

El Automovil Club



Club
VASCO
NAVARRO

EPOCA - N.º 70

ENERO 1974



Basta con ser cliente nuestro



Crédito sin avales

iHasta 100.000 Ptas.!

Sí, ahora concedemos el CREDITO SIN AVALES hasta un importe de 100.000 pesetas, a amortizar en 5 años, para la finalidad que Vd. desee, y con la única condición de que ahorre con nosotros. Es decir, que tenga su libreta

de ahorro en la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA.

Sin más requisitos. Sin necesidad de personas que respondan por Vd. SIN AVALES.

CREDITO SIN AVALES, así de sencillo

**CAJA DE AHORROS PROVINCIAL
DE GUIPUZCOA**



VIAJE TAMBIEN EN INVIERNO

JAPON, HONG-KONG y BANGKOK

16 días. Salidas: 11 de Febrero y 11 de Marzo 1974

Precio por persona: 56.650 ptas.

MUNDI COLOR

IBERIA



UN ABANICO DE MARAVILLOSOS VIAJES
CON ESTANCIA DE UNA SEMANA EN:

LONDRES	PTAS. 5.500,—
PARIS	" 8.725,—
ITALIA	" 10.550,—
PORTUGAL	" 7.520,—
GRECIA	" 14.850,—
MADEIRA	" 13.750,—
SUIZA	" 13.870,—
MARRUECOS	" 5.765,—
BULGARIA	" 11.950,—
(deportes de invierno)	

AFRICA DEL SUR	- 16 días	PTAS. 52.300,—
NUEVA YORK	- 9 "	" 19.350,—
MEJICO	- 12 "	" 38.100,—
FLORIDA	- 9 "	" 29.400,—
BRASIL	- 12 "	" 40.600,—
BRASIL-ARGENTINA	- 15 "	" 52.400,—

INFORMES E INSCRIPCIONES:

WAGONS·LITS//COOK

AGENCIA DE VIAJES, TITULO N.º 5, GRUPO A.

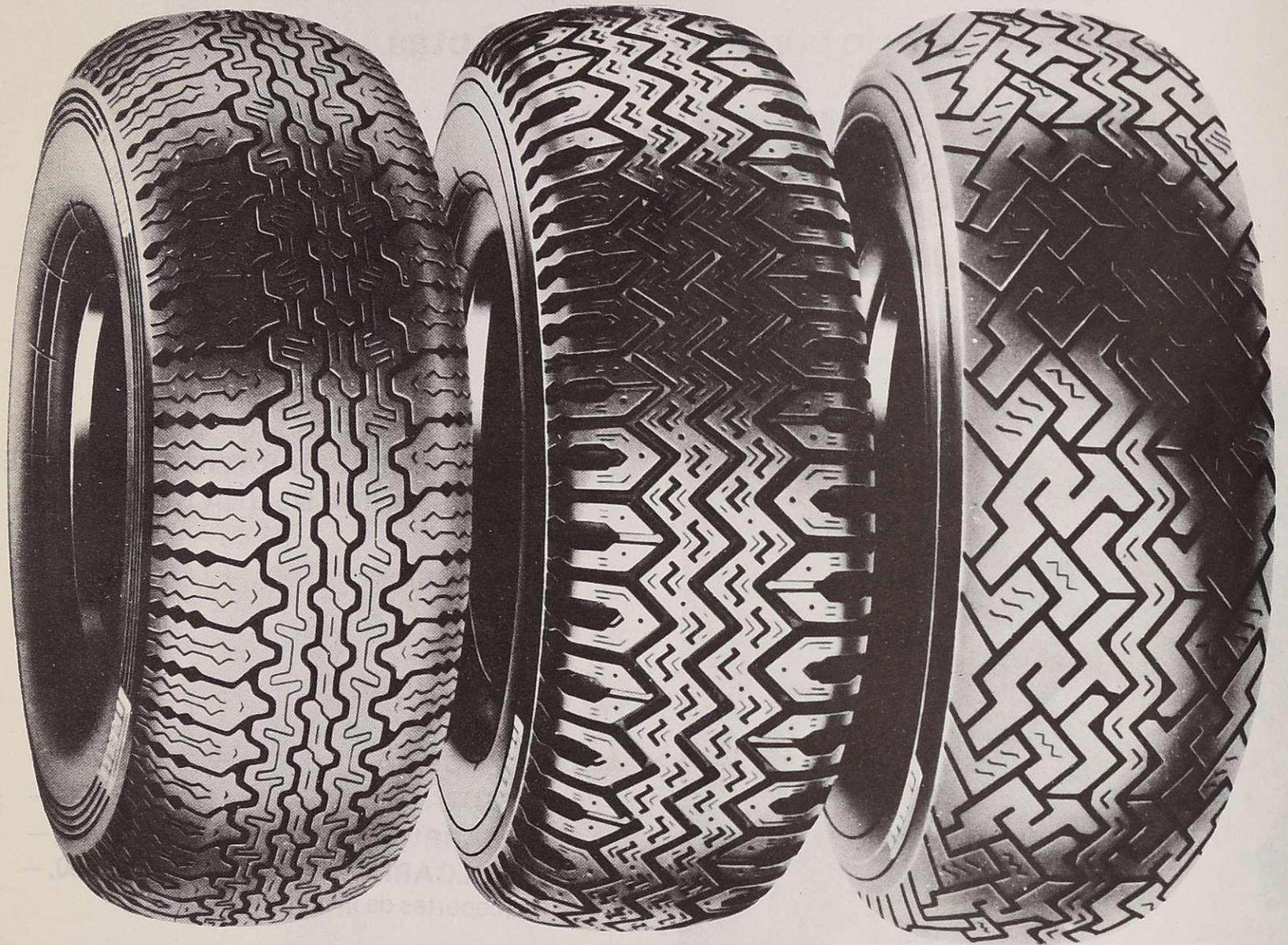
SAN SEBASTIAN

C/. MIRAMAR, 3 - Teléfono: 42 91 96 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 41 77 70 y 42 67 69
En IRUN (Estación del Norte) - en EIBAR: Arragüeta, 9, bajo



Disfrute en su coche de unos "radial Cinturato"

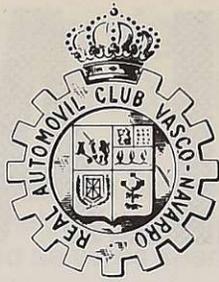
El mismo neumático con el que
destacados pilotos en todo el mundo
han alcanzado resonantes triunfos,
en los más prestigiosos rallies.



CINTURATO 
¡miles de kilómetros y seguridad!



