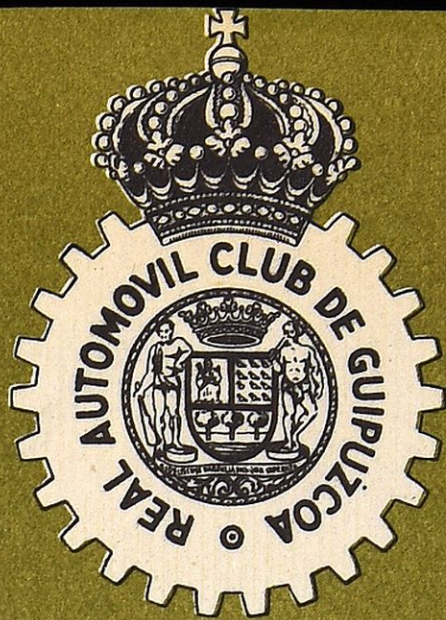


# R.A.



# C.G.

BOLETIN OFICIAL

DE INFORMACION

# X aniversario

# 1960



# 1950

PERFUMERIA  
GURYS

Especialidades:

jabones Flores de Gurys y Duque

Crema cutanea

Barra de afeitar

Gurys

Unicos fabricantes:

Lizariturry y Rezola S.A.  
San Sebastian



*Finanzauto, S. A.*

DISTRIBUIDOR DEL  
CAMION ESPAÑOL

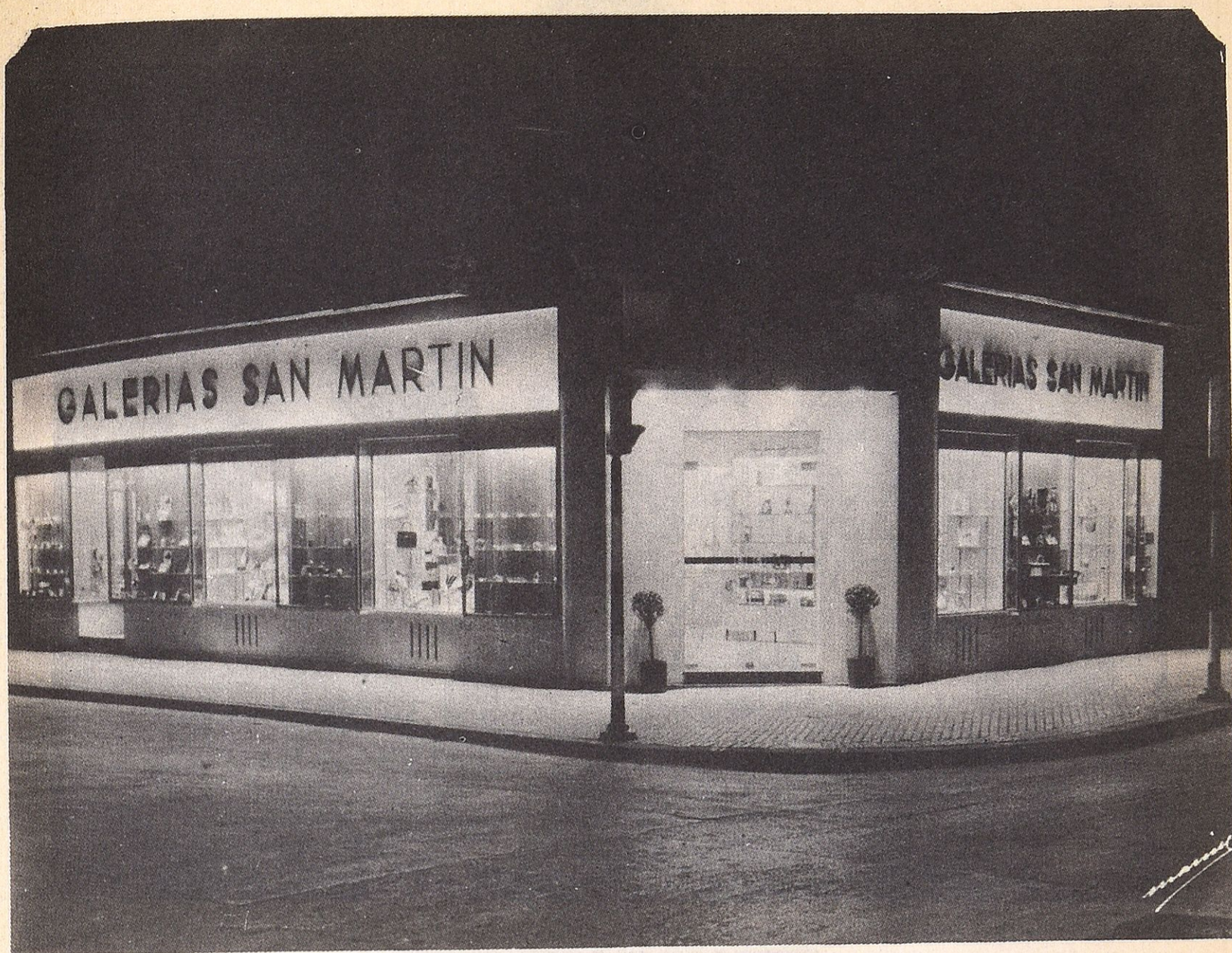
*Pegaso*

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

BILBAO: Manuel Allende, 4

VITORIA: Prudencio M.<sup>a</sup> de Verástegui, 6

PAMPLONA: Plaza del General Mola, 1



**FANTASTICO SURTIDO EN ARTICULOS  
PARA REGALOS**

**Juegos de tocador**

**Necceseres Viajes Señora y Caballero,  
polveras, etc., etc.**

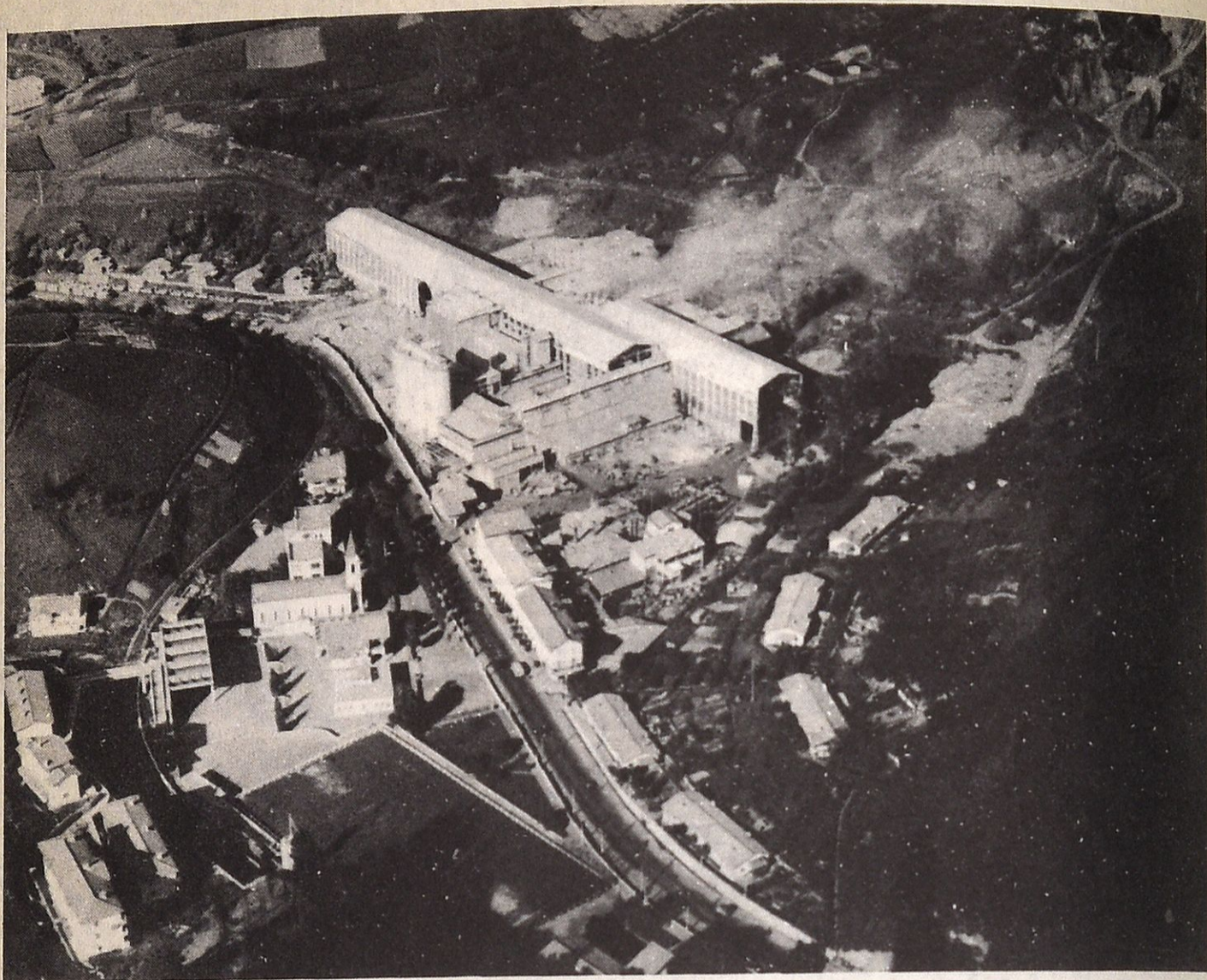
**GALERIA S SAN MARTIN**

**PERFUMERIA  
ARTICULOS PARA REGALOS**

**TELEFONO, 12075**

**ESQUINA A GUETARIA**

**SAN SEBASTIAN (ESPAÑA)**

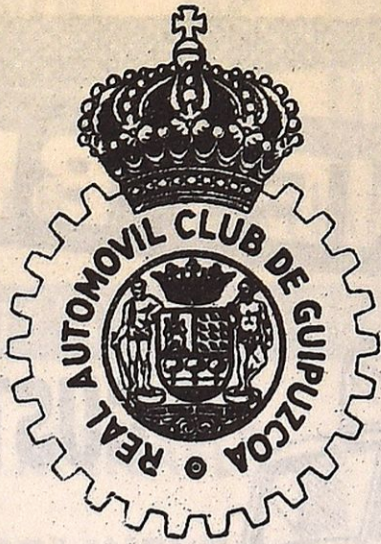


# **CEMENTOS REZOLA, S. A.**

**Producción anual: 300.000 toneladas**

**Oficinas Centrales: Churruca, 7**

**San Sebastián**



## BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

Fundado en Mayo de 1950

# Real Automóvil Club de Guipúzcoa

### CONTENIDO

	<u>Págs.</u>
El sistema de los puntos y el comportamiento de los conductores .....	5
Nuestro Boletín cumple 10 años	5
Información del Club.....	9
Interpretación del Código de la Circulación.....	13
Hay que crear una conciencia moral y cívica de circulación "Supreme", una cubierta nueva y más flexible .....	15
Bayona-San Juan de Luz, en 20 minutos .....	17
¿Volverá Bugatti el lugar privilegiado de antaño? .....	21
Un comprobador de frenos, infalible .....	22
¿Fue Tomás Cook el inventor del turismo? .....	26
Interesantes noticias para los automovilistas.....	27
El automovilismo y la salud....	33
Hoy por tí y mañana por mí... ..	35
Las sanciones y el civismo .....	37
Una revolución en el transporte: el vehículo volante .....	41
Humor del automóvil.....	45
	48

Nuestra portada:

Dibujo de J. M. Utrilla

DEPOSITO LEGAL - SS 32 - 1958

#### Delegación en Navarra

Neumáticos y accesorios, S. A. (Nyasa)

Avda. Generalísimo Franco, 9

Teléfono: 14727

PAMPLONA

#### Delegación en Alava

D. Ignacio Lascaray Ondarra

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

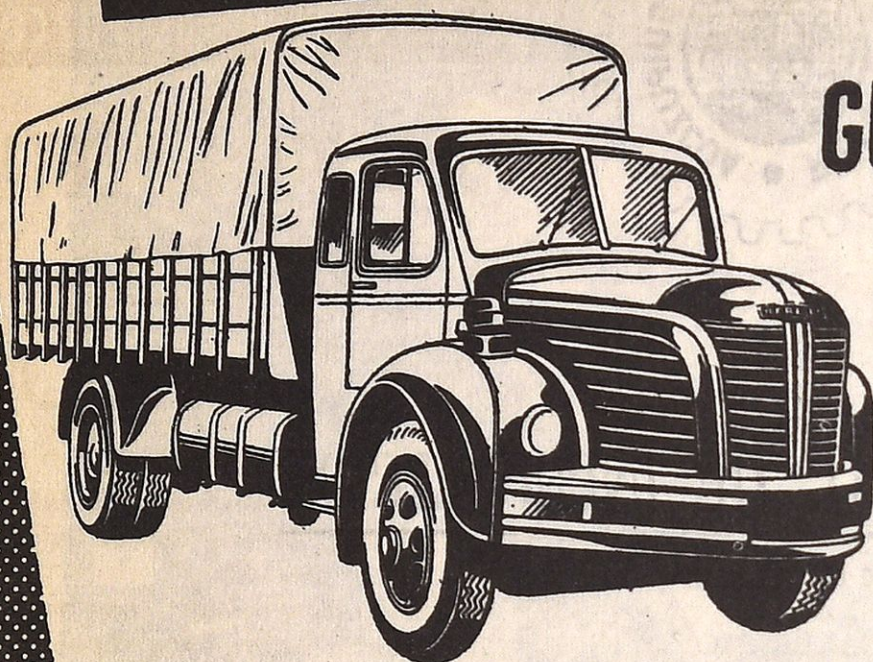
Teléfono: 1543

VITORIA

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

SAN SEBASTIAN

# CAMIONES BERLIET



Representantes en España:

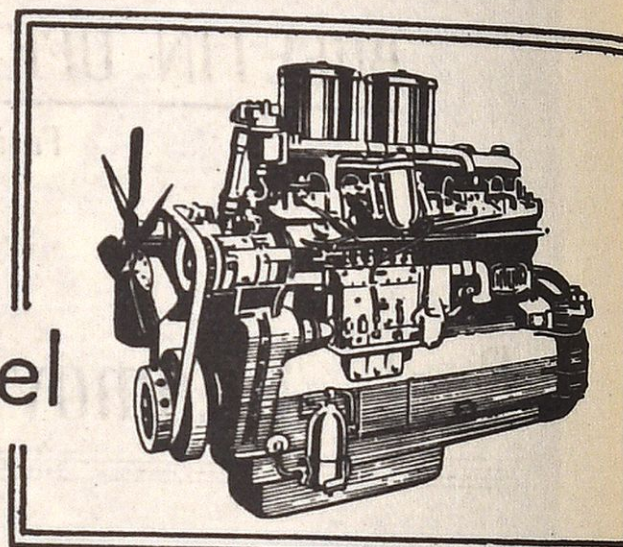
## GUSTAVO MASSÉ Y CIA.

S. en C.  
SAN SEBASTIAN

Fabricantes de los

### MOTORES *Massé*-Diesel

para vehículos.



## TALLERES MECANICOS

### REPARACION DE TODA CLASE DE VEHICULOS

Fabricación de recambios

Repuestos y accesorios para camiones y motores

### BERLIET Y MASSÉ

GARAJE PARA TURISMOS

GARAJE PARA CAMIONES

INDEPENDIENTES

Engrase a presión

Servicio especial de verificación de direcciones

Teléfonos 11317 - 15245 - 17657

Telegramas: "GUMASS"

Calles: TERCIO SAN MIGUEL y JOSE MARIA SOROA

## SAN SEBASTIAN



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

### EL SISTEMA DE LOS PUNTOS, APLICABLE PARA MEJORAR EL COMPORTAMIENTO DE LOS CONDUCTORES

El sistema de los puntos acaba de ser objeto en los Estados Unidos de una encuesta conducente a revisarlo y definirlo.

Este de los puntos es uno de los numerosos procedimientos que tienen por finalidad el mejorar el comportamiento del conductor. Difiere de los demás en dos aspectos esenciales: Evaluación diferencial de las infracciones a las reglas de la circulación según la gravedad de estas, y medidas a adoptar — administrativamente primero, legalmente después—cuando se ha alcanzado un cierto número de puntos.

Las pruebas para mejorar el comportamiento de los conductores, basadas en este sistema, se fundamentan en el principio de que la suspensión o la retirada del permiso de conducir, como consecuencia de condenas por ciertas infracciones a las reglas de la circulación, compromete a los contraventores a conducir mejor en lo sucesivo o por lo menos, con más prudencia.

Según el método de los puntos, tal como lo explican sus autores, cuando un conductor resulta condenado por infracción a las reglas de la circulación, se anota un cierto número de aquéllos en el respectivo expediente. Y cuando la suma de ellos rebasa una cierta cifra, es llegado el momento de enviar al interesado una carta de advertencia.

Es éste el primer paso que se da con vistas a mejorar su manera de conducir. La acumulación de puntos suplementarios después del envío de la carta de advertencia puede acarrear la retirada del permiso de conducir.

Las opiniones están divididas sobre la cuestión de saber si es o no preferible dar a conocer a los conductores el estado de su expediente. Los unos estiman que el conocer que tiene acumulados un cierto número de puntos llevará al conductor a extremar su prudencia como tal; mientras que los otros piensan que ciertos conductores pueden creer que todavía pueden sufrir una o dos infracciones suplementarias.

Una encuesta por sondeo, en Indiana, donde este método está en curso y donde los conductores son prevenidos del número de puntos que acumulan, demuestra que el público reacciona favorablemente ante el método. Y aunque fué imposible probar que daba por resultado el que los conductores fuesen más prudentes, la encuesta acreditó que el sistema ejercía una acción netamente preventiva.

Como se ha mencionado, la primera medida que trata de mejorar el comportamiento del conductor es adoptada cuando su expediente muestra que el interesado ha acumulado un cierto número de puntos que alcanza el nivel después del cual le será retirado su permiso de conducir.

En tal situación, recibe una carta de advertencia. Según la encuesta llevada a cabo en Nueva Jersey, donde los conductores que sobrepasan los ocho puntos reciben dicha carta, ésta produce entre la mayor parte de ellos el efecto deseado. Solamente del diez al veinte por ciento de los conductores que hayan recibido estas cartas de ad-

### NUESTRO BOLETIN CUMPLE DIEZ AÑOS

Con el presente número, el Boletín Oficial del Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha cumplido diez años.

Nacido, efectivamente, en mayo de 1950, creemos haber dado cima ya a la etapa que suele ser la más difícil y peligrosa de toda publicación.

Como se recordará, nuestro Boletín nació siendo una publicación bimestral. El primer número, por lo tanto, comprendía el período mayo-junio de hace ahora justamente dos lustros.

Durante tres años escasos, hasta el número 18 inclusive, nuestro Boletín fué compuesto e impreso en los talleres de don Higinio Coronas, y ya el siguiente —que correspondía al bimestre mayo-junio de 1953—lo fué en Talleres Offset, firmas donostiarra las dos.

Como ya creíamos pisar terreno firme, nos decidimos a dar un paso que, si bien mejoraba y embellecía la presentación de nuestro órgano oficial, también gravaba de manera considerable nuestros primitivos presupuestos.

Tras aquel primer paso vinieron los demás, asistidos y estimulados como nos veíamos de continuo por el aliento de todos los señores socios del Club, a quienes en definitiva nos debíamos absolutamente, y por la creciente confianza que nos dispensaban la Industria y el Comercio de la Capital y la Región.

Otro de los pasos más importantes en la ruta de nuestro mejoramiento y consolidación lo dimos en enero de 1955. Y fué un paso de doble alcance, ya que no se refería esta vez sólo a la fisonomía exterior del Boletín sino, además, al ritmo de sus apariciones. Así, a partir del mes y año que acabamos de mencionar, coincidiendo con nuestro número 29, nos convertimos en publicación mensual; y desde entonces también venimos insertando en cada portada, cuyo marco varía de color todos los años, una bella fotografía con un paisaje, una vista panorámica o tal cual detalle de algún famoso monumento de cualquiera parte del mundo incluídas nuestra Provincia y su Capital. La serie de estas fotografías la inauguró, según recordarán igualmente los lectores y nos es grato recordarlo, una del Palacio Real de Miramar, nevado, con

Iguelo al fondo, asimismo blanquísimo.

Nuestro Boletín—fíel a su condición fundacional de publicación gratuita y exclusiva para los socios—comenzó tirando 1.100 ejemplares. Pero, paralela y acorde con el progreso incesante del Club y el aumento, igualmente ininterrumpido, del censo social de éste, ha tenido que ir subiendo su tirada en forma poco corriente. En febrero del año pasado, el notario del Ilustre Colegio de Pamplona y con residencia en San Sebastián, don Gregorio de Altube e Izaga, levantó acta de nuestra tirada del número de aquel mes—acta que nosotros publicamos en el del mes siguiente—y que se cifró en 5.859 ejemplares. Del número de marzo último, Talleres Offset, y a su caballeroso testimonio nos remitimos, nos sirvieron 6.300.

