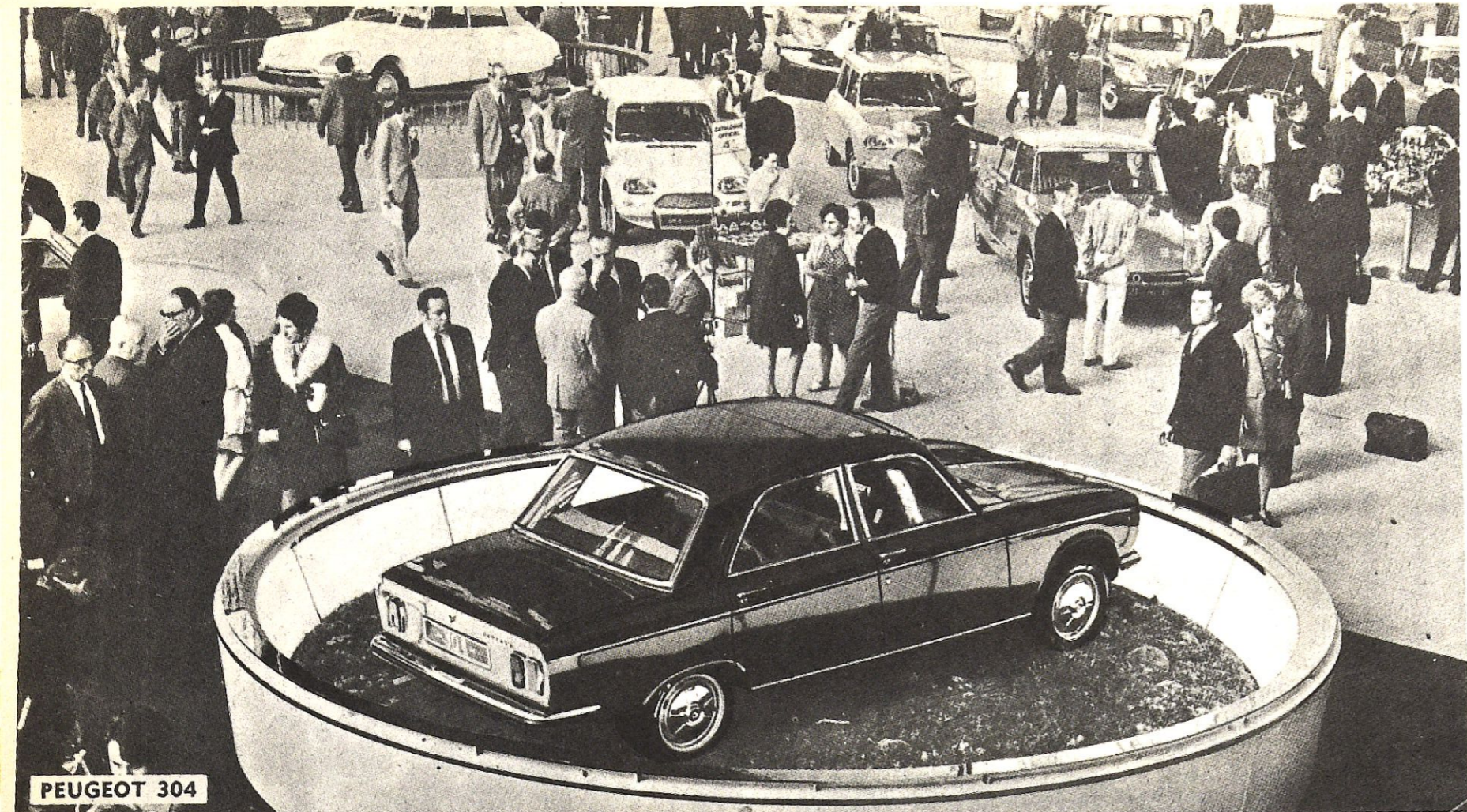
Fue el Rolls de Sikorski el que atrajo toda la atención porque un hombre de 67 años, Bill Turner, de condición modesta, se encaprichó por obtenerlo. Finalmente lo pudo tener por la suma de unas 250.000 pesetas. Invertió en ello todas sus economías. Acosado por los periodistas declaró el bueno de Bill: «Los Rolls Royce son mi único vicio».



En primer término el pequeño Bugatti 1928 tipo 52, modelo eléctrico Gran Premio será finalmente adquirido por 100.000 pesetas. Detrás del Rolls 1937 Phantom que al final tendría por propietario al simpático Bill.



Este Rolls Royce Silver Ghost de 1913 fue adquirido por 220.000 pesetas.



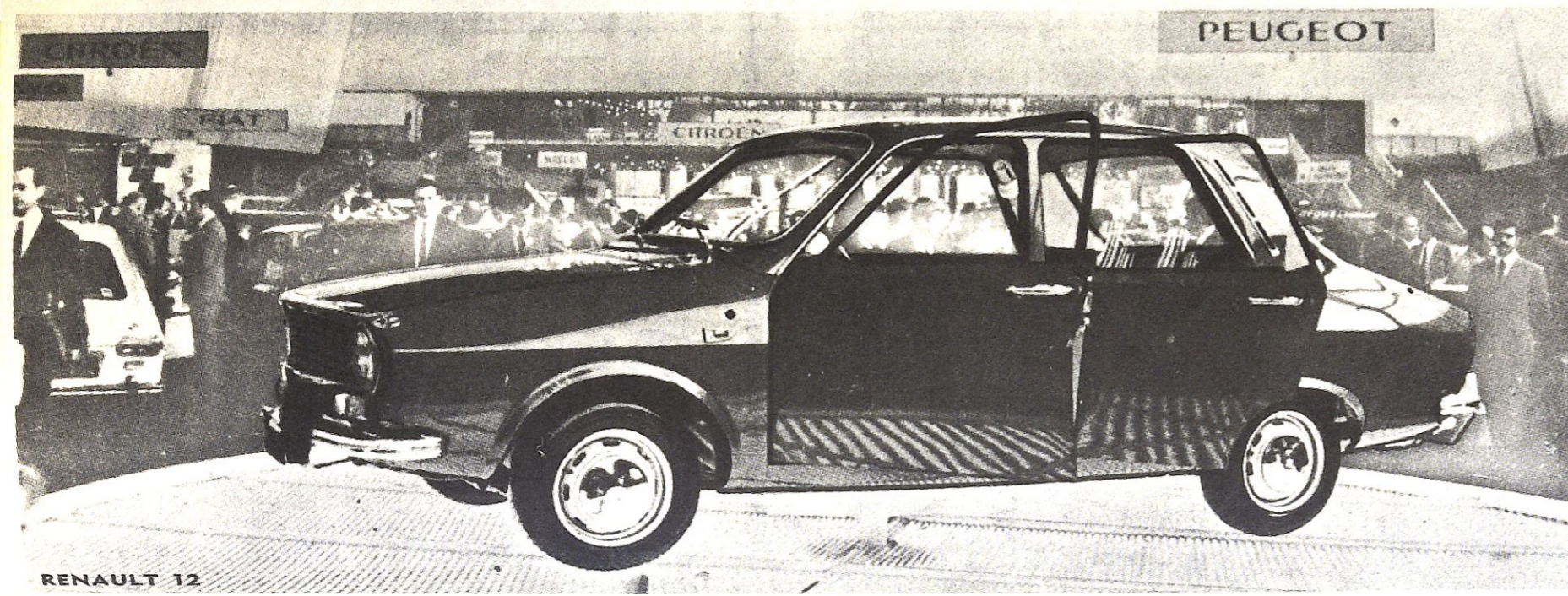
PEUGEOT 304



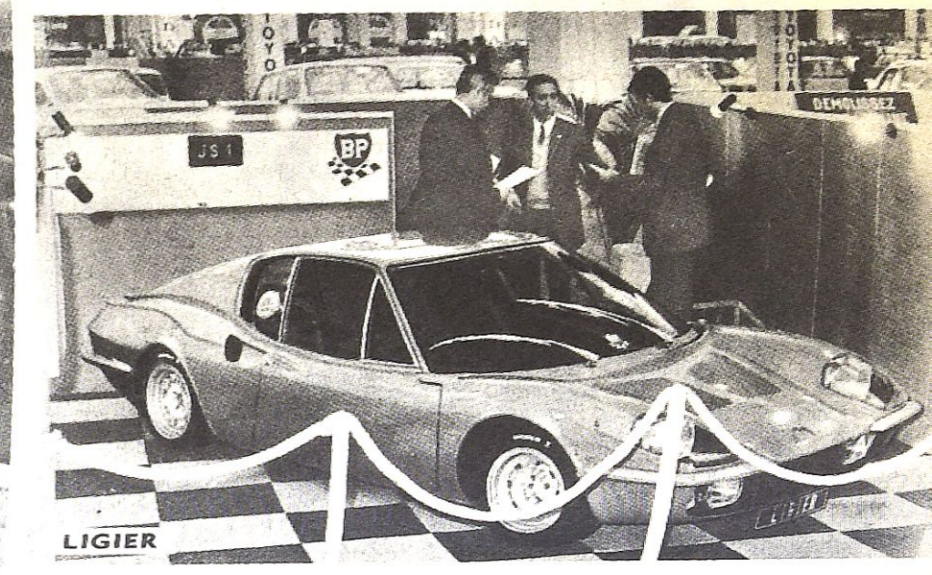
CITROEN D SPECIAL



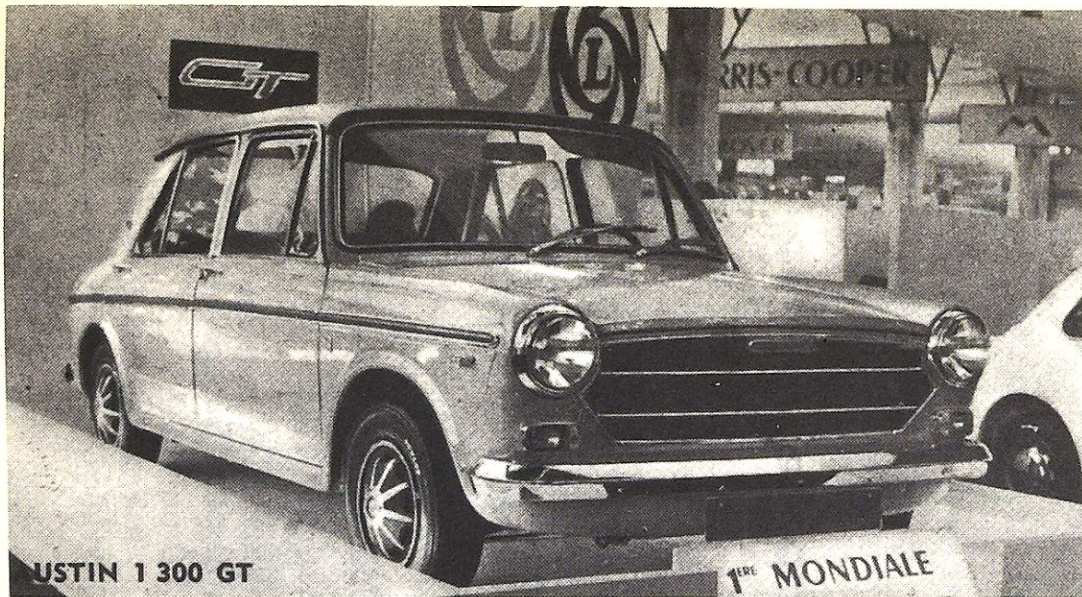
BREAK AMI C



RENAULT 12



LIGIER



AUSTIN 1300 GT

1er MONDIALE



VAUXHALL VX 4/90

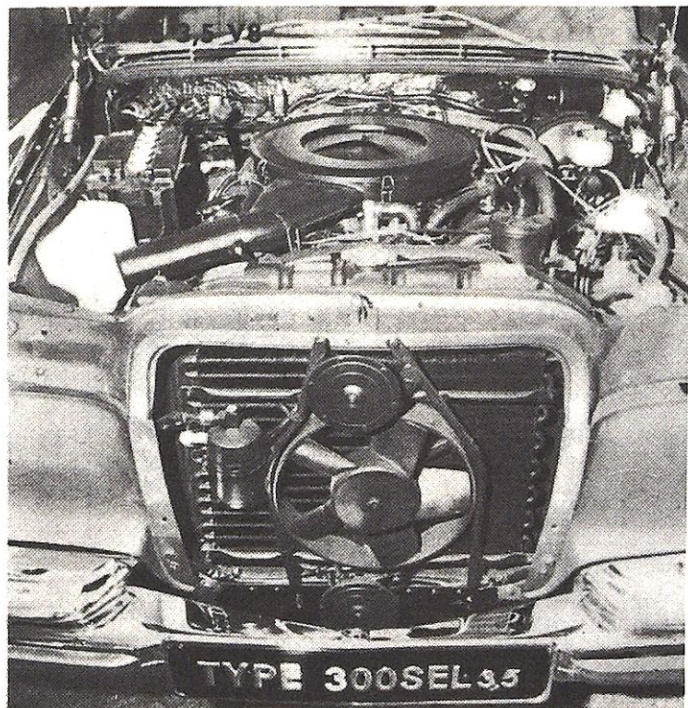


TOYOTA « CORONA » 1600

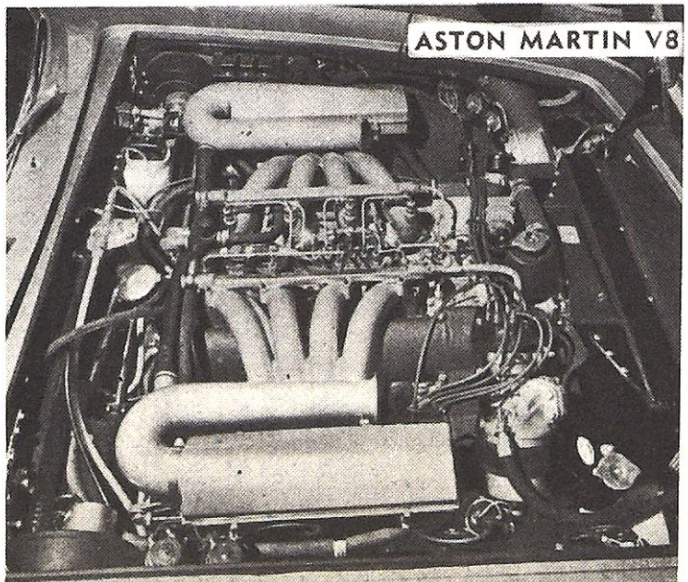
CORONA 1600 MK2



DE TOMASO « MUS »



TYPE 300SEL 3.5



ASTON MARTIN V8

el salón de PARIS

El Salón Automovilista de París sigue siendo el polo de atracción no ya sólo de los industriales y comerciantes sino del simple aficionado que desea apreciar «de visu» toda la gama de novedades que aporta el automovilismo mundial.

