

El Auto**CLUB**movil

2.^a EPOCA - N.º 8

SEPTIEMBRE 1968

CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

NO OLVIDE DEVOLVER ESTE CARNET A LA CADUCIDAD DE SU PLAZO DE VALIDEZ, AL REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA

ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

- 1.—Carta de Recomendación a los Clubs de la A. I. T.
- 2.—Cartas de Crédito.
- 3.—Asistencia jurídica.
- 4.—Asistencia técnica.
- 5.—Asistencia Médico-Quirúrgica complementaria de las Cartas de Crédito.
- 6.—Caución para el pago de sanciones por infracción de las normas de circulación.
- 7.—Asistencia para la repatriación de heridos o enfermos graves.
- 8.—Asistencia mecánica en carretera.
- 9.—Ficha médica para primeros socorros.
- 10.—Formulario de autorización.
- 11.—Formulario para caso de accidente.

Cualquier dificultad en su viaje en automóvil por el extranjero, consulte con el Club A. I. T. del país visitado, donde le facilitarán todas las informaciones y asistencia posible.

Para su utilización lea con la mayor atención las instrucciones contenidas en cada bono.

Association de Tourisme PRESENTACION

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) MADRID - 3

El REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) entrega a todos los Clubs de Turismo de Europa y América el presente Association de Tourisme

The REAL AUTOMOVIL CLUB OF SPAIN (RACE) of this RACE

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE) de Madrid

Nº 679370 D

valable jusqu'au

delivré à M

domicile

pour le

immatriculé

de

FICHA MEDICA DE PRIMER SOCORRO

Factor de Rhessus

Factor de Rhessus
Rhesus factor
Rhesus faktor

Fecha de nacimiento
Date of birth
Geburtsdatum

¿Es diabético?
Is the holder diabetic?
Ist der Inhaber diabetiker?

Si / Yes / Ja

No / No / Nein

Firma del Médico
Signature of the Doctor
Unterschrift des Arztes

ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME

BON D'ASSISTANCE JURIDIQUE

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

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

CRÉDIT

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

CAUTIONNEMENT CONCERNANT LES INFRACCIONES A LA POLICE ROUTIERE

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

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

ASSISTANCE POUR LE REPATRIEMENT DES VOYAGEURS

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

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

En caso de infracción a las leyes y la cobertura de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o de tránsito, la cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

NO ES VALEDERA EN ESPAÑA

La Secrétairerie générale de l'Alliance Internationale de Tourisme

Signature du titulaire

Real Automovil Club de España



BANCO DE SANTANDER

FUNDADO EN 1857

SAN SEBASTIAN

Sucursal Principal: Av. de España, 31 - Teléfono 3140/44

Agencia Urbana n.º 1: San Juan, 1 - Teléfono 3145

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

Organización propia en el extranjero:

Filiales:

BANCO DE SANTANDER - ARGENTINA

Bartolomé Mitre, 575

Teléfono 33 00 14

BUENOS AIRES

BANCO DE SANTANDER Y PANAMA

Vía España - C/ Venezuela

Edificio "La Rotonda"

Anexo - Ap. Postal, 9A-484

Teléfono 3-5325

PANAMA, 9A

Representaciones

GRAN BRETAÑA

38, Lombard-Street-

Mansion House 6070

LONDRES, E. C. 3

MEXICO

Isabel la Católica, 38

(Edificio "La Noria")

Teléfono 12 53 83

MEXICO I. D. F.

VENEZUELA

Avenida de Urdaneta,

esq. Las Ibarras, Edifi-

cio Central, Oficina 104

Teléfono 81 93 77

CARACAS

COLOMBIA

Carrera, 7.ª número

17-01. Oficina 909

Apartado Aéreo 15974

Teléfono 42 09 41

BOGOTA, D. E.

PERU

Jirón Ucayali, núm. 142

Oficina 302 - Teléf. 7-3148

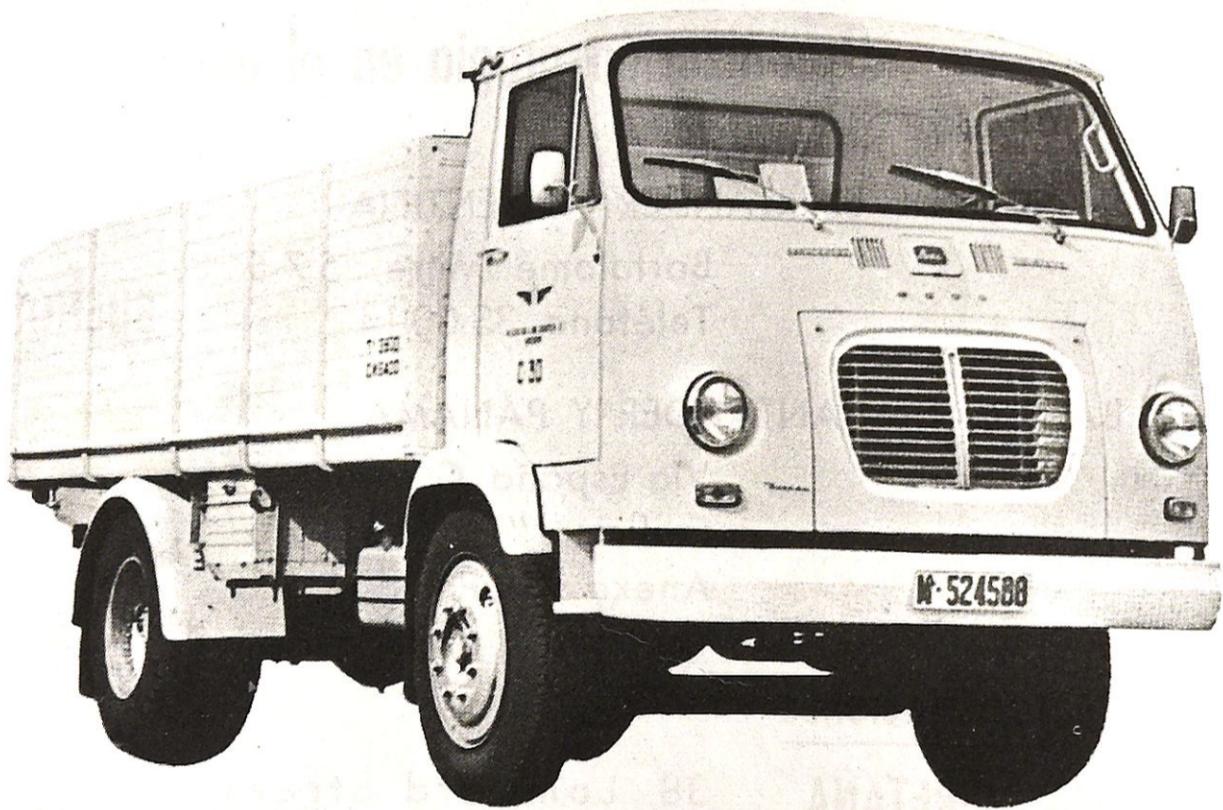
LIMA

CAMIONES Y AUTOBUSES



MODELO 6.500 PARA 7.200 KILOS

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



AVIA, PATRON DE CALIDAD

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

"MUY RAPIDO Y SUAVE"

REPUESTOS ORIGINALES

DISTRIBUIDOR OFICIAL:

AUTOMOVILES MIGUEL

Avenida de Madrid, 24 - Teléfono 18903 - SAN SEBASTIAN



El Automóvil CLUB

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

SUMARIO

	Págs.
Agosto	3
Todo sobre la "Solución Sur" de Bilbao.....	4
El bacalao.....	7
Vizcaya o España a cien grados de trabajo	8
Información del Club.....	9
Cartas al Club	10
El fisco y el automóvil	13
Por que causas se retiran los permisos de conducir	15
El cinturón de seguridad.....	17
Roma - Las carreras de automóviles están dejando	18
un reguero de muertos.....	18
Grandes novedades para el otoño	20
Más de 3.500 kilómetros de autopistas en Alemania	23
Federal.....	23
Consejos prácticos para el automovilista	24
La muerte silenciosa.....	27
Noticias	29
Novedades	33
Lluvia	34
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísti-	35
cos).....	35
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de	35
Tráfico de Navarra	35
Rueda el humor.....	37
Atención a los frenos	38
En la portada: CASTILLO DE BUTRON	

(Foto: Alberto Fernández Ibarburu)

Depósito Legal: S S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 731713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 621897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

D. Pedro Lascaray Basterra
Castilla, 34 Teléfonos 211284 y 220289

Navarra

PAMPLONA

Neumáticos y Accesorios, S. A (Nyasa)
Navarro Villoslada, 13
Teléfonos 233562, 237967 y 237968

Vizcaya

BILBAO

D. José María Domingo
GESTORIA RECALDE
General Concha, 2 - 1.º izqda. Telf. Centralilla 232930

Editado por el
Real Automóvil Club
de Guipúzcoa
San Sebastián

Director:
Gerardo Erausquin Olazábal

A G O S T O

Hemos pasado la cúspide del verano. San Sebastián, Guipúzcoa, Alava, Vizcaya y Navarra han sido, como siempre, lugares de concentración de turistas en aquellos puntos donde la naturaleza se ha mostrado pródiga al ofrecer lugares de esparcimiento. La costa cantábrica, la montaña suave que descansa en el mar; el Pirineo agreste que nos incita a la conquista de sus cumbres, aspectos variados de una orografía que los turistas saben apreciar en su justo valor.

El camino natural por donde ha fluido la corriente turística ha sido, como siempre también, la frontera francesa por Irún, Behobia, Vera, Ibarra, etc.

Riadas de coches de los más variados lugares del mundo han seguido estas rutas fáciles expandiéndose por nuestro litoral, aposentándose en ciudades, pueblos, playas y campins.

Pero ha sido San Sebastián donde el tráfico ha congestionado multitud de veces las arterias principales. Si ya en invierno la circulación resulta harto dificultosa, en este mes de agosto se ha llegado a la plenitud. La zona azul que tan buenos servicios presta en otros meses, en este se ha sentido saturada en todo momento.

Sin embargo la oleada turístico-vearniega ha sabido canalizarse de la forma más adecuada conforme a las posibilidades que ofrecen la particular conformación vial de la ciudad. Se han sacrificado intereses minoritarios para una mayor fluidez a la gigantesca caravana que todavía circula por nuestras calles.

Dentro y fuera de la ciudad, gracias a una casi perfecta coordinación entre las distintas autoridades que regulan el tráfico, se ha mantenido una marcha adecuada para hacer menos penosa la congestión que provoca tal masa de vehículos rodando.

Un ejemplo de civismo que queremos destacar por lo que supone de reconocimiento a quienes han hecho posible la solución de este problema cada día más acuciante en el mundo en que vivimos.

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

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

TODO

SOBRE LA "SOLUCION SUR" DE

"ELLA Y LA
VARIANTE
DE
SAN SEBASTIAN
SON LOS TRAMOS
URBANOS MAS
COSTOSOS Y
ESENCIALES
DE LA
AUTOPISTA
BILBAO -
BEHOBIA"

"SU PRESUPUESTO
DE CONTRATA
DE OBRAS
APARTE DE
LAS
APROPIACIONES,
SOBREPASA
LOS 180 MILLONES
DE PESETAS"

Varios puntos de Vizcaya se asemejan estos días a enormes quesos de gruyere, agujereadas las tierras por el paso de las excavadoras. Parecen estos lugares como secuelas de un reciente seísmo. Pero no: es tan sólo la primera página que se comienza a leer en un grueso libro de realizaciones urbanísticas: las soluciones «Sur» y «Centro».

Ambas acaban de entrar en su fase de obras. Las dos tienen importancia. Pero, sobre todo, la primera, la «Solución Sur», merece una especial consideración, sobre todo enjuiciándola dentro de la autopista Bilbao-Behobia.

«La "Solución Sur" de Bilbao y la variante de San Sebastián son los tramos urbanos, es decir, los más costosos y esenciales de la autopista Bilbao-Behobia, tramos que la Dirección General de Carreteras construye directamente para uso público y libre. Respecto a la autopista de peaje favorecen el acceso a la misma de la gran mayoría de los futuros usuarios residente en ambas poblaciones, posibilitando así la explotación, con tarifas relativamente reducidas, de obra tan costosa.»

Estas últimas palabras corresponden a don José Orbeago, quien, como ingeniero-jefe de la III Jefatura Regional de Carreteras —dentro de la cual se hallan Vizcaya y Guipúzcoa—, ha tenido la gentileza de exponer, en exclusiva para nuestra revista, el todo sobre la citada «Solución Sur».

UNA AUTOPISTA SEMIURBANA

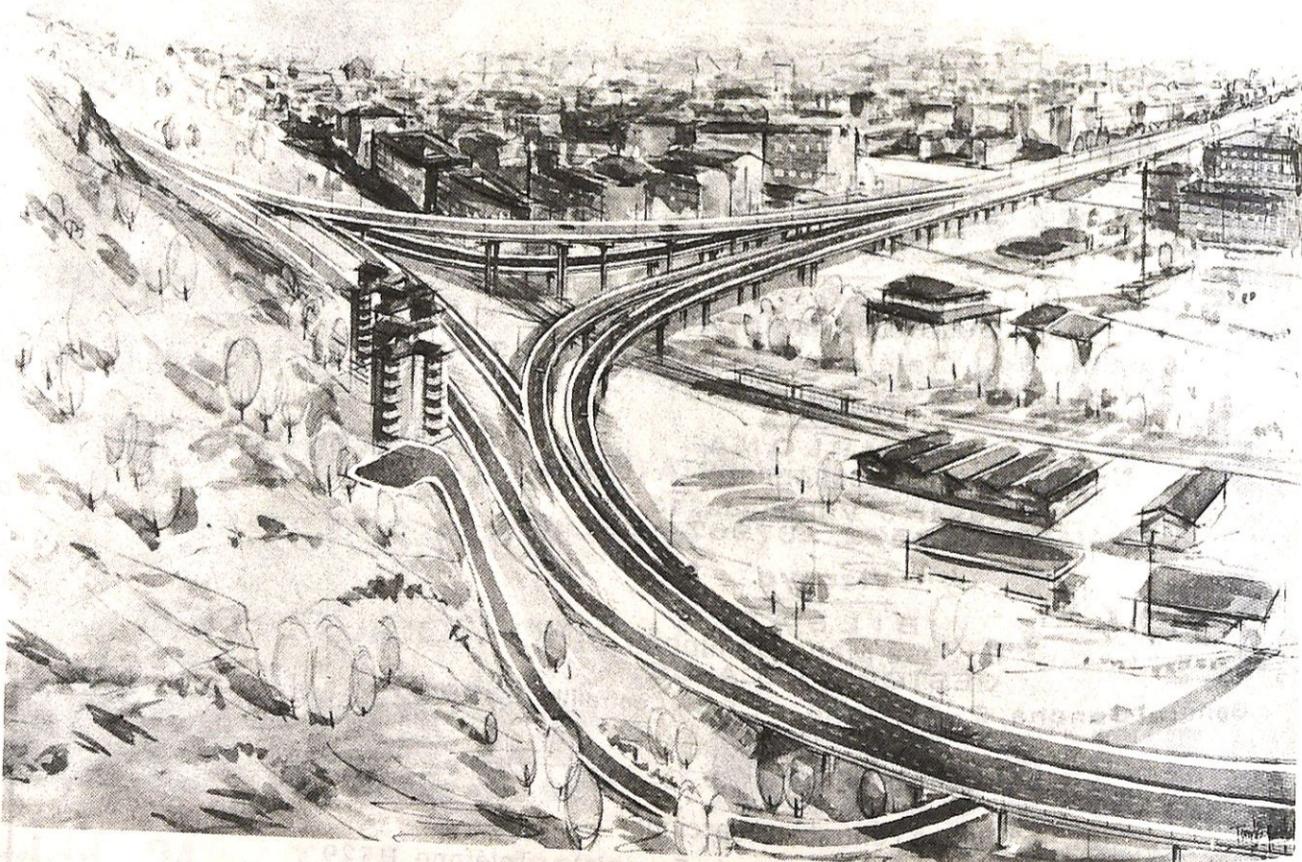
Comenzando la entrevista por sus «cimientos», preguntamos al señor Orbeago:

—¿Qué es, en síntesis, la «Solución Sur»?

—Una autopista semiurbana proyectada para resolver el acceso e intercomunicación de las poblaciones que, a lo largo de la ría del Nervión, integran la comarca de Bilbao.

Como su propio nombre indica, esta autopista contornea la comarca citada por su lado Sur, sirviendo, pues, más directamente a los núcleos urbanos de la margen izquierda de la ría, y concretamente a Basauri, Bilbao y Baracaldo, en cuyo acceso finaliza la presente etapa.

—¿Cuáles son las principales dificultades de esta obra?



ENLACE DE JOSE ANTONIO (BILBAO)

BILBAO

—Las normales en una operación de tal envergadura, que, además de los tres grandes núcleos citados, afecta periféricamente a los de Arrigorriaga y Galdácano.

—Lógicamente surgirán descontentos por las expropiaciones.

—Debido a la utilidad pública de esta obra, los terrenos por donde discorra quedan sujetos al mecanismo de expropiación forzosa, de cuya gestión se encarga la Corporación del «Gran Bilbao». Pero ello sin perjuicio de las posibilidades de acuerdo ya previstas por la Ley y las tremendas ventajas que, a través de la Ley del Suelo, pueden arbitrarse con una reurbanización adecuada, suavizando así el impacto con intereses personales y reduciendo, en definitiva, el montante real de las expropiaciones.

TRAZADO DE LA «SOLUCION SUR»

Seguidamente, nuestro interlocutor nos

brinda el trazado de la «Solución Sur»:

Se inicia en continuidad con la autopista de peaje objeto de concesión en el enlace de rotonda de Basauri, que da acceso a la citada localidad, así como a las carreteras de Burgos y San Sebastián.

Atraviesa el monte Malmasín mediante un túnel de 1.300 metros, y, cruzando sobre la carretera de Arrigorriaga, donde queda prevista la unión con la futura autopista a Vitoria, discurre a media ladera a cota elevada sobre el barrio bilbaíno de La Peña, hasta las inmediaciones de la calle Ortiz de Zárate, en Bilbao, con cuya vía se establece el enlace direccional del mismo nombre.

Siguiendo el Noroeste salva el barrio de Recaldeberri por el importante viaducto de Gordóniz, para establecer el enlace direccional de José Antonio con la avenida del mismo nombre.

DECLARACIONES
EN EXCLUSIVA
DEL
SEÑOR
ORBEGOZO

TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL

“CITROEN”

MAXIMA GARANTIA

BUEN SERVICIO

Mecánica

Electricidad

Chapistería

Cabina de pintado y

Horno de secado

Pintado de bajos

Servicio de engrase

Lavados a presión

Solicite talonario gratuito de orientación
y control de servicios

Barrio Ibaeta, s/n (Infierno) - Teléf. 21534

SAN SEBASTIAN

*Recambios
Accesorios*

RADU

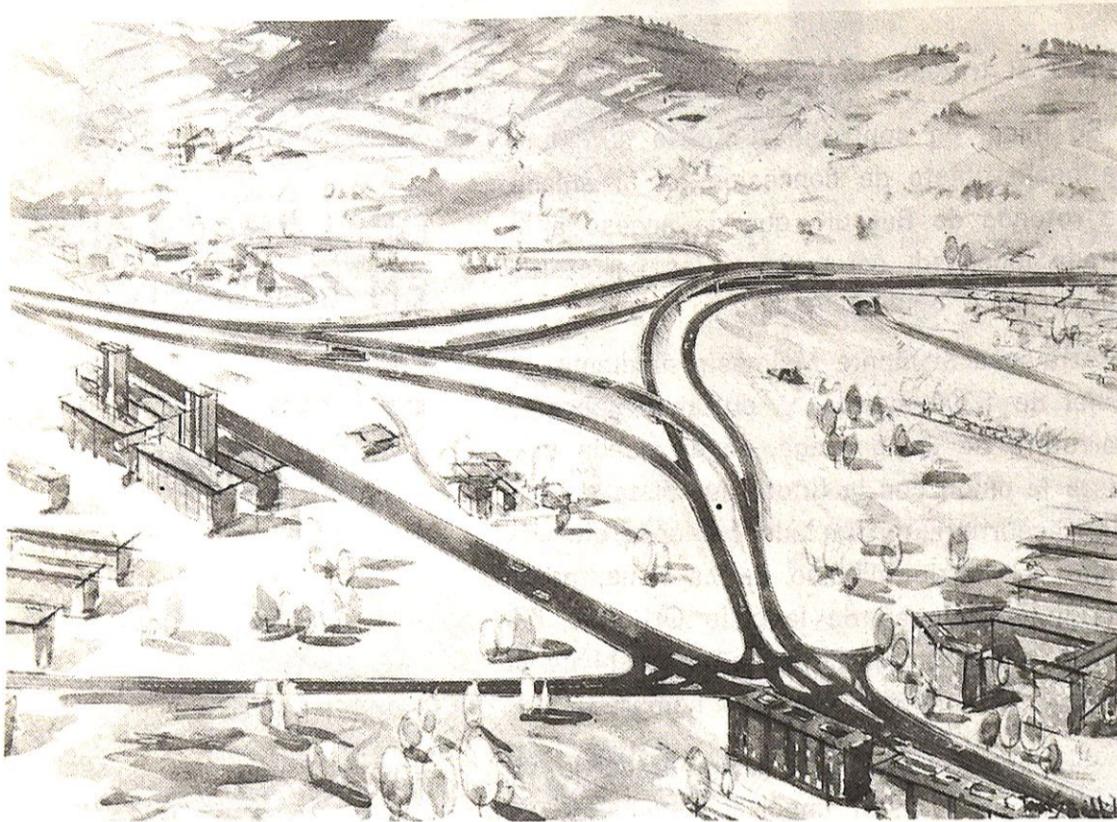
DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

...BILBAO



ENLACE DE ORTIZ DE ZARATE (BILBAO)

De nuevo a media ladera y sobre la carretera actual alcanza el barrio de Zorroza, donde se prevé la posibilidad de un semienlace futuro, para desviarse y salvar el río Cada-gua con un importante viaducto sobre el mismo.