Motivo este décimo aniversario de meditación y examen de conciencia, nos parece muy de lugar insistir sobre la labor a que, en el número inicial, nos comprometíamos, como programa concreto de la nueva publicación. Decíamos entonces:

"El Boletín Oficial de Información del Real Automóvil Club de Guipúzcoa tendrá al corriente a sus afiliados, principalmente, de cuantas cuestiones pueden interesarles en relación a su situación y la de su vehículo motorizado frente a las disposiciones de todo orden que vayan promulgándose por las autoridades competentes. Cualquier duda que aquéllos abrigaren en torno a la serie variadísima de temas aludida, tendrá el más exacto y puntual monitor en este Boletín Oficial. Al menos, tal es su propósito, y afirma que en llevarlo a efecto pondrá el celo y voluntad máximos.

"Al mismo tiempo, tendrá al corriente a sus lectores de las novedades y noticias más curiosas, importantes y sensacionales que vaya produciendo el mundo, cada día más extenso y amplio, del motor, en sus variadísimos y, a veces, insospechados aspectos. En este orden de cosas, el Boletín del Real Automóvil Club de Guipúzcoa será un informador veraz y sintético, antena de las noticias automovilistas más interesantes de toda el mundo.

"Finalmente, será el portador de los asuntos y cuestiones de este mundillo íntimo que es el propio Real Automóvil Club de Guipúzcoa, como entidad de carácter deportivo y detensora de los intereses comunes de los automovilistas guipuzcoanos; de su marcha social, de sus aspiraciones, de sus iniciativas y proyectos".

Y lo que decíamos hace diez años, creyendo haber cumplido honestamente lo prometido, lo repetimos ahora con anhelo y firmeza duplicados, persuadidos hoy de que lo podremos cumplir mejor y más fielmente cada día, al ver robustecidas y fortalecidas nuestras posibilidades de entonces y en posición de una incuestionable experiencia de diez años. Para lo cual, y ello lo seguimos considerando indispensable, quisiéramos poder seguir contando con el aliento, apoyo y cooperación de los señores socios y anunciantes, nuestros queridos amigos de aquella hora inicial en cuya conmemoración hemos preparado este sencillo cuan ilusionado número de cuarenta y ocho páginas.

vertencia continúan acumulando puntos y se hacen merecedores a la retirada de su permiso de conducir.

Se ha efectuado un estudio comparativo entre dos grupos de conductores, todos ellos con ocho puntos inscritos en sus respectivos expedientes, pero de entre los cuales tan sólo uno había recibido la carta de advertencia. Se vio que solamente un doce por ciento de los que habían recibido la expresada carta continuaron cometiendo infracciones, mientras que el diecinueve por ciento de los que no la recibieron las continuaron cometiendo también.

Los autores de este estudio estiman que los conductores que no han sido sancionados durante un período de seis meses después de haber recibido la carta de advertencia, deberían recibir una segunda, pero esta vez de felicitación, que haría entonces el efecto de un recuerdo amistoso.

Se ha observado también en el estudio efectuado en Nueva Jersey, que los conductores cuyos expedientes suman ya muchos puntos tienen tendencia a cometer infracciones aunque con el tiempo cada vez menos graves. Los excesos de velocidad, la más frecuente de las infracciones, representan el 70,1 por ciento de las primeras infracciones, y solamente el 53,4 por ciento de las terceras. Los resultados de este estudio señalan claramente que los métodos para mejorar el comportamiento del conductor son justificados puesto que ejercen sobre él una influencia muy saludable.

El segundo escalón es alcanzado cuando el permiso de conducir ha sido retirado o suspendido. El nivel a partir del cual un permiso es suspendido varía según el Estado. En el de Nueva Jersey, por ejemplo, doce puntos en tres años implican la suspensión del permiso, y en Washington (D. C.) se llega a la suspensión con ocho puntos, y a la retirada por un año con doce. Puesto que el nivel a partir del cual se toman las medidas de represión varía, es evidente que los métodos de atribución de los puntos varía también de un Estado a otro y que la gravedad de las infracciones es igualmente estimada según baremos diferentes.

Otro medio de mejorar el comportamiento del conductor por el sistema de los puntos es mediante gestiones personales. Sin embargo, estas gestiones se realizan muy raramente a causa del tiempo y del personal que exigen. Se procede, en general, a una gestión personal cuando el conductor se encuentra a punto de serle retirado el permiso y sirve entonces de advertencia amistosa. Estas gestiones parecen ser uno de los instrumentos más eficaces para mejorar el comportamiento de los conductores, especialmente cuando aquéllos han sido advertidos de que correa el riesgo de que les sea retirado su permiso de conducir.

Lo cierto es que, a pesar de utilizarlas muy raramente, esas gestiones personales son tan eficaces que cada vez son más recomendadas.

La importancia de estos sistemas reside en el coeficiente relativo atribuido a las infracciones. Así después de los sondeos efectuados en Carolina del Norte, se pudo comprobar que los conductores, teniendo en su activo una o varias condenas por exceso de velocidad, tenían un promedio de accidentes de 0,57 mientras que los condenados por haber conducido llevando su coche demasiado próximo a otro vehículo, tenían un promedio de 0,94 accidentes; es decir, que el promedio de accidentes en este último grupo era de 62 por ciento más elevado que en el grupo de exceso de velocidad. El coeficiente relativo atribuido así a las infracciones permite predecir los accidentes, mientras que el número de puntos en relación al cual se toman medidas coercitivas, es en sí puramente arbitrario y puede ser adaptado a las circunstancias.

La experiencia recomienda que después de un año de haber conducido sin habérselos anotado puntos, los que un conductor haya acumulado con anterioridad se le anulen de su expediente escalonadamente en tres años: un tercio después del primer año, la mitad del resto al finalizar el segundo, y todos los restantes al terminar el tercero.

Cuando el problema es tan grave, no hay ninguna excusa para utilizar toda clase de métodos, aun los de eficacia dudosa, si se quiere contribuir al mejoramiento del comportamiento de los conductores.



productos químicos para automoción



Fluidos hidráulicos para frenos y amortiguadores.

Productos para montaje y reparación de motores.

Suspensiones de grafito coloidal  
para mejorar la lubricación.

Productos para limpieza y protección de radiadores.

Recubrimiento protector de bajos.

Polish y productos para carrocería.

CINCUENTA PRODUCTOS A SU SERVICIO

# AYALA

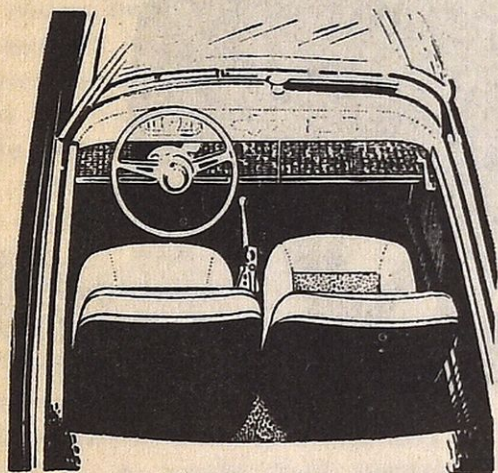
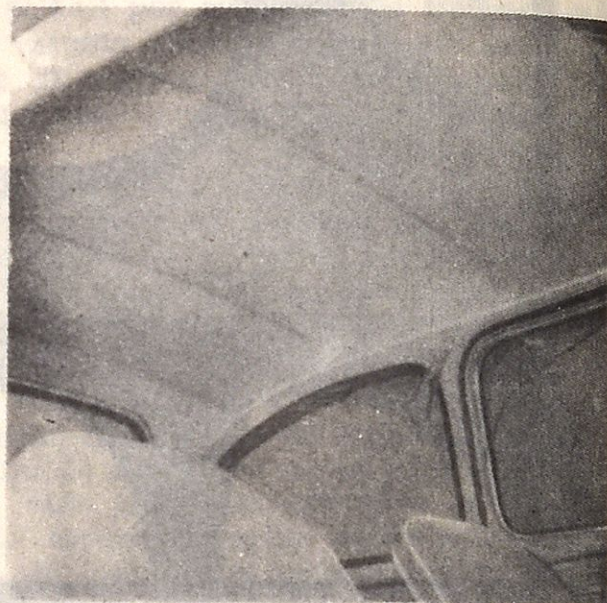
ACCESORIOS Y REPUESTOS DE AUTOMOVILES

Zabaleta, 2 - **SAN SEBASTIAN** - Tels. 20202-23202

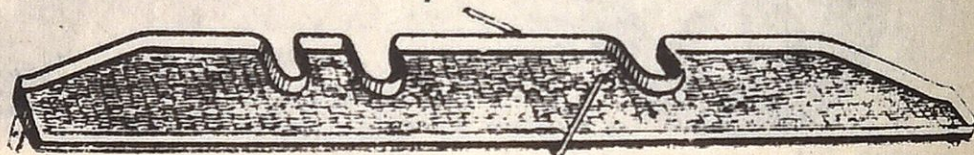
**LE OFRECE LAS SIGUIENTES NOVEDADES**

**TAPIZADO AISLANTE  
PARA EL  
TECHO DE SU SEAT 600**

Colocación inmediata

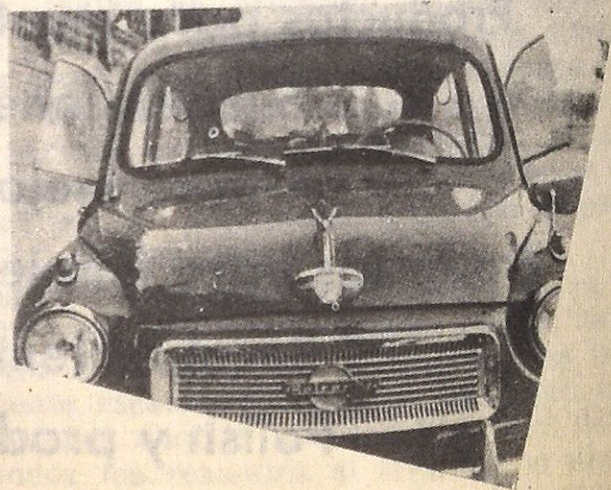


**BANDEJAS PARA  
SEAT 600-1400  
RENAULT 4/4 Y DAUPHINE**



Colocación inmediata.

**ALETAS GIRATORIAS  
PARA SEAT 600  
para acoplarlas  
en la ventanilla**



# No tardará en ser realidad nuestra proyectada Escuela de Conductores de Automóvil

El éxito de nuestro consultorio sobre infracciones al Código de la Circulación, nuevo servicio gratuito del Club.- Ha fallecido la Ilustrísima Sra. D.<sup>a</sup> Luisa Lizariturry, viuda de D. Manuel Rezola, nuestro llorado presidente.

Desde hace aproximadamente un par de meses viene funcionando en nuestro Club, según anunciamos oportunamente desde estas mismas páginas, un consultorio para nuestros afiliados en relación con las interpretaciones a que puede dar lugar la aplicación del vigente Código de la Circulación.

Sabido es, pero recordémoslo de paso, que al frente del mismo figura el competente letrado, don José Luis Elósegui Alday, quien recibe diariamente, entre doce y una del mediodía y en su despacho de nuestra sede social, a cuantos socios necesitan de sus servicios.

La marcha y funcionamiento de este consultorio, gratuito y eficaz, está reportando a nuestros afiliados un indudable beneficio, que nos viene afianzando cada día más en el acierto que constituyó su creación como una necesidad que circunstancialmente venía sintiendo la gran familia automovilista.

No pasa día sin que el señor Elósegui atiende diversas consultas y tramite otros tantos recursos referentes

a infracciones del Código de la Circulación. No nos recatamos de decir que nos satisface el éxito de nuestro Consultorio jurídico, nuevo servicio creado por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa en beneficio de sus señores socios.

## PREPARANDO NUESTRA ESCUELA DE CONDUCTORES

Ya en nuestro número de febrero último anticipamos a los lectores el proyecto, con el cual estaba muy encariñada nuestra Directiva, de la creación en el seno del Real Automóvil Club de Guipúzcoa de una Escuela de Conductores de Automóvil en beneficio de los socios y sus familias y al frente de la cual figurarían competentes profesores tanto para la enseñanza teórica como para la práctica.

Con esta Escuela, al tiempo que instruíamos a los futuros alumnos con arreglo a las más modernas normas pedagógicas relacionadas con el au-

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

## MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

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

Cubre todos los riesgos en forma combinada o aislada.

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

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

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

Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.

automóvil, nuestro Club trataba de aportar su grano de arena para la posible atenuación del hoy grave problema de la seguridad en la carretera con la formación de promociones de conductores diestros, educados y prudentes.

Pues bien: aquel proyecto sigue su trámite de realización, para lo cual y simultaneándolo con la elaboración del oportuno reglamento de la futura Escuela, nos venimos ocupando de la habilitación del local para la misma, que estará en nuestro propio domicilio social, en el que desde hace aproximadamente un mes se vienen efectuando las obras correspondientes.

Noticias éstas que también nos es gratísimo poder poner en conocimiento de los lectores.

### EL PRIMER "GO-CART" DONOSTIARRA

En la actual boga del "karting", ese nuevo deporte automovilista que nacido en América del Norte, viene extendiéndose también por Europa, San Sebastián no podía ir a la zaga. Y así, un deportista donostiarra, miembro de nuestro Club y de su Comisión deportiva, José Ramón Eizaguirre, ha tomado la iniciativa, y, arrancándose con decisión, ha montado el primer "go-cart", de confección casera, que ha dado ya sus primeros pasos en la pista francesa de Anglet y en la del aeropuerto de Fuenterrabía.

Presentado el vehículo en el Automóvil Club el pasado mes de Abril, fueron muchos los comentarios elogiosos y las felicitaciones que acaparó con tal motivo el amigo Eizaguirre, a las que unimos la nuestra, muy sincera y entusiasta.

### PATENTE COMPLEMENTARIA

Se recuerda a las Empresas propietarias de vehículos la obligación que tienen de presentar la declaración anual de los mismos, a efectos de la tributación del impuesto de Patente Complementaria tal y como lo anunció en su día la prensa diaria.

Los impresos pueden ser recogidos en las oficinas del Club.

### NOTAS NECROLOGICAS

Casi a los dos años que su esposo, nuestro llorado presidente, don Manuel Rezola

Laparte (6 mayo 58), el martes 19 del pasado abril dejó de existir en nuestra ciudad la Ilustrísima señora doña Luisa Lizariturry Calisalvo.

Dignísima compañera de aquel entrañable y admirado amigo, toda la larga existencia de la finada se dedicó por entero al consuelo y al bien de los desheredados de la salud y de la fortuna, que veían en ella a una verdadera madre, siempre preocupada por ellos y siempre pendiente de llevarles el alivio consolador de una palabra cariñosa o la dádiva caritativa que pudiese mitigar las negruras de una situación aflictiva motivada por la indigencia o por una enfermedad, cuando no por ambas desdichas a la vez, concitadas en fatal y penosísima colaboración...

Las clases menesterosas de la localidad no habrán tenido lágrimas bastantes para llorar debidamente la pérdida del ángel de bondad que para ellos fué doña Luisa Lizariturry Calisalvo.

La finada, que perteneció a todas las Juntas de Damas de cuantas entidades de Beneficencia funcionaron en San Sebastián, venía ocupando todavía, pese a su avanzada edad, la presidencia de la Asociación de la Liga contra el Cáncer; hallándose en posesión de la Medalla de Oro de la Asamblea de la Cruz Roja y de la Gran Cruz de la Orden Civil de Beneficencia, entre otras merecidas distinciones.

Intimamente afectados en esta Casa por la desaparición de dama por diversos conceptos tan ilustre, trasladamos con el máximo respeto a toda la afligida familia la expresión de la sincera condolencia del Club, y de modo muy especial a sus hijos políticos, entre quienes figuran el miembro de nuestra Directiva, don Fernando Gaytán de Ayala y el de la Comisión de Turismo, conde de Llobregat, queridos amigos ambos.

\* \* \*

Unos días antes, el 14 del mismo mes, habíamos perdido a un eminente consocio y respetabilísimo amigo, don Augusto Harriet Aguirre, a la edad de 79 años.

La fama de don Augusto Harriet como oculista trascendió con todo merecimiento desde San Sebastián, donde actuó profesionalmente durante medio siglo, a la na-

ción entera y también a todo el vecino país francés, cuya era la nacionalidad del finado.

Este, en compañía de sus ilustres colegas y compatriotas fallecidos don Carlos Vic y don Miguel Leremboure, fundó en nuestra ciudad el Dispensario Médico de Santa Isabel, que el 3 del pasado Septiembre cumplió sus Bodas de Oro.

En este benemérito establecimiento y fuera de él, al margen de su capacidad profesional, que era verdaderamente extraordinaria, don Augusto Harriet llevó a cabo una labor social acreedora a los más encendidos elogios. Por ambas circunstancias, el nombre del doctor Harriet, que gozaba de un sólido prestigio, será duraderamente respetado y admirado entre nosotros.

Caballero de la Legión de Honor de su País y en posesión de la medalla de la Cruz Roja Española, sus restos, en la misma fecha que falleció, recibieron cristiana sepultura en la vecina San Juan de Luz.

Descanse en paz don Augusto Harriet y reciban todos sus deudos el testimonio de

nuestra respetuosa y sincera condolencia.

\* \* \*

Casi mediado este mes y la confección del presente número de BOLETIN muy avanzada, desaparece otro socio distinguido del Club: don César Balmaseda Ortega.

El finado, figura sobresaliente del foro, tuvo actuación destacada en la política de nuestra provincia, habiendo pertenecido durante largos años a la Corporación provincial de Guipúzcoa como representante en la misma por el distrito de Vergara.

También ejerció la presidencia del Consejo de Administración de la Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, desplegando desde tan importante puesto las estimables dotes de competencia y dinamismo que le caracterizaban.

Por nuestro conducto, el Real Automóvil Club de Guipúzcoa hace presente a todos los deudos del difunto, y de modo especial a sus hijos, hijos políticos y hermano don Artemio, la expresión de su pésame más sentido y respetuoso.

## COMPTOIR INDUSTRIEL de la COTE BASQUE

Station P. M. N.º 89

9, Route de Bayonne

**SAINT - JEAN - DE - LUZ**

Téléphone 609.42

ESPECIALIDAD EN APARATOS DE INYECCION



## GARAGES LAGUILLON

Confortables Autobuses para Grandes Viajes y Excursiones

Depósito de Piezas de Recambio de todas las Marcas

**RODAMIENTOS - NEUMATICOS**

Servicio Agencia PEUGEOT

**HENDAYE-VILLE**

**GARAGE CENTRAL**

Siège Social-Direction

Tél. 67086 et 87

**HENDAYE-PLAGE**

Avenue General De Gaulle

Tél. 67550

éste es el suelo  
más utilizado en el mundo

**sintasol**

pavimento de plástico



ALAS BILBAO

Distribuidor - Colocador

**RENOVACION**  
**ARISTEGUI Hnos.**

Prim, 30 - Teléfono 17626 - SAN SEBASTIAN

# INTERPRETACION DEL CODIGO DE LA CIRCULACION

*En nuestro último número, al inaugurar esta sección, tan interesante y de tanta actualidad, soliciábamos la colaboración de todos nuestros socios, a quienes invitábamos a que expusieran sus puntos de vista, sus ideas e inquietudes, brindándoles para ello las páginas de este Boletín, que es el órgano oficial del Club.*

*Insistiendo sobre el particular, diremos hoy que la interpretación que damos a los artículos del Código de la Circulación no tiene otro alcance que reflejar una opinión particular de la Redacción del Boletín, y que aspiramos a que lo que decimos no sea sólo un monólogo, sino un diálogo, ya que así, cuantas más opiniones se expongan y contrasten, de más elementos de juicio dispondremos para hacer diáfana luz sobre ciertos problemas con él relacionados que puedan parecer un tanto oscuros y confusos.*

En nuestro anterior artículo tratábamos de lo referente a los adelantamientos, que regula el art. 30 del Código de la Circulación, y a fin de no alargar el comentario, dejábamos para este número un caso, no previsto, a nuestro juicio, en la modificación de dicho artículo, que es el que se plantea cuando la carretera está subdividida en cuatro vías o bandas con objeto de permitir la circulación simultánea de dos coches en la misma dirección y de otros dos en sentido inverso.

El art. 5.º apartado g) del Código de la Circulación prevee que la calzada puede estar subdividida y denomina vía o banda, como término aislado, a cada una de las subdivisiones de la calzada que tenga anchura suficiente para permitir la circulación de una hilera de vehículos.

