

El Auto**CLUB**movil

2.^a EPOCA - N.º 9

OCTUBRE 1968

CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

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.

ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME
BON D'ASSISTANCE JURIDIQUE
(en complément de la Lettre de Crédit dans les Clubs A. I. T.)

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

CRÉDIT

ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME
CAUTIONNEMENT CONCERNANT LES INFRACTIONS A LA POLICE ROUTIERE
delivered by
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

ASSISTANCE MEDICALE ET CHIRURGICALE
delivered by
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

ASSISTANCE POUR LE REPATRIEMENT DES VOYAGEURS
delivered by
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

Nº 679370 D

valable jusqu'au _____

delivrée à M. _____

domicile _____

pour le véhicule immatriculé en _____ sous le N° _____

FICHA MEDICA DE PRIMER SOCORRO
Medical First-Aid Form — Aerztliches Merkblatt

Name und Vornamen _____

Factor de Rhesus
Facteur de Rhesus
Rhesus faktor _____

Fecha de nacimiento
Date de naissance
Geburtsdatum _____

Si es diabético
Si est diabétique
Ist der Inhaber diabetisch?

Positivo (Positive)

Negativo (Negative)

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

Firma del Médico
Signature du Médecin
Unterschrift des Arztes _____

En caso de infracción a las leyes y autoridades de policía, judiciales o de impuestos, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial de España, cubre el pago de las multas y sanciones impuestas por las autoridades de policía, judiciales o de impuestos.

Soixante-quinze fr. suisses
Fr. 75.-

DM.	69
Nouv. fr. français	85
Ö. Schilling	450
Escudo	300
Fr. belges	870
Lire	10700
Stoll. fl.	40
Svenska kronor	120
Norske kroner	120
Danske kroner	10200
Dinart jugoslavens	525
Jay. (Drachmes)	525
Suomen markkaa	5500

ASSISTANCE MEDICALE ET CHIRURGICALE
delivered by
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

ASSISTANCE POUR LE REPATRIEMENT DES VOYAGEURS
delivered by
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT

NO ES VALEDERA EN ESPAÑA

Le Secrétaire général de l'Alliance Internationale de Tourisme: *B. Ribot*

Signature du titulaire: _____

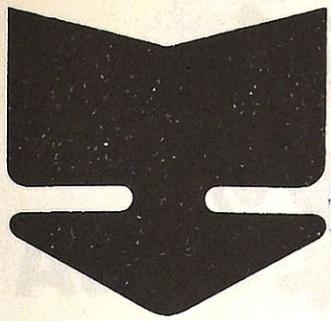
Cent francs suisses
Fr. 100.-

DM.	92
Nouv. fr. français	113
Ö. Schilling	600
Escudo	400
Fr. belges	1130
Lire	14300
Stoll. fl.	63
Svenska kronor	120
Norske kroner	120
Danske kroner	13720
Dinart jugoslavens	700
Jay. (Drachmes)	700
Suomen markkaa	7350

Deux cents francs suisses
Fr. 200.-

DM.	184
Nouv. fr. français	226
Ö. Schilling	1200
Escudo	800
Fr. belges	2260
Lire	28600
Stoll. fl.	126
Svenska kronor	240
Norske kroner	240
Danske kroner	27440
Dinart jugoslavens	1400
Jay. (Drachmes)	1400
Suomen markkaa	14700

SOLICITE INFORMACION EN LAS OFICINAS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA



4 importantes noticias de la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL, la entidad donde más personas ahorran en Guipúzcoa



**así hemos crecido gracias a nuestros
clientes y amigos.**

Recursos ajenos en 31-12-67	9.456 Millones de Pesetas
Aumento producido durante el año 1967	1.572 Millones de Pesetas
Porcentaje de aumento	19,94 %
(Porcentaje de aumento en las Cajas de Ahorros Españolas)	19,63 %



he aquí sus dividendos,

Recursos propios	825 Millones de Pesetas
Fondo de Reservas	484 Millones de Pesetas
Fondo de Regularización Balance	341 Millones de Pesetas
Obra Social realizada durante el año 1967	74 Millones de Pesetas

Ciudad Laboral Don Bosco
Estudios Universitarios y Técnicos de Guipúzcoa
Centro de Investigaciones Técnicas
Colonias Infantiles de Ribavellosa y Goyeneche
Centro Cultural Femenino de Nazaret
Instituto Radio Quirúrgico de Guipúzcoa
Dispensario Móvil Antituberculoso
Fomento de la Agricultura y Ganadería
Homenajes a la Vejez
Servicio de Becas
Bibliotecas Populares
Cine Educativo
Asociación Belenista de Guipúzcoa
Prendas para recién nacidos
Casa Cuna y de Maternidad de Fraisoro
La Gota de Leche (en colaboración con la Caja de Ahorros Municipal)
Donativos a Obras Culturales, Escolares, Formación Profesional, Protección a la Infancia, y a la Mujer, Sanitarias, Ayuda a la Investigación y
Diversos, que llegan a todas las localidades guipuzcoanas.



nuestros préstamos y créditos,

Préstamos concedidos durante el año 1967	1.100 Millones de Pesetas
Cifra disponible para préstamos a conceder durante el año 1968	1.600 Millones de Pesetas



y un nuevo servicio gratuito.

| El Ahorro - Seguro, cubre los riesgos de invalidez y muerte, por accidente no causado por acto voluntario. |



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL



Agencia de Viajes - Grupo A - N.º 5

ACTUAN EN CALIDAD DE
"AGENTES OFICIALES"
DE LOS
MAS IMPORTANTES CONGRESOS,
EXPOSICIONES Y CONFERENCIAS
DE AMBITO INTERNACIONAL

Solicite información

VIAJES EN AVION

LUGAR DE ESTANCIA	CIUDAD DE SALIDA	FRECUENCIAS	DURACION DE LA ESTANCIA	PRECIO DESDE
PALMA DE MALLORCA	Madrid	Dos salidas mensuales	15 días	4.600 pesetas
PALMA DE MALLORCA	Madrid	Cuatro salidas mensuales	8	3.700
PALMA DE MALLORCA	Barcelona	Dos salidas mensuales	15	4.000
PALMA DE MALLORCA	Barcelona	Cuatro salidas mensuales	8	2.600
MAHON	Madrid	Dos salidas mensuales	15	4.900
MAHON	Barcelona	Dos salidas mensuales	8	2.700
IBIZA	Madrid	Dos salidas mensuales	15	5.350
IBIZA	Barcelona	Dos salidas mensuales	8	3.200
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA				
SANTA CRUZ DE TENERIFE	Madrid	Salidas semanales	15	8.700
RIMINI (ITALIA)	Madrid	Dos salidas mensuales	15	11.500
RIMINI (ITALIA)	Barcelona	Todos los sábados	11	6.500
(ESTE VIAJE SE REALIZA EN BARCO DESDE BARCELONA A GENOVA)				
GRECIA	Madrid	Dos salidas mensuales	15	19.850
GRECIA	Barcelona	Dos salidas mensuales	15	18.800

VACACIONES EN CANARIAS

VIAJES INDIVIDUALES EN COLABORACION CON LA COMPAÑIA «IBERIA» Y EN SUS LINEAS REGULARES
Estancias en PUERTO DE LA CRUZ, SANTA CRUZ DE TENERIFE y LAS PALMAS
Salidas: Todos los días. Duración del viaje: De 7 a 21 días

SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL - TOKIO

1 al 10 de noviembre de 1968

Ida por la RUTA POLAR - Regreso por HONG-KONG, BANGKOK, DELI y AGRA

VIAJE CON SU PROPIO AUTOMOVIL

A INGLATERRA EN EL FERRY BILBAO - SOUTHAMPTON - BILBAO
A ITALIA EN LA M/N. CANGURO BLANCO, BARCELONA - GENOVA.

INFORMES E INSCRIPCIONES:

SAN SEBASTIAN

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

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



El Automóvil CLUB

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

SUMARIO

	Págs.
Anarquía.....	3
Proyecto de un paseante donostiarra	4
La niebla.....	6
Información del Club.....	9
Cartas al Club	10
Drogas	13
600 toneladas sobre ruedas	14
La pudredumbre del río Oría	16
Medicina y seguridad automovilística	18
Novedades en el próximo Salón del Automóvil.....	20
Como pasar un fin de semana en Londres	23
Elogio de las truchas.....	27
Noticias	29
Novedades	30
Seguridad de urgencia en varias localidades navarras	33
El túnel sumergido de Amberes.....	34
Rueda el humor.....	37
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos)	35
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra	35
En la portada: EL BIDASOA	

(Foto: Alberto Fernández Ibarburu)

Depósito Legal: S S. 26-1968

Editado por el
Real Automóvil Club
de Guipúzcoa
San Sebastián

Director:
Geraldo Erasquin Olazábal

ANARQUIA

La región vasconavarra se ha distinguido siempre por la caballerosidad de sus gentes, la amabilidad y la firmeza, la flexibilidad y la entereza, en perfecto equilibrio han sido el mejor vehículo para la comprensión entre sus habitantes. En sus capitales, la convivencia masiva siempre ha tenido un sello de distinción que humanizaba en cierto modo el inconveniente que supone vivir en comunidad.

Todo esto en cuanto el peatón era entonces el 99 por 100 de la población, hasta que no llegó el automovilista y lo invadió todo con su vehículo. Y el decir todo supone tanto el espacio físico como las formas los modos y hasta la educación.

Efectivamente en San Sebastián, en Bilbao, en Pamplona o Alava, dos sociedades luchan entre sí sin parecerse en nada.

Las de a pie nos recuerdan a las ejemplares personas de antaño; las motorizadas que no tienen ninguna semejanza.

Porque es el caso que en los grandes núcleos urbanos no se respeta a nada ni a nadie. Se saltan los pasos de cebras, se hace caso omiso de los semáforos o al menos todos creen tener derecho de paso cuando la luz amarilla pregona un espacio muerto en la circulación. Se prescinde del código de circulación olvidándose que es obligatorio permitir el paso a todo vehículo que cruza por nuestra derecha; que en las ciudades no hay calle preferentes siempre que en su transversal no exista un disco de «stop» o «ceda el paso».

Resulta penoso decirlo pero es cierto: con la era del automovilismo la educación ciudadana ha descendido a niveles vergonzosos. Ha surgido un trato, una descompostura, un léxico que debe abochornarnos. Y hasta ha surgido una nueva definición del segundo: «el tiempo que tarda en escucharse un claxon, cuando el semáforo ha pasado a verde».

Es paradójico; cuando por tener automóvil parece que hemos llegado a un mayor grado de civilización y cultura, he aquí que...

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 731713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 621897

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

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

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

LA MARGEN IZQUIERDA DEL RIO URUMEA, PUEDE CONVERTIRSE EN LA GRAN ARTERIA DE NUESTRA CIUDAD

DESCONGESTIONARIA
EL MASIVO
TRAFICO QUE
LLEGARA DE LA
VARIANTE
HACIA LA CIUDAD

SEÑOR DIRECTOR:

Perdone que moleste su atención con un proyecto que a pesar de mi desconocimiento de estas cuestiones podría servir a los técnicos.

Soy un inveterado paseante donostiarra. Pateo las calles de la ciudad y en mis periplos por los lugares más contrarios examino en cada momento lo que ocurre a mi alrededor.

Y en esta observación cotidiana he observado que nuestra querida ciudad no tiene espacio vital suficiente para conseguir un tráfico fluido. Será labor de los técnicos, después de muy prolongados estudios, la solución a este gran problema.

A mi juicio en San Sebastián no han sido explotados todavía los lugares más idóneos para la verdadera canalización del tráfico, un tráfico que tiene una corriente de tránsito por nuestra ciudad, desde los dos extremos de la población. Es decir, la corriente de paso que no tiene deseo de pernoctar en San Sebastián. Posiblemente mi proyecto se refiere no al momento actual, sino al futuro, a ese futuro que nos va a traer la autopista Behobia-Bilbao y la variante que ya está siendo construida.

Cuando sea un hecho la autopista en cuestión y la variante, todo el gran tráfico proveniente de la parte sur de San Sebastián

y también la que viene del norte, entrará a nuestra ciudad por la variante que canaliza precisamente en la zona de Anoeta.

Desconozco lo que se ha previsto para que dentro ya de la ciudad, ahí mismo en Amara, tienen pensado los técnicos. Porque si bien la Avenida de Madrid o la avenida paralela que va a construirse y que al parecer fiburcará directamente con la variante, presentan unas condiciones óptimas para el tráfico, se tiene que producir luego un estrangulamiento en cuanto el tráfico rodado se halle a la altura de los jardines de Amara, Plaza del Centenario, etc. Un estrangulamiento que tiene un sencillo desahogo, solución que posiblemente haya sido arbitrada pero que yo particularmente desconozco. Y es por lo que me atrevo a sugerir mi proyecto.

Se trata simplemente de utilizar hasta el máximo las posibilidades que nos ofrece la margen izquierda del río Urumea.

En cierto modo y debido al tráfico local aumentado de forma considerable por el propio parque donostiarra, esta vía de acceso desde el centro de la ciudad hasta las zonas de Amara y Anoeta, es actualmente utilizado por un tráfico que en las llamadas «horas puntas» resulta en ocasiones hasta agobiante. Desde el Paseo de los Fueros hasta la altura del Instituto son cientos, miles los coches que utilizan este gran recurso que tiene la ciudad.

Pues bien, mi llamado proyecto —que repito puede contar ya en el ánimo de los técnicos pues para eso lo son y tiene que haber previsto todas las posibilidades al alcance de la mano— se concreta en utilizar al máximo esta vía de descongestión. Se da el caso que actualmente la calzada de la ribera izquierda del Urumea tiene autorizado el aparcamiento de autobuses a partir de los jardines de Amara hacia el Puente de Hierro. Ello limita considerablemente el tráfico en estos momentos en que todavía no se ha abierto al tráfico la variante ni se ha cons-

truido la autopista. Incluso si se prohibiera el estacionamiento, su capacidad de tráfico resultaría insuficiente para el porvenir. Se trata lisa y llanamente de ampliar al doble la capacidad de esta calzada. Hasta el punto que se pudieran establecer dos calzadas de dobles direcciones únicas con un seto en el centro. Esto es una continuación de la Avenida de Sancho el Sabio.

Para ello se cuentan con dos soluciones:

PRIMERA: Mutilar el paseo a la mitad de su superficie en el sentido longitudinal, desde el Puente de Hierro hasta el de Santa Catalina. Posiblemente con ello anularíamos una de las zonas más expansivas y en cierto modo bucólicas de nuestra ciudad.

SEGUNDA: Conseguir la anchura necesaria sobre el río Urumea, esto es, construyendo un voladizo sobre la propia ribera, una visera de posible construcción y que no rompería en absoluto la actual panorámica de zona tan estimada por todos los donostiarros.

Se podría dejar incluso un paso para peatones sobre el río a todo lo largo de lo que ya podría calificarse de autopista de circunvalación de la ciudad.

La obra es costosa, ciertamente, pero entendemos que redundaría en beneficio para la ciudad. Supondría un desahogo sustancial, porque al límite de esta doble calzada, los técnicos estudiarían el mejor procedimiento para canalizar este tráfico adecuadamente tanto en dirección a Francia como en sentido contrario.

Perdóneme, señor director, que haya sido tan extenso, pero creo que este modesto proyecto merece la pena de ser tomado en consideración aunque creo sinceramente que ya habrá sido sopesado. En todo caso se habrá producido lo que siempre ocurre en la vida que ante la evidencia de los hechos surgen ideas similares al mismo tiempo.

Afectuosamente,

MANUEL GOYOGANA



En términos generales podemos decir que España no es un país de mucha niebla, si lo comparamos con otras naciones del Centro y del Norte de Europa, excluida ya Inglaterra, en algunas de cuyas ciudades —como Londres, por ejemplo— la niebla no sólo supone un peligro para la circulación en automóvil, sino que resulta altamente perniciosa para la salud pública.

Pero no olvidemos que en España existen zonas, a veces bastante amplias, donde la niebla se estanca y permanece incluso durante varios días, según la temperatura y los vientos que dominen la Península. Tales bancos de niebla son tanto más peligrosos por cuanto no estamos habituados a ella y no todos los automovilistas toman las precauciones que exige la situación. La facilidad con que se producen los accidentes en casos de niebla, y la gravedad que los mismos adquieren, ya pueden suponerse a quienes conducen un vehículo motorizado.

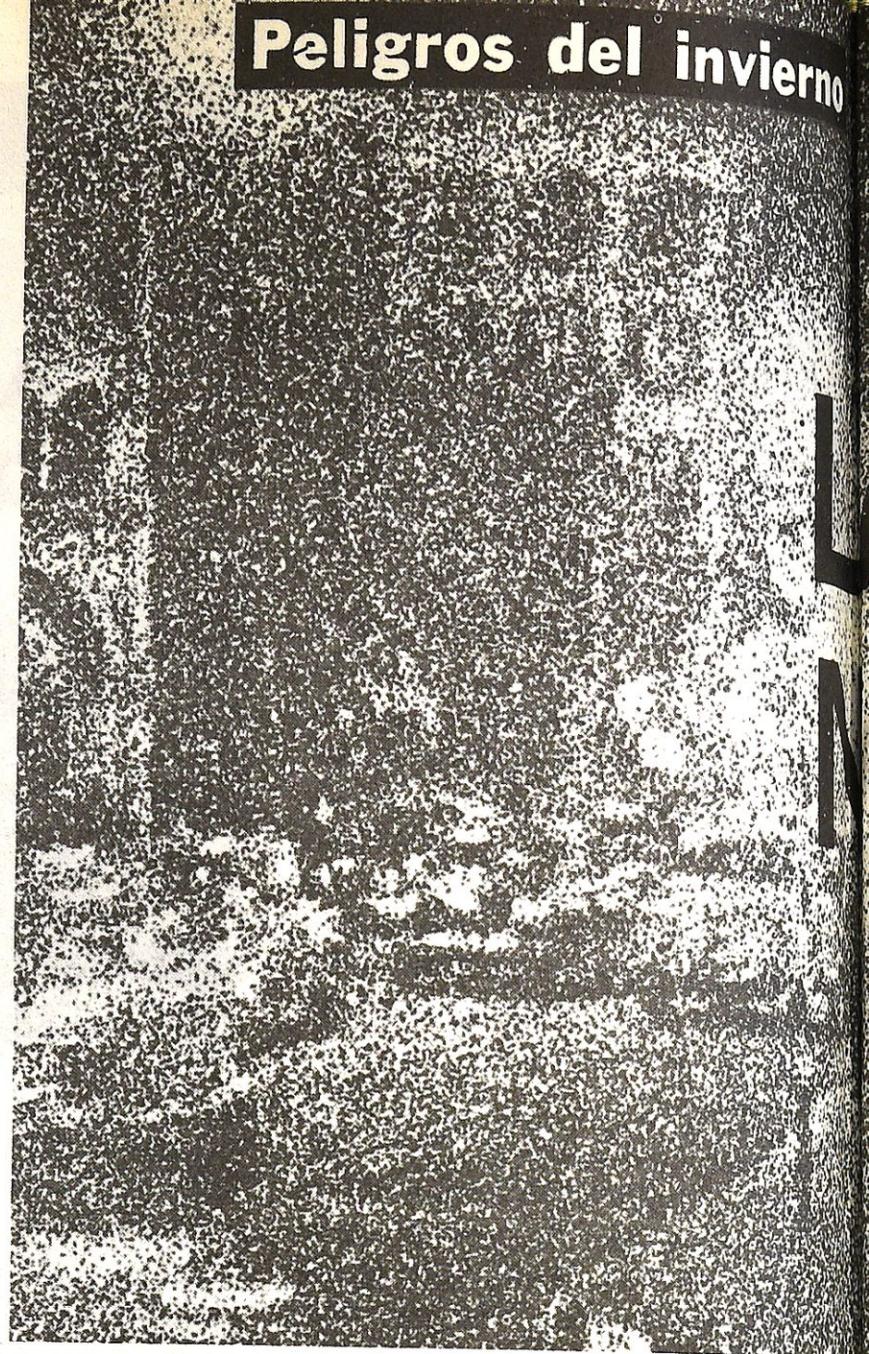
No hay duda, pues, que la niebla es muy peligrosa. Pero cabe preguntarse: ¿es únicamente la niebla la responsable de tan graves accidentes? Si una persona corre a oscuras y tropieza con un objeto que hay en su camino, todos le recordarán que debiera ir muy despacio para poder detenerse a tiempo, antes de tropezar y hacerse daño. Si no ha tomado estas precauciones no cabe duda de que es un imprudente.

