

R.A.A.



C.C.G.

BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION



ENTRADA DEL TUNEL DEL ANTIGUO DURANTE UN LUMINOSO MEDIODIA DE PRIMAVERA. (Foto, Marqués de Santa María del Villar)

PERFUMERIA
GURYS

Especialidades:

jabones Flores de Gury y Duque

Crema cutanea

Barra de afeitar

Gury

Unicos fabricantes:

Lizariturry y Rezola S.A.
San Sebastian



Finanzauto, S. A.

DISTRIBUIDOR DEL
CAMION ESPAÑOL

Pegaso

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

BILBAO: Manuel Allende, 4

VITORIA: Prudencio M.^a de Verástegui, 6

PAMPLONA: Plaza del General Mola, 1



BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

Fundado en Mayo de 1950

Real Automóvil Club de Guipúzcoa

CONTENIDO

	Págs.
Papá, no corras	3
Información del Club	7
Interpretación del Código de la Circulación.....	13
Limitación de la velocidad y obligatoriedad de antiparasitarios, en Francia	15
En Estocolmo, como en todas partes	16
El Alcotest, nuevo aparato para determinar la cantidad de alcohol ingerida por los automovilistas..	21
El arte de conducir y la condición de los conductores pueden ser perfeccionados	23
Malos alumnos en automóvil	30
Menestra	31
Humor del automóvil	32

Delegación en Navarra

Neumáticos y accesorios, S. A. (Nyasa)

Avda. Generalísimo Franco, 9

Teléfono: 14727

PAMPLONA

Delegación en Alava

D. Ignacio Lascaray Ondarra

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

Teléfono: 1543

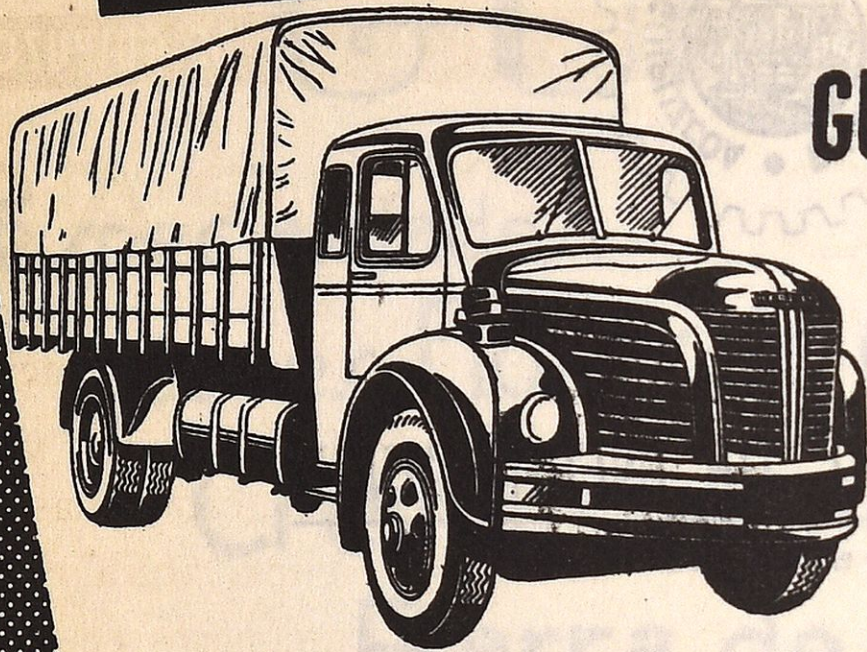
VITORIA

DEPOSITO LEGAL - SS 32 - 1958

Oficina central: Bajos del Teatro Victoria Eugenia. - Teléfono 11529

SAN SEBASTIAN

CAMIONES BERLIET



Representantes en España:

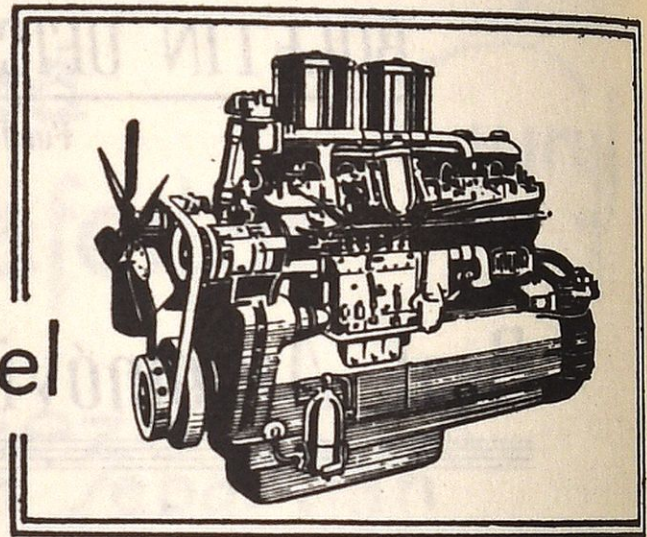
GUSTAVO MASSÉ Y CIA.

S. en C.
SAN SEBASTIAN

Fabricantes de los

MOTORES *Massé*-Diesel

para vehículos.



TALLERES MECANICOS

REPARACION DE TODA CLASE DE VEHICULOS

Fabricación de recambios

Repuestos y accesorios para camiones y motores

BERLIET Y MASSÉ

GARAJE PARA TURISMOS

GARAJE PARA CAMIONES

} INDEPENDIENTES

Engrase a presión

Servicio especial de verificación de direcciones

Teléfonos 11317 - 15245 - 17657

Telegramas: "GUMASS"

Calles: TERCIO SAN MIGUEL y JOSE MARIA SOROA

SAN SEBASTIAN



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

PAPA, NO CORRAS

Trabajo galardonado en primer lugar en nuestro Concurso de artículos periodísticos "Premio Manuel Rezola".

Los hombres de la carretera tienen su vocabulario particular, de uso exclusivo en ruta. Es una selecta recopilación de los desperdicios del diccionario de la lengua española, rica también en ese capítulo. Lo crearon y lo hicieron famoso los carreteros, que tenían que habérselas con mulas difíciles y torpes, incapaces de atender a razones y únicamente sensibles a la vara y a la palabrota. Y lo han perfeccionado sus descendientes y sucesores, los que han venido detrás de ellos por las carreteras.

Han adelantado, no sólo los medios de locomoción, sino también los de expresión. Pero no hay que asombrarse demasiado, ni ante las líneas aerodinámicas de aquéllos ni ante los perfiles ásperos de éstos. El vocablo más violento, lanzado de cabina a cabina en un cruce peligroso, en un adelantamiento indebido o en un "ceda el paso" no cedido pierde gran parte de su violencia y, si se acostumbra a él el labio o el oído, puede convertirse en un inofensivo "por favor, caballero".

Todo es cuestión de interpretación. No tienen el mismo significado o intención unas palabras, cambiadas por dos transeúntes en una acera ciudadana o por dos camioneros en el kilómetro trescientos ochenta y ocho de la carretera general Madrid - Irún. Además nunca un peatón será buen juez en cuestiones y discusiones sobre el asfalto. Su sensibilidad no está preparada.

Pero, últimamente, aun los más peatones han notado que ese vocabulario, sólo apto para conductores de primera pilotando camiones de gran tonelaje, se ha mixtificado. La mezcla no se puede decir que sea azúcar; pero sí un elemento suave. Van entrando en él palabras extrañas. Una de ellas es "prudencia".

Prudencia es una palabra que, como nombre de mujer, es feo; pero como virtud es una de las cuatro cardinales, que consiste en discernir lo bueno de lo malo, para seguir lo primero y alejarse de lo segundo. Aplicada a los problemas de la carretera, enseña cuándo se debe pisar el pedal de freno o el acelerador, teniendo siempre presentes las circunstancias de vehícu-

lo propio y vehículos ajenos, velocidades, accidentes del terreno, señales de tráfico, código de la circulación y demás conocimientos de orden teórico y práctico que constituyen al hombre prudente.

El tema de la predicación actual a los hombres de la carretera es prudencia. Se predica esta virtud con fervor de misión y con insistencia de slogan, de consigna y de campaña organizada. La idea ha ganado a todos. Pero la mayor parte, en vez de practicantes, se convierten en predicadores. Y los más entusiastas se compran unas tiritas de cinta reflexiva con esa palabra impresa en letras rojas y las colocan en la parte delantera y trasera de su coche o moto, para que las vean no ellos, sino los que vienen de frente o por detrás. Todo se reduce a exigirse unos a otros prudencia. Y lo importante es que cada cual se la exija a sí mismo.

Por esto me ha llamado gratamente la atención una placa que he visto en el interior de un Seat. Estaba colocada sobre el indicador de velocidad. La placa tenía en un extremo una foto de una nena de unos diez o doce años y esta inscripción, en letras picudas: "Papá, no corras".

El conductor del Seat, que es el papá de la nena que aparece en la foto, la lleva constantemente ante los ojos. Quizá la letra se parezca en el trazo a la de su chica. Y, cuando rueda por las carreteras, la ve y escucha en su interior la vocecita de su hija que le hace estas o parecidas reflexiones:

"Papá, no corras. No corras nunca, aunque te pasen otros coches más pequeños, aunque te parezca que vas a llegar tarde a donde vas, aunque vengas camino de casa y tengas prisa por darme un beso. Papá, no corras, para que mamá esté tranquila y para que yo también viva tranquila; porque ya sé leer y leo todos los días en los periódicos muchos accidentes de coches y me da miedo por ti. Papá, no corras. Y como premio, cuando llegues a casa y oiga el claxon, saldré corriendo a darte un beso..."

Estos pensamientos en la mente del conductor no distraen. Al contrario, aclaran la cabeza, templan los nervios, despiertan los sentidos y los reflejos y le hacen ser prudente.

RICARDO OLLAQUINDIA

NOTA.—En nuestro próximo número publicaremos el trabajo ganador del 2.º premio.

Retenga Vd. el número del teléfono de nuestras oficinas. Puede serle de utilidad en un momento dado.

1.15.29

productos químicos para automoción



Fluidos hidráulicos para frenos y amortiguadores.

Productos para montaje y reparación de motores.

Suspensiones de grafito coloidal
para mejorar la lubricación.

Productos para limpieza y protección de radiadores.

Recubrimiento protector de bajos.

Polish y productos para carrocería.

CINCUENTA PRODUCTOS A SU SERVICIO



TALLER AUTORIZADO - MAESTRO DIPLOMADO ALEMAN
VOLKSWAGEN • PORSCHE
 SERVICIO TECNICO

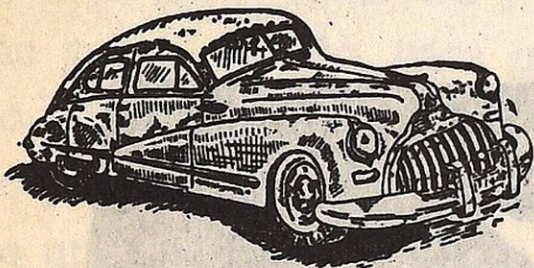
PETICION DE AUTOMOVILES - ENGRASE ALTA PRESION
 ESPECIALIDAD EN **MERCEDES BENZ**

JOSE WACHSCHÜTZ

PLAZA ZUBIETA, 2

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

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



Garage Otero

Fuenterrabía, 31 Teléf. 14290
SAN SEBASTIAN

Talleres Auto-eléctricos

GABRIEL COCA

Especialista desde 1912

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

CONSTRUCCION DE PIEZAS
 EN BAQUELITA Y EBONITA

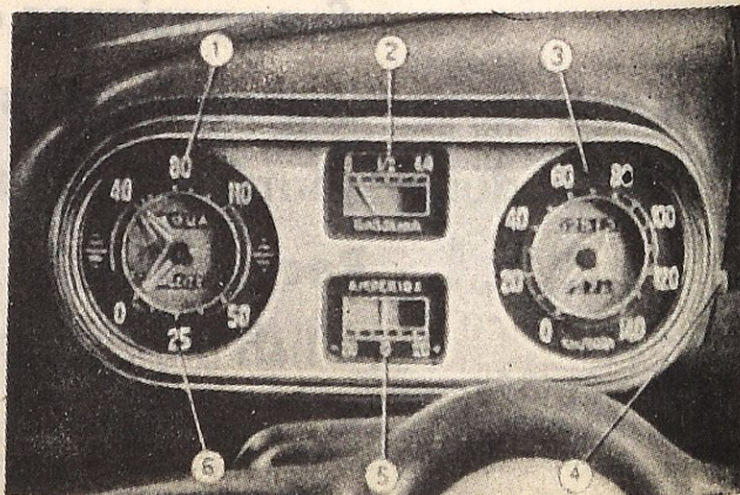
Usandizaga, 12 Teléfono 14084
SAN SEBASTIAN

"MICHEL"

MONTAJE "TRANSPAR"
 de STOP IBERICA

Servicio oficial VEGLIA-BRESSEL
 y BRESSEL-WEBER de carburadores

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



GRAN EXITO DE NUESTRO I RALLYE VASCO-NAVARRO ORGANIZADO EN COLABORACION CON "COCA COLA"

Que ganó José Antonio Ochoa, con Enrique Landecho de co-piloto, ambos vizcaínos. - Fallo del Concurso de artículos periodísticos "Premio Manuel Rezola".
Don Antonio Hermosilla, Jefe de la Comandancia de la Guardia Civil

Como es de todos conocido, el domingo 13 del pasado Marzo se corrió nuestro I Rallye Vasco-Navarro, con un éxito resonante en cuanto a participantes y al aspecto deportivo.

De los 65 automovilistas inscritos, 58 tomaron la salida, y llegaron a la meta, finalizando así la prueba, 49 coches; no terminándola, por diversos motivos, nueve participantes.

Comentarios elogiosos por todas partes, lo mismo que de los controles en Pamplona y Vitoria, que corrían a cargo, respectivamente de "Nyasa" y don Ignacio Lascaray, así como del de Bilbao, al de don José María Domingo y la Peña Motorista Vizcaína.