Admitida la subdivisión, con posibilidades de aplicación y las consiguientes repercusiones en la circulación, la previsión del legislador se ha limitado a señalar el hecho como posible realidad, pero sin establecer un ordenamiento jurídico adecuado para adaptar los preceptos del Código a aquella particularidad de multiplicidad de varias vías o bandas en una carretera. Forzoso será,

por tanto, suplir con la interpretación la falta de normas jurídicas pertinentes.

El caso más frecuente de subdivisión es el que se da en la carretera a la frontera francesa, entre San Sebastián y Pasajes, que permite circular a dos coches simultáneamente en una dirección y a otros dos en sentido inverso.

En dicho recorrido, subiendo la cuesta de Miracruz, un coche que circula por la vía número 3 parece que debe poder adelantarse al que lo hace por la vía número 4, aunque lo haga a menos de 100 metros del cambio de rasante.

Los vehículos que vengan en dirección contraria, es decir los descendentes, circularán por las vías número 1 y 2, que quedan a la izquierda de las ascendentes sin peligro de colisión.

Aunque esta excepción no ha sido prevista en la reciente modificación del artículo 30, tiene tal dosis de sentido común y eficacia práctica que estimamos será reconocida y admitida. Si, por las necesidades del tráfico, una carretera se ensancha y se subdivide para permitir la circulación de cuatro vehículos simultáneamente, con los grandes gastos inherentes a una obra de tal importancia, esto sólo debe aceptarse aceptando todas sus consecuencias. Estimamos preciso independizar hasta cierto punto la marcha de un coche que circula por una banda o vía, del que lo hace por la colindante.

Claro que la posibilidad de adelantamiento a menos de 100 metros de la rasante está supeditada al estricto respeto, por parte de cada vehículo, de los límites de su vía o banda, sin salirse, por lo tanto, de la misma.

El adelantamiento en circunstancias normales, es decir a distancias superiores a 100 metros de la rasante, se regulará por las normas generales de los primeros párrafos del artículo 30, con posibilidad de invadir la vía colindante, pero en la forma y con las garantías que se señalan en tal fundamental artículo.

*En el próximo número trataremos de otro tema de gran interés:*

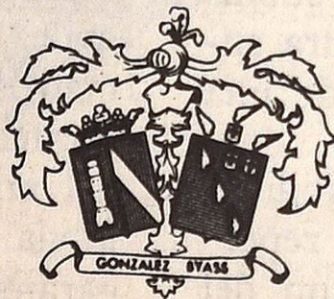
“DERECHO DE PREFERENCIA A PRIORIDAD DE PASO”



coñac

# SOBERANO

único en su estilo por su aroma, color y sabor



RASGO

## GONZALEZ BYASS

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



# HAY QUE CREAR UNA CONCIENCIA MORAL Y CIVICA DE CIRCULACION

*Segundo premio de nuestro reciente Concurso de artículos periodísticos "Premio Manuel Rezola".*

Las diversas medidas que se adoptan para prevenir los accidentes de circulación son remedios inmediatos, pero deben arbitrarse también procedimientos de mayor alcance, tendentes a educar a toda la población: conductores y peatones, en sus respectivas obligaciones y en la conveniencia mutua de una cordial colaboración. Esta educación encuentra su iniciación y cauce natural en la escuela primaria y centros de enseñanzas posteriores. Tal y como se entiende en Francia, donde desde hace ya varios años el Gobierno ha dictado normas tendentes a generalizar la enseñanza del Código de la Ruta.

Obsérvese que en general se puede decir que dicho Código sólo lo conocen debidamente los conductores de vehículos — y no todos — y las personas que de alguna forma están directamente relacionadas con sus disposiciones. Los demás se limitan a tener unas ideas generales y a veces erróneas, como la de circular por la derecha u obedecer en las ciudades las señales de los semáforos. No hay duda de que tales conocimientos son insuficientes para los peatones y mucho más para los ciclistas, niños con fre-

cuencia, que circulan con ignorancia de las exigencias reglamentarias de la circulación. Pero más que los conocimientos técnicos del Código, interesa crear una conciencia moral y cívica de circulación. Como dice el Inspector de Enseñanza Primaria del Departamento del Sena, Maurice Oleón, en un interesante artículo dedicado a este tema, "para los educadores y para la nación entera, este es el aspecto esencial. Es fácil aprender para siempre que la luz roja ordena pararse: otra cosa es pararse efectivamente, diez veces, cincuenta veces, no dejar de hacerlo nunca, ni incluso si la calle está despejada y sin que haya a la vista un policía. Es necesario un respeto de la regla, una voluntad de obrar bien, una sumisión al interés público, que son el objeto y el fruto de una educación moral bien llevada. Es la moral concreta, práctica, fácilmente accesible a los niños".

Si inculcando a los niños estos deberes se consigue que ellos no sean víctimas de accidentes, se habrá conseguido algo importante, aunque lo que verdaderamente interesa es formarles en esa conciencia, en ese hábito, que evitará los siniestros el día de mañana, cuando los niños sean hombres y vayan a un volante. El Código de Circulación español señala en uno de sus artículos la obligatoriedad de la enseñanza de las normas de cir-

culación en las escuelas públicas y privadas. Esta prescripción no se cumple en España, salvo en aislados casos. Bueno será a este respecto que digamos cómo el Ayuntamiento de Madrid se ocupó de divulgar esta enseñanza por medio de unas cartillas muy gráficas y que el Ayuntamiento de Zaragoza ha establecido en un parque de la ciudad la primera escuela municipal que existe en España de-

dicada a esta enseñanza. Insistimos—venimos haciéndolo innumerables veces—en la importancia que tiene crear esta conciencia con respecto a la circulación, pues estimamos que es un problema de educación, que hay que crear “una voluntad de obrar bien”, para hoy y sobre todo para el día de mañana cuando los niños sean conductores.

J A I M E Q U E S A D A



## CENTRAL AUTO - GARAGE

Concesionario exclusivo de RENAULT

Avenue du Maréchal Foch, 2 - 4 - 6

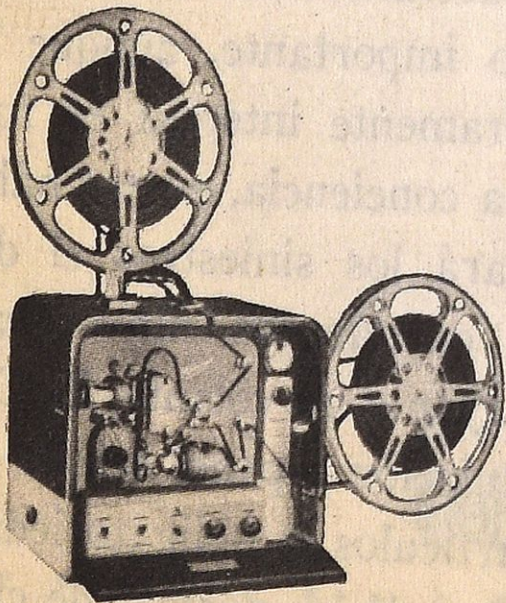
Téléphone 402.50

**BIARRITZ**

Recambios de origen - Toda clase de Reparaciones Mecánicas - Trabajos de Carrocería  
Servicio de Alquiler de Automoviles sin Conductor

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

**1.15.29**



CINE SONORO 16<sup>m/</sup>/<sub>m</sub>

***Milonga***

Pesetas: 25.000

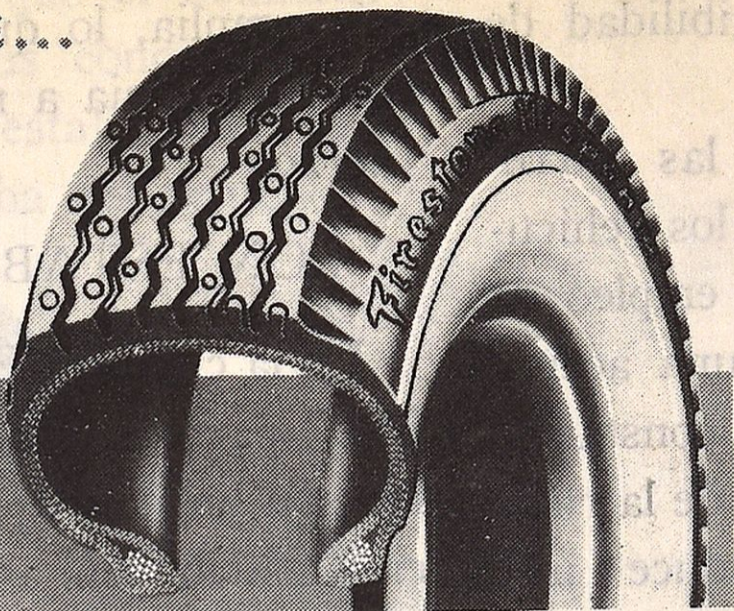
**F. M A T U R A N A**

Hernani, 10

San Sebastián

# Supreme

UNA CUBIERTA NUEVA  
Y MAS FLEXIBLE...



de **NUEVO  
PERFIL**

He aquí una buena noticia para los automovilistas españoles: la nueva cubierta Firestone "SUPREME" para turismos, cuya producción está ya encauzada por el camino de la gran serie.

Vamos a tratar de exponer, a continuación, la razón de ser de este nuevo neumático—nuevo en su construcción, nuevo en sus partes componentes y nuevo en su todo—que, por el camino del "confort", marca la iniciación de un nuevo período en la fabricación de neumáticos Firestone Hispania para turismos. Porque, digámoslo ya, sin más, con la "SUPREME" se ha conseguido una cubierta mucho más flexible y, por tanto, mucho más cómoda, sin haber reducido en nada—antes al contrario, con mejora de ellas—las tradicionales condiciones de seguridad y rendimiento máximos de los neumáticos Firestone.

Y es que en el juego o interdependencia de cualidades que determinan la auténtica esencia y función de un neumático para turismos, debe existir un

inalterable equilibrio de valores. De poco vale que se llegue a realizar un neumático extraordinariamente flexible o blando, si ello es en detrimento de su seguridad, como tampoco el conseguir una cubierta extremadamente fuerte y resistente, si es a costa del "confort" de la misma.

Pero no es este el caso de la "SUPREME", puesto que si, ciertamente, brinda al automovilista una mayor flexibilidad, lo hace dentro siempre de los límites compatibles con el factor seguridad. O, dicho con otras palabras: la cubierta "SUPREME" tiene una nueva flexibilidad porque se trata de una cubierta en la que se emplean tejidos más finos y flexibles, a la vez de más resistentes, así como el nuevo compuesto de caucho "Rubber X". Y todo ello, estructurado de forma más científica y funcional dentro de un perfil y una construcción del neumático integralmente nuevos.

Esto, aparte de otras mejoras técnicas que confieren a la "SUPREME" las cualidades complementarias de un rodaje silencioso, más seguro y mejor en cualquier condición, de las que hacemos exposición completa y detallada seguidamente.

## DE NUEVO PERFIL

Interés particular encierra esta innovación de la cubierta Firestone

“SUPREME” para turismos, por ser la que determina — junto con los nuevos compuestos de caucho “Rubber X” y con los tejidos especiales de la carcasa la mayor flexibilidad de este nuevo neumático.

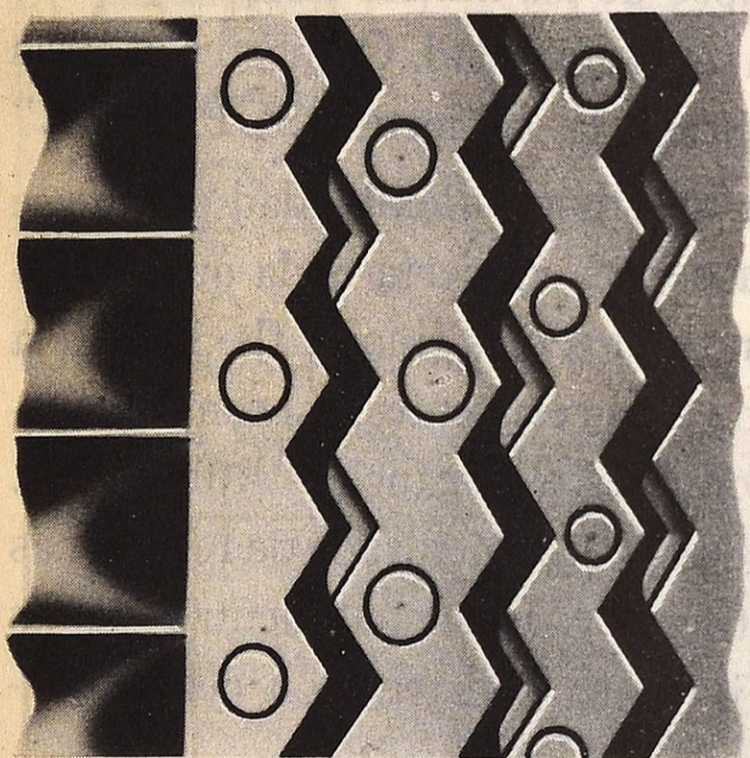
Las características de las carreteras españolas exigen, en los vehículos rápidos sobre todo, el empleo de neumáticos que permitan una acción elástica capaz de adaptarse constantemente a las irregularidades de la ruta, absorbiéndolas. Esto produce una flexión continuada, esfuerzo que en los neumáticos de perfil clásico—sección más bien cuadrada—es soportado

de rodamiento—más estrecha—y los costados, es decir los hombros del neumático, son más anchos, distribuyéndose la flexión sobre una superficie más amplia, lo que proporciona mayor resistencia a roturas por este esfuerzo.

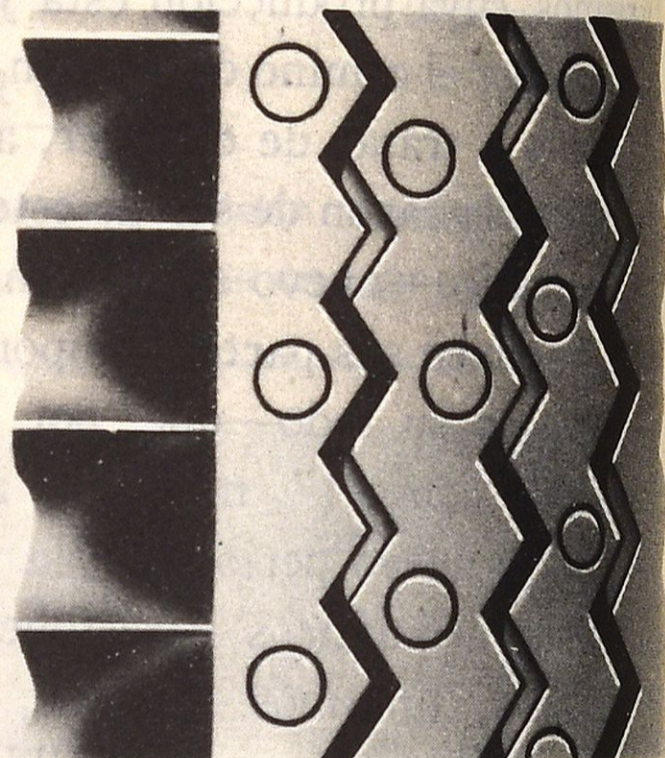
## CON ESTABILIZADORES

En la cubierta Firestone “SUPREME” para turismos, los estabilizadores son un nuevo elemento, cuya función estriba en asegurar el perfecto agarre de la cubierta al piso en cualquier condición de rodaje.

Consisten en una especie de reba-



ABIERTOS



CERRADOS

## ESTABILIZADORES

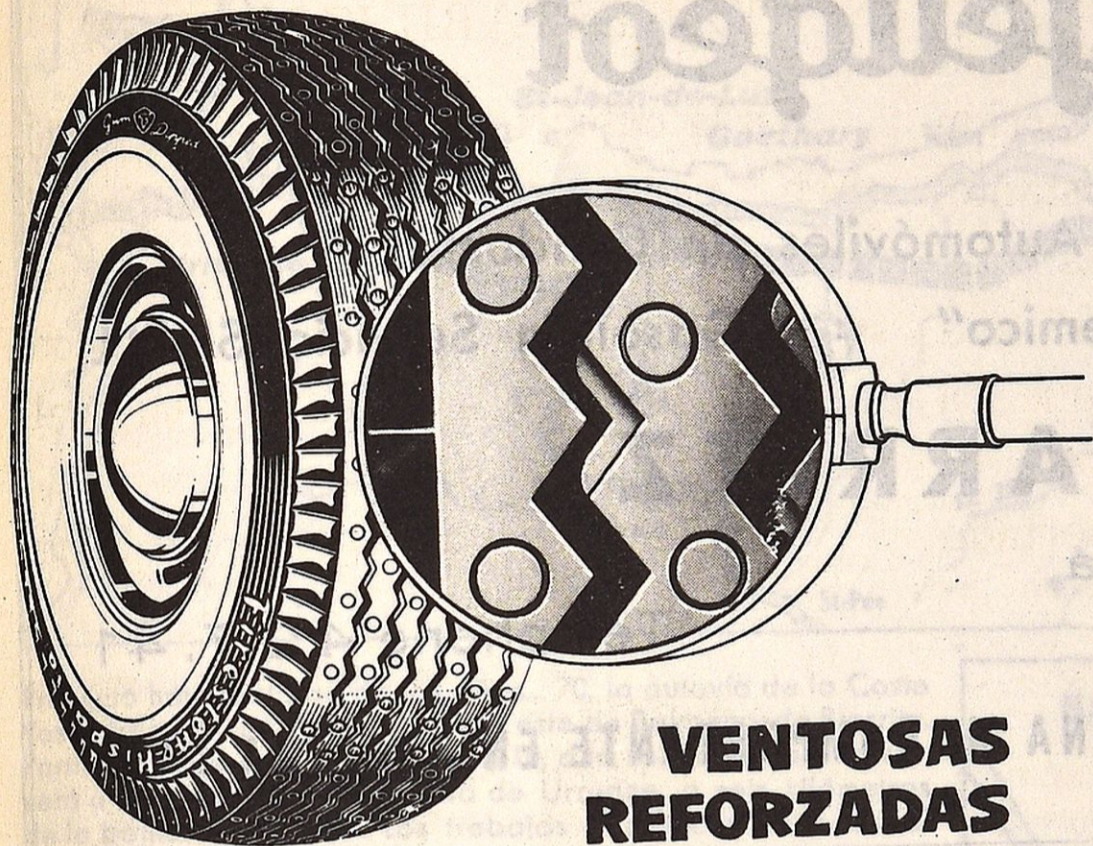
casi por entero en la arista o zona estrecha formada por la intersección de las superficies de la banda de rodaje con la de los costados de la cubierta.

En la “SUPREME”, en cambio, el perfil es como más “afilado”, pues la zona de transición entre la banda

bas de caucho dispuestas alternativamente en los ángulos “dientes de sierra” y que abarcan aproximadamente el ochenta por ciento de la profundidad de las hendiduras del dibujo de la banda de rodamiento.

Cuando, en determinadas condiciones de trabajo de la cubierta, su di-

bujo tiende a cerrarse, los estabilizadores hacen de tope y mantienen parcialmente abiertos los "dientes de sierra", de forma que el neumático no pierda nunca sus condiciones de tracción y agarre, estabilizando perfectamente la marcha del vehículo.



### VENTOSAS REFORZADAS

En la cubierta "SUPREME", las "sipes" o ventosas del dibujo de su banda de rodamiento, característicos y eficaces elementos de seguridad en los neumáticos Firestone para turismo, están perforadas sólo en tres cuartas partes de su desarrollo circunferencial — en lugar de estarlo completamente a lo largo de su perímetro—; de forma, que el botón de la ventosa queda unido parcialmente, y en toda su profundidad, a la goma maciza de la banda de rodamiento. Así, las "sipes" quedan más inmovilizadas y reforzadas, evitándose la posibilidad de que sean arrancadas por la acción continuada de las fuerzas que actúan sobre la cubierta durante el rodaje y, especialmente, al tomar las curvas.

Cuanta información sobre esta nueva cubierta "Supreme" —al margen de las generalidades expuestas en este sucinto reportaje— deseen los lectores de nuestro Boletín, deben solicitarla de los agentes exclusivos de Firestone Hispania para Guipúzcoa, Navarra y Rioja, "XIMENEZ Y CIA., S.A."