**Campeón
de Europa
de Rallies
1972**



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

Señalización	3
VIZCAYA - ALAVA - NAVARRA	4-5
¿Carburación o inyección?	6
Información del Club	9
300 millones de automovilistas en la cuerda floja ...	11
Canje de permisos de circulación y placas de matrículas	12
La opinión del tráfico	13
La última estadística de accidentes y su mensaje ..	15
Novedades	16
Gracias al cinturón de seguridad	17
Ecós del Symposium sobre Seguridad	18
Cambio o reparación de fusibles	20
Los accidentes son evitables	22
Urge eliminar puntos negros	23
¿Se puede eliminar gasolina en la conducción?	25
Lastre para la circulación: los vehículos abandonados	26
Un deportivo de la gama 124	27
El coche español, sin espacio vital	28
España no invierte bastante en carreteras	31
Asociación Nacional de Usuarios	33
Millón y medio de conductores sin coche	34
Feria del automóvil y maquinaria de ocasión	36
El "Par máximo"	37
Rueda el humor	39
Crucigrama	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa	40

Difusión media en el último control:
14.102 ejemplares.

Tirada del número de Diciembre
15.600 ejemplares.



Editado por el
**Real Automóvil Club
Vasco-Navarro**

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:

Gerardo Erausquin Olazábal

SEÑALIZACIÓN

Una de las grandes ventajas para el automovilista es la de la señalización. Cuando se ve una carretera con indicadores, con las listas intermitentes —o continuas según los casos— a la izquierda y la banda continua a la derecha que indica el límite de la calzada, el conductor descansa, relaja sus nervios y conduce con seguridad. Esto ocurre de noche, por supuesto y también cuando hay niebla.

Al mismo tiempo las señales bien establecidas de limitación de velocidad, prohibición de paso, etc., son imprescindibles. Si de pronto desaparecieran todas estas señales, sería una auténtica catástrofe. Esto demuestra que el conductor se ha acostumbrado a esta permanente llamada a la atención de quien conduce.

Sin embargo en buen número de ocasiones la señalización es defectuosa o está mal emplazada.

Podríamos citar más de un caso, pero creemos que se lleva la palma la señalización de la variante que conduce desde las inmediaciones del Golf a la frontera francesa.

En sí la variante ha sido un acierto completo. Vaya nuestra felicitación para quienes con una visión de presente y de futuro han conseguido crear una vía directa hacia el país vecino evitando aglomeraciones por zonas pobladas.

Pero esta ventaja que ofrece esta nueva ruta, se ve reducida, particularmente de noche, por lo mal establecidas que están las indicaciones. Son muchos los vehículos que se confunden y en lugar de ir a la frontera van a Irún con lo que retroceden en su camino.

Siendo el trazado un poco complicado, pues ha sido preciso encontrar camino adecuado para salvar fábricas y viviendas, las indicaciones que señalan la dirección de San Sebastián, pongamos por caso, está justo en el viraje lo que impide al conductor a una brusca maniobra o a una rectificación en su marcha.

Quienes tienen la responsabilidad de la señalización en esta variante, podrían replantearse una nueva señalización a fin de que una vía de tal utilidad sea empleada al máximo de eficiencia.

JUNTA DIRECTIVA DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Presidente: D. José M.^a Maquibar
Vice-Presidente: D. Alberto Fernández Ibarburu
Tesorero: D. Ramón Lilly Lermiaux
Secretario: D. Ramiro Cibrian Saiz
Vice-Secretario: D. Angel Espinosa Gil
Vocales-Guipúzcoa: D. José M.^a San Gil Urdangarin
D. Javier Noain Picavea
D. Javier Irazusta Ruiz de Arcaute

ALAVA

Vice-Presidente: D. Ignacio Lascaray Ondarra
Vocales: D. Luis M.^a Masoliver Martínez
D. Claudio Aldecoa Lecanda
D. Gabriel Buesa Pecina
D. José Antonio Orbea Gortazar

NAVARRA

Vice-Presidente: D. Joaquín Arraiza Goñi
Vocales: D. Santiago Otegui Campos
D. Javier Berazaluze Altadill
D. Félix Viscarret Nagore
D. Emilio García Ganuza

VIZCAYA

Vice-Presidente: D. Rafael Guzman Bergareche
Vocales: D. Tomás Cuesta Gimeno
D. Javier Dorransoro Anchia
D. Francisco Mintegui Achutegui
D. Javier Falcon Iriarte

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4-1.º Izqda.
Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40
Teléfono 612897

TOLOSA

San Francisco, 8 (junto Cine Leidor)
Teléfono 661967

Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray
Paseo de la Senda, 3 - bajo
Teléf. 217705 (3 líneas)

Navarra

PAMPLONA

Navarro Villoslada, 13 (N.Y.A.S.A.)
Teléfono 237968

Vizcaya

BILBAO

Secretario: José María Domingo
Bandera de Vizcaya, 2-1.º
Teléfs. 439744 - 439743

Oficina central y redacción:

Pl. de Oquendo (Bajos Teatro Victoria Eugenia) - Teléfs. 411529 y 444307

SAN SEBASTIAN

Exclusiva de publicidad
PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ
Garibay, 34 - Teléfono 415990
San Sebastián



VIZCAYA

EL TRAFICO EN BILBAO: REALIDAD PREOCUPANTE

El otoño venía siendo benigno. Al filo de írsenos noviembre, la niebla se ha descolgado del Pagasarri. Un vientecillo helador ha desempolvado, en pocos días, la provisión de abrigos y bufandas. El crepúsculo es rápido, tristón y gris. En algunas esquinas —cada vez son menos— crepita el fuego de las castañeras. De los destartados tenderetes se expande un olor viejo y campesino. Ya no hay apenas castaños en los montes de Vizcaya. Quizá por eso la castaña callejera —pura artesanía gastronómica— se remonta a unos precios gloriosos...

Para los 140 ciegos que venden el "cupón" sólo existen diez cabinas en otros tantos lugares de la villa. El vientecillo invernal y helador acorrala a 130 ciegos en los portales, los encajona en resquicios increíbles. La Prensa ha aireado, estos días, la estampa deprimente de una especie de féretro colocado en posición vertical —madera y plástico— desde cuyo fondo nos ofrece el invidente los "veinte iguales para hoy".

— Como usted comprenderá, esos precarios refugios no son cosa de la Organización. Se los hacen ellos mismos para aguantar el invierno...

Así lo ha explicado Daniel Cárcamo, delegado de la O.N.C.E. en Vizcaya. Daniel Cárcamo —una inteligencia sutil— ha establecido, quizá sin pretenderlo, una relación entre la venta del "cupón" y el problema del tráfico.

— Mire usted: Una cabina que venda mucho puede irse al traste si trasladan diez metros un paso de cebrá o cambian de lugar un semáforo...