Magífico cronometraje, garantizado por Longines, en los

controles fijos, y a su frente don Jesús Ayape, de la Casa Girod, y en los controles secretos, instalados para la prueba de regularidad entre Bilbao y San Sebastián, bajo la dirección del Colegio Oficial de Jueces y Cronometradores de la Federación Atlética Guipuzcoana.

Nuestro agradecimiento para todos ellos, y uno muy especial para las dig-

nísimas autoridades, que, a través de la Policía de Tráfico, Guardia Civil y Guardias Municipales, tanto contribuyeron al mayor éxito de la prueba.

Una nota desagradable, el accidente ocurrido en Bilbao al participante número 41, Alberto de Echevarría Acha, quien tuvo la desgracia de alcanzar a un niño que, aloca-

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

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

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

Cubre todos los riesgos en forma combinada o aislada.

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

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

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

Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.



Aspecto que ofrecía el Paseo de la República Argentina, de nuestra Ciudad, la tarde del domingo 13 de Marzo durante la llegada de los coches participantes en el Rallye Vasco-Navarro. (Foto Marín).



El vencedor recibe su premio de manos del Gobernador Civil, señor Del Moral. Previamente el presidente del Club, señor Zappino, dedicó unas afectuosas palabras a autoridades y demás invitados, participantes y ganadores. (Foto, Marín).

damente, cruzó la carretera y, al tratar de esquivarlo, chocó contra un árbol, lesionándose de importancia su co-equipier, Enrique Panera. Felizmente, las lesiones sufridas por el niño no han tenido la gravedad que en un principio se supuso y en estos momentos el pequeño está ya fuera de todo cuidado, lo mismo que el señor Panera.

Cabe lamentar, igualmente, seis despidetes, de otros tantos participantes, cuatro de ellos en la cuesta de Orio, motivados por el mal estado de la carretera al humedecerse por la lluvia. Gracias a Dios, sin daños corporales.

El equipo vencedor absoluto de la prueba lo integraban los vizcaínos José Antonio Ochoa Fernández y Enrique Landecho, con un Dauphine, señalado con el número 17, que alcanzó la cifra "record", mínimo de penalización, de 22 puntos.

Para el segundo puesto se clasificó un equipo donostiarra integrado por Alberto Fernández Ibarburu y José Imaz, tripulantes de un Seat 600 numerado con el 21 y que alcanzaron únicamente 44 puntos de penalización. Y así sucesivamente, hasta 49 clasificados, según la lista que a continuación ofrecemos al lector:

<i>Número Orden</i>	<i>N.º Con- cursante</i>	<i>Nombres y Apellidos</i>	<i>Puntos</i>
1	17	José Antonio Ochoa Fernández	22
2	21	Alberto Fernández Ibarburu	44
3	12	Mariano Lorente Buesa	51
4	38	Luis Calparsoro Elósegui	56
5	31	José Joaquín Olazábal Yhon	64
6	11	Fernando Roda Casinello	70
7	20	Jaime Ibarburu Astiazarán	80
8	62	José Antonio Iriarte Larrañeta	126
9	13	Javier Azcona Landa	132
10	58	Tomás Cuesta Gimeno	133

11	32	Javier Mendialdua García	138
12	60	Juan Manuel Zamacona Berroeta	138
13	24	Eugenio Lasheras Aguirre	150
14	10	José María Pidal Bernaldo de Quirós	152
15	29	Joaquín Arraiza Goñi	162
16	1	José María Bilbao Arístegui	234
17	28	Giuseppe Pistono Costabello	248
18	37	Ricardo Rodes Millán	252
19	56	Luciano Soler Ojeda	297
20	3	Miguel Más Gómez	328
21	55	Francisco Javier Galdeano Arana	350
22	64	Carlos Cascos Trelles	504
23	26	Javier Echaide Itarte	629
24	57	Jesús Deprit Navea	700
25	14	Eduardo Portu Blanco	1.188
26	35	Fernando Gaytán de Ayala Maestre	1.400
27	51	Vicente Albéniz López	1.458
28	23	Claudio Aldecoa Lecanda	1.472
29	25	Blanca Izquierdo Martínez	1.548
30	9	Antonio Iñarrea Erviti	2.128
31	36	Roberto Andrés Martín	2.442
32	52	Pedro Casado Iñigo	3.200
33	46	Carmen Domínguez-Alcaud	3.922
34	45	José María de Noriega Vázquez	4.510
35	53	Antonio Quiroga Echeverría	4.543
36	65	Ramón Pérez Arana	4.690
37	6	Francisco Bengoechea Arratíbel	4.930
38	50	Miguel Aracama Sarasola	5.412
39	18	Fernando Madrideojos Sarasola	5.580
40	44	Miguel Ciriza Alarcia	8.505
41	2	Felipe Gómez Langarica	8.600
42	22	Agustín Mendiburu Azpiroz	9.522
43	39	Ramón Arregui Unanue	14.219
44	16	Mr. Patas	16.089
45	15	Moisés Izaguirre Munárriz	23.506
46	33	César Sevilla Enciso	24.898
47	5	Javier Bengoechea Arratíbel	29.999
48	7	Francisco Ferrer Errasti	31.120
49	49	Jaime de Zulueta Vergara-Jáuregui	231.000.

Los premios atribuidos a los 22 primeros clasificados son como sigue:

- | | |
|--|---|
| 1.º José Antonio OCHOA (Bilbao) ... | Copa del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao, Nevera de "COCA-COLA" y 5.000 ptas. |
| 2.º Alberto FERNANDEZ Ibarburu (San Sebastián) | Copa del Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián, Bolsa-Nevera de "COCA-COLA" y 4.000 pesetas. |
| 3.º Mariano LORENTE BUESA (Vitoria) | Copa del Excmo. Ayuntamiento de Vitoria, Bolsa-Nevera de "COCA-COLA" y 3.000 pesetas. |
| 4.º Luis CALPARSORO (S. S.) | Trofeo FIRESTONE y 2.000 pesetas. |
| 5.º J. Joaquín OLAZABAL (Bilbao) ... | Copa "IMOSA" y 1.000 pesetas. |
| 6.º Fernando RODA (S. S.) | Copa del REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA. |
| 7.º Jaime IBARBURU (S. S.) | Copa de "MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL". |
| 8.º José Antonio IRIARTE (Bilbao) ... | Copa MICHELIN. |
| 9.º Javier AZCONA (S. S.) | Estuche negro de "KRAFFT". |
| 10.º Tomás CUESTA (Bilbao) | Estuche marrón de "KRAFFT". |
| 11.º Javier MENDIALDUA (Bilbao) ... | Copa FINANZAUTO. |
| 12.º Juan Manuel ZAMACONA (Bilbao) | Estuche de Gabilondo y Cía. |
| 13.º Eugenio LASHERAS | " " " |
| 14.º José María PIDAL | " " " |
| 15.º Joaquín ARRAIZA (Pamplona) | Copa del Excmo. Ayuntamiento de Pamplona |
| 16.º José María BILBAO (S. S.) | Estuche de Gabilondo y Cía. |
| 17.º Giuseppe PISTONO (S. S.) | " " " |
| 18.º Ricardo RODES (S. S.) | " " " |
| 19.º Luciano SOLER (Bilbao) | " " " |
| 20.º Miguel MAS (S. S.) | " " " |
| 21.º Fco. Javier GALDEANO (Bilbao) | " " " |
| 22.º Carlos CASCOS (Vitoria) | " " " |

* * *

También fueron entregados los tres siguientes premios, establecidos con carácter de especiales según voluntad de quienes los instituyeron:

Copa Nyasa, al segundo navarro clasificado. Vicente Albéniz (n.º 27).

Copa de don Pío Bajo, de Pamplona, para el conductor femenino mejor clasificado. Blanquita Izquierdo Martínez, de San Sebastián (29).

Premio del Excmo. Ayuntamiento de Estella, para el navarro más joven, Felipe Gómez (41).

FALLO DEL CONCURSO DE ARTICULOS PERIODISTICOS "PREMIO MANUEL REZOLA"

Oportunamente, el Real Automóvil Club de Guipúzcoa dispuso la inserción de la siguiente nota en toda la Prensa diaria de las tres Provincias Vascongadas y Navarra:

"Reunidos en el domicilio social del REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA los firmantes de la presente acta, don José Berruezo Ramírez, Presidente de la Asociación de la Prensa de esta Ciudad; Dn. Federico Zappino Barcáiztegui, Presidente del Real Automóvil Club de Guipúzcoa; Dn. Luis Ureña Basterrechea y Dn. José María Maquíbar Arrillaga, con el fin de fallar en el Concurso "Premio Manuel Rezola", de artículos periodísticos relacionados con la Campaña "Pro-Seguridad en la Carretera", patrocinada por el referido Club y convocado por el mismo con fecha 3 de junio de 1959, adoptan los siguientes acuerdos:

1.º Conceder el primer premio, de 5.000 pesetas, al artículo titulado "Pápá, no corras", publicado el 22 de julio de 1959 en "El Pensamiento Navarro", de Pamplona, firmado por don Ricardo Ollaquindía.

2.º Conceder los premios segundo y tercero, de 3.000 y 2.000 pesetas respectivamente, a los titulados "Hay que crear una conciencia moral y cívica de circulación" y "El problema del tránsito depende en gran parte de la

falta de cooperación de conductores y peatones", publicados en los días 4 de diciembre de 1959 y 29 de noviembre del mismo año, en el diario "La Voz de España" de San Sebastián, y de los que ha resultado autor don Jaime Quesada.

Lo que se hace público, con arreglo a las bases del concurso, en la Prensa diaria de las tres Provincias Vascongadas y Navarra, así como en el Boletín Oficial de Información del Real Automóvil Club de Guipúzcoa".

*DON ANTONIO HERMOSILLA,
JEFE DE LA COMANDANCIA
DE LA GUARDIA CIVIL*

Nuestro consocio y querido amigo don Antonio Hermosilla ha ascendido en su brillante carrera militar a teniente coronel, y tenemos la satisfacción de que continúe, como hasta la fecha, entre nosotros, por haber sido designado para la Jefatura de esta Comandancia de la Guardia Civil.

Le felicitamos cariñosamente y no dudamos que su gestión será pródiga en aciertos.

MERECIDA DISTINCION

Nuestros queridos amigos don Antonio Reyes, administrador principal de la Aduana de Irún; don Mariano Calabuig, inspector de dicha Aduana, y don Victoriano Ortego, jefe de los servicios de la Aduana del Puente Internacional de Irún, han

(Concluye en la pág. 19).



!!

coñac

SOBERANO

único en su estilo por su aroma, color y sabor



GONZALEZ BYASS

RASGO

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

INTERPRETACION DEL CODIGO DE LA CIRCULACION

Con este artículo abrimos en nuestro BOLETIN una nueva sección, que, por la palpitante actualidad del tema que en la misma se ha de tratar, suponemos habrá de despertar especial interés entre nuestros lectores.

Siempre hemos dicho que las columnas de nuestro órgano oficial estaban a disposición de los señores socios. Hoy lo repetimos, con mayor razón acaso. Los problemas del tráfico y la interpretación del Código de la Circulación son cuestiones candentes que preo-

cupan hondamente a todos los usuarios de la carretera.

Confiemos, pues, en que esa colaboración tan necesaria—en forma de consultas, exposición de casos concretos, interpretaciones, etcétera—que contribuya a aminorar los accidentes de la circulación, venga a estas columnas del seno de nuestros propios socios, procurando así, entre todos, hacer diáfana luz en aquellos problemas que pueden, quizá, presentarse un tanto oscuros y confusos para la masa general de automovilistas.

ADELANTAMIENTOS

Es evidente que entre las causas más frecuentes que originan accidentes están los adelantamientos, cuando se hacen sin tomar las debidas precauciones.

El artículo 30 del Código de la Circulación ha establecido las normas pertinentes a que deberán atenerse los conductores de vehículos en los adelantamientos, a fin de evitar en lo posible aquellos accidentes.

Pero, tratándose de adelantamientos en las curvas y a menos de 100 metros de los cambios de rasante de visibilidad limitada, ha estimado que no eran suficientes las garantías que dicho artículo establece y ha prohibido los adelantamientos en dichos casos.

Se comprende la justificación de la prohibición. En una curva cerrada o en un cambio de rasante no se ve a otro vehículo que venga en dirección contraria; y en estas circunstancias es peligroso el adelantamiento, por el riesgo de choque a causa de la falta de visibilidad.

Pero los casos que puedan darse en la práctica tienen, a veces, características distintas por la diferente manera de hacerse el adelantamiento.

El artículo 30 del Código de la Circulación supone que el coche que ade-

lanta lo hace por el lado de la izquierda de la carretera. Lo prueba el párrafo C de dicho artículo, que dice: «Después de la maniobra, el conductor no debe volver a colocar su vehículo del lado derecho sin antes cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo alguno...».

Luego, al decir «volver», supone que la derecha se había abandonado momentáneamente al hacerse el adelantamiento.

Se comprende que el peligro de choque en un adelantamiento existe por invadir el lado de la izquierda de la carretera, que es por donde puede venir otro vehículo en dirección contraria que lleva su derecha.

Ahora bien: si un vehículo, al adelantar a otro, lo hace sin salirse de su derecha, respetando la línea longitudinal continua que reguló el decreto de 22 de julio de 1958, ¿subsiste la prohibición de adelantamiento en curvas y cambio de rasante de limitada visibilidad?

Para contestar a esta interrogante, vamos a distinguir el estado de derecho anterior al decreto de 3 de diciembre de 1959, y el posterior, o sea el actual. En el estado de derecho anterior, era dudosa la prohibición. El artículo 30 no estableció ninguna excepción a dicha prohibición; pero es evidente que ese supuesto de adelantamiento sin invadir el lado de

la izquierda y sin casi riesgo, por tanto, no había sido previsto en el Código y había que suplir la omisión mediante la interpretación.

Había que considerar, también, que al regular el decreto del 22 de julio de 1958, incorporando al artículo 174 del Código de la Circulación que la línea longitudinal continua no podía rebasarse, el no hacerlo podía entenderse que limitaba las prohibiciones del artículo 30 y había que concordarlo con una disposición posterior, y como tal de aplicación preferente.