\*\*\*

# CALZADOS



# TREVIJANO

SAN MARTÍN, 38 - TELEFONO, 12183  
SAN SEBASTIAN

**ROLLS - ROYCE**  
**BENTLEY**  
**ROVER**

**GARAGE "CONSTELLATION"**

**Geugeot**

Alquiler de Automóviles sin Conductor

Puente de Lavado "Chemico" - Gasolina Servicio SHELL

**BIARRITZ**

13, Av. Reine - Victoria  
10, Rue Pellot, 10

Téléphone 427.41

**EL CLIENTE ES LA PERSONA MAS IMPORTANTE EN NUESTRA CASA**

**SERVICIO OFICIAL**



**ACCESORIOS • RECAMBIOS**  
**TALLER AUTORIZADO**  
**BONOS GARANTIA**

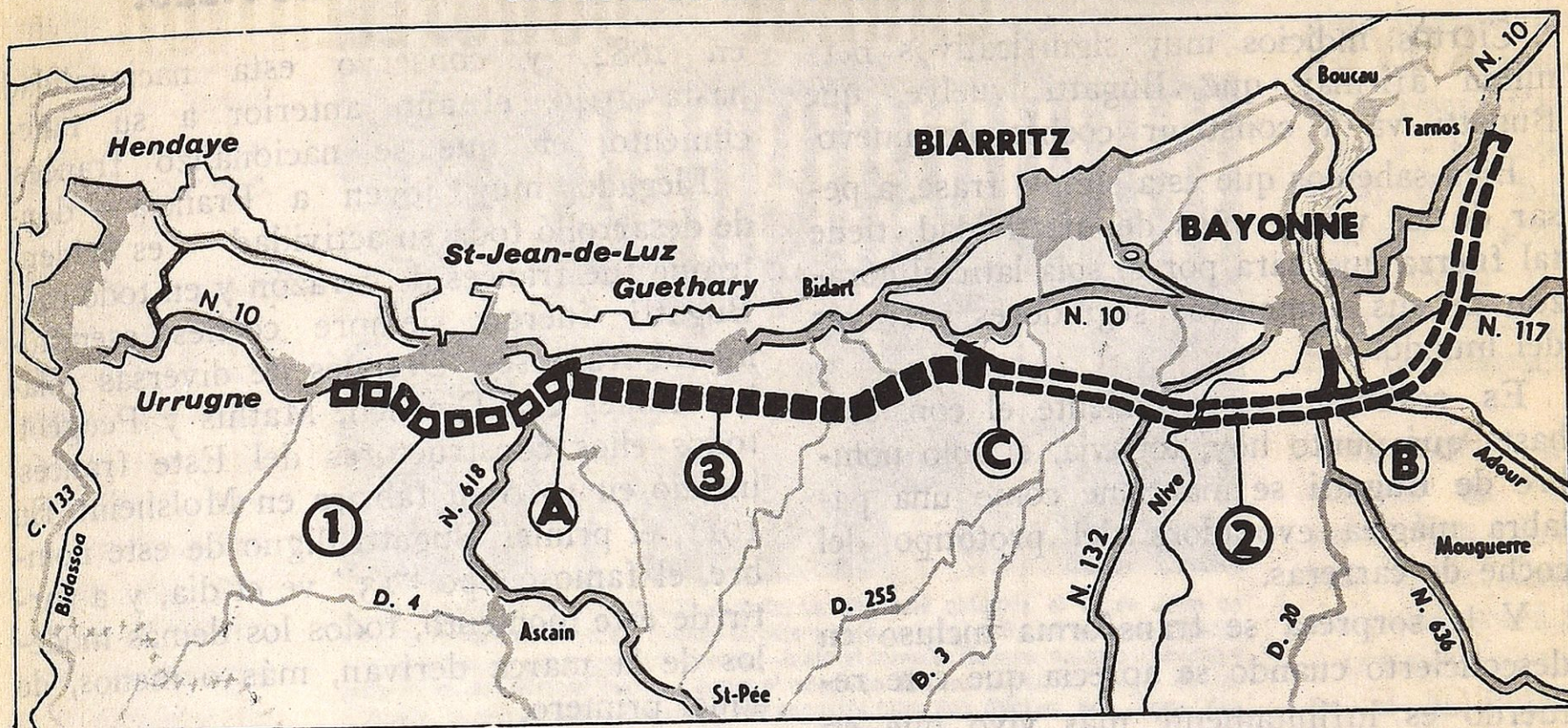
**LUIS JESUS CANO**

Prim, 59 \* Tels. 11642 - 14406

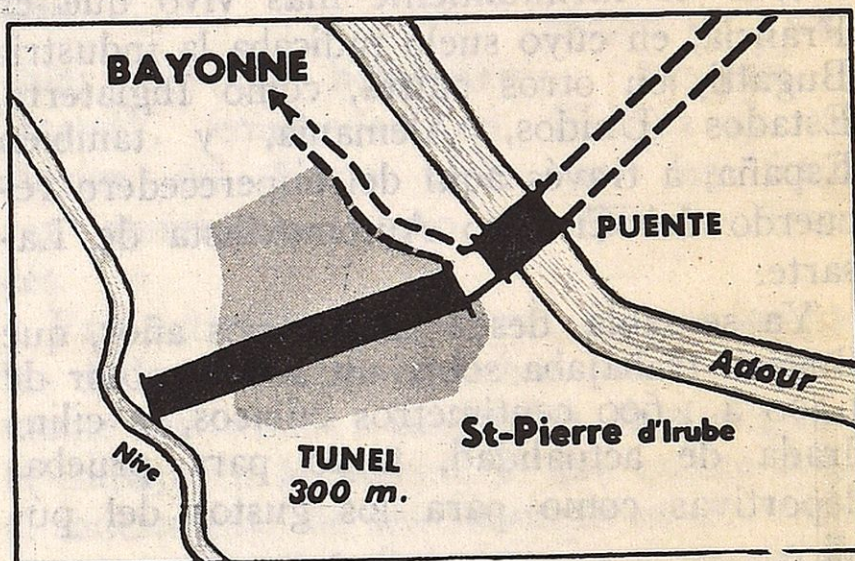
**SAN SEBASTIAN**

# BAYONA - SAN JUAN DE LUZ, EN 20 MINUTOS GRACIAS A UN TUNEL DE 300 METROS

Pero los trabajos no han comenzado todavía y los automovilistas seguirán perdiendo más de una hora durante otros diez años.



Proyecto hoy, realidad de los años... 70, la autovía de la Costa Vasca trazará una ancha curva al este de Bayona y de Biarritz. Partiendo de la Nacional número 10, a la salida de Tarnos, volverá a encontrarla a la entrada de Urrugne, a seis kilómetros de la frontera española. Los trabajos darán comienzo al sur para subir hacia el norte. El proyecto, de 26 kilómetros, será dividido en tres trozos. El primero está indicado por el punteado blanco (Urrugne - San Juan de Luz); el segundo, por el doble trazo discontinuo (Tarnos - La Negresse); el tercero, por el punteado negro (San Juan de Luz - La Negresse). Las letras A y C indican el enlace con la Nacional 10; la B, el empalme con Bayona, por la Nacional 636, que, naturalmente, quedará ensanchada. El plano pequeño sitúa el túnel de 300 metros a continuación del puente sobre el Adur para atravesar la colina de Saint - Pierre - d'Irube.



Los servicios de carretera franceses proyectan una desviación de la carretera Nacional número 10, destinada a evitar la difícil travesía de la aglomeración San Juan de Luz-Ciboure.

Muchos son los automovilistas que han tenido que padecer los embotellamientos de que suele ser responsable el precioso puentecillo sobre el río Nivelles, en San Juan de Luz. Pero este puente no es más que uno de los innumerables estrangulamientos acumulados en aquella importante arteria.

La desviación que se proyecta forma parte, en realidad, de la autorruta de la Costa Vasca, cuyo primer tramo constituye.

Incluso antes de que entre en el camino de las realizaciones, esta autorruta ha sufrido ya un cierto número de modificaciones que han reducido sensiblemente su desarrollo. De este modo, el trazado de 32 kilómetros con que figuraba en el plan general de autorrutas francesas, adoptado en 1955, es ahora de unos 26.

Pero, sea como fuere, el proyecto actual respeta el principio fundamental de salvar los tres centros de embotellamiento, como son Bayona, Biarritz y San Juan de Luz.

Tomando su punto de arranque al norte de Bayona, a 6 kilómetros de esta ciudad, en dirección

a España, enlazará con la carretera de Hendaya al empezar la actual desviación de Urrugne; es decir, 4 kilómetros al sur de San Juan de Luz y a 6 de la frontera española.

El estudio del trazado está definitivamente terminado. Preve la construcción de dos obras importantes, un nuevo puente de dos vías sobre el Adur y la apertura de un túnel de 300 metros de largo en la Colina de Sain-Pierre-d'Irube que existe al este de Bayona, a unos 60 metros sobre el nivel del mar; entre los valles del Adur y del Niva.

La autorruta de la Costa Vasca tendrá dos calzadas de 7 metros de anchura, separadas por un terraplén central. Las curvas tendrán un radio de 700 metros, que corresponden a una velocidad del orden de los 120 kilómetros por hora, excepción hecha de dos curvas situadas al sur del Adur.

Felicitémonos de que este proyecto francés se convierta cuanto antes en realidad y que ésta quede completada con la ampliación de los puentes fronterizos, todo lo cual, unido al aligeramiento de los respectivos servicios aduaneros, tanto habrá de contribuir a la facilidad del desplazamiento de un lado al otro del Bidasoa y, por lo tanto, a beneficiar en forma quizá insospechada al movimiento turístico de esta región.

## ¿VOLVERA A OCUPAR BUGATTI EL LUGAR PRIVILEGIADO QUE OCUPÓ ANTAÑO ENTRE LOS CONSTRUCTORES DE AUTOMOVILES?

Ciertos indicios muy significativos permiten afirmar que Bugatti vuelve, que Bugatti va a construir coches de nuevo.

Bien sabemos que esta simple frase, a pesar de los veinte años de inactividad, tiene tal fuerza que hará por sí sola latir el corazón de sus numerosos seguidores a través del mundo.

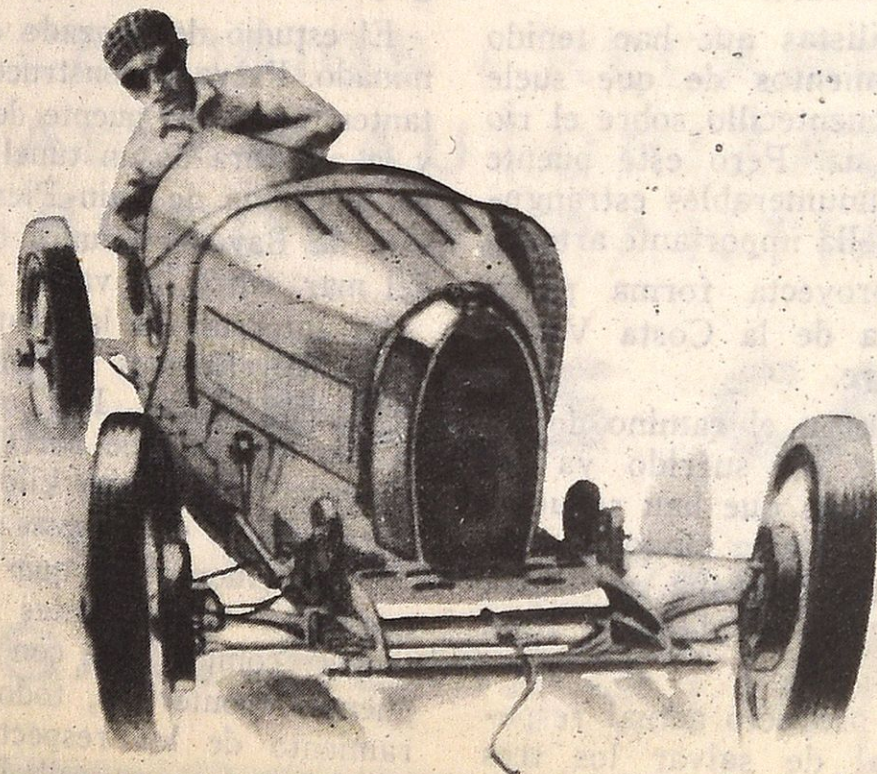
Es, realmente, sorprendente el constatar hasta qué punto hoy, todavía, el solo nombre de Bugatti se mantiene como una palabra mágica evocadora del prototipo del coche de carreras.

Y la sorpresa se transforma incluso en desconcierto cuando se aprecia que este recuerdo es infinitamente más vivo que en Francia, en cuyo suelo radicaba la industria Bugatti, en otros países, como Inglaterra, Estados Unidos, Alemania, y también España, a través aquí del imperecedero recuerdo del Circuito Automovilista de La-sarte.

Ya se sabía, desde hace varios años, que Bugatti trabajaba sobre un nuevo motor de 1.500 a 1.600 centímetros cúbicos, la cilindrada de actualidad, tanto para pruebas deportivas como para los gustos del público.

Este grupo, cuatro cilindros en línea, posee una distribución de doble árbol de levas en cabeza, según la tradición de esta Casa, y su potencia deberá sobrepasar los 100 HP reales en la versión que se entregue a la clientela y que efectúa ya sus pruebas en forma muy discreta desde luego, por las carreteras del Este de Francia y más especialmente en los Vosgos.

Ettore Bugatti, el Patrón, como se le llama afectuosamente, nació en Italia



El prestigioso monoplaza Bugatti de los años 1925 triunfante en su tiempo por todos los circuitos.

en 1882, y conservó esta nacionalidad hasta 1946, el año anterior a su fallecimiento, en que se nacionalizó francés.

Llegado muy joven a Francia — donde desarrolló toda su actividad — es evidente que fué francés de corazón y en todo caso Bugatti fueron siempre coches esencialmente franceses. Después de diversas colaboraciones con Dietrich, Mathis y Peugeot, todos ellos constructores del Este francés, instaló en 1910 su fábrica en Molsheim. En 1911, el primer Bugatti digno de este nombre, el famoso tipo "13" ve el día, y a partir de este momento, todos los demás modelos de la marca derivan, más o menos, de aquél primero.

El mismo año, el primer 8 cilindros en línea Bugatti se clasifica segundo en el Gran Premio de La Sarthe. Después de la interrupción de la primera Gran Guerra, un "13" corre el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, en 1922, en Strasburgo. Luego, en 1923 y 24 los tipos "30" y "35" aparecen en los Circuitos con un motor de 2 litros y 8 cilindros en línea.

En 1925, un compresor se acopla a casi todos los coches que salen de Molsheim. Y es en este período cuando los Bugatti visitan anualmente nuestro Circuito de Lasarte.

En 1927 construye el más potente coche de turismo de todos los tiempos, el "Royale", que posee un motor de 12,750 litros de cilindrada. Bajo diversos aspectos, este "monstruo" será fabricado en ocho ejemplares, que son hoy día disputados a precio de oro por los coleccionistas del mundo entero.

Las "Michelines" — las locomotoras puestas en servicio



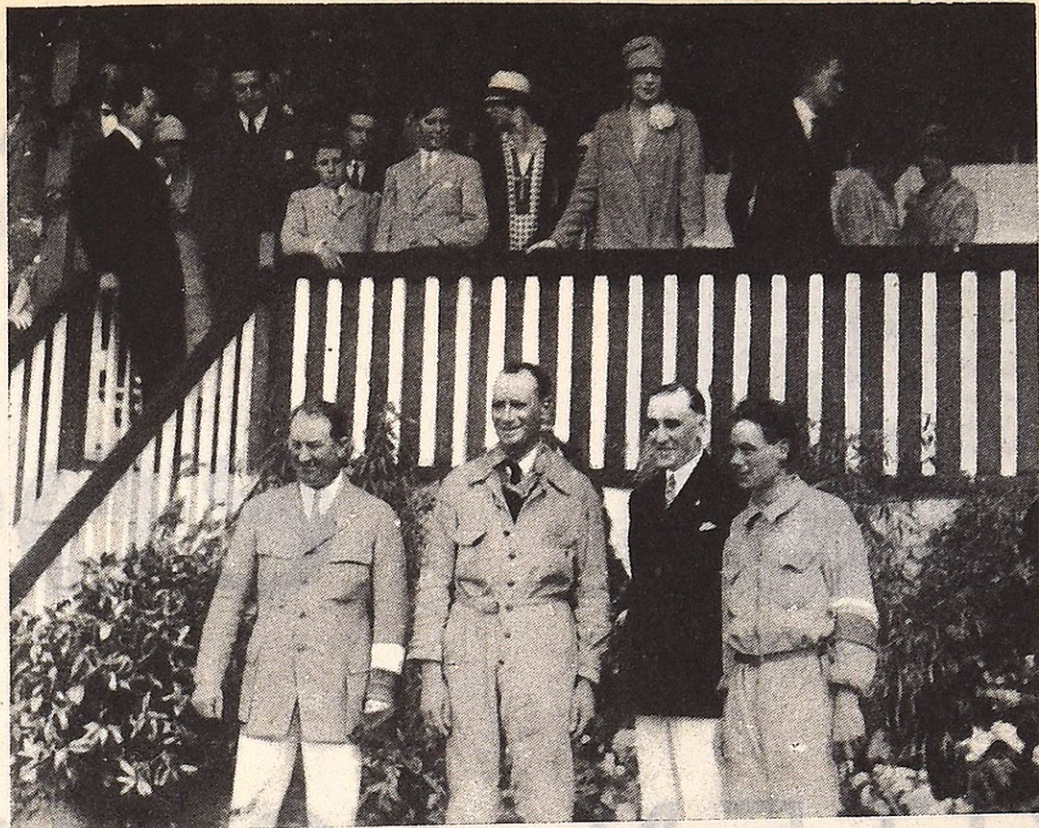
por los ferrocarriles franceses y construídas a partir de 1930— íban equipadas de cuatro motores del "Royale".

En 1933 crea el "57", y hasta 1939 este 8 cilindros, con o sin compresor, será construído en 600 ejemplares, lo que es, con mucho, la mayor serie construída en la historia de Bugatti.

En 1939, Juan Bugatti, su hijo mayor, y su más inmediato colaborador, se mata probando un coche cerca de Molsheim. Tras la ocupación, la fábrica queda en parte destruída, pero también enriquecida con un magnífico material de precisión abandonado por los alemanes.

En 1946, Bugatti, envejecido, se pone al gusto del día que es el de las restricciones, y presenta en el primer Salón después de la Guerra un pequeño motor de cuatro cilindros de 370 centímetros cúbicos. Pero este esfuerzo no tiene continuación.

En agosto de 1947, Ettore Bugatti muere, y Pierre Marco, un antiguo corredor, se hace cargo de la dirección de los negocios, ya que el hijo menor del fallecido, Roland Bugatti, parece desinteresarse de ello. En los años siguientes, surgen varios intentos de reaparición, aunque sin positivos resultados; y así se llega a estos días, en que Pierre Marco ha abandonado la dirección de la fábrica y parece como si una sangre nueva se inyectara en el negocio...



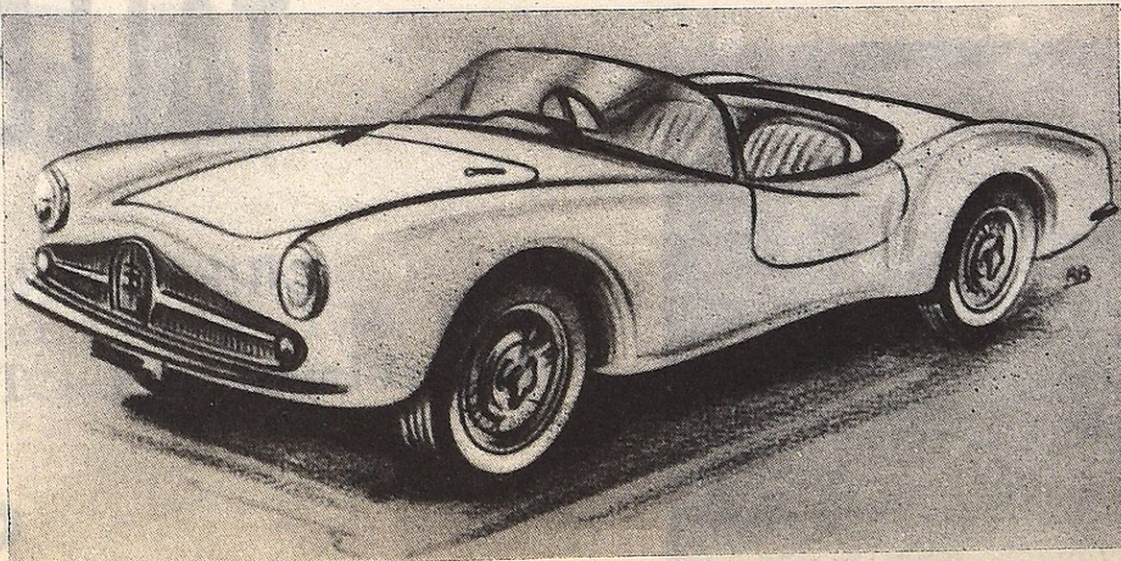
Ettore Bugatti, en los Circuitos de Lasarte. La foto está obtenida el 18 de Julio de 1926, poco después de haber ganado Constantini (a su lado) el Gran Premio de España, con un coche de aquel gran constructor. Junto al corredor italiano, nuestro inolvidable presidente, don Manuel Rezola, y luego el mecánico de Constantini. Al fondo, en las tribunas, la reina Victoria Eugenia y sus augustos hijos don Alfonso, don Jaime, don Juan y don Gonzalo.

palas de los helicópteros "Sicorski y Vertol", empleados en Europa y en Africa del Norte tanto por las fuerzas americanas como el ejército francés.