El bilbaíno intuye, por estos días que lo del tráfico está prendido aquí con muy leves alfileres. La alteración de un paso cebrá o de un semáforo puede hundir el negocio de una cabina del "cupón", arruinar un boyante puesto de venta de periódicos o introducir un endémico retraso en el ya lentísimo circuito del autobús...

Tres obras callejeras y un accidente fortuito crean multiplicados y fenomenales atascos. Las "horas-punta" son las horas de malhumor. El descarrilamiento y choque de un vagón-cisterna contra los pilares del puente de Cantalojas —una de las vías de salida de Bilbao— ha incorporado a la gran noria del tráfico por el centro 12.000 vehículos más. El puente, por razones de seguridad, ha sido vedado al tráfico. Otro puente —el de Deusto, con un tráfico de 60.000-70.000 vehículos diarios— está en vísperas de una magna y delicada operación quirúrgica: Nada menos que su reconstrucción total, que requerirá seguramente varios meses y un gasto de casi 80 millones de pesetas. El carácter de lazo casi único entre ambos márgenes del Nervión que tiene este puente, enormemente castigado por el tráfico pesado, convierte a la obra en un empeño preocupante. Para los volantistas bilbaínos constituye el gran fantasma que amargará los últimos turrónes de la Navidad. El comienzo de las obras se ha previsto para el mes de enero.

Hoy se anuncia la incorporación a la flota de transportes públicos de Bilbao de autobuses articulados, al estilo de los que ya funcionan en Madrid, con capacidad para unos 140 pasajeros. La perspectiva de un transporte público más rápido, continuo y confortable, quizá anime a intentar el milagro: Que la gente prefiera el transporte colectivo al automóvil privado. Mientras concluyen las ambiciosas obras de infraestructura que están en marcha no se avizora otra solución.

Puede llegar, sin embargo, por un camino inesperado: El de las posibles restricciones de gasolina, aunque no tenemos un parque muy "bebedor" de combustible: Parece, en efecto, que, durante 1972, los 114.000 turismos que constituían el parque vizcaíno en activo —la matriculación "BI" va por un guarismo mucho más elevado, pero hay que descontar los vehículos fuera de servicio— no "bebieron" arriba de tres litros de gasolina por unidad y día. Modestísimo trasiego, en verdad, para el país de los chiquiteros. Una rumbosa cuadrilla sietecallera consume, en efecto, más Rioja cualquiera de estas tardes invernales...

La preocupante realidad actual del tráfico bilbaíno se endulza, sin embargo, con la esperanza de las obras que ya están en marcha o en estudio y que son preocupación y empeño constante de Obras Públicas y de las autoridades locales: "Solución Sur", enlaces de la "Solución Centro" con la margen derecha, y los deseados puente de Rontegui y túneles de Archanda. Desdibujarla y hasta de sustituirla si preciso fuera, una red ferroviaria urbana que sólo espera un enlace entre ambos márgenes de la Ría y cierta modernización necesaria, para convertirse en un auténtico metropolitano. Acaso habrá que buscar por aquí las auténticas soluciones de futuro. Me constan que ya se están buscando.

ANTONIO GUERRERO

ALAVA



Ya informamos a nuestros lectores hace algunos meses y en estas mismas páginas, sobre las Ordenanzas Municipales de Aparcamiento. Pues bien, ahora ha llegado el momento de su entrada en vigor tras darse por enterada la Corporación de las aprobaciones definitivas de las mismas por el gobernador civil de la provincia y por el Ministerio de la Vivienda.

Para entrar más a fondo en el tema, veamos lo que dicen algunos de los apartados:

Artículo 1.º: 1. — A los efectos de esta Ordenanza, se entiende por aparcamiento la zona o lugar destinado al estacionamiento de vehículos automóviles.

2. — Los aparcamientos podrán situarse en el suelo, en el subsuelo y en edificios e instalaciones mecánicas especiales, ya en bienes inmuebles de dominio público o patrimoniales, ya en terrenos o fincas de propiedad privada.

Artículo 4.º: 1. — Sin perjuicio de las prescripciones urbanísticas contenidas en esta Ordenanza, el Ayuntamiento podrá expropiar, con arreglo a las Leyes, los inmuebles o derechos necesarios para la habilitación, instalación o construcción de aparcamientos. La expropiación podrá ser absoluta o implicar mera cesación del ejercicio de las facultades dominicales durante un plazo o mientras subsista determinada condición.

2. — La acción municipal expropiatoria se proyectará especialmente hacia:

a) interiores de manzana de cualquier clase, bien sobre la totalidad o parte del terreno y edificaciones existentes en dichos interiores, bien únicamente sobre el suelo;

b) Sobre los solares sin edificar o terrenos ocupados por edificaciones provisionales, deficientes o ruinosas.

Artículo 12.º: 1. — La superficie destinada a aparcamiento, será determinada en cada caso con arreglo a las siguientes normas en función del uso del suelo:

a) Uso residencial: una plaza de aparcamiento por cada 500 metros cúbicos (unos 100 metros cuadrados edificadas) o fracción de volumen edificable destinado a viviendas.

b) Uso comercial: una plaza de aparcamiento por cada 200 metros cúbicos o fracción de volumen edificable destinado a comercio.

c) Uso de oficinas: una plaza de aparcamiento por cada 100 metros cúbicos o fracción de volumen edificable destinado a oficinas.

Entraron en vigor las nuevas ordenanzas municipales de aparcamientos CADA VIVIENDA DE TIPO MEDIO TENDRA QUE CONTAR CON UNA PLAZA

Sigue citando el artículo los de uso especial e industrial, así como los que no entran en ninguno de estos apartados.

Estas Ordenanzas ya son vigentes y son de obligatorio cumplimiento. Esto significa que de ahora en adelante todos los proyectos de edificación que se presenten en el Ayuntamiento tendrán que ajustarse a estas normas, reservando, dentro de la propiedad particular, espacio suficiente para aparcamiento de automóviles. En el caso de viviendas (como antes decimos) una plaza de aparcamiento por cada vivienda de tipo medio (100 metros cuadrados de superficie útil).

También tendrán que destinar terreno y locales particulares a estos fines los edificios comerciales y de apartamentos, hoteles, restaurantes, instalaciones deportivas e industriales, sanatorios, locales de oficina, salas de espectáculos, y todos aquellos locales análogos a los que acuda público para comprar o realizar cualquier tipo de gestión.

Pero la pregunta salió enseguida: todo esto está orientado hacia las nuevas edificaciones que, por regla general, van ubicadas en los nuevos ensanches de la ciudad ¿y para el centro? Pues el centro de la ciudad no ha sido olvidado por ser precisamente donde le problema del aparcamiento se agudiza más. Así, se dispone que los patios de manzana, en situación céntrica, se vayan convirtiendo en zonas de aparcamiento tanto de promoción pública como particular y de uso público o privado. Y se han establecido diversidad de formas de explotación de todos los aparcamientos: aparcamiento por horas, garajes, guarderías, etc.