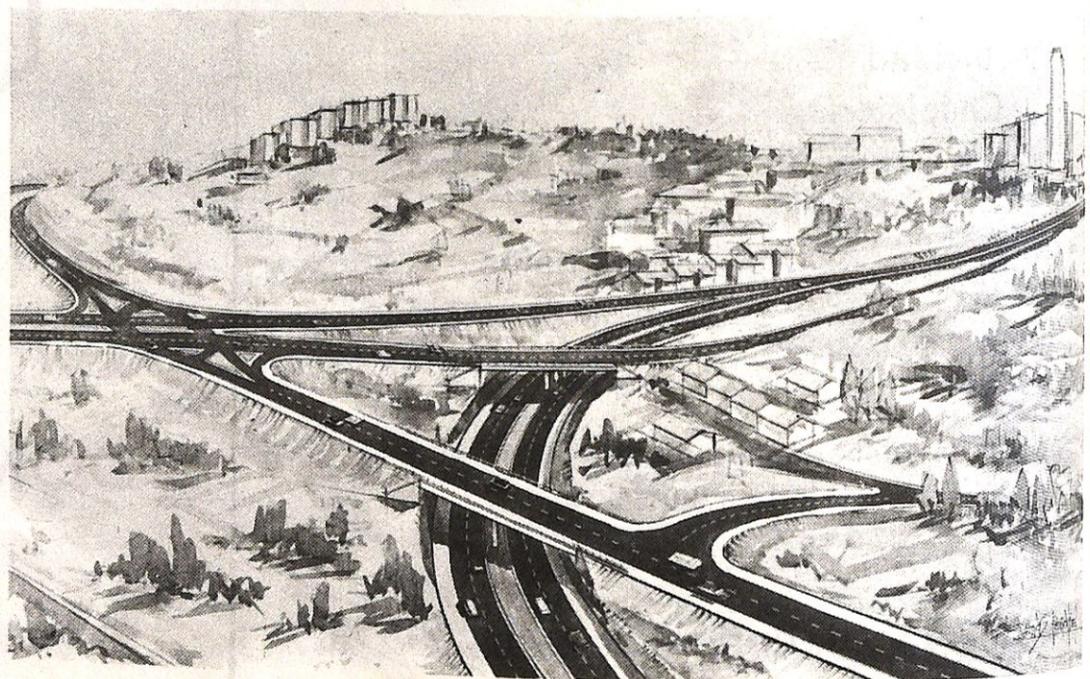
Ya en la otra margen atraviesa el barrio de Tranviarios, y contorneando el Sanatorio de Cruces (Baracaldo) se establece el enlace provisional con la carretera general Santander-Bilbao, dejando prevista su futura continuidad. Desde este punto y ya a nivel de autovía urbana, se prolonga para conseguir el acceso a Baracaldo, hasta alcanzar la plaza de España por el paseo de los Fueros, en esta última ciudad.

IMPORTANCIA PARA BILBAO

Respondiendo a otra de nuestras preguntas, el ingeniero-jefe de la III Jefatura Regional de Carreteras nos dice:

«La "Solución Sur" representa para Bilbao el acceso definitivo con el exterior, y la única intercomunicación factible entre todas las localidades apiñadas a lo largo de la orilla izquierda de la ría del Nervión. Bilbao ciudad queda ligada al corredor por los enlaces de José Antonio y Ortiz de Zárate, únicas vías de penetración disponibles y potencialmente eficaces.

Se facilitan, pues, a Bilbao accesos definitivos secularmente deseados, pero es ob-



ENLACE DE RETUERTO (BILBAO)

vio que por sí misma la obra no afecta más que periféricamente a la propia circulación interna de la ciudad, problema grave que exigirá por su parte soluciones típicamente municipales.»

—Cuando finalice esta gran obra, ¿será suficiente para las necesidades del tráfico en ese futuro inmediato?

—Indudablemente, durante mucho tiempo cumplirá con creces los objetivos descritos, quedando prevista su ampliación en aquellos aspectos que el futuro parece aconsejar.

COSTE Y FINALIZACION

Tanto la variante de San Sebastián como la «Solución Sur» no son objeto de concesión, y los construye directamente la Administración para su explotación en régimen libre.

Circunstancialmente, la «Solución Sur» estaba ya contratada a una de las empresas que luego han suscrito la proposición ganadora de la autopista B-B, pero ello —según don José Orbegozo— «no afecta ni en teoría ni en la práctica a la marcha de dos obras básicamente independientes, aunque funcionalmente forman parte de una única autopista».

—¿Cuál es el presupuesto de la «Solución Sur»?

—La contrata de las obras, aparte de las expropiaciones, sobrepasa los 1.800 millones de pesetas, si bien esta cifra queda sujeta a la baja sustanciosa producida en la licitación.

—Finalmente, ¿cuándo se ha previsto la conclusión de esta obra?

—Para 1971, si bien en tal año ya habrá entrado en servicio el tramo Bilbao-Baracaldo.

Nada más, don José Orbegozo. Como en otras ocasiones, le agradecemos infinitamente sus importantes declaraciones.



Por JOSE M.^a BUSCA ISUSI

Cuando se habla de cocina vasca, surge, inevitable, el vocablo bacalao. Por circunstancia casual, su última sílaba rima, con la última de la mayor población vasca, capital de provincia que ha dado su nombre a la más famosa fórmula de preparación de este gadido.

Históricamente estamos ligados al bacalao por siglos en que nos hemos dedicado a su captura.

Tantos años y tanto bacalao, han dado lugar a fórmulas maravillosas, fórmulas que otros pueblos no han sido capaces de descubrir. Un gran cocinero francés que estuvo en Bilbao en los años de la primera guerra mundial, cuando allí los precios se daban en duros y no en pesetas, se asombraba de que gente que gastaba tanto dinero en comer reverenciase al bacalao, pez cecial, al que en el país natal del cocinero se despreciaba. El hombre, científico al fin, y, en consecuencia objetivo, vio que los gustos de los bilbaínos estaban basados en un hecho cierto, cual es la excelencia gastronómica del bacalao. Y dejó una fórmula o receta que es una de las más completas que conozco para preparar este pez.

El problema cumbre para la preparación de un bacalao es elegir un buen bacalao ya que existen muchos de calidad deficiente y, en segundo lugar, proceder a un correcto desalado.

En realidad, el cocinero tiene que hacer revivir al pez. Este, deshidratado y saturado de sal, debe convertirse en una masa jugosa y con un aroma especial que, probable-

mente, se deberá a la flora minúscula que le ha cubierto en los largos días de la curación.

El desalado, a nuestro estilo, se hace en abundantísima agua fresca. Antiguamente, cuando nuestros ríos eran ríos, se dejaba atado por la cola toda la noche al bacalao, en el riachuelo más cercano a casa. Hoy, nos tenemos que valer de otra forma. Una vez cortado en trozos, se pone debajo de la fuente con el fin de remover la sal externa. Hecho esto, se pone en un balde con abundante agua fría. Este agua, se debe remover, unas cuatro veces en veinticuatro horas. Hay que tener en cuenta que, en agua fría, tarda más en desalarse que en agua templada. Por esta razón, en verano puede estimarse que una estancia, en agua de unas dieciséis horas es suficiente.

Para templar el bacalao, esto es para hacerle «volver al estado fresco», se le pone en un puchero con agua. Se calienta suavemente hasta que aparece una espumilla blanca en la superficie del agua. Entonces podemos retirar el puchero del fuego y dejar reposar unos minutos. En muchos libros de cocinas se habla de hervir el bacalao. Esta palabra «hervir» suena a blasfemia en este caso.

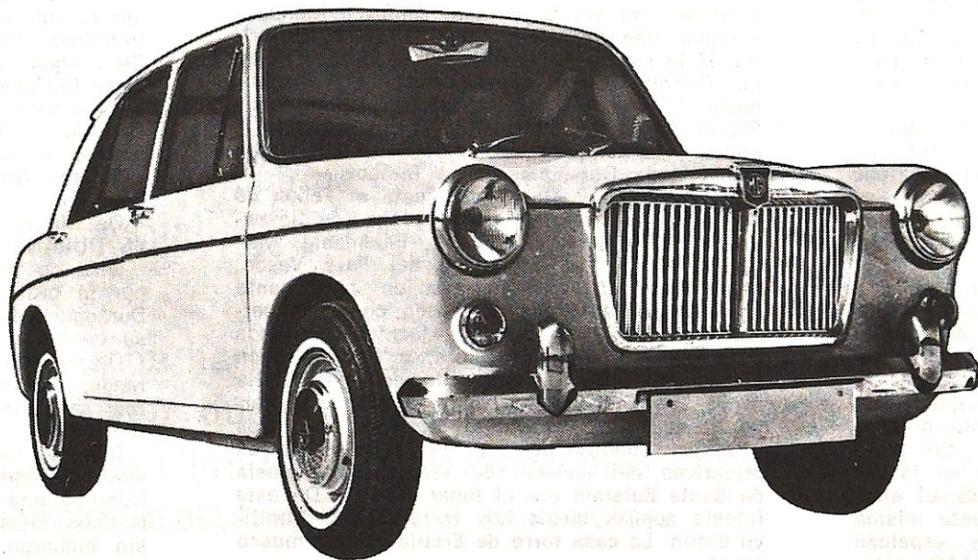
Lo curioso del mismo es que la expresión la emplean las más famosas guisanderas del bacalao. Yo creo que ellas dicen hervir a una operación que nunca alcanza en esta fase los cien grados, obedecen a su mal conocimiento del castellano o a malas traducciones orales.

La razón por la que no debe hervir, a nuestro entender, el bacalao, es la siguiente: Las proteínas animales, que son la base de las carnes de los animales, se coagulan entre los 45 y 60 grados. Es lógico que si se hierven quedan coaguladas —como la clara del huevo frito— e incapaces de comunicar a las salsas sus gustos.

En esencia, el procedimiento del temple consiste en tenerle el bacalao algún tiempo entre 45 y 60 grados. Entonces completa su hidratación iniciada en el baño de desalado y la carne se vuelve jugosa, como fresca.

Esto es, a mi entender, la clave del buen bacalao y el «secreto» de nuestras preparaciones. El desalado y el temple; después de bien hechas estas cosas, cualquier cosa, es buena.

Otro día daremos alguna de las preparaciones más famosas.



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410

VIZCAYA

O ESPAÑA A CIEN GRADOS DE TRABAJO

Con qué acierto califica a Vizcaya Ignacio Aldecoa. Vizcaya, dice, es una ebullición: España a cien grados de trabajo.

Y Vizcaya es también una gigantesca villa más que una pequeña provincia; una villa con enormes parques de altos montes y valles profundos entre barrios.

Hay justeza en el término cuando se dice que la ría de Bilbao es la calle mayor de Vizcaya. Nada caracteriza mejor a Bilbao que su ría. En realidad a lo largo de sus márgenes hasta que penetra en el Cantábrico, se halla aposentada la mayor riqueza vizcaína. Y es también la ría la que separa a Bilbao en dos ciudades distintas: la ciudad vieja y la nueva, con la iglesia de San Antón como un hito reverenciado que uniera ambos núcleos urbanos.

En esta visión de conjunto que queremos hacer de Vizcaya, nada mejor que referimos de nuevo a Ignacio Aldecoa. Qué otra cosa se puede decir mejor de lo que él nos dice...

«Si el viajero está dispuesto a darse un paseo por las orillas de la RIA y entretenerse contemplando el ir y venir de gabarras, el atraque o desatraque de los mercantes, la carga y descarga, puede optar por ser trasladado en un trolebús por la orilla derecha o ser conducido en un trenecillo por la orilla izquierda. Yo le recomiendo la orilla eusquera, la derecha, para ir, y la encartada, la castellanizada, para volver. Así siempre irá por su derecha.

Pasado DEUSTO y todas las fábricas de su término, llegará a ERANDIO, que tiene una hermosa **iglesia parroquial** de estilo gótico, la de **Santa María**. Puede interesarle visitarla. Cuando llegue a LAS ARENAS atravesará la ría por el **punte colgante**, calculará cuánto y hasta cuándo resistirán los cables de los que cuelga la móvil plataforma y quedará depositado en la orilla izquierda. Está en PORTUGALETE. No pare el viajero en esta villa, camine al norte hacia SANTURCE. Tan poca distancia hay de Portugalete a Santurce que el paseo son cansar al viajero le abrirá las ganas de comer. Recomendamos al viajero que se conduzca tradicionalmente y pida sardinas. Las sardinas de Santurce y el chacolí, que, no lo hemos dicho todavía, es un vino de uvas de parra o de viña alta, le preparan el estómago para mayores empresas. En uno de los restaurantes con galería encristalada, cara al Abra de Bilbao, las sardinas y el chacolí saben a salmón y a champán. El chacolí tiene su truco y se recomienda mesura, porque su acritud y finura disponen al consumidor a hacer demasiado consumo y, aunque parezca que no, se sube a la cabeza.

Después de comer, regresará con calma a Portugalete, bonita villa. La **IGLESIA PARROQUIAL** bajo la advocación de SANTA MARIA es de estilo gótico tardío, en forma de cruz latina, con tres naves y elevadas bóvedas. El **retablo mayor** es obra de Guiot de Beaugrant, un escultor flamenco de gran talento que se estableció en Bilbao a comienzos del siglo XVI y esculpió numerosos retablos en la región. A su taller pertenece sin duda el **altar de la Adoración de los Reyes** de esta misma iglesia. Dejando Portugalete a sus espaldas el viajero llegará prontamente a SESTAO, antigua poseedora de una hermosa **Torre**, muy bien conservada, con cuatro cubos y crestería gótica de piedra.

LA SOMBRA DE SHANTI ANDIA

De Bilbao a Munguía. De Munguía a Górliz. De Górliz a Plencia, Sopelana y Algorta, y por la ribera de la ría otra vez a Bilbao. Una excursión de no muchos kilómetros y sí muchas delicias. Tranquila, apacible, la ruta nos lleva a las tierras del oeste de Machichaco, al arrenal de Górliz, a las **playas de Plencia** —estupenda la de Arrico-Arrichu— y por Sopelana, hasta la elegante Algorta. De Munguía a Gática hay pocos kilómetros y podemos admirar en su término el afamado **CASTILLO DE BUTRÓN**. Castillo fantástico, castillo de cuento germánico, castillo hecho a imagen y semejanza de los castillos de los cuentos. Si bien todo el mundo está conforme en que el castillo de Butrón —construido en el siglo XIX— es un falseamiento, una irrealidad, y que poco o nada tiene que ver con los castillos o torres vascongadas, no se le puede negar su belleza

y el encuadre perfecto que tiene en el paisaje.

En MUNGUIA las iglesias existentes, a pesar de sus antiguas fundaciones, no conservan vestigios anteriores a los finales de la Edad Media. En el Museo Arqueológico de Bilbao se conservan algunos capiteles románicos procedentes de Munguía, muy interesantes. Sin embargo, en su término, al pie del monte Jata, se ha conservado la **ERMITA DE SAN MIGUEL DE ZUMECHAGA**, una de las edificaciones de tipo religioso más primitivas de Vizcaya; «maravilla del románico vizcaíno, diminuta y breve como una joyita», en frase de Juan Antonio Gaya Nuño, autor del mejor estudio moderno sobre la arquitectura románica de la provincia.

Muchas casas fuertes hay en el término de Munguía.

Esta excursión nos hace conocer las playas del noroeste de la desembocadura de la ría. No es aquí todavía donde podemos encontrar la sombra del gran personaje creado por Pío Baroja, pero ya son territorios cubiertos por las sombras de los tripulantes que con Shanti o con el capitán Chimista o con el avaro y rezador Zaldumbide, corrieron las aventuras de los tesoros de piratas, de los barcos negreros, de los buques del corso, de los castigos de los pontones en los pantanos de la costa inglesa, de todas las aventuras que el lector ha vivido llevado por la pluma del novelista. La sombra de Shanti Andía anda vagando para el que la quiera reconocer por los cantiles que van desde el cabo Machichaco hasta la pescadora Ondárroa. Quien haya leído a Baroja sentirá cuando se asome al Cantábrico en Machichaco un aliento que llega desde el horizonte y que le trae fantasmas de veleros, ruidos de las cadenas de los anclotes, canciones vascuences de marineros y como una turbación producida por los viejos mitos de la infancia. Por eso, el segundo itinerario de esta costa ha de hacerse bajo esa advocación: la de Shanti Andía. De Bilbao a Munguía, de Munguía a Bermeo, de Bermeo al Machichaco. En Machichaco solamente mirar a la mar y volverse otra vez a Bermeo, seguir a Mundaca —«agua limpia»— bajar por la izquierda orilla de la ría de su nombre hasta el árbol foral de Guernica. En Guernica pensar y seguir hasta Elanchove, Ea, Ispáster, Lequeitio de Shanti Andía y Ondárroa. El regreso por Marquina —Universidad de pelotaris— y por los caminos de Duranguesado, a Bilbao.

Entre Baquío y Machichaco está el **Peñón de San Juan de Gaztelugache**, pleno de leyendas, desafiando al Cantábrico, indomable. **MACHICHACO** es el Finisterre del País Vasco. Machichaco es un guerrero en permanente combate, en permanente torneo con las fuerzas del mar. Para llegar a Machichaco hemos pasado por BERMEO y ahora, a la vuelta, en él hacemos alto. Fue esta villa, solar de Ercilla el de **La Araucana**, batida, discutida, a lo largo de toda su historia. En Bermeo, los reyes y señores habían de jurar los fueros y leyes privativas del señorío de Vizcaya. La **iglesia de Santa Eufemia** era el lugar elegido. De esta iglesia apenas queda hoy traza de su primitivo estilo. La **casa torre de Ercilla** es hoy **museo naval**.

En la jurisdicción de Bermeo está la **isla o peñón de Iزارo** sobre el que se fundó en 1422 un convento de franciscanos. Del convento y de la ermita posterior al establecimiento de los franciscanos, nada queda hoy.

Bermeo es patria de pescadores y de marreantes. Los barcos bermeanos pintados de colores, reflejando los pequeños acuarios de los cebos vivos que llevan en cubierta a las indecisas luces del atardecer cuando entran en puerto, son un espectáculo inigualable. Los boniteros y las sardineras de los bermeanos, se atreve a decir el que esto escribe, a su compañero y amigo el viajero, que son los barcos y barcas de líneas más bonitos de todo el Cantábrico.

En MUNDACA, a la orilla de la ría de su nombre, los rincones típicos abundan. Mundaca es lo contrario que Bermeo. Bermeo de pescadores puros, tal vez los únicos de la costa vascongada que definitivamente han vuelto las espaldas a la tierra y ni huerto ni prado cultivan. Mundaca está materialmente sal-

picada, recortada, compartida por sus habitantes que gustan de trabajar sus huertecillos. Junto a Mundaca está PEDERNALES y desde Pedernales y Mundaca se contempla el islote de **Chacharramendi**. Al comienzo de la ría de Mundaca se encuentra GUERNICA que también da a la ría, porque la ría es de Mundaca y de Guernica. El **viejo árbol** de Guernica que se conserva en la **CASA DE JUNTAS**, es un tronco muerto, una momificada corporación. Un vástago de él es el actual árbol **guerniqués**, devoción de los vascos.