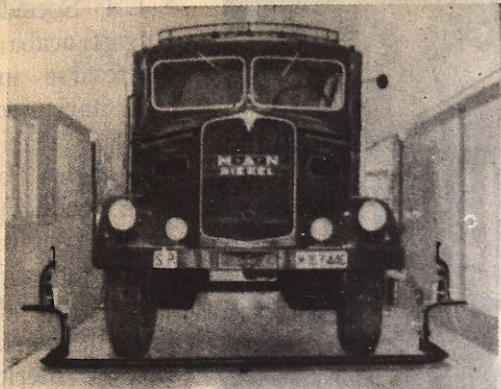
Esta actividad de porvenir, ya que las palas de los helicópteros deben ser frecuentemente verificadas o cambiadas, va a asegurar el trabajo en Molsheim, lo que quiere decir el saneamiento de sus finanzas en un breve plazo, y así, el helicóptero va a servir de trampolín a la salida de un nuevo Bugatti.

Nada tendría de particular que éste saliera a la palestra, el próximo junio, en las 24 Horas de Le Mans, prueba tanto más favorable al debut de Bugatti, como que por primera vez los coches "gran turismo" serán admitidos en Le Mans para la lealmente a los puramente "sport".

Y después de probado en los Circuitos, entregado a su fiel clientela a un precio que se calcula alrededor de los 30.000 francos nuevos que son 3.000.000 de los antiguos.



El nuevo Bugatti 1.500 está actualmente dotado de una carrocería en metal ligero bastante clásica. El capot-motor es inamovible, pequeñas las puertas y el parabrisas de una línea muy moderna.



Alineador de Ruedas para Camiones

# AUTOMOVILISTAS CONDUCTORES



Equilibrador de Ruedas

EVITEN ACCIDENTES

COMPROBANDO CON REGULARIDAD

LA DIRECCION DE SUS VEHICULOS

ESPECIALIDAD

CON LOS MODERNOS PARATOS DE PRECISION

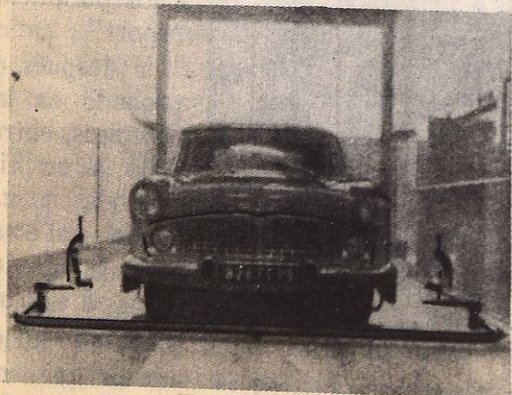
## TALLERES ANA, S.A.

DIRECCION:

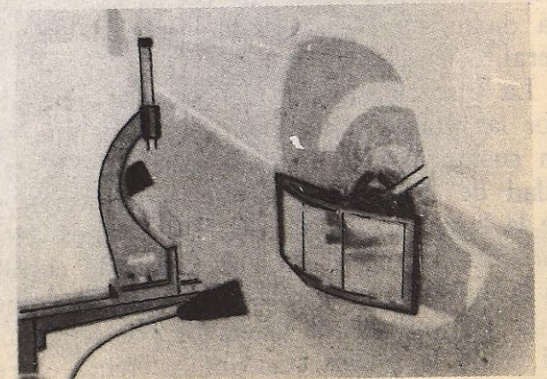
Miguel Imaz, 3 y 5 - Tel. 19039

TALLERES:

Miguel Imaz, 3 y 5 - Teléf. 12425  
Ramón y Cajal, 3 - Teléf. 18290



Alineador de Ruedas para Turismo



Comprobación Óptica

## SAN SEASTIAN

## Un procedimiento único en España, y además gratuito

Existe en nuestra Ciudad un taller especializado en el montaje y reparación de frenos y amortiguadores. Nos referimos al que en los bajos del n.º 3 de la calle de José María Salaverría — una de las últimamente surgidas en el espléndido Ensanche amaratarra—tiene instalado desde hace año y medio nuestro querido y joven amigo don Joaquín Arévalo.

El señor Arévalo, preocupado siempre con perfeccionar hasta el máximo las posibilidades técnicas de su taller, acaba de conseguir una licencia sensacional: la de explotación de un modernísimo procedimiento de comprobación manual de frenos, a cuyo efecto, atento sólo en todo momento al mejor servicio de su distinguida y cada día más extensa clientela — ha adquirido dos aparatos, el aislado funcionamiento de cada uno de los cuales avala y complementa el dictamen respectivo de ambos en relación con el freno sometido a su comprobación.

Cónocida hasta la saciedad es la importancia de los frenos en el funcionamiento y seguridad de un coche, ya que del simplemente deficiente o imperfecto reglaje de aquéllos puede depender en un momento dado la vida de los ocupantes de un vehículo motorizado.

Todos los vehículos de fuerza—ésta es una verdad axiomática — deben estar provistos de frenos seguros y eficientes, ya que la insuficiencia de los mismos pone en continuo peligro no sólo la propia seguridad de los ocupantes del coche, como queda dicho, sino hasta la del tráfico en general.

La eficacia de un freno queda juzgada por la retardación producida en él, que es, en sustancia, una medida exacta de la calidad de los frenos, de su construcción y de la buena disposición de los mismos. Recordemos, aunque sin pretensión de entrar en intimidades ni disquisiciones técnicas, que es la disminución de velocidad por segundo, así como la íntima relación existente entre la fuerza del freno y el peso del vehículo al que está acoplado.

Un freno bien reglado para actuar eficazmente a una velocidad de 40 kms. a la hora puede no estarlo, por ejemplo, y frecuentemente no lo está, para los 100. Lo cual, que por sí solo constituye una perenne “espada de Damocles” pendiente sobre la cabeza de los ocupantes de un coche, viene a agravarse en proporciones verdaderamente alarmantes cuando el dueño del vehículo ignora dicha circunstancia. En tal caso, la tan asendereada espada se cierne sobre la vida de los ocupantes del coche en cuestión pendiente de un simple hilo, presto a romperse en cualquier momento para originar una trágica e irremediable catástrofe.

El taller de don Joaquín Arévalo se encuentra actualmente en condiciones de comprobar dentro de un tiempo mínimo y con una exactitud de medida constante, el estado de los frenos de cualquier coche.

El procedimiento que utiliza, único no sólo en San Sebastián sino en toda España, se halla en vigor solamente en los países escandinavos y en la Alemania Occidental, donde, como es sabido, la Policía de carreteras controla muy meticulosamente el estado de los frenos de toda clase de vehículos como uno de los medios más eficaces para reducir el número de accidentes y la gravedad de estos.

Es muy elogiable la contribución de don Joaquín Arévalo a esta humanísima preocupación mundial del momento, mediante la aplicación y funcionamiento conjuntos de los dos modernísimos aparatos motivo de las presentes líneas y que en todo momento se hallan, desinteresada y gratuitamente, a la disposición de cualquier automovilista que desee comprobar el estado de los frenos de su coche y de manera muy especial a la de los señores socios del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Desde estas columnas nos complacemos en felicitar al señor Arévalo por su celo profesional, tan digno de ser tenido en cuenta.

# ¿FUE TOMAS COOK EL INVENTOR DEL TURISMO?

Si la palabra "turismo" es de origen inglés, el hombre que la dió un sentido fué también un británico, Tomás Cook. Sin duda, antes que él se había circulado mucho por nuestro planeta, con finalidad política, comercial, bélica o de exploración.

En el aspecto de los viajes individuales, Stendhal fué un precursor, aunque sus "Memorias de un turista" no son, en realidad, sino un reportaje gastronómico.

De hecho, los escritores del siglo XIX no parecen haber tenido una vocación turística. Teófilo Gautier, Jorge Sand, Musset y Lamartine transforman sus experiencias turísticas privadas en literatura, mientras que Alejandro Dumas, llevado por su imaginación, se pasaba de la raya muy a menudo. Hoy nadie osaría tomarse con la realidad tantas libertades como se las tomó el autor de "Los tres mosqueteros" ya que, gracias a Cook, los países extranjeros han cesado de ser tierras casi inaccesibles para la generosidad de los mortales.

Representante típico de las clases medias inglesas del siglo XIX, Tomás Cook es quien lanzó el "slogan" de "el mundo pertenece a todo el mundo". Fué el profeta del

turismo de masas, y puesto que, en su época los viajes individuales costaban sumas considerables, tuvo la idea de organizar excursiones colectivas.

## COOK NI BEBIA NI FUMABA

En sus comienzos, la empresa de Cook tuvo una finalidad moral, como ocurre a menudo en la Gran Bretaña. Su intención era la de que los ingleses conocieran otros países, a fin de que, después de haber recorrido el mundo y contemplado sus defectos, fuesen más conscientes de la cualidades estimables de su patria.

"Británicos de todas las clases sociales deben visitar París—escribe en la revista "The Excursionist"—a fin de adquirir conciencia de los vicios y de los errores que ensombrecen las glorias de Francia. En materia de cortesía, los parisienses tienen mucho que aprender de nosotros; pero, en el aspecto de la moralidad, los ingleses no pueden más que confirmarse en su actitud, dado el espectáculo que les es ofrecido. Quisiéramos que cada inglés pudiera trasladarse a París para que apreciara mejor la sobriedad y la serenidad del día del Señor, tal como



Estampa clásica de una de las expediciones de la Agencia Cook en autocar, durante los primeros años de este siglo.

**¡SEÑORA!**

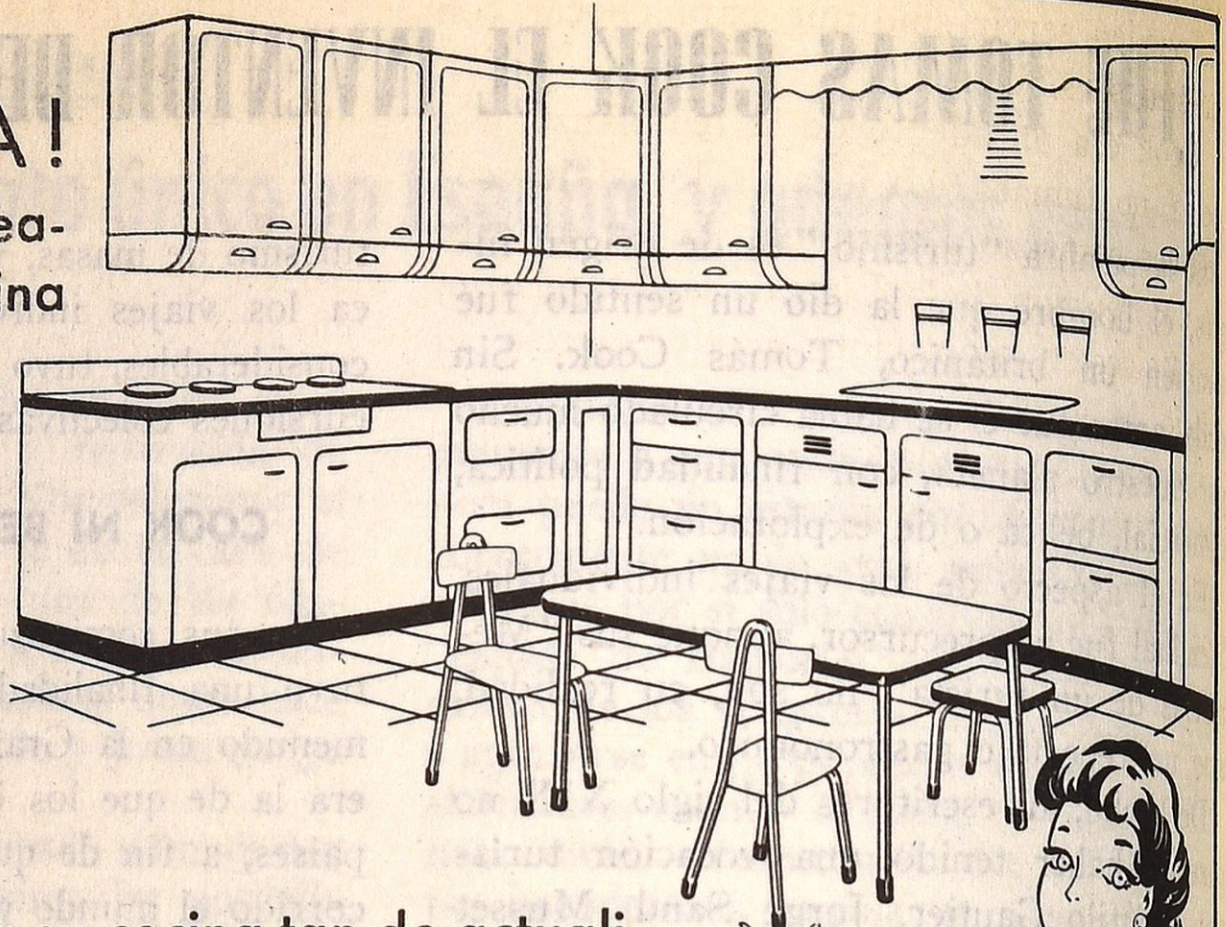
Vd. también desea-  
ría tener una cocina  
como ésta?

Pues nada más  
fácil

Manufacturas

**RIO**

le ofrece la  
oportunidad de  
adquirir todos  
los muebles para su cocina tan de actuali-  
dad. A precios de fábrica.



**RIO**

Primo Rivera, 1

SAN SEBASTIAN

## CENTRAL DE MATERIALES ELECTRICOS



El imprescindible compañero de  
vuestras excursiones, de  
vuestros "campings"

UNA NEVERA PORTATIL

Modelo	600.....	1.180 ptas.
"	1.400.....	1.475 "



Y otros modelos para su casa desde 885 ptas.

Gral. Primo de Rivera, 9

SAN SEBASTIAN

Teléfs. 19283 y 20952

se celebra entre nosotros, ya que las escenas de locura que se desarrollan en Francia no pueden servir sino que para chocar con nuestra sensibilidad.”

Cook era un adepto de la templanza. No bebía, no fumaba. La idea de los viajes colectivos comenzó a germinar en su espíritu en una reunión de la Liga de la Templanza, de Leicester, población donde ejercía el oficio de ebanista.

Según él, la soledad era el mayor enemigo de la virtud. “Entregado a sí mismo — afirmaba — el ser humano se abandona a todos los vicios, de los cuales los más extendidos son el alcohol y el tabaco”.

El primer tren turístico que organizó Cook salió de Leicester, hacia el puerto de Loughborough, en 1841. Estaba constituido por abonados de la revista. “El Antifumador y el Antialcohólico”. Aquel viaje alcanzó un gran éxito, puesto que los expedicionarios pudieron comprobar que no fumar y no beber en grupo era más fácil que no fumar y no beber estando uno solo.

Animado por estos principios, Cook se lanzó a la conquista de las Islas Británicas. En aquella época, a pesar del ferrocarril, el noventa por ciento de los ingleses no había salido de su localidad de origen. Solamente los marinos viajaban. Los demás ciudadanos vivían y morían dentro del marco que les había visto nacer. Después de este primer éxito, los puritanos de Leicester comenzaron a sentirse estrechos en las Islas Británicas.

La Exposición Internacional de París en 1855, celebrada en los Campos Elíseos e inaugurada por el Emperador Napoleón III y su esposa, la Emperatriz Eugenia, permitió a Cook convencer a sus compatriotas para que atravesaran el Canal de la Mancha, no tan sólo con fines mercantiles sino también para poder satisfacer su curiosidad. Las autoridades inglesas hicieron lo posible para impedir la salida de sus compatriotas de las Islas, afirmando: “Los británicos deben quedarse en la Gran Bretaña; de ninguna manera deben convertirse en vagabundos”.

Y las Compañías que controlaban el tráfi-

co en el Canal recibieron orden de rechazar el embarque de los clientes de Cook.

Sin embargo y a pesar de tanta dificultad, el profeta del turismo popular consiguió llevar 2.000 turistas ingleses a París.

Poco a poco, el puritano Cook se convirtió en el organizador de la mayor parte de los grandes viajes del siglo XIX.

Ya coronado Eduardo VII, que no confiaba su persona más que a Ritz (ver nuestro Boletín 88, de diciembre último) pidió a Cook que le organizara un viaje a las Indias para sus hijos. En efecto, el profeta del turismo popular, para recibir a sus Altezas Reales con los honores correspondientes a su rango, alquiló veinticinco marajás, diez elefantes y treinta y cinco tigres.

Aquella expedición fué para Cook y para la Corona británica también, un gran triunfo. Como la Prensa internacional estuvo unánime en prodigar los máximos elogios al talento organizador de Cook, el kaiser pidió a éste le organizase una excursión al Oriente Medio.

El Emperador de Alemania visitó las Pirámides y los Santos Lugares, acompañado de cien “pachás” turcos y egipcios, cuidadosamente elegidos por el organizador de la expedición, amén de una caravana de ciento veinte camellos.

Abdul Hamid, el último sultán de la Sublime Puerta, instaló unas tiendas de campaña con un lujo propiamente oriental, poniéndolas a disposición de sus reales invitados.

Pero esta expedición tuvo consecuencias desgraciadas para el pionero del turismo colectivo, ya que, obstinado en no beber más que agua, su hijo cogió el tifus y murió en Palestina.

La temperatura, además, se mostró extraordinariamente inclemente.

Por otra parte, Tomás Cook, por el hecho de haber conducido a un soberano extranjero hacia regiones que entraban en la esfera de los intereses británicos, fué acusado de favorecer el “Drang nach Osten” germánico. La revista “Punch” llamó al

viaje del kaiser a Palestina "la cruzada Cook y compañía".

## EL ZAR DE RUSIA EN INGLATERRA

Este escándalo no había sido todavía olvidado, cuando Cook fué llamado a Buckingham Palace para encargarle de organizar la visita de la familia del zar a Gran Bretaña.

El encargo no era fácil. Puesto en contacto con la dirección de los ferrocarriles rusos, Cook se enteró de que cuando el zar y su familia decidían efectuar un viaje, tres trenes esperaban, con sus locomotoras a toda presión, en la estación de San Petersburgo. De este modo, si se cometía un atentado contra uno de aquellos trenes, existían dos probabilidades sobre tres de que sus Majestades no se encontrasen a bordo. Para los barcos que debían transportar al zar del continente a Gran Bretaña, las medidas adoptadas por los órganos de seguridad rusos eran análogas.

Así las cosas, el príncipe de Gales corría el riesgo de no saber en qué puerto y en qué navío se encontraban los invitados que debía recibir.

—Mi querido amigo: me plantea usted cuestiones verdaderas a mente indiscretas — le contestó el embajador.

—En ese caso, la ceremonia de la recepción queda suprimida — dijo Cook a su vez.

La amenaza produjo su efecto, y el príncipe de Gales pudo dirigirse directamente al lugar del encuentro para dar la bienvenida al zar.

La última aventura con una testa coronada le ocurrió al señor Picolini, agente de los herederos de Tomás Cook en Roma.

El año 1939 tuvieron aquéllos que organizar el viaje a Europa del príncipe de Kapurtala, el más rico señor de las Indias antes de la Guerra. Apenas llegado a la Ciudad Eterna, el príncipe manifestó deseos de ver al Papa, al Rey Víctor Manuel y a Mussolini. Pero ocurrió que el último se encontraba en el Brennero, entrevistándose con Hitler; el Rey inauguraba en aquellos mismos instantes un Estadio en una ciudad del norte de Italia, mientras Pío XII se encontraba en su residencia veraniega de Castelgandolfo.

El príncipe indio aceptó el desplazarse para visitar al Papa, pero pretendió presentar al Soberano Pontífice en el curso de la audiencia a los cantores y bailarinas que le acompañaban. Después de haber sido seriamente amenazado de ser entregado a los leones si osaba alguna vez aventurarse por las Indias, el señor Picolini consiguió persuadir al príncipe de que renunciase a su programa. En Castelgandolfo Su Santidad recibió cordialmente al peregrino oriental, quien se avino, muy complacido, a oír el Himno del Vaticano, cantado por la Capilla Sixtina.