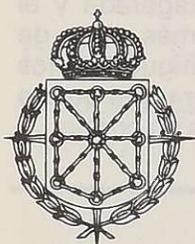
Dentro de esta labor de crear nuevos aparcamientos, el Ayuntamiento ha tomado y tomará parte importante, ya que la acción municipal va encaminada a proyectar solares sin edificar, en zonas céntricas, tales como tenemos en la actualidad con el aparcamiento de América y el de la calle La Paz.

Pero el Ayuntamiento llegará más lejos en esta nueva misión: Fomentará la creación de aparcamientos mediante el otorgamiento del beneficio expropiatorio, concesión de subvenciones y de beneficiaciones en diversos impuestos municipales, etc.

Por cuanto respecta a las tarifas a aplicar en la explotación de los aparcamientos, aunque serán impuestas por sus propietarios, habrán de ser antes aprobadas por la Corporación Municipal.

Es un paso muy importante el dado en nuestra ciudad para conseguir una mayor fluidez en el tráfico rodado y que además librará a los conductores de esos malos ratos que todos pasamos cuando intentamos —muchas veces sin éxito— aparcar en un determinado lugar. Esperemos que con la aplicación de estas Ordenanzas el problema se alivie de aquí a unos años, aunque el parque automovilístico se vea incrementado considerablemente.

JUAN CARLOS



NAVARRA

estudiar la conducción, no la limitación

Es indudable que la circulación por el casco viejo de nuestra ciudad, como en muchas otras ciudades españolas, acarrea una serie de problemas que a nadie se le ocultan.

El hecho de que nuestro Ayuntamiento suprimiera durante determinadas fechas, sanfermines y Navidad, la circulación por esta zona, supuso la certeza de que el problema estaba planteado y de que se querían buscar soluciones. Bien es cierto que eran soluciones provisionales y en modo alguno convincentes y definitivas.

Días pasados cualquiera pudo observar cómo nuestros agentes municipales entregaban o recogían unas tarjetas de diferentes colores en las que a los conductores se les preguntaba de donde venían, para qué entraban y cuanto tiempo permanecerían en la parte vieja. A la salida de la zona se anotaba la hora y de esta forma quedaba recogido el tiempo que los vehículos permanecían en ella.

Posiblemente, para cuando este comentario salga a la luz se hayan conocido los resultados de la encuesta y se podrá estudiar con una base firme el tema de la circulación por la zona más antigua de la ciudad. Es una forma directa y basada en la realidad la que nos indicará las motivaciones de la circulación por esta zona y el tiempo que los vehículos permanecen en ella. La encuesta, basada en unos datos imprescindibles para tomar determinaciones, puede darnos a conocer lo que podrá ser en tiempo no muy lejano la circulación por esta parte de la ciudad. Se evitarán, de esta forma, las especulaciones gratuitas, aunque inevitables, cuando se toca un tema de este tipo.

Es incuestionable que si en algún punto de la ciudad ha repercutido el considerable aumento del parque automovilístico de Navarra y más concretamente de Pamplona, ha sido en esta parte vieja llena de calles estrechas con abundante número de peatones que a base de fintas y pequeñas carreras van salvando la masiva presencia de vehículos.

Por otro lado, no se puede desligar la parte vieja de la parte comercial de la ciudad. La Plaza del Castillo continúa siendo el centro neurálgico de una población que día a día va buscando

nuevos horizontes para ampliar sus límites. Quizás ahora, a la vista de los resultados de la encuesta se allane el camino para buscar un lugar idóneo para esos aparcamientos subterráneos por lo que la mayoría de los conductores suspira. A la vista de los motivos por los que los conductores entran en la Vieja Iruña y el tiempo que permanecen en ella, se podrá calibrar con más exactitud las ventajas e inconvenientes de poner en funcionamiento un aparcamiento subterráneo en las proximidades o, incluso, dentro del casco viejo.

Repetimos que se desconocen todavía los resultados de la encuesta, pero una cosa va quedando clara, nuestro Ayuntamiento, por vez primera y ojalá que sea para siempre, busca la solución a un problema metiéndose en el fondo del mismo y basándose en las propias experiencias de los afectados por él.

NUEVA RED DE SEMAFOROS

A mediados del pasado mes de diciembre una brigada de obreros comenzó a abrir brechas en los jardines y calles que bordean la Plaza del Príncipe de Viana. Lo que en principio parecía una ampliación de la red telefónica, dejó paso a la certeza de que se estaba implantando una nueva selva de semáforos. A la vista de la experiencia de la Plaza del General Mola bien podríamos hacernos las siguientes preguntas:

¿Tan positiva ha sido la solución de los semáforos en la Plaza del General Mola que ahora se implantan en la Plaza del Príncipe de Viana? Es indudable que a la vista de los responsables de la planificación del tráfico ha sido así, pero ¿qué dicen los conductores? ¿No sería más interesante, aunque más costosa, una modificación de las estructuras interiores de las plazas? ¿Se van a evitar con los semáforos los embotellamientos y la poca fluidez de las horas puntas? ¿Se sincronizarán los semáforos de ambas plazas?

Son preguntas a las que la experiencia diaria dará la adecuada respuesta.

XABIER

¿CARBURACION O INYECCION?

Desde que los problemas derivados de la polución atmosférica preocupan en el mundo y las autoridades de la mayoría de los países toman medidas para evitarlos, los fabricantes de automóviles, unos de los más afectados por las disposiciones antipolución, andan de cabeza observando e investigando para conseguir vehículos con los escapes más limpios posibles, y en verdad que algo, quizá bastante, se ha adelantado, pero la realidad es que todavía se está lejos de resultados realmente satisfactorios.

Hay que tener en cuenta que, hasta ahora, casi todo son variaciones sobre el mismo tema. Esto es, no se cambian los sistemas fundamentales, centrándose todo el esfuerzo principalmente en conseguir que los motores tradicionales lancen por sus escapes sustancias menos tóxicas, pero siempre con un índice de toxicidad considerable. Quitando los avances logrados en vehículos con propulsión eléctrica, pero que no llegan, ni mucho menos, a colmar las necesidades para que esa tracción sustituya al motor de combustión interna, la realidad es que no se ve una próxima posibilidad de que un motor de émbolo pueda llegar a ser totalmente limpio ni es probable que se alcance esa deseada meta.

Ahora, en ese continuado esfuerzo por conseguir escapes limpios, se ha planteado el dilema si es mejor la carburación o la inyección en los motores tradicionales, y parece que la inyección está perdiendo la batalla por considerarse más contaminante todavía que su madre la carburación.