Por lo tanto, los accidentes graves que se producen al circular con niebla no deben ser imputados a ésta exclusivamente. Puesto que contra los fenómenos atmosféricos nada puede hacerse, corresponde al conductor del vehículo adaptarse a las circunstancias. Si no lo hace, *la culpa sólo es de él*; es decir, que la causa del accidente hay que atribuirla sólo a su imprudencia o a su ignorancia de las normas a seguir, cuando este fenómeno se verifica en las vías de circulación.

Ahora que se aproxima el invierno queremos recordar algunas de las más elementales precauciones para defenderse de la niebla.

1 La niebla se ve antes de llegar a ella; pero hasta que se circula en medio de la misma no puede adivinarse cuál será su densidad. Como se sabe, hay trayectos de carretera en que se presenta mucho más espesa, dejando casi a ciegas al conductor y obligándole incluso a frenar de golpe, ya que aparece de repente. En tal situación se impone la máxima serenidad y extremada prudencia, no sólo porque puede hallarse delante otro vehículo casi parado, por haber tenido que frenar igualmente de improviso, sino porque el que sigue puede alcanzarle debido a la brusca reducción de la marcha. Las medidas a tomar son, especialmente: circular a bajísima velocidad, a pesar de lo cual es conveniente ir pisando el freno de vez en cuando para que la luz de «stop» sirva de advertencia al vehículo que le siga. Como medida preventiva, al avistar el banco de niebla conviene que tales «avisos» con las luces posteriores se hagan para que la vean los que circulan detrás y tomen las debidas precauciones. Si luego la niebla no es muy densa y puede aumentar la velocidad, tanto mejor.

2 Algunos —tal vez la mayoría— de conductores, dándose las de «listo» creen hallar la solución para ir más de prisa, en seguir a cortísima distancia el vehículo que les precede, sobre todo si se trata de un camión o un autobús. Esto es lo que jamás debe hacerse: si el camión frena y se para en seco, el accidente es inevitable, por muy poca velocidad que lleve. Las consecuencias son fatales, ya que el coche, siendo más pequeño, se mete debajo de la parte posterior del camión. La mejor guía para



circular por carretera con niebla es seguir con la vista las líneas de trazos que ya existen (incluso en España) a lo largo de las principales carreteras; y en su defecto, los bordillos de piedra en las vías de segundo orden pueden también servir en cierta medida. Se mantendrá, en todo lo posible, la derecha, y ello por razones que no es necesario explicar: los choques frontales, siempre de graves consecuencias. Siguiendo las indicaciones anotadas y tomando las precauciones que las mismas señalan, se circulará con más o menos seguridad, pero se evitarán no pocos sobresaltos, o

LOS ESPACIOS DE FRENADO

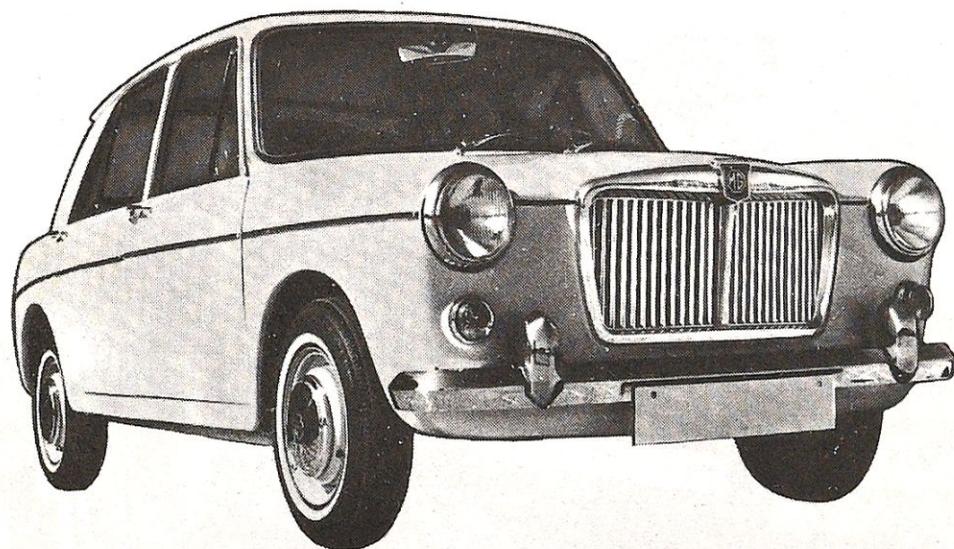
Km/h	Metros recorridos durante		Total metros espacio de frenado
	el tiempo muerto de 1/2 segundo	la deceleración efectiva	
40	5,5	9,5	15
60	8	20,5	28,5
80	11	38	49
100	14	59,5	73,5
120	16,5	86	102,5
140	19,5	116	135,5
160	22	150	172
180	25	193	218
200	27,5	238	265,5

A NEBLA

algo peor. Los llamados «choques en cadena» por efectos de la niebla suelen ser gravísimos.

3 Si, además de la niebla, se circula de noche, la situación es mucho más grave. Generalmente se forman largas filas de vehículos que siguen casi «pegados» a un camión o un autobús, el cual les «abre camino sirviéndoles de piloto». Recuérdese que el conductor de tal vehículo pesado tiene el puesto de conducción mucho más alto respecto a los focos luminosos, circunstancia que le permite mejor visibilidad y, por tanto, circular algo más velozmente que los automóviles de turismo. Si éstos pretenden seguirle para que les sirva de guía viajarán en condiciones de inminente peligro, según las consecuencias que hemos especificado en el apartado anterior. Los espacios de frenado que en condiciones de circulación normal resultan suficientes (y que son los indicados en el cuadro de la derecha) exigen doble distancia cuando son muy precarias las condiciones del firme de la carretera, la visibilidad, etc., excluyendo la existencia de hielo en la calzada, circunstancia que agrava enormemente la situación y requiere una reducción de la velocidad a la cuarta parte de la normal. Se entiende que los neumáticos deberán estar en perfectas condiciones de uso.

El no respetar estas simples, pero muy importantes, normas de seguridad es la causa del gran número de accidentes que se registran durante la temporada invernal. La niebla, lo repetimos, es un fenómeno atmosférico que no está en poder del hombre evitarlo; es un mal que estamos condenados a sufrir. Por lo tanto, el único medio para reducir sus efectos es afrontándola con las mayores precauciones. Los automovilistas conscientes de su responsabilidad deben tenerlo siempre muy presente.



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

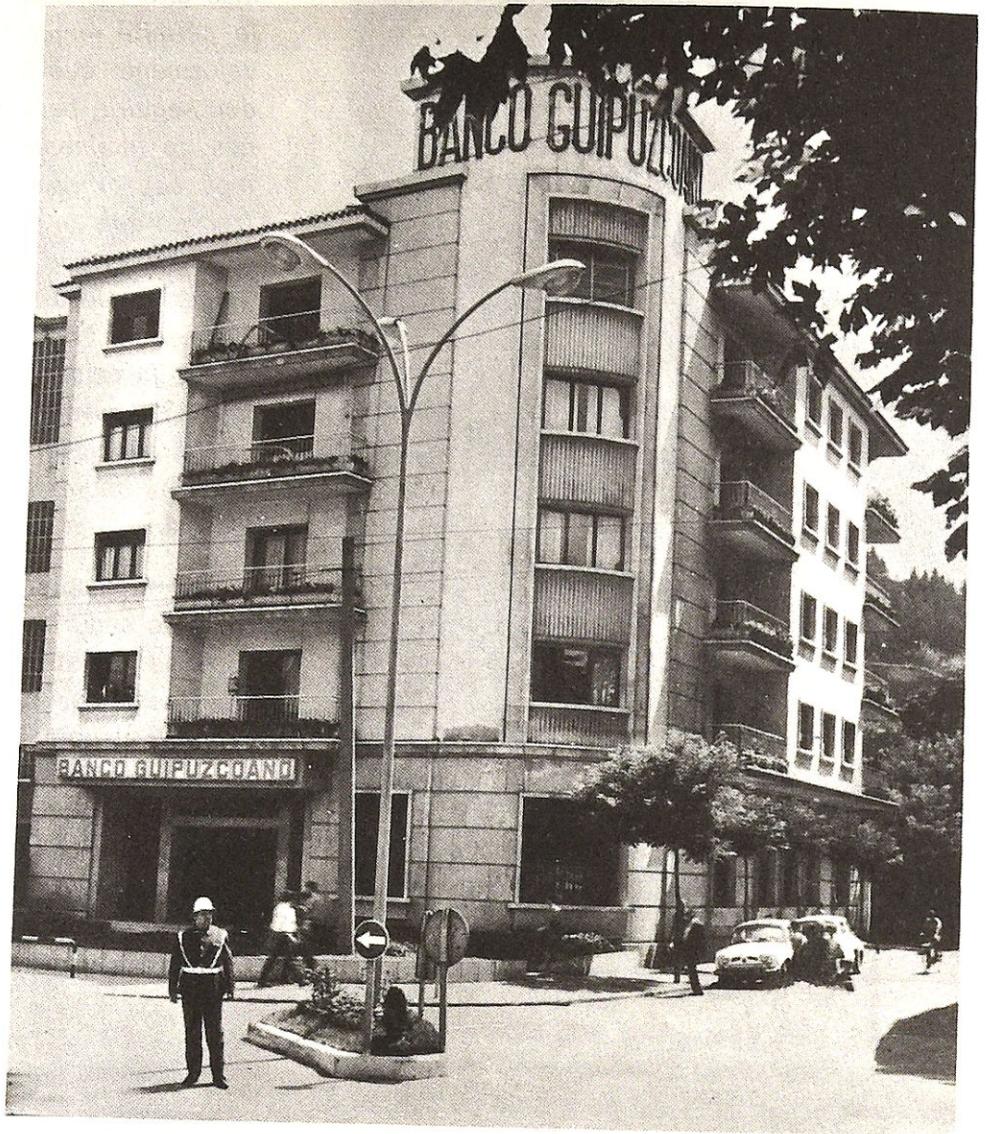
JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410



Banco Guipuzcoano

Vd. conoce
esta Oficina



¿La conoce
Vd. por
dentro?



EL BANCO GUIPUZCOANO EN TOLOSA
AL SERVICIO DE TOLOSA

información del



EN NOVIEMBRE EL RALLYE INTERNACIONAL

ESTARA ORGANIZADO POR EL REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

PUNTUARA PARA EL CAMPEONATO DE ESPAÑA

En el próximo mes de noviembre vamos a tener un gran acontecimiento automovilista. Se trata del II Rallye Internacional Firestone, Trofeo Bilbao que está organizado por este Real Automóvil Club de Guipúzcoa con la colaboración de la Real Peña Motorista de Vizcaya.

El Rallye Internacional Firestone, que tanto éxito alcanzó en su primera edición, se va a convertir ya en una prueba puntuable para el Campeonato de España con coeficiente cinco.

Se celebrará durante los días 1, 2 y 3 de noviembre con una distancia aproximada de 1.500 kilómetros.

Podrán participar coches de distintas categorías, que se especifican en el reglamento de la prueba y las inscripciones serán admitidas hasta el 15

de este mes en el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, de nuestra ciudad, en la R. P. M. Vizcaya de Bilbao, en el R. A. C. E. de Madrid y en Firestone Hispania, S. A., de Bilbao. Los derechos de inscripción son de 3.500 pesetas.

Se han establecido los siguientes importantes premios:

Clasificación General

- 1.º 120.000 Ptas. y trofeo Firestone.
- 2.º 80.000 Ptas. y trofeo Firestone.
- 3.º 60.000 Ptas. y trofeo Firestone.
- 4.º 40.000 Ptas. y trofeo Firestone.
- 5.º 25.000 Ptas. y trofeo Firestone.
- 6.º 15.000 Ptas. y trofeo Firestone.
- 7.º 10.000 Ptas.
- 8.º 8.000 Ptas.
- 9.º 6.000 Ptas.
- 10.º 4.000 Ptas.
- 11.º 4.000 Ptas.
- 12.º 4.000 Ptas.

Clasificación por Clases

- 1.º 4.000 Ptas. y trofeo.
- 2.º 2.000 Ptas.

Clasificación por Escuderías

- 1.º 8.000 Ptas.
- 2.º 4.000 Ptas.

Clasificación Damas

- 1.º 8.000 Ptas. y trofeo.
- 2.º 4.000 Ptas. y trofeo.

Clasificación de Vehículos de Fabricación Nacional

- 1.º 10.000 Ptas. y trofeo.
- 2.º 6.000 Ptas.
- 3.º 4.000 Ptas.

Clasificación de Vehículos con Neumáticos Firestone

- 1.º 20.000 Ptas. y trofeo.
- 2.º 10.000 Ptas.
- 3.º 6.000 Ptas.
- 4.º 4.000 Ptas.

Queremos destacar el hecho satisfactorio de la contribución que supone para el automovilismo en nuestra región, esta nueva aportación de Firestone. Poco a poco la región vasca se ve enriqueciendo con pruebas de gran talla internacional.

Por otra parte, el hecho de que Firestone nos haya entregado la organización de esta importantísima prueba, nos llena de orgullo cuando se reconoce en nuestra ejecutoria una veteranía y un equilibrio que agradecemos sobremanera.

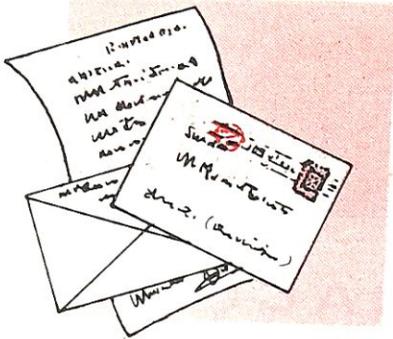
Firestone

RECORRIDO Y HORARIO

LOCALIDAD	Horario primer coche	LOCALIDAD	Horario primer coche	LOCALIDAD	Horario primer coche
Bilbao	12,00	Irurzun (CH)	19,51	Vega de Pas	7,12
Amorebieta	12,24	Orobia	20,09	Vargas	7,48
Cruce La Pilastra	12,33	Echauri	20,17	Torrelavega	8,00
Urruchua	12,48	Abárzuza	20,49	Cabezón de la Sal	8,21
Guernica	13,02	Alto Lizarraga	21,11	Cabuérniga	8,36
Lequeitio	13,30	Echarri-Aranaz	21,26	Puentenansa (CH)	8,56
Ondárroa	13,39	Cruce Beasain N-1	22,00	La Lastra	9,14
Marquina	14,00	Alsasua (CH)	22,36	Cervera	10,11
Elgóibar	14,16	Olazagutía	22,39	Cantoral	10,22
Eibar (CH)	14,24	Cruce Eulate	23,02	Guardo	10,56
Elgueta	14,36	Estella	23,26	Saldaña	11,34
Vergara	14,43	Logroño	0,18	Carrión	12,00
San Prudencio	14,51	Laguardia	0,39	Osorno	12,27
Oñate	14,59	Cruce para Herrera	0,45	Burgos (Firestone) (CH)	13,45
Zumárraga	15,20	Vitoria	1,30	Cruce para Villarcayo	14,02
Cruce Salvatore	15,32	Villarreal	1,47	Pesadas	14,47
Cruce Tolosa-Goyaz	15,59	Ceánuri	2,10	Valdenoceda	15,00
Tolosa	16,21	Lemona	2,29	Condado	15,11
Andoain	16,34	Cruce «El Gallo»	2,36	Trespaderne	15,32
Cruce Hernani-San Sebastián	16,48	Cruce Urbi	2,44	Cruce con N-625	16,15
San Sebastián (CH)	17,02	FIRESTONE (CL)	2,45	Orduña (CH)	16,55
Rentería	17,12	FIRESTONE (CS)	3,45	Cruce para Altube	17,13
Fuenterrabía	17,35	(Una hora de neutralización y reagrupamiento.)		Areta	17,45
Cruce Mendelu	17,38	Valmaseda	4,30	Miravalles	17,54
Cruce Ventas de Irún	17,40	Villasana le Mena	4,47	Ceberio	18,03
Oyarzun cruce Lesaca	17,48	Bercedo	5,05	Yurre	18,15
Lesaca	18,17	Ramales	5,37	Durango	18,58
Cruce C-133	18,20	Arredondo	5,52	Erleches	19,17
Santesteban	18,42	Solares (CH)	6,24	Alto Vivero	19,33
Alto Ezcurra	19,12	Saron	6,37	Archanda (CH)	19,36
Leiza	19,18	Selaya	6,55	Bilbao	20,00
Cruce N-240	19,34			Circuito Ereaga - Algorta.	

PRUEBAS DE VELOCIDAD

Alto de La Pilastra	Km. 11,3	12,20	15,00	Alto de Echauri	8,1	20,00	22,45	Puerto Piedras Luengas	17,3	9,00	12,00
Alto de Elgueta	7,4	14,00	16,45	Alto de Urbasa	21,1	22,20	1,00	Puerto Mazorras	12	14,30	17,30
Alto de Goyaz	9,8	15,40	18,30	Alto de la Herrera	7,5	0,30	3,10	Puerto La Berrerilla	7,9	16,40	19,40
Alto de Jaizkibel	9,5	17,00	19,45	Puerto Alisas	16	5,40	3,30	Alto de Dima	14	18,10	21,00
Oyarzun-Lesaca	13	17,40	20,30	Puerto Braguia	8,1	6,40	9,30	Alto de Vivero	11,8	19,00	22,00
Alto de Huici	7	19,00	21,45	Puerto Carmona	10,7	8,30	11,20	Circuito de Ereaga-Alborta.			



Cartas al Club

LAS CEBRAS

Señor director:

He recorrido gran variedad de países. Me maravilla que en casi toda Europa el peatón goce de una inmunidad casi diaria que es excepcional frente al automóvil. Para eso se inventaron los pasos de «cebra». En Italia, en Francia, en Suecia, en Inglaterra..., por no citar más países, los pasos de cebra se han establecido con un propósito, que se cumple por todos los automovilistas, porque para ello las autoridades se han esforzado en hacer cumplir las ordenanzas.

Aquí en España, por el contrario, los pasos de cebra son como una decoración de la carretera. Están dispuestos además de forma anárquica y sin sentido. Claro que me refiero concretamente a San Sebastián porque donostiarra soy.