Por la orilla derecha de la ría desciende hasta el mar una carretera que nos lleva a Elanchove en las inmediaciones del Cabo Ogoño.

ELANCHOVE está escalonado entre el mar y el cementerio. Don Adolfo de Aguirre, citado por Echegaray, dice de este pueblo: «La última casa del pueblo, la más alta, es el cementerio. Elanchove está entre el mar y la muerte...»

Hacia Lequeitio está Ea. Después Ispáster, luego Lequeitio.

Lequeitio es villa de larga historia. Lequeitio de marineros, «Lequeitio en marineros abundante» que en el «Bernardo» de Bernardo de Balbuena se dice.

Marineros de Lequeitio, ha habido en todos los empeños navales de España y mientras la villa exista, marineros dará Lequeitio.

Lequeitio tiene una hermosa **BASILICA**, la de SANTA MARIA DE LA ASUNCION, muestra del arte gótico. Tiene un ábside poligonal y tres naves. El **altar mayor**, obra de principios del XVI, es magnífico. Se debe a Juan García Crial. Es de estilo gótico filigranado y se puede considerar como una de las joyas más importantes que tiene la provincia de Vizcaya.

De Lequeitio a Ondárroa, su hermana pescadora. Desde la carretera que nos lleva a Ondárroa podemos ver la **playa lequeitiana de Carraspio**.

ONDARROA es un pueblo de pescadores construido sobre la vertiente de un monte, escalonado su caserío. En Ondárroa decimos adiós al mar Cantábrico y a las villas pescadoras de la costa. Les decimos adiós con las palabras de la canción:

«Agur, agur, Ondarroako...» Marinos, pescadores, aventureros de la mar, quedan ya a nuestras espaldas. En el rincón de la taberna portuaria, en el rincón de las narraciones donde se trenza la nostalgia, queda Shanti Andía mirando a los hombres de la mar que beben su vino hablando de la mar, recordando cosas de la mar, contemplando la mar por los cristales, viviendo la mar cada minuto de su existencia.

Llegamos a MARQUINA, sobre una planicie. Fue villa murada, villa de claros linajes vascongados de los que se conservan **casas-torres**. Solar del más puro vascuence. Universidad donde se doctoran los pelotaris que parten a dar la vuelta al mundo por el paralelo de los frontones. Cerca de Marquina está CENARRUZA, digna de visitarse por su **COLEGIATA**, cuya fundación se remonta al siglo X. Entre sus preseas artísticas destacan su **claustro** de la primera mitad del siglo XVI, el **retablo mayor**, de estilo plateresco, y el **sepulcro del caballero Diego de Irusta**, obra de Guiot de Beaugrant.

De Marquina a Bilbao, por el Duranguesado. **EL DURANGUESADO**

Otra de las excursiones que se nos brinda por la provincia de Vizcaya, es la visita del Duranguesado. Y en el Duranguesado, Durango su capital y el pueblo de Elorrio.

Desde Bilbao a Durango y una vez visto Durango, continuamos hasta la villa de Elorrio, regresando por la misma carretera a orilla del Ibaizábal.

Durango está situado sobre una llanura considerada como la mayor de Vizcaya. No es Durango una población que guarde tesoros artísticos. En su **IGLESIA DE SANTA MARIA** hay, sin embargo, un **buen retablo mayor**, de la escuela de Juan de Anchieta (segunda mitad del siglo XVI). Agradable, limpia, simpática, aun no siendo muy industrial, puesto que sus habitantes se dedican en su mayoría a la agricultura, tiene hoy, como casi todos los pueblos de Vizcaya, fábricas en abundancia.

Cerca de la capital del Duranguesado está ELORRIO en el que podremos admirar sus **cruces**, todas ellas muy notables y de la que son buena muestra la de **Elesburu**, la de **Igueria**, **Crutziaga** y la de la **plazoleta de Santa Ana**.

Hay que señalar también el **retablo mayor** de la **IGLESIA DE SAN AGUSTIN**, uno de los más notables retablos platerescos de Vizcaya.

El paisaje del Duranguesado es uno de los más hermosos del País Vasco. Sus carreteras cubiertas de árboles son realmente verdaderos paseos.

Este es el trazo que más caracteriza a esta parte del País Vasco, de Vizcaya; en él está unido todo lo que mejor tiene Vizcaya: industria, montaña, costa, trabajo tenaz y naturaleza pródiga.

NUEVOS SOCIOS

Con motivo de la ampliación territorial de nuestro Club a la Provincia de Vizcaya, hemos estimado que antes de que se lleven a cabo los trámites oficiales de cambio de nombre, creación de oficinas, etc., se hiciese entre los actuales socios, y precisamente a través de nuestra Revista Oficial una campaña de captación, que fuese llevada precisamente por quienes conocen las actividades y servicios del Club.

No hay duda de que aparte de las pruebas específicamente deportivas, faceta importante del Club, entre las que destacan los Rallyes Internacional Vasco-Navarro, Guipúzcoa y Navarra, Subidas automovilísticas de Urbasa, Arrate, San Marcial y Jaizkibel y los Campeonatos Vasco-Navarros de Rallyes y de Montaña, el Real Automóvil Club, ha venido dispensando a sus socios una especial atención en todo cuanto se relaciona con el automóvil, prestándole unos servicios que siempre se ha procurado mejorar.

Ultimamente se han montado tres oficinas, Tolosa, Irún y Eibar, donde de manera más directa se atiende a los socios de aquellas comarcas, no dudando que habrán encontrado en nuestros Delegados, el auténtico resolutor de sus problemas relacionados con el automóvil.

En cuanto a los servicios prestados y los que puedan prestarse a los socios, los tienen detallados en el reverso de la Hoja de Solicitud, que se incluye en la página 39 de esta Revista, recomendando a cada socio actual, se preocupe de conseguir uno nuevo.

El dicho de que "la unión hace la fuerza" vale también para nosotros y no cabe la menor duda de que cuanta más fuerza adquiera el Real Automóvil Club al que pertenecemos, mayores y mejores servicios podrán prestarse a todos sus socios.

Si alguno de los socios precisase de algún o algunos números de esta Revista para esta campaña de captación, puede dirigirse a la sede del Club o a las delegaciones de Bilbao, Pamplona, Vitoria, Eibar, Irún y Tolosa, donde con mucho gusto les atenderemos, facilitándoles los números que precisen.

JUSTIFICACION.—El retraso con que apareció el número de EL AUTOMOVIL CLUB correspondiente al mes de agosto, ha sido motivado por las vacaciones reglamentarias que la empresa editora concede a su personal todos los años por estas fechas.

CANON DE COINCIDENCIA

En este mes de septiembre finaliza el plazo del tercer trimestre para el pago del Canon de Coincidencia. Este impuesto corresponde abonar a todos los propietarios de vehículos destinados al servicio público.

FALLECIMIENTO DEL DOCTOR DIEZ TORTOSA

En nuestra ciudad ha fallecido el doctor Díez Tortosa, coronel médico y socio del Real Automóvil Club de Guipúzcoa desde su fundación.

Fue uno de los pioneros del automovilismo y ya en el Circuito automovilista de Lasarte prestó su valiosa colaboración como jefe de sanidad. Formó parte de la Comisión Deportiva y fue uno de los vicepresidentes del Club hasta hace un año, en que dejó el cargo por motivos de salud. Granadino y casado con una guipuzcoana, se vinculó plenamente con nuestras cuestiones y problemas, haciéndose acreedor a la admiración y el cariño de cuantos le trataron. Este Real Automóvil Club siente hondamente la pérdida del amigo que tanto laboró con nosotros en pro del automovilismo.

Ha fallecido en nuestra ciudad, don Lorenzo Irazusta, que fue ingeniero jefe de la Delegación de Industria de Guipúzcoa.

El señor Irazusta siempre se sintió muy vinculado con este Automóvil Club, al que prestó todo su apoyo cuando fue preciso.

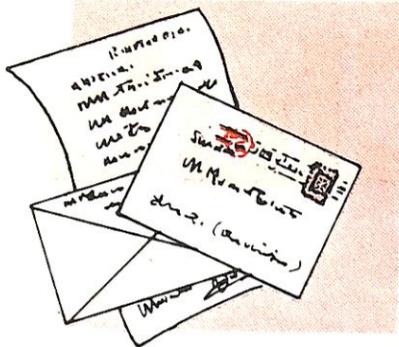
Sentimos hondamente el fallecimiento de don Lorenzo Irazusta, enviando a sus familiares nuestro pesar.

El pasado 11 de agosto murió en accidente de automóvil don Alejandro Valdés Uriarte, socio de este Club y destacado deportista.

A su familia enviamos nuestro más sentido pésame, por la pérdida de un ser querido en la flor de la vida.

En accidente de tráfico ha fallecido don Joaquín Segura, abogado y presidente del Deportivo Tudelano. El señor Segura era socio de este Automóvil Club desde hacía años. Ahora ha perdido la vida de forma trágica.

Falleció también en nuestra ciudad don Carlos Domínguez Gutiérrez, socio de este Real Automóvil Club. Reciba su familia la expresión de nuestra condolencia.



Cartas al Club

Sr. Director:

Vengo leyendo mensualmente los comentarios, en su mayoría acertados, con los que suele corresponder a las sugerencias y cuestiones que se le presentan habitualmente en su despacho.

El motivo por el que solicito preste un poco de atención a esta carta es el siguiente:

En nuestra ciudad, a causa del tráfico tan intenso que existe actualmente, han ido renovando paulatinamente las señales, las paradas de los autobuses y todo lo que ha parecido necesario para conseguir mayor fluidez en el tráfico.

Una de las últimas obras que se han llevado a cabo ha sido el cruce de la avenida de Sancho el Sabio con el parque de la Columna Sagardía. La señalización de discos de STOP, aunque están bien visibles, no son suficientes para la intensidad del tráfico que pasa por ahí en las horas «punta» del día.

Para evitar los posibles accidentes que podrían darse, ya que es en ese tramo donde se empieza a tomar velocidad, sería conveniente, a mi punto de vista, la imposición de unos *semáforos* que dirigiesen el pase, de la misma forma que lo hacen en cualquier otro cruce de nuestra ciudad.

Esperando al próximo número en el que usted puntualmente nos comunicará a nosotros, sus lectores, la oportuna contestación.

Atentamente le saluda una lectora,

ESTRELLA.

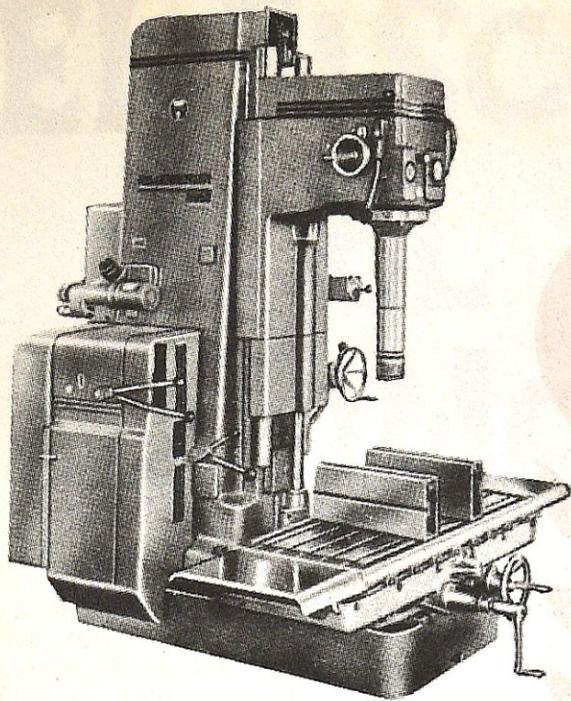
RESPUESTA

Con mucho gusto voy a responder a mi comunicante ESTRELLA.

Esta sección de CARTAS AL CLUB necesita precisamente de esta colaboración. Es con la crítica constructiva como se puede conseguir que San Sebastián consiga mantener su prestigio de ciudad modelo.

Pues bien; por lo que se refiere al centro neurálgico que apunta, estimo muy acertada su sugerencia. Efectivamente, la modificación que se ha establecido en esta zona está resultando poco adecuado. No es la primera crítica que ha llegado a este Club. Se da la circunstancia que la Avenida de Sancho el Sabio es cruzada por este lugar con más intensidad que en ningún otro. Las platabandas situadas solucionan un problema, cual es el de que los coches pueden cambiar de giro por estas platabandas. Pero no resuelve la intensidad del tráfico que se origina en este lugar en las llamadas «horas punta». Por otra parte, la acumulación de varios vehículos puede originar un taponamiento en cuanto se ha salvado una de las vías de Sancho el Sabio y se quiere pasar hacia el paseo de los Fueros o viceversa.

Salvo otra solución que en estos momentos no alcanzamos a precisar, creemos sinceramente la colocación de unos semáforos solucionaría este problema que en algunos momentos resulta acuciante.



RECTIFICACIONES

MITRA, S. A.

SAN SEBASTIAN

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
DE LOS ACREDITADOS



PRODUCTOS



PARA GUIPUZCOA, NAVARRA, ALAVA Y LOGROÑO

LA MAXIMA CALIDAD Y GARANTIA EN LA
ESPECIALIDAD DE RECTIFICACION AL SERVICIO
DEL AUTOMOVIL Y DE LA INDUSTRIA

STOCK de camisas, pistones,
cojinetes, válvulas, etc., para
toda clase de motores:

SEAT, CITROEN, PEUGEOT, RENAULT,
DAUPHINE, FORDSON, CUMMINS, MACK,
PERKINS, BARREIROS, MERCEDES, ETC., ETC.

EQUIPOS **SANPA**

De transformación de motores para aumento de potencia:
SEAT 600 a 750 • SEAT 600-D a 850 • SEAT 1.400 a 1.700
CITROEN 2 HP. a 500 cm³. • PEGASO 165 a 200 HP., etc.

TALLERES Y OFICINAS:

San Sebastián
Barrio Recalde
Tel. 26797 (3 líneas)

EXPOSICION Y VENTA:

San Sebastián
Paseo de Colón, 1
Tel. 30-33

VITORIA

Sucursales: **Domingo Beltrán, 15**
Tel. 48-68

LOGROÑO

Quintiliano núm. 19
Tel. 214309



Cinturato

PIRELLI

el neumático
radial textil

58

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

EL FISCO Y EL AUTOMOVIL

No es la primera vez, ni la última, que comentamos la fiscalidad del automóvil en España, tratando de demostrar que sería necesario reducir la fuerte presión que el fisco ejerce sobre los automóviles o, en el peor de los casos para el automovilista, que se modificara el sistema fiscal del automóvil, actualmente en vigor, tanto para que resultara menos duro para el propietario de un coche como para que la industria no padeciera tanto las consecuencias de ese sistema, que puede calificarse de arcaico y negativo, aunque para la Hacienda suponga una gran fuente de ingresos. Es difícil valorar éstos en su total. Dada la cifra exacta causaría estupor por sus miles y miles de millones.

En efecto, durante 1966, la Hacienda recaudó por los diversos impuestos relacionados con el automóvil, nada menos que 35.000 millones de pesetas, y en 1967 se habrá superado la cifra de 40.000 millones. Francamente, es una cifra que parece excesiva para que salga de un mismo sector y salta a la vista que en estas condiciones se hará muy cuesta arriba, en adelante, la motorización del país, que no es un capricho, sino una auténtica necesidad para los españoles y para la economía.

Es curioso indicar que los 35.000 millones de pesetas recaudados en 1966, casi 10.000 millones correspondieron al monopolio de petróleos, 8.500 a la renta de petróleos, 200 a la participación del Estado en la Campsa, 6.600 al impuesto sobre supercarburos, 2.896 al impuesto de lujo, más de 100 millones al impuesto de tenencia y disfrute, 2.100 a derechos arancelarios y fiscales, 1.700 millones a tráfico de empresas, 350 millones a transmisiones patrimoniales, 700 millones a neumáticos, 1.262 millones a seguros y 600 millones a canon de coincidencia, esto entre otras partidas, pues ha de saber el lector que ascienden a treinta y seis los impuestos que gravan el automóvil, sin que por su elevado número nos atrevamos a citarlos aquí para no hacer fatigosa su lectura. Y no olvidemos el impuesto sobre la renta, que tampoco es una broma para el usuario.

Por si todo ello fuera poco, tenemos los llamados signos externos que afectan de lleno al propietario de un automóvil, creando un clima evidente de retraimiento hacia la adquisición de coches, principalmente de los de tipo medio y de mayores potencias, retraimiento que habrá de notarse con más intensidad en el futuro, una vez que los propietarios de esos coches sientan, clara y directamente, en sus bolsillos la repercusión del coche mediano o grande como signo externo, aumentándose el gravamen por renta como signo de lujo.

La situación es de lamentar desde muy diversos puntos de vista, pero sobre todo por lo que ha de retrasar la expansión de la industria automovilística española, precisamente cuando más necesita de esa expansión efectiva porque, obligada desde la Administración a unas determinadas capacidades de producción, se está lejos de la plena utilización o de la utilización rentable, pero las inversiones para alcanzar esas capacidades fueron hechas ya y su financiación gravita sobre la producción en grado mucho más fuerte cuando no puede utilizarse en toda su entera capacidad.



LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE

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

RONEO

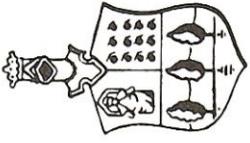
 UNION CERRAJERA, S. A. • MONDRAGON (Guipúzcoa)

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

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



CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN



oficina central: guetaria, 9 y 11

OFICINAS URBANAS

ALZA - HERRERA
AMARA
ANOETA
ANTIGUO
AYUNTAMIENTO
AZKUENE
BRECHA
EGUIA
GROS
INCHAURRONDO
URBIETA

OFICINAS EN LA PROVINCIA

ANDOAIN
AZCOITIA
AZPEITIA
BEASAIN
GESTONA
DEVA
EIBAR•EIBAR (2)
ELGOIBAR
FUENTERRABIA
HERNANI
IRUN•IRUN (2)
LASARTE
LEGAZPIA
LEZO
MONDRAGON
MOTRICO
ONATE
ORIO
OYARZUN
PASAJES ANCHO
PASAJES SAN JUAN
PASAJES SAN PEDRO
PLACENCIA
RENTERIA
TOLOSA
VERGARA
VILLABONA
VILLAFRANCA
ZARAUZ
ZUMARRAGA
ZUMAYA

SORTEOS DE PREMIOS

31
octubre
5000000
pesetas

31
diciembre
30000000
de pesetas

31
julio
10000000
de pesetas



pidan folleto de condiciones en cualquiera de nuestras oficinas

POR QUE CAUSAS SE RETIRAN LOS PERMISOS DE CONDUCIR

Estamos en época de vacaciones. Esta circunstancia hace que el tráfico en todas las carreteras sea mucho más intenso que lo pueda ser en otras épocas del año. El deseo, además, de llegar lo antes posible al lugar del descanso veraniego es causa de que se conduzca con más temeridad que la habitual. Y se cometen más infracciones que de ordinario. Estas infracciones cometidas a impulsos de la prisa puede dar lugar a diversas consecuencias, como es la pérdida temporal o definitiva del permiso de conducir.

Las consecuencias que acabamos de mencionar nos inducen a recordar a los más presurosos las infracciones por las que pueden retirarles el repetido permiso, y que son:

— Por entablar competencia de velocidad entre toda clase de vehículos cuando éstos circulen por las vías públicas abiertas al tráfico general.

— Por circular los vehículos sin dejar libre la mitad de la zona pavimentada que corresponda a los que circulen en sentido contrario, en los cambios de rasante que oculten rápidamente la carretera, y desde 100 metros antes del punto de cambio como mínimo, y en toda la longitud de las curvas de visibilidad reducida, entendiéndose por tales aquellas que no permitan la visibilidad del ancho total de la carretera en una longitud de 200 metros por lo menos.

— Por desplazarse al lado izquierdo del sentido de su marcha cuando encuentre cualquier obstáculo en su camino si tal desplazamiento puede impedir el libre paso a otro vehículo que avance en sentido contrario, salvo lo dispuesto para el caso de vías en reparación.

— Por detenerse en las curvas de visibilidad reducida y en las proximidades de cambio de rasante.

— Por detenerse en una vía insuficientemente iluminada sin tener encendidas las luces necesarias para fijar su posición y poder ser visto en los dos sentidos del camino. Esta obligación deberá cumplirse durante las horas en que debiera tener encendidas las luces sin circular. Si se tratase de

vías urbanas, regirán a este respecto las ordenanzas municipales correspondientes, salvo que la vía pública en que se detuviera tuviese la consideración de interurbana o travesía.

— Por no retirar del camino los calzos que se hubieran utilizado durante la parada de un vehículo.