En efecto, un caso concreto lo tenemos por la firma inglesa Aston Martin, que se ha pronunciado por la carburación en vez de por la inyección a efectos de mayor confiabilidad y de menos emisiones tóxicas en el escape.

Dicen sus técnicos que el abandono en el último modelo del sistema Bosch de inyección de gasolina y su sustitución por cuatro carburadores Weber, ha obedecido a consideraciones derivada de varios años de experiencia en el campo de la observa-

ción de las normas relativas a las emisiones de escape, añadiendo que la inyección de gasolina les planteaba a este respecto bastantes inconvenientes.

La disposición Weber cumple, en cambio, con todas las normas europeas existentes en la actualidad, y las previstas para un futuro más o menos próximo, relativas a exhaustaciones tóxicas. También ofrece el sistema Weber algunas ventajas más, independientes del tema que nos ocupa.

En resumen, que la inyección de gasolina, que parecía ir imponiéndose, ha sufrido ahora un duro revés frente a la carburación, a consecuencia de las cada vez más severas normas antipolución.

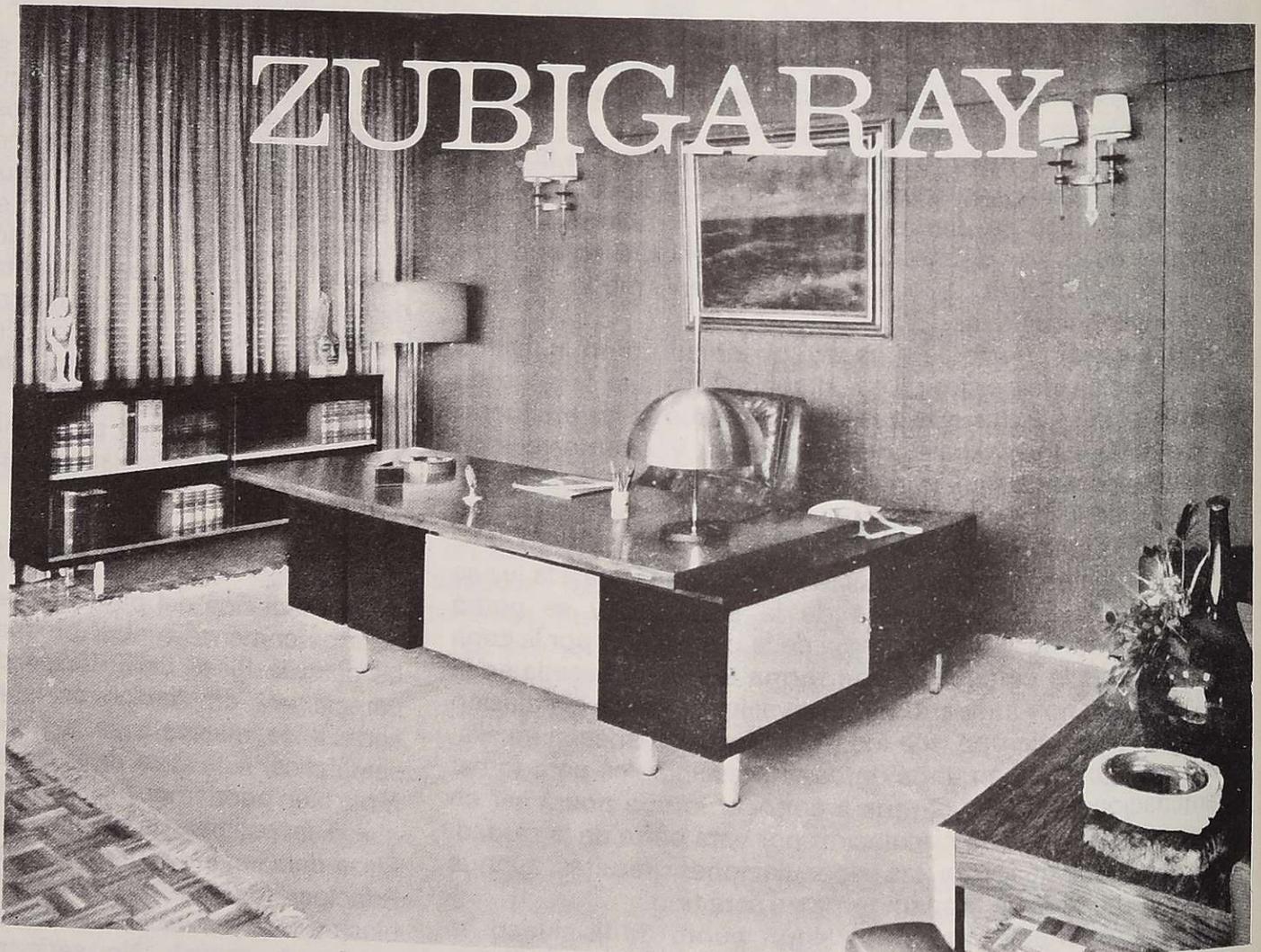
arteriosclerosis y automóvil

Ocupaciones sedentarias y estar muchas horas seguidas sentado al volante del coche favorecen la arteriosclerosis, dolencia que en los países desarrollados se está incrementando de día en día. El doctor Helmut J. Scherer, de Prien-Chiemsee, opina que la calcificación de las arterias, causa de esta temible dolencia, originada por dificultad en la irrigación sanguínea, es favorecida por el uso masivo del automóvil. La falta de ejercicio físico y el "stress" permanente a que está sometido el conductor hacen que la circulación de la sangre en sus piernas resulte deficiente, situación que es aún más desfavorable si media una alimentación exagerada y el consumo de gran número de cigarrillos. El síntoma más claro de que acecha la arteriosclerosis es que se presenta hormigueo en los pies. La solución puede estar en estirar las piernas y dar un pequeño paseo a pie cada cierto tiempo durante los largos viajes en coche.

DIVISIONES Y MUEBLES DE EMPRESA



ARCHIVADORES
ARMARIOS
MESAS
BIBLIOTECAS



exclusiva para Guipúzcoa:

CASA NERECAN

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

Teléfono N.º 410356

LLAMADA A NUESTROS SOCIOS

ESTA EN MARCHA LA CAMPAÑA DE PROMOCION DE NUEVOS ASOCIADOS

Es nuestro deseo que el REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO agrupe a todos los automovilistas de la Región Vasco-Navarra, a fin de poderles prestar nuevos y mejores servicios, de los que hasta ahora vienen recibiendo.