El otro día marchaba con mi coche y me detuve ante un paso de cebra porque vi a unos transeúntes que habían iniciado el paso del cruce. A mi altura vi a un coche extranjero detenido también. Pero aprecié cómo otros coches hacían caso omiso de las rayas de cebra «luchando» con los peatones que no se detenían. El conductor extranjero a mi costado hizo un gesto que para mí fue muy expresivo: «Están locos, ¿qué hacen?». Sin duda que le pareció la mayor de las transgresiones del tráfico.

Ahora bien, se da la circunstancia de que en nuestra ciudad se han pintado las rayas de cebra en lugares donde están instalados semáforos. Es un contrasentido porque las rayas de cebra han sido creadas para dar prioridad al peatón siempre que no existe semáforo. Posiblemente emane de ahí el confusionismo que se nota en nuestra ciudad.

Pero esto no exime de culpabilidad a los automovilistas que ante un paso de cebras tratan por todos los medios de imponerse al peatón.

Atentamente,

A. S.

LOS TRANSPORTES URBANOS Y SUS PARADAS

Sr. Director de EL AUTOMOVIL CLUB:

Tengo coche, circulo por la ciudad en razón de mis medios de vida. Tengo que aparcar constantemente en uno u otro lugar y, como se puede imaginar, encuentro las mayores dificultades en hacerlo. En la zona azul las posibilidades son mayores, con un poco de paciencia después de dar muchas vueltas a una determinada manzana, pero en el resto...

Mi queja es la siguiente: la ciudad presenta siempre unos espacios libres que no son aprovechados para el aparcamiento de vehículos, porque... son destinados a las paradas de trolebuses y autobuses urbanos y periféricos. La medida me parece lógica, porque en definitiva los transportes públicos son los que trasladan mayor número de personas. Ahora bien, lo que no me parece lógico es que los autobuses y trolebuses en cuestión no utilicen los lugares que tienen destinados en sus paradas. No, señor, no los utilizan. Generalmente lo hacen paralelamente a sus zonas de arribo, en doble fila. Ello provoca un embotellamiento en el tráfico, particularmente cuando la calle es estrecha, y en todo caso un inconveniente cierto para los vehículos que circulan por la zona.

Es cierto que ordinariamente las zonas establecidas para las paradas de los transportes urbanos se hallan obstaculizadas si no en su totalidad, si en parte, lo que impide la normal operación al conductor del pesado vehículo. Pero es cierto también que nos encontramos ante una situación incómoda para todos. O se suprimen las zonas de aparcamiento de las paradas, con lo que se lograría una muy considerable extensión de aparcamiento para los vehículos de toda condición o se obliga a los conductores de los transportes urbanos a detenerse en los lugares establecidos para ello. Lo que resulta ilógico es que en toda la ciudad haya sus buenos cientos de metros, casi kilómetros, destinados a zonas de paradas de transportes urbanos, magníficamente señalizados, y que los vehículos en cuestión, un poco porque —como hemos dicho anteriormente— se ha invadido su «espacio vital» de aparcamiento y otro poco —o mucho— por comodidad del conductor.

¿Cuál es la solución? Los técnicos del Ayuntamiento deben dar la respuesta.—R. G.



Cinturato

PIRELLI

el neumático
radial textil

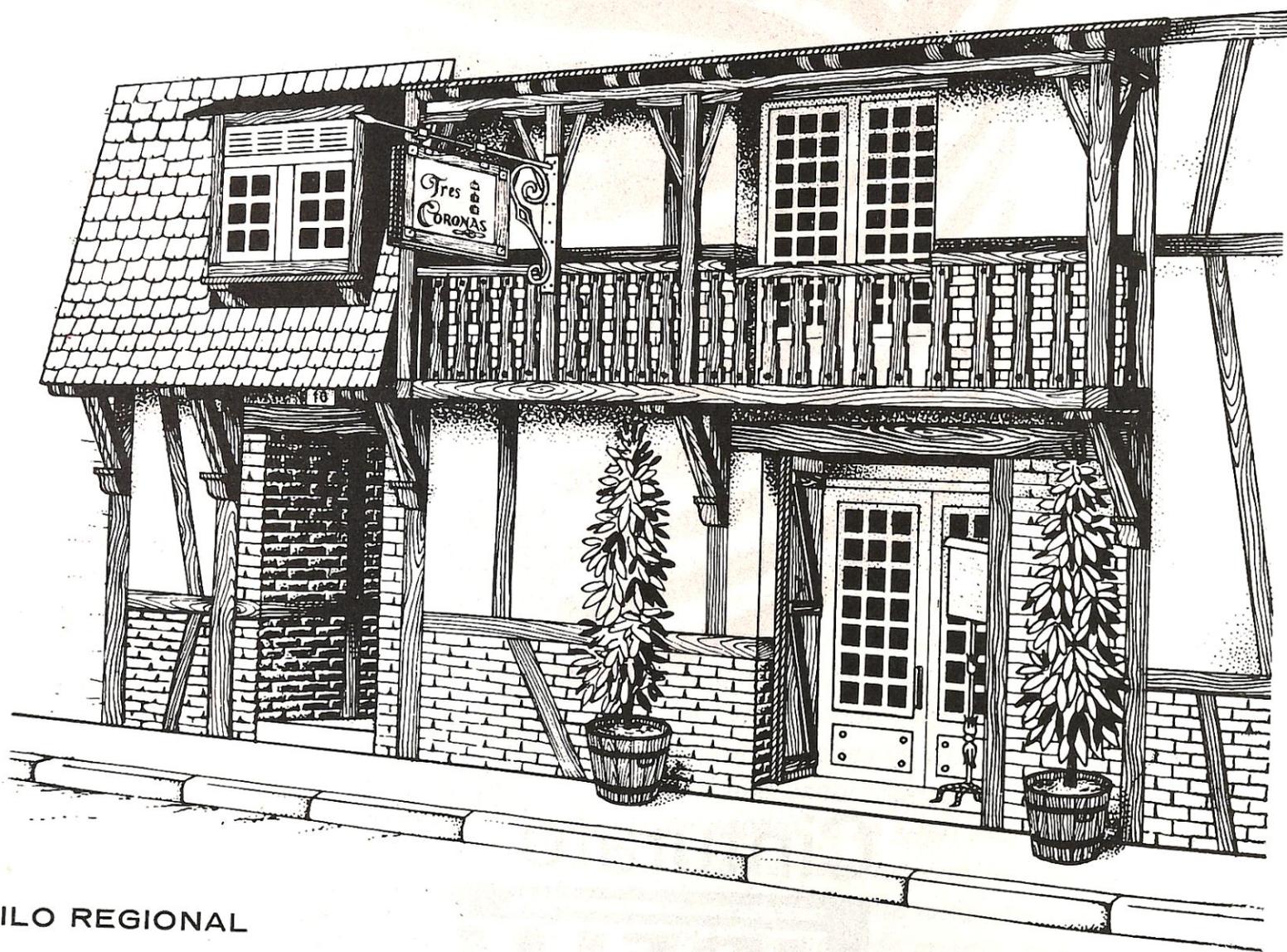
58

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

EN
PAMPLONA
no deje de visitar
EL NUEVO
Restaurante - Bar



Tres CORONAS



ESTILO REGIONAL

COCINA SELECTA Y AMBIENTE ACOGEDOR

Plaza de Recoletas, 10

Teléfono 225197

PAMPLONA

(Amplio aparcamiento sin limitación)

¿Los automovilistas han encontrado un nuevo medio para que las carreteras sean más mortíferas?

Es preciso plantearse seriamente esta cuestión, ante las alarmantes constataciones que se han hecho.

Se poseen varios testimonios. pero uno, particularmente. el de un farmacéutico francés, ha puesto el dedo en la llega.

En un lugar de Francia se han producido 88 accidentes desde el primero de enero. La farmacia de este francés está situada en un viraje. Pues bien, el farmacéutico en cuestión lleva una contabilidad escrupulosa respecto a los accidentes que se producen en el lugar.

El que se produzcan accidentes en un viraje pronunciado, puede provocar la protesta de los ciudadanos contra los poderes públicos, porque parece que la evitación de estos accidentes, está en relación directa con el arreglo del viraje.

Pero es que el farmacéutico de referencia ha venido observando desde hace unos dos o tres años, que muchos de los automovilistas se detienen ante su farmacia pidiéndole excitantes: corydrona, tenedron, maxiton..., y otra serie de productos a base de anfetaminas. La escena es casi siempre la misma:

«He salido de París a las nueve y es imprescindible que llegue a Burgos esta misma tarde».

«¿Qué creen que les contesto? —añade el farmacéutico—. Que la naturaleza humana es tributaria de las servidumbres y las necesidades psicológicas elementales, a las cuales nadie puede escapar y a las que deben absoluta satisfacción. Vuestro organismo tienen necesidad de reposo; duerma usted y continúe el viaje después...».

Si el automovilista insiste, nuestro personaje le da a entender que en su farmacia no tiene esa clase de productos y que además el far-

DROGAS

macéutico es un delegado de la protección civil.

Estas exigencias han sido notadas desde la intensificación de la emigración de trabajadores a otros países. Por cuestión de economía o simplemente porque no disponen de tiempo ruedan día y noche, se detienen de cuando en cuando al borde de la carretera, justo el tiempo para comer un bocadillo. Son muchos los que se paran ante mi establecimiento para comprar los productos dopantes. Cuando se los niego me dicen: «En otros lugares solemos conseguirlos con facilidad».

Pero no son sólo los trabajadores quienes piden «alguna cosa que les mantenga despiertos» en el volante. Es también parte de la gran caravana de turistas quienes quieren hacer el viaje hasta España en una sola etapa. «Son sobre todo personas jóvenes entre 30 y 35 años como máximo, acaso las mismas que años antes utilizaban el maxiton en los estudios. Pero es preciso distinguir que son los conductores ocasionales quienes piden excitantes. Nunca un profesional del volante (conductores de camiones o viajeros de comercio) ha solicitado la droga para resistir al volante.

Esta tendencia es verdaderamente inquietante. Buen número de accidentes tienen su origen en la fa-

tiga de los conductores que se duermen en el volante después de una etapa demasiado larga; pero el hecho de absorber excitantes (que sólo consiguen suprimir momentáneamente los efectos de la fatiga, sin suprimir la causa del mal), no parece ser la solución. Utilizados sin control médico estos productos pueden, por el contrario, aumentar los riesgos de accidente.

Al período de euforia pasajera y artificial, sucede de forma brutal un desfondamiento, una baja general del tono y de todas las facultades y particularmente de los reflejos y de la atención.

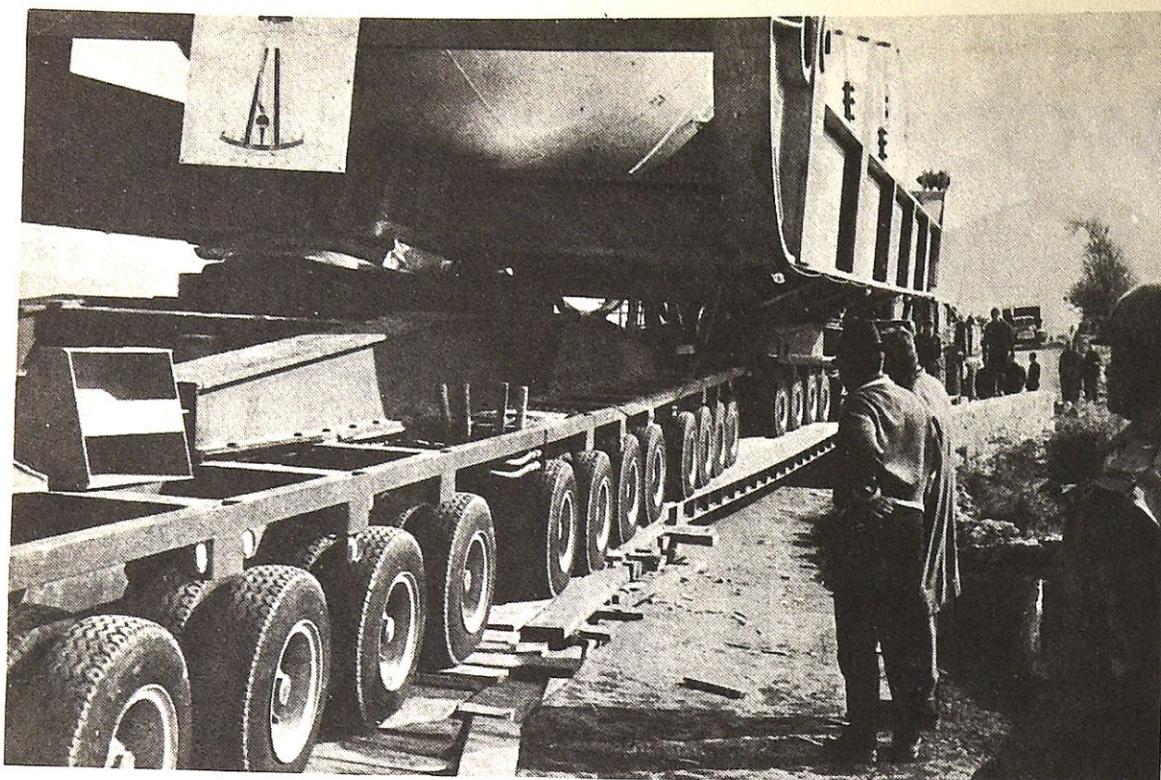
REGLAS ESTRICTAS

El riesgo de asistir a una generalización de estas prácticas es bastante reducido, debido a las estrictas reglas en curso sobre la venta de estos productos.

Están inscritos en la tabla A (medicamentos tóxicos) o C (medicamentos peligrosos). El farmacéutico debe exigir la receta médica que debe expresar claramente el modo de empleo incluso recibido por la misma mano del médico.

En la medida en que los farmacéuticos tienen consciencia de sus responsabilidades tanto jurídicas como profesionales y morales, el peligro es prácticamente inexistente.

¿SERA PRECISO ESTABLECER UN CONTROL ANTIDOPING PARA LOS AUTOMOVILISTAS?



Peso y volumen son las características que, unidas o alternativamente, condicionan un transporte cualquiera, encuadrándole dentro del término comúnmente aceptado y definido por el Código de la Circulación como transporte especial, que, de acuerdo con su denominación, necesita para transitar por las carreteras españolas una autorización también especial. En dicha autorización, de acuerdo con los

grupo de empresas españolas haya dedicado toda su atención a los transportes especiales, adquiriendo equipos y organización capaces de medirse con posibilidades de éxito con las empresas internacionales que hasta hace poco monopolizaban este sector de transporte.

Recientemente, una de estas empresas españolas, TRANSAHARA, S. A., formada en los duros recorridos del Sahara español, ha conse-

los no menos importantes del retraso en la instalación de la central nuclear, donde la inversión alcanza la cifra de miles de millones de pesetas.

Para no correr riesgos y eliminar las dudas que el itinerario permitido por la Dirección General de Transportes Terrestres pudiera presentar en la práctica, se decidió, antes de ejecutar el transporte del reactor nuclear, efectuar una prueba con un «doble», es decir, con una pieza de iguales dimensiones y peso que la original. A este fin fue construido un enorme tanque capaz para 250 m³ de agua. De esta forma, ante una dificultad, siempre sería posible el vaciado del tanque y la continuación de la prueba, una vez anotado para su corrección los inconvenientes encontrados. La prueba iba a demostrar que el transporte era posible, por encima de todos los estudios técnicos efectuados con los medios más modernos, incluso cerebros electrónicos, de los que se han obtenido datos interesantes sobre comportamientos de firmes y resistencias de puentes.

La empresa adjudicataria del transporte, de acuerdo con el itinerario presentado, proyectó tanto para la prueba como para el transporte definitivo una cuna especial situada sobre dos carretones móviles. La novedad de esta cuna, que se apoya en los carretones por medio de dos rótulas móviles, estriba en su altura con respecto al suelo. Los transportes convencionales de los grandes elementos pesados se han construido hasta ahora bajando hasta el límite

600 TONELADAS

características del transporte, se fijan los horarios de circulación, el itinerario y, en general, las prevenciones que sean necesarias en orden a la seguridad viaria. Estos transportes constituyen un curioso índice del desarrollo de un país, y para precisarlo basta recordar que en 1954 se autorizaron por la Dirección General de Transportes Terrestres un total de 96 autorizaciones, cifra que en 1967 se había remontado por encima de las 5.400, coincidiendo con nuestro desarrollo económico. Centrales térmicas, hidráulicas y nucleares, polos de promoción industrial y, en general, todo el vasto panorama de transformación de nuevas zonas del interior han creado una demanda de transporte pesado, hace unos años inexistente por un doble motivo: atonía en la creación de nuevas instalaciones y carencia de empresas organizadas con material suficientemente apto para garantizar eficiencia y seguridad. Los escasos transportes especiales eran en una gran mayoría encargados a compañías extranjeras o ejecutados directamente por las propias empresas interesadas, generalmente grandes hidroeléctricas que se veían precisadas a constituirse en transportistas con tal de tener asegurado el traslado de las voluminosas, pesadas e imprescindibles turbinas, generadores y transformadores.

El incremento de los transportes especiales por nuestras carreteras, cada vez más acusado, ofrece a los transportistas españoles un campo de actuación profesional interesante, máxime cuando la situación geográfica de nuestro país nos convierte en trampolín entre Europa y Africa, con todo el enorme potencial económico que este continente presenta. Esta esperanzadora perspectiva de competencia con los grandes transportistas europeos ha hecho que un

guido la adjudicación, en concurso internacional, de un transporte record en Europa: traslado desde el puerto de Bilbao al embalse del Sobrón, en Santa María de Garoña, de un reactor nuclear indivisible de unas 350 toneladas de peso, con unas dimensiones aproximadas de 17 metros de longitud y 6 de diámetro, cifras que por sí solas hablan de la dificultad del transporte y que superan en peso y volumen los más grandes efectuados hasta la fecha.

El primer problema con que se tropezó para conseguir el transporte de tan colosal pieza fue la determinación del itinerario, tarea no fácil cuando a las dificultades propias del peso había que unir las derivadas del volumen. Las Jefaturas Provinciales de Carreteras y Servicios de las Diputaciones Provinciales afectadas han tenido que hacer un minucioso estudio: puentes y cargas, gálibos, curvas, alturas máximas y paso por poblaciones, todo un complicado engranaje de circunstancias que han generado, junto con la determinación del itinerario definitivo, una serie de prevenciones técnicas complicadas, pero de cuyo cumplimiento ha dependido en buena parte el éxito del transporte.

La naturaleza de la pieza a transportar constituyó el segundo problema, ya que una vez fuera del puerto de Bilbao, donde será acoplada sobre los carretones mediante la grúa especial con que cuenta el barco transportador, es completamente imposible contar con otros medios mecánicos capaces de moverla en caso de accidente. Un pequeño percance, un simple peralte, unas décimas superior a los estudios efectuados o un firme en mal estado podían fomentar una falsa maniobra, ocasionando un vuelco o un hundimiento cuyo resultado sería, inevitablemente, el abandono de la pieza, con los correspondientes trastornos económicos y

de lo posible el eje de gravedad, a fin de ampliar las tolerancias de movimiento de este eje y, por tanto, evitar vuelcos. Este sistema, seguro en cuanto principio técnico-práctico, presenta problemas en curvas y paso por ciudades, donde la implitud de espacios es escasa, en razón a que alarga la composición del convoy. Para evitar este inconveniente y hacer con ello posible el transporte, la pieza se ha montado sobre la cuna y está apoyada directamente sobre los carretones mediante dos articulaciones móviles, corrigiéndose los posibles efectos de desplazamiento en peraltes por medio de nivelación hidráulica. Con esta solución, la longitud teórica del convoy quedaba reducida en los 17 m. de longitud de la pieza.