Pero, para contentar a tan ilustre turista, el señor Picolini tuvo que alquilar un teatro de Roma y enviar invitaciones para llenarlo, a fin de que los cantores y bailarinas del príncipe de Kapurtala pudiesen mostrar su arte ante un público europeo.

Pero el agente ro-



EL JEFE CANIBAL, A SU VICTIMA

—¡Pero, hombre!... ¿Por qué no me dijo usted antes que viajaba con Cook? Yo soy el agente local...

mano de Cook no había llegado todavía al final de sus tribulaciones. En el curso del viaje de Roma hacia París, se dió cuenta de que tres miembros del séquito del príncipe habían desaparecido.

—No se preocupe usted—le dijo el príncipe. —Es que no quiero verles más; por lo que les he encerrado en sus habitaciones en el hotel de Roma. Como no tienen dinero, se morirán de hambre, y esto será lo mejor que les pueda pasar.

### EL «CAN-CAN» FRANCES, PROHIBIDO A LAS «LADIES»

Para Tomás Cook y sus sucesores, la organización de los viajes de reyes y príncipes tenía tan sólo un fin publicitario. Los clientes base de su negocio, eran siempre los turistas de la clase media, los que representaban en el siglo XIX un tipo nuevo de viajeros, los que tenían miedo á la geografía, desconfiaban de sus propias iniciativas y deseaban recorrer el mundo encuadrados por un equipo de guías.

Peró Cook no consiguió convertir a sus clientes a la templanza y ni el alcohol y el tabaco eran los únicos enemigos de estos. A las señoras del convoy que dirigía hacia París les daba, por lo mismo, las instrucciones siguientes:

“Una “lady” puede entrar en los mejores cafés parisinos e incluso sentarse alrededor de una mesa en su terraza. Pero una “lady” no debe jamás penetrar en un café de los de la parte norte de los “boulevares”, entre la Opera y el “boulevard” Saint-Denis. La mayoría de estos establecimientos ofrecen atracciones que chocan con el buen gusto. El “can-can”, bailado por profesionales, es una exhibición contra la naturaleza que lleva a la disolución de las costumbres. Nueve entre diez de los espectadores son hombres, llevados allí por una curiosidad indigna”.

A pesar de este puritanismo exagerado, Cook alcanzó una gran victoria: el turismo de masas sustituyó al turismo aristócrata de la época precedente.

Hoy, los viajeros no buscan sólo el reposo sino también las diversiones. Se dirigen a la montaña en invierno e invaden playas soleadas en verano: incapaces de mantenerse más de tres o cuatro días en la misma localidad, van de pueblo en pueblo o de ciudad en ciudad con la aspiración de adquirir un máximo de conocimientos en un mínimo de tiempo.

El turismo se ha convertido en una gran industria, de la que nadie, empezando por el propio Estado, puede desinteresarse. La firma Cook, ella sola, con sus miles de sucursales dispersas por el mundo entero, transporta anualmente más de doce millones de personas, y eso que tiene enfrente a poderosos rivales. La Agencia Hilton, de Nueva York, organiza ya viajes de vacaciones a Chile, México, a los “fjords” noruegos, a Haway, lo mismo que a la Costa Azul, a España, a París o a Italia. Con la entrada en servicio de los aviones gigantes, el turismo continental será desbordado. Para llenar a estos colosos del aire, se nos invitará a pasar el verano en Honolulu y a practicar los deportes de invierno en el Aconcagua...

Entre tanto, los sucesores de Tomás Cook no se arrendan por nada y tratan de atraerse turistas a toda costa.

Así, una Agencia alemana ofrece a los clientes un viaje por Africa y un elefante. Al turista se le garantiza que tendrá ocasión de matar un paquidermo con su propio fusil para poderse llevar a su país natal, como recuerdo, las marfileñas defensas de su víctima.

Tomás Cook, con toda su clarividencia, no había llegado a prever tanto.

F. H.

**TREVIJANO**

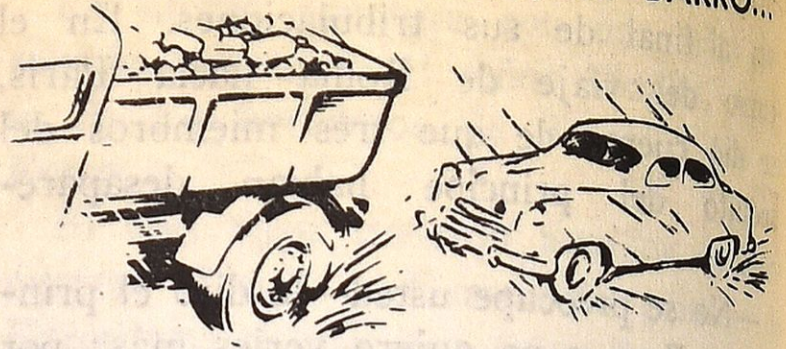
EL ZAPATO DE CALIDAD PARA  
SEÑORA Y CABALLERO  
San Martín, 38 - Teléfono 12183 - SAN SEBASTIAN



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



os presenta

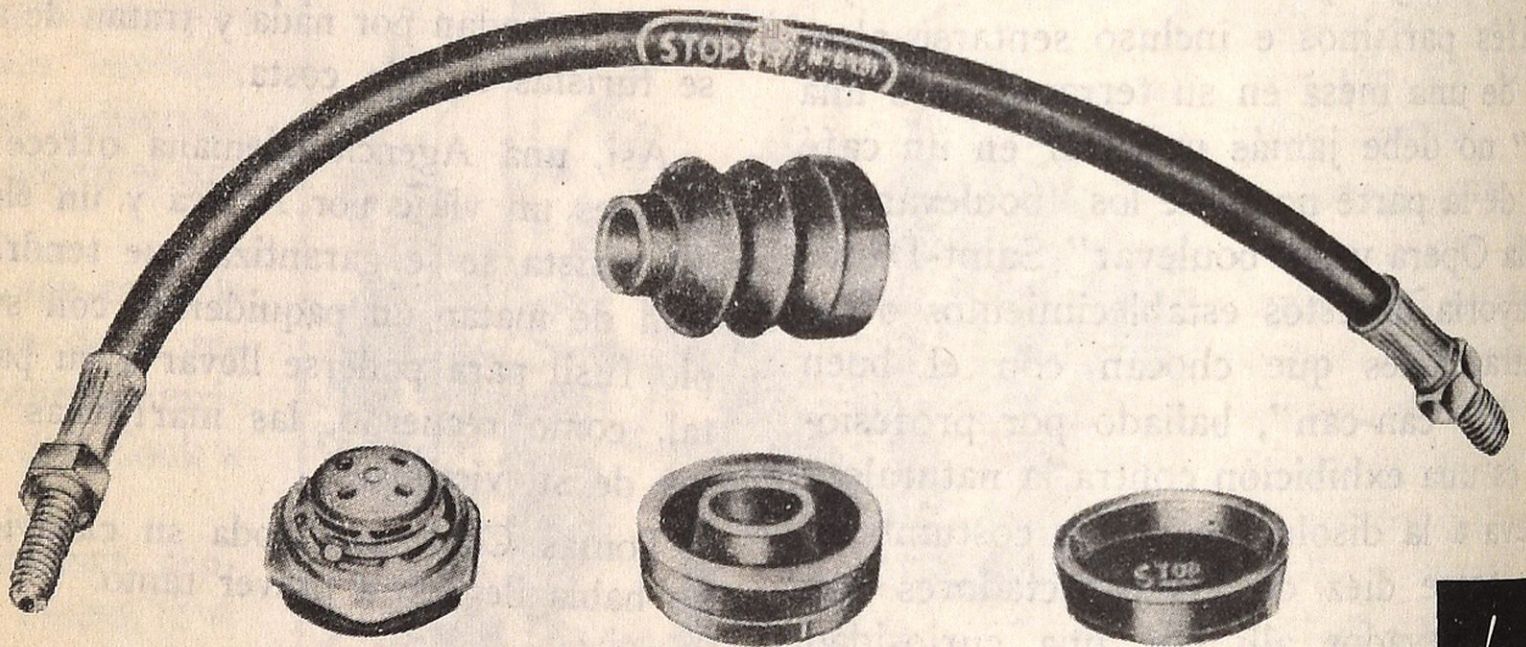


# TRANSPAR



CON DEPOSITO DE PLASTICO

PIEZAS Y LIQUIDOS PARA FRENOS HIDRAULICOS



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



# INTERESANTES NOTICIAS PARA LOS AUTOMOVILISTAS

La conocida firma KRAFFT, en su constante interés de renovación y progreso, realiza continuos estudios, estableciendo contacto con firmas internacionales, para ofrecer, siempre, los mejores y más modernos productos destinados al automóvil.

KRAFFT le ofrece soluciones para todos sus problemas. Posee una extensa gama de productos que abarca las necesidades de su coche de manera completa, y por la calidad de las materias y sistemas de fabricación empleados, puede confiarse a KRAFFT sin guardar la menor reserva.

Usted conoce ya al WYK UNDERCAR, que es un "recubrimiento", no una pintura, que protege de la corrosión los bajos de su coche, evitando, además, ruidos desagradables al formar una superficie acolchada. Desde luego, es especialmente recomendable en zonas marítimas donde el ambiente está cargado de humedad y salitre y donde, sin sentirlo, los bajos de cualquier coche se destrozan rápidamente por la corrosión.

También conocerá usted los NEW POLISH y SUPER POLISH para carrocerías, los GRAPHOCYL y GRAPHOIL RAC para mantener joven el motor, los SHAMPOO y CRISTALUX para lavar carrocerías y cristales, y el líquido de frenos SPECIAL R-2, SUPER 3 y STANDARD. Además, existen una serie de productos KRAFFT para reparaciones, montajes, etc. que utilizan los talleres y garantizan la realización de un perfecto trabajo.

Son cincuenta los productos KRAFFT que están al servicio de su coche.

Le interesará, sin duda, conocer la reciente aparición en el mercado de los siguientes nuevos productos KRAFFT:

**KROMOLUX.**—Usted habrá lamentado muchas veces la oxidación de partes cromadas de su coche, que causan tan mal efecto. Pues bien: el KROMOLUX elimina esa oxidación y hace que luzcan sus cromados como el primer día.

**PROKROM.**—Después de limpiados los

cromados con KROMOLUX, el PROKROM, que forma una película transparente sobre las partes cromadas y que se aplica fácilmente con un pincel incorporado al tapón del envase, protegerá y mantendrá el brillo original de los cromados o niquelados de su coche.

**ANTI-TAR.**—Cuántas veces habrá sentido deseos de eliminar de alguna forma esas manchitas casi imperceptibles de alquitrán, asfalto, fuel, etc. que salpican la carrocería de su coche, causando tan mala impresión. Con ANTI-TAR podrá conseguirlo. Además, el ANTI-TAR desengrasa la carrocería, limpia las bujías y reaviva los cromados.

**K-LIMP.**—No cabe duda que en alguna ocasión habrá sentido la necesidad de limpiarse las manos, llenas de grasa después de alguna avería en la carretera. KRAFFT le resuelve el problema con K-LIMP, que las deja limpias, suaves y perfumadas, sin necesidad de agua, jabón ni toalla.

**TON-UP.**—Aun cuando haya notado que al motor de su coche le hacía falta una buena limpieza interna, probablemente no se ha decidido a ella porque no puede permitirse perder tiempo en su desmontaje y montaje. Pues bien: KRAFFT lo soluciona con su TON-UP, que limpia perfectamente el motor sin desmontarlo, eliminando carbonilla, gomas y residuos, aumentando su potencia y mejorando la lubricación.

**EVER-LUX.**—Se acabó la preocupación que suponía para usted el no contar con buena visibilidad en parabrisas y ventanillas de su coche, en días lluviosos o fríos. KRAFFT pone a su disposición el paño EVER-LUX, que elimina por largo tiempo el empañamiento y permitiéndole una visión nítida y clara.

La presentación, el buen funcionamiento y la conservación de su coche requieren de usted la atención y el cuidado máximos. En este aspecto, los cincuenta Productos KRAFFT, creados para tal finalidad, son sus mejores colaboradores. Es de justicia reconocerlo.

# ACADEMIA AUTOMOVILISTA

SAN MARCIAL, 4  
TELEFONO 21099

Unica con doble volante  
(patentado)

# FOTO MADRID

Fotocopias  
al momento

Trabajos industriales

Cine - Venta de aparatos fotográficos

Avda. España, 16

Teléfono 14380

San Sebastián

Gran

# GARAGE MODERNO

engrases

ALTA PRESION

lavados estancias

paralela av. de navarra, 9

# IRUN

# Carrocerías

# E. Biggi



San Francisco, 51

Teléfono 16-1-10

SAN SEBASTIAN

**"SILENCIOSA"**  
Y ALTO RENDIMIENTO

ADEMAS...

**MENOS  
CONSUMO**

ARPON

# MOTOCICLETAS MONTESA

# "Brio 82"

FABRICADA POR PERMANER, S.A.

Establecimientos **VELOMOTO**

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

AGENTE OFICIAL

# EL AUTOMOVILISMO Y LA SALUD

*El automóvil—como motivo revolucionario llamado a las mayores empresas—fué, desde su aparición primera, tema de discusión y comentario generales, visto y considerado a través de diferentes prismas o aspectos: uno de estos, el higiénico. Pero, en medio siglo, el automóvil, y por lo tanto el automovilismo, ha evolucionado mucho; y la higiene, también. Considerándolo así, traemos a nuestras páginas un trabajo, firmado por un médico, que se publicó en la inolvidable revista donostiarra "Novedades" el 5 de junio de 1910. Nos lo remite un querido consocio, a título de curiosidad. Curioso e interesante es, en efecto, puesto que encierra, sin duda, un fondo de verdad. Aunque mucho dudamos que se atreviera a suscribirlo íntegramente ni uno sólo de los médicos modernos..., y hasta que no dejara de dibujar en sus labios una sonrisa de irónica conmiseración ante algunas de las apreciaciones que en él se contienen y que la ciencia reputa hoy de ingenuas puerilidades...*

Desde el punto de vista higiénico, el automovilismo es útil cuando se practica como medio turista, pero es nocivo si se efectúa como medio profesional

Una excursión en automóvil por buena carretera con una velocidad máxima de 70 kms. por hora es beneficiosa para la función respiratoria del excursionista: en cambio, una marcha mayor a la indicada es altamente perjudicial, pues la rapidísima entrada del aire en los pulmones produciría graves trastornos, en la circulación de la sangre, ocasionando congestiones y flegmasias.

Por el contrario, la marcha en automóvil a una velocidad prudencial origina beneficios múltiples en la salud del excursionista, que se observan por un aumento de oxigenación de los pulmones que los vigoriza y los coloca en una verdadera inmunidad para las afecciones de pecho (bronquitis, pneumonias, tisis etc.) y por una tonificación general de todo el organismo humano.

Dedúcese de lo expuesto que puede considerarse como higiénico el automovilismo

cuando este "sport" se practique como turismo en excursión, siendo pernicioso cuando se efectúe como medio profesional en carreras a grandes velocidades.

Pero para que este "sport", aun efectuándolo en excursión, resulte higiénico, es preciso que el automovilista tenga en cuenta y practique los siguientes preceptos:

1.º—Para respirar higiénicamente en automóvil es preciso INSPIRAR por la nariz y ESPIRAR por la boca, que deberá llevarse cerrada, oprimiendo entre los dientes y labios una boquilla inhaladora de mentol o brea.

2.º—Las fosas nasales del automovilista deben estar siempre limpias, desobstruirlas y dilatarlas todo lo posible a fin de que sin dificultad penetre el aire y pueda respirar por ellas.

3.º—Debe procurarse en la marcha llevar el cuerpo lo más verticalmente posible, procurando sacar hacia adelante el pecho.

4.º—Antes de salir de excursión, el automovilista deberá ablucionarse con agua fría la región anterior del tórax en verano y con alcohol en invierno.

5.º—Las vestiduras del excursionista han de ser holgadas, sobre todo de cintura arriba, a fin de que los pulmones no encuentren obstáculos para su amplia dilatación.

6.º—Si la velocidad que ha de llevarse es mayor de 30 kilómetros por hora, (que es la más higiénica), debe preservarse el rostro con una fina gasa coloreada ligeramente de azul pálido.

7.º—Durante las excursiones no se debe fumar, o fumar poco.

Con estas sencillas precauciones, todo automovilista puede tener la evidencia de que el paseo en su máquina le reportaría beneficiosos efectos, traducidos en mayor actividad de la respiración, desarrollo de la caja torácica, aumento de capacidad de los pulmones, mayor oxigenación de la sangre y, en una palabra, gran tonicidad del organismo en general.

SERVICIO OFICIAL

**SEAT**

TALLER AUTORIZADO N.º 502

**TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.**

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

**SAN SEBASTIAN**

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



**STINUS**

FUNDADA EN 1893

GARAGE  
Gloria, 3 y 5  
Teléf. 10350

CARROCERIA  
Carquizano, 5  
Teléf. 10235

**SAN SEBASTIAN**

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

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA GUIPUZCOA  
DE AUTOMOVILES

**Peugeot**

SERVICIO

RECAMBIOS

*Manufacturas*

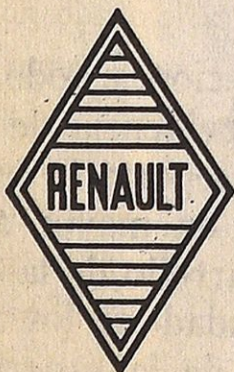
**OLARAN**

PIEL NATURAL Y ARTIFICIAL

PARA

CARROCERIAS Y MUEBLES

**Beasain**



CONCESIONARIO  
PARA  
GUIPUZCOA

*Auto-Recambios*

**BRIG S.L.**

NEUMATICOS **MICHELIN** • RECAMBIOS Y SERVICIOS

Avda. Generalísimo, 2

San Sebastián

Teléfono 1-31-81

# HOY POR TI Y MAÑANA POR MI

*Mucha gente se marcha, por no decir que huye. Otros se quedan petrificados. Pero es precisamente en esos momentos cuando hay que demostrar que uno es hombre.*

Puede que algún día la gente se dé cuenta de que el automóvil de hoy nada tiene ya de común con las plácidas diligencias de nuestros abuelos, y que la responsabilidad del conductor de un coche que alcanza fácilmente los 130 kilómetros por hora es muy distinta, y sobre todo muy superior, a la de un cochero de "aquellos tiempos que se fueron". Aunque legalmente ninguna jurisprudencia lo acredite, es indudable que el individuo que "dobla", a toda velocidad además, en una curva, acepta deliberadamente el riesgo de cometer un asesinato.

A cualquiera le puede tocar encontrarse de repente, en plena carretera, con la víctima de un accidente de tráfico. Por profano que uno sea en materia de socorros de urgencia, es preciso cargar con esa elemental obligación de solidaridad humana que consiste en aportar los medios para limitar en lo posible un desastre escalofriante. No es siempre fácil poseer los ánimos necesarios. Pero es preciso sobreponerse al instinto, comprensible pero no por ello menos reprobable, de salir corriendo. Una vida humana puede depender de nuestra intervención; también la tranquilidad de nuestra conciencia es importante.

En principio, claro está, a quien le toca recoger los "vidrios rotos" es al médico. Pero, mientras no se sustituya cada mojón kilométrico por un facultativo de servicio, muchas veces es tarde, demasiado tarde, cuando el médico llega al lugar del accidente. Por lo tanto, la "primera mano" debe echarla el que primero llega, sea quien sea y tenga los conocimientos que tenga.

Ante todo, hay que decidirse. Después de un incendio que aniquiló totalmente una importante fábrica, el jefe de los bomberos exclamó con un gesto de disculpa: "Qué quieren, el fuego nos cogió de improviso". Con la misma lógica que hay que admitir que el fuego difícilmente puede encargarse de accionar la señal de alarma media hora antes de declararse, hay que descartar la po-

sibilidad de que un automovilista avise a los transeuntes su intención de ir a estrellarse contra el segundo árbol de la derecha, después de la estación de gasolina.

El accidente es siempre sorprendente, terrorífico; y la primera reacción de mucha gente es marcharse. Otros se quedan, incapaces del menor gesto. Pero, sin pensar en la inacabable cadena de complicaciones que este gesto llevará consigo, lo más viril es lanzarse a donde el deber nos llama.

Puede que ésta sea una palabra altisonante, pero no existe otra para la circunstancia. Siempre existe el recurso de ayudar a la voluntad con tres o cuatro aspiraciones profundas de oxígeno, que calmarán el tumulto orgánico.

Para empezar, hace falta dar más prueba de sentido común que de buena voluntad. Un gesto sencillo, ejecutado en el momento oportuno, puede salvar una vida humana; el mismo gesto, fuera de tiempo, puede tener consecuencias fatales. Así, en casos de traumatismo del cráneo o de la espina dorsal, más vale no hacer nada que tratar de aplicar cuidados intempestivos. Esta clase de heridos es mucho más conveniente dejarlos para los "técnicos".