Una cuota de 100 ptas. de entrada y la anual de 500 ptas. le dan derecho a utilizar los servicios que le detallamos al dorso, de los que para muestra pondremos este ejemplo de nuestro servicio de **gestión gratuita**.

matriculación de su vehículo nuevo,
transferencia del vehículo usado,
aviso de caducidad de su carnet de conducir y el de su esposa
y gestión para su renovación.

Si Vd. se detiene a pensar un instante, se dará cuenta que al ser estas gestiones **COMPLETAMENTE GRATUITAS**, con uno solo de estos servicios amortizará la cuota anual de varios años.

CADA SOCIO DEBE CONSEGUIR POR LO MENOS UN NUEVO SOCIO entre sus familiares, amigos y conocidos, en la seguridad de que con ello ayudará a mejorar y ampliar nuestro Club y nuestros servicios, lo cual redundará en beneficio suyo.

Rellene la Tarjeta de Solicitud que se incluye en la parte baja de esta página y deposítela en el Buzón de correos, SIN FRANQUEO ALGUNO. MUCHAS GRACIAS DE ANTEMANO, y que esta nueva etapa nos sirva para duplicar el número de nuestros asociados.

A los socios que aporten nuevos asociados se les concederá:

1 nuevo socio: Placa metálica con el escudo del Club para su coche

5 nuevos socios: Emblema de plata del Club para solapa

10 nuevos socios: Emblema de oro del Club para solapa

Nuestras Oficinas:

SAN SEBASTIAN
Plaza Oquendo - Telf. 41 1529

VITORIA
Paseo de la Senda, 3, bajo - Telf. 2177 05
(3 líneas)

PAMPLONA
Navarro Villoslada, 1 - Telf. 23 7968

BILBAO
Bandera de Vizcaya, 2
Telf. 24 9864

IRUN
P.º Colón, 40, bajos - Telf. 61 2897

EIBAR
Bidebarrieta, 4, 1.º - Telf. 71 37 13

TOLOSA
P.º San Francisco, 9 - Telf. 66 1967

BEHOBIA
Frontera - Telf. 61 74 96

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Solicitud de ingreso

Dn.

de profesión

con domicilio en

calle o plaza n.º Telf.

cuyo carnet de conducir caduca el de de 197

nombre y apellidos de la esposa

cuyo carnet de conducir caduca el de de 197

desea ingresar como Socio del Real Automóvil Club Vasco-Navarro aceptando su Reglamento.

..... de de 197
(firma)

Presentado por el Socio n.º Dn.

..... de
(localidad)



Servicios que el Real Automóvil Club Vasco-Navarro pone a disposición de los señores socios

Si es Vd. socio del REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, podrá gozar de las innumerables ventajas que nuestra entidad le brinda.

Entre ellas está nuestra revista "El Automóvil Club" que Vd. recibirá mensual y gratuitamente.

Entre los servicios que le prestaremos, cuya gestión es totalmente gratuita, están los siguientes:

Documentos de Frontera

Carnet Internacional de Conducción.

De gestión

Matriculación de su automóvil.

Transferencia de propiedad a su nombre de automóviles usados.

Revisión periódica del carnet de conducir.

Gracias a un perfecto juego de ficheros, el Club le avisa de la fecha de caducidad de su carnet de conducir.

Seguros

Seguros de toda clase para el automóvil, en la modalidad Mutualista.

Seguro de ocupantes complementario del seguro del automóvil por el que se viene a cubrir a las personas excluidas en la póliza normal como son el asegurado, conductor, sus respectivos familiares y aquellas que tengan relación de dependencia con los mismos. Y en general a todas las personas ocupantes del vehículo asegurado.

Asistencia Internacional

Carnet de asistencia para viajar por el extranjero, con el cual podrá hacer frente a cualquier imprevisto, por accidente, averías, enfermedad. Podrán anticiparle hasta 25.000 pesetas, equivalencia en divisas, que las reintegrará a su regreso en pesetas.

Bonos de asistencia, con los cuales estará en el extranjero a cubierto de gastos imprevistos por avería, enfermedad, accidente, repatriación de los pasajeros y del vehículo, etc., siendo los gastos a cargo del R.A.C.V.N.

Estos dos servicios se complementan el uno con el otro.

Revisión Médica

Revisión médica para permisos de conducir. (Clases A1 - A2 y B).

Delegaciones

Delegaciones en frontera (Irún y Behobia).— Bilbao. Pamplona. Vitoria.— En Guipúzcoa: Eibar, Irún y Tolosa.

Hoteles

Hoteles recomendados.

Asesoría Jurídica

Recursos si procede contra sanciones impuestas por Jefaturas de Tráfico y Municipios en materia de circulación.

Adquisición automóviles

A través del Club, con financiación o sin ella.

Asesoría Técnica de Viajes Touring Club, S. A.

Billetes de avión, barco, ferrocarril, reserva hoteles. Proyectos para sus viajes, etc.

Escuela de Conducción

Escuela de conducir para nuestros socios, esposas e hijos no emancipados.

Actualmente nuestra cuota es de 500 Ptas. anuales y los derechos de entrada de 100 Ptas.

Nuestra finalidad no es otra que la de conseguir el mayor número de socios y con ello poder dar más y mejores servicios a todos nuestros asociados.



Respuesta Comercial
F. D. Autorización n.º 2313
(B. O. C. N.º 2215 de 11/10 71)

TARJETA POSTAL

A
franquear
en
destino

REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVÁRRO

Apartado n.º 29 F. D.

SAN SEBASTIAN

**No olvide
que donde
quiera que se
halle hay un
Automóvil Club
a su servicio**

LA RED INTERNACIONAL
DE AUTOMOVILES CLUBS
LE AMPARA EN
TODO EL MUNDO

INFORMACION DEL CLUB

VISADO DE TARJETA DE TRANSPORTES

Se pone en conocimiento de los socios de este Club propietarios de vehículos de transporte, privados y públicos que las fechas establecidas para los Visados de las Tarjetas de Transportes correspondientes al año 1974, serán las siguientes:

Del 2 al 31 de enero, para las series

V.P - V.C. - M.P. - M.C - X.P - T.P - y T.C

Del 1 al 28 de febrero, para las series:

V.R - M.R - M.D.C - M.D.C.C - M.D.C.N - M.D.C.N.
Pescado T.D

Del 1 al 31 de marzo, para las series:

V.T - M.D.F - M.D.F.C - X.D.F - D.C - T.D - V.D.L - V.D.C - y
V.D.N.

DOCUMENTACION PRECISA

Para efectuar los visados de las Tarjetas de Transportes de servicio particular es preciso presentar el Permiso de Circulación del vehículo y la Tarjeta de Transportes del año 1973.

Para los de servicio Público, deben presentar el Permiso de Circulación con la revisión de frenos al día, Tarjeta de Transportes del año 1973, último Canon de Coincidencia, Tarjeta de Registro de Empresa y Libro de Reclamaciones.