Y no podía tampoco olvidarse que en las carreteras de mucho tráfico se había ensanchado la calzada y las circunstancias, por tanto, eran distintas de cuando se redactó el artículo 30, muchos años antes. La reciente modificación que establece el decreto de 3 de diciembre de 1959, ha resuelto casi todas las dudas que suscitaba la interpretación del artículo 30.

La nueva redacción de este artículo adopta un criterio ecléctico, que permite en unos casos los adelantamientos, y se deduce los prohíbe en otros. Pues, después de reproducir el párrafo del artículo 30, que prohíbe el adelantamiento en las curvas y cambios de rasante de limitada visibilidad, dice que, por excepción, podrán los vehículos automóviles adelantar en los lugares expresados a ciclos, motocicletas y vehículos de tracción animal, cuando, por su reducida velocidad, difi-

culten la circulación, siempre que observen lo prevenido en el artículo 31 y dejando libre, en todo caso, la mitad izquierda de la calzada en el sentido de la marcha.

Resulta evidente que, al enumerar taxativamente las excepciones a la prohibición, agota las citadas excepciones, que no pueden extenderse a otros casos que no sean los previstos.

Por consiguiente, en el actual estado de derecho, es infracción adelantar a otro coche de tracción mecánica en una curva o cambio de rasante de limitada visibilidad, aunque el vehículo que adelante no se salga de su derecha y respete la línea longitudinal continua que regula el artículo 174 del Código de la Circulación.

Hay un caso, sin embargo, no previsto en la modificación del artículo 30, al cual no podemos dejar de referirnos en estos comentarios a dicho artículo; que es el que ocurre cuando la calzada de la carretera está dividida en cuatro vías o bandas, con objeto de permitir la circulación simultánea de dos coches en la misma dirección y de otros dos en sentido inverso.

Pero este es asunto cuyo interés salta a la vista; y como, por otra parte, no queremos alargar excesivamente el precedente comentario, optamos por dejarlo hasta el próximo número, en el que insistiremos sobre el mismo tema.

SASTRERIA PARA SEÑORA Y CABALLERO

IMPERMEABLES **1908-1958** **NEW ENGLAND** **50 AÑOS** **CONFECCION**

Elcano, 10 • SAN SEBASTIAN • Tel. 10690

Desde 1.º de Abril

LIMITACION DE LA VELOCIDAD Y OBLIGATORIEDAD DE LOS ANTIPARASITARIOS, EN FRANCIA

El ministro de Transportes de Francia ha dictado una disposición en virtud de la cual, a partir del día 1 del presente mes de abril la velocidad de los vehículos automóviles queda limitada en todas las carreteras de la nación—salvo en las auto-rutas—entre las seis y las veintidós horas, los sábados y domingos, (los "week-ends") del modo que sigue:

Turismos, 100 kilómetros por hora.

Camiones de más de tres toneladas y media, 70.

Autocares (límite permanente), 85.

Esta limitación estará igualmente en vigor, a las mismas horas indicadas, los días de fiesta que se citan:

Lunes de Pascua, lunes de Pentecostés, 15 de agosto, 31 de octubre, 1 de noviembre y 24 y 25 de diciembre.

El señor Buron apoya su determinación en el hecho de que el porcentaje mayor de accidentes en la vecina República tiene por causa principal el exceso de velocidad, y habiendo sido, a su juicio, ventajosa en aquel sentido la experiencia obtenida por la limitación impuesta durante los veranos de 1958 y 1959, se ha decidido a ampliarla a partir de este mes de abril.

Pero he aquí la reacción que sobre tal determinación han manifestado los elementos interesados en la carretera, Clubs, constructores y compañías de seguros.

Clubs: "experiencias falseadas".

Estas experiencias no pueden estar sino falseadas, porque se hallan limitadas en el tiempo y en el espacio. No han afectado más que a 900 kilómetros de carretera en 1958, y a 2.050 en 1959. Conociendo las rutas afectadas por la limitación, muchos automovilistas eligieron para sus recorridos itinerarios paralelos a los reglamentados y con libertad de velocidad, y en los que se acusó un aumento en el número de accidentes. Este desplazamiento de las grandes corrientes de la circulación disminuye mucho el valor de las enseñanzas que el señor ministro estima pulsar en las estadísticas.

La Federación Nacional de Automóvil Clubs ha desarrollado, contra le tesis del ministro de Transportes, otros argumentos en una reciente moción suscripta por 52 delegados de las organizaciones miembros y que apunta tres inconvenientes esenciales.

1.º.—La multiplicación de los embotellamientos, que tan costosos resultan a la circulación.

2.º.—Aumento peligroso en la duración de los

desplazamientos. Consecuencia: la formación de taponamientos detrás de los vehículos lentos.

3.º.—Cansancio del conductor, fenómeno de inatención inevitable en el curso de largos viajes.

En realidad, termina la moción—la limitación no puede justificarse más que en un número muy limitado de puntos, sobre recorridos peligrosos que hay que esforzarse en hacer desaparecer.

Constructores: "crear antes que limitar".

Los grandes constructores adoptan un punto de vista análogo. Así, pues, uno de los "cuatro grandes" del Automóvil Francés ha definido de este modo su posición:

No es más que un remedio para ocultar la enfermedad. En el aspecto de la seguridad, no se trata ya de limitar sino más bien de crear. Entendemos por crear construir auto-rutas y aparcamientos a fin de elevar el potencial de circulación francés al nivel del de otros países europeos. Los recursos del Sahara harán muy pronto que el Estado francés sea vendedor de gasolina. Nos parece que para la buena gestión de su negocio, el Estado debe favorecer el consumo de petróleo en nuestro territorio. Entonces, si es así, ¿por qué esas limitaciones que tienen siempre tan desagradable resonancia en el campo de los consumidores de gasolina?

Compañías aseguradoras: "reserva".

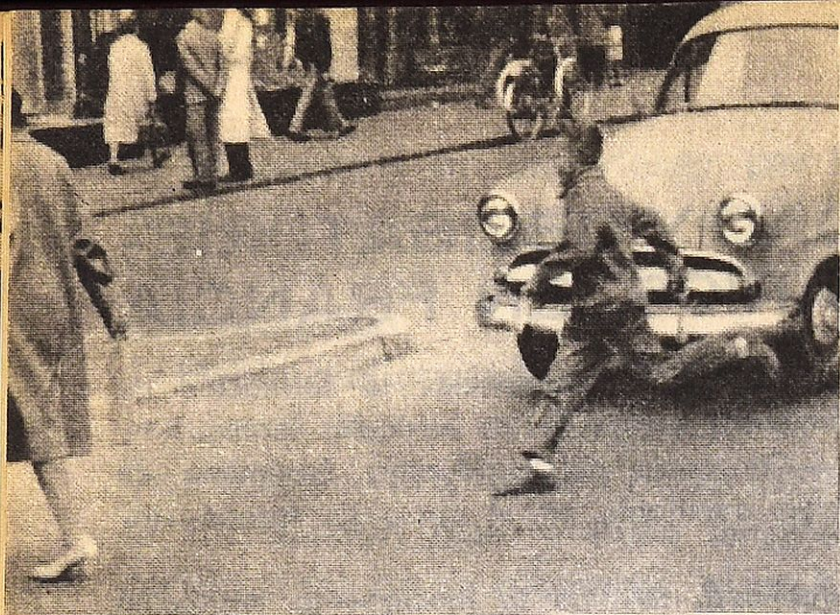
Las Compañías de seguros se manifiestan reservadas y divididas sobre el problema. Para las unas, la velocidad es el factor clave del accidente. Para las otras, la velocidad y la aceleración salvan a menudo al vehículo del accidente.

Se reservan la decisión. Pero su deseo es: encontrar medios eficaces de controlar las nuevas velocidades, porque creen que los medios tradicionales no serán suficientes desde el momento en que este decreto entre en vigor.

ANTIPARASITARIOS

A partir también del 1 de abril, los automovilistas franceses están obligados a instalar en sus coches unos dispositivos antiparasitarios que eviten los perjuicios que, en caso contrario, pueden producirse en las emisiones de radio y televisión.

Medida ésta, plausible, que bien quisiéramos verla adoptada en nuestra nación, máxime en estos momentos en que parece ya próxima la instalación de la televisión en el norte de España.



"No tengo más remedio que arriesgarme un poco (conque, un poco, ¿eh?); ya que, de lo contrario, no llegaré jamás al colegio!"

"Si; pero... y si el chofer tiene una distracción de un cuarto de segundo, ¿qué pasa?"

En Estocolmo, como en todas partes

Automovilistas y peatones
deben colaborar
en una empresa de interés
recíproco y común

Y un poco de cortesía,
¿por qué no, también?

He aquí a una señora tímida que espera el momento en que los autos se paran uno tras otro para salir con relativa tranquilidad del laberinto de motores en que se ha metido para encontrar un paso que le permita ganar el otro lado de la calle.



"¡No es posible estar parado aquí todo el santo día! ¡Ea! Si no me ven a mí, por lo menos verán mi maleta." Y el buen señor afronta violentamente los peligros del tráfico, en tanto que las mamás, inquietas, han alcanzado, con sus niños y su cochecito, un refugio en el centro del paso de peatones, donde esperan un momento propicio...

Las fotos que reproducimos nos han sido enviadas desde Estocolmo, pero bien pudieran haber sido tomadas en cualquiera otra ciudad del mundo, ya que el problema que ilustran se plantea en mil lugares del planeta.

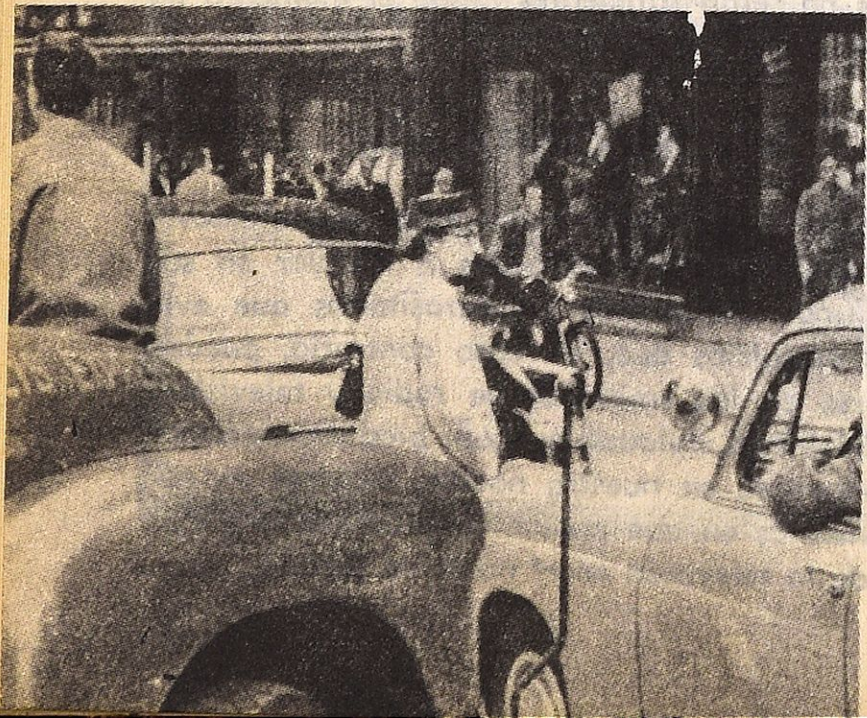
"La terrible aventura puede estar a la vuelta de la esquina"... — piensa el desgraciado peatón, y — bien a pesar suyo — varias veces al día, en las horas "punta", se lanza, cabizbajo, en esa ineluctable aventura, preguntándose cada vez: "¿cuál será el desenlace?"

Rayas amarillas, luces rojas, luz verde, silbos, chirridos de frenos, aceras, asfalto, aceras, luz roja, claxon, luz verde, asfalto, acera... De buen grado, o de malo, el pobre peatón participa en ese "ballet" alucinante en el cual el menor paso es una amenaza de accidente o de muerte...

Si acaso, este "ballet" no es más que relativamente peligroso en los lugares donde los semáforos obligan a los automovilistas a respetar los reglamentos. El peatón goza de una cierta seguridad allá donde cierto maestro de "ballet", en uniforme de guardia de la circulación, ordena los movimientos de los participantes...

Pero..., he aquí que agentes y semáforos no se encuentran en todos los cruces de nuestras poblaciones. En numerosos lugares, las autoridades han tenido el cuidado

Pues, señor... Estas dos personas han debido de resistir durante su ya no corta vida muchas tempestades antes de afrontar ésta, tan inútil y que se repite cada día.





"Yendo de la mano de mamá ya sé que voy seguro; pero, a pesar de todo, ese camionazo tiene un aspecto tan poco tranquilizador..."

de marcar en el suelo los pasos protegidos para el paso de peatones, ordenando al propio tiempo a los automovilistas el respeto a la prioridad de aquéllos. Mas... ¿cuántos automovilistas los atraviesan sin prestarles atención? ¿Cuántos son los que se deciden a parar delante de uno de esos pasos para permitir a sus semejantes atravesar la calzada? ¿Cuántos, en fin, osan inmovilizar la fila de coches impaciente que le sigue por la sola seguridad de un vulgar peatón?

Se ha hecho hoy día verdaderamente raro que un buen conductor no sea juzgado por sus aptitudes al volante de su coche, sino más bien por su comportamiento psicológico respecto del peatón que merece solicitud..., aunque no sea más que por razón de su vulnerabilidad. Y los buenos conductores son una raza que tiende a desaparecer, ya que parece que el volante está seriamente reñido con la cortesía.

Cada día, en Estocolmo, cinco personas resultan heridas en accidente de la circulación. Esta cifra es pequeña en comparación con lo que ocurre en otras grandes poblaciones; pero no impide que ello represente algo así como las 2.000 víctimas por año y que cada uno de entre nosotros estime no estar dentro de ese número, manteniendo, sin embargo, el derecho a atravesar la calzada con seguridad.

(Concluye en la pág. 30.)