En cambio, he aquí algunos gestos elementales, válidos para ciertos casos determinados. Por ejemplo, un herido sangra abundantemente al borde de la carretera: la sangre venosa o arterial corre inagotablemente. El mejor modo de cortar una hemorragia, cualquiera que sea su emplazamiento, consiste en comprimir directamente la herida con una tela limpia: un pañuelo, una tira de camisa, cualquier cosa similar. Teniendo en cuenta que la mayoría de la gente no son auxiliares profesionales, más vale abstenerse de colocar torniquetes. Generalmente, el torniquete del aficionado no suele ser bastante prieto, y en este caso, aumenta la hemorragia venosa sin cortar la arterial. Hay que tener presente también que el torniquete debe ser cambiado a menudo, pues, de seguir en su sitio más allá de una hora, se corre el peligro de graves accidentes, tales como la gangrena del miembro no irrigado.

De todos modos, un auxiliar no debe olvidar que cuando la sangre brota, es una arteria la que está alcanzada. En tal caso, el torniquete debe si-

# Ignacio Villar y Cía.

MAYORISTAS CAMPSA

REPSOL - CALVO SOTELO - AMALIE Y CASTROL  
Accesorios y recambios

**"MOVI"**

Autoelectricidad - Neumáticos - Rodamientos

P. Centenario, 2      Teléfonos 12279 y 17302

**SAN SEBASTIAN**



# ALFA - ROMEO

Gasolina y Diesel

AGENCIA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

Garage "SUM"

Servicio Permanente de CAMION GRUA

c/ Segundo Ispizua "D"

Tlfn. 18.913-18.903

**SAN SEBASTIAN**

*¡Más vida  
que un gato!*



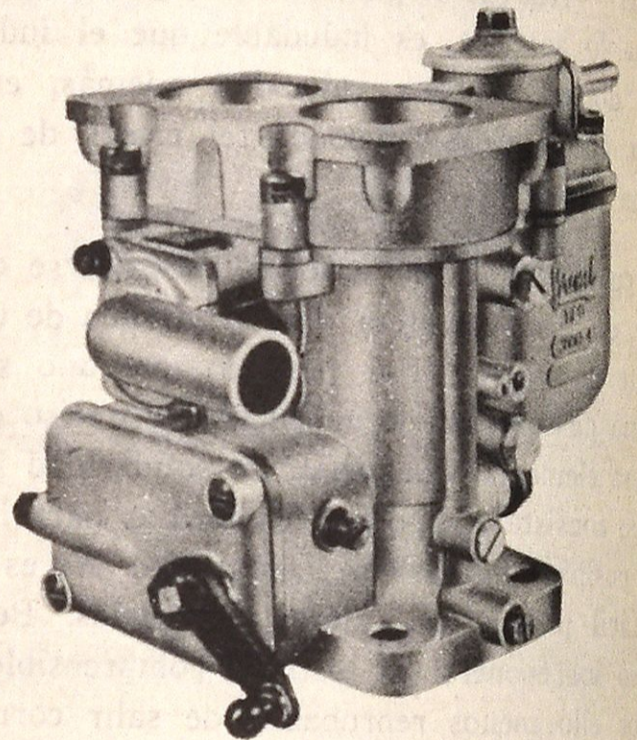
**ACUMULADORES**

★ **K L G** ★

Avda. Generalísimo, 16 bis - Teléfono: 21248

**SAN SEBASTIAN**

# "MICHEL"



Servicio oficial VEGLIA-BRESSEL  
y BRESSEL-WEBER de carburadores

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

# Sucesores de V. Laza, S. L.

CONCESIONARIOS

*Ford*

EN ALAVA

M. Iradier, 21 - Teléfs. 1988 y 3932

**VITORIA**

# GARAGE ARACAMA

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

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

**SAN SEBASTIAN**

tuarse entre la herida y el corazón. Hay que apretar el torniquete hasta que la sangre deje de brotar. Por el contrario, cuando la sangre se extiende, la causante es una vena: hay que colocar el torniquete debajo de la herida, entre ésta y la extremidad del miembro afectado. En tal caso, puede estar menos apretado. De todos modos, cada cuarto de hora hay que aflojar el torniquete para permitir la irrigación sanguínea, incluso al precio de derramar un poco más de sangre. Las heridas irregulares, llamadas anfractuosas, deben cubrirse con una tela limpia.

Así podrá impedirse que el herido se desangre hasta el agotamiento. Transportado luego a la casa de socorro, conservará el máximo de sus probabilidades, aunque ese máximo sea insignificante. En este orden de ideas, si un herido manifiesta una palidez extrema a consecuencia de una hemorragia muy intensa, conviene situarle de forma que tenga la cabeza más baja que el cuerpo: le queda muy poca sangre, y es preferible que este pequeño resto sirva para la irrigación del cerebro.

Tampoco es muy difícil practicar la respiración artificial. Muchos heridos, después del terrible choque que han sufrido, presentan un síncope respiratorio, es decir que los movimientos respiratorios se han parado mientras que el corazón sigue latiendo. En este caso, cada segundo cuenta. En efecto, al cabo de cinco minutos de suspensión respiratoria, las probabilidades de sobrevivir quedan reducidas en un setenta y cinco por ciento. Al cabo de diez minutos, prácticamente ya no existen.

El método de reanimación más fácil de aplicar entre los varios que se utilizan corrientemente, es el de Nielsen. El herido es extendido boca arriba, los brazos plegados debajo de su cabeza, las manos dispuestas una sobre la otra y la cabeza ligeramente ladeada. Arrodillado, el reanimador mantiene la cabeza del enfermo entre las rodillas. Para la aspiración, levanta los codos lentamente. Para la expiración, suelta los codos, colocando su mano a media espalda del herido, se inclina hacia adelante y ejerce una presión en sentido vertical. El ritmo es de doce inspiraciones y expiraciones al minuto.

¿Y el fuego? ¿Qué hacer a esos infelices convertidos en antorcha viviente? Hay que procurar asfixiar las llamas con una manta, un abrigo, una chaqueta, o lo que se tenga a mano. No se debe

intentar arrancar los vestidos de las llamas. También hay que impedir que las buenas almas viertan aceite sobre las quemaduras.

No se intente dar de beber a un comatoso, es decir, nada de introducirle a la fuerza agua o alcohol en la boca; lo más probable será que se asfixie. En cambio, a aquellos que puedan beber, se les puede dar café, té o alcohol.

Una cosa importante que recordar, es que los heridos generalmente tienen frío. Cubrirles con mantas o un abrigo.

Si se dispone de un coche y se estima que una vida humana bien vale ensuciar los asientos, el pensamiento lógico será llevar al herido al pueblo más próximo para pueda ser atendido. En tal caso, hay que tener el máximo cuidado, porque se corre el peligro de agravar un accidente convirtiéndolo en otro. Por ejemplo, cuando hay una herida en la espina dorsal—¿pero cómo saberlo?—, se agravaría con el menor movimiento, y si está afectada la región cervical, éste puede ser de consecuencias fatales. En caso de fractura de un miembro, cualquier fragmento de hueso puede lesionar una arteria o un nervio. Y esta es la razón por la que se ven personas que “no parecen estar malheridas”, sentarse, casi sin ayuda, al lado del conductor benévolo, y llegar a la Casa de Socorro en estado comatoso, si es que aún llegan con vida. Hay unas reglas bien establecidas para el transporte de heridos. Así, en caso de fractura de la columna vertebral, se transporta al accidentado en una camilla, o en su defecto, encima de una puerta. Los heridos de tórax deben ser desplazados medio sentados. Pero, ¡cuidado!, no se toque a un herido de cráneo. El papel de socorredor, en tal caso, es de lo más restringido: esperar al médico. A lo más, localizar una posible herida en el cuero cabelludo y complimirla para cortar la hemorragia.

En definitiva, el papel principal del testigo de un accidente, a no ser que sea un profesional experto, es bastante limitado. Lo esencial, y esto sí es vital tenerlo presente, es avisar inmediatamente. Las autoridades están constantemente en estado de alerta para acudir al lugar del accidente. Cuando antes se lance el S. O. S., mayores serán las probabilidades de sobrevivir para el herido.



# Vespa

El pequeño coche de 2 ruedas

MODELO "N" 125 c.c.

3 velocidades  
1,8 litros por 100 kms.

Precio: 17.500 Pts. f.f.

MODELO "S" 125 c.c.

4 velocidades  
2,2 litros por 100 kms.  
Cuentakilómetros  
Rueda de repuesto  
Sillín doble  
Bordones

Precio: 19.600 Pts. f.f.

# Moscone

## LA VESPA DEL MAR

Motor fuera bordo  
para los deportes,  
la pesca y el turismo

Motor de 2 cilindros

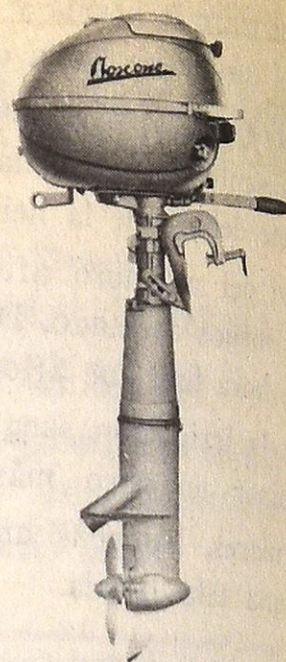
Cilindrada: 99,5 cm<sup>3</sup>

Potencia: 3 1/2 CV.

Provisto de embrague y marcha atrás

Peso 19 kgs.

Precio: 13.200 Pts. f.f.

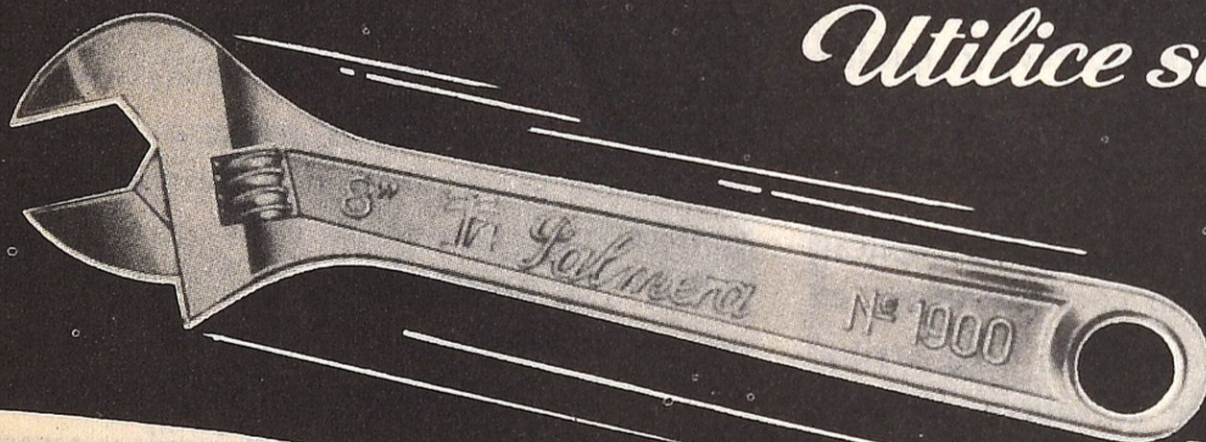


30 Agencias y Talleres Autorizados en los principales pueblos de la Provincia  
PIEZAS DE REPUESTO ORIGINALES VENTAS AL CONTADO Y PLAZOS

Agencia Oficial para Guipúzcoa: **LUIS JESUS CANO**

Avenida de Sancho el Sabio, 9 • Teléfonos 1-17-02 y 1-69-43 • SAN SEBASTIAN

*En todas las ocasiones  
Utilice siempre...*



HERRAMIENTAS

# Palmera

# LO QUE IMPORTA: MENOS VICTIMAS

Desde la primera decena de enero están en vigor las modificaciones introducidas en el Código de la Circulación. La más importante, sin duda, es la que se refiere a la cuantía de las multas.

En el preámbulo del decreto de 3 de diciembre pasado, hay una frase que no puede por menos de ser satisfactoria para el que esto escribe. Dice así: "A pesar de que el decreto de 7 de septiembre de 1951 eleva en cierta medida las multas correspondientes a las infracciones más graves, su eficacia no ha sido sensible". Aparte de que las sanciones económicas tienen que seguir, como casi todo, el rumbo alcista que impone la desvalorización de la moneda, desde hace bastantes años figura en un libro del autor este párrafo:

"Respecto al castigo, es natural y justo que se imponga; pero recuérdese que no hace muchos siglos había gran número de mancos en algún país europeo porque, ante la plaga de raterías, de un hachazo se cortaba la mano a los ladrones. A pesar de que los castigos actuales son mucho más leves y humanos, el número de robos ha disminuído enormemente; pero ha sido a causa de la numerosa y vigilante Policía. Algo así como las vacunas y la higiene, la profilaxis, ante las enfermedades".

## CONDUCTOR VIGILADO, CONDUCTOR PRUDENTE

Conductor observado, conductor prudente. No sólo la simple presencia de la auto-

ridad (que puede ser más sentida que vista) le obliga a uno a conducir bien, sino que sabe que a los demás les pasa lo mismo; se iría más tranquilo y se conduciría aún mejor.

Estas consideraciones, que han sido pronunciadas e impresas en muchas ocasiones, han tenido una reciente confirmación en lo que expone el señor Berger, doctor en Derecho y juez de Tráfico de Munich (allí, por lo visto, los jueces que se ocupan de esta materia son especialistas): "No debe olvidarse que la tendencia a sanciones rigurosas ni los castigos draconianos representan un remedio universal contra el aumento excesivo de los accidentes callejeros. La raíz de este mal tiene una base psíquica, por la que hay que empezar si se quiere conseguir una mejora. La educación correspondiente debe empezar en la niñez y en el colegio, continuándose también en las personas adultas. De acuerdo con el viejo principio de la Medicina, según el cual prevenir es mejor que curar, el legislador debe preocuparse de la instrucción más eficaz".

La frase del decreto de diciembre último, anteriormente transcrita, confirma las reiteradas y expuestas opiniones. Su segunda parte, por desgracia, no. Porque se dice que ello demuestra la urgente necesidad de revisar la totalidad de las sanciones. El nuevo Cuadro de Multas las agrava muy seriamente para "conseguir por ejemplaridad un efecto de prudencia y colaboración en todos los conductores de automóviles ante

TALLERES MECANICOS

## ROFER

Enderezamiento y alargamiento de chasis de camión y automóviles en general

Trabajos en cobre y chapa fina, tuberías escape y silenciosos

Soldadura autógena y eléctrica

Carquizano, 2 SAN SEBASTIAN Tel. 17.314

Tout Pour L'AUTO

## I. B. IBARBOURE

Roulements á billes

17, AVENUE de la Gare

Tél. 671.31

HENDAYE

## APRENDA A CONDUCIR

con Seat 600 o Renault 4/4

Carnet de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> y Especial

Recogida y entrega de los alumnos a domicilio

Academia Automovilista

## Garage "SUM"

c/Segundo Ispizua letra "D" Teléfono 18.913

SAN SEBASTIAN

## GARAGE

## Vicente Castroviejo

SERVICIO DE REMOLQUE  
CUSTODIA DE COCHES  
ENGRASE ALTA PRESION  
TALLERES MECANICOS  
REPARACIONES

Víctor Pradera, 67

Teléfono 14238

SAN SEBASTIAN

Rectificación y camisaje de cilindros

Rectificación de cigüeñales - Rellenado

de bielas y cojinetes-Mecánica en general

## Garage Internacional

MAÑERO Y MENDIBURU, S. R. C.

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

SAN SEBASTIAN

## Carrocerías

## DIAZ

Paseo Duque de Mandas, letra I

Teléfono 13-3-87

SAN SEBASTIAN

Entretención completo del Automóvil

CARBURANTES - LUBRIFICANTES - LAVADOS y ENGRASES

Servicios: Vespa - Renault - D. K. W.

## AUTO ESTACION SERVICIO

Carretera de Madrid - Teléfono 62114 - IRUN

la posibilidad de ser inhabilitados para conducir en algunos casos”.

## EL EXCESO DE TEMOR FOMENTA LA HUIDA

La dureza en los castigos no fomenta la colaboración sino el abandonismo, las huídas, como por desgracia está ocurriendo, y que fué previsto en una conferencia pronunciada hace varios años en un curso oficioso de Prevención de Accidentes (impreso en libros de muy dudosa lectura): “Ante la campaña persistente contra el automovilista, al que se presume culpable por el ambiente de hostilidad contra él fomentado; ante la creciente agravación de penas, que además no se dirige al verdadero culpable, sino que se orienta exclusivamente hacia el conductor, puede llegar el caso de que éste, atemorizado por lo que se le viene encima, elija correr el riesgo de zafarse de otra menos grave, pues en situaciones así se propende a resolver “de perdidos al río”.

“Quizá si el conductor tuviese motivos para confiar en la rapidez y equidad del esclarecimiento, sin temor al ambiente hostil que parece presuponer su culpabilidad, demostrará una conducta más gallarda”.

Ahora hasta se rehuye aparecer como testigo de cualquier accidente, e incluso se dan casos de hacerse el desentendido y no prestar socorro. Estas carencias de civismo y de elemental caridad, sólo pueden tener dos causas: falta de educación o exceso de temores. Si de la primera no se duda, puede tenerse la seguridad de que no son infundados los segundos.

El objeto perseguido por el último decreto es “acrecentar el sentido de respon-

sabilidad de los usuarios de las vías públicas hasta obtener la armonía y el respeto mutuo necesario para un correcto transitar”.

Nada más laudable, y ojalá las estadísticas de este año y sucesivos reflejen sin lugar a duda los efectos benéficos de esa nueva severidad para uno solo de los componentes del tráfico: los conductores.

En todo caso, y según la autorizada opinión del doctor Berger antes expuesta, es lástima que no se haya aprovechado la ocasión para desarrollar el artículo 7.º de nuestro Código, que ordenaba — sin el menor éxito — esa labor educativa prevista aquí con veinticinco años de adelanto lamentablemente perdidos.

En ella y en la vigilancia es donde radican los remedios más eficaces: educar y dirigir, muy superiores al opuesto y cómodo sistema de “pesca y zurra” que a veces se propugna, con disculpable indignación ante una de esas salvajadas que sólo hubieran podido evitarse con la profilaxis de la educación. “Prevenir es mejor que curar” para obtener el modelo de la justicia penal, según Guyau: el máximo de defensa social con el mínimo de sufrimiento individual. Ya advirtió Oscar Wilde que una sociedad se embrutece más con el empleo habitual de los castigos que con la repetición de los delitos. Desde este punto de vista, y como modelo de lo que es la ejemplaridad, sólo aplausos merece el señor Calderón, presidente de la Mutualidad de Taxistas de Madrid, por la creación de los Tribunales de Honor. Si funcionan, he ahí un espejo en qué mirarse.

MANUEL ARIAS-PAZ

(Miembro de la Comisión Internacional de Tráfico de la F. I. A.)

Guarnecido del Automóvil

**JOSE MARI**

Tapicería en General

Avda. Generalísimo, 36 - Trasera

**IRUN**



Patentado  
1.º marca nacional

SILENCIADORES PARA TODA  
CLASE DE VEHICULOS Y MO-  
TORES DE EXPLOSION.  
MAXIMA CALIDAD Y GARA-  
NTIA. TUBERIAS DE ESCAPE  
Y TERMINALES CROMADOS.