— Por no sustituir el alumbrado de cruce tan pronto como se aprecie la posibilidad de producir deslumbramiento a los conductores de los vehículos que circulen en sentido contrario, aunque éstos no cumplan tal prescripción, debiendo restablecer el alumbrado intensivo al rebasar, en el cruce, la posición del conductor del vehículo rebasado.

Las infracciones que acabamos de enumerar podrán determinar, de acuerdo con el artículo 296 del Código de la Circulación, además de las sanciones establecidas en los distintos artículos, la suspensión temporal o retirada definitiva del permiso de conducir cuando en la infracción hubiera concurrido temeridad manifiesta, negligencia grave o evidente peligro para otros usuarios. En tal caso, el tiempo y clase de privación puede ser el siguiente:

— De uno a seis meses cuando al sancionarse en firme algunas de las citadas infracciones se aprecie han concurrido las circunstancias últimamente indicadas.

— De uno a tres años si después de una primera suspensión se comprueba, al sancionarse nuevamente, que se han dado las citadas circunstancias.

— Definitiva. Motivará la retirada definitiva del permiso y la prohibición de que obtenga ningún otro:

— Cuando el autor de las infracciones citadas haya sido antes sancionado dos veces con suspensión o haya quebrantado la que pese sobre él.

— Cuando sea sorprendido conduciendo en estado de embriaguez o bajo la acción de estupefacientes o drogas que anulen la conciencia de sus actos.

VILAR

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)

CANNO S. A.

SERVICIO OFICIAL

FIAT SEAT

Vespa

M·A·N

EXPOSICION, VENTA Y
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA

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

SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 - Teléfono 631335

IRUN

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

el cinturón de SEGURIDAD

Los accidentes de tráfico han sido considerados como la epidemia más temible de la última década. El constante aumento del parque nacional de vehículos a motor en nada puede beneficiar a una disminución de éstos, sino por desgracia todo lo contrario. Los accidentes se pueden prever con positivos resultados, pero no evitar es algo que va unido con el progreso. Esto no quiere decir que nos podemos cruzar de brazos ante las cifras realmente alarmantes que facilita periódicamente la Jefatura de Tráfico. Desde que el problema comenzó a preocupar a los automovilistas se realizan estudios para averiguar las causas que provocan los accidentes de tráfico a fin de acondicionar adecuadamente las vías de comunicación y al mismo tiempo reglamentar y racionalizar al máximo la circulación. Paralelamente los fabricantes de automóviles y accesorios diseñan nuevos mecanismos con el objetivo de reducir al mínimo el riesgo del conductor. Las estadísticas demuestran que el cinturón de seguridad es el accesorio más necesario —valga la redundancia— que se puede introducir en un vehículo de turismo.

Pero, puede considerarse como accesorio un dispositivo que contribuye a evitar lesiones que en muchos casos motivan muertes humanas? La respuesta es evidente, no. Entonces se preguntarán nuestros lectores, ¿por qué no es obligado su uso? La contestación en este caso es problemática. Hace unos años existían temores y prejuicios contra los cinturones de seguridad que el tiempo se ha encargado de demostrar que eran infundados. Personalmente fuimos espectadores de una película que nos mostraba los ensayos y experimentos realizados con un cinturón confeccionado con Trevira y salimos de la proyección convencidos de la necesidad de usar tal dispositivo. Una prueba se nos quedó grabada en la mente. En el ochenta por ciento de los accidentes el coche es detenido por un obstáculo fijo (choque con un árbol, pared, otro coche, etcétera) y en décimas de segundo la velocidad del vehículo es reducida a cero. Si éste circula a 80 km. a la hora el espacio de tiempo es de 2-10 de segundo. Mientras que el automóvil es bruscamente frenado, el cuerpo del conductor o viajero continúa avanzando a la misma velocidad, debido a la fuerza de inercia hasta que tropieza con alguna parte del vehículo, momento en que se producen las lesiones. Caso de llevar puesto el cinturón de seguridad los ocupantes, las lesiones se evitan en un ochenta y cinco por ciento. Por dicho motivo podemos considerar al cinturón como el freno de los pasajeros.

Otro de los accidentes «normales» en carretera es el «vuelco», corrientemente denominado «vuelta de campana». En este caso se suelen abrir las puertas al golpear la carrocería de los coches con la calzada y el pasajero es despedido al exterior. Una estadística realizada en Norteamérica, donde el porcentaje de los automóviles que tienen instalado el cinturón asciende al 50 por 100 —Suecia es el país donde está más divulgado su uso, 80 por 100— indica que en un 75 por 100 de los accidentes mortales se abre una de las portezuelas delanteras y las posibilidades de que muera un pasajero que sale lanzado son de cinco a ocho veces mayores que si queda en el interior del coche. Los pros superan sin duda a los contra en el uso del cinturón, aunque entre estos últimos hay que señalar uno determinado. Nos referimos en el supuesto de que el vehículo a causa del accidente se incendie. El extintor de mano es otro de los pocos accesorios que aconsejamos. Pero supongamos que no lo dispone el coche que ha sufrido el percance. Lo lógico es que el conductor se libere del cinturón mediante el uso de la hebilla e intente salir al exterior. El problema se presenta cuando la brusquedad del percance ha provocado la pérdida del conocimiento del ocupante, pues éste permanece indefenso asido al volante. En este caso concreto

USANDO CINTURON

Muertos	Heridos graves	Heridos leves
3	73	284
49	423	1.277

NO USANDO CINTURON

Estos estudios han permitido a la Real Sociedad Británica para la Prevención de Accidentes llegar a la conclusión de que el cinturón de seguridad reduce las lesiones graves en la siguiente proporción:

	Conductores	pasajeros delanteros
Cráneo	69 % menos	88 % menos
Rostro	73 % menos	88 % menos
Tórax	25 % menos	59 % menos

¿SUPERFLUO?

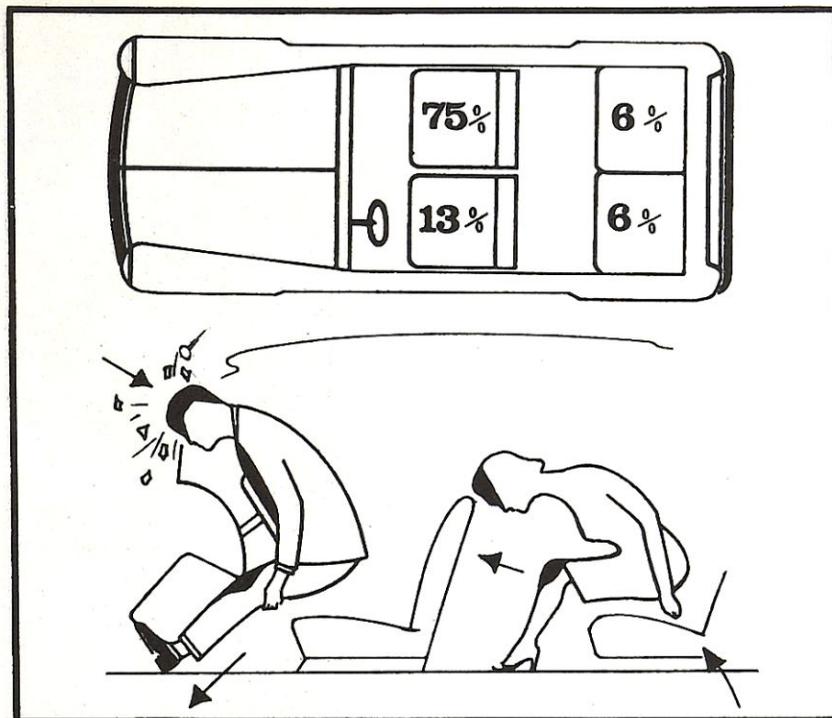
—cada accidente es distinto— hubiese sido mejor que el piloto saliese despedido al exterior.

La Real Sociedad Británica para la Prevención de Accidentes (ROSPA) es una entidad que concentra todos sus esfuerzos en contribuir a «dulcificar» los accidentes de vehículos T.ras numerosos estudios han llegado a la conclusión de que la parte del cuerpo más afectada resulta la cabeza (70 por 100 de los casos) y le siguen las piernas (47 por 100). Otro dato curioso es el porcentaje de instalaciones en automóviles conducidos por médicos. Es, aproximadamente, diez veces mayor que en el resto de los usuarios, siendo lógica esta reacción si tenemos en cuenta que la clase médica conoce mejor que nadie las funestas consecuencias que se derivan de los accidentes. Al respecto, nos dijo el doctor Cervera-Luque: «En carretera el uso del cinturón de seguridad debería ser obligatorio. En caso de accidente reduce, considerablemente, las posibilidades de riesgo. Por ciudad, donde los choques son cada día más frecuentes, no es corriente su uso al efectuar cortos desplazamientos, pero desde luego es muy aconsejable.»

Por lo que respecta a las condiciones que debe reunir un cinturón de seguridad, hay que tener en cuenta el material, diseño, anclajes y hebilla. Ninguna de las fibras naturales reúne las condiciones óptimas que son resistencia suficiente y plasticidad necesaria. El alargamiento del material debe ser lo más plástico posible, es decir, que se recupere lentamente para devolver el pasajero en caso de choque, sin brusquedades, a su posición normal. De lo contrario —supongamos una cinta de goma— produciría graves lesiones en la espalda y nuca del conductor. Por dicho motivo se ha tenido que recurrir a fibras sintéticas usándose preferentemente Trevira, que incluso supera a las fibras poliamídicas.

Comprobados los positivos resultados que se derivan del uso del cinturón de seguridad, muy provechosa podría ser una campaña publicitaria dirigida por la Jefatura de Tráfico en el sentido de que la instalación y posterior uso del cinturón contribuye a disminuir el número de lesionados en los accidentes. «El cinturón de seguridad es el freno de los pasajeros», podría ser le slogan.

J. M. CASANOVAS



El dibujo superior nos muestra el porcentaje de lesionados en un vehículo normal en relación con el asiento ocupado, mientras que en el gráfico inferior se aprecian las zonas más frecuentes afectadas en los choques frontales —marcadas en negro— sobre viajeros no portadores de cinturón de seguridad.

¿NECESARIO?

TALLERES

AMARA



SERVICIO

SERVICIOS:

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

Talleres y Oficinas:

Calle Amara, 26

Teléfono 22239

SAN SEBASTIAN

HOTEL MINDANAO

Paseo San Francisco de Sales, 15

MADRID -3-

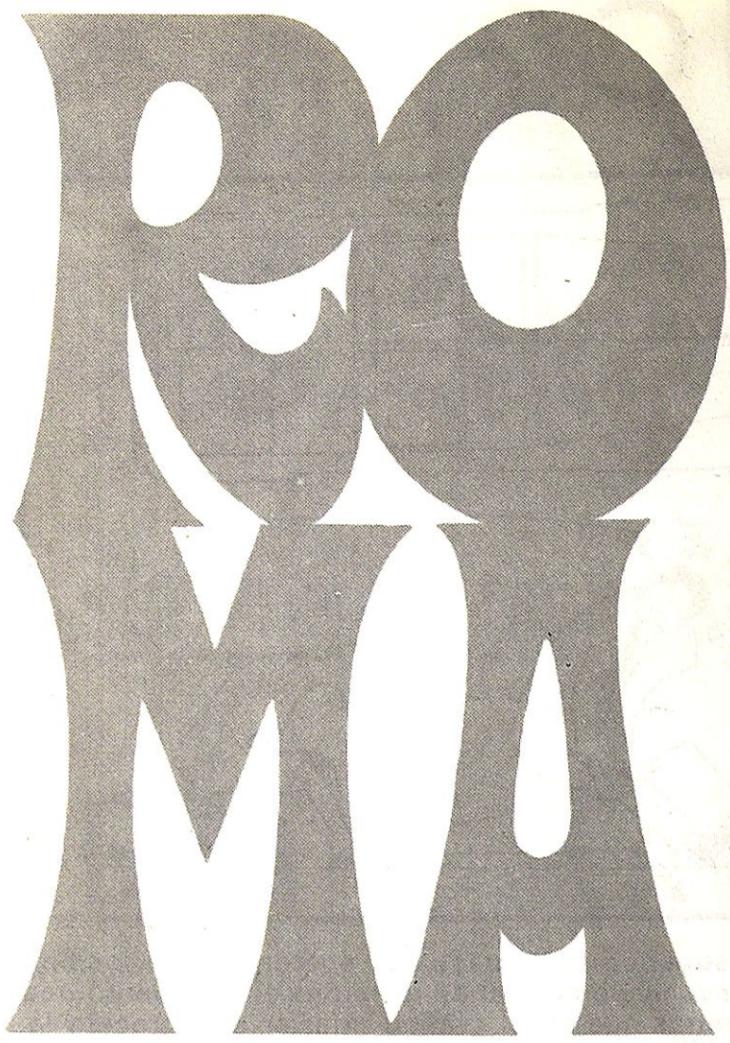
Teléfono 2436504

Telex: 22631 MINDA E - Telegr.: Mindanao



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

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



LAS CARRERAS DE AUTOMOVILES ESTAN DEJANDO UN REGUERO DE MUERTOS

¿QUE SE DEBE HACER PARA EVITARLOS?

Por
JOSE LUIS TORRES
MURILLO

¿Qué hay que hacer para evitar que se repitan los accidentes en las carreras automovilísticas? El mundo deportivo y el mundo de las marcas famosas dan vueltas al grave caso de los muertos en las carreras. Desgraciadamente, no se trata de un relato de intriga, sino de una realidad que va oscureciendo cada día el mundo excesivamente veloz y fulminante del automovilismo.

Aquí, en Italia, sede de grandes marcas de coches que han hecho de la velocidad su orgullo máximo, el reguero de muertos que en este año marcan las carreras del mundo impresiona y preocupa como en ninguna parte. La muerte ha hecho su entrada en la más popular de las carreras italianas, en el autódromo de Monza, y aunque el piloto se salvó, durante media hora un coche se mantuvo en llamas, al borde de la pista. Representantes de la Lancia, del Alfa Romeo, de la Ferrari han expuesto sus opiniones y sus críticas a la marcha del automovilismo. Sus observaciones deberían ser tenidas muy en cuenta después de este año trágico. "El hombre ha superado su propio horizonte: más allá sólo está la muerte." La frase podría ser altisonante si Jo Schlesser no hubiera muerto carbonizado en el circuito de Rouen mientras pilotaba un "Honda" excesivamente ligero. "Es como lanzar cuesta abajo a doscientos por hora un bidón de gasolina con un hombre dentro; lo extraño es que no haya más accidentes."

LA OPINION DE ALFA-ROMEO

Esta es la opinión del ingeniero Carlo Chiti, director de la sección de carrera de la marca Alfa Romeo:

«Evidentemente, las carreras automovilísticas deben ser catalogadas entre los deportes más peligrosos para quien lo practica, pero además son el deporte más peligroso para los espectadores. Respecto a este peligro, para los espectadores las medidas de seguridad aumentan día a día en los circuitos y autódromos. Si se puede aceptar todo este peligro es debido al sentido que estas carreras tienen de experimento abierto al público, para mejora de los prototipos, de algo tan esencial en la vida moderna como es el automóvil. Es este un asunto suficientemente demostrado. En lo que hay que insistir, sin embargo, es en la necesidad de disminuir al límite máximo la peligrosidad para el piloto y para sus compañeros de carrera. Lo que todos nos estamos preguntando es qué se puede hacer aún para disminuir ese peligro. Antes de hablar de qué es lo que se puede hacer hay que analizar las causas de los accidentes.

De análisis que se han venido haciendo se puede concluir que la mayor parte de los accidentes llegan por error del piloto: o por «exceso de vista» (una curva tomada demasiado velozmente sin calcular al máximo las posibilidades) o por exceso de ardor en la carrera. Pocas veces se debe a un fallo de la máquina, aunque haya casos en que esto ocurra, pero la verdad es que cuando la máquina falla el piloto puede, la mayoría de las veces, disminuir la marcha e intentar una maniobra de emergencia. Dando por supuesto esto, veamos cómo se puede mejorar la seguridad de las carreras de automóviles:

LOS COCHES

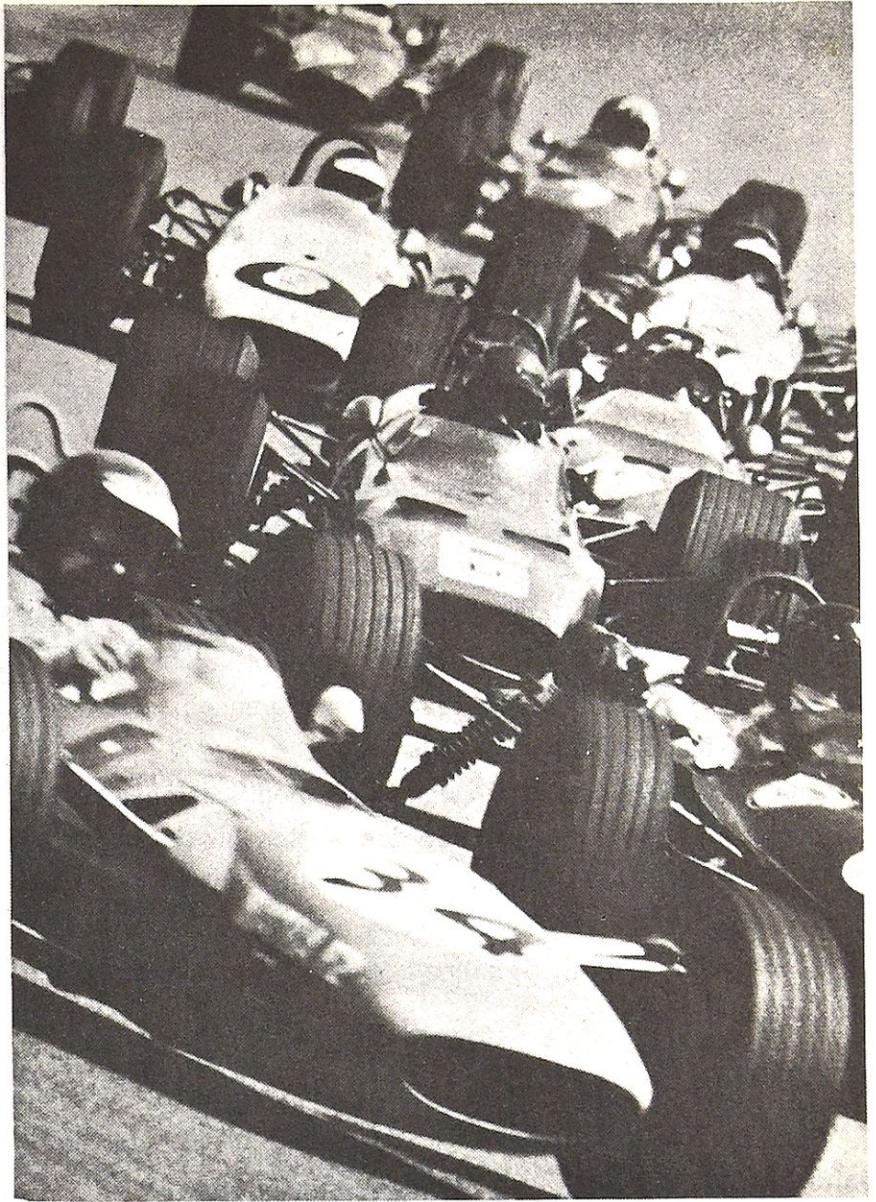
Los coches de carreras pueden ser catalogados, como se sabe, en una gran gama, que va desde el coche normal de turismo hasta el disparo de un coche de «fórmula 1» o «fórmula 2». Cada categoría tiene su reglamento, con una serie de limitaciones y de seguridades para la vida del piloto, que van desde cinturones de seguridad hasta extintores de incendios. Pero hay algunas categorías que no tienen limitación de peso mínimo en la estructura de los coches. De esta manera los coches de fórmula 1, sobre todo, pueden ser construidos con robustez suficiente para que marchen sin partirse, pero el deseo de quitar peso hace que se prescindan de medidas de seguridad que serían oportunas. Por ejemplo, «rollbar», aparatos antillamas, extintores automáticos, cámaras protectoras. Creo que es necesario que se aumente el peso mínimo actual en las categorías que no tienen limitación, por lo menos entre 120 ó 150 kilos, lo que permitiría un margen de mayor estabilidad y de mayores protecciones. Los depósitos de carburante, además de ser de goma con esponjas dentro, deberían tener válvulas especiales y debería ser prohibido el empleo de bombas eléctricas. Los conductos de la inyección deberían ser de acero y no de material plástico. Debería haber extintores automáticos, colocados tras el piloto, dentro de su cabina y sobre el motor. Se debería prohibir esa tendencia a los neumáticos de sección «cuadrada» y base cada vez más ancha, este tipo de neumáticos es bueno en las rectas, pero perjudicial en las curvas porque la adherencia no es continua y además el piloto no se da cuenta del peligro.