Es obvio decir que la Europa automovilista ocupa un lugar privilegiado en el mundo que nos ocupa; que frente al gigantismo de la industria norteamericana, los europeos aportamos una producción mucho más racionalizada hasta el punto de sentirnos copiados por los «grandes» del automovilismo.

Esto se ha visto palpablemente en este Salón de París que, dicho sea de paso, no ha tenido el fasto de otros años, notándose algunos defectos de organización e incluso de limpieza en las grandes naves. Por estos detalles, aunque importantes si suponen una relajación de costumbre, no lo son cuando la presencia de las marcas ha sido exhaustiva y se han podido comparar modelos en verdad revolucionarios. Como es el del Citroën con un nuevo sistema electrónico de inyección. Es quizá este procedimiento novedoso el que ha presidido la novedad de este Salón. Y aunque de momento no puede especificarse cuáles son sus ventajas e inconvenientes, lo cierto es que parece haberse dado un gran paso en otra de las partes más importantes de los automóviles.

Dentro de la electrónica ha constituido un hecho interesante la presentación y frecuentes exhibiciones del primer coche electrónico: un liviano vehículo con carrocería de plástico muy maniobrable, silencioso, que no precisa entretenimiento, salvo la carga de baterías y que es muy fácil de conducir ya que no tiene volante ni pedales, bastando una simple palanca.

También ha sido destacado el hecho de la presencia española en el Salón, presencia que se realiza hace años y que demuestra que también las firmas hispanas pueden ir a buscar clientes a París.

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: Avenida de España, 9

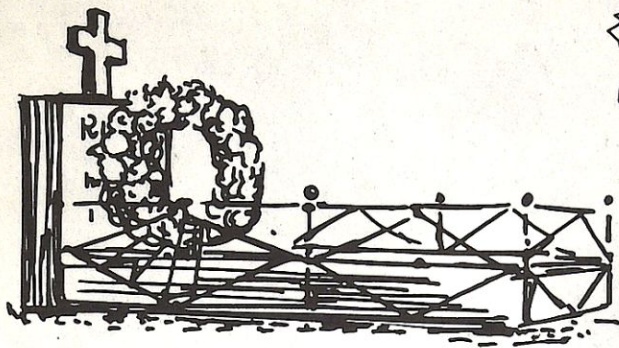
COMPLETA RED DE CORRESPONSALES EN ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO
REALIZA TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS

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

EL EXCESO DE VELOCIDAD



Un enemigo que rara vez perdona.

CAUSA PRINCIPAL DE ACCIDENTES GRAVES

A mayor velocidad, mayor riesgo. Es una proporción evidente. Todavía en 1968 el 25,60 % de los accidentes con víctimas en las carreteras y el 10,35 % en las ciudades, fueron debidos al exceso de velocidad.

LA VELOCIDAD: UNA NOCION RELATIVA

Es difícil convencerse de que rodar a 30 Kms./h. en una carretera estrecha y congestionada de circulación puede tener consecuencias mucho más graves que cuando en una carretera amplia y despejada, el contador indica 120...

REGULELA, PUES, EN FUNCION DE LAS CIRCUNSTANCIAS

Cuestión de hecho. Por eso, el Código de la Circulación resume de manera clara y concisa cuál debe ser el comportamiento en la materia. El legislador ha querido que el conductor regule la velocidad de su vehículo conforme a las condiciones de la carretera y a las circunstancias del momento.

LA DISPOSICION DE LOS LUGARES

Una curva cerrada, un cambio de rasante, un estrechamiento de calzada, un paso a nivel, una calle escarpada o sinuosa, una sucesión de encrucijadas próximas, son lugares que justifican seguir una marcha moderada. El buen sentido, lo aconseja así.

En las proximidades de las escuelas, fábricas, iglesias, espectáculos,

ferias y mercados, es obligado rodar lentamente. Igualmente, una calzada más estrecha, por obras, un tráfico intenso, deben incitar a imprimir al vehículo una velocidad que permita siempre un margen de seguridad. Es el conductor quien debe juzgar con la prudencia elemental en cada caso la conducta a seguir.

LA VISIBILIDAD

También aquí pueden citarse múltiples ejemplos: si se circula de noche, con niebla, nieve o lluvia intensa hay que reducir siempre la velocidad teniendo en cuenta al peligro latente. Con frecuencia se puede comprobar que algunos conductores no pudieron librarse de una situación que hubiera resultado anodina si hubieran ido a una marcha razonable y adaptada a las condiciones atmosféricas.

EL ESTADO DE LA CARRETERA Y DEL VEHICULO Y LA PREVISIBILIDAD

Lanzarse por una carretera deslizante o mal pavimentada, conducir a «lo loco» un vehículo cuyos frenos están flojos, tiene los neumáticos gastados o el alumbrado es pobre, son otros tantos elementos que pueden figurar en el sumario y que el juez tendrá en cuenta. Porque el accidente es casi seguro.

Hay que ser siempre dueño de la velocidad del vehículo de manera que pueda detenerse ante un obstáculo previsible. La previsibilidad, es el conducir a la defensiva, debe ser un principio inolvidable. Recordemos a este propósito que un vehículo que aparece por la derecha, no constituye necesariamente un obstáculo imprevisible. Igualmente, sólo en casos extremos, la objeción de imprevisibilidad cuando los niños

surgen de improviso en la calzada, es aceptada. En el momento en que todo conductor vea un grupo de escolares, debe prepararse a detenerse en seco. Del conductor depende prevenir la inconsciencia y travesuras de los jóvenes. Y un balón que rueda por la calzada anuncia con seguridad que un niño va detrás.

LAS DISTANCIAS DE FRENAJE

Indican la recorrida entre el momento en que el conductor se apercebe que debe frenar y el momento en que el vehículo está completamente parado. Con reflejos normales pasa medio segundo entre el momento en que se produce el acontecimiento que aconseja el frenaje y el momento en que los frenos comienzan a funcionar.

Cuando los frenos funcionan irregularmente la distancia de frenaje aumenta considerablemente. Lo será más aún si sus reflejos son mediocres, si la carretera está húmeda, si sus neumáticos y amortiguadores dejan que desear o si el vehículo va muy cargado.

LA INCITACION AL EXCESO DE VELOCIDAD

Está prohibido incitar a provocar a un conductor a cometer un exceso de velocidad. Es el caso del que no se quiere dejar adelantar.

LENTITUD ANORMAL Y FRENAJE REPENTINO

Constituye igualmente un peligro el hecho de impedir la marcha normal de los demás conductores por los que circulen, sin razón justificada, a una velocidad reducida o frenar repentinamente de no mediar razones de seguridad.

MARCHA MODERADA

Es requerida:

- cuando se circula junto a un tranvía que va a pararse;
- cuando se gira a derecha o a izquierda;
- cuando se circula en caravana o en filas paralelas.

MARCHAR DE PRISA PUEDE SER IGUAL A MORIR PRONTO

Que cada cual se identifique con este slogan. Es de Jacques Delbar y lo ha popularizado en Bélgica. Es igual al celtibérico «más vale llegar tarde que nunca».

este
invierno



a los
patinazos



VALE MAS PREVENIR...

Miles de turistas han regresado a sus países con neumáticos Cinturato en sus vehículos. preparándose para su largo invierno.

CINTURATO

PIRELLI

¡ seguridad sobre mojado!

EL LANZAMIENTO DEL SIMCA 1200

SU COSTE Y SUS CARACTERISTICAS TECNICAS

El automovilista español tiene listo otro modelo de coche: el Simca 1.200.

Un coche que precisa todavía de esa prueba efectuada por técnicos que van a comentar sobre sus máximas posibilidades y también respecto a lo que puede ser modificado. Esto es, lo bueno y lo menos bueno, porque hoy en día no se puede referirse a lo «malo» de un coche cuando la técnica está tan avanzada.

Desde el punto de vista económico el Simca 1.200 supone este desembolso:

Precio sobre fábrica	127.000 ptas.
Impuesto Tráfico Empr. y Arb. Prov. ...	3.048 »
Impuesto de Lujo (20 por 100)	25.400 »
Matriculación y gestoría	1.500 »

Precio total sin seguro 156.948 ptas.

Como datos fiscales podemos expresar que la potencia fiscal es de 9 CV., que el impuesto de circulación supone las 700 pesetas por año y el impuesto de Tenencia y Disfrute de 900 pesetas al año.

Consumo en carretera 7,5 litros a los cien kilómetros; consumo medio en ciudad, 8,5 litros por 100 kilómetros y su velocidad máxima es de 145 kilómetros por hora.

MOTOR

Cuatro cilindros verticales en línea; cuatro tiempos; montado delante transversalmente e inclinado hacia atrás 41 grados.

Diámetro: 74 milímetros. Carrera: 70 milímetros.

Cilindrada: 1.200 centímetros cúbicos.

Relación de compresión: 9,5 a 1.

Potencia máxima: 59,2 CV. DIN, a 5.800 revoluciones por minuto. (65 CV. SAE, a 6.000 revoluciones por minuto.)

Par máximo: 9,25 m/kg. DIN, a 4.300 revoluciones por minuto. (9,3 m/kg. SAE, a 3.600 revoluciones por minuto.)

Relación peso/potencia: 14,3 kg/CV. (SAE).

Revoluciones máximas: 6.200 revoluciones por minuto.

Cigüeñal de acero estampado, con cinco apoyos.

Válvulas en cabeza.

Arbol de levas lateral.

Refrigeración por circulación de agua a presión; radiador delante; circuito estanco (no sellado) con vaso de expansión.

Ventilador accionado por motor eléctrico, con termostato (cierre del contacto a 86 grados centígrados).

Engrase a presión por bomba de engranajes y filtro de aceite de cartucho recambiable.

Carburador Weber 32 MX. simple, invertido.

Encendido con bobina y distribuidor, con avance centrífugo y corrector de presión.

Bujías de grado térmico Bosch 200. Separación entre electrodos, 0,6 milímetros.

Alternador trifásico de 300 vatios.

Embrague monodisco en seco con mando hidráulico: diámetro, 180 milímetros; superficie de fricción, 110 centímetros cuadrados.

Caja de velocidades de cuatro marchas sincronizadas y marcha atrás.

Relación de multiplicación: primera, 3,92 a 1; segunda, 2,32 a 1; tercera, 1,514 a 1; cuarta, 1,08 a 1, y marcha atrás, 3,78 a 1.

Frenos de disco marca Girling, sobre ruedas delanteras, y de tambor detrás. Ancho del disco: 9,52 milímetros; diámetro del disco: 234 milímetros; superficie de frenado: en los discos, 1.044 centímetros cuadrados, y en los tambores, 476 centímetros cuadrados.

Llantas 41/2J x 13", estampadas en acero, especialmente estudiadas para neumáticos sin cámara, incorporando «humps» de seguridad en los dos lados de la llanta.

Neumáticos de carcasa radial sin cámara, de dimensiones 154 x 13".

Presión de inflado: delante, 1,7 kilos/centímetro cuadrado; detrás, 1,8 kilos/centímetro cuadrado.

Longitud del coche: 3.944 milímetros.

Anchura total: 1.588 milímetros.

Altura total en vacío: 1.458 milímetros.

Altura total en carga: 1.385 milímetros.

Distancia entre ejes: 2.520 milímetros.

Vía delantera: 1.367 milímetros.

Vía trasera: 1.310 milímetros.

Altura del suelo: 140 milímetros.

Peso en vacío: 930 kilos.