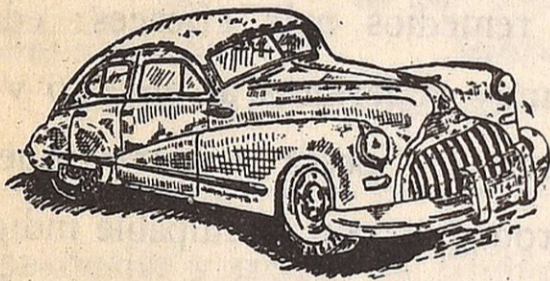
José María Soroa, 5 - Teléfono 1-96-67  
**SAN SEBASTIAN**

Reparaciones electro-mecánicas

Engrase a presión

Estancias Lavados

Automóviles para viajes



**Garage Otero**

Fuenterrabía, 31      Teléf. 14290

**SAN SEBASTIAN**

**Talleres Auto-eléctricos**

**GABRIEL COCA**

Especialista desde 1912

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

CONSTRUCCION DE PIEZAS  
EN BAQUELITA Y EBONITA

Usandizaga, 12      Teléfono 14084

**SAN SEBASTIAN**



TALLER AUTORIZADO - MAESTRO DIPLOMADO ALEMAN  
**VOLKSWAGEN • PORSCHE**

SERVICIO TECNICO

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

**JOSE WACHSCHÜTZ**

PLAZA ZUBIETA, 2

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

**SAN SEBASTIAN**

# EL VEHICULO VOLANTE

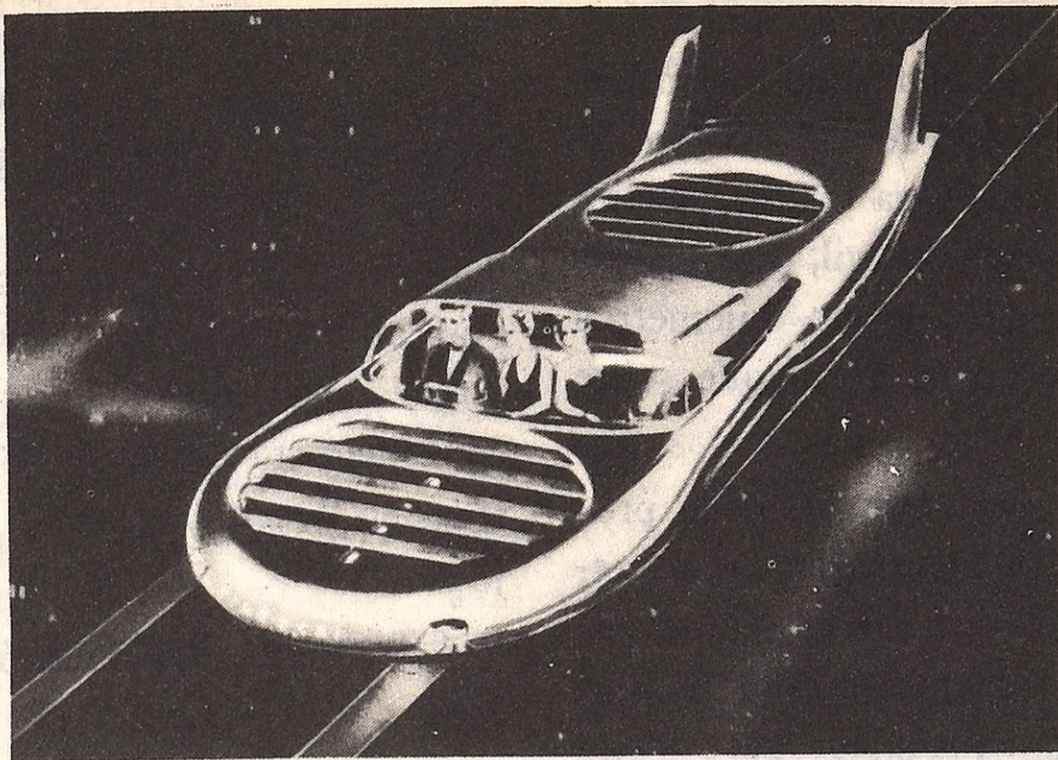
Dentro del hombre aletea, desde el principio del mundo, un ansia imperiosa de desligarse del barro terreno al que está encadenado por leyes inexorables. El ancho firmamento que gravita sobre su cabeza ha sido, desde hace siglos, su máxima

tentación viajera, y siempre el hombre anheló tener alas y volar: los pájaros fueron el blanco predilecto de su envidia.

Por ello, el hombre forzó su inventiva creadora, llegando, al cabo del tiempo, a conquistar el espacio en la forma plena y práctica que hoy admiramos. Y no sólo el espacio próximo, lo que llamamos atmósfera, sino también las zonas remotas misteriosas donde flotan los planetas, ya casi rozados por vehículos y cohetes creados por la inteligencia humana: el viejo sueño del hombre se ha convertido, para su felicidad o su desgracia, en plena realidad.

Pero nuestra pretensión al iniciar este trabajo no ha sido la de plantear un tema de "altos vuelos", sino más bien de vuelo bajo. Veamos.

El transporte de mercancías y personas sobre la superficie terrestre se ha convertido en un grave problema. La cifra de vehículos empleados por el hombre para sus desplazamientos ha llegado a un volumen pavoroso; el tráfico en las ciudades y aun en las carreteras adquiere calidades de ma-



El vehículo familiar servirá como medio de transporte y como instrumento de placer, pudiendo ser manejado con la misma facilidad que un automóvil o una motora. Este es uno de los proyectos de vehículos basados en el efecto antigraavitatorio.

remágnun y aun de tragedia. Por otra parte, este tráfico requiere gastos cuantiosos. La construcción de rutas apropiadas para encauzarlo constituye una partida abrumadora en el presupuesto de las naciones: carreteras, viaductos, túneles, puentes,

vias, autopistas... El hombre, conquistador del espacio, está ya buscando solución a estas dificultades.

Para un futuro no muy lejano se anuncian ya los "vehículos volantes" de vuelo bajo, para aliviar, al menos, la obsesionante pesadilla del tráfico de superficie.

Estos vehículos inspirados en la línea y funcionamiento de los actuales automóviles, se basan en un principio físico conocido y experimentado hace tiempo. Utilizan una capa de aire, producida por ellos mismos, y sobre la cual "flotan". Esto quiere decir que el sistema de avanzar utilizando las ruedas, queda eliminado. Estos vehículos carecen totalmente de ellas.

Hace treinta años, un científico norteamericano fué calificado de visionario cuando predijo que los vehículos del futuro utilizarían una "plataforma de aire" para deslizarse sobre la tierra, el mar, los pantanos, las arenas, el hielo y la nieve. Los científicos de nuestro tiempo consideran que es practicable la aplicación del fenómeno llamado "colchón de aire" a los vuelos en baja

altura y predicen que finalmente producirá una revolución en el terreno de los transportes.

“Vehículos volantes” de diversos tipos han sido creados en los Estados Unidos y otros están siendo proyectados para fabricarse en el futuro. Una compañía ha lanzado ya al mercado un “coche aéreo” de 300 caballos de fuerza capaz para cuatro pasajeros, parecido a un automóvil, que puede alcanzar una velocidad de 95 kilómetros por hora, lo mismo sobre tierra que sobre agua.

Entre los modelos proyectados o en proceso de fabricación se encuentran un pequeño “scooter”, coches que corren a diferentes alturas, barcos transportes para pasajeros y mercancías y helicópteros para vuelo bajo.

Para un futuro más distante se anuncian “vehículos volantes” que parecen cosa de sueño: trenes tan rápidos como aviones que vuelan sobre un rail que no llegan a tocar jamás; vehículos super-rápidos para toda clase de usos que combinan las ventajas del autocar, la lancha rápida, el camión y el helicóptero.

¿En qué consiste el fenómeno denominado “colchon de aire”? ¿Por qué permite a un vehículo viajar sobre la tierra a gran velocidad?

Este fenómeno, llamado también “efecto antigravitatorio”, no es nuevo. Los

científicos saben desde hace tiempo que un chorro de aire lanzado desde el fondo de un vehículo contra una superficie dura, como la tierra o el agua, crea un “colchón” que disminuye la fricción y suministra fuerza elevadora. Dicho “colchón” es el que facilita la elevación de un avión o helicóptero en el momento del despegue, cuando el aire de las hélices golpea el suelo. Este efecto antigravitatorio no interesa para el vuelo a gran altura, pero un vehículo diseñado para viajar a poca distancia del suelo puede estar continuamente suspendido en el aire mientras el “colchón aéreo” se mantenga bajo él.

Libre de toda fricción proveniente del suelo o el agua, el vehículo requiere poca energía para avanzar a gran velocidad.

Una de las grandes ventajas del viaje por efecto antigravitatorio es la comodidad. El vehículo volante puede remontarse sobre las vías urbanas y carreteras, que en todas las partes del mundo están cuajadas de automóviles, camiones y autobuses. Personas que viven en lugares aislados, por falta de caminos o puentes, podrán “volar” hacia donde deseen. Los granjeros podrán transportar sus productos al mercado y los fabricantes hacer sus envíos rápidamente y por la ruta más directa.

El vehículo familiar servirá como medio

## Gran Garage de la Poste

A. Saillard & Cía.

SIMCA - VEDETTE

Taller de Reparación - Piezas de Recambios

Aceites de todas las Marcas

41, Boulevard Víctor-Hugo, 41 - Tel. 614.28 & 608.34

SAINT - JEAN - DE - LUZ

SASTRERIA PARA  
SEÑORA Y CABALLERO



IMPERMEABLES - CONFECCION

SAN SEBASTIAN • Elcano, 10

de transporte y como instrumento de placer, pudiendo ser manejado con la misma facilidad que un automóvil o una motora. Cualquier terreno será bueno para él, lo mismo que cualquier superficie líquida.

El viaje por efecto antigravitatorio será también, además de cómodo, económico. Los dos motores del vehículo—el de elevación y el de propulsión—ambos de poca potencia, serán de reducido costo y fácil manejo. Una máquina accionará el mecanismo elevador, cuya misión consiste sencillamente en aspirar y expeler el aire. Los científicos norteamericanos están perfeccionando diferentes tipos de sistemas elevadores, todos los cuales son susceptibles de producción en serie y baratos.

No es necesario que el motor de propulsión sea muy potente y, por consiguiente, su costo será reducido y su manejo y entretenimiento, sencillo. Los dos motores juntos requerirán menos combustible que un automóvil corriente, porque no emplearán energía en vencer la fricción que entorpece actualmente la marcha de todo vehículo.

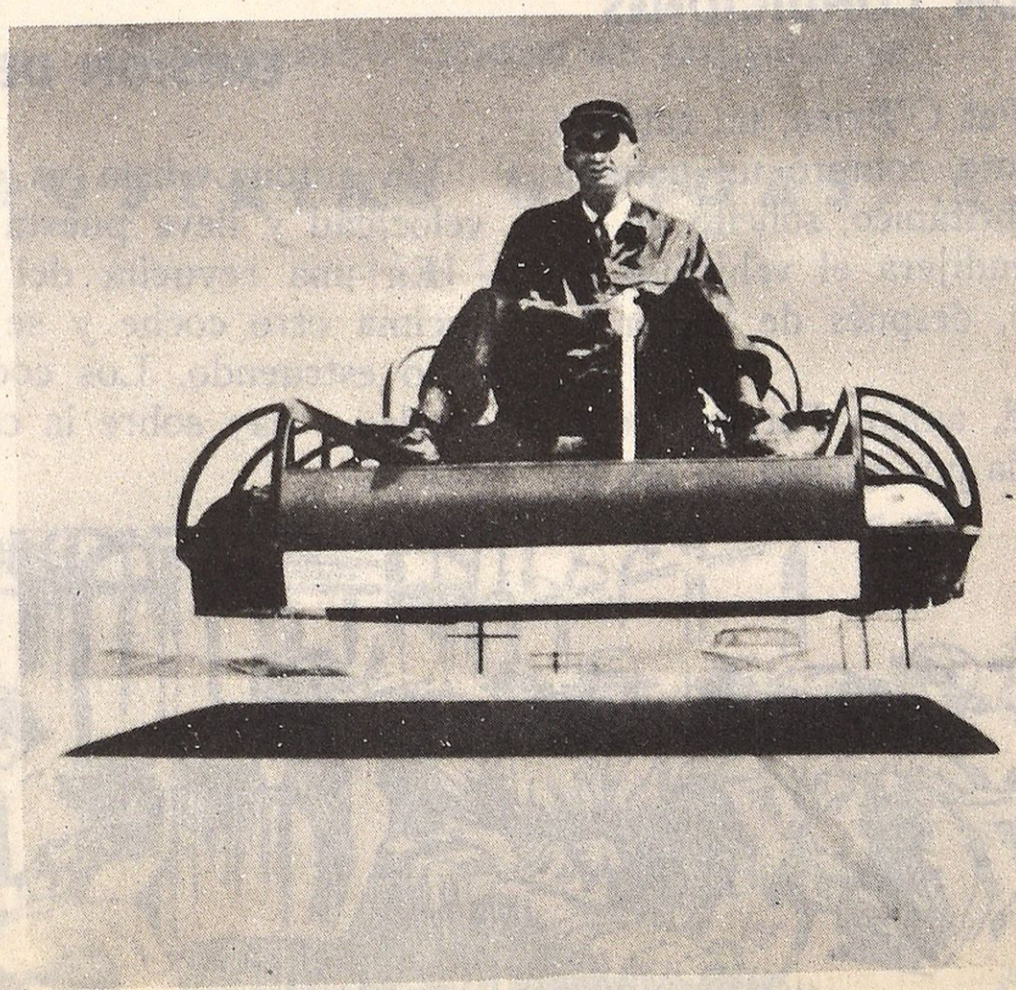
Los científicos saben que aún hay que efectuar importantes experimentos e investigaciones antes de que el vehículo volante de poca altura sea de uso común. Existen algunos problemas todavía no resueltos, debido a que el fenómeno del "colchón aéreo" no es-

tá aún plenamente claro. Y aunque los vehículos pueden volar, los científicos no siempre saben las razones por las que esto sucede.

Las máquinas que emplean en la actualidad el efecto antigravitatorio tienen aspecto atractivo y parecen ser de gran utilidad, si bien las razones de su funcionamiento no sean conocidas con exactitud.

¿Serán estos los vehículos del inmediato futuro que nos aguarda? ¿Viajaremos todos sobre estas nuevas alfombras mágicas" que la imaginación oriental lanzó al mercado de la fantasía hace siglos? ¿Quedarán eliminados para siempre los inconvenientes de reventones, traqueteos, ruidos, baches? ¿Se solucionará la pesadilla de los aparcamientos?

Parece difícil tanta belleza, pero, como se ve, los técnicos dicen que sí. Y ellos son los que, en esta inquieta época en que nos ha tocado vivir, han de pronunciar la palabra definitiva.



Uno de los primeros vehículos basados en el efecto antigravitatorio que se han probado con éxito en los Estados Unidos es este modelo construido por Walter A. Crowley, que asombró a sus vecinos "volando" sobre una carretera primero y luego sobre un estanque. Este vehículo tiene un motor de 12 caballos para elevarse y otro de 6 para avanzar.

Ya no queda más que esperar a que estas realizaciones, aún en período de ensayo, evolucionen hacia un grado superior de perfeccionamiento, una vez superados los obstáculos que aún quedan por resolver.

Si ello ocurre así, no cabe la menor duda de que a estos vehículos les aguarda un espléndido futuro.



# HUMOR DEL AUTOMÓVIL

## MODELO UNICO

En el taller de reparaciones de automóviles el médico se quejaba al mecánico.

—¡Es absurdo!—decía—. ¡Cobran ustedes tanto como nosotros!

—¿Y por qué no?—replicó el mecánico—. Después de todo, nosotros, tenemos que atender un modelo distinto cada año, mientras que ustedes atienden uno que no cambia nunca.

## REFERENCIAS

Se presenta un hombre en una casa donde han solicitado un chófer.

—Traerá usted referencias, ¿no?

—¡Referencias!... Yo le puedo decir que he atropellado a siete personas, que he montado mi coche sobre dos ciclistas y que he chocado contra el coche de la policía de carretera y ninguno ha conseguido tomarme el número de la matrícula...

## BENDICIÓN CON CONDICIONES

Cuando el actor Pat O'Brien, un católico ferviente y practicante, compró un potente automóvil de sport británico, solicitó de un sacerdote que le bendijera el vehículo. El clérigo aceptó; pero, después de la bendición, le advirtió:

—No olvide usted, amigo Pat, que esta bendición no es válida por encima de los 80 kilómetros a la hora.

## LAS ESTADÍSTICAS

—Esta es la tercera persona que ha atropellado usted en dos meses—dice el juez al au-

tomovilista que comparece ante el inculpado—. Bueno...—responde tranquilamente el inculpado—. Si no es una indiscreción, le diré que el señor juez me parece muy aficionado a las estadísticas.

## MURIO HACE TIEMPO

Un turista americano va a toda velocidad con su coche por Straford-on-Avon. Frena de pronto y le dice a un transeunte:

—¿Se va por aquí a la casa de Shakespeare?

—Sí, pero no corra. Murió hace tiempo.

## EL COCHE Y EL ARBOL

Una señora, joven y nerviosa, a quien el marido está enseñando a conducir, exclama súbitamente en un estrecho camino rural.

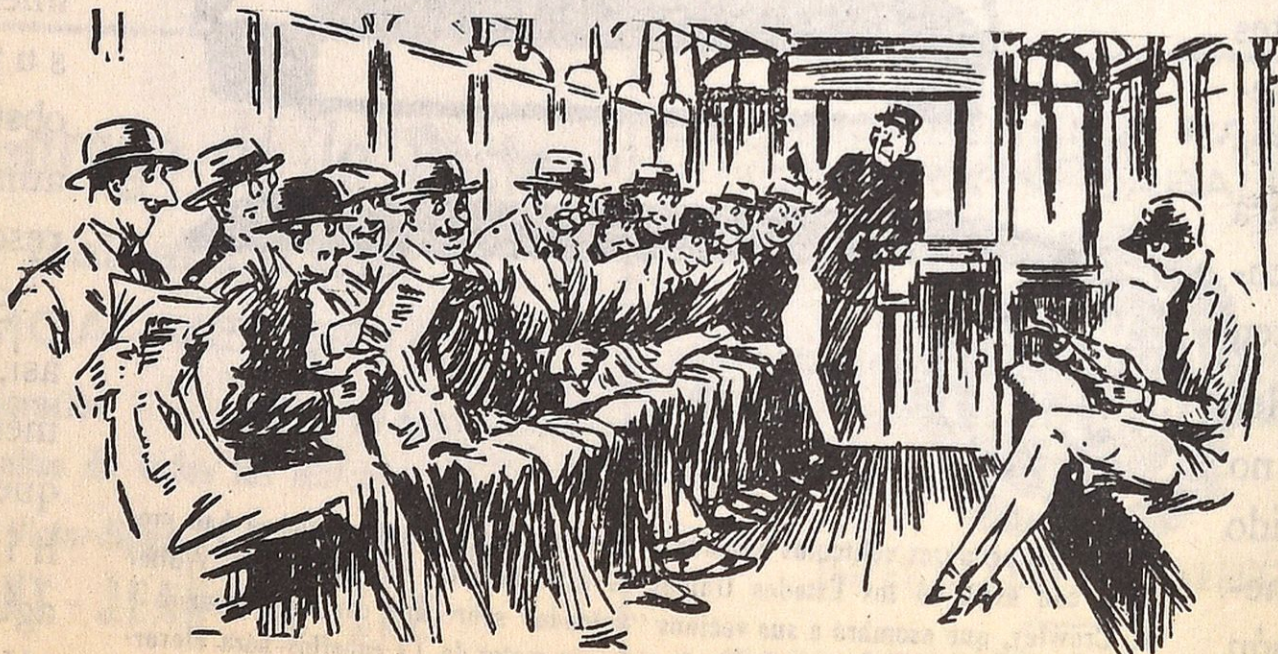
—¡Pronto, pronto!... ¡Toma el volante, maridito mío, que ahí viene un árbol corriendo hacia nosotros! ¡Asústale, querido, que yo no me atrevo!

## EMISION DE RADIO

Un automovilista va conduciendo a gran velocidad y lleva puesta la radio del coche.

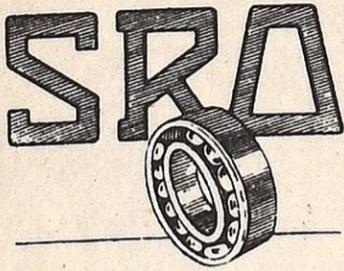
En una revuelta del camino se le echa encima otro coche y se produce un horrísono estruendo. Los coches quedan hechos astillas y hay sobre la carretera un silencio mortal.

Al fin, lo rompe una voz que dice: "Y ahora, señores radioyentes, vamos a proceder, como todos los viernes a esta hora, a nuestra emisión de la suerte."



EL COBRADOR INGENIO.- No lo comprendo. Un lado casi vacío y todos se empeñan en sentarse en el de enfrente.

USINES DE ROULEMENTS A BILLES J SCHMID ROOST S.A.  
SCHMID & CIE. SUCC. ZURICH-OERLIKON



COJINETES DE BOLAS Y DE RODILLOS  
CAJAS DE GRASA CON COJINETES DE RODILLOS  
PARA FERROCARRILES Y TRANVIAS

Delegación Oficial en Guipúzcoa

**INDUSTRIAS UNIDAS, S. A.**

(I N U N S A)

**SAN SEBASTIAN**

Iparraguirre, 9 - Tel. 3017

**E I B A R**

Generalísimo, 4 - Tel. 71649

**MAS CARGA  
Y MAS  
SEGURIDAD**



**Firestone  
TRANSPORT**

**B-213**

**XIMENEZ y Cia, S.A.**

SAN SEBASTIAN  
PAMPLONA

LOGROÑO  
TUDELA