LOS CIRCUITOS

Hay circuitos que son simples carreteras y es difícil pedir arreglos generales. Los circuitos cerrados ofrecen la siguiente graduación de seguridad: primero los lentos, con menos de 150 km. de media; segundo, los que son llanos, pero tienen grandes prados a los lados y permiten las salidas de la pista; tercero, los circuitos de una anchura insuficiente.

LOS PILOTOS

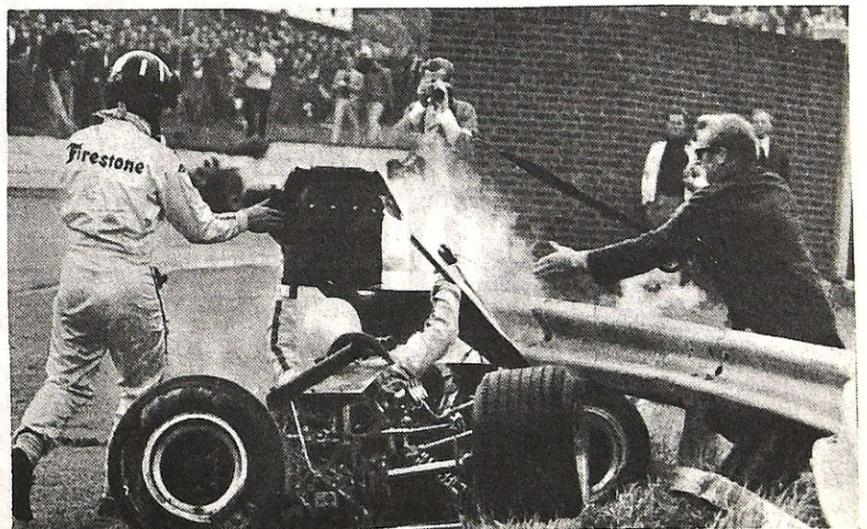
Cada categoría tiene su tipo de piloto. Hay muchas veces que salen a la pista pilotos que no están maduros para su categoría o que tienen escaso sentido del deporte o incluso son agresivos. Es importantísimo no admitir, así como así, a los pilotos en las diversas categorías y comportarse severísimamente en la menor incorrección durante la prueba.»



LA OPINION DE FERRARI

Eugenio Oragoni ha sido director del equipo Ferrari y es actualmente presidente de la Federación Italiana de Máquinas Automóviles de Carreras. El también se fija más en lo que hay fuera de la máquina que en la máquina en sí.

«Me parece muy bien la revisión de los reglamentos, las revisiones de las fórmulas y las de los circuitos. Pero todos sabemos lo difícil que es llegar a estos acuerdos universales. Hay, sin embargo, pequeños problemas que podrían ser resueltos inmediatamente, con buena voluntad y sin hacer necesarias medidas espectaculares. Por ejemplo, los necesarios servicios de seguridad en las pistas. Es inconcebible que, como ha ocurrido en Monza, un coche de fórmula 2 continúe quemándose durante 30 minutos, mientras sigue celebrándose la carrera. Si a este episodio se une el no tampoco edificante, es decir, el que ha envuelto al coche de fórmula 3 de Pitard, que se quemó en el momento de la salida y los que han visto arder en Ford en la carrera de los mil kilómetros o un Alfa Romeo en marzo de este año, hay que concluir que el problema de los servicios contra incendios sigue sin resolverse a pesar de escándalos y controversias como la del Gran Premio de Mónaco de hace dos años.»



INDUSTRIA AUTOMOVILISTA ESPAÑOLA

La industria automovilista española está tratando, desde hace algún tiempo, de emparejarse al ritmo extranjero en cuanto a innovaciones periódicas. Las marcas que se fabrican en España, cuentan en sus casas matrices con medios suficientes para esta lógica progresión. La mayor influencia del capital extranjero, ha hecho cambiar buen número de planes. Y hoy día en España se tienen casi al mismo tiempo los modelos que nacieron en las firmas de origen.

Para este próximo otoño se anuncian grandes novedades en el mercado automovilista español.

Bien es verdad que esta campaña de modificaciones no se ha detenido, puesto que primero fue el Renault-4 que apareció en febrero pasado y luego el «Traveller» del Morris 1100 y más tarde el 124 y el 850 especial de la Seat.

Ahora bien, lo que se anuncia para el próximo otoño es realmente importante.

EL 125 SEAT

Seat anuncia la fabricación del modelo 125 que con tanto éxito ha sido acogido en Italia.

En un principio se creyó que con la puesta en el mercado del modelo 124 y concretamente ahora con el 125 que todavía está en su fase preliminar, algunos modelos dejarían de ser fabricados en Barcelona. Particularmente se temió por la desaparición del 1500, coche que ha dado y sigue dando un magnífico resultado. Precisamente por el elevado rendimiento que ha ofrecido, la Seat piensa seguir fabricando este modelo aunque es posible que introduzca algunas modificaciones sustanciales en su exterior.

BARREIROS NO FABRICARA EL SIMCA 1100

Contra el criterio que se tenía sobre la puesta en la prensa de Barreiros del modelo producido por la Simca francesa, el 1100, a última hora se ha desechado tal modificación, por lo que la citada empresa automovilista continuará produciendo el Simca 1000.

Los jefes de Barreiros han preferido por el contrario introducir ventajosas modificaciones en el modelo Dodge, que



Grandes novedades para el otoño

conservando sus características mecánicas bastante similares a las actuales, tendrá una fundamental modificación en el exterior.

EL RENAULT 6

La Regie Renault presentará en el Salón de París el nuevo Renault 6 que es un intermedio entre el R-4 y el R-8. Se espera que la producción en serie se efectuará de forma inmediata. Esto no quiere decir que lo veamos rodando en España en breve tiempo, pero que si los planes para incorporar este modelo al mercado español, van muy adelantados.

El proyecto más adelantado de la Fasa-Renault se refiere a la fabricación de un nuevo motor para el Renault-8 que será conocido como el «TS» que aportará nuevo vigor al ya popularísimo coche.

EL MINI 1275 Y EL MINI 1000

Authi prepara el lanzamiento para este otoño del Mini 1275 centímetros cúbicos cuyo motor desarrollará 62 CV a 5.250 revoluciones por minutos. Podrá alcanzar una velocidad de 165 kilómetros por hora. Estará equipado con frenos de disco en las ruedas delanteras y de tambor en la traseras.

Se cree que su precio alcanzará las 130.000 pesetas, precisamente por ser un coche deportivo de gran aceleración.

Otro proyecto que puede quedar cumplido para finales de año, es el lanzamiento del Mini 1000 que irá equipado con un motor de 998 c.c. y una potencia de 40 CV con velocidad máxima de 135 kilómetros por hora. Es probable que el precio no llegue a las 100.000 pesetas.

DYANE Y DYANE 6

Después del éxito alcanzado con el «Break 3», la firma Citroen española está dispuesta a aumentar su gama de modelos con los Dyane y Dyane 6. Estos coches irán dotados con motores del 2 CV y del Break 3, respectivamente. El primero de los modelos citados podrá alcanzar los 105 kilómetros por hora y su precio será de 83.000 pesetas.

El Dyane 6 podrá alcanzar los 115 kilómetros por hora y su consumo no llegará a los 7 litros por 100 kilómetros. Su precio llegará a las 92.000 pesetas.

La venta al público de estos modelos está ya muy avanzada y es probable que en este mes de septiembre se vean ya por nuestras carreteras.

Estas son las novedades que se anuncian dentro de nuestra fabricación nacional de automóviles.

TODO

(como por ejemplo andar en motocicleta, conocer a nuevas personas, los sandwiches, ver programas de TV, volar cometas, las comidas íntimas, tomar el sol, soñar despierto, un día de lluvia, simplemente charlar)



VA MEJOR CON COCA-COLA

Actualmente, en muchos de los principales mercados del mundo, gran parte de la población se encuentra entre los 12 y los 25 años de edad. El incremento de la venta de Coca-Cola entre los jóvenes bien puede ser un objetivo primordial en tales mercados. Por esta razón se ha creado un nuevo material publicitario para usarse en

todos los medios principales, con el concepto de "Todo va mejor con Coca-Cola" dirigido específicamente a la gente joven. Esta publicidad comunica los beneficios del producto Coca-Cola a los jóvenes, en términos que ellos identificarán como suyos. He aquí uno de los anuncios, para medios impresos, de esta nueva campaña.

Usted no puede
DOBLAR
así
su puntería



DANIS

Pero sí puede **DOBLAR** su capital con el **AHORRO-SEGURO DE VIDA**
del **BANCO DE VIZCAYA**

¿Doblar mi capital? Eso será un decir...

Pues no señor. ¿Quiere comprobarlo? Vaya al **BANCO DE VIZCAYA**, y abra una **LIBRETA DE AHORRO-SEGURO DE VIDA**. Pero, doblar el capital, costará lo suyo...

No tanto. Basta con pagar una pequeña prima, siempre inferior a los intereses.

¿Y podré disponer de mi dinero siempre que lo desee?

Desde luego, exactamente igual que si fuera una libreta normal.

¡Caramba! Ahora mismo voy a abrir mi **LIBRETA DE AHORRO-SEGURO DE VIDA**.

Solicite información más detallada en el **BANCO DE VIZCAYA**.

BANCO DE VIZCAYA EL BANCO QUE SIRVE A TODOS

Aprobado por el Banco de España con el n.º 7100/3

Más de 5.300 kilómetros de autopistas en Alemania Federal

La creciente motorización plantea en numerosos países unos problemas de tráfico que sólo pueden superarse disponiendo de una red de carreteras rápidas, con autopistas de varias vías de circulación y cruces a distinto nivel. La República Federal de Alemania, con 14 millones de automóviles, lo que significa uno por cada cuatro habitantes, tiene la red de autopistas más densa de Europa. Actualmente se encuentran en servicio 3.534 kilómetros, y hay otros 950 kilómetros en construcción y más de 3.000 en proyecto. Como en el adjunto gráfico se expresa, sigue a Alemania, Italia, con cerca de 2.000 kilómetros; después, Gran Bretaña, Francia y Países Bajos, con una extensión semejante, y a continuación, Austria, Bélgica, Suecia, Suiza y Dinamarca.

LA AUTOPISTA VIENA - SALZBURGO, TERMINADA

La autopista Viena-Salburgo está ya terminada en toda su longitud: 320 kilómetros. Los dos últimos tramos entregados a la circulación son los sectores Viena-Auhof-Pressbaum y Kottlingburgstall-Amstetten-St. Valentin.

La construcción de esta arteria había empezado en 1954. Las dos vías de circulación tienen 7,50 metros de anchura cada una. La mediana es de cuatro metros. Con los arcones, de 75 centímetros, y las vías de estacionamiento, la anchura total es de 28,50 metros.

Su terminación asegura un enlace ininterrumpido por autopistas entre Bélgica, Países Bajos, Alemania y la capital austríaca.

REUNION SOBRE EL ARBOLADO EN LA CARRETERA

Los partidarios y los enemigos de los árboles en las proximidades de las carreteras se enfrentaron en el curso de una conferencia celebrada en Bonn.

Los adversarios de los árboles consideran que sería necesario talar las dos terceras partes de un total aproximado de 30 millones, a los que acusan de causar la muerte de 2.000 personas cada año en las carreteras alemanas.

El equipo de «dendrófilos» destacó que, por el contrario, las últimas experiencias realizadas en Francia tienden a demostrar que cuando dos árboles están plantados a una distancia prudencial de la carretera, el número de accidentes es menor que en los lugares carentes de arbolado. Una velocidad limitada de 65 kilómetros-hora podría estimarse como el modesto tributo que merece la conservación de los bellos ejemplares plantados demasiado cerca del borde de las carreteras.

Uno de los delegados holandeses declaró que las autoridades de su país se habían negado a establecer limitaciones de velocidad en un tramo especialmente peligroso. Los árboles fueron talados en toda esa sección. Desgraciadamente no disminuyó, y las autoridades tuvieron que limitar la velocidad después de haber destruido los viejos árboles.

Como consecuencia de las discusiones, los congresistas llegaron a las conclusiones siguientes:

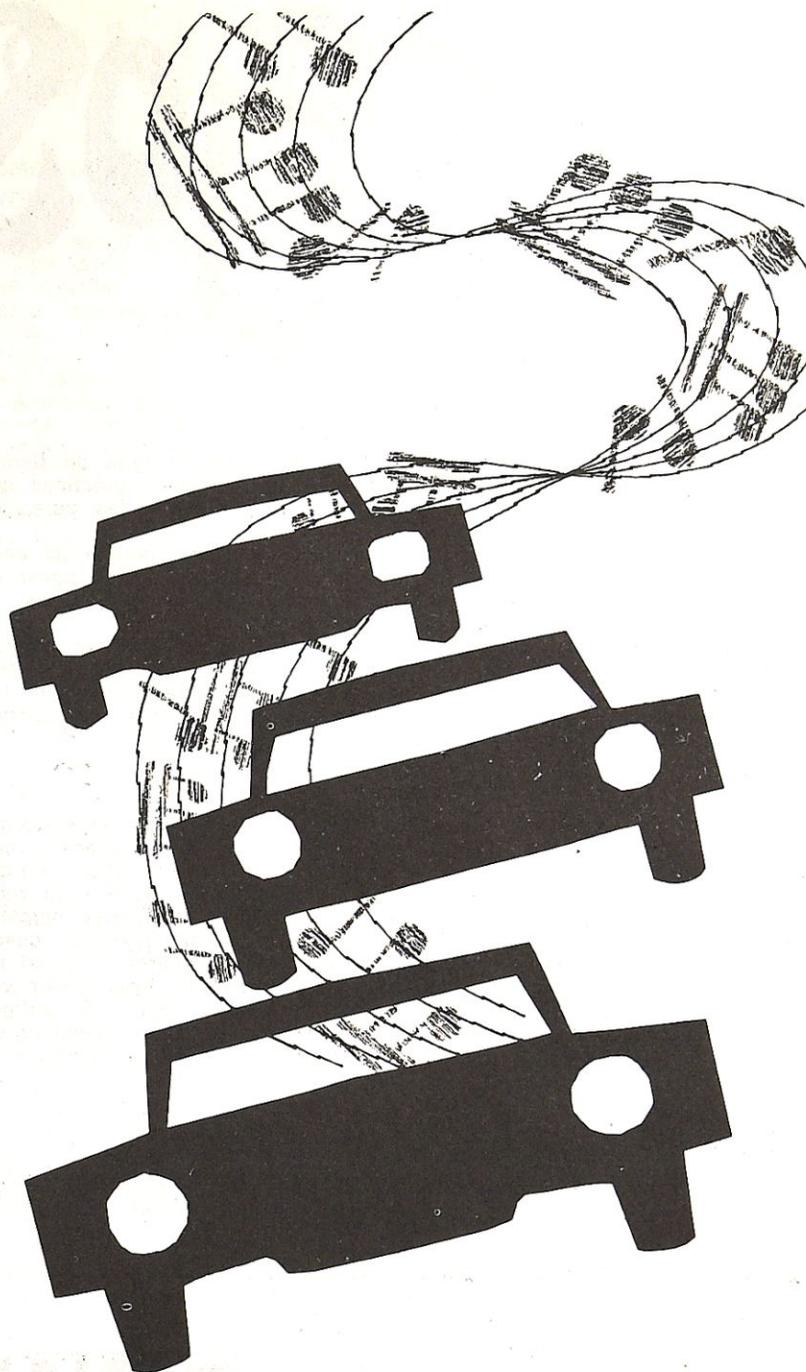
1. No hay nada en contra de los árboles en las proximidades de la carretera, siempre que no representen peligro.
2. Allí donde resulten peligrosos, es preciso resignarse a suprimirlos.
3. Si algunos ejemplares valiosos representan peligro, el problema debe ser examinado junto con arquitectos especialistas en paisajes.
4. Donde sea posible, los árboles peligrosos deben ser reemplazados por arbustos.

RENTABILIDAD DE LAS INVERSIONES EN LA MEJORA DE LA CIRCULACION

En el Estado americano de Wyoming se ha realizado un cálculo de rentabilidad que ha permitido observar que cada dólar suplementario dedicado a las patrullas de policía en las carreteras reducía en 10 dólares el promedio de los gastos de cada accidente, lo que supone un rendimiento anual de más de mil por cien.

Además, cada cantidad adicional de 1.000 dólares destinada a los servicios de la técnica del tráfico entre 1953 y 1964, permitió reducir los accidentes de la circulación en una proporción media de uno a seis.

Este estudio, realizado por una facultad de la Universidad de Wyoming, ha sido financiado en parte por el Instituto de Seguros para la seguridad en la carretera.



sus programas preferidos con

PHILIPS
AUTO-RADIO
instalado por

RADIO GROS

la casa del auto-radio
paseo de colón, 24
telf. 23 2 91
san sebastián

UNA GARANTIA AUTENTICA

Consejos

PRACTICOS

Por la complejidad introducida en la técnica, por la falta de tiempo que nos acucia, lo cómodo e importante es dar consejos prácticos que puedan ser aplicados en cualquier momento y por todas las personas, peor o mejor dotadas.

El conocido técnico en esta cuestiones «Claxon» ha reunido un compendio de explicaciones y consejos que el automovilista puede poner en práctica en cuanto su automóvil no funciona. Lo recogemos por el interés que encierra para el automovilista medio.

Las soluciones que se recogen a continuación han sido ya debidamente experimentadas y son perfectamente posibles con buenos resultados y además no precisan de más materiales o herramientas que los que normalmente se encuentran en cualquier vehículo por mal surtida que esté su caja de herramientas.

CUANDO SE ROMPE EL PARABRISAS

El cristal del parabrisas no es frecuente que se rompa; sin embargo, en verano, cuando se recorren carreteras que están en reparación, con gravilla suelta, no es tampoco difícil que al cruzarnos con otros vehículos algún trozo de gravilla salga despedido, golpee el cristal y lo rompa. Lo habitual en estos casos es que el parabrisas se cuartee completamente, impidiendo una conducción segura. Lo mejor, operando desde dentro hacia fuera es ampliar el agujero producido y hacerlo nuevo si no se había llegado a abrir, dándole la amplitud necesaria para poder ver perfectamente desde el interior. Un simple puñetazo basta. (El peligro de herirse la mano es bastante remoto, y aunque así fuera, siempre es mejor producirse unos arañazos que exponerse al peligro de conducir a ciegas).

CUANDO ENTRA AIRE EN EL TUBO CONDUCTOR DE LA GASOLINA

A veces los tubos conductores de la gasolina al carburador, que suelen ser de plástico, por diversas circunstancias dejan de cumplir

su misión porque les entra aire por algún poro formado, y aun funcionando bien la bomba, la gasolina no llega. Una solución de emergencia cuando no se lleva otro tubo de repuesto es cortar la agujereada, eliminar el trozo malo y efectuar el empalme con un tubo metálico si es que se dispone de él, y si no con el cuerpo de un bolígrafo, procurando que el pequeño agujero lateral que tienen éstos quede dentro de uno de los trozos del tubo de plástico. El procedimiento permite llegar al taller más próximo y allí sustituir el conductor por otro nuevo.

DOS PINCHAZOS CONSECUTIVOS

Se hace deslizar el coche hasta que la válvula de la rueda pinchada ocupe su punto más alto, y entonces, valiéndose del tubo de goma empleado para trasvasar gasolina, de otro de plástico o similar, se enchufa en la válvula y liga con cuerda si fuera necesario, recurriendo incluso a suplementarlo mediante tiras de papel fuertemente arrolladas al cuerpo de dicha pieza, si fuera demasiado ancho el tubo; luego se prepara un cucurucho de papel y adaptándolo al otro extremo del tubo, se coloca éste hacia arriba y se empieza a verter agua, que penetrará en el interior del neumático, estando la rueda levantada en el aire.

A medida que el agua entra a presión, va empujando el aire hacia arriba y llenando el neumático hasta un límite aproximado del 75 por 100; acto seguido se coloca el tapón a la válvula, se retira el gato y se comienza a rodar a velocidad prudente.