Los carretones, también construidos especialmente, tienen un peso en conjunto de 60 toneladas y están compuestos de dos elementos de doce ejes cada uno. El remolque en conjunto consta de 24 ejes oscilantes, montados en grupos de dos, siendo capaces de oscilar también transversalmente y efectuar al mismo tiempo la rotación necesaria en dirección a las ruedas.

El apoyo al suelo se efectúa por medio de 192 ruedas 7,50 por 15, montadas sobre llantas. Cada eje está equipado con suspensión progresiva y cada balancín de un cilindro hidráulico regulable que efectúa la función de amortiguar y al mismo tiempo de compensar la carga. Todo el conjunto consta de una bomba para el equilibrado hidráulico regulable, frenos a cada rueda por circuito doble y una dirección asistida hidráulicamente.

La tracción para conseguir fuerza suficiente para mover el peso conjunto de pieza, remolque y cuna, en un total próximo a las 580 toneladas, ha sido conseguida por medio de cuatro tractores especiales, dotados de cabres-

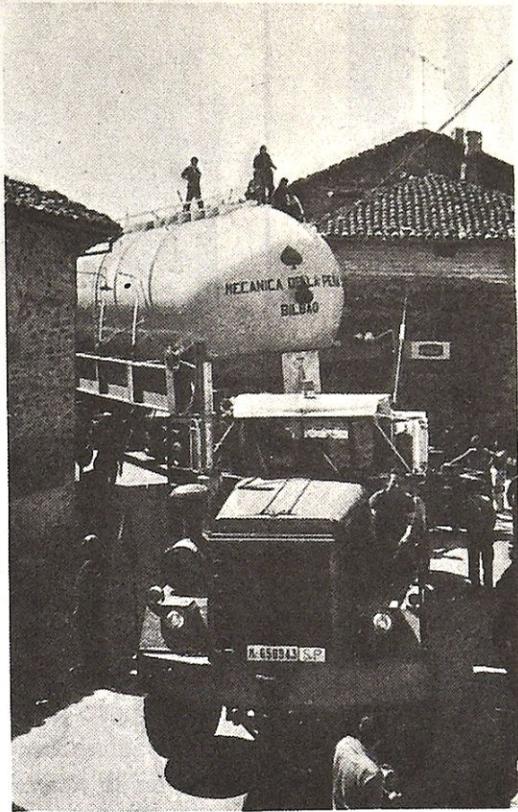
tante, marca Ken Worth, de 380 HP de fuerza cada uno, con convertidor de par situados en orden normal de marcha en grupos de dos, delante y detrás de los carretones. Para asegurar la adherencia en las fuertes pendientes por las que el convoy habría de ascender, los tractores fueron lastrados con bloques de hormigón hasta conseguir un peso de 40.000 kilos por unidad.

Todo el equipo mecánico quedó convocado el pasado día 5 de mayo en Bilbao. Una caravana compuesta por coche piloto, taller rodante, servicio especial de neumáticos, tren de transporte y coches auxiliares esperaba la orden de marcha. Una empresa difícil comenzaba, cien hombres estaban dispuestos a llevarla a cabo.

A la hora fijada, los cinco miembros de la Policía de Tráfico dejaron expedito el camino. Una orden transmitida por radio a los conductores puso en marcha la aventura, donde todos los estudios técnicos quedaban empequeñecidos ante las dificultades reales y prácticas. A una velocidad media de tres kilómetros por hora el convoy se despidió de Bilbao; 580 toneladas eran arrastradas camino del alto de Begaña ante las incrédulas miradas de los que, recordando las duras rampas de Barázar, ponían en duda las posibilidades de conseguir el paso.

Un transporte pesado, máxime el de las características que comentamos, record europeo de peso y volumen, tiene exigencias y compensaciones, pero por encima de todo provoca una

sensación de esfuerzo compartido. A lo largo de todo el trayecto, durante los veinticinco días que han medido la distancia entre Bilbao y San-



ta María de Garoña, las vueltas y revueltas del complicado laberinto de carreteras nacionales, comarcales e incluso caminos de concentración

parcelaria por donde ha habido necesidad de desviar el convoy por exigencias de gálibos en puentes, túneles o pasos superiores, un constante espíritu de cooperación y ayuda ha presidido la labor de todos cuantos se han relacionado con él. Autoridades, técnicos, órganos de difusión y público en general, todos han celebrado el paso del transporte como cosa suya y como efemérides a recordar en el futuro.

Las mil contingencias ocurridas a lo largo de los 200 kilómetros del recorrido son difíciles de describir, ya que su sola enumeración haría interminables estas líneas; basta decir que todas han sido solventadas con el más claro éxito, algunas tras penosas maniobras, como la travesía de Berberana, donde el transporte en una doble curva en peralte fue arrastrado centímetro a centímetro durante nueve horas, mediante los cabrestantes de los tractores, mientras los laterales de la cuna rozaban los alerones de tejados y cobertizos ante la serenidad de los responsables del convoy y la angustia de los vecinos. También fue especialmente delicada la maniobra en el puente del río Losa, en medio del bello paisaje de la alta región burgalesa, que era preciso pasar sin detenerse y sin posibilidad de rectificación. Dificultades todas vencidas que han culminado con el éxito resonante de la llegada a Santa María de Garoña, entre un estrépito de sirenas y hurras de bienvenida. La prueba había terminado.

RAFAEL RODULFO BOETA

S O B R E R U E D A S

Reda Suiwzcoana, S.A.

Concesionarios para Guipúzcoa de Comercial Pegaso S.A.



¡TRANSPORTISTAS!
Sus problemas son
los nuestros
"CONSULTENNOS"



RECAMBIOS: San Francisco, 17

OFICINAS:

BERMINGHAM, 1 (ESQUINA ZABALETA)

TLFNS. 21883 Y 21383

SAN SEBASTIAN

Teléfono, 18886

San Sebastián

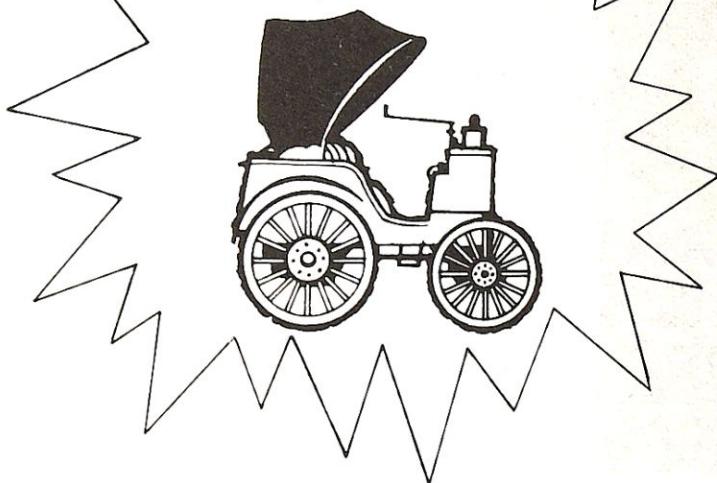
TALLERES: CARRETERA NACIONAL Nº 1

Km. 448 — TLFNOS. 6913 08—691333

VILLABONA

MECANO

car polish



NUEVOS PRODUCTOS PARA
PROFESIONALES

CARROCEROS - PINTORES

DESBASTADOR - ABRILLANTADOR

(Fuerte o normal)

(A las silicanas)

GRAN RENDIMIENTO

GRAN BRILLO

FABRICADOS POR

BISSEUIL Y HUET

S. A.

de París

en su fábrica de

RENTERIA (Guipúzcoa)

Juan de Olazábal, 26

Teléfonos 55237* y 55312*

UN BALDON PARA GUIPUZCOA

la pudredumbre del río ORIA

Por IÑAKI LINAZASORO

Al escritor, que le suda y le duele la pluma y que busca el bien común, no puede permanecer con los brazos cruzados ante el ignominioso estado de putrefacción del que fue otrora el río más hermoso de Guipúzcoa. Es el baldón que pone en ridículo el buen nombre de una provincia y de todos los guipuzcoanos, por culpa de contadísimas industrias, que, mientras no se demuestre lo contrario, destrozan la Naturaleza en la mayor impunidad.

—A Guipúzcoa no se puede ir —acostumbra zaherirme un amigo vitoriano—. Guipúzcoa huele a podrido. (No le falta razón).

Intencionadamente, omito el problema del Urumea, que con la construcción del colector Hernani-Mompás, se halla en vías de solucionarse.

Una vez más, las justificadas protestas de San Sebastián (capital) han sido atendidas, mientras 70.000 ciudadanos de la cuenca del Oria seguimos «aguantando» entre olores putrefactos, espumas asquerosas y negras aguas...

Años atrás, para paliar el problema del Oria —que en el estiaje veraniego se acentúa—, las autoridades promulgaban unos días de prohibición de fabricación de pasta de papel por procedimientos químicos. La provisional medida surtía su efecto y rápidamente se dejaba sentir, en especial en la ría de Orio y en su democrática playa. Este verano no hemos tenido prohibición. El Oria, a su paso por Tolosa, Villabona, Andoain, Lasarte, Usúrbil, Orio, ofrece un deplorable aspecto de cloaca cubierta de espumarajos, que al menor soplo del viento, se esparcen por doquier, manchando comercios, muebles y ropas. Huelga decir el hediondo olor. En una palabra: una auténtica suciedad que discurre por el corazón de Guipúzcoa, la supertécnica, la adelantada, la de mayor renta «per capita». Un baldón que sabemos dónde tiene su raíz y lo debieran de saber asimismo la Jefatura Provincial de Sanidad, la Delegación de Información y Turismo, la Jefatura de Caza y Pesca y todos los Ayuntamientos afectados. Su inhibición, pudiera parecer complicidad ante los ojos del hombre de la calle. ¿Para cuándo las mociones de censura? ¿Y las actitudes enérgicas?

Veintiocho años de incordio y de graves quebrantos, son muchos años. En todo el mundo se fabrica papel, sin que ocurra lo que está ocurriendo entre nosotros. ¡Basta ya de anteponer los intereses particulares de media docena de Sociedades Anónimas, al bien de la colectividad.

La paciencia de 460 pescadores oriotarras, que durante toda la campaña atunera han de arribar a puertos extraños porque las aguas del Oria matan el cebo vivo, merece ser tenida en cuenta. Lo mismo digo de sus lesionados intereses, que por efectuar las ventas en otros puertos, la Cofradía de Pescadores de Orio, dejó de embolsar el pasado año, los dos millones de pesetas, en concepto de comisión de ventas.



Flaco servicio están haciendo a Guipúzcoa los causantes de tal desaguisado. No se puede invocar y menos presumir de guipuzcoano y de patriota y seguir destrozando una provincia, por el simple anhelo de un mayor beneficio económico. No es argumento válido, ya que atendiendo al mismo, también a nuestras etxeoandres les resultaría más económico arrojar las basuras al río, en vez de adquirir los sacos...

Estas industrias, perfectamente conexionadas, nos han demostrado que lo pueden todo. Los ciudadanos guipuzcoanos quisiéramos saber a dónde debemos recurrir para que se nos oiga y se tenga en cuenta nuestra petición:

¡Queremos que se respete el río Oria!

¡Queremos que el río Oria vuelva a ser la «Calle Mayor» de Guipúzcoa!



Pablo Zubiaurre

Agencia Oficial B M C inglesa

MORRIS



WOLSELEY

Riley

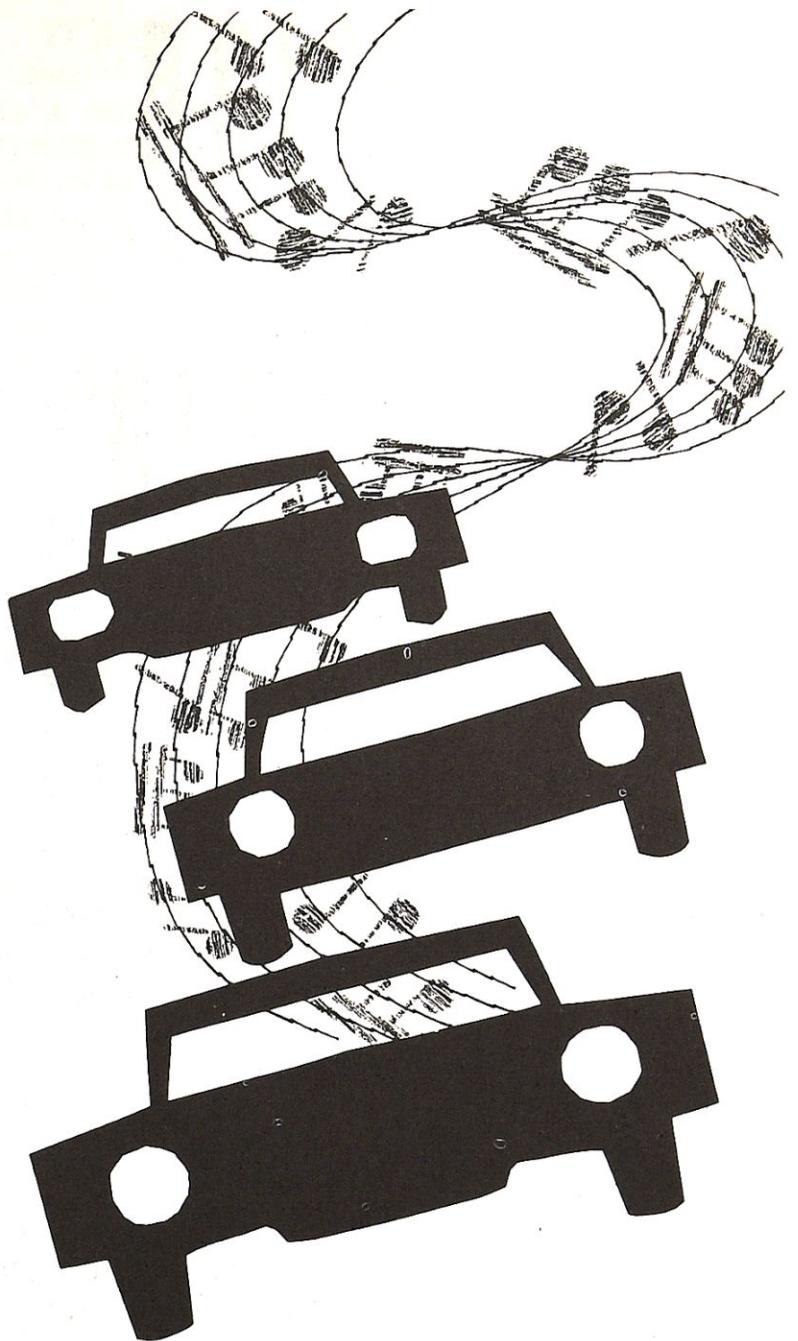
ESPECIALIDAD AUTHI

TRANSFORMACIONES TAURUS

TERCIO MONTEJURRA, 4

TELEFONO 17871

SAN SEBASTIAN



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

MEDICINA Y SEGURIDAD AUTOMOVILISTICA

Bajo el título «Higiene y automóvil», el doctor Vieville y el profesor Sapin-Jaloustre se han entregado a un estudio interesante y exhaustivo sobre los problemas de la seguridad en el automóvil. Han estudiado particularmente el importante problema del auxilio y de la adaptación bajo todos sus aspectos: adaptación del hombre a la velocidad, del vehículo a la velocidad, la conducción monótona, etc.

Respecto a los auxilios, ambas personalidades subrayan que el modo como se efectúan los auxilios a las víctimas son insuficientes.

En presencia de un accidentado, la primera reacción siempre es lenta y las peores transformaciones patológicas de funciones vitales se su-

DOS PROBLEMAS ESENCIALES: AUXILIOS Y

ceden siempre... entre el instante del accidente y cuando el herido es llevado al hospital.

Aunque parezca inhumano, el deber del testigo o del transeúnte no iniciado en medicina, consiste en dejar al herido en su lugar y dar aviso lo más rápidamente a las autoridades, pues en mucho sobrevivir de un accidente depende de la rapidez de la acción salvadora.

Evitar la muerte en el momento del accidente y la llegada de auxilio sería a menudo posible si todos los usuarios de la carretera tuviesen conocimientos suficientemente precisos sobre el manejo de un herido, la respiración boca a boca, en general la práctica del socorrismo. De la misma forma muchas vidas humanas se salvarían si muchas ambulancias, además de su equipo de reanimación, estuvieran provistas de medios de telecomunicación que permitieran al mismo traumatólogo dirigir con seguridad desde su hospital el equipo de enfermeras que se encuentran en el lugar del accidente junto al herido.

SALVAR VIDAS

Vidas humanas pueden ser salvadas cuando se constituya una nueva especialidad médico-quirúrgica; la traumatología de urgencia, ya que la organización habitual de los actuales servicios de cirugía de guardia es totalmente inadecuada para los traumas generalizados de los que están amenazadas la mayor parte de las víctimas.

Se sabe que existen 250 causas reconocidas de accidentes, y es preciso vigilar una a una.

Es preciso también estudiar el problema de la seguridad, que no puede ser resuelto inspirándose en un simple pero gran principio biológico: la ley de adaptación.

Ordinariamente las redes de carreteras están adaptadas a un tráfico normal; pero cesan de estarlo en los fines de semana o en las grandes aglomeraciones del verano.

Para evitar esto se habla de construir carreteras con pocos cruces, incluso prohibidas por los vecinos de ellas a fin de que el tráfico que llega de fuera resulte fluido y seguro. Pero ¿se construirán estas carreteras? Y cuando se construyan, ¿se habrán evitado los peligros? Entonces, probablemente los problemas de adaptación serán todavía más agudos. De este gran problema destacáramos dos aspectos: la velocidad y la conducción monótona.

LA VELOCIDAD:FUERZA DE GOLPEO

Una comisión de traumatología de la carretera abrió el debate sobre el exceso de velocidad como causa evidente de lesiones mortales. Pero sus conclusiones pueden sorprender a más de uno, puesto que también admiten que la lentitud del tráfico provocado por una limitación autoritaria de la velocidad, crea condiciones psicológicas y físicas, que engendran fatiga y somnolencia y en cierto modo generan ellas mismas los accidentes. Se ha considerado la limitación de velocidad como un atentado a la libertad individual, como si la

ADAPTACION

circulación en carretera no fuera un hecho... colectivo.

En efecto, la velocidad es una exigencia del hombre moderno. ¿El automóvil es siempre el mejor medio para satisfacerles? Esta es la cuestión. Sin embargo, cada año los constructores sacan modelos más rápidos, porque a mayor potencia la venta resulta más sencilla.

Y sin embargo, la fuerza de golpeo generativa de las averías está en proporción directa con la velocidad del vehículo y de sus ocupantes en el mismo momento del accidente.

La adaptación a la velocidad no puede hacerse más que por la eliminación de los conductores que sufriendo una deficiencia física se vuelven ineptos para conducir rápidamente. Una causa de inseguridad está en efecto constituida por la posibilidad, para cualquier de poder conducir a velocidades que hasta hace poco tiempo se consideraban de prueba y realizadas en circuitos especialmente diseñados y exentos de tráfico.