Peso sobre la parte delantera: 535 kilos.

Peso sobre la parte trasera: 395 kilos.

Carga útil: 420 kilos.

Peso total máximo: 1.350 kilos.

Carga remolcable: 950 kilos.

Volumen del maletero: 370 decímetros cúbicos.

Volumen con el asiento trasero abatido: sobre 1.175 decímetros cúbicos.

Capacidad del depósito de gasolina: 42 litros.

Capacidad aceite cárter motor: 2,5 litros.

Capacidad total de agua: 6 litros.

Capacidad del radiador: 3 litros.

Capacidad aceite del cambio: 0,65 litros.

Capacidad aceite grupo diferencial: 0,550 litros.

Velocidades máximas en cada marcha: primera, 39 kilómetros/hora; segunda, 65; tercera, 102, y cuarta, 145.



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

EN GUDAMENDI Y DURANTE LA RECIENTE CELEBRACION DE LOS CAMPEONATOS DEL MUNDO DEL TIRO AL PLATO

Brillante presentación en Guipúzcoa del nuevo "SIMCA 1200"



El ruso Tsuranov, Campeón Mundial de Tiro al Plato, modalidad «skeet», es obsequiado por los concesionarios de Barreiros en Guipúzcoa con una típica chapela vasca.



Benesh, Campeón de España en la categoría junior y medalla de plata en los Campeonatos Mundiales de Tiro al Plato, en la modalidad «skeet», junto con un tirador del equipo norteamericano.

En una jornada crucial para la marcha de los Campeonatos Mundiales de Tiro al Plato en la modalidad de «skeet», Gudamendi fue elegido por los concesionarios de «Barreiros» en Guipúzcoa, como escenario para la presentación del nuevo «Simca 1.200».

A las doce del mediodía del sábado día 25 de octubre, en el jardín interior del Chalet de Gudamendi, se expusieron varias unidades del nuevo modelo «Simca 1.200» en su diferente gama de colores, así como una colección de carteles cuyos grabados informaban sobre características técnicas y de utilidad práctica para el usuario de este coche que en su día la revista L'Automobile, de Francia lo calificó como el mejor entre los demás modelos de parecida cilindrada disponibles en el mercado de nuestro país vecino.

El nuevo «Simca 1.200» llamó poderosamente la atención de relevantes personalidades tanto nacionales como extranjeras, así como de los propios tiradores, federativos, delegados de los equipos y espectadores aficionados al atractivo deporte del tiro quienes naturalmente se encontraban en gran número, presentes en las canchas de Gudamendi y siempre pendientes de la marcha de los acontecimientos en un Campeonato Mundial de Tiro al Plato en el que participaba el equipo español y en sus filas conocidos tiradores de nuestra Provincia.

Durante la presentación, los concesionarios de Barreiros en Guipúzcoa obsequiaron a todos los asistentes a este acto con un espléndido lunch.

Finalmente diremos a ustedes que el nuevo «Simca 1.200» fue muy elogiado incluso por la nutrida representación extranjera, coincidiendo fundamentalmente en que se trata de un coche cuyo diseño satisface plenamente y en consecuencia es fácil augurarle el mayor de los éxitos.



El coche que Vd. diseñaría lo puede ver en:

ANSOLA

Deva - Ondárroa - Eibar

ARCOS

Prim, 59 - San Sebastián

AUTO-ETXE

Vergara - Azcoitia - Azpeitia

BRIG

Ramón M.^a Lili, 1 y 8 - San Sebastián

UZTURRE

Tolosa - Villafranca de Oria

YARZA

Irún - Fuenterrabía - Zona Navarra del Bidasoa

CONCESIONARIOS DE  **BARREIROS**

Panorámica del nuevo «Simca 1.200» presentado en los Campeonatos Mundiales de Tiro al Plato (Gudamendi) por los concesionarios de Barreiros en Guipúzcoa.



La señorita mejicana Nuria Ortiz, Campeona Mundial Femenina de Tiro al Plato en la modalidad de «skeet», es obsequiada con un ramo de flores por los concesionarios de Barreiros en Guipúzcoa.

seguridad en su coche

¿Cómo garantizar un frenado eficaz...?

Mediante un líquido de frenos que cumpla con todas las especificaciones marcadas en las normas impuestas por la SAE. Para ello es necesario una selección juiciosa de los ingredientes que van a intervenir en su fórmula, con lo cual lograremos que el líquido realice su fin primordial que es el de transmitir la potencia, al mismo tiempo que protege a los diferentes órganos contra los efectos de la corrosión.



también en el
SIMCA 1200
las piezas crítica-
cas del freno
son:



Los servicios STOP le aseguran más confianza en su automóvil.

Automóviles defectuosos en JAPON

El ministro japonés de Transportes amenaza con intervenir drásticamente en el «escándalo de los automóviles defectuosos» que abarca a casi todos los productores japoneses de vehículos. Las fábricas han sido obligadas a revisar casi dos millones y medio de automóviles producidos en los últimos años. Los defectos que corregir van desde la pérdida de líquido en las bombas de los frenos hasta las manillas de las portezuelas, que cuando se tira de ellas enérgicamente se arrancan con facilidad. En total, los defectos enumerados por las diversas empresas automovilísticas son 58 e interesan a 55 modelos distintos.

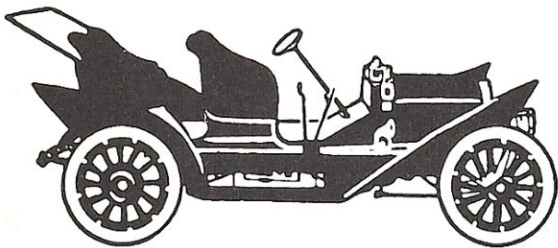
Según algunos expertos norteamericanos y japoneses, el bajo nivel cualitativo indicado por estas cifras se debe a la exagerada política de contención de precios perseguida por los productores japoneses de vehículos. Un profesor de tecnología de la Universidad de Tokio ha observado que las casas japonesas utilizan maquinaria modernísima para el montaje de los automóviles, pero compran piezas de montaje en pequeñas sociedades que usan métodos de fabricación anticuados.

Las empresas automovilísticas están intentando ahora resolver el problema de las reparaciones que deben efectuarse en automóviles ya vendidos. La Toyota ha creado un servicio volante de mecánicos que se trasladan directamente a casa del cliente, mientras la Daihatsu Kogyo, una sociedad de Osaka, ha debido cerrar las cadenas de montaje para realizar las reparaciones.

Los vehículos defectuosos producidos por la Daihatsu son 195.000, cifra equivalente al 75 por 100 de la producción anual de la empresa. En los siete últimos días, la actividad de los talleres de servicio de la Nissan Motor, una de las mayores empresas automovilísticas japonesas, ha aumentado en un 40 por 100, y la sociedad está contratando nuevo personal para hacer frente al aumento todavía mayor (200 por 100) previsto para las próximas semanas.

Mientras el ministro de Transportes anuncia la creación de un centro gubernamental de inspección encargado de probar todos los coches de nuevo modelo, los observadores prevén un sensible descenso de las ventas en los próximos meses. Algunos expertos llegan a pronosticar que el descenso llegará a un 20 por 100.

Las consecuencias para las empresas automovilísticas, algunas de las cuales están en difíciles condiciones financieras a causa del elevado adeudamiento, podrían ser gravísimas. También podría resentirse la ingente campaña de promoción efectuada por las firmas japonesas para aumentar sus exportaciones.



MARPE

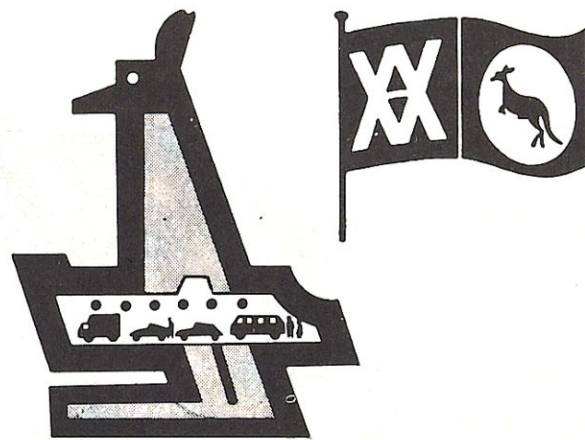
ELECTRICIDAD Y ACCESORIOS
DEL AUTOMOVIL

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

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 23

Telfs. 11434-10341



a Italia en Canguro

Servicio regular ESPAÑA-ITALIA (Barcelona-Génova) en los transbordadores «CANGURO»

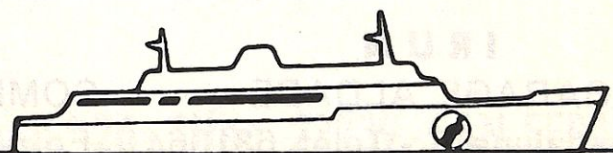
Salidas de Barcelona: martes, jueves y sábados a las 17 h.

Un viaje de 20 horas
Pasajeros con o sin su coche. Autopullmans
Precio desde 995 ptas.

DESCUENTOS ESPECIALES PARA GRUPOS

Información en las oficinas de YBARRA y en todas las Agencias de Viajes

CANGURO IBERIA S. p. A.
LA AUTOPISTA SOBRE EL MAR.



EL FERROCARRIL DE VIA ANCHA SAN SEBASTIAN-BILBAO PAMPLONA-BILBAO

Desde hace tiempo se ha venido hablando de la conveniencia o necesidad de la transformación en vía ancha del F. C. San Sebastián - Bilbao.

Este problema vuelve a plantearse en este momento con la ejecución de la autopista Bilbao-Beho-bia, con la proximidad de la caducidad de una parte de este ferrocarril y con su escasa rentabilidad.

Sin embargo, la solución parece difícil.

Estudiando dentro de los problemas generales de la provincia, una posibilidad que parezca factible, hemos llegado a la siguiente:

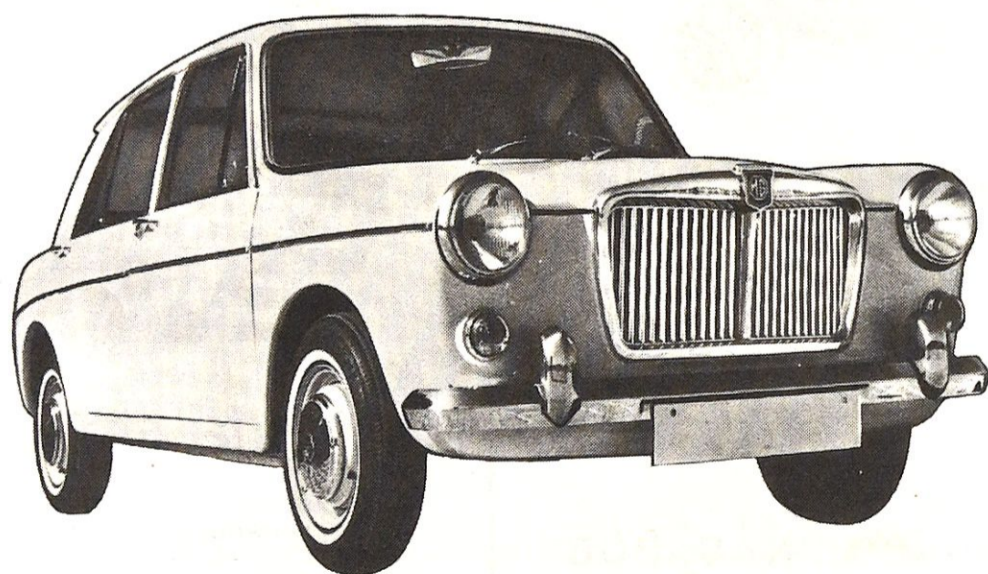
Si bien la transformación del ferrocarril San Sebastián - Bilbao, en su trazado actual parece difícil topográficamente, con interferencias físicas y competitivas con la autopista y con sus defectos iniciales de cruce de varios pueblos como Zarauz y

Deva, estrangulándolos, cabe otra solución totalmente distinta.

Esta que presentamos consistiría en hacer un ramal de F. C. de vía ancha partiendo de Zumárraga que por encima de Anzuola y cruzando a gran altura el río Deva, por el valle de Anguiozar, saliese a Elorrio y en Durango tomase el itinerario del F. C. actual.

La longitud total San Sebastián - Bilbao, sería de unos 113 kms. Habría unos 20 kms. de ferrocarril totalmente nuevo y unos 40 de modificación de ferrocarriles actuales de vía estrecha con una o dos vías actualmente.