Y esta otra señora, con el expresivo gesto de aflicción que refleja su rostro, aprieta sus manos contra el pecho seguramente para dominar el miedo que la posee...



Por último, otra dama tímida que, asustada al atravesar la calle, se agarra a su saco de mano con la instintiva pretensión de que le sirva de escudo protector...

"SILENCIOSA"
Y ALTO RENDIMIENTO

ADEMAS...

**MENOS
CONSUMO**

ARPOH

**MOTOCICLETAS
MONTESA**

"Brio 82"

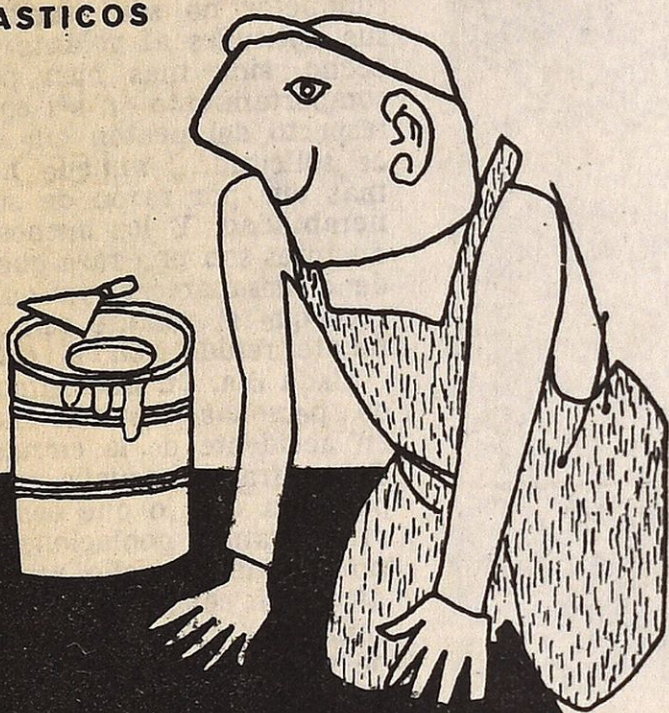
FABRICADA POR PERMANENTE S.A.

Establecimientos **VELOMOTO**

Nueva, 1 - Tel. 1-81-63 - SAN SEBASTIAN

AGENTE OFICIAL

PAVIMENTOS
PLASTICOS



sintasol

Distribuidor-Colocador

**RENOVACION
ARISTEGUI Hnos.**

Prim, 30 - SAN SEBASTIAN - Tel. 17626

*¡Más vida
que un gato!*



**ACUMULADORES
★ K L G ★**

Avda. Generalísimo, 16 bis - Teléfono: 21248

SAN SEBASTIAN

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

Garage Internacional

MAÑERO Y MENDIBURU, S. R. C.

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

SAN SEBASTIAN

APRENDA A CONDUCIR

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

Academia Automovilista

Garage "SUM"

c/Segundo Ispizua letra "D"

Teléfono 18.913

SAN SEBASTIAN

(Viene de la pág. 11)

sido agraciados por el Gobierno con el ingreso en la Orden del Mérito Civil, como reconocimiento oficial a sus estimables servicios durante varios años al frente de sus respectivos cargos.

Recogemos con el mayor agrado esta noticia, ya publicada en la Prensa donostiarra; y, al hacerlo, nos es igualmente grato hacerles presente nuestra calurosa felicitación por la merecida distinción de que han sido objeto.

NOTA NECROLOGICA

Con hondo sentimiento, nos cumple comunicar a nuestros socios y amigos el fallecimiento de don Pedro Bergareche Maritorea, acreditado agente de Aduanas irunés, cuyo nombre teníamos el honor de que figurase inscripto en la larga lista de los afiliados al Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

La muerte de don Pedro Bergareche, ocurrida el 6 de marzo en Madrid, causó sincero dolor no sólo en Irún, donde había nacido y se hallaba

establecido, sino en toda la Provincia y su Capital, entre cuya sociedad más distinguida gozaba de merecido prestigio profesional y de abundantes y profundas simpatías.

A través de estas breves pero sentidas líneas quisiéramos hacer llegar a toda la familia del finado la respetuosa condolencia de nuestro Club.

TREVIJANO

EL ZAPATO DE CALIDAD
PARA SEÑORA Y CABALLERO



San Martín, 38 - Teléfono 12183
SAN SEBASTIAN

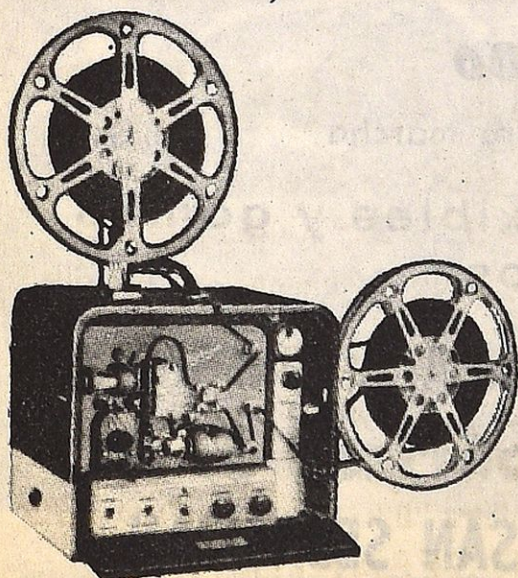
NO SE QUEDE EN LA CARRETERA...

...pudiendo llegar a su destino

Solamente en seis clases teórico-prácticas localizará rápidamente cualquier avería de su motor. Método H.A.F. (Condensado) por síntomas y lámparas testigo.

Una exclusiva de

ACADEMIA AUTOMOVILISTA E.A.R.
San Marcial, 4 - Teléfono 21099
SAN SEBASTIAN



CINE SONORO 16^m/_m

Miloga

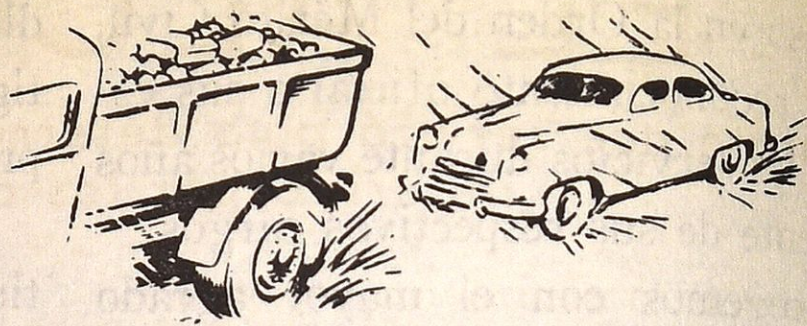
Pesetas: 25.000

F. MATURANA

Hernani, 10

San Sebastián

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



os presenta



LAVA PARABRISAS autónomo

PATENTE M. SUISSE

SIN ELECTRICIDAD ★ SIN DEPRESION

**Transparencia perfecta del parabrisas
en los peores tiempos**

sin dejar vuestro asiento, sin detener vuestra marcha

Fabricación especial de tubos flexibles y gomas
para frenos hidráulicos

Fabricados bajo patentes y procedimientos de la **Société Anónime Stop,**
de Saint - Ouen (Francia) por **Stop - Ibérica, S. A.**
Alto de Amara, 4 - Tel. 23158 - SAN SEBASTIAN

Será muy pronto implantado en Francia

EL ALCOTEST

Aparato que servirá para determinar la cantidad de alcohol ingerido por los automovilistas

El "Alcotest", el nuevo aparato presentado ante la Academia de Medicina francesa por el profesor Monod, va a ser próximamente puesto en servicio en toda Francia para saber si los conductores de automóviles se hallan en estado de embriaguez.

Las partes de que consta el "Alcotest" son: una boquilla, un tubo (conteniendo cristales químicos) y un balón que encierra el aire espirado.

En el momento de su funcionamiento se abren los extremos del tubo, hasta entonces herméticamente cerrados. Uno de sus extremos se enchufa en el balón y el otro es acoplado a la boquilla. Si el aire que sopla el examinado no contiene la menor traza de alcohol, los cristales contenidos en el tubo conservan su primitivo color amarillo neto. Pero, a partir de la apenas perceptible proporción de un 0,3 por 1.000, dichos cristales químicos comienzan a ponerse de color verde, con más o menos intensidad según que el sujeto haya ingerido más o menos alcohol.

Este experimento dura 20 segundos.

El "Alcotest" lo fabrica la firma Draeger de Lübeck, que ha vendido ya 500.000 ejemplares en Alemania Occidental.

La primera experiencia de envergadura fué efectuada entre el 1 de septiembre y el 15 de noviembre en las carreteras de Finisterre. Sobre los protagonistas de 155 accidentes se llevaron a cabo 300 pruebas, que dieron por resultado el que en 131 casos se revelase la presencia de vapores de alcohol en el aliento de los automovilistas.

El profesor Monod ha indicado también que más de la mitad de los examinados revelaron por lo menos un principio de alcoholización. Además, el 80 por 100 de los automovilistas alcoholizados lo estaban fuertemente.

La comprobación por toma de sangre y el análisis consiguiente estaba de acuerdo en un 85 por ciento con las indicaciones del Alcotest.

Los gendarmes han aplicado igualmente este método en cinco asuntos de delito común, dos incendiarios, dos de golpes y heridas y un caso de amenaza de muerte. Uno sólo de estos delincuentes no estaba impregnado de alcohol; los otros cuatro sobrepasaban el "grupo 4", teniendo en cuenta que el tope tolerado es el de 0,8 por mil.

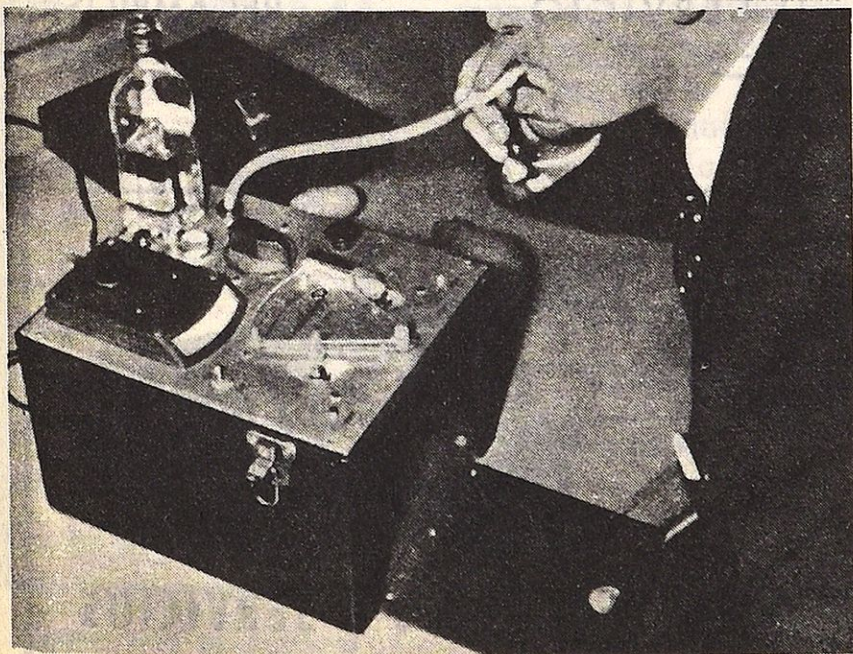
Como promedio, los reflejos de un individuo quedan perturbados a partir de 0,5 por 1.000, lo cual plantea la siguiente cuestión: ¿se puede fiar uno ciertamente del "Alcotest" para obtener deducciones susceptibles por sí solas de hacer condenar a un conductor?

Con seguridad, no; pero imaginemos por un instante la detención en plena carretera de un automovilista que acaba de ingerir "el vasito de la mañana". El "Alcotest" le señala como bebido. Pero el automovilista de nuestro ejemplo, que está seguro de sí mismo, pide se le haga una extracción de sangre, la cual indica una alcolemia muy reducida. En este caso está disculpado.

Si, por el contrario, el análisis de sangre confirma una fuerte impregnación alcohólica, el caso tiene una defensa muy difícil.

También aquí, en España, sería de sumo interés que se implantara el "Alcotest", procedimiento que, por lo sencillo y rápido, resultaría de gran eficacia, debidamente complementado en ciertos casos por la extracción y análisis de sangre que hoy se realiza.

No cabe la menor duda de que el alcoholismo de los conductores de automóviles es el más terrible enemigo de la seguridad en la carretera. Todo el peso de la ley es poco para luchar contra esa plaga que convierte al conductor embriagado en un auténtico criminal en cuyas manos se ha puesto un instrumento tan peligroso como es el volante de un automóvil.



El "breathalyser" — detector de embriaguez alcohólica, "padre" del alcotest — lo emplean ya las policías norteamericana y canadiense, y la inglesa va a adoptarlo en breve también.



Los gendarmes franceses, a su vez, van a disponer del alcotest Draeger, que es un "breathalyser" de bolsillo, fabricado en Alemania y al que se refiere la presente información.

SERVICIO OFICIAL

SEAT

TALLER AUTORIZADO N.º 502

TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

PASEO DE COLON, 31-33 • TELEFONO 11-9-11

SAN SEBASTIAN

RECAMBIOS Y ACCESORIOS **SEAT** DE TODA CLASE
ESTACION DE ENGRASE Y LAVADO A PRESION - PINTURA DE BAJOS

Carrocerías

E. Biggi

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



STINUS

FUNDADA EN 1893

GARAGE
Gloria, 3 y 5
Teléf. 10350

CARROCERIA
Carquizano, 5
Teléf. 10235

SAN SEBASTIAN

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

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA GUIPUZCOA
DE AUTOMOVILES

Peugeot

SERVICIO

RECAMBIOS



CONCESIONARIO
PARA
GUIPUZCOA

Auto-Recambios

BRIG S.L.