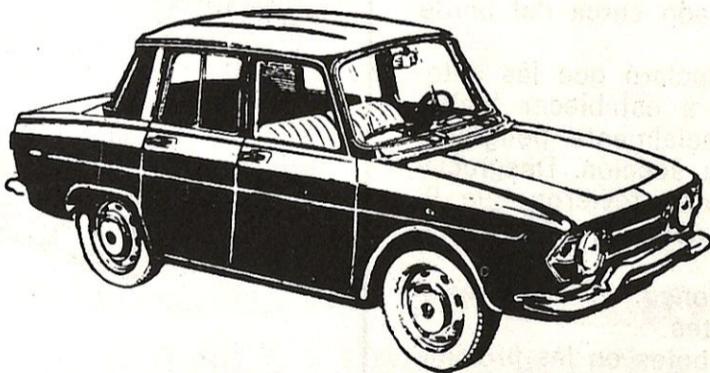
CAMBIO DE RUEDA

Se toma la rueda de repuesto y se tiende ante la pinchada de tal manera que la trayectoria a recorrer por la averiada sea una línea tangencial a la llanta metálica, y secante al borde externo del neumático tendido. La actuación luego es sencilla: se hace avanzar el coche hasta que la rueda desinflada cabalgue apoyándose sobre la otra; después se suplementa el coche con un par de piedras haciendo de pilastra y, desinflando ligeramente el neumático pillado, se extrae traccionando de él con fuerza, a la vez que se le imprime cierto balanceo para facilitar la operación. Una vez retirada la rueda de repuesto se desmonta la otra y se hace el cambio. Basta luego con mover el coche para que se desembarace de la pilastra, quedando en libertad de rodar.

COMO PONER EL MOTOR EN MARCHA SIN ARRANQUE, SIN MANIVELA NI MOVER EL COCHE

Se levantará mediante el gato una de las ruedas motrices, se calzará muy bien la otra, afianzando el coche y, metiendo la directa o tercera velocidad, se soltará el freno de mano y se dará contacto al motor. El resto es bien sencillo, si se considera que es suficiente mover a mano la rueda levantada para que arranque el motor: se colocará la palanca

RENAULT  **10**



1108 CC

CONCESIONARIO PARA GUIPUZCOA

F. ALBERDI, S. A.

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

ES UN PRODUCTO **FASA-RENAULT**

PARA EL AUTOMOVILISTA

entonces en punto muerto, se retirará el gato y ya tendremos listo el coche para salir andando.

LA GASOLINA SE TERMINO

En ese desafortunado trance puede buscarse la solución en el pequeño recipiente de agua que se lleve en el coche, muy útil para lavarse las manos después de una reparación, rellenar el radiador, etc.

Se tomará el bidón y decididamente se verterán un par de litros de agua en el tanque de gasolina, poniendo a continuación en marcha el motor y rodando en forma tranquila y sin producir demasiados movimientos bruscos.

La explicación de tan extraño proceder y resultado radica en el mayor peso específico del agua, que ocupando el fondo del depósito, hace «nadar» sobre ella a la gasolina que constituye el volumen muerto de decantación del depósito andando el coche a expensas suyas incluso hasta 16 ó 25 kilómetros, según el tipo de vehículo.

CABLE DEL ACELERADOR PARTIDO

La reparación de fortuna es sencillísima y basta para ello con una simple caja de cerilla, que se inserta entre la palanca de mando de la mariposa y el tornillo-tope de regulación del ralenti; como su espesor viene a ser de unos 12 milímetros, esto nos facilitará una apertura de gases que, sin embargar exageradamente el motor en vacío, comporta velocidades de traslación al coche nada despreciables. Es una buena norma fijar la caja mediante un cordel, impidiendo que las vibraciones del motor la desalojen al cabo de un rato.

Otro buen sistema consiste en realizar un enlace de la palanca acodada de progresión, mediante una cuerda que, introduciéndola a través de la ventanilla ocupada por uno de los acompañantes, termine en un lazo o asa de palo. Esta disposición permitirá acelerar más o menos desde el interior del coche, siendo preferiblemente manejada por otra persona distinta de quien conduce, pero atenta a sus instrucciones en todo momento.

En la trayectoria de la cuerda se procurará evitar su roce con bordes vivos que puedan retenerla o aun degollarla, protegiéndola en tal caso con unos canutos de papel arrollados en esos puntos.

PERDIDA DEL LIQUIDO DE FRENOS

Cuando esto ocurra en un lugar donde no se disponga del líquido especial, podrá improvisarse una mezcla mediante partes iguales de aceite de ricino y alcohol, procedentes de la farmacia más cercana, o en su defecto de otros líquidos de emergencia, que pueden salvar provisionalmente la situación, siendo éstos: aceite de oliva o leche (preferiblemente desnatada), que quizá se lleve en un termo.

Ni que decir tiene la necesidad que hay de poner cuanto antes el coche en manos de un taller especializado para que se encarguen de limpiar a conciencia el sistema, después de vaciarlo.

COCHE ATRAPADO Y RUEDAS QUE PATINAN

He aquí un contratiempo que desafortunadamente se prodiga en caminos accidentados carreteras de montaña y pequeños trayectos sobre el campo.

La conducta a seguir cuando se presenta un cuadro tan inquietante apunta hacia el empleo del gato, por ser uno de los remedios más rápidos y eficaces en la mayoría de los casos.

Antes de que el coche se hunda más, se levantará la rueda encepada al máximo de lo que dé en altura el gato, procediendo después a rellenar el hueco con cascotes, tierra, ramas, etc., hasta conseguir un nivel preferiblemente superior al del terreno circundante, luego se retira el elevador y se repite la misma operación sobre cada una de las ruedas atascadas, para salir más tarde andando con el coche de modo seguro y sin brusquedades.

Es de elemental prudencia que al intentar salir con el automóvil no haya nadie en la proximidad de las ruedas, ante la posibilidad de que éstas proyecten con fuerza alguna piedra, si patinasen nuevamente.

En casos de menor importancia, basta con echar ante la rueda un saco, ramas o cosa afín, que mejore sustancialmente la adherencia al ser «capturadas» por la rueda en pleno giro y llevadas bajo su cubierta.

CORREA DE TRANSMISION ROTA, SIN REPUESTO

La reparación de emergencia debe tomar como base la rehabilitación de la misma correa, partida, enlazándola nuevamente y al llegar a este punto, diremos que han sido ensayados más de quince sistemas diferentes de resultado incierto, llegándose a encontrar finalmente uno, cuya eficacia es sorprendente y puede ejecutarse en sólo unos minutos, prestando luego servicio durante más de doscientos kilómetros sin resentirse aparentemente.

Se procede así: Tomemos un pedazo de correa cortada de un trozo de cuero de regular grosor, que puede conseguirse de un cinturón, alguna parte del mismo coche, o, simplemente, del extremo sobrante de la bandolera del transistor, cámara fotográfica, cantimplora, etc.; el segundo elemento necesario es cuerda fina, preferiblemente bramante. Se desmonta la correa y se encaran los bordes rotos, colocando simétricamente la correa, que luego se liga en dos partes separadas a cada extremo partido. El secreto está en mojar la cuerda y hacer las ligaduras muy apretadas, secándolas después sobre el tubo de escape aún caliente o el colector que guarda más el calor al secarse el bramante, se tensan solas las cuerdas y aprietan las ataduras; más tarde, se monta normalmente la correa, se tensa y ya está en condiciones de prestar buen servicio.

FORMA DE GIRAR UNA TUERCA SIN LLAVE DE SU MEDIDA

Casi no existe un solo automovilista que en alguna ocasión, al sentir la necesidad de apretar o aflojar una tuerca, no haya tenido la desagradable sorpresa de ver que su medida estaba entre la de dos llaves, tan inútiles para él como un paraguas sin tela. Sin embargo, esta vez es el dinero el que viene en nuestra ayuda, y no para ser utilizado como factor de trueque para adquirir otra llave, puesto que no tendremos dónde comprarla ni quién nos la preste. ¡No! La solución es interponer la moneda entre la llave y la tuerca, presionar y observar de qué modo tan sencillo se esfumó el problema.

COMO HACER ANDAR A UN COCHE CON LA DINAMO AVERIADA Y SIN BATERIA

Esto puede quedar resuelto en sólo unos minutos mediante tres pilas de tipo «petaca», de 4,5 voltios cada una, que unidas en serie (positivo con negativo y negativo con positivo) darán un voltaje de 13,5, suficiente para excitar la bobina de alta y alimentarla algún tiempo.

Raro es el pueblo en que no podamos encontrar pilas secas de linterna, y disponiendo de ellas, un trozo de cuerda y dos cables, el resto es sencillo.

Antes de su instalación, desembornaremos un pitón de la batería, sacando además la conexión de la dinamo o alternador, por cuanto este generador estropeado ha sido el culpable de que se agotara la batería, y tanto uno como otro no deben ser causa de que las pilas encuentren lugar por donde descargarse.

Hecho el paquete de pilas como se indicó, y fijado al motor en algún lugar propicio, los dos cables portadores de la polaridad resultante se unirán así: el negativo, preferiblemente a masa, pudiendo valerse, por ejemplo, del tornillo del cuerpo de la cabeza del delco, conectado el otro a uno de los tres bornes de la bobina de alta, pero no uno cualquiera, sino precisamente el que nos quede de despreciar dos. veamos: hay una salida con cable grueso que va a la tapa del distribuidor, ese no; hay una tuerca de la que sale un cable fino que llega hasta el distribuidor también y se emborna en su pared externa, ese tampoco; pues bien, utilice el único que queda, haga una buena unión de los cables, tome su automóvil y parta carretera adelante.

PERFORACIONES Y RAJADURAS EN LOS RACORES

En todo automóvil que «peine canas» la rotura de un racor del circuito de refrigeración representa un gran incordio, pero nada tiene de raro. Lo que ocurre con demasiada frecuencia, sin embargo, es que no se disponga del recambio preciso, y entonces surgen los problemas...

Pero en esta ocasión contamos con el botiquín del coche, lugar en el que normalmente hay un rollo de esparadrapo adhesivo, con eso y una cuerda fina ya no hay razón para que no podamos seguir andando.

Se comienza por secar cuidadosamente la zona dañada, esperando a que descienda algo la temperatura y deje salir vapor. Prepararemos el esparadrapo, elemento con cualidades inmejorables para esta clase de averías. Luego lo arrollaremos en vueltas tensas, y, formando un par de capas solapadas, a continuación colocaremos una serie de vueltas de cuerda firmes y juntas entre sí, sobre el esparadrapo, terminando en un nudo.

Practicadas las cosas de esta manera, desaparece toda fuga, pero antes de rellenar el radiador, espere a que pasen los efectos del sobrecalentamiento, poniendo luego el motor en marcha y vertiendo en él lentamente agua hasta completarlo.

Proceder de otro modo podría acarrearle un fuerte disgusto.



Pablo Zubiaurre

Agencia Oficial B. M. C. inglesa

MORRIS



WOLSELEY

Riley

ESPECIALIDAD AUTHI

TRANSFORMACIONES TAURUS

TERCIO MONTEJURRA, 4

TELEFONO 17871

SAN SEBASTIAN



Agencia de Viajes - Grupo A - N.º 5

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

Solicite información

VIAJES EN AVION

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

VACACIONES EN CANARIAS

VIAJES INDIVIDUALES EN COLABORACION CON LA COMPAÑIA «IBERIA» Y EN SUS LINEAS REGULARES
Estancias en PUERTO DE LA CRUZ, SANTA CRUZ DE TENERIFE y LAS PALMAS

Salidas: Todos los días. Duración del viaje: De 7 a 21 días

SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL - TOKIO

1 al 10 de noviembre de 1968

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

VIAJE CON SU PROPIO AUTOMOVIL

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

INFORMES E INSCRIPCIONES:

SAN SEBASTIAN

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

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

LA MUERTE SILENCIOSA



EN el siglo pasado le llamaban la «muerte silenciosa», y los imputados eran los braseros que, dejados imprudentemente encendidos durante la noche, mataban durante el sueño a una o más personas.

Ahora los tiempos han evolucionado; los braseros y el fuego bajo las cenizas son cada vez más raros y sus víctimas pueden contarse con los dedos de la mano. Pero la «muerte silenciosa» continúa con toda su virulencia; aunque ha cambiado la causa productora y la definición se ha convertido en más circunstancial, en fin de cuentas el doloroso fenómeno sigue siendo el mismo.

Con cierta frecuencia, las crónicas de los periódicos refieren —con mayor o menor evidencia— que alguien ha sido hallado inconsciente dentro de un automóvil o en el interior de un garaje. Casi siempre se trata de una trágica desgracia. El terrible enemigo es un gas, el óxido de carbono, que sale del tubo de escape de los vehículos a motor de explosión (junto con otros de menor peligrosidad), y en cantidades abundantes, sobre todo cuando el motor gira al mínimo, lo cual sucede frecuentemente si —con el coche parado— se desea mantener en funcionamiento la calefacción. Es un enemigo fatal, tanto más peligroso por cuanto es imposible advertir su presencia con la anticipación suficiente: es incoloro, inodoro e insípido.

Del terrible gas y de su silenciosa acción se conoce todo. Es uno de los principales motivos de la contaminación atmosférica y, como tal, ha sido sometido a profundos estudios por muchos científicos. Presente en el mismo aire que respiramos, no resulta nocivo mientras la proporción sea modesta; pero se convierte en una terrible arma mortífera que apunta contra la humanidad, si su concentración supera determinados niveles.

Estando así las cosas, está claro que la defensa más eficaz consiste en la continua renovación del aire y que, por contra, el principal aliado del óxido de carbono es la insuficiente ventilación, sobre todo en lugares cerrados: un garaje pequeño (uno de los llamados box, por ejemplo, de los utilizados en las casas parti-

culares o villas), con el aire estancado, un motor al mínimo de revoluciones y... he ahí la espada de Damocles en manos de la «muerte silenciosa».

Detallados estudios han demostrado que la cantidad máxima de óxido de carbono tolerada por una persona, durante ocho horas, es de 0,01 por 100; es decir, 100 partes por millón, y que además de la concentración en el aire hay que tener muy presente el tiempo de exposición. Si la concentración es muy elevada, puede bastar sólo una hora, como sucede en lugares cerrados y sin ventilación.

Dos autores, Henderson y Haggard, han ideado una tabla indicadora de la peligrosidad del gas calculando, justamente, la concentración (C), partes por millón, y el tiempo de exposición (T), expresado en horas.

- $C \times T = 300$: ningún efecto de daño.
- $C \times T = 600$: efectos apenas perceptibles.
- $C \times T = 900$: insurgencia cefálica y náuseas.
- $C \times T = 1500$: peligro seguro.

El óxido de carbono es un gas asfixiante, con alto poder de acción tóxica. Sus efectos son mortales, puesto que ataca directamente al proceso-base de la vida: el oxígeno.

Como se sabe, al pasar la sangre por los pulmones, ésta se carga de oxígeno gracias a la formación de la oxihemoglobina, que luego se distribuye en un circuito que alcanza a todos los tejidos del cuerpo, para alimentarlos. La hemoglobina contenida en los glóbulos rojos de la sangre posee una afinidad 250 veces superior para el óxido de carbono que para el oxígeno; si en el aire que se inspira hay cantidad excesiva del primero de los elementos, éste resulta absorbido por la sangre y, al reducirse notablemente la oxigenación de los tejidos, se produce una verdadera asfixia que se manifiesta con los síntomas clásicos en el sistema nervioso, en la sangre, en el miocar-

dio, etc. Y la muerte es el fatal desenlace de este ineluctable proceso.

Según algunos científicos, la intoxicación por óxido de carbono es un fenómeno reversible: atajado a tiempo, de la forma más apropiada (haciendo que el sujeto respire oxígeno puro), no dejará ningún rastro ni consecuencia. Según otros, los efectos dejan perturbaciones en algunos órganos, sobre todo el hígado y el bazo. Hay que tener presente que el óxido de carbono actúa no sólo provocando asfixia, sino que daña directamente —mediante un mecanismo complejo, tóxico— los tejidos. Y hay que precisar también que el poder mortífero del óxido de carbono se modifica en el caso de que el gas se halle mezclado con otras sustancias (por ejemplo, en el caso del escape de los vehículos), como son el metano y el anhídrido carbónico, los cuales aumentan notablemente su peligrosidad.

A la vista de estas breves explicaciones, resulta fácil comprender cómo y por qué el óxido de carbono debe ser considerado como un terrible enemigo de la humanidad; un enemigo que crece al mismo ritmo que el progreso de la civilización, y que su aumento está ligado estrechamente a la continua y rapidísima expansión de los medios motorizados.

Se hace necesario recordar que si el óxido de carbono es temible en el caso de locales cerrados o poco ventilados, incluso es preocupante su existencia en lugares abiertos, según hemos indicado antes, respecto a que es la causa principal de la contaminación atmosférica en las grandes ciudades. Innumerables estudios han puesto de relieve su poder de ataque, acentuado sobre todo en los túneles, en las calles estrechas y de tráfico intenso, y en general, allí donde se produzcan atascamientos o la circulación de vehículos sea muy lenta.

En muchas ciudades del mundo se estudian métodos para eliminar —o cuando menos reducir— el peligro de la contaminación atmosférica (menos en España, que sepamos nosotros), e incluso en determinados países (Italia, por ejemplo) se han dictado leyes «antismog». Resultados concretos se han obtenido ya en muchos lugares, eliminando los componentes de la contaminación causada por los gases de escape mediante la instalación de dispositivos apropiados (para neutralizar los efectos nocivos), en los tubos de escape de los vehículos motorizados.

En lo que se refiere a la «muerte en el garaje», no son necesarias más investigaciones técnicas, ya que los métodos para combatir y vencer la batalla son perfectamente conocidos: evitar mantener el motor en marcha dentro de los locales cerrados o escasamente ventilados. Y en el caso de ser imprescindible que funcione, asegurarse bien de que exista buena ventilación; el recambio de aire continuamente neutralizará los perniciosos efectos del óxido de carbono.

Insistimos una vez más: el óxido de carbono es un gas incoloro, inodoro e insípido. Jamás advierte de su presencia y, respirándolo en fuerte dosis, produce la «muerte silenciosa».



Crédito Navarro



Banco fundado en 1863

CASA CENTRAL:
PAMPLONA
PLAZA DEL CASTILLO, 21

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

Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:

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

SUCURSALES:

MADRID: Recoletos, 22

BILBAO: Gran Vía, 32

SAN SEBASTIAN: Idiáquez, 9

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

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

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

SOLO DOS PAISES EUROPEOS CON LA CIRCULACION POR LA IZQUIERDA: INGLATERRA E IRLANDA

Después de Suecia, que en septiembre de 1967 cambió la circulación a la derecha, ha sido Islandia quien adopta ahora este trascendental cambio viario en mayo de 1968. Al Gobierno de Islandia le ha costado el cambio de mano unos 100 millones de pesetas, y cuenta con 100.000 habitantes.

Por tanto, después del reciente cambio de Islandia sólo quedan en Europa dos países con la circulación por la izquierda: Inglaterra e Irlanda. Irlanda trató de efectuar el cambio de mano en la circulación en el año 1941, durante la ocupación británica, pero las autoridades inglesas se opusieron.

PROXIMAS ENTREGAS DEL CITROEN «DYANE»

Ya ha comenzado la fabricación contra almacén de las primeras unidades del Citroen DAYNE en las factorías de Vigo de Citroen Hispania.

Las entregas al público se realizarán para el mes de septiembre.

El DYANE es una versión modernizada en sus líneas del famoso «Citroen 2 CV.», más visibilidad, algo más de amplitud interior y confort y más potencia. Habrá dos versiones: con el mismo motor del «2 CV.» y otra con el motor del «Azam 6».

Indudablemente, será un nuevo aspirante a buena parte del mercado de los que hemos dado en llamar «coches utilitarios».

BLANCO Y CREMA, LOS COLORES PREFERIDOS PARA AUTOMOVILES

Según una estadística efectuada por Simca en Francia, los colores más solicitados con gran diferencia sobre los demás son el blanco y crema, con un 34 por 100; más distanciados aparecen el verde, 17 por 100; el rojo, 13 por 100, y azul claro, 10 por 100.

Los colores poco definidos y el negro, han dejado de tener el favor y preferencia del público. Siendo los colores claros y vivos, incluso los chillones, los más solicitados. Según los modelos de coches, varían las cifras de referencia respecto a los colores. Las diferencias en gustos por los colores, son más sensibles entre coches berlinas y deportivos.

LA IMPORTACION DE AUTOMOVILES PARA ESTE AÑO. SE HABLA DE UNAS 8.000 UNIDADES

En la reunión de los representantes de marcas extranjeras en la Dirección General de Comercio, celebrada recientemente, se expusieron diversos criterios acerca del cupo total de automóviles extranjeros a importar en 1968.

Prevalció la idea de abastecer el mercado únicamente con automóviles de características y precios que no hagan competencia a la producción nacional. Es decir, coches más caros.

En cuanto a cifras, se habló de importar un máximo del 3 por 100 de la matriculación de 1967, que representarían unos 8.000 automóviles. En 1967 se matricularon unos 4.000 autos de procedencia extranjera.