La ventaja mayor de esta solución es que se evita la parte más accidentada del terreno que es la costa. Otra es que al ir a gran altura en la parte



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

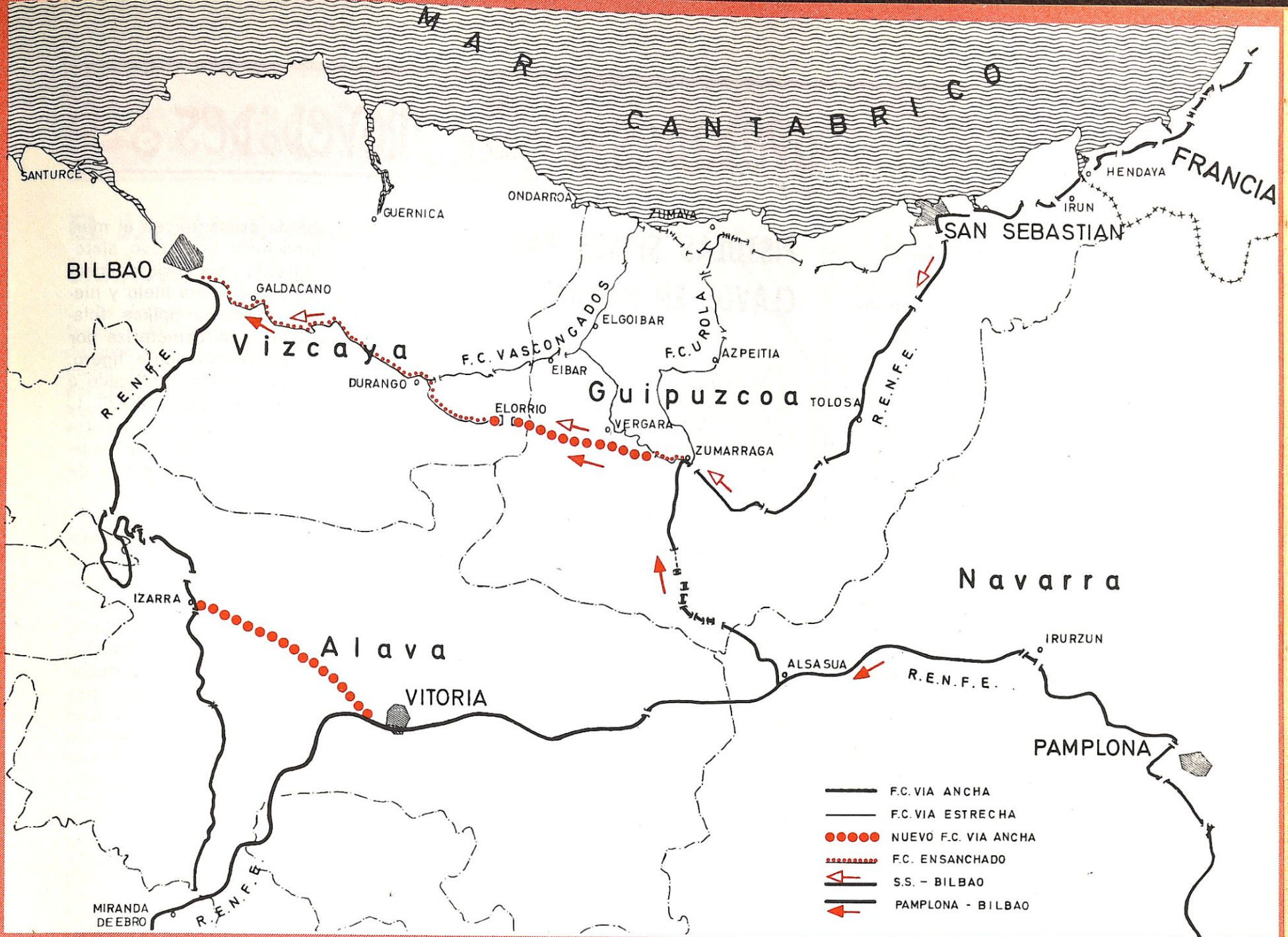
COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410



totalmente nueva Zumárraga - Elorrio, no existen problemas urbanísticos. Que la modificación afectaría a unos 60 kms. en lugar de 96. Que abre una nueva comunicación entre el Sur de Guipúzcoa y Bilbao. Y la mayor y quizás más importante que la distancia Pamplona - Bilbao, por el trazado Pamplona - Alsasua - Zumárraga - Bilbao sería unos 70 kilómetros más corto que el Pamplona - Miranda -

Bilbao y unos 20 que el posible Pamplona - Vitoria - Izarra - Bilbao.

El actual F. C. de vía estrecha, unido al de la Frontera, podría quedar en una gran parte, como F. C. suburbano.

San Sebastián, 29 de septiembre de 1969.

*El Doctor-Ingeniero
de Caminos, Canales y Puertos
JOSE MARIA ELOSEGUI*

AMORTIGUADORES

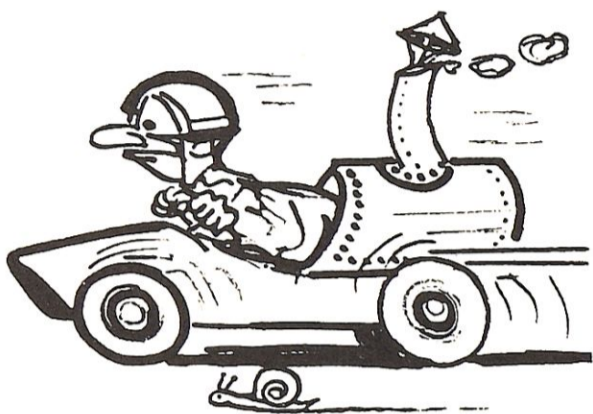


- Venta
- Servicio Oficial
- Comprobación de presiones y funcionamiento de amortiguadores de todas las marcas por medio del gráfico de la máquina KONI

TALLERES AMARA c/ Amara n.º 26 - Tlfno. 22239 - SAN SEBASTIAN

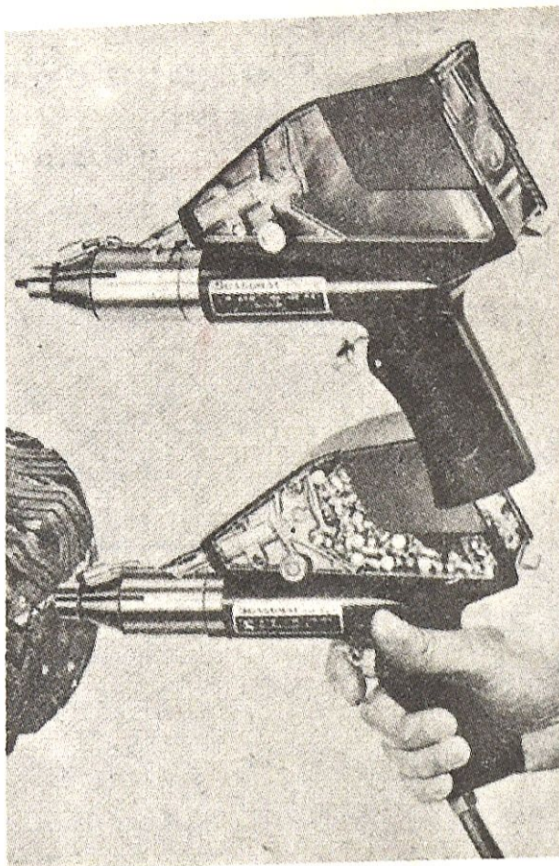
COCHE A VAPOR

La gran novedad en el mundo de los inventos para la automoción es un revolucionario coche a vapor, que está preparando William P. Lear, famoso inventor e industrial norteamericano autor del modelo de avión a reacción que lleva su nombre.



El coche tiene forma de cuña, con motor de vapor de 18 pulgadas de diámetro, montado en la parte trasera y su potencia motriz está calculada en 480 HP. Firstone prepara las cubiertas y las llantas adecuadas para este bólido y para los tres nuevos Lotus que se fabrican en Inglaterra para participar en las 500 millas de Indianápolis.

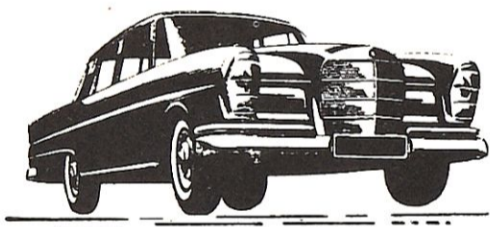
PISTOLAS SPIKES PARA CLAVOS EN NEUMATICOS



Se acaba de presentar en el mercado internacional un nuevo sistema para fijación de clavos en neumáticos especiales para hielo y nieve. El nuevo sistema Spikes (clavos) Scosonmini se caracteriza por un peso sorprendentemente ligero. La pistola Spikes se ha fabricado a base de polímero Makrolon 3000 L, que, entre otros factores, muestra una resistencia a la presión sumamente elevada. Es irrompible y de dimensiones estables.

El aparato de alimentación-Spikes correspondiente, fabricado de los polímeros Novodur PM y Cellidor SW, trabaja de forma absolutamente segura y rápida, y en un instante puede llenarse siempre de nuevo. Debido al hecho de que el cartucho no tiene ninguna pieza móvil, queda garantizada una alta seguridad de trabajo. Los clavos Spikes son presionados en los neumáticos mediante la pistola Spikes con aire comprimido.

El fabricante de este sistema Spikes es la firma Scason Svenska AB, Estocolmo, Suecia.



gane dinero

usando la técnica alemana

S.A. TARRAGONA le propone un negocio altamente rentable.

TUNEL DE LAVADO AUTOMATICO DE AUTOMOVILES "Böwe"

CONSTRUIDO POR LA MAS FAMOSA FIRMA DEL MUNDO, ESPECIALIZADA EN MAQUINAS DE LAVAR. SOLO 1 ó 2 PERSONAS SON NECESARIAS PARA ATENDER ESTA INSTALACION TOTALMENTE AUTOMATICA.

Controla el cobro automáticamente con sistema de alarma incluido. LAVA - ENCERA y SECA perfectamente AUTOMOVILES Y FURGONETAS como si fuera el trabajo realizado a mano.

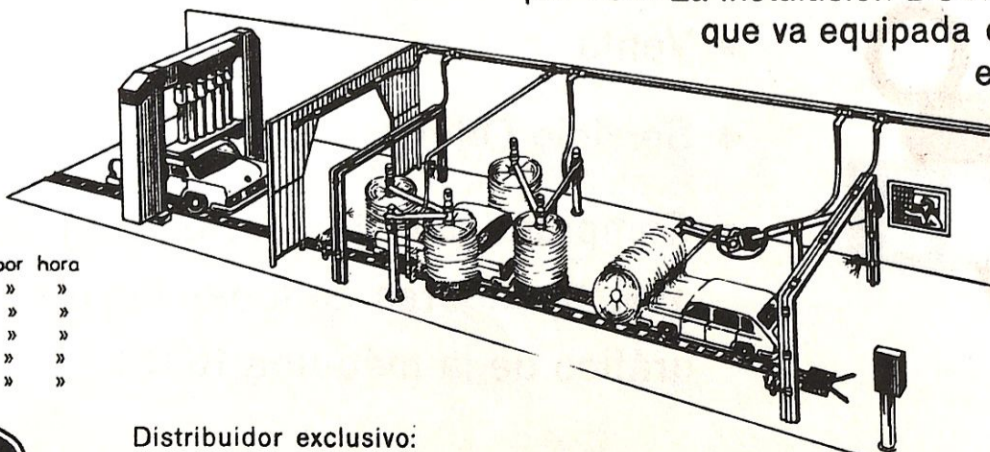
La máquina tiene dos velocidades de trabajo: 35 y 50 automoviles por hora. La instalación BÖWE es la única máquina

que va equipada con cepillos circulares especiales y bomba de alta presión para lavar perfectamente las ruedas y las partes laterales bajas de los automóviles.

Les ofrecemos una amplia línea de máquinas automáticas de lavado de automóviles desde una longitud de 6 hasta 45 metros, desde 900.000 a 7.000.000 ptas. Pueden ustedes escoger. Les esperamos.

Toda nuestra gama de máquinas de lavar lleva secador telescópico para conseguir el más perfecto secado sin mano de obra.

Modelo A	lava	15	coches	por	hora
» B	»	50	»	»	»
» C	»	100	»	»	»
» D	»	150	»	»	»
» E	»	200	»	»	»
» F	»	250	»	»	»



Distribuidor exclusivo:

S.A. TARRAGONA

C/. URGEL, 143 - T.2531546
BARCELONA - 11

EL JAGUAR XJ6 GANADOR DEL PREMIO «DON» DE SEGURIDAD

La fotografía nos muestra al Jaguar XJ6 chocando de frente a 48 kilómetros por hora contra un muro de hormigón, durante los ensayos realizados para comprobar si este vehículo se ajustaba a las normas de seguridad del mercado estadounidense. Como resultado de esta prueba, el Jaguar XJ6 ganó el trofeo «Don» de Seguridad para 1969. La inspección posterior demostró que el volante había retrocedido



unos tres centímetros —las normas permiten hasta treinta centímetros— y que el parabrisas y los cristales de las ventanillas estaban intactos. Las cerraduras de seguridad impidieron que las puertas se abrieran como resultado del impacto, pudiendo, sin embargo, abrirse después. El Jaguar XJ6, lanzado al mercado el pasado año, fue elegido por unanimidad como «el coche del año» por un jurado compuesto por técnicos de Francia, Italia, Bélgica, Noruega, Estados Unidos, Australia, Japón y Reino Unido.