NEUMATICOS **MICHELIN** • RECAMBIOS Y SERVICIOS

Avda. Generalísimo, 2 San Sebastián Teléfono 1-31-81

Pueden ser perfeccionados mediante otros métodos que no son la propaganda y la represión

El presente interesantísimo trabajo está basado en un informe presentado en la última asamblea de delegados de la "O. T. A." (Organización mundial del turismo y del automóvil) por Eric Legrand, presidente de la Comisión de Circulación de la "O. T. A." y del Real Automóvil Club de Bélgica, así como en informaciones facilitadas por los Clubs y Asociaciones de varios países europeos y de los Estados Unidos de América.

La seguridad en la carretera es un problema que preocupa a todo el mundo. Es también, un problema que puede abordarse de distintas formas. Este problema no va a ser tratado aquí más que sobre un número limitado de sus múltiples aspectos. Son, sobre todo, los diversos métodos empleados por los Clubs y Asociaciones del Automóvil en diferentes países, con vistas a mejorar el arte de conducir y el comportamiento de los conductores, lo que constituirá el tema de este artículo.

El elemento humano juega un papel esencial en la seguridad en la carretera.

Se ha dicho que los accidentes de la carretera son el precio—bien caro, por cierto a veces—que hace pagar el progreso.

Sin embargo, todos los esfuerzos deben ser dirigidos a impedir que los futuros progresos de la técnica no traigan consigo un aumento de los accidentes, ya que no puede aceptarse que este maravilloso invento que es el automóvil sea pagado al precio de innumerables vidas humanas. Nuestra meta, si no nuestro deber, debe ser hacer todo lo que esté a nuestro alcance para reducir el número de accidentes en la carretera.

Bien a menudo hemos considerado los diferentes medios de alcanzar aquella finalidad. Uno de los medios a nuestra disposición es el ejercer una influencia sobre el comportamiento humano, porque tenemos la posibilidad de influenciar a nuestros colegas y compañeros y estimularles de varias maneras a comportarse con más prudencia.

Se han hecho dife-



Insignia en esmalte que pueden ostentar los conductores austriacos que no han sufrido accidente desde hace 25 años.

rentes esfuerzos para influir sobre la juventud. Esto es una función esencial, pero que tiene una desventaja: los jóvenes son los conductores del mañana, mientras que nuestra preocupación es el conductor de hoy; es decir el adulto.

Hay varios medios, más o menos eficaces, de propaganda: los carteles murales, la prensa, la radio, la televisión, el cine, las conferencias; incluso, la iglesia. Estos medios, evidentemente, son bien conocidos. Pero nuestra intención es examinar otra clase de medios.

Algunos de entre ellos han sido descritos en diversos informes distribuidos en la Asamblea. Otros hacen un llamamiento a lo que se podría llamar "la conciencia moral" de los conductores. Algunos más tratan de la psicología científicamente aplicada, mientras que también los hay destinados a mejorar la conducción desde el punto de vista de la técnica de ésta.

Sistemas que hacen un llamamiento a la prudencia del conductor

Los métodos que entran en esta primera categoría hacen un llamamiento al amor propio del conductor, a su ambición y a sus sentimientos de solidaridad con respecto a los demás conductores.

No hay que olvidar, sin embargo, que para muchos conductores el ir de prisa es en sí una prueba de habilidad en el conducir. El conductor que conduce rápido estima que es un buen conductor. Este no es siempre el mejor medio de evitar los accidentes. Es evidente que el que tiene la costumbre de rodar a buena velocidad se concentra más en su cometido, y sus reacciones son general-



Viñeta que se pega al coche de los automovilistas australianos comprometidos a observar fielmente las reglas de prudencia.



ALFA - ROMEO

Gasolina y Diesel
 AGENCIA OFICIAL PARA GUIPUZCOA
Garage "SUM"
 Servicio Permanente de CAMION GRUA
 c/ Segundo Ispizua "D" Tlfns. 18.913-18.903
SAN SEBASTIAN

Ignacio Villar y Cía.

MAYORISTAS CAMPSA
 REPSOL - CALVO SOTELO - AMALIE Y CASTROL
 Accesorios y recambios
"MOVI"
 Autoelectricidad - Neumáticos - Rodamientos
 P. Centenario, 2 Teléfonos 12279 y 17302
SAN SEBASTIAN

Manufacturas

OLARAN

PIEL NATURAL Y ARTIFICIAL

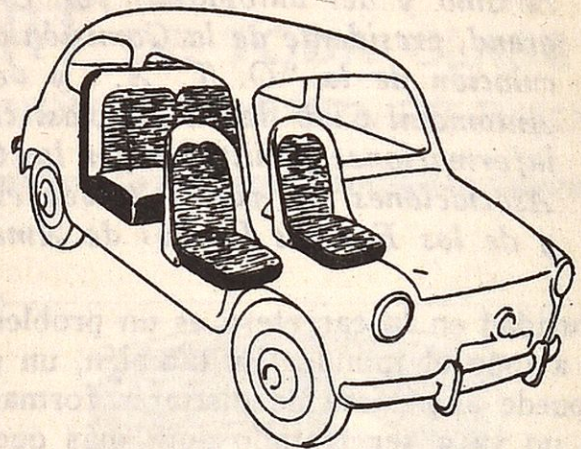
PARA

CARROCERIAS Y MUEBLES

Beasain

RIO

le ofrece tapizar su coche
 en los colores más originales
 y bonitos y siempre a su gusto



RIO

Primo de Rivera, 1
 Teléfono 15898
SAN SEBASTIAN

FOTO MADRID

Fotocopias
al momento

Trabajos industriales

Cine - Venta de aparatos fotográficos

Avda. España, 16 Teléfono 14380
San Sebastián

GARAGE ARACAMA

GRAN ACADEMIA AUTOMOVILISTA - COCHES
 RENAULT - 4 - 4 - SEAT - 600 - PEUGEOT - CARNETS
 DE 2.º, 1.º y 1.º Especial - ENGRASES Y LAVADOS A
 ALTA PRESION - REPARACION DE NEUMATICOS,
 SERVICIO GRUA PERMANENTE.

c/ Aguirre Miramón n.º 6 - Tels. 13988-16867

SAN SEBASTIAN

mente rápidas y seguras; quizá a causa de la velocidad que lleva, estará más atento a las situaciones potencialmente peligrosas que se presenten en la carretera y sabrá evitar mejor un accidente. Pese a ello, no se puede otorgar confianza al conductor que sabe decir:

—Soy un buen conductor, porque conduzco rápido.

Los conductores pueden ser sometidos a una serie de pruebas, y si las logran pasar satisfactoriamente, puede serles concedido un diploma. El titular de este diploma le concede una gran importancia y desea demostrar con su comportamiento que ha merecido una tal distinción. Este método ha dado buenos resultados, porque actúa, frenándola, sobre la vanidad de los conductores.

Una encuesta efectuada en los Estados Unidos dice que el 43 por ciento de los conductores interrogados se estiman que son buenos conductores; tan sólo el 3 por ciento se consideran por debajo del término medio, y el 54 por ciento, solamente corrientes.

Estas cifras revelan que hay muchos más conductores modestos de lo que pudiera pensarse a primera vista. En general, la modestia no es una cualidad muy extendida entre los conductores. Incluso, si son normalmente modestos en su comportamiento ordinario, pierden, de sgraciadamente, esta cualidad desde el momento en que se ponen al volante de un coche. Sin ninguna duda, un exceso de confianza en uno mismo y una falta de modestia y de consideración para los demás contribuyen a provocar muchos accidentes.

En algunos países, los Clubs y Asociaciones del Automóvil atacan el problema haciendo un llamamiento a los sentimientos de cortesía, a las buenas maneras y a la solidaridad. Y se han creado agrupaciones especiales de conductores basándose en nociones de la cortesía de carretera.

Así, en Australia se ha creado el sistema llamado "de los conductores que se comprometen a respetar las reglas de la prudencia" ("Pledged Safety Drivers Scheme"), del que forman parte, tan sólo en Nueva Gales del Sur y en Victoria, más de 300 automovilistas. El objeto de este sistema es el de concentrar todos los esfuerzos sobre la necesidad de una conducción segura con la esperanza de que una vez que el automovilista ha firmado su compromiso y recibido una insignia que él coloca sobre su coche, se constituya en ejemplo de conductor cortés y razonable; conducta que servirá de estímulo para ser imitada por otros conductores.

Aunque algunos de estos se indignen en el primer momento ante la idea de tener que firmar un compromiso de esa naturaleza, terminan por rendirse a la evidencia del hecho de que la simple presencia de una insignia en su vehículo habrá de incitar a otros automovilistas a la prudencia.

Ningún accidente grave ha sido señalado con un vehículo que lleve tal insignia, y el Real Automóvil Club de Victoria estima que este sistema ha contribuido a reducir en 1959 el número de accidentes con respecto a 1958, a pesar de un aumento del 6,6 por ciento en el número de vehículos en circulación.

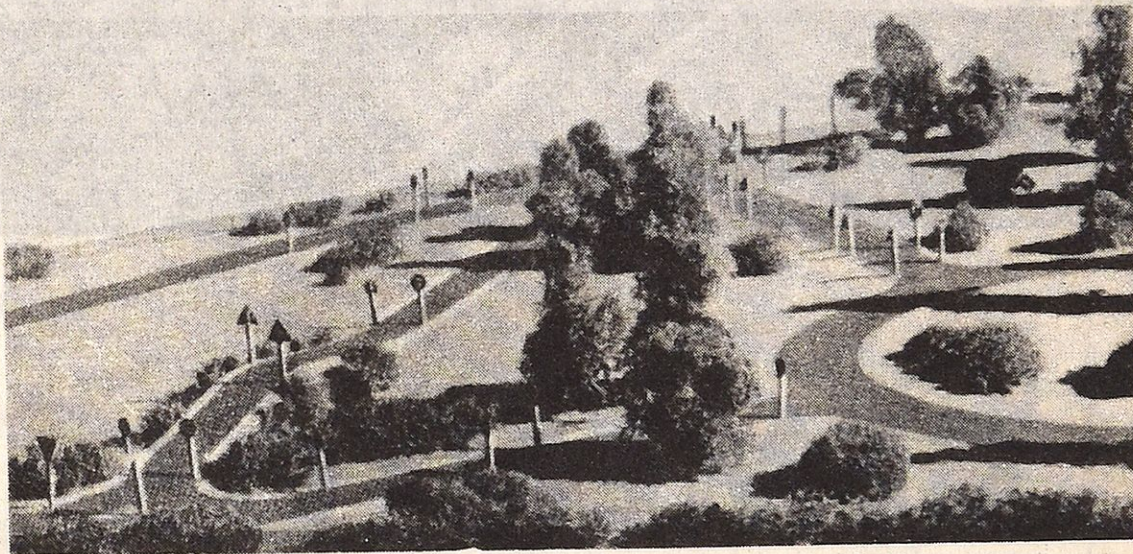
Otro ejemplo de agrupación especial de conductores y de la confraternidad en la circulación por carretera es, en Austria, el "Oamtc", que tiene también un equivalente en Suiza y en Alemania. Sus miembros se comprometen a comportarse en todo momento en la carretera de forma ejemplar y a ayudar a cualquiera que se viera en dificultad. Los coches de sus miembros ostentan un distintivo amarillo y van provistos de un equipo de socorros de urgencia que el Club les entrega gratuitamente. La mayor parte de sus componentes

han seguido los cursos de "Socorrismo" organizados gratuitamente por el "Oamtc".

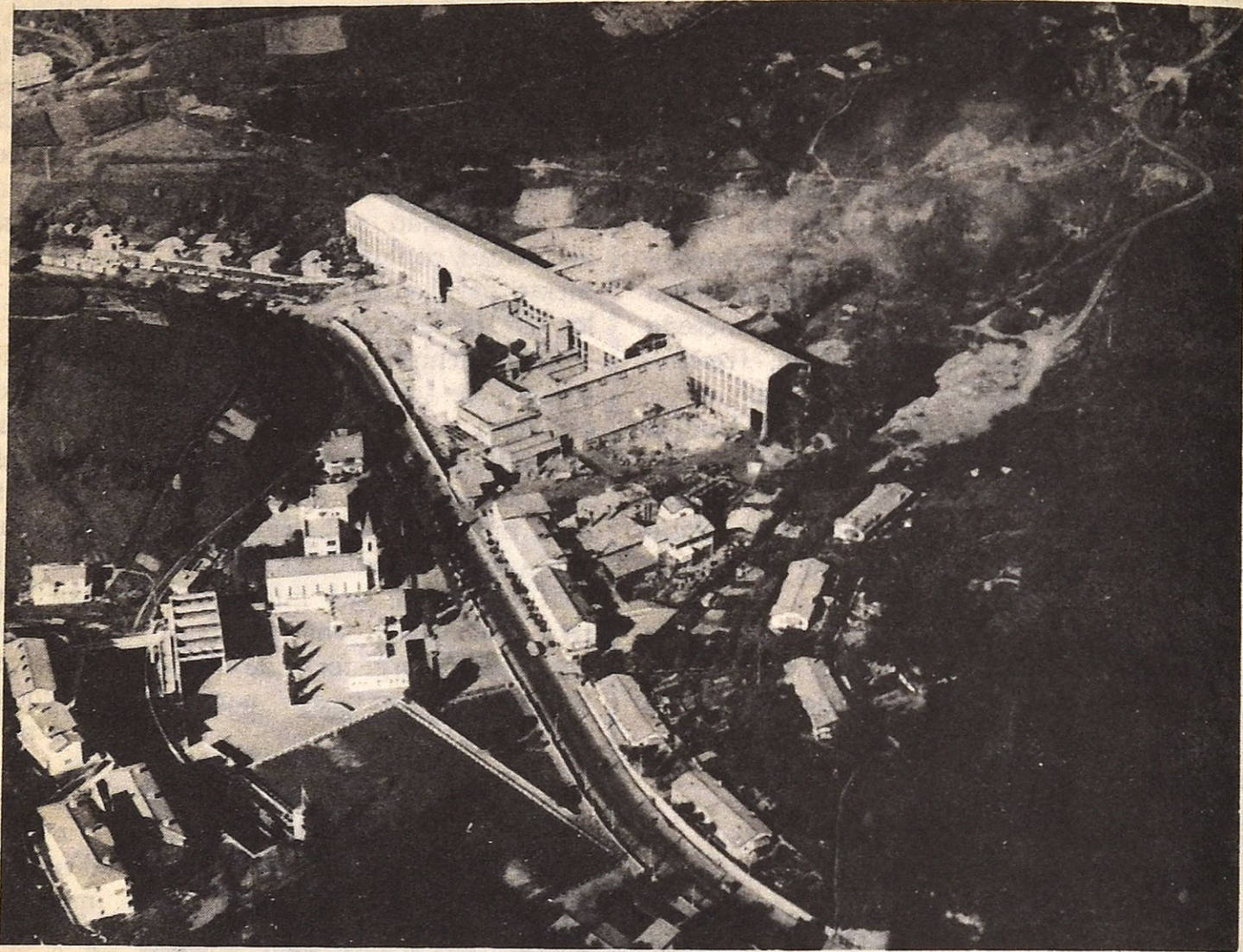
Según otro de los métodos empleados por el "Oamtc", los conductores que no han tenido ningún accidente ni cometido ninguna infracción durante cierto tiempo reciben

una insignia de esmalte. Esta insignia, que se fija también en el vehículo, anima al conductor a conducir bien para continuar mereciéndola y atraer el respeto de los demás conductores. Este sistema ha sido aplicado con éxito, y tales distinciones tienen, en ocasiones, un valor práctico, ya que las sanciones por faltas de poca importancia son menos severas para los portadores de aquéllas.