De acuerdo con esta máxima, buen número de comisiones aseguradoras han establecido una lista de incapacidades físicas incompatibles con la obtención o la posesión del permiso de conducir o en todo caso a la obtención de un permiso de validez limitada conforme al tipo de afecciones.

LA CONDUCCION MONOTONA

Se trata de una conducción desprovista exclusivamente de estímulos sensoriales o físicos, en un largo trayecto de autopista irremediamente recta y en la oscuridad de la noche, a la hora de menor circulación.

En esos momentos podemos imaginar al conductor con los párpados adormecidos y caídos, aunque todavía maestro de sus automatismos, tiene débilmente cogido el volante y continúa apoyando su pie sobre el acelerador. Pero si se presenta una situación imprevisible, sus vagas e inconstantes percepciones no determinan más que respuestas irregulares y retardadas, en el supuesto que ellas tengan tiempo de hacer frente al imprevisto.

La adaptación del conductor a la «conducción monótona» implica al menos —y esto es valedero también para la velocidad— que antes de subir a su coche el conductor debe tener propensión a esta adaptación; debe pensar en las condiciones desfavorables que pueden presentársele.

En primer lugar es preciso subrayar la importancia del problema del alcohol, que más aún que la habilidad llega con mayor prontitud a la facultad de juicio y ello antes del estado de embriaguez.

Por encima de un gramo de alcohol por litro de sangre, el comportamiento está ya modificado en la gran mayoría de los conductores. Por encima de 1,50 gramos los signos clínicos de embriaguez son casi siempre manifiestos y, en realidad, la conducción tiene lugar en estado de embriaguez o bajo el influjo de un estado alcohólico.

Las buenas comidas provocan la euforia o una digestión somnolienta. Deben estar proscritas. Es preciso evitar igualmente los excitantes como el café, el tabaco y no hacer largas etapas de una sola vez.

DISMINUCION DE VIGILANCIA

Nueve sobre diez accidentes son debidos a un fallo humano. El adormecimiento del conductor no está implicado más que en un cinco por ciento de los casos, pero cuántos accidentes imputados a la torpeza, a la «locura del volante», a la imprudencia, son simplemente debidos a una disminución de vigilancia consecutiva a la fatiga del conductor.

Dos eminentes doctores, los señores Tarriere y Hart, han notado que antes del sueño verdadero, antes incluso de la simple somnolencia, existe una fase de desfallecimiento del estado de velación, de la vigilancia. A este estado atribuyen ellos la responsabilidad de un tercio de los accidentes.

¿Cómo adaptarse al vehículo en función de la conducción monótona y en particular cómo disminuir la fatiga muscular?

Esta última está en función de la posición del asiento.

El doctor De Kearney describe así el asiento ideal: «Funcionalmente cada segmento del cuerpo debe tener con el segmento vecino un ángulo correspondiente a la posición de relajamiento de los músculos antagonistas de manera que se pueda evitar los calambres. El punto débil del automovilista es el dorso-lumbar. No se vislumbra de momento la posibilidad de modificar el ángulo asiento-respaldo de una manera satisfactoria. En cuanto a la cabeza, no está en equilibrio estable, a causa de la tensión de los músculos de la nuca, de donde se impone la necesidad de un respaldo alto que no entorpezca sin embargo la visibilidad. La banqueta somete al conductor a contracciones fatigosas en los virajes, por lo que se preferirán los asientos individuales.

Igualmente es preciso disminuir la fatiga de los órganos sensoriales. Se estima que haría falta generalizar los limpiaparabrisas a velocidad variable, barriendo la totalidad del parabrisas tanto delantero como trasero. La conducción de noche tiene problemas particulares mal resueltos, sobre todo el problema del deslumbramiento. A este respecto el examen oftalmológico del conductor debería consistir no sólo en la agudeza visual, sino también en el campo visual y la visión nocturna.

Respecto a la audición se indica que una discontinuidad en el régimen de sonidos provoca la fatiga. Inversamente, una regularidad sonora provoca la somnolencia. La insonorización del vehículo es, pues, también, un elemento importante de seguridad.

HOTEL MINDANAO

Paseo San Francisco de Sales, 15

MADRID -3-

Teléfono 2436504

Telex: 22631 MINDA E - Telegr.: Mindanao



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

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

PARIS



SALON DEL

NOVEDADES EN EL PROXIMO AUTOMOVIL

El Salón del Automóvil de París es el gran mercado, mejor dicho, es el gran escenario donde los «modistas» que cambian las tijeras por el troquel y la prensa, presentan sus modelos, coquetos unos, prácticos los otros, pero que todos influirán decisivamente en los gustos del gran público.

El Salón Automovilista de París será visitado por millares, millones de personas que al apreciar las novedades sentirán la urgente necesidad de cambiar de coches, como cuando usted, modesto empleado, necesita renovar su camisa o sus calzetines.

Las «vedettes» del Salón van a ser muchas. Sin duda alguna la grandísima novedad se refiere al nuevo coche electrónico francés, concebido con originalidad vanguardista aunque, siendo novedad, no resulta ninguna revolución técnicamente hablando.

A lo largo de su paseo por el Salón, el visitante encontrará modelos muy interesantes de todas partes del continente europeo. Y como es lógico Francia tendrá un puesto de excepción. Peugeot, por ejemplo, iniciará la conquista de un nuevo mercado con su novísimo 504, un trotón que tratará de superar a las mejores marcas en confort y seguridad.

Renault, después de su triunfo con el R-4, ha fabricado a su hermano mayor el R-6 que trata de inquietar a su rival local el Ami 6. Un Ami 6 cuyos parientes mayores «hablan» de modificaciones sorprendentes. Hasta el punto que ya parece estar en período de montaje un potente motor Maserati que se acoplaría en un nuevo DS que podría alcanzar 220 kilómetros por hora.

En la firma Simca existen sus dudas sobre el modelo 1.000. ¿Seguirá fabricándose? ¿Sólo para la exportación? Lo cierto es que el Simca 1.100, que tan buen efecto produjo, sigue su marcha ascendente en la apreciación de las gentes.

En cuanto al automóvil deportivo Ferrari parece que ha construido un 12 cilindros que va a asombrar a propios y extraños.

Como es lógico, entre los coches extranjeros Alfa Romeo, la B.M.W., así como Volvo y Fiat, entran en el Salón con pie firme y modelos de gran prestigio no sólo en su parte técnica ya que también en la belleza de sus líneas. No se olvide que los mejores diseñadores están en Italia que es donde nos llegan las atrevidas líneas como las más clásicas.

El Salón del Automóvil de París será, como siempre, la gran atracción del automovilista, donde el mayor número de visitantes será masculino, y es lógico puesto que en estos tiempos modernos el «traje» del hombre es el propio automóvil...

ANDRE STEPHANOIS

LOS DETALLES SECRETOS

ALFA ROMEO: nuevo coche popular construido en Nápoles, estilo 124.

ALPINE: Super-berlina 1.600.

AUDI: Modificación de forma y cilindrada aumentada a 2.000 c.c.

B.M.C.: 1.300 y 1.500 con pistones en cabeza.

FORD ALEMAN: Una respuesta al Opel, «coupe» deportivo. Nuevo motor 6 cilindros en V de 1,8 y 2,6 litros.

JAGUAR: Nueva berlina del Salón de Londres.

LANCIA: Un coupe Flavia de Turín con motor de 3 litros hacia finales del 69.

MERCEDES: Un coupe de la serie 220-220. Especial para taxis y familias.

N.S.U.: Con tracción delantera 1.700 c.c.

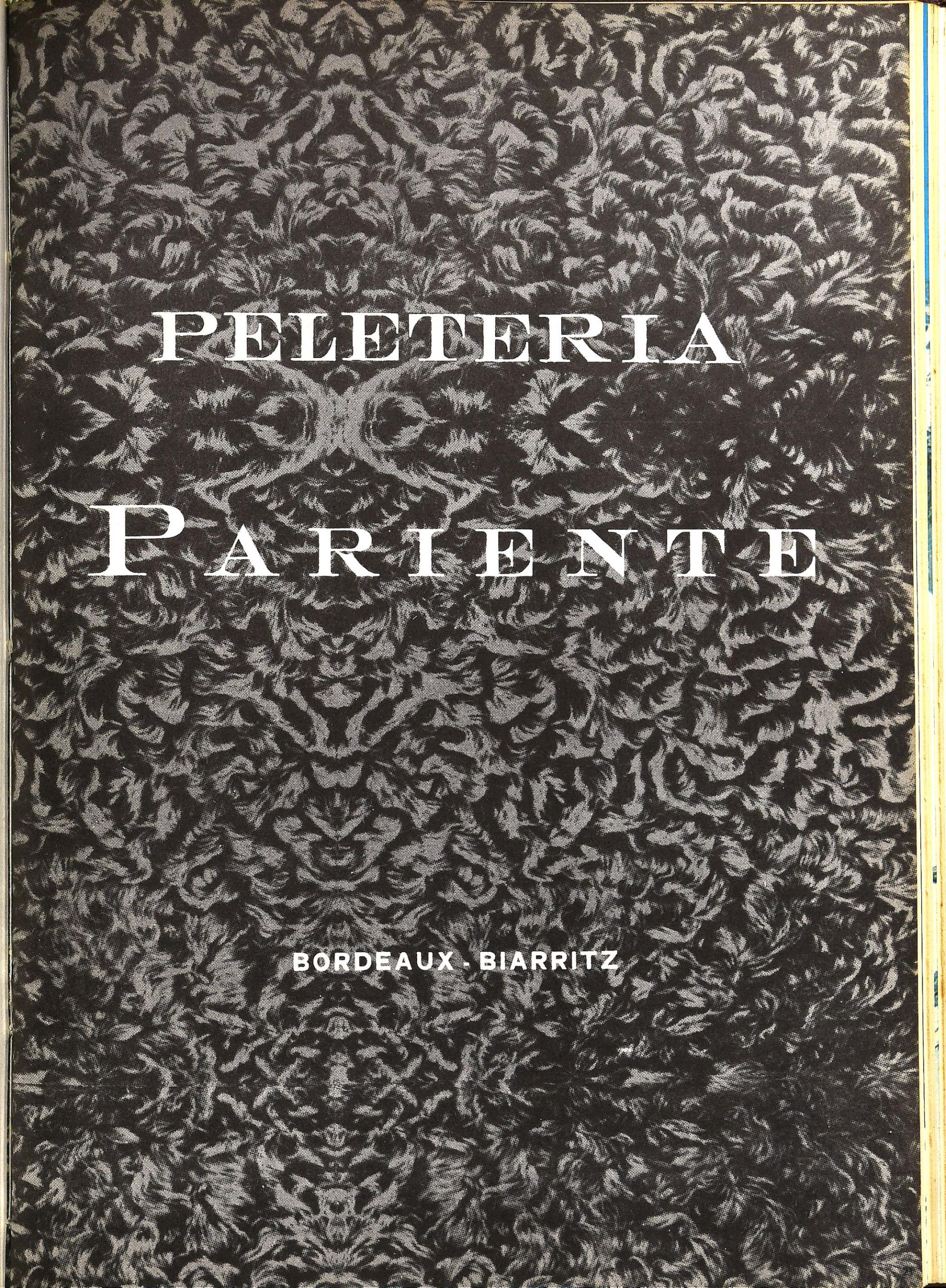
OPEL: Un coupe GT. sobre una plataforma de Kadett sobre potencias de 1100, 1500 y 1700.

PORSCHE: Nueva suspensión y nuevo sistema de inyección.

SIMCA: Coupe 1200 S más potente que podrá correr a 160 km. por hora.

TRIUMPH: El 2000 se transforma en un 2500 a inyección.

VOLVO: Motor del 144 con potencia de 2000 c.c.



PELETERIA
PARIENTE

BORDEAUX - BIARRITZ



CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN



oficina central: guetaria, 9 y 11

- OFICINAS URBANAS**
- ALZA - HERRERA
 - AMARA
 - ANOETA
 - ANTIGUO
 - AYUNTAMIENTO
 - AZKUENE
 - SRECHA
 - EGUIA
 - GROS
 - INCHAURRONDO
 - URBIETA
- OFICINAS EN LA PROVINCIA**
- ANDOAIN
 - AZCOITIA
 - AZPEITIA
 - BEASAIN
 - CESTONA
 - DEVA
 - EIBAR•EIBAR (2)
 - ELGOIBAR
 - FUENTERRABIA
 - HERNANI
 - IRUN•IRUN (2)
 - LASARTE
 - LEGAZPIA
 - LEZO
 - MONDRAGON
 - MOTRICO
 - OÑATE
 - ORIO
 - OYARZUN
 - PASAJES ANCHO
 - PASAJES SAN JUAN
 - PASAJES SAN PEDRO
 - PLACENCIA
 - RENTERIA
 - TOLOSA
 - VERGARA
 - VILLABONA
 - VILLAFRANCA
 - ZARAUZ
 - ZUMARRAGA
 - ZUMAYA

pidar folleto de condiciones en cualquiera de nuestras oficinas



Como pasar un fin de semana en LONDRES

Naturalmente, hay miles de modos de pasar un agradable fin de semana en Londres. Nuestro plan no tiende a abarcar cuanto hay de interés; pero le dará alguna idea de lo que puede disfrutar en un par de días, y de lo que ha de costarle.

SABADO.

9,30 horas:

Compras. Las más famosas calles comerciales de Londres son Piccadilly, Bond Street, Regent Street, Oxford Street, el Strand, Brompton Road (en Knightsbridge) y Kensington High Street. Los más famosos almacenes son Harrods (Brompton Road) y Selfridges (Oxford Street). Muchas tiendas del West End cierran los sábados a las 13,00 horas. Si quiere ver uno de los tradicionales mercados callejeros de Londres, vaya a la Portobello Road (autobús No. 52 desde Hyde Park Corner). Si quiere ver antigüedades y *boutiques* de modas, a la King's Road, de Chelsea (estación de Sloane Square, del ferrocarril subterráneo). También merecen una visita las London Silver Vaults en Chancery Lane (abiertas los sábados de 9,30 a 12,50).

Si prefiere ver los museos de la capital, vaya por el ferrocarril subterráneo a la estación de South Kensington, cerca de la cual se hallan el Museo de Ciencias, el de Historia Nacional, el Geológico y el Victoria y Alberto. Luego tome un taxi* para ir al Museo Británico. La entrada en todos estos museos es gratuita.

12,30 horas:

Almuerzo. Si quiere buena comida, rápido servicio y jovial ambiente, entre en un *pub* a mediodía. Si toma, por ejemplo, sopa, pastel de carne y riñones, queso y café, le costará unos 12s. 6d. Si quiere almorzar más sosegadamente y desea un menú tradicionalmente británico, vaya a Rules, Simpson's In The Strand, Stone's Chop House o el Hunting Lodge. Aquí, el almuerzo para dos le puede costar £ 4, y otros 25s. una botella de vino.

14,30 horas:

Tarde de excursión. Vaya en autocar por la City, viendo la Tienda de Antigüedades, el Strand, Fleet Street, la Catedral de San Pablo (entrando en ella), el Guildhall —Casa Consistorial—, la Mansión House— residencia del Lord Alcalde—, el Puente de Londres, la Torre (entrando en ella) y el Embankment. Total: 3 horas de excursión por 18s. 6d.

17,30 horas:

Tomar el té. El lugar más apropiado para esto es Brown's Hotel, en Dover Street, donde se sirve en el *lounge* entre las 16,00 y las 18,00 horas. Muy inglés. *Crumpets*, emparedados, *eclairs*, té en abundancia: todo por 7s. El famoso Ceylon Tea Centre, de Regent Street, sirve un buen té (es decir, tetera, emparedados y pasteles) por 4s. 6d. durante los días laborables, pero no los sábados y domingos. No olvide que en los numerosos establecimientos de autoservicio Lyons y ABC puede tomar una taza de té y un *doughnut* de pasta frita por 1s. En los días laborables, lo más ameno es tomar el té en Fortnum and Mason, de Piccadilly, o la Buttery, de Harrods. Casi todos los grandes almacenes tienen restaurante en que se sirve el té de la tarde de lunes a viernes.

19,00 horas:

Hora de descanso. Un soleado atardecer veraniego invita a descansar en una silla de campaña junto al lago de St. James's Park. Si tiene sed, los pubs de Londres están abiertos de las 17,30 a las 23,00 horas los sábados por la noche. Para tomar un trago en elegante ambiente antes de ir al teatro, visite el bar del famoso Café Royal, en Piccadilly, frecuentado antaño por Oscar Wilde.

20,00 horas:

Función de teatro. Los diarios de la capital publican una lista de los espectáculos teatrales, y los periódicos del domingo mencionan los conciertos. El folleto *This Month in London*, publicado por Turismo Británico, también da información. Y asimismo el servicio Teletourist. Es mejor adquirir las entradas por adelantado mediante una de las principales agencias: Keith Prowse, 90 New Bond Street; Ashton & Mitchell's, 100 St. Martin's Lane; Alfred Hays, 74 Cornhill. Los asientos de teatro más baratos cuestan unos 7s. 6d. Después de la función, cene en un restaurante de Soho. Por £ 3 10s. tiene una excelente comida, con vino, para dos. No olvide dejar propina: habitualmente, del 10 al 12% de la cuenta.

24,00 horas:

Lugares de noche. Son demasiado numerosos para mencionarlos aquí. Adquiera al llegar un ejemplar de *This Month in London* por 1s. 6d., guía que indica todos los mejores sitios para cenar, bailar y pasar una velada de cabaret.

DOMINGO.

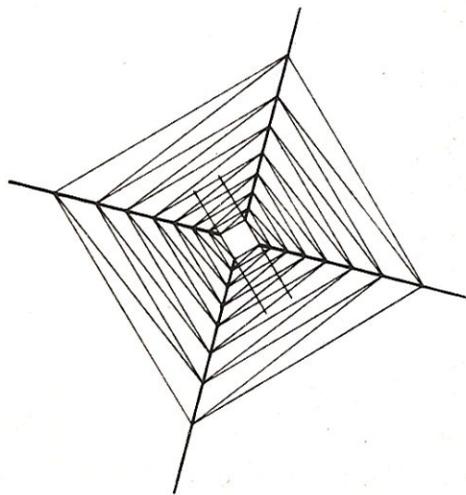
9,30 horas:

Paseo mañanero. Empiece en Piccadilly Circus y baje por Haymarket a la Plaza de Trafalgar (donde por la tarde puede ver la Galería Nacional, de

entrada gratuita). Siga por Whitehall al cuartel de los *Horse Guards*, para ver Montar la Guardia a la Escolta de Caballería a las 10,00. Luego, pase por el Cenotafio yendo a ver el Big Ben, el Palacio del Parlamento y la Abadía de Westminster. Un agradable paseo por el Parque de San Jaime le llevará al Palacio de Buckingham para asistir al relevo de la Guardia, que tiene lugar a las 11,00 horas. Pase después al cercano Palacio de San Jaime, y suba por St. James's Street (donde tendrá a su izquierda el Centro de Información de Turismo Británico) a la calle de Piccadilly, para regresar a Piccadilly Circus. Recorrido: unos 4 kilómetros.