LOS REVESTIMIENTOS DE COLOR Y LA SEGURIDAD DE LA CIRCULACION

Se han presentado dos comunicaciones en el Congreso anual de la Oficina de Investigación de la Carretera en los Estados Unidos que se refieren al interés que tienen los revestimientos de distinto color en la circulación por carretera. Estos dos estudios afirman que tales revestimientos facilitan los desplazamientos de los usuarios. Tres colores fueron utilizados en las experiencias realizadas: el rojo, el amarillo y el verde. Su eficacia se limita sin embargo a las horas de día, ya que por la noche la iluminación de los faros o bien la de la carretera no permite prácticamente discernir entre estos colores.

En uno de los informes se señala que las vías de circulación de color rojo, como los accesos a las vías principales de una autopista, provocan una notable disminución de velocidad en los vehículos. Se ha atribuido este efecto a la clásica significación de una señal roja en la entrada de una carretera: la de detención. Se constató también que un número menor de conductores dejaban de respetar el «Stop» cuando la vía que a él conducía era de color rojo.

En el otro informe se estima que los colores en el suelo facilitan la canalización de los vehículos en los cruces de varias direcciones, sobre todo si se trata de giros a la izquierda.

Por su parte, el comité nacional de uniformidad de las señales por carretera ha recomendado un empleo más amplio de los tres colores que se usan actualmente: el rojo, el amarillo y el verde. Su significación general es ya conocida por los usuarios de la carretera; así, por ejemplo, el verde indica paso libre y el rojo paro.

Los dos informes precitados, aunque afirmativos sobre el interés de la utilización de colores diferentes según las vías de circulación, reconocen que se tendrían que realizar otros ensayos en este sentido con el fin de encontrar todas sus posibilidades de empleo.

RENAULT  **4**
furgoneta



la furgoneta "todo ventajas"

350 kgs. de carga útil. Trampilla especial que permite el transporte de mercancías de gran longitud. Suspensión ideal para un mayor confort del conductor. Velocidad y economía de trabajo. 35 c.v. de potencia. Y 4 velocidades sincronizadas.

LE PAGAMOS SU COCHE USADO AL CONTADO. VD. DISPONE DE 36 MESES PARA SU NUEVA FURGONETA.

CONCESIONARIO
PARA GUIPUZCOA

ALBERDI, S. A.



Avenida Tolosa, s/n
Teléfono 4148



Zabaleta, 52
Teléfono 18551



SAN SEBASTIAN

MARCA Y TIPO	CILIND. (cm ³)	POT. fiscal	POT. DIN	ACELERACIONES		VELOC. max.	MEDIA Montlherry
				400 m	1000 m		
ALFA ROMEO 1300 TI	1 290	7	82	19,4	36,0	162	109,193
Giulia Super	1 570	9	102	17,8	33,3	177	112,424
1750	1 779	10	118	17,3	32,0	182	117,877
AUDI 60	1 496	9	55	—	38,8	135	—
75	1 696	10	75	19,0	36,5	147	105,264
Super 90	1 760	10	90	18,0	34,2	163	112,501
100 S	1 760	10	90	—	35,5	165	—
100 LS	1 760	10	100	18,7	35,7	171	—
AUTOBIANCHI Primula	1 197	7	60	19,1	37,1	147	107,945
BMC 850	848	5	34	23,6	45,0	116	—
1000	998	6	38	21,4	41,5	121	97,072
Cooper	998	6	56	20,1	—	145	—
Cooper S	1 275	7	77	17,4	33,1	159	112,272
1100	1 098	6	48	22,1	39,5	127	—
1300	1 275	7	61	20,6	38,8	136	—
1500 Maxi	1 485	9	75	20,6	37,6	138	—
1800 S	1 798	10	87	19,4	36,5	159	—
BMW 1600-2	1 573	9	85	18,3	34,0	164	110,050
1800	1 766	10	90	19,0	33,9	172	—
2000	1 990	11	100	18,0	33,4	173	114,528
2000 Tilux	1 990	11	120	17,3	31,6	184	117,150
2500	2 494	14	150	17,2	32,0	191	117,793
2800	2 788	16	170	—	30,6	200	—
CITROEN 2 CV	425	2	16	25,8	50,6	95	79,168
Dyane 4	435	2	24	24,7	49,0	98	82,344
Dyane 6	602	3	28	22,9	44,0	115	env. 90
Ami 8	602	3	32	23,0	43,7	122	90,555
ID 19	1 985	11	81	19,8	37,0	151	106,632
ID 20	1 985	11	91	19,3	36,0	161	110,581
DS 20	1 985	11	91	20,5	37,3	162	109,302
DS 21	2 175	12	106	19,5	35,5	172	114,094
DAF 33	746	4	28	24,5	47,5	105	84,447
44	844	5	34	25,0	46,0	115	—
55	1 108	6	45	22,8	43,0	129	—
FIAT 500 L	499	3	18	25,6	50,4	97	79,876
850	843	5	34	21,6	41,8	123	94,545
850 Special	843	5	47	20,4	39,7	142	101,889
128	1 116	6	55	18,2	36,1	142	—
124	1 197	7	60	19,2	36,6	147	107,560
124 Special	1 438	8	70	19,0	35,5	153	110,807
125	1 608	9	90	17,9	33,8	160	113,700
125 Special	1 608	9	100	17,9	33,6	166	114,010
130 Automat.	2 866	16	140	19,1	34,5	178	—
130 Mécanique	2 866	16	140	17,5	32,7	183	—
FORD 12 M	1 305	7	50	20,6	39,5	138	100,310
15 M RS	1 699	10	75	19,3	36,3	157	108,977
17 M RS	1 998	11	85	19,0	35,6	162	109,229
20 M XL	2 293	13	108	18,3	34,3	168	112,233
20 M RS	2 293	13	125	17,8	33,2	175	113,428
Escort	1 098	6	45	21,2	40,8	131	99,050
Escort 1300 GT	1 298	7	70	18,2	35,2	148	110,212
Cortina 1600 E	1 599	9	82	18,2	34,7	158	112,731
HONDA N 360	354	2	27	21,7	42,4	115	92,845
N 600	599	3	42	19,9	38,6	129	109,069
JAGUAR 240	2 483	14	120	18,7	34,7	170	—
XJ 6 4,2 l.	4 235	24	186	17,5	31,9	193	—
420 G	4 235	24	230	17,4	32,0	197	—
LANCIA Fulvia GT	1 231	7	80	19,7	37,3	156	105,465
Fulvia GTE	1 298	7	87	19,5	36,4	154	—
Flavia 1800 inj.	1 800	10	102	18,9	35,4	170	111,665
MAZDA 1500	1 490	—	78	20,7	39,2	148	—
MERCEDES 220	2 197	13	105	18,7	34,9	167	113,505
230	2 292	13	120	—	33,8	182	—
250	2 496	14	130	—	32,9	185	—
280 S	2 778	16	140	18,0	33,6	181	117,208
300 SEL	2 778	16	170	17,6	32	183	—
300 SEL 6,3 l.	6 332	36	250	15,5	27,3	214	—
600	6 332	36	250	—	30,8	209	—
MG 1300 Mk II	1 275	7	71	18,5	35,0	155	111,139

CARACTERISTICAS DE DIVERSOS MODELOS

MARCA Y TIPO	CILIND. (cm ³)	POT. fiscal	POT. DIN	ACELERACIONES		VELOC. max.	MEDIA Montlherry
				400 m	1000 m		
NSU Prinz IV	598	3	27	23,5	45,4	110	88,376
1000	996	6	40	21,2	38,8	129	—
1000 TTS	996	6	70	—	33,5	163	—
1200	1 177	7	55	19,0	36,5	146	104,929
Ro 80	2 lit.	11	115	18,4	34,0	182	113,662
OPEL Kadett	1 078	6	45	20,3	39,4	126	100,070
Kadett Rallye 1,9	1 897	11	90	18,0	33,6	165	113,975
Olympia 1100	1 078	6	60	20,0	38,1	140	103,257
Rekord 1700	1 698	10	75	19,5	37,0	148	105,972
Rekord 1900	1 897	11	90	18,5	35,5	155	108,000
Rekord 1900 Spr.	1 897	11	106	18,2	34,2	166	113,040
Commodore	2 490	14	115	—	32,7	176	—
Commodore GS	2 490	14	130	18,0	33,4	184	114,727
Kapitän 2,8 l.	2 784	16	132	—	—	175	—
Admiral 2,8E Autom.	2 784	16	165	—	32,9	190	—
Diplomat 5,4 l.	5 354	31	230	—	—	205	—
PEUGEOT 204	1 130	6	47	20,2	38,8	140	102,840
404/8	1 468	8	53	20,5	39,3	136	100,648
404	1 618	9	69	19,4	37,1	149	106,177
504	1 796	10	76	19,2	36,3	160	109,085
504 Injection	1 796	10	90	18,4	34,6	171	110,990
RENAULT 4 Luxe	747	4	27	25,3	49,8	100	78,885
6	845	5	34	22,3	43,0	120	92,481
8	1 108	6	43	20,9	40,5	129	98,313
8 S	1 108	6	53	19,9	37,8	144	103,582
16	1 470	8	55	19,8	38,0	143	103,679
16 TA	1 565	9	67	21,1	39,5	142	102,968
16 TS	1 565	9	83	18,6	35,2	165	110,841
ROLLS ROYCE Silver Sh.	6 230	36	—	17,4	32,0	185	—
ROVER 2000 TC	1 978	11	110	18,4	34,5	173	112,005
3500 Autom.	3 532	20	160	17,2	31,8	190	116,015
SAAB V4	1 498	9	65	20	39,2	148	—
99	1 709	10	80	—	36,1	151	—
SIMCA 1000 4 CV	777	4	33	23,4	45,2	112	89,720
1000	944	5	44	21,3	41,0	125	97,043
1000 S	1 118	6	53	20,0	37,9	138	106,143
1100 5 CV	944	5	48	21,8	42,2	123	95,143
1100 GLS	1 118	6	60	20,7	39,1	141	103,488
1301 GL	1 290	7	54	21,2	40,5	130	96,646
1501 Spécial	1 475	8	81	18,8	35,6	155	111,551
SINGER Chamois	875	5	39	21,5	42,0	128	95,639
SKODA 1000 MB	988	6	40	23,6	—	121	—
SUNBEAM Hunter	1 725	10	74	19,6	37,4	145	—
Rapier	1 725	10	88	19,2	36,6	157	107,664
Rapier H 120	1 725	10	95	17,7	33,0	168	—
TOYOTA Corolla	1 077	6	55	20,4	38,5	140	—
Corona	1 490	9	76	21,1	39	146	—
Crown 2300	2 253	13	104	—	35,3	165	—
TRIUMPH Britt	1 296	7	62	20,0	38,4	133	100,311
1300	1 296	7	62	20,2	38,3	141	env. 103
1300 TC	1 296	7	76	20,2	—	143	—
Vitesse 2 l.	1 998	11	105	18,6	34,9	153	—
2000	1 998	11	90	19,0	35,8	161	108,016
2500 PI	2 498	14	134	17,2	32,1	178	116,960
VAUXHALL Viva SL 90	1 159	7	59	20,3	—	134	—
Viva GT	1 975	11	106	18,3	34,8	161	—
Victor 2000	1 975	11	88	19,9	37,6	153	—
VOLKSWAGEN 1200	1 192	7	34	22,9	—	116	—
1300	1 285	7	40	22,1	41,1	126	—
1500	1 493	9	44	21,3	41,3	127	99,557
1600 TL	1 584	9	54	20,2	38,5	139	100,617
411	1 679	10	68	19,6	38,0	142	103,255
VOLVO 142 S	1 985	11	100	—	—	—	—
144 S	1 985	11	100	—	—	—	—
164 Autom.	2 978	17	130	19,4	36,6	165	—

VIAJES TOURING-CLUB, S. A.



AGENCIA OFICIAL DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Servicio Turístico Internacional
Agencia Técnica "Viajes Touring-Club, S. A." - Grupo A T-175

Oficinas en: **SAN SEBASTIAN**
Garibay, 18 (bajo) - Teléfonos 25735 y 28967 y en el
REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Billetes Aéreos, de Ferrocarril, Marítimos Cruceros, Excursiones.
Viajes a Forfait, Viajes de Bodas (presupuestos sin compromiso).
Reservas de Hoteles en España y en el Extranjero.
Alquiler de coches con y sin conductor.

Monterías en Sierra Morena (Venado, Jabalí,...)
Ojeos de Perdices en la Mancha.

VACACIONES EN DICIEMBRE:

PALMA DE MALLORCA: 8 días, salida de Madrid desde 3.135 Ptas.
» : 15 » » » 4.150 »
Fechas de salida: 1-8-15-22 y 29

LAS PALMAS Y SANTA CRUZ DE TENERIFE:

Las Palmas: 8 días, salida de Madrid desde.. 5.975 Ptas.
Santa Cruz de Tenerife: 8 » » » .. 7.400 »
Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife: 15 » » » .. 8.200 »
Fechas de salida: 1-8-15-22 y 29

Gran Crucero "NAVIDAD Y FIN DE AÑO"

Del 21 de Diciembre al 6 de Enero de 1970
En el Trasatlántico "CARIBIA"

Tocando los puertos de: BARCELONA - TANGER - MALAGA - ARGEL - GENOVA - BARCELONA
MADERA - TENERIFE - CASABLANCA - BARCELONA.
Precios por persona desde 6.930 Ptas.