Sin embargo, si el "American Automobile Association" reconoce que este sistema puede aplicarse con éxito a los conductores profesionales, la distinción concedida por buen comportamiento en la carretera no da siempre buenos resultados cuando se aplica al público en general. Parece que existe un cambio desfavorable en la psicología o en la actitud del conductor que ha recibido una tal distinción porque ésta otorga una tendencia a creer que pertenece a una clase superior y se encuentra frecuentemente complicado en accidentes o comete infracciones, creyéndose entonces con derecho a ser tratado con menos rigor que los demás conductores.



Vista del terreno cedido por la ciudad de Francfort para el perfeccionamiento de la técnica del conductor y en la actualidad convertido en un magnífico parque de entrenamiento. Ocupa una superficie de 32.000 metros cuadrados, según se hace constar en la presente información, en la que hallará igualmente el lector otros interesantes detalles con el mismo parque relacionados.



CEMENTOS REZOLA, S. A.

Producción anual: 300.000 toneladas

Oficinas Centrales: Churruca, 7

San Sebastián

De otro lado, está comprobado que el conductor profesional reconoce la necesidad de conducir con los cinco sentidos y sin cometer falta alguna, en interés mismo de su trabajo. Y esta diferencia entre el efecto producido por idéntico sistema sobre un grupo de conductores y otro prueba que el mismo problema debe ser tratado partiendo de puntos de vista diferentes.

Se observa con interés que en el desarrollo de una encuesta efectuada en los Estados Unidos, el 42 por ciento de los conductores que se estimaban como de los mejores daban como prueba el que jamás hubieran tenido un accidente. Sin embargo, esto puede ser también una cuestión de suerte.

Una de las desventajas del sistema de recompensas, de diplomas y de insignias especiales, es que el público las conoce bastante. Su valor está depreciado, y, a fin de cuentas, su titular tiene tendencia a no concederles de demasiada importancia y a no hacer el esfuerzo de conducir con una prudencia y una cortesía excepcionales.

Selección de conductores.

En la segunda categoría, entre los métodos de naturaleza científica, se encuentran, por de pronto, los llamados psico-técnicos. Consisten en someter al conductor a ciertas pruebas, a menudo con la ayuda de un equipo especial, cuya finalidad es atraer su atención sobre ciertas debilidades o defectos físicos de los cuales pudiera no tener conciencia y que revelan, además, sus características psíquicas fundamentales. El automovilista privado no es muy propicio a sufrir tales pruebas, ya que no desea dejar al descubierto sus imperfecciones físicas. Cada cual tiene tendencia a considerarse perfecto, sobre todo desde el punto de vista físico, de tal suerte que el dejar al descubierto ciertos defectos—incluso mínimos, pero que pueden afectar a su manera de conducir, es siempre desagradable. Pero la experiencia ha demostrado que la elección del conductor profesional antes de comprometerlo, es muy importante. Numerosas or-

ganizaciones y Clubs han creado centros psico-técnicos que se ocupan de poner a prueba a los conductores profesionales, habiéndose probado que los seleccionados por este procedimiento sufren menos accidentes que los que no lo han sido.

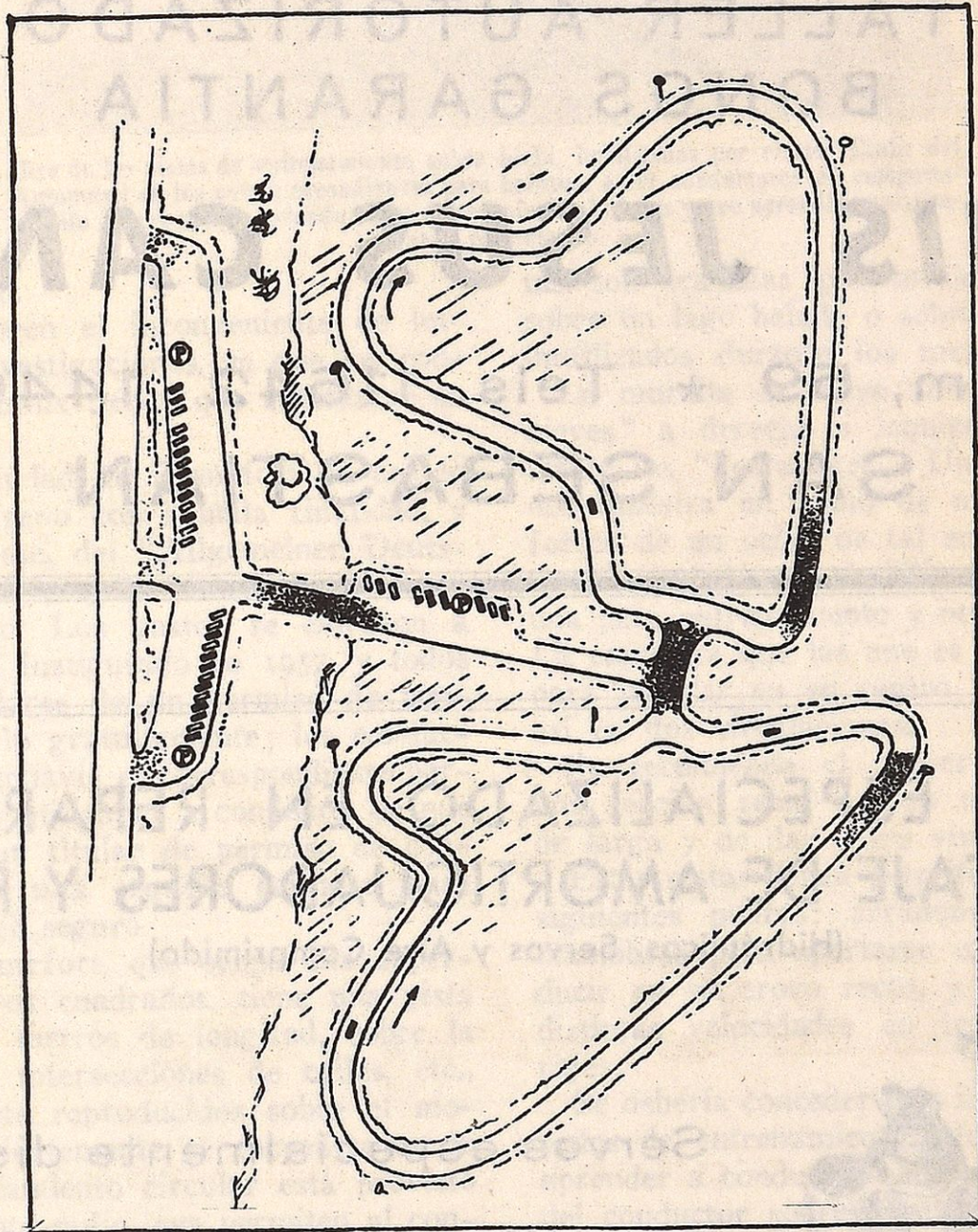
Las pruebas realizadas por el Centro Psico-técnico del "Turing-Securs" comprenden el examen de la vista (agudeza visual, percepción de los colores y de distancias en profundidad, campo visual, visión nocturna, resistencia al deslumbramiento), y el de la capacidad auditiva, la determinación de la rapidez de las reacciones simples y complejas, una prueba de atención difusa, y, finalmente, otra de inteligencia llamada "de situaciones".

Pasadas satisfactoriamente estas pruebas, el candidato es interrogado por el psicólogo responsable del Centro. Esta parte del examen es considerada como la más importante, puesto que es precisamente durante este interrogatorio cuando se puede conocer al hombre en su conjunto y cuando se puede formar una idea más completa de sus posibles reacciones como conductor.

Ultimamente se hizo un estudio sobre el comportamiento de los conductores seleccionados por este método, pudiéndose constatar que su tanto por ciento de accidentes era inferior en un tercio con relación al de los que no habían sido así seleccionados. Se puede añadir que el Centro

realiza igualmente investigaciones experimentales que ha efectuado encuestas interesantes sobre el deslumbramiento, el alcoholismo, etc., y que prepara en estos momentos un estudio para determinar la influencia de ciertas drogas sobre las aptitudes necesarias para conducir un automóvil.

En los Estados Unidos existen Centros que sirven no solamente para seleccionar a los conductores sino además para educarlos, inculcándoles un sentimiento de solidaridad. El "American Automobile Association" estima que esos Centros deberían ser aumentados en el porvenir, y es también de opinión que tales pruebas no sólo dan al conductor información sobre sí mismo, sino que



Plano de una de las pistas heladas existentes en los países escandinavos. Como se observa, tiene la forma de un ocho —un poco irregular, claro— para que, en caso necesario, pueda ser utilizada como dos pistas independientes: una, para entrenamiento y otra para competiciones.

SERVICIO OFICIAL



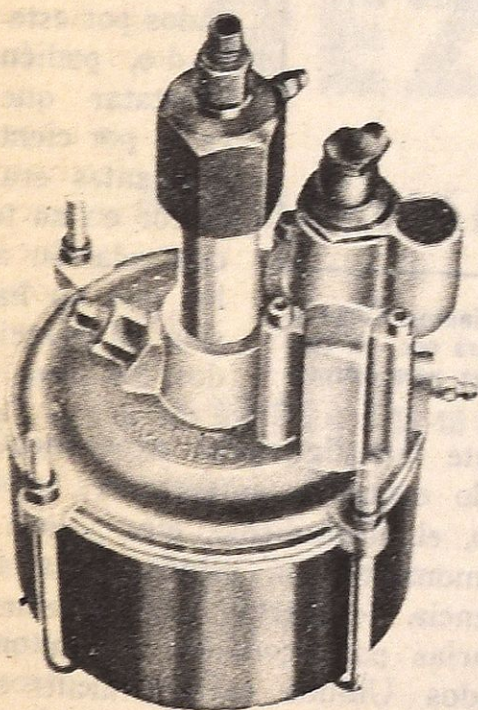
ACCESORIOS • RECAMBIOS
TALLER AUTORIZADO
BONOS GARANTIA

LUIS JESUS CANO

Prim, 59 * Tels. 11642 - 14406
SAN SEBASTIAN

TALLER ESPECIALIZADO EN REPARACION Y MONTAJE DE AMORTIGUADORES Y FRENOS

(Hidráulicos, Servos y Aire Comprimido)



Servos especialmente diseñados
para SEAT 1400-600, D.K.W. y
DAUPHINE:: PEGADO DE ZAPA-
TAS (Motos, Turismos, Camiones)

SERVICIO OFICIAL «JAGUEL»

J. AREVALO

José M.^a Salaverría, 3 bajo

SAN SEBASTIAN

Teléfono 22139

se le hace comprender igualmente que los demás conductores tienen asimismo defectos contra los que deberá prevenirse, lo que es algo en lo cual quizá no había pensado lo suficiente.

Formación del conductor.

Por fin, en la tercera categoría están comprendidos los métodos que tratan principalmente del perfeccionamiento de la técnica del conductor.

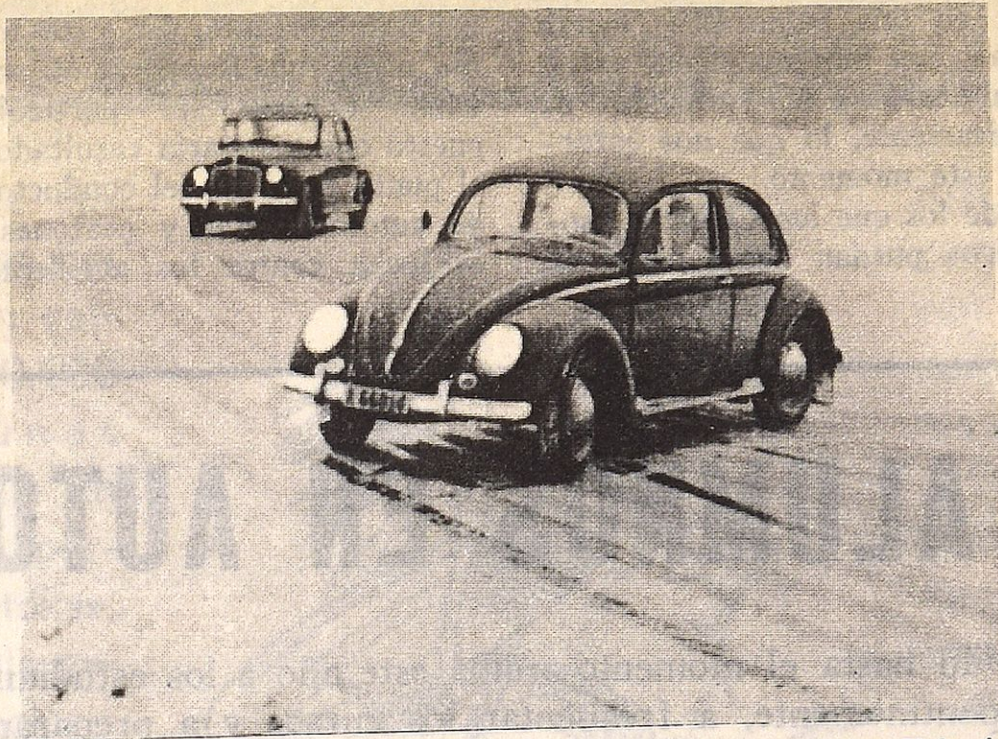
Estos métodos poseen el inconveniente de implicar importantes investigaciones, ya que los consiguientes entrenamientos tienen que efectuarse en pistas especiales.