12,30 horas:

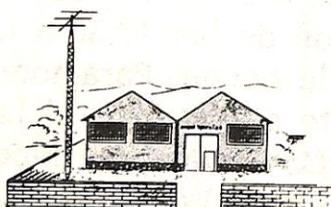
Almuerzo. Vaya a la Lyons Corner House de Coventry Street, donde sirven tortillas, asados, bistecs y pescado a precios razonables. Por ejemplo: sopa, plato principal y café por menos de £ 1. Si quiere excelente pescado, vaya a Scott's, también en Coventry Street, donde una docena destras imperiales le costará aproximadamente £ 1 16s. Si el día es frío y le apetece un *curry* picante, al modo de la India, vaya a Veeraswamy's: 99-101 Regent Street. Si, por el contrario, hace calor y quiere fiambres y alguna bebida, vaya al Red Lion, *pub* en la Duke of York Street. Todos estos establecimientos están a un tiro de piedra de Piccadilly Circus.



angel iglesias

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

SAN SEBASTIAN



TALLERES
Barrio Martutene
Tel. 50200 (centralita)



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



EXPOSICION
Av. Sancho el Sabio, 7
Teléfono 26184

13,30 horas:

Excursión en autocar. Por ejemplo, a Eton, el Castillo de Windsor, el Gran Parque de Windsor, Runnymede, la Isla de la Magna Carta, el Palacio de Hampton Court, el Parque de Bushy, Richmond y Chelsea; una jira de cinco horas por 21s. O, *alternativamente*, en primavera, verano u otoño, procúrese plaza en una lancha del Támesis y suba por el río hasta el Real Jardín Botánico de Kew (entrada, 3d.), partiendo en Charing Cross y los



muelles de Westminster y la Torre. El viaje de ida y vuelta cuesta unos 10s.

* Puede tomar taxis en todas las calles céntricas de Londres. Cuando están libres muestran iluminado el letrero «For Hire» —«Para Alquilar»— en la delantera del coche. El coste se indica en el contador, que el viajero puede ver desde la cabina, y al bajar bandera se marcan automáticamente 2s., más 6d. por viajero adicional. Se suele dar propina: de 1s. por lo menos cuando el importe es de hasta 4s., y luego 6d. por cada 2s. más. Los servicios adicionales del taxista merecen más generosa gratificación.

CUANTO CUESTA.

Dos noches —cama y desayuno— en un hotel de mediano precio.	£ 6 0s. 0d.
Almuerzos en <i>pubs</i> o restaurantes medianos	£ 1 12s. 0d.
Tés de la tarde	£ 0 7s. 0d.
Comidas	£ 1 15s. 0d.
Excursiones en autocar	£ 2 0s. 0d.
Suplementos incidentales, con dos asientos en un teato	£ 3 0s. 0d.
Total (por persona)	£ 14 14s. 0d.

CANO S. A.

SERVICIO OFICIAL

FIAT SEAT

Vespa

M·A·N

EXPOSICION, VENTA Y
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA

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

SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 - Teléfono 631335

IRUN

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

MERCURY

68

FUNCIONAMIENTO PERFECTO

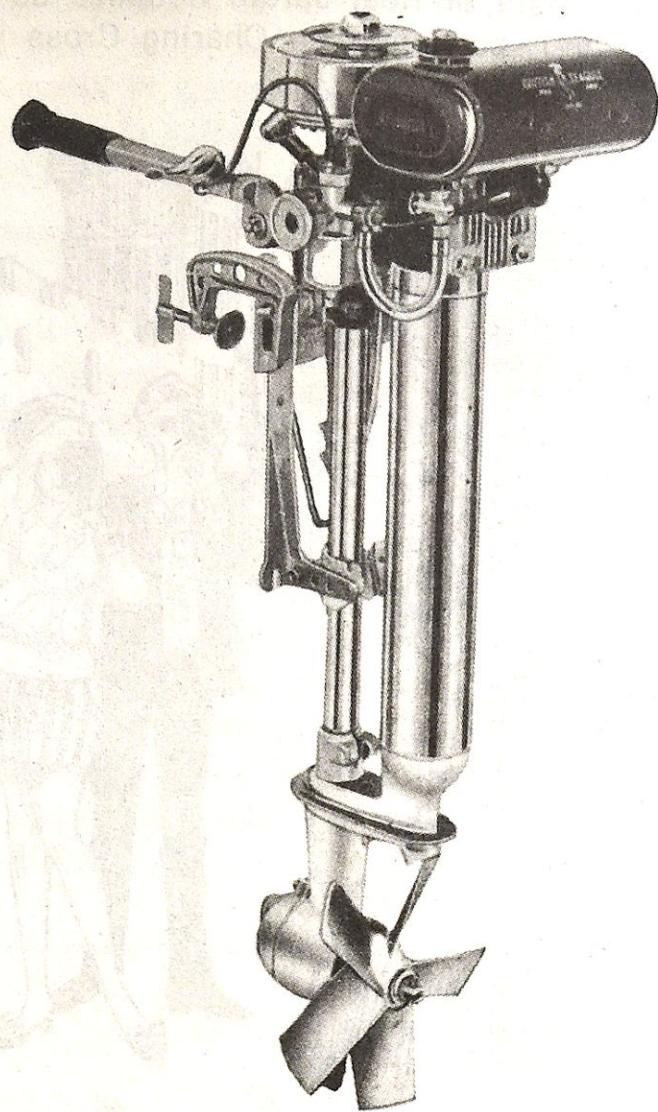


SERVICIO OFICIAL:

TALLERES ESPECIALIZADOS

FRENOS AMORTIGUADORES Y DIRECCIONES

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



BRITISH SEAGULL

"EL MEJOR FUERA BORDA DEL MUNDO"

9 MODELOS

DESDE 13.987 PTAS.

(impuestos incluidos)

AREVALO

ELOGIO DE LAS TRUCHAS



Yo tengo a las truchas por el pescado de agua dulce más sabroso. Y afirmo esto con los debidos respetos para las preferencias de mis prójimos. Pero es que las truchas ortodoxamente consideradas como selecto plato, si en ellas concurren las tres clásicas eses: frescas, fritas, frías, no admiten peros.

Tanto en la coquinaria de alto bordo, como en la culinaria casera, las truchas prestigian, amenizan, elevan de tono el repertorio de la minuta cocinera.

Nuestros ríos trucheros, que no son pocos, las idóneas aguas fluviales trucheras, están siendo sometidos a una concienzuda y sistemática repoblación con millares de alevines de las especies trucheras más nobles. Entre ellas la Arco Iris, salmonada.

Contamos en España con especies autóctonas de truchas de río y de torrente que presentan entre sí pocas diferencias. Son todas ellas de carne blanca y dura. Las truchas salmonadas, las Arco Iris, poseen un pigmento anaranjado, con cierta semejanza al de los salmones. Dicha pigmentación es debida al alimento predominante, que no es otro que unos minúsculos cangrejos.

Actualmente ya no se nos plantean problemas en orden de poder contar con truchas durante todo el año, al margen de la época de la veda. En el mercado podemos hallarlas, de tres procedencias: vivas, de criaderos y viveros particulares; congeladas e importadas; congeladas nacionales, y ahumadas.

La trucha óptima, la más sávida y deseable, excusado es decir que siempre será la recién pescada en agua viva y corriente, en los cauces y torrentes de la alta montaña.

Son tres los fundamentales modos de cocinar las truchas, en la gastronomía española. Mundialmente, existen cerca de treinta procedimientos. Nuestras tres fórmulas, españolas, son:

Truchas a la navarra, con jamón; truchas a la aragonesa, asadas sobre grasa de tocino, y truchas con vino tinto.

He aquí cómo se cocinan las truchas a la navarra, tal como son servidas en casi todos los buenos restaurantes de nuestro país:

Bien vaciadas y limpiadas, respetando las cabezas, se les extrae la espina central y se sazonan con zumo de limón y sal. Se introduce en el vientre una alargada lonja de jamón, se enharinan y se recubren con otra loncha de jamón, que sujetaremos con una hebra de hilo. En una sartén ancha, de poca profundidad, se mezclan aceite y manteca de cerdo. Se fríen las truchas hasta obtener el dorado de la piel. Una vez fritas se colocan en una fuente, volviendo a rociarlas con limón. El hilo sostén de la albarda de jamón será retirado al servir las a la mesa. Hay quienes prefieren comerlas ya frías.

Nuestra propia experiencia nos ha demostrado que las truchas resultan muy sabrosas si nos limitamos a freírlas, una vez vaciadas, prescindiendo de rellano y de pasarlas por la harina. Obtenemos de ellas, así, el mejor sabor. Son exquisitas.



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

LOS CIEGOS NO PUEDEN CONDUCIR PORQUE NO VEN

¿POR QUE VD. SIN PENSAR SE HACE EL CIEGO?

ACONSEJESE DE LOS EXPERTOS



OPTICA

BIK

Garibay, 13 - SAN SEBASTIAN

PARA EVITAR ACCIDENTES PODEMOS OFRECERLE LENTES O LENTILLAS ORGANICAS

Crédito Navarro



Banco fundado en 1863

CASA CENTRAL:

PAMPLONA

PLAZA DEL CASTILLO, 21

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

Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:

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

SUCURSALES:

MADRID: Recoletos, 22

BILBAO: Gran Vía, 32

SAN SEBASTIAN: Idiáquez, 9

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

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

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

EXPOSICION DE AUTOMOVILES EN 1969

Las Exposiciones de Automóviles durante el año 1969 tendrá lugar en las fechas siguientes:

- Bruselas: Del 15 de enero al 26.
- Amsterdam: Del 13 de febrero al 23.
- Ginebra: Del 13 de marzo al 23.
- Belgrado: Del 19 de abril al 27.
- Barcelona: Del 20 de abril al 30.
- Helsinki: Del 9 de mayo al 18.
- Francfort: Del 11 de septiembre al día 21.
- París: Del 2 de octubre al 12.
- Londres: Del 15 de octubre al 25.
- Turín: Del 29 de octubre al 9.

LOS AUTOMOVILISTAS Y EL ALCOHOL

En la Conferencia Europea de los Ministros de Justicia, de parte alemana se solicitó que el límite de 0,8 por mil sea incluido en general en el Código de los Delitos de Tráfico de todos los países europeos.

En algunos países ya existe un límite algo inferior o incluso la prohibición total de conducir un automóvil después de haber bebido algo de alcohol.

VALES DE GASOLINA

Los siguientes siete países conceden vales de gasolina, para turistas: Italia, Bulgaria, Yugoslavia, Marruecos, Checoslovaquia, Hungría y Rumania.

Vales para combustible Diesel conceden los países siguientes: Bulgaria, Yugoslavia, Checoslovaquia y Hungría.

En Italia, por ejemplo, la gasolina despachada mediante el vale llega a ser en 5 pesetas más barata por litro.

LA SUBASTA DE AUTOMOVILES ANTIGUOS EN LONDRES

La subasta de 74 automóviles «veteranos» que se celebró en «Sotheby», en Londres, ha producido ingresos por pesetas 17.340.000. Los coches prin-

cipales eran un modelo «Rolls Royce», del año 1911, que se vendió en pesetas 1.501.440, y un modelo «Mercedes» del año 1914, que se vendió en 1.077.120 pesetas.

EL NUEVO MODELO FIAT - 1300

La nueva denominación de la «Fiat» italiana, numeración por orden del proyecto, no tiene nada que ver con la firma italiana.

Así, del proyecto «124» surgió ese coche de 1.200 c.c., siguió el «125», coche grande de 1.600 c.c., y ya se habla de un «Fiat-1.300», que encerraría un motor de seis cilindros en «V», con 2,7 litros, interesante novedad que puede dar mucho juego en este tipo de coches, y decimos novedad para la firma italiana, porque hay otras marcas que ya lo vienen utilizando.

De todas formas, las noticias hasta ahora colocan este modelo no antes del mes de marzo de 1969... en Italia.

LA «AUTOPISTA DE EUROPA»

La República Federal Alemana va a iniciar la segunda fase de un grandioso proyecto que unirá la costa alemana con Suecia a través de Dinamarca. Esta autopista, cuyo costo es superior a los 2.100 millones de pesetas, ha sido financiada por todos los países nórdicos, más Alemania y Rusia. Se espera quede totalmente terminada dentro de seis años.

SEGURIDAD A LA SUECA

En materia de seguridad, las autoridades suecas han sido reputadas como intransigentes. Acaban de editar un reglamento con 13 puntos, que se resumen a continuación, y que serán exigidos en los modelos 1969.

Es preciso añadir que los constructores de este país no han atendido a las obligaciones legales para aplicarlos sobre sus modelos.

1) Los órganos de transmisión más importantes deben estar accesibles al

conductor cuando éste utiliza su cinturón de seguridad en tres puntos, y la mayor parte deben llevar símbolos claros.

2) Tres retrovisores obligatorios, uno en el interior y otros dos más en el exterior.

3) Parabrisas en cristal hojeado del tipo «alta protección». Y cristal reforzado para los demás vidrios.

4) Aparato para limpiar el parabrisas con dos velocidades pudiendo efectuar al menos 45 vaivenes por minuto, y en el parabrisas mojado, a una velocidad de 30 km./h.

5) La bomba para limpiar el parabrisas no debe de ser de impulsión manual y debe tener una capacidad al menos de 1 litro.

6) Es obligatorio un descongelador que pueda ser maniobrado desde el asiento del conductor.

7) El sistema de dirección debe estar colocado de tal manera que a las 48,3 km./h. contra un obstáculo inerte el volante no retroceda más de 12,7 centímetros.

8) La tabla de a bordo, los respaldos, y los parasoles deben estar colocados de manera que reduzca al mínimo los riesgos de herida.

9) Se debe tener un cinturón de seguridad de tres puntos por cada asiento.

10) Los asientos deben estar fijados de tal modo que soporten la carga estipulada.

11) Las cerraduras de pestillos de las puertas y las charnelas deben soportar las vibraciones violentas.

12) El cubre-cadenas del berbiquí (motor) debe poseer una ventilación positiva.

13) Reglamentos para reservar la gasolina: una pérdida máxima de 30 g. de carburante es aceptada en el momento de la colisión (un choque a 48,3 kilómetros por hora o a 30 millas/h.) contra un obstáculo inerte, y después más de 30 g. por minuto.

NO IMPORTA EL PORTAZO

Como parte de la rutina de experimentación, las puertas equipadas con las nuevas cerraduras «Dis-latch» a prueba de choques que la firma Wilmot Breeden desarrolló para montar en los modelos Austin 1800 Mk II y el Austin tres litros, fueron cerradas de golpe durante horas.

La firma utilizó un equipo especial que cerraba unas 100.000 veces cada puerta por el sistema de portazos.

La finalidad de esta prueba era observar el desgaste del mecanismo de cierre.

Este es uno de los métodos más exigentes que todos los mecanismos de cierre de Wilmot Breeden deben pasar antes de ser aceptados para su producción en serie. Durante el tiempo que es sometido a prueba, el mecanismo permanece sin lubricación y sin embargo cuando se ha dado el último portazo debe funcionar de forma tan eficaz como al principio de la prueba.

Además el cierre es bañado con lluvia continua de líquido corrosivo y tienen que soportar el polvo, el calor y el frío.

APARATO DE SEGURIDAD CONTRA ROTURA DE FRENOS

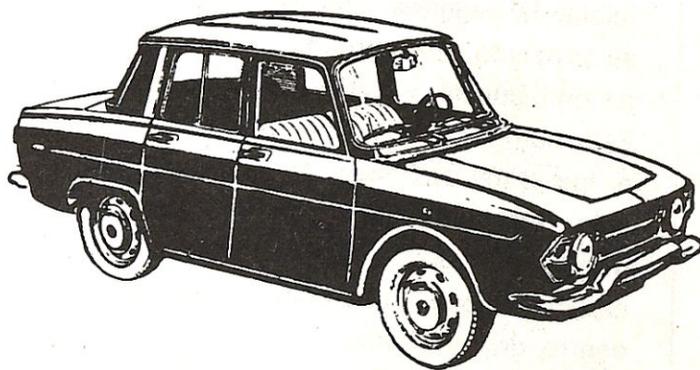
Ha aparecido en el mercado un aparato interesantísimo que falta en todos los coches cuyos frenos son accionados hidráulicamente: viene a llenar un vacío en la protección contra las roturas de los conductos del líquido de frenos o evaporación del citado líquido.

Al descender el nivel del líquido de frenos se enciende en el «tablier» una bombilla verde; si aún desciende más el líquido, se enciende otra lámpara roja y entonces el motor empieza a pararse gradualmente, quedando aún líquido suficiente para poder inmovilizar el coche o camión, sin peligro de accidente.

Si la rotura de los tubos de freno es durante el tiempo que está el vehículo en reposo, con el aparato Imfallex puesto es imposible ponerlo en marcha.

Es adaptable a todos los vehículos y facilísimo de instalar.

RENAULT  **10**



1108 CC

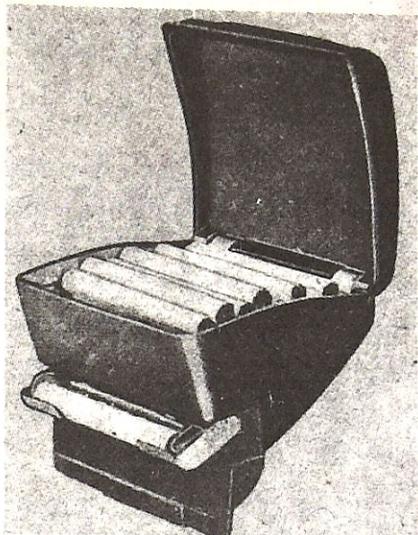
CONCESIONARIO PARA GUIPUZCOA

F. ALBERDI, S. A.

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

ES UN PRODUCTO **FASA-RENAULT**

PITILLERA ENCENDEDOR DE COCHES



El «Ollson Carlighter» es una combinación de pitillera y encendedor para su utilización en cualquier tipo de automóvil. Está fabricado en baquelita y se fija, por medio de una pinza, sobre el eje del volante, pudiendo funcionar con seis o doce voltios. La capacidad de la pitillera es de veinte cigarrillos, estando previsto para todos los tamaños. El sistema de funcionamiento es sencillo: al bajar el reborde inferior del estuche aparece un cigarrillo que, pocos segundos después, se enciende él solo. Al cerrar este reborde inferior, se corta la corriente.

Aunque los colores en que normalmente se fabrican son negro, marrón, marfil, gris claro y azul claro, el fabricante entrega también en cualquier color que se le pida.

El representante en España de estos estuches es Luis Casadevall Dueñas (paseo de Gracia, 23, Barcelona).

NUEVO AUTOMOVIL BRITANICO DE CARRERAS CON TRANSMISION EN LAS CUATRO RUEDAS

La Empresa «Ford» británica tiene en proyecto la construcción de un nuevo coche de carreras «Fórmula I» con transmisión en las cuatro ruedas. De momento, no se pueden dar detalles, aunque se espera que el prototipo esté terminado a fines de 1968.

La próxima temporada, la «Ford» participará en mayor escala en los diversos acontecimientos internacionales. Continuará prestando su apoyo al Grupo «Lotus», que usará otra vez el motor «Ford-V-8», Fórmula I, en las pruebas «Grand Prix».

También pondrá a la venta una pequeña cantidad de motores para otros equipos del «Gran Prix». En la esfera de turismo la «Ford» competirá en los campeonatos británicos y continentales.