MINICRUCEROS A LONDRES, vía Bilbao-Southampton

En los transbordadores "PATRICIA" e "HISPANIA"
Varias salidas semanales. Precios desde 5.850 Ptas.

LOS JOVENES, LOS ACCIDENTES Y LOS SEGUROS DE AUTOMOVILES

Según recientes estadísticas, procedentes especialmente de Estados Unidos y de Francia, los jóvenes son quienes mayor número de accidentes experimentan en las carreteras. Es un hecho constatado por determinadas compañías de seguros que en ciertos casos aplican tarifas especiales para no cargar al resto de los usuarios el peso de los siniestros debidos a una categoría muy especial, los jóvenes conductores.

Las estadísticas norteamericanas de 1963, que registran 20 millones de accidentes, 54.000 de los cuales resultaron mortales, han mostrado que la frecuencia de los accidentes ha sido de:

0,33 para los menores de 25 años.

0,30 para los conductores comprendidos entre 25 y 29 años.

0,17 para los conductores de 30 o más años.

Resulta de aquí que los menores de 25 años tienen el doble de accidentes que los conductores que han sobrepasado la treintena.

El exceso de velocidad es el origen de buen número de los accidentes causados por los jóvenes, siendo la gravedad de estos accidentes superior a la media.

Interesado por este problema el Organismo Nacional de Seguridad en Carretera de Francia emprendió también durante 1961 una encuesta con 115.000 conductores implicados en accidentes, a fin de lograr determinar las tasas por grupos de edad, es decir, el número de conductores implicados con relación al número de conductores de la misma categoría.

Las tasas son las siguientes:

Conductores de menos de 22 años 1,45

Las conclusiones generales obtenidas de este estudio con combinación de dos factores, edad del conductor y antigüedad del permiso de conducir,

Edad	Permiso	Indice
Menos de 25 años	Sea la que sea la antigüedad del permiso ...	201
Menos de 25 años	Menos de DOS años	370
	Más de DOS años	171
Solteros masculinos menos de 25 años	Menos de DOS años	450
	Más de DOS años	380

Hay que decir pues que, en general, los jóvenes de menos de 25 años constituyen un riesgo superior. Su índice es doble que el de los conductores de 30 a 44 años.

Es también casi el cuádruple para los solteros masculinos.

Conductores de 23 a 27 años 1,1
Conductores de 28 a 32 años 0,85
Conductores de 33 años o más 0,7

Los conductores de menos de 22 años se ven implicados el doble de veces que los de más de 33 años.

A la vista de concordancia de estas informaciones la Asociación General de Empresas de Seguros de Accidentes llevó a cabo en 1965 un sondeo para determinar la influencia de edad y del sexo del conductor así como de la antigüedad del permiso de conducir, sobre la frecuencia de los accidentes. Este sondeo se realizó sobre 100.000 vehículos.

llevaron a los índices siguientes, tomando como base 100 a los asegurados de más de 30 años titulares de un permiso de más de dos años.

La antigüedad del permiso de conducir tiene una influencia decisiva sobre el nivel de riesgo, la frecuencia de los permisos de menos de dos años es para todos los conductores menores de 25 años más del doble de la frecuencia de los permisos más antiguos.

Reda SUIPUCOANA, S.A.

Concesionarios para Guipúzcoa de Comercial Pegasus S.A.



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO



en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)

Teléfonos. 21883 - 21383

SAN SEBASTIAN

Recambios
y
Talleres

Carretera Nacional nº1

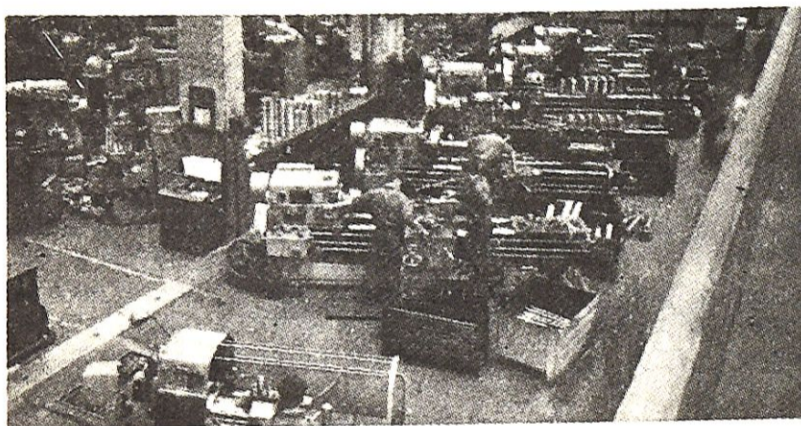
Km. 448 Telfs. 691308 - 691333

VILLABONA

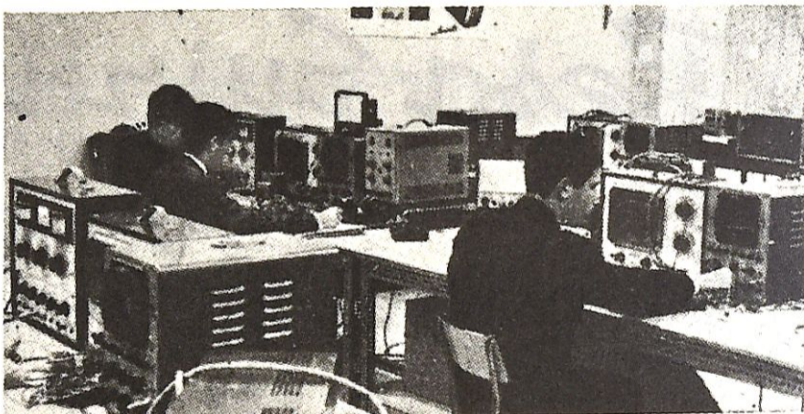
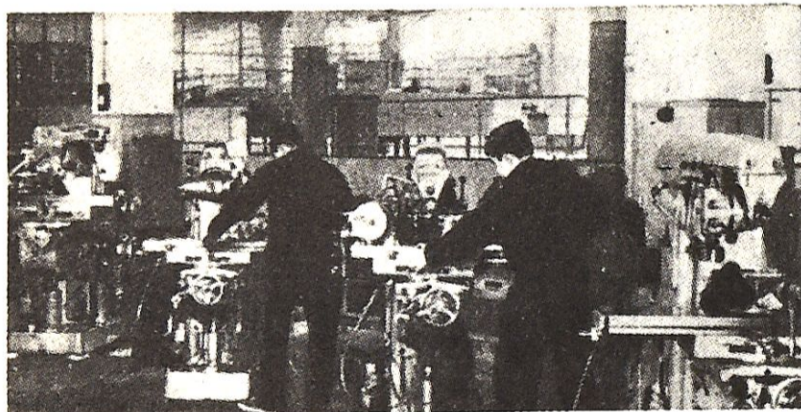
La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

Ponemos a su disposición las ventajas de nuestros servicios especializados. Nuestra Institución es la entidad de Guipúzcoa donde más personas ahorran.

Préstamos a la pequeña y mediana empresa guipuzcoana.



Eficaz y rápido servicio en nuestras cuentas corrientes.



Fomento de la enseñanza profesional y facilidad para el acceso del trabajador a la propiedad de la Empresa

Centro de Investigaciones Técnicas al servicio de la Industria de Guipúzcoa, en colaboración con la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de San Sebastián.

Vd. tiene nuestra atención preferente.

76 Sucursales están a su servicio.



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL

"INHIBICIONES SICOMOTRICES" AL VOLANTE

Desmintiendo y confirmando prejuicios, los psicólogos presentan resultados objetivos.

Hamburgo (Da D. Por Urs. M. Alten).

De los diez millones de turismos actualmente en circulación en la República Federal de Alemania, aproximadamente medio millón es conducido por mujeres. No obstante, muchos conductores masculinos siguen manteniendo sus prejuicios y sus ideas sobre la mujer al volante.

Una gran empresa distribuidora de carburante en la República Federal de Alemania ha realizado una investigación para ver en qué medida la psique femenina se adaptó a la técnica y a las exigencias del tránsito en las grandes ciudades y en las carreteras. Los resultados presentados son altamente elucidativos.

No es posible decidir de una manera general si los hombres o las mujeres conducen mejor. Según las investigaciones del psicólogo hamburgués Herbert Leuwenz, las mujeres hasta los 30 años conducen con mayor seguridad, según se desprende del número relativo de accidentes. Sin embargo, entre los 30 y 40 años las mujeres no alcanzan el nivel de seguridad de los conductores masculinos de la misma edad. En el decenio siguiente la seguridad de ambos sexos se mantiene, más o menos, en el mismo nivel. A partir de los 50 años la representación gráfica acusa una marcada divergencia, claramente favorable a los hombres. Los resultados de las encuestas a las cuales se sometieron conductores femeninos coinciden con las conclusiones sacadas a base de las estadísticas. Sólo el 8,5 %; de las mujeres con-

ductoras de automóviles opinaron que no conducían mejor que los hombres.

En cuanto a los exámenes de conducción las mujeres cometen más errores, no tienen la misma seguridad que los hombres. Según datos de la Oficina Federal de Tráfico, de un total de 1,6 millones de aspirantes al permiso de conducir presentados a examen fracasó un 27,8 por ciento de las mujeres y un 25,3 por ciento de los hombres. En total, 438.479 aspirantes no lograron sus objetivos en los Centros de Control de Vigilancia Técnica, es decir, un 26,2 %. El número de aspirantes aumentó el año pasado en 1,4 % en relación con 1967.

Las investigaciones del Dr. Herbert Lewrenz confirmaron una experiencia adquirida en la práctica: «Las mujeres sufren más frecuentemente de «inhibiciones sicomotrices», es decir, pierden más rápidamente su capacidad de ejecutar automáticamente ciertas sucesiones de movimiento. Cuanto más temprano las mujeres aprendan a conducir tanto más completa es la automatización de las reacciones, evitándose así «las inhibiciones sicomotrices».

Las encuestas han confirmado, lo que estudios realizados por los servicios de Policías de Carreteras ya indicaban: las mujeres son menos agresivas en la conducción de vehículos automóviles que los hombres, cometen con menor frecuencia infracciones al Código de la Circulación, mostrándose inclinadas a ceder el paso a otros usuarios, aún cuando tengan prioridad.

Un análisis de las estadísticas de accidentes revela que el porcentaje de casos fatales es más elevado entre las mujeres que entre los hombres.

EL FRANCÉS ETCHEBERS Y EL ESPAÑOL-MEJICANO SAUTO ORMAZABAL, BRILLANTES VENCEDORES DEL RALLYE FIRESTONE

La gran víctima fué Tramont que cuando iba en segunda posición rompió el coche

BILBAO.—(De nuestro corresponsal EDUARDO CATANIA).

El III Rallye Firestone, celebrado durante los días 31 de octubre y 1 y 2 de noviembre, bajo la organización técnica de la Real Peña Motorista Vizcaya, ha tenido un gran vencedor: el francés Marc Etchebers, a quien acompañó a través de los 1.578 kilómetros del duro itinerario, Enrique Sauto Ormazabal, un joven nacido en Bilbao, nacionalizado mejicano y residente en el sur de Francia, como su compañero.

El coche que han tripulado y que les ha llevado a la victoria, ha sido de la marca que se barajaba como favorita para el triunfo: un Porsche modelo 911 S, que ha demostrado ser ideal para el enrevesado recorrido y las dieciocho pruebas cronometradas celebradas, pese a haberse previsto veinte, dos de ellas tuvieron que suspenderse, una por el inmenso gentío que se concentró entre Oleta y Lesaca, en las cercanías de Lequeitio y la irresponsabilidad de algunos conductores que, cerrada la carretera al tráfico, pusieron sus coches en movimiento. Ante el peligro existente, se decidió suprimir dicho tramo. También se suprimió la prueba cronometrada de Arichulegui, por razones climatológicas, según comunicaron en la oficina permanente.

Del muelle del Arenal, en Bilbao, partieron a las ocho de la noche del viernes día 31, sesenta y tres coches. Pronto comenzaría la criba, que iba a originar en Alcañiz, situado a poco más de la mitad del Rallye, un total de veintitrés bajas. Es decir, después de disputarse el circuito de dicha localidad, con treinta y un kilómetros de carrera, quedaron en activo cuarenta equipos, de los cuales llegarían a Bilbao solamente treinta. Fue en esta segunda parte donde se produjeron las bajas más importantes: la de Tramont, que figuraba en segunda posición, detrás de Etchebers, y la de Reverter, también en los primeros lugares.

Etchebers logró diez primeros puestos en otras tantas pruebas cronometradas. La verdad es que en la segunda mitad se esforzó menos por conseguir el mejor tiempo, pues la ventaja que llevaba a su inmediato seguidor, Palomo, era tan notable, que resultaba imposible eliminarla, salvo cualquier imponderable, que no sobrevino.

Las ocho pruebas cronometradas que no ganó Etchebers, se las adjudicaron, por una parte, Tramont, el cual logró el mejor tiempo en Ansó-Biniés y Alcañiz, y, por otra, Palomo, en Erro, Echauri, Urbasa, Herrera, La Pilastra y El Vivero.