Sin embargo, la ciudad de Francfort ha cedido gratuitamente un terreno con aquella finalidad, y es la sección de Hesse, del "Allgemeiner Deutscher Automobil Club", quien financió su construcción y su equipo. Los gastos se elevaron a 150.000 marcos. Fué inaugurado en 1957, y todos los conductores titulares de un permiso de conducir pueden utilizarlo gratuitamente; los conductores que no posean todavía el correspondiente permiso pueden también utilizarlo, a condición de que junto a ellos vaya un titular de permiso de conducir y que paguen una pequeña cantidad para cubrir los gastos del seguro.

El terreno de Francfort, que ocupa una superficie de 32.000 metros cuadrados, tiene una pista alquitranada de 900 metros de longitud, sobre la cual los cruces, las intersecciones de calles, etc., han sido exactamente reproducidos sobre el modelo de lo que corrientemente se encuentra en la práctica. Un emplazamiento circular está provisto de virajes de diferente radio, que permiten al conductor aprender a qué velocidad puede ser abordado cada uno de ellos. Un viraje inclinado en contraperalte hacia el exterior y recubierto de adoquines de pequeñas dimensiones, particularmente resbaladizos en el tiempo húmedo, permite a los conductores familiarizarse con tales condiciones, que sobrevienen a menudo como una brutal sorpresa en carreteras normales. La conducción en cuesta puede ser estudiada sobre una rampa artificial de una inclinación del 12 por ciento, lo que permite igualmente comprobar el comportamiento del conductor al llegar a la cumbre de la cuesta en condiciones de visibilidad reducida.

Además, es posible aprender el método correcto de aparcar un vehículo en circunstancias diversas.

Este terreno de entrenamiento está equipado de todas las señales de carretera intercambiables.



Otra de las pistas de entrenamiento sobre hielo, habilitadas por ciertos Clubs del Automóvil en los países escandinavos para habituar a los conductores al comportamiento de sus coches rodando sobre revestimientos helados y que aprendan prácticamente a controlarlos.

Las pistas son trazadas por medio de un quita-nieves sobre un lago helado o sobre terrenos de aviación inutilizados durante los meses de invierno.

La muralla de nieve formada por los "quita-nieves" a derecha e izquierda amortigua dulcemente los "derrapages". Uno de nuestros grabados muestra un plano de una pista que tiene la forma de un ocho, de tal suerte que, en caso necesario, puede ser habilitada como dos pistas: una para entrenamiento y otra para competiciones. La carretera que las une es suficientemente ancha para instalar en su centro un islote, dividiéndola así en dos circulaciones.

Se recomienda el prever sobre la cada pista una sección recta por lo menos de cien metros de larga y de dar a los virajes radios diferentes.

Estas pistas deben permitir entrenarse sobre los siguientes puntos: arranque llano y en cuesta; maniobras para apartarse en una carretera; conducir en un trozo recto, y pruebas de frenaje a distintas velocidades en trozos rectos y en virajes.

Se debería conceder más importancia a estos métodos de entrenamiento. No basta, efectivamente, aprender a conducir; es preciso que las reacciones del conductor sobrevengan instintiva e inmediatamente en presencia de un peligro. ¡Muchos accidentes hubieran podido ser evitados si los conductores hubieran aprendido a corregir un "derrapage"! Una tal técnica, que puede aprenderse e incluso perfeccionarse, puede evitar un accidente o, por lo menos, atenuar sus consecuencias.

A este propósito, recientemente fué iniciado en Francia un método especial, con el fin de entrenar a los conductores a reaccionar correctamente en cualquier circunstancia particular que pudiera presentarse. Las acciones reflejas naturales de defensa a las que estamos habituados como peatones no son las mismas que las que debe tener un automovilista. Es esencial el reaccionar inmediata y correctamente; cuando se aprende a montar a caballo, se aprende también a caerse; y es que la manera de caer es muy importante, pues con una caída técnicamente perfecta se evita la

Una forma más especial de estos cursos prácticos del conductor es utilizada en los países escandinavos, donde durante el invierno, los Clubs del Automóvil han establecido pistas de entrenamiento adecuadas sobre el hielo. La instalación de estas pistas tienen por finalidad habituar al conductor al comportamiento de su coche sobre revestimientos helados, enseñándole a controlarlos. Las pistas

rotura de los huesos: en una palabra se evitan sus malas consecuencias. Sin ninguna duda, existe también una técnica aplicable a los vehículos de motor, y es esto, precisamente, lo que nos esforzamos en elaborar en este momento.

Este aspecto es uno de los que los Clubs y Asociaciones Automovilísticas puedan hacer jugar un

papel importante. En este terreno, como en tantos otros, una cooperación más estrecha entre los Clubs debería ser particularmente interesante, puesto que aportaría resultados significativos desde el punto de vista del conductor y a la tarea común de automovilistas y peatones que no es otra que la lucha contra los accidentes.

MALOS ALUMNOS EN AUTOMOVIL

Un celo desconocido hasta el momento anima este año a los estudiantes americanos. Han comenzado, repentinamente, a frecuentar los cursos y a preparar sus exámenes con un nuevo fervor.

Es que de ahora en adelante sólo los "buenos alumnos" tienen el derecho de guardar sus coches en los parkings de los establecimientos secundarios. La decisión ha sido adoptada recientemente por la Asociación de Educación Nacional de los Estados Unidos, alarmada por el índice aterrador de los fracasos registrados entre los "ten-agers" automovilistas: el 83 por ciento de estos jóvenes obtienen regularmente notas inferiores a la media.

La iniciativa de esta medida se debe a dos colegios de Massachussetts: el de Methuen y el de Cohasset, en los alrededores de Boston, que cuentan cada uno con 1.200 alumnos. Los directores de los dos establecimientos han descubierto que entre sus alumnos motorizados, más de la mitad "fallan" en sus exámenes o abandonan sus estudios. Sólo el 28 por ciento de ellos pasan justamente a las clases siguientes, y el 8 por ciento, en fin, pasan bien la prueba de ingreso en la Universidad.

Todos los colegios nuevos y todas las ciudades americanas están provistas de parkings reservados a los colegiales y a los estudiantes. Para todos estos adolescentes el coche es una cuestión de prestigio; afirman su madurez, y es la carta maestra de sus éxitos sentimentales.

Los más apasionados por el automóvil—han notado los informadores—son los estudiantes pobres. Su caso es particularmente inquietante. En efecto, el automóvil no estorba mucho a los estudios de los colegiales con fortuna, pero es un "handicap" cierto para los jóvenes que, a falta de recursos personales, deben trabajar (y olvidarse de sus estudios) para pagar la gasolina, los impuestos, reparaciones y seguros.

Precisamente en los Estados Unidos, las pólizas de seguro para los "menores de 25 años" son netamente más costosas que las de los mayores. Porque los accidentes mortales debidos a los "ten-agers" son cada año más numerosos y debidos, por lo general, a tres causas: amor a la velocidad, embriaguez mal soportada y deseo de brillar ante los ojos de sus acompañantes.

(Viene pág. 17)

Ahora bien: no hay que ser injusto, y hay que reconocer que si hay muchos malos conductores, hay también muchos malos peatones. Los que atraviesan al bies, en cualquier sitio, en cualquier momento, ignorando lo mismo las señales del semáforo que los pasos reservados, "metiéndose" con los automovilistas e insultándolos, aunque debieran tener para con ellos toda la deferencia que les confiere su dignidad de peatón. Claro que, con tal actitud, corren el riesgo de parar con sus huesos en una clínica, sin olvidar tampoco la perspectiva de alguna multa. Los automovilistas—¡qué diablo!—, no ruedan generalmente por las aceras y no atraviesan las calles al bies. ¡Entonces!... Conjuntamente a las medidas técnicas de seguridad, la obediencia y, sobre todo, la cortesía, son poderosos remedios contra los accidentes de la circulación. ¡Qué duda cabe!

Automovilistas: sed de los que, con la sonrisa complaciente en los labios, se detienen para permitir a los peatones atravesar por aquellos lugares por donde tienen derecho.

Peatones: sabed agradecer con un gesto agradable a aquel que os acaba de ceder el paso, incluso aunque no haya hecho sino cumplir con su deber.

Si el automovilista grosero es un azote de nuestro tiempo, el peatón áspero, huraño y provocador, no lo es menos. De un lado y de otro, un poco más de cuidado, un poco de cortesía y otro poco de consideración evitarían muchas desgracias irreparables. Y esto, que apenas es nada, ¿por qué nos empeñamos en verlo tan difícil?

MENESTRA AUTOMOVILISTA

Los «stoks» de coches de ocasión en Estados Unidos son calculados en 750.000 unidades: unas 100.000 más que en 1958. Dada la importancia de estos «stoks», se espera una baja general en los precios.

* * *

En Goschenen, a la derecha del San Gotardo, está construyéndose una estación de carga, con vistas a acelerar el transporte de los coches a través del túnel famoso.

* * *

He aquí una nueva ordenanza de la policía de Munich: «Se prohíbe aparcar en las calles de la ciudad cuando la altura de la nieve pasa de los 10 centímetros».

Por lo tanto, si os trasladáis durante algún invierno a la capital bávara, no olvidéis incluir en vuestra maleta un doble decímetro...

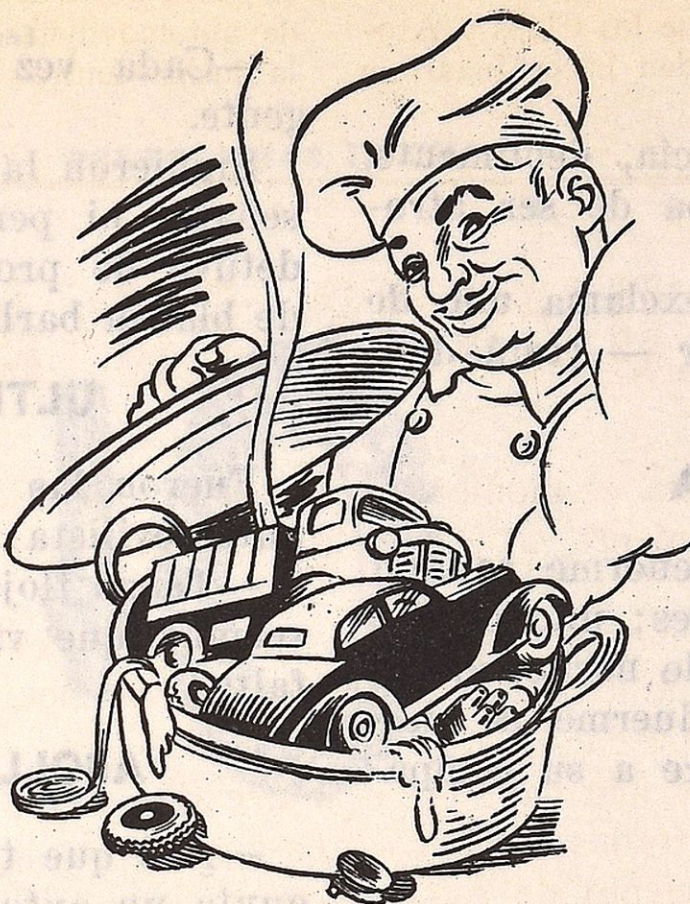
* * *

En Belluno, en las Dolomitas, se está construyendo una iglesia, de 40 metros de altura, dedicada a Nuestra Señora de la Carretera. Una particularidad: los automovilistas podrán asistir a los santos oficios sin necesidad de abandonar sus coches.

Los turistas americanos la identificarán probablemente bien pronto con el nombre de... «drive in church».

* * *

Antes de que termine el semestre ac-



tual, los precios de la gasolina y del gas-oil van a experimentar un aumento en la Alemania occidental.

El alza será de 12 céntimos sobre la gasolina y de 48 sobre el «mazout».

Esta subida de los impuestos está destinada a completar los recursos necesarios para dar cima al plan de carreteras de cuatro años.

* * *

El Automóvil Club de Alemania occidental ha preconizado la expedición de un Permiso de Conducir exclusivo para jóvenes de 18 a 21 años, lo mismo que se hace en los Estados Unidos.

Esta proposición se apoya en razones de seguridad, habiendo disminuído sensiblemente el número de accidentes provocados por los jóvenes en los Estados Unidos después de la implantación de dicho Permiso.

* * *

Desde que terminó la guerra, cinco millones de americanos han hecho un viaje a Europa. El año pasado se establecieron ciertas previsiones según las cuales la cifra de 7.000.000 sería alcanzada en 1965. A la vista de las cifras actuales, se asegura que aquellas estimaciones deberán ser revisadas.

Algunos expertos adelantan ya una cifra doble a la de las primeras previsiones.

HUMOR DEL AUTOMOVIL

DELIRIO

—Agua, agua... — decía, débilmente, un individuo que acababa de ser atropellado por un auto.

—¡Pobre hombre! — exclama uno de los que estaban alrededor — ¡está delirando!

NO FALLA

En la cabina de un enorme camión se encuentran dos chóferes; uno conduce y el otro duerme. Es de noche; en un momento dado, el que duerme se despierta, se estira y le dice a su compañero:

—¿Qué tal va eso?

—Bien.

—¿Dónde estamos?

—No lo sé, pero me parece que estamos cerca de una gran ciudad.

—¿Por qué lo notas?

—Cada vez estoy aplastando a más gente.