Les encarecemos soliciten los Visados dentro de los plazos establecidos ya que la carencia de la Tarjeta de Transportes en vigor trae consigo sanciones de hasta 10.000 Pts.

LIMITACION DE VELOCIDAD EN FRANCIA

Los servicios oficiales del turismo francés, nos han enviado la siguiente comunicación que la hacemos extensiva a todos nuestros asociados:

Tenemos el honor de informarles que por el Decreto del 3 de diciembre de 1973, el Gobierno Francés ha decidido limitar provisionalmente, y a partir del 3 de diciembre, la velocidad máxima de los vehículos a:

- 90 Km/H. sobre el conjunto de la red de carreteras.
- 120 Km/H. en las autopistas.

Las disposiciones anteriores autorizando velocidades superiores a las arriba señaladas quedan provisionalmente suspendidas a pesar de la señalización existente.

Siguen vigentes las disposiciones anteriores que estipulan la velocidad máxima inferior para algunos tipos de vehículos o para algunos tramos de carreteras, especialmente al atravesar las aglomeraciones.

MUY IMPORTANTE PARA LOS SUBDITOS EXTRANJEROS

Este Club tiene el honor de poner en conocimiento de sus socios de nacionalidad extranjera, cualquiera que sea ésta, que en lo sucesivo y para poder matricular automóviles nuevos, es preciso presentar en la Jefatura de Tráfico donde vayan a inscribir sus vehículos, la correspondiente Tarjeta de Identificación Fiscal, que les será facilitada previa tramitación en la Delegación de Hacienda de la provincia de residencia.

Por ello, rogamos a nuestros estimados socios que se hallen en esta situación se ocupen a la brevedad posible de la obtención de dicho documento con el fin de que llegado el momento, la matriculación de sus automóviles nuevos no sufran el consiguiente retraso.

REGLAMENTACION DE TALLERES DE REPARACION DE AUTOMOVILES

Por el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Industria, ha sido editado un folleto titulado: "Apéndice a la Reglamentación de Talleres de Reparación de Automóviles", cuyo contenido consideramos de gran interés tanto para talleres de reparación como para los usuarios de los mismos.

En él está comprendido las Ordenes de 26 de julio de 1967 sobre cambios de motor, una Resolución General de 9 de mayo de 1972 sobre Delegación de Facultades en Delegaciones Provinciales en lo referente a la inspección de Talleres, otra Orden de 9 de agosto de 1972 sobre Reparaciones de vehículos y por último la Orden de 1 de marzo de 1973 en la que se desarrolla el Decreto 809.

VIÑETA MUNICIPAL

Aunque hasta el momento de publicar esta nota no se han dictado normas respecto a la obtención de la Viñeta Municipal, es presumible que al igual que en años anteriores la misma deba obtenerse en los meses de febrero y marzo, por lo que se ruega a los Sres. socios estén atentos a las normas que se dicten sobre esta materia.

SE VENDE:

MOTO BULTACO SHERPA "T" 250 c.c.

Dirigirse a: MIGUEL BARRACHINA

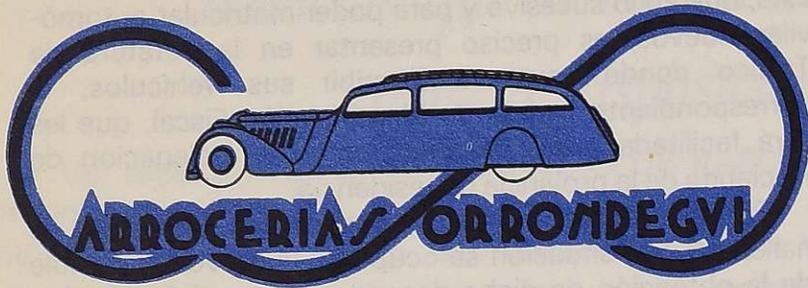
Manuel Allende, 17 - 1.º B - Telf. 43 77 37 - BILBAO

NECROLOGICA

Tenemos el pesar de informar a nuestros lectores el fallecimiento de nuestro querido socio don José Antonio Arana Soroeta que residía en Irún.

A sus familiares les enviamos la expresión de nuestro sentimiento.

EL AUTOMOVIL Y SUS SERVICIOS



(Barrio Ibaeta) San Sebastián Tfno. 211561

AUTO - RADIOS

LAS MEJORES MARCAS
CASSETES - ESTEREOFONICOS
Montaje y servicio propio

MORO

Plaza del Buen Pastor, 1 — SAN SEBASTIAN
Parque de Amara, A — SAN SEBASTIAN
Iglesia, 10 — IRUN

cuide su vista para conducir bien

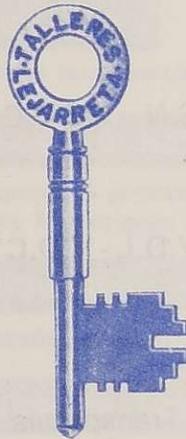


LENTILLAS CORNEALES "ARNHOLD-CONTACTA"
APARATOS DE SORDERA

Idiaquez, 3 - Telf. 414608

SAN SEBASTIAN

LEJARRETA CERRAJERIA



ESPECIALIDAD EN CAJAS DE CAUDALES,
CERRADURAS Y CONSTRUCCION DE
LLAVES DE CONTACTO Y PUERTAS PARA
TODO TIPO DE AUTOMOVILES.

Usandizaga, 16 Bajo - Telf. 413858
SAN SEBASTIAN



SERVICIO DE GRUA PERMANENTE

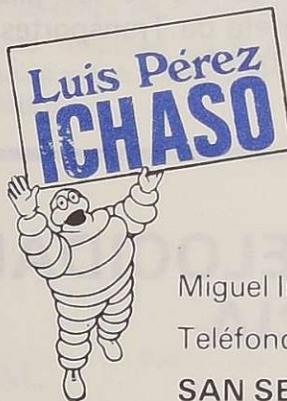
N. INCHAUSTI

Calle Juan Arana, n.º 18 - Telf. 613208 IRUN
NOCTURNOS Y DIAS FESTIVOS: Telf. 612866