Lo cierto es que ya desde las primeras pruebas cronometradas se vio la gran superioridad del equipo francés, por lo que la auténtica emoción del Rallye se centraba en el segundo puesto, toda vez que había más igualdad de fuerzas entre Tramont, Palomo, Pavon, Dondel, Reverter.

Por su parte, Eladio Doncel, vencedor del Rallye Firestone 1968, salió con pocas perspectivas de victoria, pues su Alfa Romeo no podía competir con los Porsche.

Una revelación, aunque se conocía ya la gran calidad que como piloto posee, fue el cubano avecindado en Bilbao, Pancho, clasificado cuar-

to, después de haber sido desplazado en Alcañiz al octavo puesto de la clasificación en aquel momento.

Pancho, a partir de Alcañiz, apuró al máximo su coche y merced a sus grandes dotes de buen piloto logró colocarse en dicho cuarto puesto. No podía hacer más con su Ford 20 MRS, demasiado pesado para un Rallye con tantas pruebas de velocidad y tan duras como eran.

Sunsundegui y Sáez de Buruaga anduvieron bien también. Se clasificaron sextos con su Alpine 1.300.

En realidad hay que destacar la gran actuación de los equipos vasconavarros, de los cuales se clasificaron diez. Una buena cifra entre treinta que terminaron y setenta y tres que tomaron la salida.

En cuanto al tiempo, tuvo muchas variaciones en el curso de los tres días y según las zonas a atravesar. La niebla jugó importantes bazas, puesto que incluso en los mismos tramos, se ponía y se quitaba caprichosamente, perjudicando a unos y beneficiando a otros.

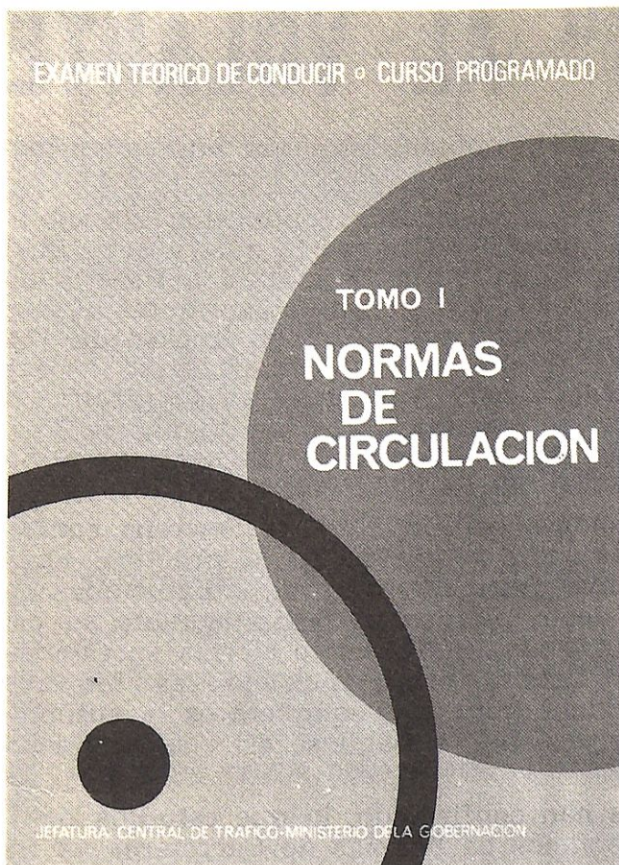
En la segunda mitad del Rallye, precisamente la niebla hizo más peligrosa la carretera al humedecer el asfalto y dejarlo resbaladizo. Precisamente esto fue lo que parece le lanzó a Tramont fuera de la carretera, en Urbasa, aunque la organización dijo en sus hojas informativas que se le había roto una biela a su Alpine 1.440. Claro está que pudieron ser las dos cosas.

En definitiva, los treinta clasificados pueden sentirse satisfechos de haber podido conseguirlo, toda vez que terminar un Rallye de tal dureza, es todo un hazaña, lo mismo para los pilotos que para las máquinas, más aún para el vencedor, Etchebers, quien, según nos dijo, había empuñado el volante constantemente, a través de los 1.578 kilómetros. Hay que tener aguante.

Para el año que viene, se dice que el Rallye Firestone quieren montarlo sobre un itinerario internacional, que abarcaría España, Francia, Italia y Alemania, con salida o llegada en Bilbao.

CLASIFICACION

1. M. Etchebers (Francia), con Porsche 911 S	8.543 puntos
2. J. M. Palomo (Barcelona), con Porsche 911 R	8.838 "
3. E. Doncel (Madrid), con Alfa Romeo	9.179 "
4. Pancho Fernández Liano (Cuba), con Ford 20 MRS	9.192 "
5. J. Pavón (Orense), con Alpine 1.300	9.345 "
6. Sunsundegui (Vitoria), con Alpine 1.300	9.601 "
7. E. Jackson (Gran Bretaña), con Ford Escort	9.698 "
8. C. Lowell (Gran Bretaña), con Ford GT	9.853 "
9. L. Zonno (Madrid), con Porsche 911 S	9.853 "
10. J. Ripalda (San Sebastián), con Alpine 1.300	9.924 "
11. M. Wright (Gran Bretaña), con Ford Escort	10.107 "
12. J. de León (San Sebastián), con Alpine A-110	10.132 "
13. Santiago Herrero (Bilbao), con Lotus Eland	10.167 "
14. J. Coulter (Gran Bretaña), con Sumbeam IMP	10.240 "
15. Ignacio Ituarte (Bilbao), con Authi Mini	10.267 "



La Jefatura Central de Tráfico ha editado los primeros volúmenes del curso programado para el examen teórico de conducir.

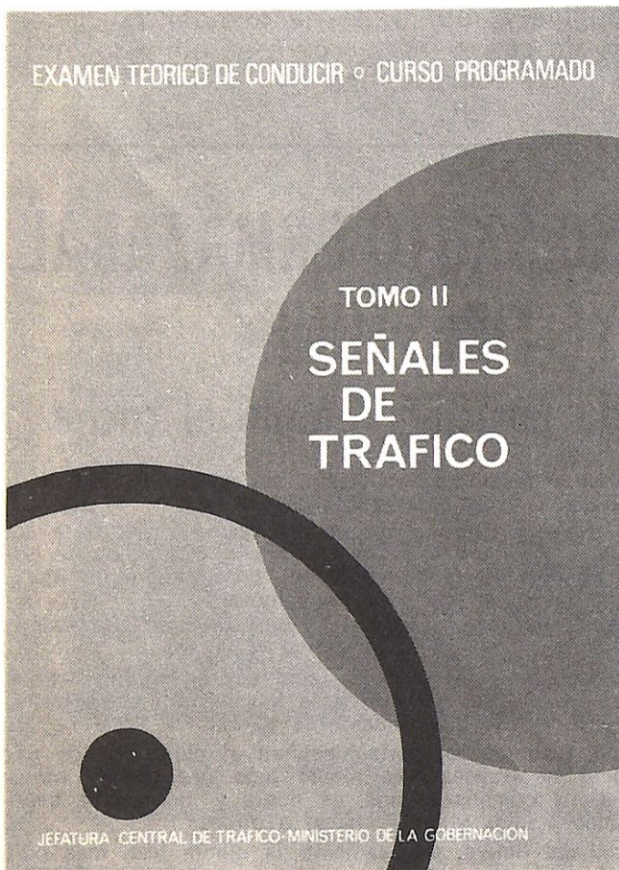
Son cuatro tomos. El primero se refiere a las normas de circulación; el segundo a las señales de tráfico; el tercero a la mecánica del automóvil, y el cuarto a ilustrar la mecánica del automóvil.

De acuerdo con la más moderna pedagogía estos cuatro tomos desarrollan las lecciones de forma vulgarizada y de fácil comprensión.

A pesar de lo que se haya comentado en algunos sectores,



LA JEFATURA CENTRAL DE TRAFICO HA EDITADO CUATRO TOMOS PARA FACILITAR EL EXAMEN DE CONDUCIR



la adquisición de estos libros es completamente libre ya que no constituye el texto obligado para poder examinarse de conductor.

El contenido de la obra trata aisladamente cada tema. Se explica en primer lugar el precepto del Código de Circulación y se exponen ejemplos para hacerlo aún más comprensible.

Una elogiada iniciativa de la Jefatura Central de Tráfico que redundará en beneficio de todos aquellos que deseen no ya sólo conseguir el permiso de conducir sino saber de forma real todo lo que se relaciona con el automovilismo en sus aspectos teóricos y prácticos.

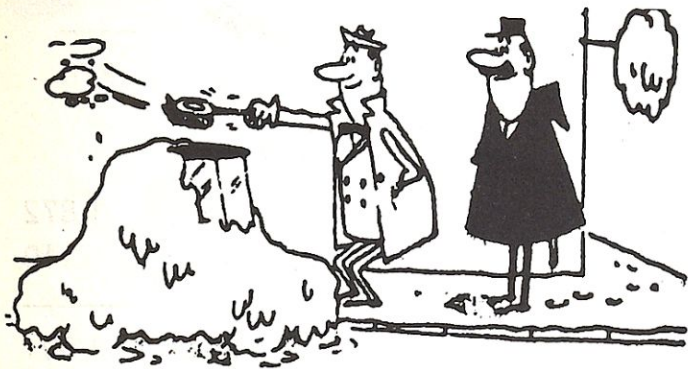


- Servicio Oficial exclusivo para Guipúzcoa
- Venta de recambios originales FOMOCO
- Venta turismos FORD
- Puesta a punto electrónica a motores, equilibrado de ruedas, alineación de direcciones, etc.

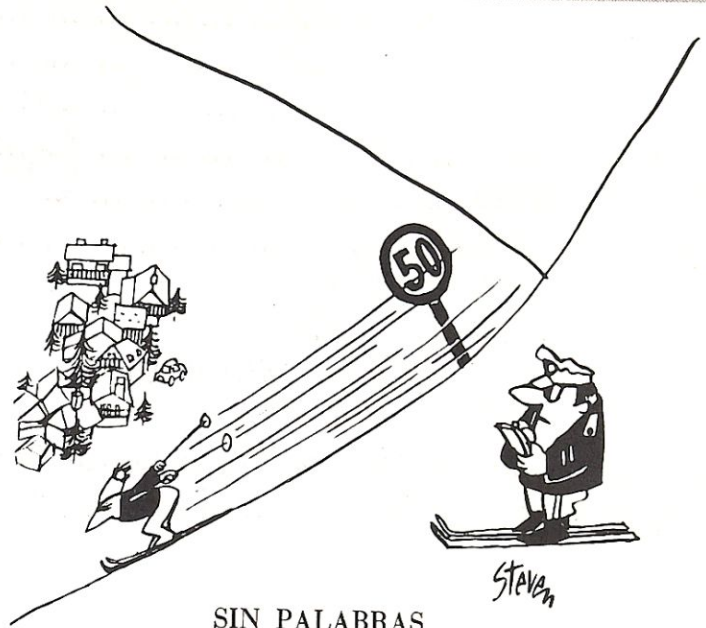
TALLERES AMARA c/ Amara n.º 26 - Teléfono 22239 - SAN SEBASTIAN



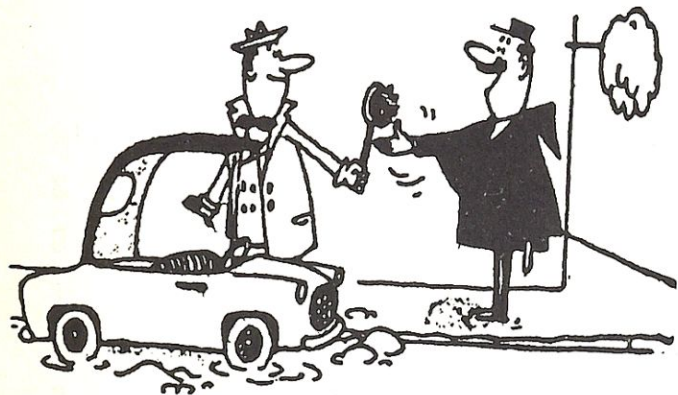
RUEDA EL HUMOR



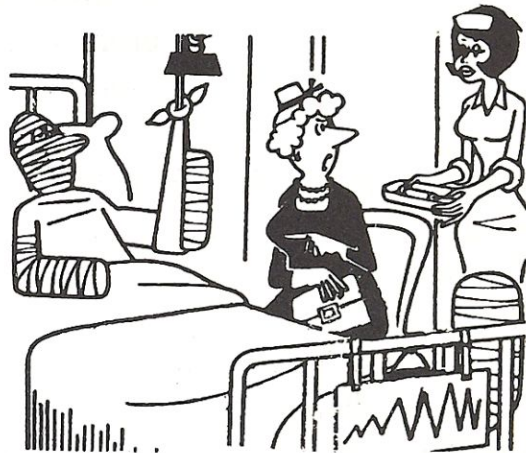
1



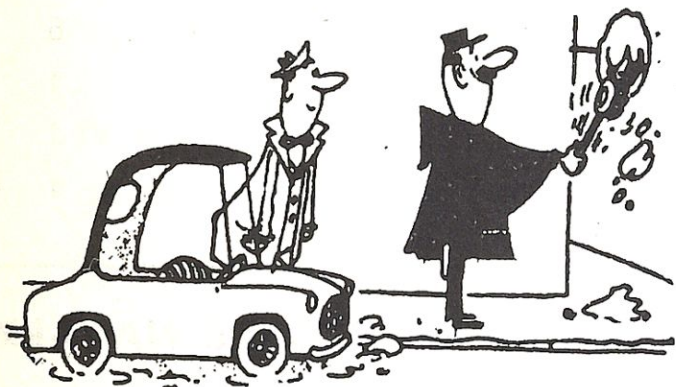
SIN PALABRAS



2



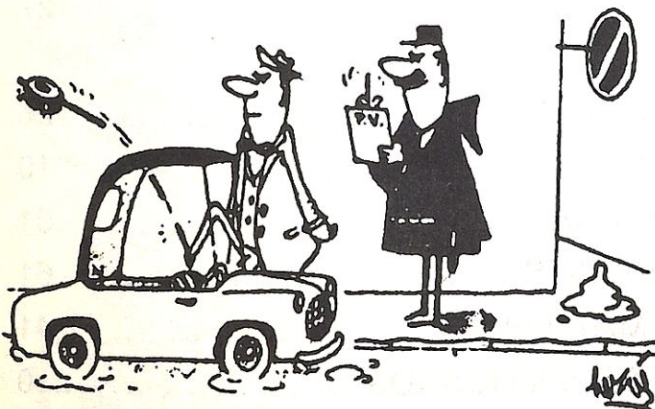
—¿Está usted segura que este es mi marido? No me haría ninguna gracia estarle contando cosas a otro.