Siguieron la carrera sin hacer caso de señales ni persecuciones, hasta que los detuvo de pronto un venerable anciano de blanca barba. Era San Pedro.

ULTIMAS PALABRAS

Fueron las últimas palabras de aquel automovilista:

—Tengo flojos los frenos del coche. La semana que viene los haré ajustar, sin falta.

ABOLLADURA ANTIGUA

—¿Es que tu mujer conduce? — pregunta un automovilista al contemplar el coche de uno de sus amigos.

—No, — responde el aludido—, El coche estaba ya abollado cuando lo compré.

GARAGE Y TALLERES

Peña y Goñi, 12-14 • Teléfono 12152

Servicio permanente de
CAMIÓN - GRÚA



PIEZAS LEGITIMAS

Ford

CONCESIONARIO OFICIAL PARA GUIPUZCOA:

MIRACRUZ, 5

RONDA, 2

SAN SEBASTIAN

INDUSTRIAS UNIDAS, S. A.

"INUNSA"

SAN SEBASTIAN

IPARRAGUIRRE, 9 (APARTADO 12)

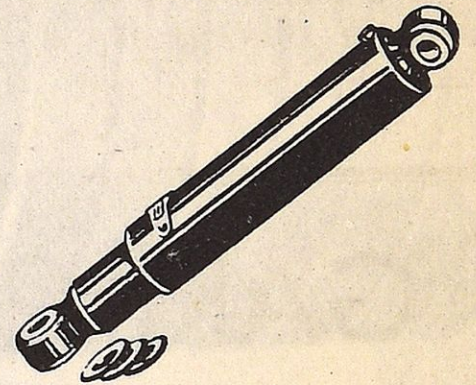
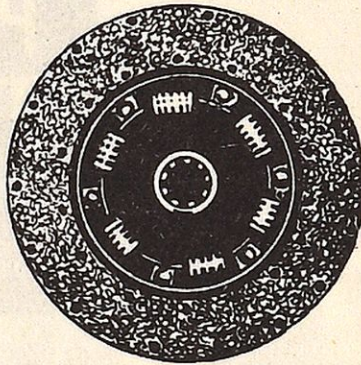
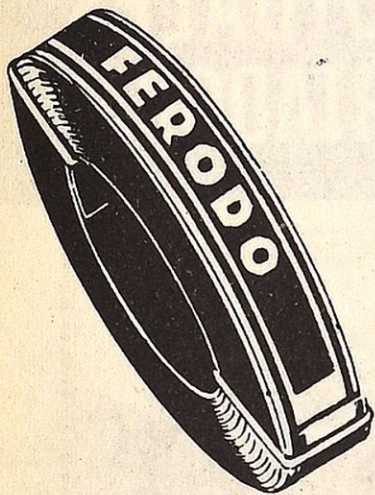
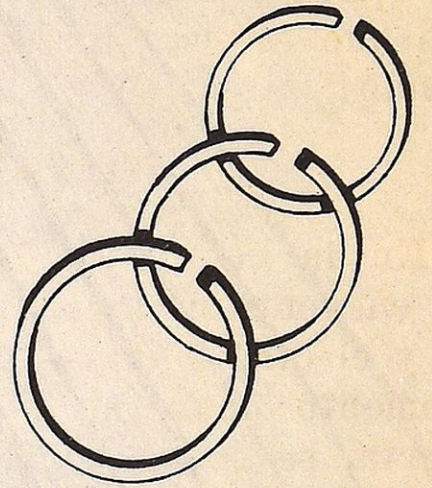
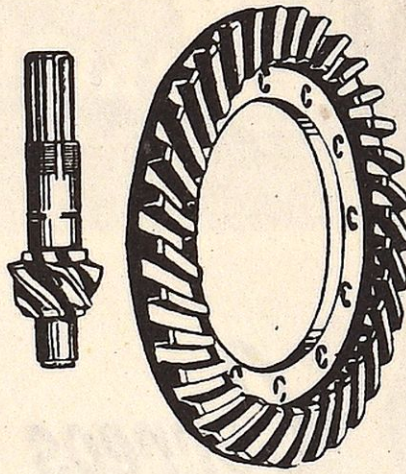
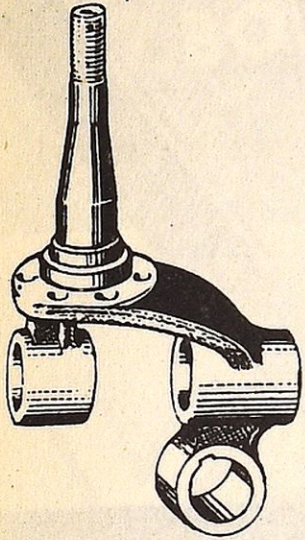
TELEFONO 3017

EIBAR

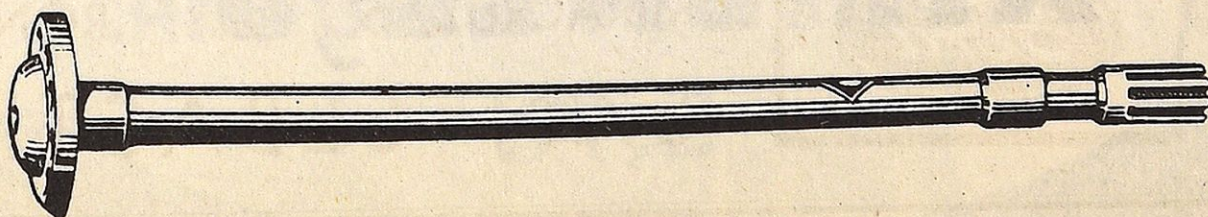
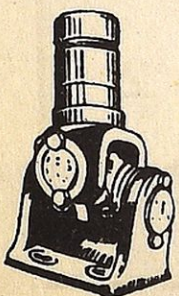
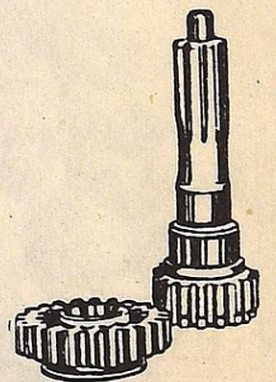
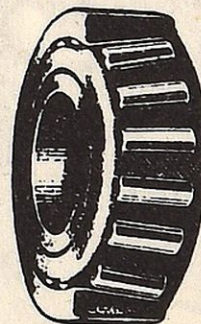
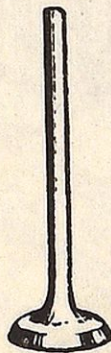
GENERALISIMO, 4

TELEFONO 71.649

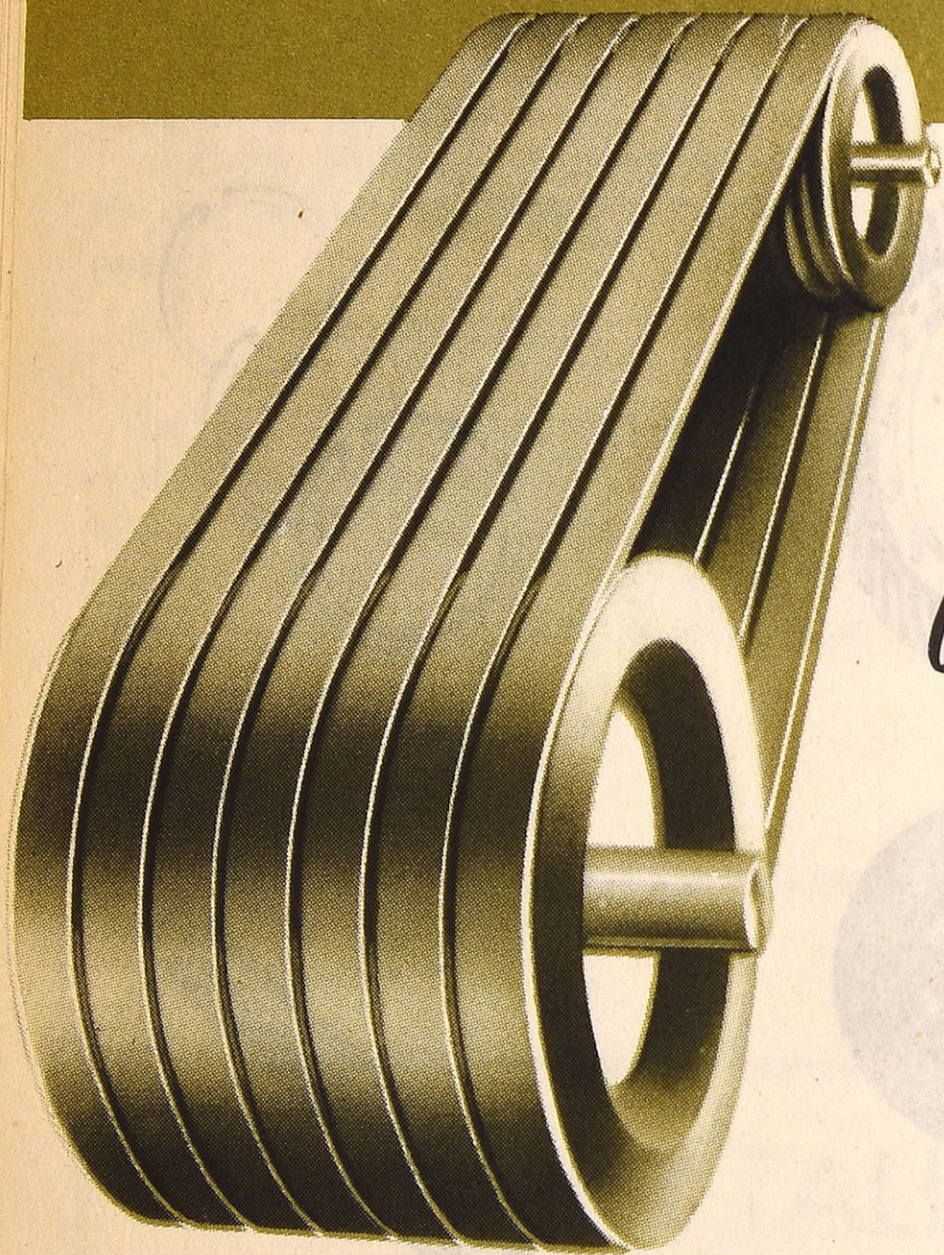
TELEGRAMAS INUNSA



INUNSA

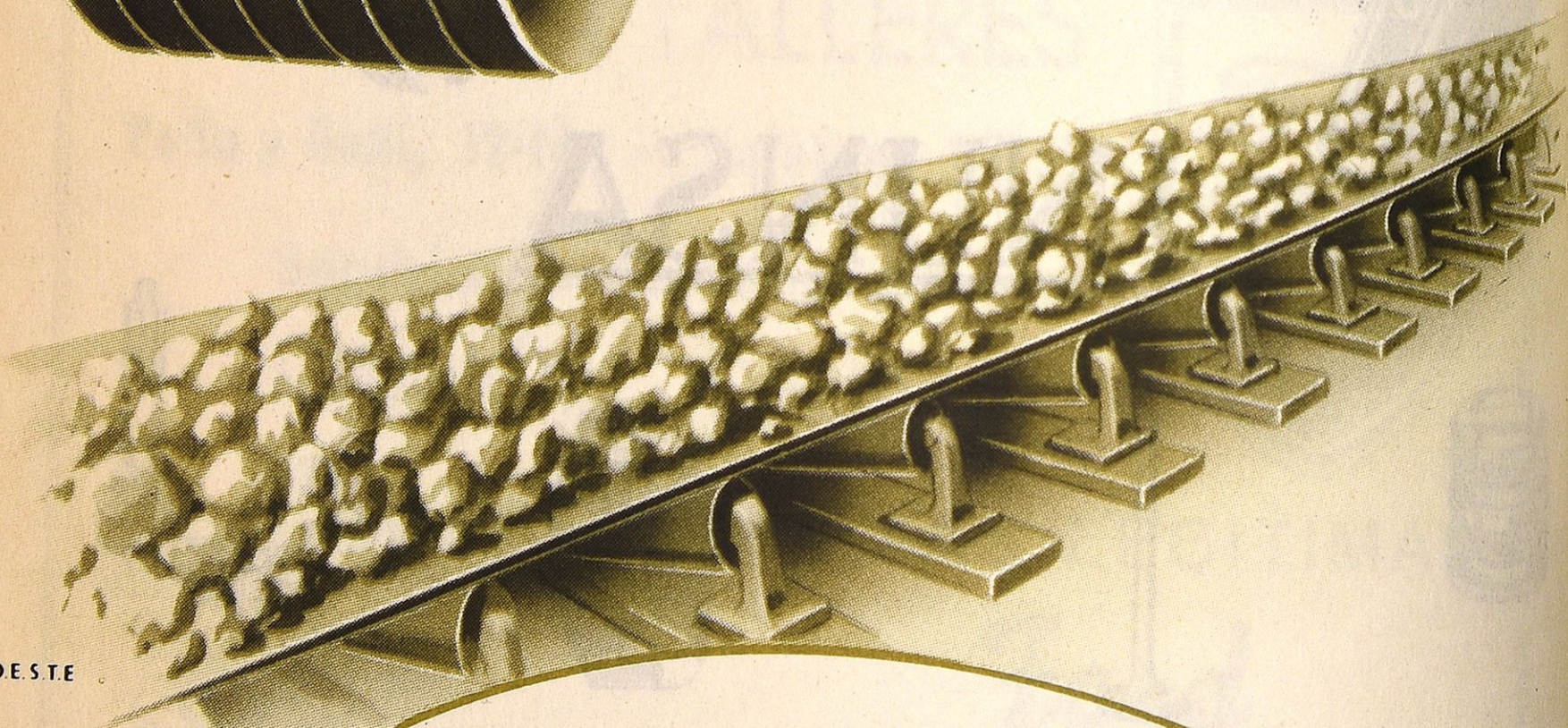


TRANSMISIONES Firestone



Correas

**PLANAS
TRAPEZOIDALES
TRANSPORTADORAS**



OESTE

XIMENEZ y Cia.
S.A.

SAN SEBASTIAN • PAMPLONA • LOGROÑO • TUDELA