CUBIERTA CON INDICADORES DE SEGURIDAD

Un nuevo tipo de cubiertas radiales para automóvil, lanzada por la «Dunlop Ltds.», de Londres, tiene seis indicadores de seguridad incorporados que se hacen visibles cuando el espesor del dibujo se ha reducido a un milímetro, que es el mínimo señalado para la seguridad en carreteras húmedas. Los indicadores dejan una faja de 13 mm. de anchura, sin dibujo, a través de la cubierta en seis puntos diferentes alrededor de su circunferencia, cuando el desgaste se aproxima al nivel de peligro. La cubierta, que constituye un nuevo concepto tanto en el material empleado como en el dibujo, es perfeccionamiento de la famosa «SP.41», a la que ahora sustituye en 10 tamaños diferentes. Será conocida con el nombre de «SP 68». Los ingenieros de la Casa fabricante han combinado para esta nueva cubierta una resistente goma sintética de gran adherencia con un dibujo que posee mayor número —entre 3.000 y 5.000—, de cortes o muescas que cualquier otro tipo de cubierta.

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

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN



GIMNASIO ESCUELA ATOCHA

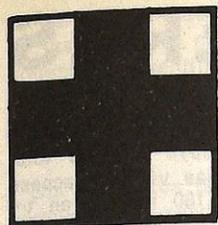
Paseo Duque de Mandas, 11 bajo
S A N S E B A S T I A N

ESTE MODERNO GIMNASIO, INSTALADO SOBRE UNA SUPERFICIE DE 500 METROS CUADRADOS, DISPONE DE LOS MAS AVANZADOS APARATOS ELECTRO-MECANICOS PARA EL TRATAMIENTO DE LA ARMONIA Y FORMACION FISICA

- SALAS Y SERVICIOS COMPLETAMENTE INDEPENDIENTES PARA SEÑORAS Y CABALLEROS
- EL GIMNASIO-ESCUELA ATOCHA ESTA DIRIGIDO POR PROFESORES ESPECIALIZADOS EN GIMNASIA, YUDO, KARATE Y DEFENSA PERSONAL
Los ejercicios se realizarán bajo riguroso CONTROL MEDICO
- Entre los servicios complementarios, el Gimnasio cuenta con

SAUNA FINLANDESA
MASAJE Y SALAS DE RELAX

Se invita al público a visitar el gimnasio,
donde le será facilitada cuanta
información desee.



SERVICIO DE URGENCIA EN VARIAS LOCALIDADES NAVARRAS

Se pone en conocimiento de los Ayuntamientos y Concejos de las merindades de Estella, Tafalla y Sangüesa, así como al público en general, que se ha puesto en servicio en las localidades citadas una ambulancia, dotada convenientemente para atender casos de emergencia, y estimando necesario la publicidad de normas en orden a su funcionamiento se hace saber:

1.º **SERVICIO.** — Permanente, con carácter de urgencia y se aplicará la tarifa de tres (3) pesetas kilómetro, siendo el servicio exclusivamente dentro de la Provincia.

2.º **UBICACION.** — Están situadas en los parques del servicio de extinción de incendios de:

Tafalla Teléfono 446

Estella Teléfono 550361

Sangüesa Teléfono 283

3.º **DOTACION.** — Ambulancia, marca Seat-1.500, con dos camillas (una plegable que se trans-

forma en asiento y la otra fija). Un resucitador manual. Equipo de oxígeno. Férulas de inmovilización de fracturas. Vendajes. Inyectables Botiquín completo para curas de primer auxilio.

4.º **Personal.** — Conductor y ayudante. Capacitado para este tipo de servicios. Ha realizado el curso de «Socorrismo» en el Hospital de Navarra por personal especializado.

5.º **PETICIONES DE SERVICIOS.** — Podrán ser solicitados por: a) Autoridades de la Diputación. b) Médicos con receta de urgencia. c) Alcaldes de las localidades. d) Por los propios accidentados. e) Por los Policías de Tráfico (Foral o Guardia Civil). f) Por la Guardia Civil de los puestos.

6.º **EVACUACIONES.** — Si el servicio es solicitado por los señores médicos, deberán indicar el lugar de la evacuación.

Si el accidentado o no necesitado de servicio urgente posee el documento que aclare su aseguramiento en determinada clínica, trasladarlo a la misma.

En otro caso, al Hospital de Navarra (prever aviso telefónico de «alerta»).

Se pueden trasladar: dos evacuados en posición de tumbados o uno tumbado y otro sentado.

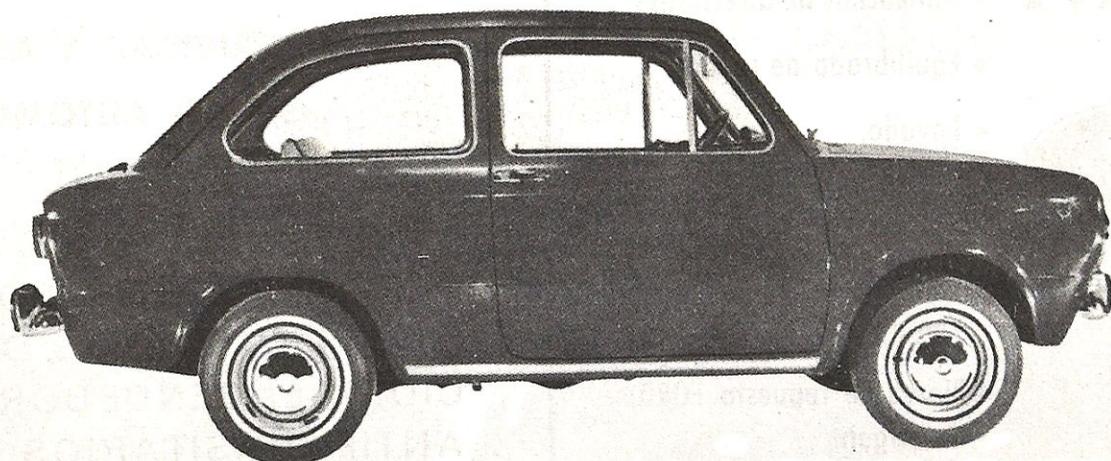
No podrá ir en la ambulancia personal ajeno al servicio.

TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo de Colón, 31 - 33

(Frente a la playa de Gros)

SERVICIO OFICIAL SEAT



**Sea propietario de un coche Seat
desde 2.550 PESETAS al mes**

Incluidos todos los impuestos

Solicite información a nuestro departamento de ventas

EL TUNEL SUMERGIDO DE AMBERES

El 16 de septiembre de 1950, los delegados de treinta y tres países de Europa occidental y oriental se reunieron en Ginebra para ultimar el proyecto de construcción de una red de carreteras europeas que comprende nada menos que cien autopistas, conocidas bajo el nombre de autopistas E.

Una de las primeras en importancia y la segunda en longitud de dichas autopistas es la E-3, que conduce de Lisboa a Estocolmo, atravesando España, Francia, Bélgica, Países Bajos, Alemania, Dinamarca y Suecia, y tiene una longitud total de 3.622 kilómetros. Sin menoscabo para la carretera que enlaza Bruselas a Amberes, hay que reconocer que la autopista E-3 constituye para Bélgica la arteria principal del tráfico rodado. No obstante, la construcción de esta última tropieza con una muy seria dificultad. En efecto, la E-3 debe cruzar en Amberes el río Escalda en un lugar en que éste tiene unos 500 metros de ancho. El túnel actual, que tiene únicamente dos calzadas, no puede hacer frente a los embotellamientos provocados por un tráfico cada vez más intenso (30.000 a 35.000 coches y camiones los días de mayor tráfico).

PUENTE O TUNEL

Mucho se ha discutido estos últimos años sobre la conveniencia de construir un puente o un túnel.

Cada solución contaba con partidarios y enemigos. Los favorables al puente alababan sobremanera las cualidades del que cruza el Rin en Colonia y el de Tancarville en Normandía, mientras que los adictos al túnel hicieron valer las ventajas del construido en Detroit River, en Estados Unidos, y el «Maastunnel», de Rotterdam.

La elección recayó en el túnel, merced a las razones del gran arquitecto Hugo van Kuyck, inventor de los famosos arcones que se utili-

zaron como puertos artificiales durante el desembarco de las fuerzas aliadas en Normandía, quien hablando en favor del túnel expuso los inconvenientes y desventajas que presentaba la construcción de un puente. El puente, por ejemplo, debería ser muy alto para permitir el paso de los grandes barcos; los trenes, por no tolerar un desnivel superior a 1,65 por 100r deberían ser impelidos a una distancia muy larga del puente para poder subir la cuesta empinada, y los coches pequeños, circulando a 50 metros de altura, estarían expuestos a los fuertes vientos. Por otra parte, un puente de estas dimensiones exigiría la construcción de numerosos viaductos y planos inclinados, cosa que, habida cuenta de las expropiaciones que tales obras provocan, aumentaría considerablemente el costo de la misma.

OBRA MAESTRA DE LA TECNICA

Así, pues, terminados los estudios preliminares que se iniciaron en este sentido, se optó por la construcción de un túnel submarino de un modelo prefabricado. Según opinión autorizada de los especialistas en la materia, la construcción de dicho túnel constituía una empresa de gran osadía, una obra maestra de la técnica moderna. Tal opinión fue corroborada por veinte mil nacionales y extranjeros, y centenares de ingenieros procedentes de todos los países del mundo que, en el curso de 1966, visitaron las citadas obras.

En verdad, se trata de una obra maestra de la técnica por todos conceptos; pero hay en esta empresa algo más que un perfecto dominio de la ciencia y el arte de la construcción. En la elaboración de los planos se ha tenido en cuenta también ciertos problemas relacionados con la claustrofobia, sensación de angustia experimentada por numerosas personas ante un espacio cerrado bajo tierra y tanto más bajo el agua. Con objeto de reducir al extremo es-

ta sensación se ha limitado a 510 metros la parte sumergida del túnel, cuya longitud total es de 690 metros. Además, las vías de acceso de las dos orillas del río (180 metros en total) se construirán al aire libre, pero se hallarán encastradas bajo sendas trincheras de gran anchura sostenidas por gigantescos muros de contención. Por otra parte, el túnel estará equipado de un sistema de alumbrado muy ingenioso que contiene cinco cambios de luz, con objeto de evitar el deslumbramiento de los automovilistas que entran o salen del túnel. Una célula fotoeléctrica adaptará la intensidad del alumbrado a la de la luz natural, según que el tiempo sea muy claro, normalmente claro, oscuro, muy oscuro y de noche.

CINCO GIGANTESCOS PARALELEPIPEDOS HAN SIDO REMOLCADOS HASTA PIE DE OBRA

Los trabajos de este tramo del túnel fueron adjudicados en subasta a cuatro empresas belgas y una danesa, que se constituyeron en sociedad temporal para ejecutar el conjunto de las obras. Dicho tramo, el más importante sin duda, comprende la construcción de un túnel submarino que por sus dimensiones —510 metros de largo, 10 metros de altura y 47,85 metros de anchura— será el más largo del mundo. La parte sumergida se compone de cinco elementos de 100 metros de largo cada uno, que tienen forma de enormes arcones. Una sección del túnel revela la presencia de cuatro zanjas, de las cuales dos tienen 14,25 metros de ancho. Sobre cada una de estas dos zanjas se construirán tres calzadas destinadas al tráfico rodado (una calzada para cada dirección) y estarán separadas por una pista de cuatro metros de ancha reservada a los ciclistas y motociclistas. Por último, el camino de hierro que se construye a la derecha de dichas calzadas, y que tiene 10,50 metros de ancho, contendrá dos vías férreas. Los trenes eléctricos podrán

TALLERES

AMARA

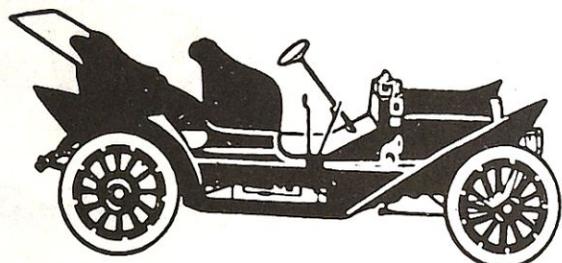


SERVICIO

SERVICIOS:

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

Talleres y Oficinas:
Calle Amara, 26
Teléfono 22239
SAN SEBASTIAN



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

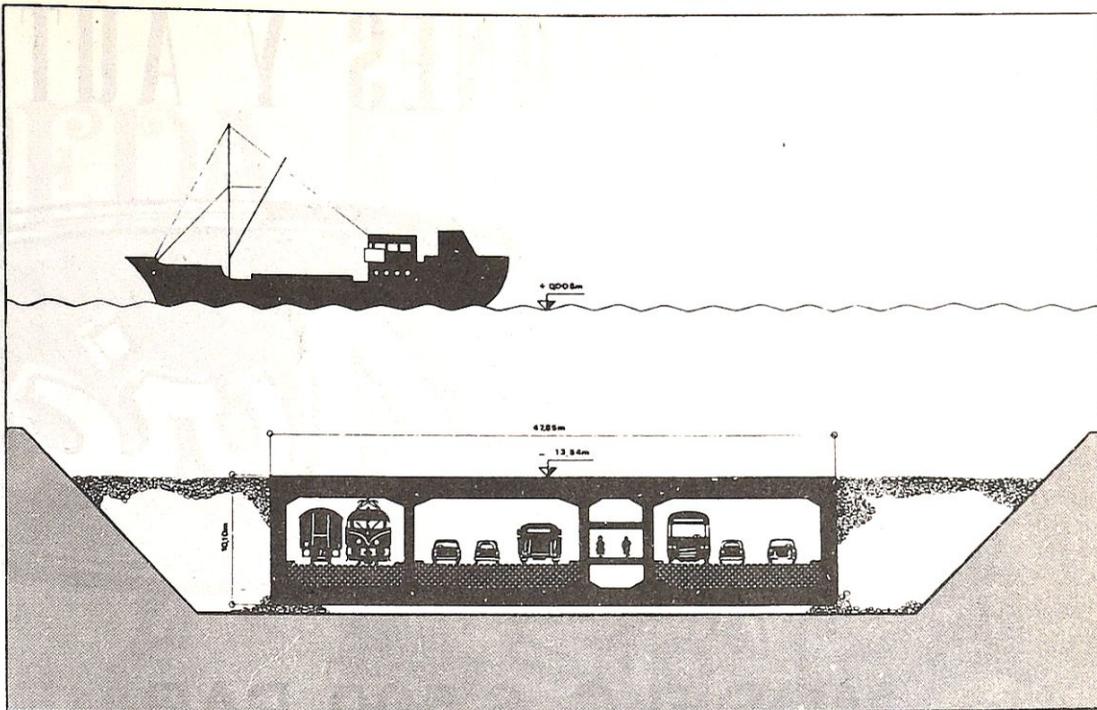
Telfs. 11434-10341

así circular en dos direcciones. En cada arcón se instalarán las canalizaciones, los cables y un sistema de ventilación. Las canalizaciones de cierta importancia se hallarán en un gran espacio reservado a este efecto en la parte superior del túnel para peatones.

Los elementos del túnel serán fabricados con hormigón pretensado, y para consolidarlos se utilizará un armazón complementario de acero de primerísima calidad que será a la vez horizontal y transversal. Harán falta 91.000 metros cúbicos de hormigón y 8.450 toneladas de acero para construir los cinco arcones, cuyo trabajo se lleva a cabo actualmente en un enorme dique seco que ha sido excavado directamente en la orilla izquierda del río Escalda. Las extremidades de los arcones, una vez terminados, serán provisionalmente cerradas con una chapa de acero de 14 milímetros de grueso, con objeto de garantizar a los mismos una hermeticidad perfecta. Luego, por dragado, se soltará el dique que aísla la planta de construcción del río y los arcones podrán entonces flotar. Cada arcón desplaza un volumen de agua de 47.000 toneladas, aproximadamente, pero sólo emerge 10 cm de la superficie del agua. Los arcones se transportarán, uno por uno, a lo largo del río con ayuda de varios cabrestantes y una docena de remolcadores. Para efectuar este transporte sólo se dispone de un día por mes, cuando la marea registra su nivel más alto. Al llegar a su destino final los arcones serán hundidos en una especie de pozo que se dragará previamente a 30 metros de profundidad. Desde hace varios meses las dragas del puerto de Amberes ahondan y limpian el lecho del río Escalda.

La excavación o dragado del pozo destinado a recibir los cinco arcones exigirá la evacuación de 823.000 metros cúbicos de tierra. Los arcones reposarán sobre tres pies regulables de cuatro metros de lado y un metro de alto. Un almohadón de un metro de grueso, compuesto de una mezcla de arena y grava, se insuflará en seguida en el intersticio que media entre cada elemento del túnel en el fondo del río. Este método, inventado por la empresa danesa FA Christiani-Nielsen, consiste en formar un «colchón» que constituirá el apoyo principal de los arcones. De este modo se logrará dotar el fondo del río de una superficie llana, se equilibrará el peso de cada arcón y se evitará todo movimiento o alteración de los diferentes elementos del túnel.

La sujeción de un elemento con otro ha planteado un problema harto peliagudo que ha sido resuelto de la manera que sigue: la extremidad de cada arcón estará provista de una junta de caucho sintético que contorneará el con-



SECCION TRANSVERSAL DEL TUNEL

junto. Los elementos se unirán entre sí por medio de un gato de rosca hidráulico que comprimirá la junta de caucho. Luego, con ayuda de una bomba, se extraerá el agua que penetró en la cámara formada por las juntas entre los elementos. Tal operación provocará un aumento considerable de la presión —10.000 toneladas—, cuya fuerza facilitará el aplastamiento de las juntas de caucho. Para garantizar aún más la hermeticidad del arcón se soldará una placa de acero reforzada con una junta de hormigón en el lugar que en el interior de los elementos se efectuó la fusión. El tramo «in situ» sobre el margen derecho será recubierto y los muros de los muelles y las carreteras reconstruidos con objeto de ganar terreno. Una vez el túnel terminado, se restablecerán los muelles construyendo arcones de hormigón en el mismo dique seco que sirvió para la construcción de los elementos del túnel. Estos arcones, una vez estén en condiciones de flotar, se sumergirán a lo largo de la orilla del Escalda por encima del emplazamiento del último tramo del túnel bajo agua.

El sistema de ventilación es conocido bajo el nombre de «ventilación longitudinal», ya que saca provecho del movimiento natural del aire ocasionado por la circulación. Tres ventiladores axiales colocados a la entrada de cada calzada reservada al tráfico rodado harán correr

o penetrar el aire a razón de 145 m³/seg. cada uno, y los dos ventiladores de la pista para ciclistas 25 m³/seg. El CO del aire será controlado por ocho analizadores que se reparten así: tres en cada calzada situados a lo largo de ésta y uno cerca de los escaladores (escaleras mecánicas) de cada edificio. Seis aparatos para medir la opacidad del aire permitirán observar el grado de pureza física del mismo.

SIN NECESIDAD DE VARITA MAGICA...

Hace varios miles de años Moisés extendió su bastón sobre el mar Rojo y las aguas se separaron. Por este camino formado en el fondo del mar los israelitas pudieron ganar la orilla opuesta. Los ingenieros de nuestros días carecen de varita mágica, pero, en cambio, poseen mucho saber y conocimientos. Muy en breve una legión de automóviles atravesará el río Escalda a cien kilómetros por hora. Habrán hecho falta cuatro años de trabajo y cuatro mil millones de francos belgas para que el milagro de la Biblia vuelva a reproducirse.