3



—Ya sé que al final ganarán los de la grúa..., ¡pero algunas victorias parciales no me las quita nadie!



4

SIN PALABRAS

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A SEPTIEMBRE DE 1969

— MATRICULACION —

MATRICULACION	Fab. nacional	Importación	Subasta	TOTAL
Camiones	47	4	—	51
Autobuses	6	—	—	6
Turismos	748	9	2	759
Motocicletas	13	—	1	14
Furgonetas mixtas	45	—	—	45
Semirremolques	1	—	—	1
TOTAL	860	13	3	876

NUMERO MATRICULA: Comenzó SS - 89.290. Terminó: SS - 90.164.
Comenzó SS - 357-R Terminó: SS - 357-R

Sanciones dispuestas por infracción al Código de la Circulación	1.872
Sanciones impuestas por infracción al Código de de Transportes	119
TOTAL	1.991

PERMISOS DE CONDUCCION EXPEDIDOS

Varones	1.185
Hembras	232

ACCIDENTES REGISTRADOS: 52.

Muertos	6
Heridos graves	21
Heridos leves	29
Daños materiales	14
Vehículos implicados:	
Turismos	47
Camiones	17
Autobuses	2
Ciclomotores	5
Motocicletas	4
Carros	1
Bicicletas	2
TOTAL	78

Causas:

Exceso de velocidad	14
Circular parte izquierda calzada	3
Adelantamientos antirreglamentarios	6
Giros prohibidos	1
No respetar la prioridad demás vehículos	3
No guardar intervalo de seguridad	5
Efectuar una marcha atrás sin precaución	1
Irrumpir calzada peatones sin precaución	10
Otras infracciones	6
Avería mecánica	1
Patinazo	1
Fortuito	1

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Septiembre de 1969

— MATRICULACIONES —

Turismos	394
Camiones	46
Motocicletas	13
Furgonetas	82
Autobuses	18
Otros vehículos	18

ULTIMA MATRICULA

NA - 65.724

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	820
Hembras	125

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	291
Hembras	27

NUMERO DE ACCIDENTES	126
NUMERO DE MUERTOS	10
HERIDOS GRAVES	91
HERIDOS LEVES	61
DAÑOS MATERIALES	41
VEHICULOS IMPLICADOS	210
SANCIONES	2.712



nosotros somos ... ¡ ustedes mismos !

esta es la más esencial idea mutualista llevada a término por **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, y en la que se encuentran unidos, en defensa de sus intereses, más de 70.000 propietarios de vehículos. Sea Vd. uno más, cuidando sus propios intereses a través de **su propia** entidad aseguradora especializada únicamente en el seguro de automóviles.

Es un consejo que le dá el REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, con el deseo de prestarle, una vez más, un óptimo servicio.

Y además los asegurados de MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL, se benefician de:

- Reducción en el coste del seguro
- Especialización en el seguro de vehículos
- Ambito nacional de contratación
- Extensión a toda Europa
- Completa organización de asistencia
- Eficaz y extensa red de atención jurídica
- Libre elección de Taller
- Entrega de Mapas de Carreteras.



Dos entidades a su servicio

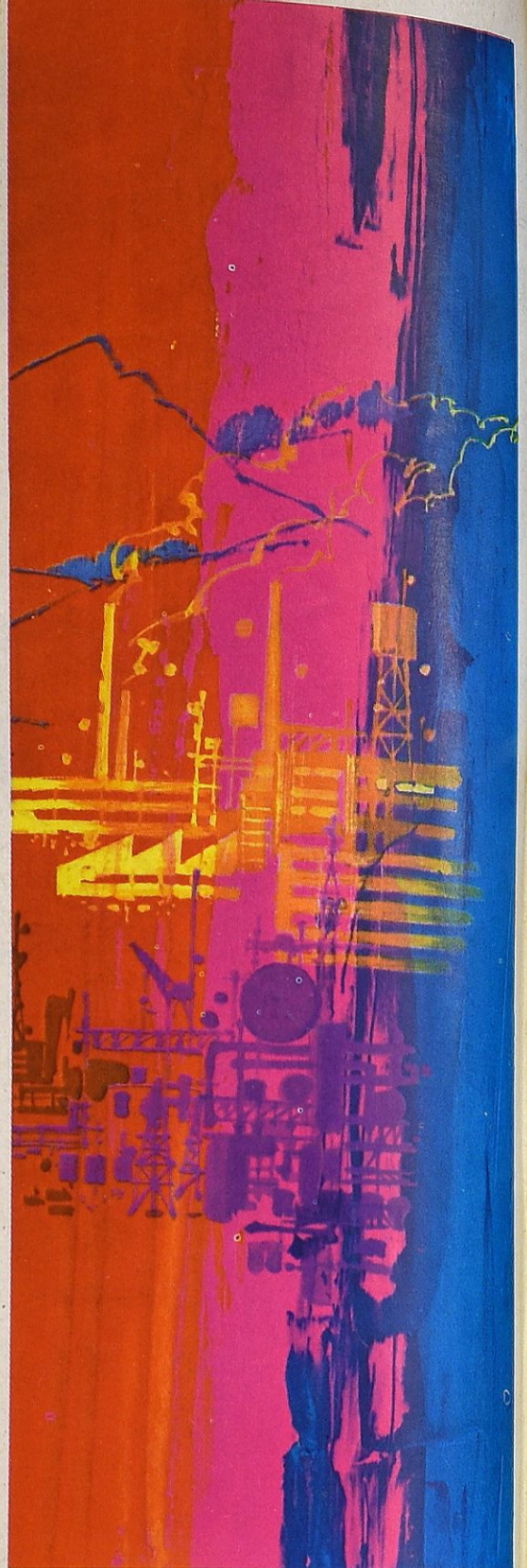
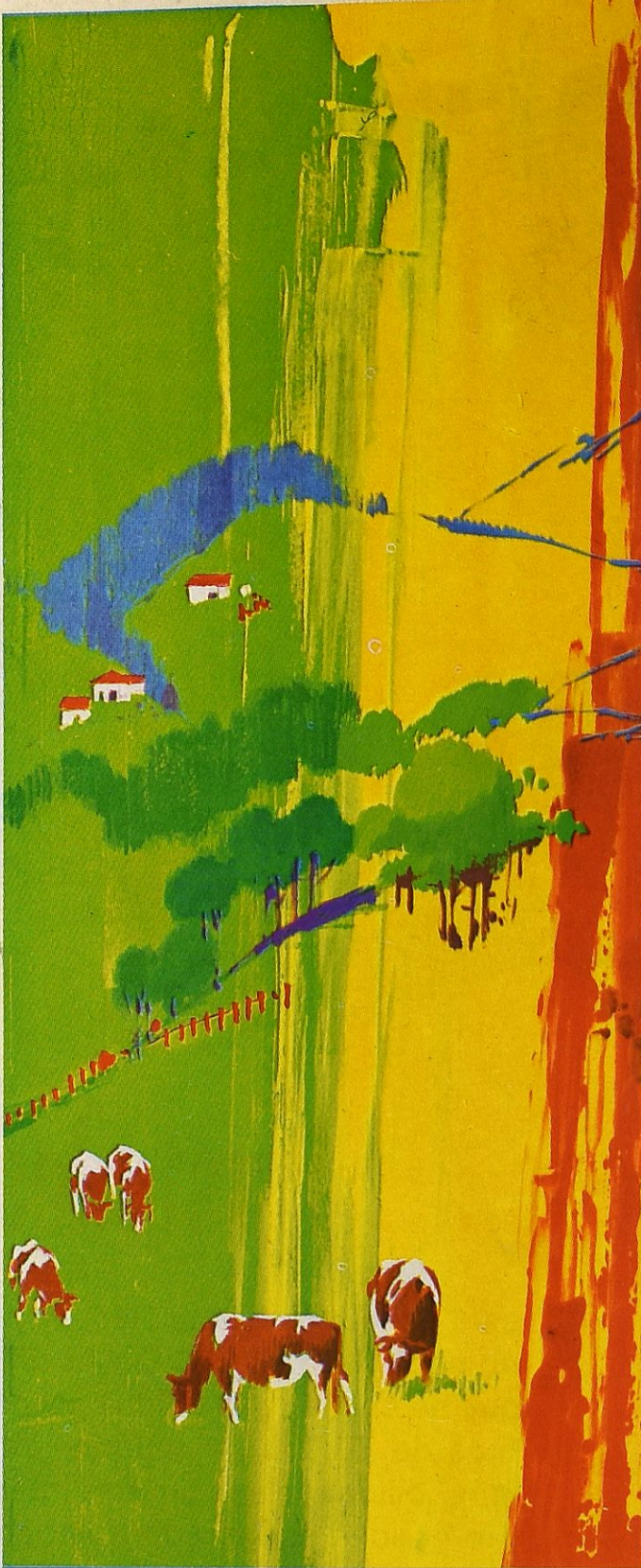
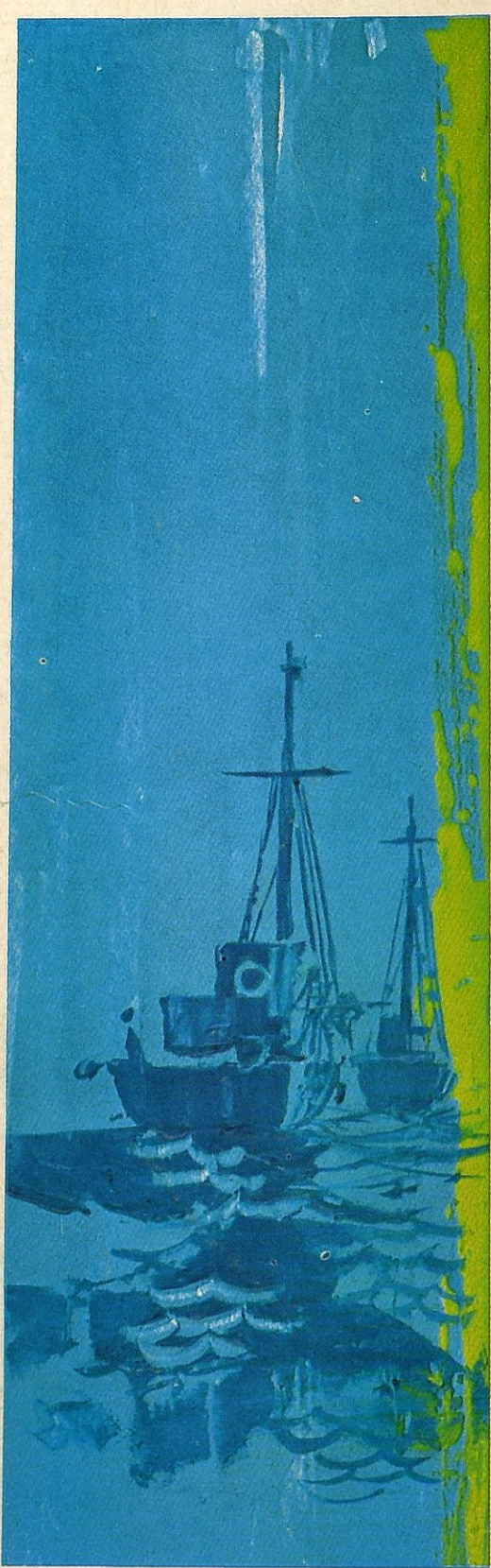
MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO



SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS



Banco Guipuzcoano

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