Esto es lo que quieren los importadores de automóviles. Parece que el Ministerio de Comercio no quiere, ni mucho menos, ir tan allá, pensando en la repercusión de esas importaciones sobre nuestras reservas de divisas, cada vez más magras.

En efecto, si consideramos un promedio de 500.000 pesetas por coche, porque todos tienen que ser superiores

a los 1.500 c.c., llegaremos a una sangría de 400 millones de pesetas sólo en un año.

Nos parece que si se autorizan los 4.000 coches del año pasado, ya está bien. Y conste que nos damos cuenta de que los importadores de coches también tienen que ganarse la vida.

NUEVO MODELO «VOLKSWAGEN»

El presidente de la empresa alemana «Volkswagen» Kurt Lotz, que sucedió al profesor Heinrich Nordhoff como jefe de la Empresa dijo a la Asamblea que el conocido modelo popular continuará produciéndose sin grandes cambios, confirmando así de que la Empresa sigue con su modelo «escarabajo» que ha tenido tanta acogida entre el público.

Desmintió de esta manera los rumores sobre una eliminación próxima de ese modelo.

Se ha anticipado en cambio la producción de su modelo mayor, el «411», de 1700 c.c., cuatro cilindros y 68 CV., que se pondrá en producción una vez superadas las vacaciones de verano.

Durante los seis primeros meses del presente año los ingresos brutos por ventas han sido de 1.425 millones de dólares, con alza del 29% sobre igual período de 1967.

La producción se eleva a unos 900.000 coches/año. Se intensificarán los trabajos de investigación y prospección en los países extranjeros.

Antes de haber salido al mercado, ya existe un gran interés para el nuevo «W-411», cuyas peticiones aumentan día a día.

AUTOPULLMANS DE GRAN LUJO PARA VIAJES DE GRAN TURISMO

VEHICULOS CON CAPACIDAD PARA 25 - 40 - 45 y 50 PLAZAS



Solicite información y presupuestos, sin compromiso, a:
Hijos de Antonio Aréizaga, S.A.

Secundino Esnaola, 13, pral. - Teléfonos 20.391 y 28.447
SAN SEBASTIAN

LOS AUTOMOVILISTAS ALEMANES Y LOS DERECHOS DE PEAJE

El Servicio de Vigilancia del Tráfico de Baviera ha dicho que consideraba una exigencia para los automovilistas alemanes el pago del derecho de tránsito por autopistas en el extranjero, que se ha implantado, por ejemplo, en Italia, Austria y Francia y más tarde también en España.

Aunque las autopistas alemanas «tienen un tránsito enorme» su utilización es gratuita para los extranjeros y la red alemana se financia en su mayor parte con la contribución de los automovilistas alemanes.

En estas circunstancias no se comprende que los automovilistas alemanes tengan que financiar una parte de la red de autopistas europeas, cuando visitan estos países, ha afirmado dicho Servicio, el cual pide al Gobierno bávaro solicite del Gobierno federal la obtención de una exención de estos derechos para los automovilistas alemanes.

El citado Servicio señala la posibilidad del establecimiento de convenios de reciprocidad y, en el caso de que no se llegue a un acuerdo propugna que los automovilistas de los países extranjeros correspondientes abonen en la frontera alemana unos derechos proporcionales.

Ultimas noticias de Bonn dan cuenta de que el Gobierno federal no piensa intervenir acerca de los otros Gobiernos referente al pago del derecho de utilización de las autopistas por los automovilistas alemanes, y tampoco piensa en la introducción de derechos proporcionales para la utilización de las autopistas alemanas por los automovilistas extranjeros, como lo había pedido el Servicio de Vigilancia del Tráfico del «Land» Baviera. *En la República Federal Alemana no se cobrará ningún derecho de tránsito por las autopistas. No existe el sistema de peaje.*

BUEN AÑO PARA LA «BMW» ALEMANA

La empresa alemana «BMW» se propone en fecha breve introducir dos nuevas versiones modificadas de sus actuales modelos «1800» y «2000», según ha declarado el presidente del Consejo de Administración, Gerhard Wilcke, en una conferencia anual de Prensa de la Compañía.

Se negó a facilitar más detalles, pero añadió que las dos nuevas versiones serían muy diferentes de los actuales modelos.

Por otra parte se calcula que la cifra de ventas de la Compañía en el curso del año actual superará los 1.000 millones de DM por vez primera habiendo alcanzado una cifra en mucho, superior a los 500 millones de DM en la primera mitad del año.

En los primeros seis meses del año las exportaciones son un 40% superiores a las del mismo período de 1967; la cifra de matriculaciones ha aumentado en un 12%, y la producción lo ha hecho en un 11,2%.

Al prever que 1968 será un año clave en la historia de la Compañía, Wilcke manifestó que la Empresa se propone invertir la cifra de 400 millones de DM en ampliaciones en el curso de los próximos tres años.

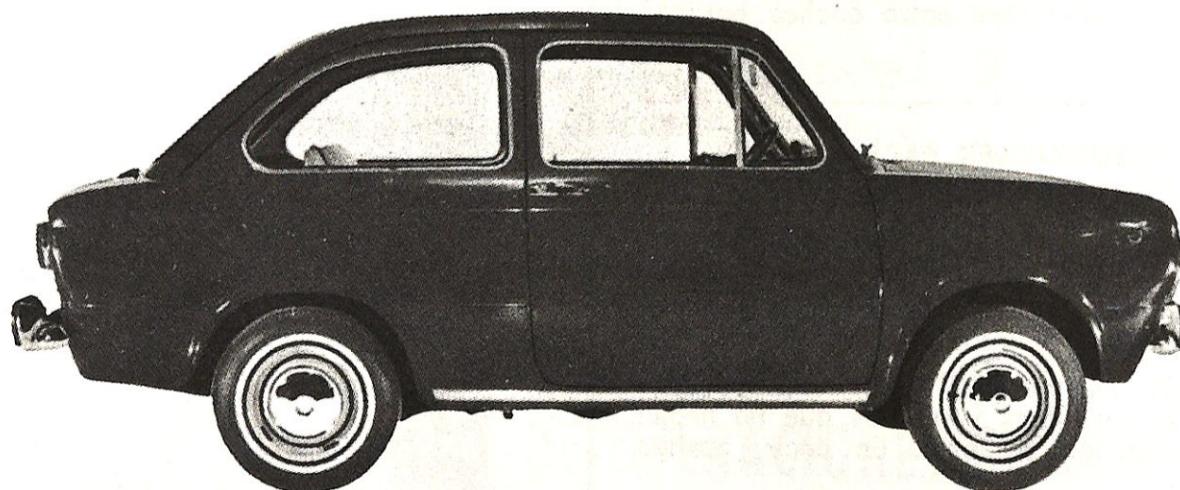
La empresa BMW entrega los modelos 1600-TI, 2000, 2000-TI y 2000 CS con una caja de cambio de 5 velocidades.

TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo de Colón, 31 - 33

(Frente a la playa de Gros)

SERVICIO OFICIAL SEAT



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

Incluidos todos los impuestos

Solicite información a nuestro departamento de ventas

AMPLIACION DE LAS AUTOPISTAS FRANCESAS

En el año 1970 la autopista entre Metz y Sarrebrücken estará terminada; en 1971, la que enlaza París con Valenciennes, que continúa después hacia Bruselas, y en 1972 el enlace de Nancy con Sarrebrücken. Así lo comunicó recientemente el nuevo director de la Administración de Carreteras Francesas, Gilbert Dreyfus, quien confirmó además que actualmente se realizan ensayos y estudios para duplicar la capacidad de las carreteras de acceso a París por el sur hasta Orly. Para ello no se piensa en ampliar las autopistas hoy existentes, sino en construir a lo largo de las mismas nuevas carreteras, para poder hacer frente al aumento que se espera en el tráfico.

DIME COMO CONDUCES Y TE DIRE QUE ERES

Un estudio realizado en la UNESCO después de consultar numerosas estadísticas, termina diciendo que los casados son más prudentes y tienen menos accidentes de tráfico que los viudos y éstos menos que los divorciados. Llega también a la conclusión de que la mujer es mejor voluntista que el hombre.

En el último Congreso de la Asociación Internacional de Medicina se ha dicho, igualmente, que los jóvenes solteros menores de 25 años son los más peligrosos conductores.

Las explicaciones que los técnicos ofrecen a estos datos son las siguientes: Las personas conducen los automóviles de la misma manera a como viven y se conducen a sí mismas. Una vida justa, equilibrada y correcta, y con tiempo a la reflexión, está mucho menos expuesta a los accidentes.

LA ENSEÑANZA

El elevado porcentaje de accidentes en que aparecen como culpables jóvenes comprendidos entre 18 y 21 años, ha inducido a la Audiencia de Stutt-

gart (Alemania) a ensayar un nuevo procedimiento. Además de aplicar las sanciones previstas en las leyes penales se les enviará a una auto-escuela de conducir para que sean instruidos minuciosamente durante dos o seis horas diarias, según los casos y con arreglo a la gravedad del accidente que hayan originado.

CAMIONES ISRAELIES PARA RUMANIA

Una firma israelí suministrará a Rumania 31 camiones refrigerados y 100 autobuses, en virtud de una operación concertada entre ambos países, por un importe de dólares de 3.000.000

La Firma es la «Autocars», que está asociada con la Empresa británica «Leyland Motors», y ha efectuado ya algunas entregas a Rumania en virtud de una operación precedente por un importe de 1.000.000 de dólares.

NUEVAS NOTICIAS DE LA INSTALACION DE MERCEDES EN ESPAÑA

La aportación de Enmasa a la nueva sociedad que será instalada en España es única y exclusivamente en la parte que dicha empresa dedica a la automoción. La parte dedicada a la aviación no entra en la nueva sociedad.

Se están estudiando actualmente los nombramientos para los cargos directivos. No dentro de mucho se espera que se otorgue la aprobación del Gobierno para que la aportación alemana sea superior al 51 por ciento del capital. Posiblemente la participación de la Daimler-Benz no se quedará en el futuro en esa mayoría del 51 por ciento, sino que será ampliada. Las relaciones de la nueva empresa con «Industrias del Motor, S. A.» continuarán de la misma forma que han venido desarrollándose hasta el momento. La nueva sociedad entregará a Imosa los motores para los vehículos DKW que la firma de Vitoria necesite. que la firma de Vitoria necesite.

NUEVO PROCEDIMIENTO DE FABRICACION DE CAUCHO SINTETICO

Francia y Polonia van a explotar en común un nuevo procedimiento de fabricación de caucho sintético, a través de la «Société Nationale des Petroleos d'Aquitaine» (de Francia), y la «Zjednoczenie Przemyslu Azotowego» y «Polymex», (de Polonia).

Este procedimiento, que presenta la gran ventaja de permitir la fabricación de neumáticos con mejor adherencia al suelo, ha sido logrado por el Centro de Investigaciones de Lacq y será experimentado en Polonia por las Sociedades citadas.

El acuerdo entre las Empresas francesa y polaca, prevé, la promoción de ventas de instalaciones completas de producción y en las modalidades de comercialización y producción en Europa. las Sociedades podrán fabricar ellas mismas o vender el procedimiento a otra Sociedad.

SE ESPERA UN INCREMENTO DE LA DEMANDA MUNDIAL DE CAUCHO

Un portavoz del Gobierno de la República Federal Alemana ha previsto que en el curso de los próximos meses se producirá un aumento sustancial en la demanda mundial de caucho natural.

El portavoz ha basado su previsión en el hecho de que la actual situación de depresión en ese sector industrial se ha visto influida por las previsiones pesimistas «por parte de ciertas Organizaciones internacionales y determinados Grupos» que no identificó.

CARRETERAS FRANCIA ESPAÑA

Los acuerdos en materia de carreteras hispano-franceses son bien conocidos. En la localidad de Sara (Pamplona) acaba de reunirse ahora una comisión de técnicos en carretera de España y de Francia. El nuevo acuerdo entre ambas representaciones entre el proyecto inmediato de construir la carretera de Vera de Bidasoa a Francia, por Alzate.



UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION

MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN



Banco Guipuzcoano

Vd. conoce
esta Oficina

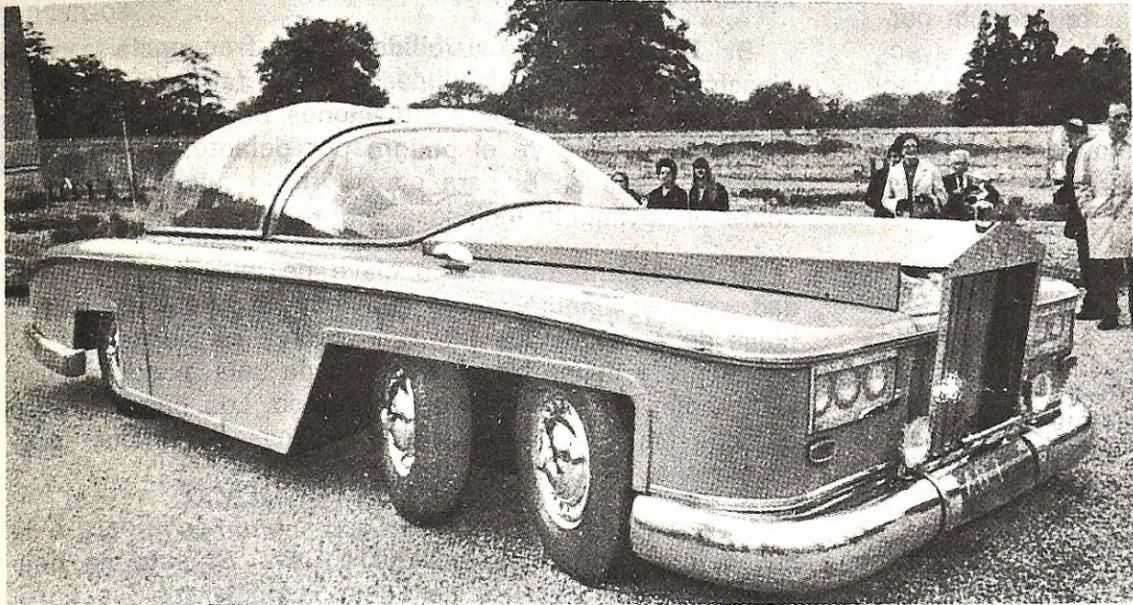


¿La conoce
Vd. por
dentro?



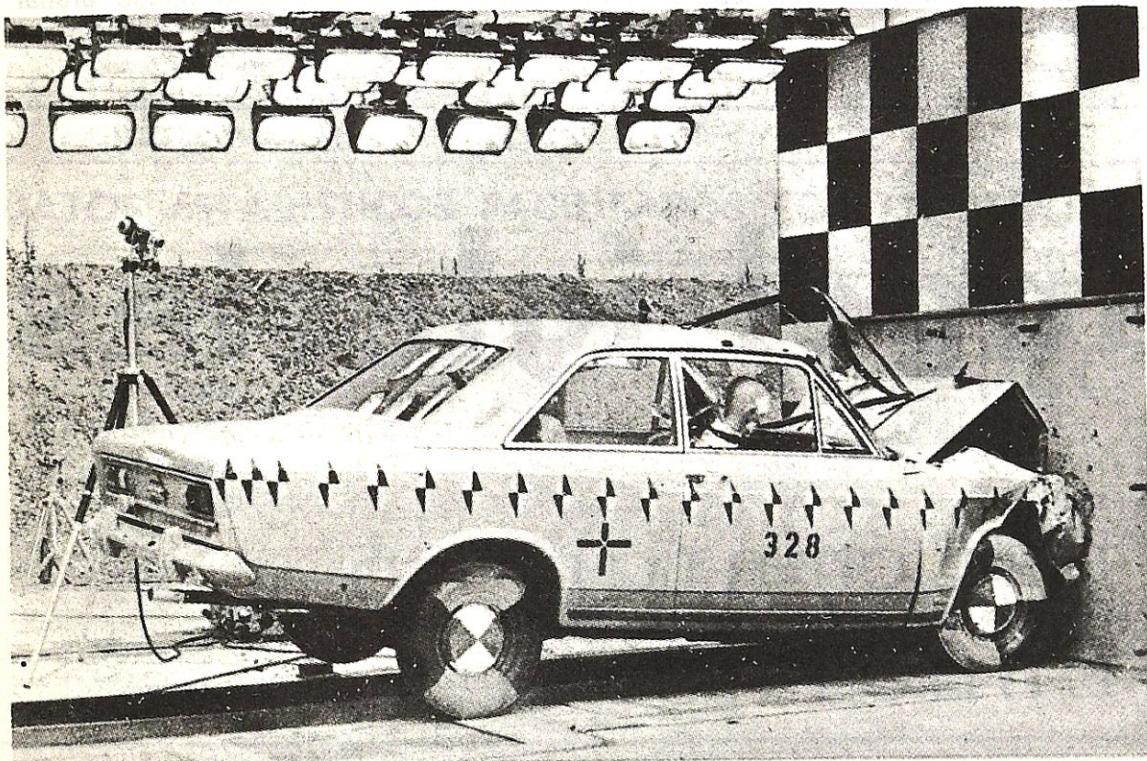
EL BANCO GUIPUZCOANO EN VERGARA
AL SERVICIO DE VERGARA

EL COCHE MAS CARO DEL MUNDO



Este es el más original y reciente y caro coche del mundo. Se ha construido en Inglaterra, y ha sido presentado en la residencia del Duque de Bedford. Pesa tres toneladas, tiene circuito cerrado de televisión, y otras comodidades. Pero también está blindado y lleva ametralladoras camufladas. ¿Su velocidad? Unos 200 kilómetros-hora. ¿Su precio? No lo sabemos. Pero bastante, bastante, suponemos.

CENTRO DE INVESTIGACION DE LA FORD ALEMANA



Henry Ford estaba presente. Quería presidir en persona la inauguración de un nuevo centro de investigaciones de la Ford en Alemania; exactamente en Merkenich, al oeste de Colonia.

Este acto estaba realizado por la presencia de M. Karl Schiller, ministro alemán de economía, al cual Henry Ford II le recordó que M. Adenauer estuvo junto a su abuelo Henry Ford I en la colocación de la primera piedra de la fábrica Ford en Colonia. También pudo hacerle notar el gasto que en nuestros días supone tanto un centro de investigación como una fábrica entera. En efecto, Ford, en Alemania, ha invertido en estas nuevas instalaciones el equivalente a 1.750 millones de pesetas.

Este centro parece que es el más importante de los que Ford posee, aunque en Gran Bretaña, en Dunton Essex, tiene otro del mismo orden.

Es cierto que la sucursal alemana de agrupación americana hacía muchos esfuerzos para autorizar la preparación «de nuevas generaciones de la Ford europeas».

En cuanto al centro mismo, comprende cinco secciones principales: una nave central que contiene el laboratorio de investigación de la resistencia y los equipos de ensayo y de estudios; un centro de diseñadores; un centro de investigación sobre seguridad; un edificio de cinco pisos para las oficinas y finalmente una pista especial de ensayos. Alrededor de 2.000 ingenieros, técnicos y diseñadores están empleados en este nuevo complejo.

Se ha efectuado una demostración «crash-barrier» procedimiento utilizado para estudiar el comportamiento de los vehículos a consecuencia de un choque y la protección de los pasajeros. En el curso de este ensayo los coches son lanzados por medio de un cable dirigido electrónicamente hasta el impacto, contra un muro de cemento, a velocidades que pueden llegar hasta 90 Km. por hora. Cámaras fotográficas de alta velocidad —hasta 7.000 imágenes/segundo— registran todas las fases de la colisión así como los movimientos de los muñecos situados en el interior de los vehículos durante el choque.

Los ingenieros y técnicos de la Ford alemana disponen de un magnífico aparato. Esperemos los resultados.

ASIENTO DE SEGURIDAD PARA NIÑOS

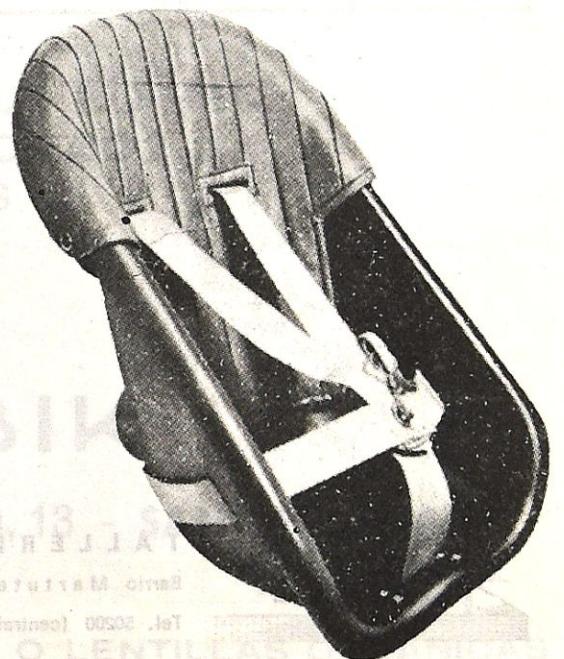
Cuando una familia sale de excursión, el conductor y la persona que ocupa el otro asiento delantero tienen cierto grado de seguridad si llevan un cinturón.