El contrato de las obras, firmado el 4 de mayo de 1964, estipula que el túnel deberá estar completamente terminado el 4 de septiembre de 1968. Todo hace suponer que, salvo circunstancias imprevisibles, con unas semanas más o menos, el plazo será respetado. Y esto también tiene algo de prodigio.

LA MAYOR OBRA DE FABRICA CONSTRUIDA EN UNO DE LOS TRAMOS DE LA AUTOPISTA LISBOA-ESTOCOLMO

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

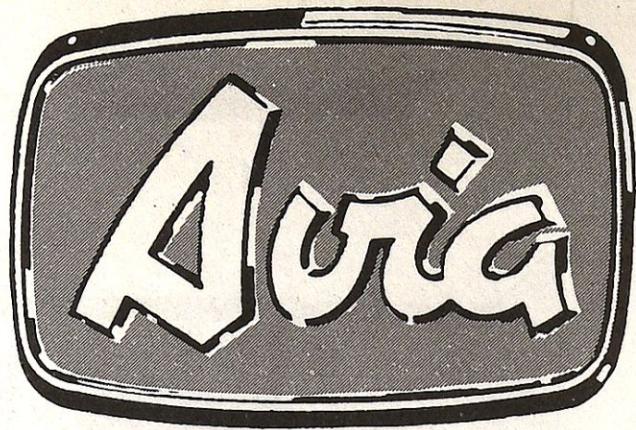
Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

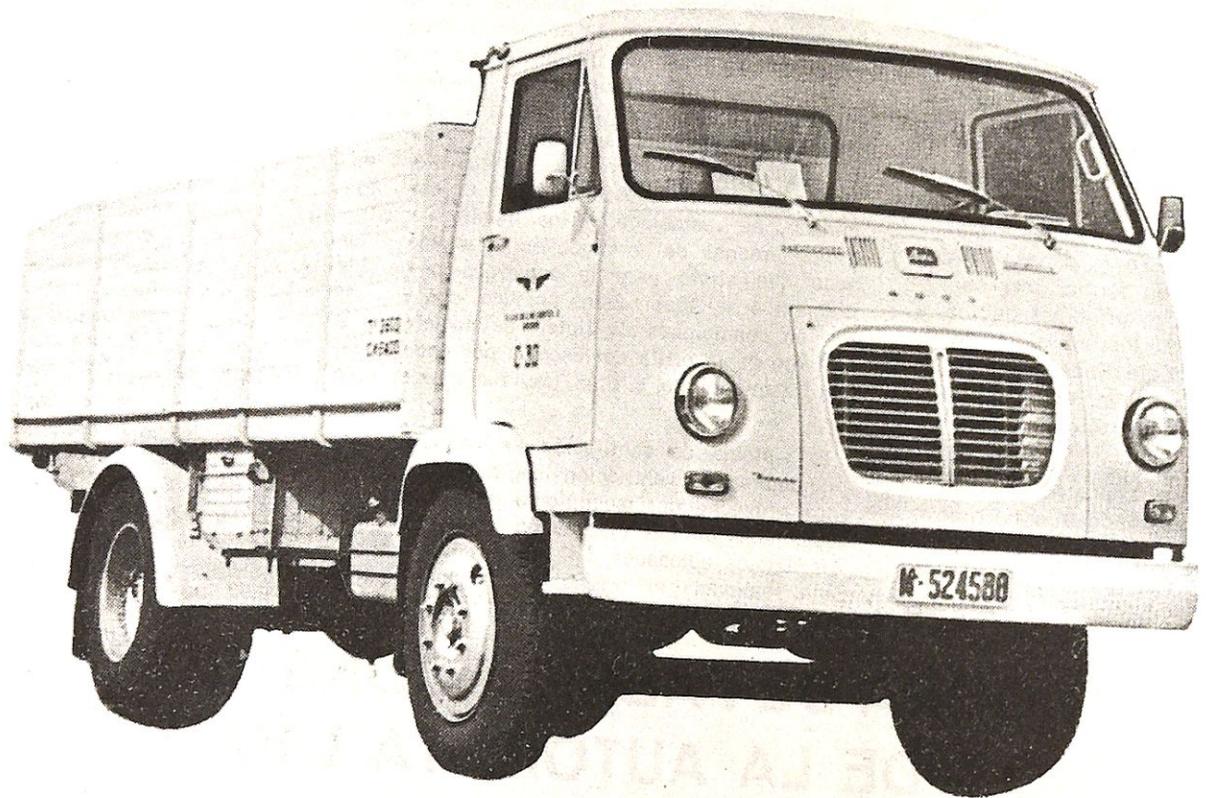
FONTEFORTE (Carbónica)

CAMIONES Y AUTOBUSES



MODELO 6.500 PARA 7.200 KILOS

CON MOTOR PERKINS 100 HP., CINCO VELOCIDADES ADELANTE Y REDUCTORA
EL CAMION "AVIA" ES SUAVE, ROBUSTO, ECONOMICO Y SEGURO EN LA RUTA



AVIA, PATRON DE CALIDAD

MAGNIFICOS AUTOBUSES AVIA 32 PLAZAS, MOTOR PERKINS, 100 HP.,
5 VELOCIDADES ADELANTE Y REDUCTORA • FRENOS DE AIRE

"MUY RAPIDO Y SUAVE"

REPUESTOS ORIGINALES

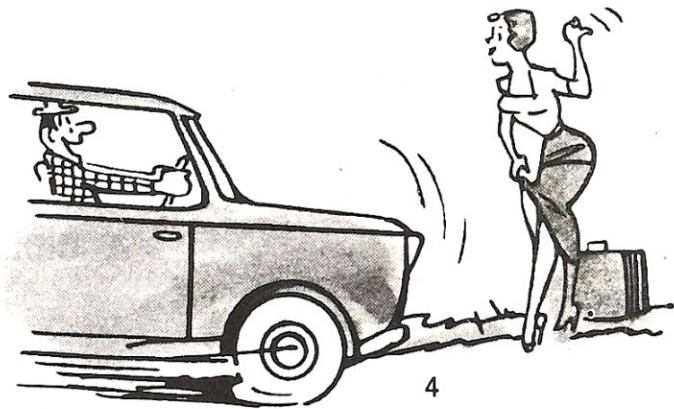
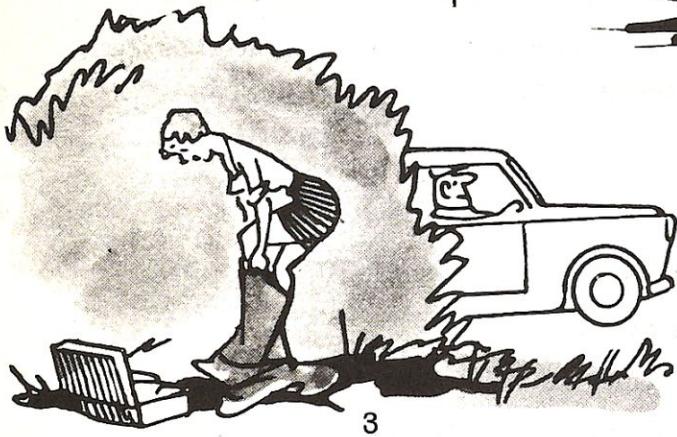
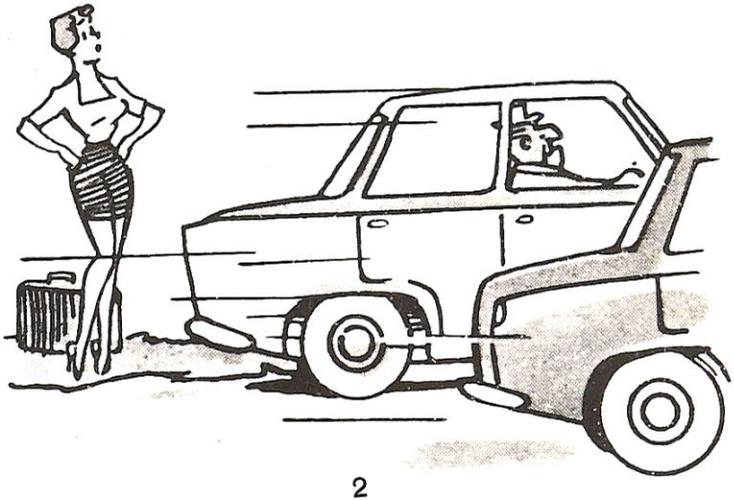
DISTRIBUIDOR OFICIAL:

AUTOMOVILES MIGUEL

Avenida de Madrid, 24 - Teléfono 18903 - SAN SEBASTIAN



RUEDA EL HUMOR

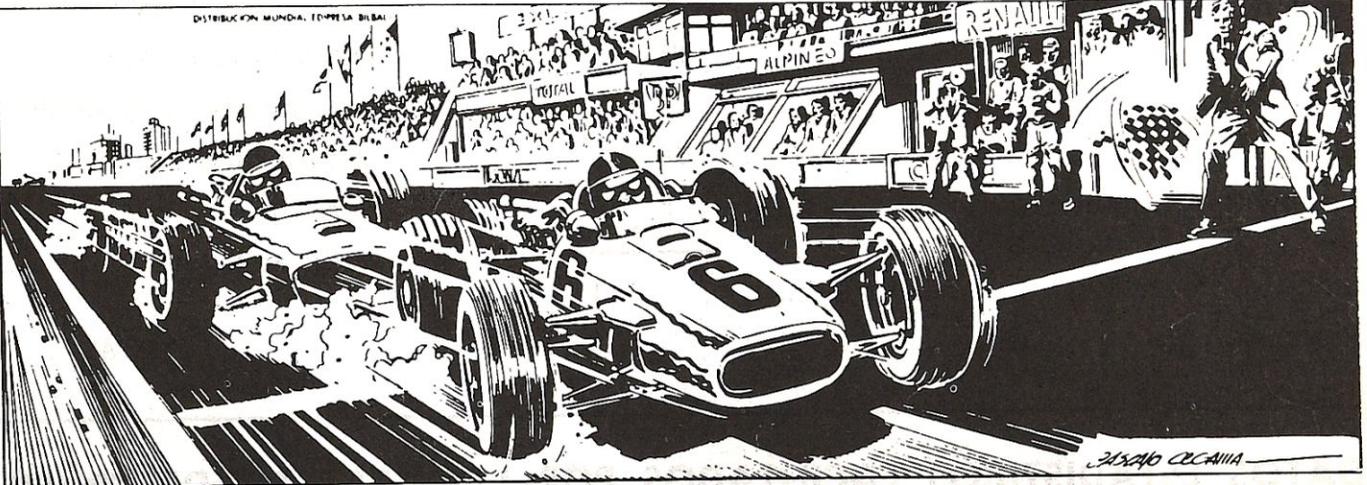


HOMBRES BOLIDOS (Continuación)

Por F. CASCAJO (6)



PERO A PESAR DE SU CONVERSACIÓN, "ZATO" TIENE EL PENSAMIENTO EN OTRO SITIO. EN UNA RECTA POR LA QUE, PRECISAMENTE EN ESTOS MOMENTOS, A UNA VELOCIDAD DE 260 KM. H. PASA EL BÓLIDO 6 LA LINEA DE META, RECIBIENDO EL ENTUSIASMO Y EL APLAUSO DEL PÚBLICO, QUE LE ACLAMA COMO GANADOR DEL PREMIO. "UNOS PUNTOS MÁS PARA EL CAMPEONATO DEL MUNDO."



(Continuará)

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A AGOSTO DE 1968

MATRICULACION

VEHICULOS	Fabricación			Total
	nacional	Importación	Subasta	
Camiones	27	3	1	31
Autobuses	2	—	—	2
Turismos	435	6	9	450
Motocicletas	35	—	—	35
Furgonetas mixtas, etc.	69	1	—	70
Semirremolques	2	—	—	2
TOTALES	570	10	10	590

DENUNCIAS FORMULADAS

Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias	4.662
Idem Reglamento de Transportes	243
TOTAL	4.905

ULTIMA MATRICULA CONCEDIDA
SS - 79.087 y SS - 316 R.

ACCIDENTES DE CIRCULACION

Accidentes	93
Muertos	6
Heridos graves	29
Heridos leves	81
Daños materiales	24
Vehículos implicados:	
Camiones	36
Turismos	95
Autobuses	1
Motocicletas	10
Ciclomotores	5
Animales	1
Peatones	13

Causas:

Velocidad peligrosa	30
No guardar intervalo de seguridad	9
Giros incorrectos	4
Adelantamientos prohibidos	10
Irrumpir calzada peatones	11
No ceder o respetar prioridad	8
Otras infracciones	7
Circular por la izquierda	11
Rotura dirección	1
Fortuito	1
Patinazo previo	1
TOTAL	93

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Agosto de 1968

MATRICULACIONES

Turismos	357
Camiones	42
Motocicletas	23
Furgonetas	59
Otros vehículos	6

ULTIMA MATRICULA: NA - 58.025

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	428
Hembras	63

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	289
Hembras	26
NUMERO DE ACCIDENTES	110
NUMERO DE MUERTOS	12
NUMERO DE HERIDOS GRAVES	65
NUMERO DE HERIDOS LEVES	79
DAÑOS MATERIALES	22
VEHICULOS IMPLICADOS	182
SANCIONES	2.352



Real Automóvil Club de Guipúzcoa

PLAZA DE OQUENDO
SAN SEBASTIAN

TELEGRAMAS: AUTOGUI

TELEFONOS 11529 {
22900 }*

DELEGACIONES:

NAVARRA

PAMPLONA
N.Y.A.S.A.

NAVARRO VILLOSLADA, 13 - bajo
Teléfs: 233562, 237967 y 237968

ALAVA

VITORIA

PEDRO LASCARAY

CASTILLA, 34

Teléfs. 221284 y 220289

VIZCAYA

BILBAO

JOSE MARIA DOMINGO

GENERAL CONCHA, 2 - 1.º izqda.

Teléfono: Centralilla 232930

Don con domicilio
en calle núm. piso
n.º del teléfono, y profesión, desea ingresar
como socio de número en el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, obligándose al cum-
plimiento de los reglamentos de dicha Sociedad y con derecho a las ventajas y bene-
ficios acordados a los Socios de la misma.

San Sebastián, de de 196.....

(FIRMA)

Presentado por el socio:

D.
(FIRMA)

Presentado por el socio:

D.
(FIRMA)

Se aprobó la admisión de dicho señor en Junta Directiva celebrada el
día de de

EL SECRETARIO,



Servicios que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa pone a disposición de los señores socios

Documentos para el paso de fronteras

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa es el único organismo autorizado en esta región para expedir la documentación que precisan los automóviles incluidos remolques, motoras, etc. (Carnets de Passajes en Douanes) para circular libremente por el extranjero.

Servicio del Seguro Mutuo de automóviles

Servicio del Seguro Mutuo de los automóviles de sus asociados (Turismos, camiones, motos) a través de su **Mutualidad Oficial** «MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL».—Ventajas propias de la modalidad mutualista.—Extornos o devoluciones de prima a final de año, que por el momento alcanzan hasta el 40 %, según los casos, sobre el importe de la prima neta abonada el año anterior.— Validez de su póliza en toda EUROPA.— Asegura todos los riesgos en forma combinada o aislada.— Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.— Cláusula especial de arbitraje a favor del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

SEGURO DE OCUPANTES DE VEHICULOS: Seguro complementario al del automóvil que cubre tanto a los pasajeros (incluidos propietario y familiares) como al conductor y asalariados en accidentes del automóvil asegurado.

De gestión

Matriculación de automóviles — Transferencias de propiedad de los mismos — Cédula de identificación fiscal — Patente complementaria — Permisos de conducir — Duplicados de estos y de los permisos de circulación — Revisión de permisos de conducir — Impuesto municipal sobre circulación de vehículos — Visado de Tarjetas de Transportes — Canon de coincidencia.

Carnet de asistencia Internacional

De uso en viajes en automóvil por el extranjero y mediante el cual le es anticipado al automovilista el importe de los gastos extraordinarios que se le puedan presentar como consecuencia de accidente o avería; hospital o clínica; honorarios de abogado como consecuencia de accidente; repatriación de los ocupantes del vehículo accidentado; etc., etc.

Asesoría Jurídica y en relación con el Código de la Circulación

A cargo de competentes letrados. (Consulta diaria de 12 a 1 del mediodía en el domicilio social).

Escuela de conducción

Para los señores socios y sus familiares, a cargo de competentes profesores y con moderno material docente.

Disposiciones Oficiales

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa tiene siempre a sus señores socios al corriente de cuantas disposiciones pueden interesar a los propietarios de coches evitando de este modo, que, por no haber tenido oportuno conocimiento de las mismas, lleguen a incurrir en responsabilidad.

Hoteles recomendados

El Club cuenta con un servicio de Hoteles recomendados que son los mismos que figuran en la lista de Hoteles del Real Automóvil Club de España.

Itinerarios y otros informes

Facilita cuantos datos se le soliciten sobre viajes en automóvil.

Itinerarios - Distancias - Estado de carreteras. Como igualmente, información acerca de hoteles, paradores, etc.

Correspondencia con otros Automóvil Club o entidades similares

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa mantiene correspondencia con todos los Automóvil Club nacionales y extranjeros y nuestros socios pueden beneficiarse de la utilización de sus servicios, sin otro requisito que la presentación previa de la «Tarjeta de socio» del año en curso.

Revista Oficial mensual

Edita la Revista «EL AUTOMOVIL CLUB», que distribuye mensual y gratuitamente entre sus señores socios.

Economía que representa el Real Automóvil Club de Guipúzcoa

La Gestión de todos los precedentes servicios los efectúa el Real Automóvil Club de Guipúzcoa **completamente gratis**, sin otra obligación por parte de sus asociados que el pago de una cuota mensual de **veinticinco ptas. Cuota de entrada 100 ptas.**

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA



1.º— Reducción del coste del seguro.

2.º— Especialización en el seguro de automóviles.

3.º— Ambito Nacional de contratación.

4.º— En toda Europa Occidental.

5.º— Asistencia jurídica eficaz.

6.º— Protección y Defensa.

7.º— Libre elección de taller.

8.º— Mapa de carreteras.

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Nuestros asegurados, son los principales propagandistas de estas condiciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

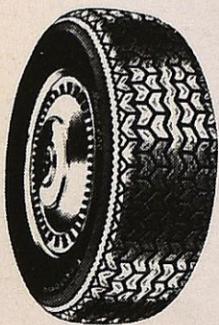
Solicite las condiciones otorgadas a los Socios del

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

Firestone

¿CUAL ES SU COCHE?

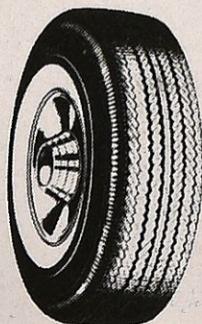
En la gama de producción de Firestone, siempre hay una cubierta de seguridad para cada automóvil, cada velocidad, cada piso y cada estilo de conducción. Desde el neumático para el práctico «utilitario» hasta el especial para «alta velocidad». Porque Firestone Hispania fabrica sus neumáticos pensando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



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



F-100
Construcción radial, para automóviles modernos.



SUPREME
Rodamiento de seguridad, para conducción normal.



WINTER TRACTION
Para pisos embarrados o con nieve.



TOWN & COUNTRY
Todo terreno, para rodaje combinado.

Firestone
Su Símbolo
de Calidad y Servicio