Pero ¿qué ocurre con los niños en el asiento trasero? Hasta hace poco no había ninguna garantía para su seguridad. Sin embargo, actualmente se ha resuelto el problema con un nuevo asiento de seguridad diseñado para niños comprendidos entre diez meses y cuatro años y medio, fabricado por KL Automotive Products Ltd.



Al nuevo asiento se han incorporado muchos de los resultados de la investigación médica. Por ejemplo, está hecho de plástico higiénico y lavable Uni-Royal; la silla en sí está protegida con cojines almohadillados de cloruro de polivinilo y un «cinturón» con cinco correas, de tejido Bri-Nylon, consigue que el niño se mantenga en su sitio.

Además de la seguridad que representa para el niño, el asiento es cómodo y no reduce la visibilidad a través de las ventanillas.



L
L
U
V
I
A

La conducción bajo la lluvia trae como consecuencia la pérdida de adherencia de los neumáticos y la disminución de la visibilidad.

Pérdida de adherencia de los neumáticos. — El agua hace más deslizante el pavimento, de forma que es más fácil patinar y más difícil detener el vehículo con rapidez. En consecuencia, dos normas han de tenerse en cuenta:

Primera. **Reducir la velocidad** para compensar esa pérdida de adherencia. Por ejemplo, si usted circula normalmente a ochenta kilómetros por hora en un trayecto de carretera que le es familiar, reduzca su velocidad a unos sesenta kilómetros por hora cuando esté lloviendo. En población, si circula usted normalmente a 45 kilómetros por hora, reduzca su velocidad a treinta y cinco o cuarenta kilómetros por hora.

Segunda. **Aumentar la distancia de seguridad** tanto respecto a un obstáculo, como al aproximarse a la luz roja de los semáforos, como a la que es preciso guardar respecto al vehículo que nos precede.

En cuanto a esta última, conviene aumentarla, no sólo porque el pavimento está mojado, sino porque las zapatas de nuestros frenos pueden estar mojadas y patinar. Esta distancia debe tenerse muy en cuenta cuando el vehículo que nos precede sea un camión pesado, pues éste podrá frenar con mucha mayor rapidez que nosotros.

A este respecto, es conveniente tener en cuenta dos fenómenos que se producen según las condiciones del suelo y del vehículo:

Primero. Las excepcionales condiciones de deslizamiento que se presentan cuando cae un chubasco después de un período seco. El agua fresca se mezcla con el polvo y la grasa que se ha acumulado sobre el pavimento, y esta mezcla forma un fino barrillo tan traicionero como el hielo o una cáscara de plátano. Estas condiciones ex-

cepcionales de deslizamiento continúan hasta que el pavimento se ha lavado y queda limpio por efecto de la lluvia.

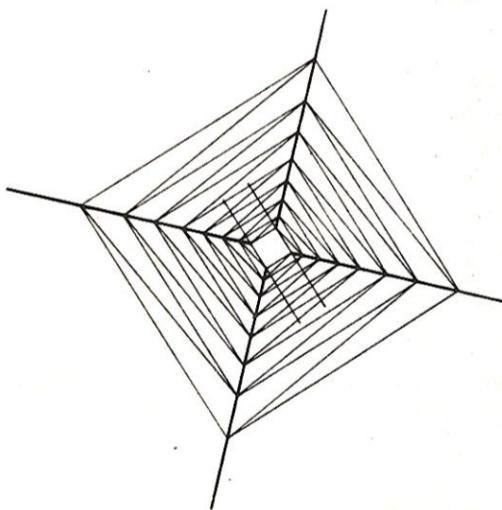
Segundo. El problema de «hidroplaneo» o hidrod deslizamiento. Ocurre a ciertas velocidades cuando los neumáticos delanteros se despegan del pavimento y se deslizan, como flotando, por encima de la capa de agua que cubre la carretera. Este fenómeno es especialmente peligroso en las curvas.

B. **Disminución de visibilidad.** Con frecuencia la combinación de la mala visibilidad y de la falta de adherencia llevan al conductor a situaciones de peligro, ya que al tiempo que se ve el peligro por delante, se está demasiado cerca de él para que el freno pueda detenerlo sobre el pavimento mojado.

El **limpiaparabrisas** es la clave de una mejor visibilidad, pero solamente cuando funciona correctamente. Las hojas de goma de los limpiaparabrisas se desgastan rápidamente y deben reemplazarse cada seis meses o cada año, según las condiciones del tiempo. Los limpiaparabrisas con las hojas agrietadas o reseca no limpian adecuadamente el agua del parabrisas.

La presión de las hojas de goma también afecta a la buena limpieza de los limpiaparabrisas. Si éste no deja claro el cristal después de haber reemplazado las hojas de goma, inspeccione la presión de las mismas por un mecánico.

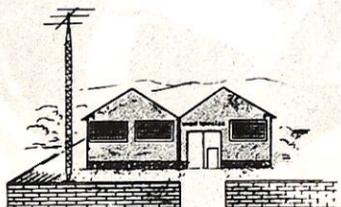
No conviene hacer funcionar el limpiaparabrisas hasta que haya bastante agua en el parabrisas para que las escobillas puedan limpiar bien el polvo o la suciedad. Si se hacen funcionar demasiado pronto, las escobillas pueden ensuciar el parabrisas con polvo y además el roce de las escobillas con el parabrisas seco puede arañar el cristal si hubiera arenilla o suciedad.



angel iglesias

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

SAN SEBASTIAN



TALLERES
Barrio Martutene
Tel. 50200 (centralita)



MONTAJES Y ALMACENES
Paseo de Errondo, 5
Teléfono 16927



EXPOSICION
Av. Sancho el Sabio, 7
Teléfono 26184

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A JULIO DE 1968

MATRICULACION

Vehículos	Fabricación			TOTAL
	nacional	Importación	Subasta	
Camiones	40	2	—	42
Autobuses	3	—	—	3
Turismos	613	6	21	640
Motocicletas	39	2	1	42
Furgon. y mixtas	61	—	2	63
Remolques	1	—	—	1
Semirremolques	1	—	—	1
TOTALES	758	10	24	792

ULTIMA MATRICULA CONCEDIDA: SS-78.499 y SS-314-R.

PERMISOS CONDUCCION EXPEDIDOS

Varones	674
Hembras	106
TOTAL	780

DENUNCIAS FORMULADAS

Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias	2.486
Idem al Reglamento Transportes	158
TOTAL	2.644

ACCIDENTES DE CIRCULACION

Accidentes	82
Muertos	10
Heridos graves	27
Heridos leves	70
Daños materiales	18
TOTAL	207

CAUSAS

Velocidad peligrosa	18
Circular parte izquierda	12
No guardar intervalo seguridad	12
Giros incorrectos	2
Adelantamientos prohibidos	6
No respetar prioridad	6
Irrumpir calzada peatones	12
Otras infracciones	7
TOTAL	75

VEHICULOS IMPLICADOS

Camiones	23
Turismos	92
Motocicletas	12
Ciclomotores	1
Bicicletas	5
Autobuses	4
Peatones	17
TOTAL	137

FORTUITOS

Patinazo	3
Reventón neumático	2
Frenos deficientes	1
Rotura dirección	1
TOTAL	7

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Julio de 1968

ULTIMA MATRICULA: NA-57.541

MATRICULACIONES

Turismos	423
Camiones	47
Furgonetas	59
Autobuses	2
Motos	22
Otros	8

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	536
Hembras	79

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	278
Hembras	23
TOTAL	301
NUMERO DE ACCIDENTES	95
NUMERO DE MUERTOS	8
HERIDOS GRAVES	39
HERIDOS LEVES	84
DAÑOS MATERIALES	22
VEHICULOS IMPLICADOS	187

LOS CIEGOS NO PUEDEN CONDUCIR PORQUE NO VEN
¿POR QUE VD. SIN PENSAR SE HACE EL CIEGO?
ACONSEJESE DE LOS EXPERTOS



OPTICA

BIK

Garibay, 13 - SAN SEBASTIAN

PARA EVITAR ACCIDENTES PODEMOS OFRECERLE LENTES O LENTILLAS ORGANICAS



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



así hemos crecido gracias a nuestros clientes y amigos.

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



he aquí sus dividendos,

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

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



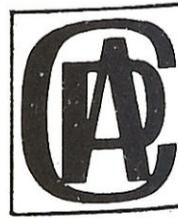
nuestros préstamos y créditos,

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



y un nuevo servicio gratuito.

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



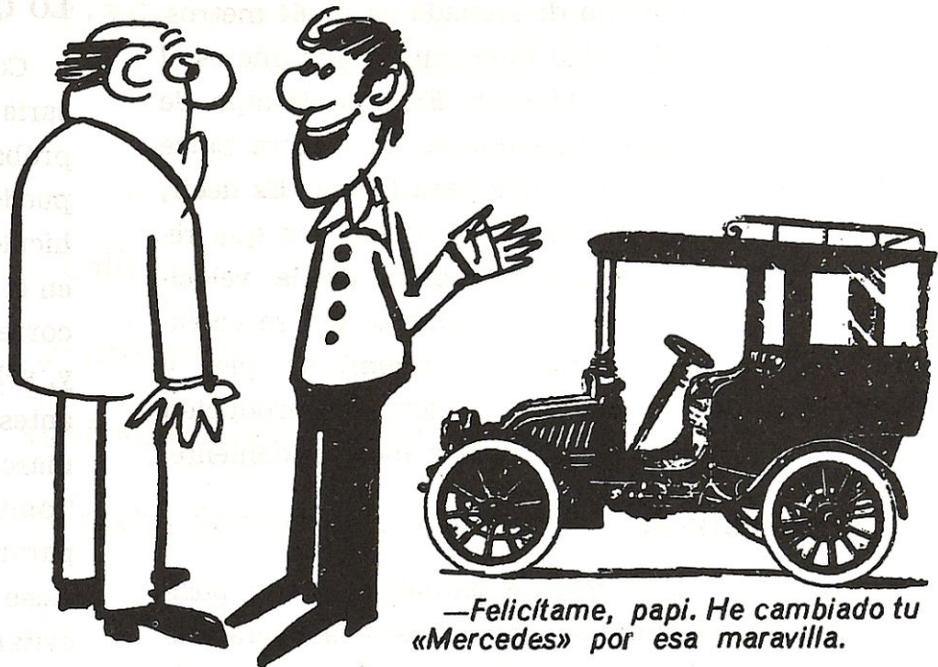
CAJA DE AHORROS PROVINCIAL



RUEDA EL HUMOR



—¡...Y TODO CON UN MODESTO «SEISCIENTOS»!



—Felicítame, papi. He cambiado tu «Mercedes» por esa maravilla.

HOMBRES BOLIDOS (Continuación)

Por F. CASCAJO (5)

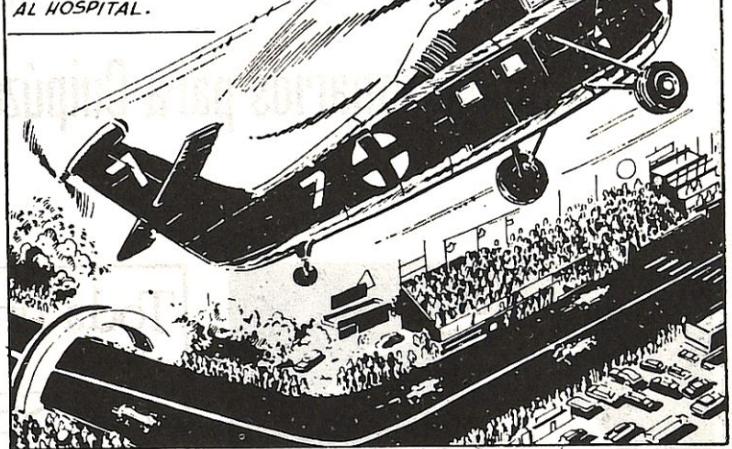
POR FORTUNA, LOS DOS CAMPEONES NO HAN SUFRIDO QUEMADURAS Y SÓLAMENTE ACUSAN EL GOLPE DE LOS DOS BÓLIDOS, QUE HA SIDO DEMOLEDOR. MUY PROMPTO, EL SERVICIO MEDICO, PREPARADO ESPECIALMENTE



LES ATENDERÁ. INSTINTIVAMENTE, LOS DEMÁS PARTICIPANTES RETIRAN EL PIE DEL ACELERADOR, AUNQUE CONTINUEN SIN...



PARAR, HACIENDO KILOMETROS. AHORA, SABIENDO QUE HAY DOS COMPETIDORES MENOS SOBRE PISTA, EN HELICÓPTERO JOSÉ ZATO ES TRASLADADO AL HOSPITAL.



UNA HORA DESPUÉS, ACOMPAÑADO DE "KARLA" Y DE "JIM" EL MAGNATE HABLA CON EL DOCTOR.



NO SE PREOCUPE. EL DOCTOR DICE, QUE EN UN PAR DE DÍAS ESTARÁ COMO NUEVO. Y ALÉGRESE, TIENE AHÍ UNA VISITA.



¿HOLA CAMPEÓN! TIENES BUEN ASPECTO. ¿MEJOR QUE EL COCHE?



BUEN SUSTO NOS DISTE. CUANDO VI COMO PATINABAS, CREÍ QUE TE MATABAS

NO ME LO RECORDEIS. CUANDO VI AL OTRO QUE SE ME VENIA ENCIMA, SOLO PENSÉ QUE NO SALDRÍA CON VIDA.

(Continuará)

ATENCIÓN A LOS FRENO

En terreno seco, a 80 kilómetros por hora, la regla nos enseña que el recorrido de frenada es de 64 metros, pero no debemos olvidar algo muy importante que es el tiempo de reacción del conductor. En este tiempo de reacción se recorre, aproximadamente, la tercera parte de metros más que los calculados para frenar. Es decir, a los 64 metros de frenada hay que añadir los que resultan de multiplicar la primera cifra de la velocidad a que se marcha por tres, recorrido que se calcula que tarda en llegar a nuestros miembros, pies y manos, la orden del cerebro ante la sorpresa producida por la incidencia que obliga a frenar inesperadamente.

CONTROL EMOCIONAL

Exceptuando casos realmente patológicos, con posibles reacciones de pánico, son numerosas las personas que encuentran en la práctica de conducir un notable apaciguamiento y adquieren un mejor control emocio-

nal. Las cualidades esenciales de un piloto de carreras son, precisamente, la sangre fría y el autodomínio con reflejos a toda prueba. Pero no todo el mundo tiene madera de corredor automovilista y ahí está el peligro. Hoy todos pueden aprender a conducir y entre los peligros se cuentan los hipernerviosos, los angustiados, los emotivos, los coléricos..., etcétera, toda una serie de personas que al volante, son amenaza pública. No será extraño que algún día sea obligatorio sicoanalizar a los aprendices a conductores.

LO QUE OLVIDAMOS

Colocar el asiento cómodamente y a la distancia necesaria del volante de dirección y de los pedales. Comprobar si todas las puertas están bien cerradas, ya que puede accidentarse alguien que va en el interior del vehículo o, al abrirse, de improviso, originar accidentes en el exterior. Colocar el espejo retrovisor en su posición correcta, sin olvidar nunca de mirarlo frecuentemente y, sobre todo, antes de cambiar de carril en la calzada, antes de adelantar, antes de cambiar el sentido de la marcha y antes de hacer un giro hacia la izquierda. También es muy conveniente mirar al retrovisor al parar, sobre todo si la parada es brusca, pues, en esta clase de frenadas, hay muchas colisiones que podrían evitarse, o al menos aminorar sus efectos si estuviéramos pendientes, también, de lo que pasa detrás de nosotros.

Reda Suiuzcoana, S.A.

Concesionarios para Guipúzcoa de Comercial Pegaso S.A.



Toda una ORGANIZACION
a su SERVICIO para cuidar
sus intereses



RECAMBIOS: San Francisco, 17

Teléfono, 18886
San Sebastián

OFICINAS:

BERMINGHAM.1 (ESQUINA ZABALETA)

TLFNS. 21883 Y 21383

SAN SEBASTIAN

TALLERES: CARRETERA NACIONAL Nº1

Km. 448 — TLFNOS. 691308—691333

VILLABONA



Real Automóvil Club de Guipúzcoa

PLAZA DE OQUENDO
SAN SEBASTIAN

TELEGRAMAS: AUTOGUI
TELEFONOS 11529 }
22900 }

DELEGACIONES:

NAVARRA PAMPLONA
N.Y.A.S.A.
NAVARRO VILLOSLADA, 13 - bajo
Teléfs: 233562, 237967 y 237968

ALAVA VITORIA
PEDRO LASCARAY
CASTILLA, 34
Teléfs. 211284 y 220289

VIZCAYA BILBAO
JOSE MARIA DOMINGO
GENERAL ARTECHE, 2 - 1.º izqda.
Teléfono 232930

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

San Sebastián, de de 196.....
(FIRMA)

Presentado por el socio:

Presentado por el socio:

D.
(FIRMA)

D.
(FIRMA)

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

día de de

EL SECRETARIO,

Revista Oficial mensual
Economía que representa el Real Automóvil Club de Guipúzcoa
La Gestión de todos los precedentes servicios los efectúa el Real Automóvil Club de Guipúzcoa completamente gratis
sin esta obligación por parte de sus asociados que el pago de una cuota mensual de veinticinco pesetas. Cuota de en-
trada 100 pesetas

Recórtese por la línea



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

Documentos para el paso de fronteras

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

Servicio del Seguro Mutuo de automóviles

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

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

De gestión

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

Carnet de asistencia Internacional

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

Asesoría Jurídica y en relación con el Código de la Circulación

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

Escuela de conducción

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

Disposiciones Oficiales

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

Hoteles recomendados

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

Itinerarios y otros informes

Facilita cuantos datos se le soliciten sobre viajes en automóvil.

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

Correspondencia con otros Automóvil Club o entidades similares

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

Revista Oficial mensual

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

Economía que representa el Real Automóvil Club de Guipúzcoa

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

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del
REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA



1.º— Reducción del coste del seguro.

2.º— Especialización en el seguro de automóviles.

3.º— Ambito Nacional de contratación.

4.º— En toda Europa Occidental.

5.º— Asistencia jurídica eficaz.

6.º— Protección y Defensa.

7.º— Libre elección de taller.

8.º— Mapa de carreteras.

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Nuestros asegurados, son los principales propietarios de estas condiciones:

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

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

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

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

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

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

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

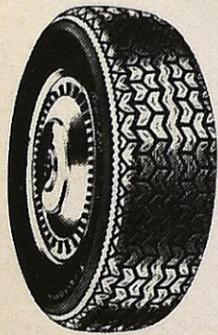
Editado por el servicio cartográfico de MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL, que entregamos gratuitamente a nuestros MUTUALISTAS, junto con la Guía de Asistencia.

Solicite las condiciones otorgadas a los Socios del
REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

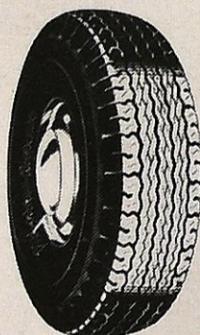
Firestone

¿CUAL ES SU COCHE?

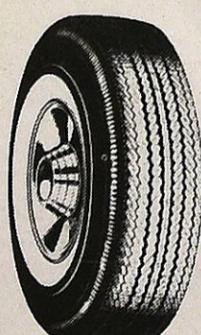
En la gama de producción de Firestone, siempre hay una cubierta de seguridad para cada automóvil, cada velocidad, cada piso y cada estilo de conducción. Desde el neumático para el práctico «utilitario» hasta el especial para «alta velocidad». Porque Firestone Hispania fabrica sus neumáticos pensando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



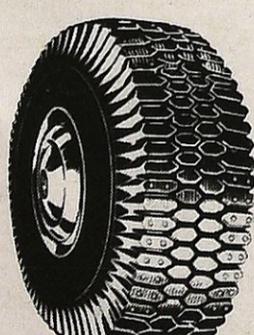
SPORT 200
Radial Alta Velocidad, para coches de gran «performance»



F-100
Construcción radial, para automóviles modernos.



SUPREME
Rodamiento de seguridad, para conducción normal.



WINTER TRACTION
Para pisos embarrados o con nieve.



TOWN & COUNTRY
Todo terreno, para rodaje combinado.

Firestone
Su Símbolo
de Calidad y Servicio