NEUMATICOS - SERVICIO

SOLUCIONAREMOS
SUS PROBLEMAS
CON LA TECNICA MAS AVANZADA

VISITENOS



Miguel Imaz
Teléfono 427809
SAN SEBASTIAN

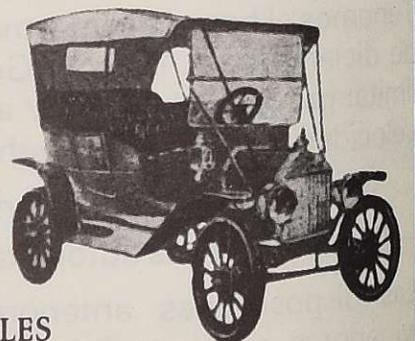


garage OTERO

REPARACIONES ELECTRO-MECANICAS
ANALIZADOR DE MOTORES
COMPROBADOR ELECTRONICO DE
DIRECCIONES

Fuenterrabía, 31 - Teléfono 414290
SAN SEBASTIAN

IRIZAR



ALQUILER DE AUTOMOVILES
SIN CONDUCTOR

San Bartolomé, 27 - bajo y 4.º
Teléfono 42 07 40

SAN SEBASTIAN

300 MILLONES DE AUTOMOVILISTAS, EN LA CUERDA FLOJA

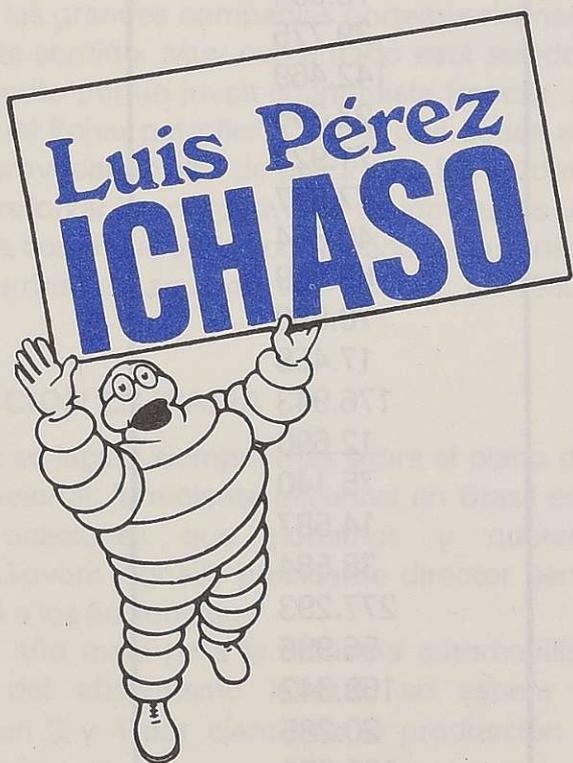
Durante el último Festival de Cine de San Sebastián fue presentada una película "futurista" de las que se complacen torturando al ciudadano medio, presentándole lo que nos espera a nosotros o a nuestros hijos en el año 1980 ó 2000. "Soylent Green" es el nombre del film, coincidente con la sustancia de que se alimentarán los neoyorkinos dentro de treinta años, fabricada tomando nada menos que cadáveres humanos como materia prima. La moral, según estas "profecías" será entonces algo tan fuera del alcance de la mayoría como lo era en España el automóvil hacia los años cuarenta. En vez de conseguir la igualdad, los hombres nos iremos distanciando cada vez más en aras de un progreso técnico que destierre por completo la moral y el amor. Nuestros semejantes serán enemigos, el "Soylent Green" no tendrá sabor, la vida será insípida, hacinada, violenta, sin alma.

Sin duda alguna, los realizadores norteamericanos tienen ya muchos elementos prefiguradores del mañana al alcance de la mano. Al menos, los alimentos "made in USA", ya son un ejemplo de insoportable insipidez. La violencia neoyorkina supera la capacidad imaginativa de muchas gentes poco informadas de nuestro mundo "antiguo". La ferocidad dictatorial se dibuja en horizontes "antípodas" dentro de contornos perfectamente claros. ¿Vamos hacia el "Soylent Green"? ¿Es el "Soylent Green" el que viene hacia nosotros?

Por encima de lo que puedan decir nuestros "verdugos" del futuro, la moral todavía, interesa a muchos. Si algunos cineastas, muchos literatos y determinados periódicos se empeñan en amargarnos prematuramente la existencia, habrá que decir NO. El futuro no puede llegar como elemento fatal e imparable, como consecuencia nefasta y exacerbada de ciertos males que padece la sociedad moderna. Todos podemos influir en el futuro. "No hacemos los unos a los otros", dice un personaje de

Chesterton. El hombre hace al hombre y protagoniza la historia.

Muchos se asustan del panorama que presenta en 1973 el automóvil privado y su futura utilización. ¿Cómo podemos renunciar al progreso que supone para nuestro trabajo, para nuestro ocio, para nuestras relaciones de todo tipo? Hasta el presente fue un instrumento de desarrollo. ¿Lo seguirá siendo mañana y pasado mañana? ¿Una conquista que ha costado tanto esfuerzo a la humanidad la veremos constreñirse de nuevo al campo de los privilegiados? Trescientos millones de hombres de todas las razas y continentes tienen que dar la respuesta. Los electores en el gran comicio del porvenir respecto la movilidad sobre cuatro ruedas de propiedad privada somos demasiados para dejarnos avasallar por sofismas y posturas retrógradas de cualquier tipo. Se ha dicho que el automóvil ha comenzado a padecer la "enfermedad del petróleo". Más bien sufre una especie de "enfermedad del odio", basados en la envidia o en la frustración, con errores convertidos muchas veces en filosofía popular al más íntimo nivel y, por contraste, a niveles tan altos que no temen decir cualquier "boutade" demagógica. ¿Quién ha desencadenado la "guerra del petróleo", los árabes o las compañías petrolíferas? ¿Por qué razones lo han hecho? También aquí andamos a oscuras, pero ya se van teniendo algunos elementos de juicio para "pensar mal". En el mundo suenan todavía con fuerza los nombres de las primeras marcas de Detroit; pero Europa y Japón, presas codiciadas, se van "haciendo mayores". Luego vendrán África y Asia y Oceanía... Hay todo un Tercer Mundo que espera, incluso con fenómenos tan dignos de elogio como el chino. Pero hay quien pretende evitar su "gigantismo". Si nos ponemos de acuerdo es absolutamente seguro que nadie hará que los europeos comamos nuestros propios cadáveres. Lo malo es eso: poner de acuerdo a los europeos.



VISITENOS!
SERVICIO TECNICO Y VENTAS

MIGUEL IMAZ, 3 - (GROS)
Tfno. 427809 - SAN SEBASTIAN

MICHELIN

inventor y primer fabricante mundial
de neumáticos radiales.

TABLA QUE RECOGE, POR PROVINCIAS Y MESES, LOS EXTREMOS INFERIORES DE INTERVALOS DE MATRICULA A CANJEAR EN CADA MES

EL EXTREMO SUPERIOR PARA UN MES COINCIDIRA CON EL INFERIOR DEL MES ANTERIOR

PROVINCIAS		ENERO 1974	FEBRERO 1974	MARZO 1974
VI	ALAVA	33.204	32.702	32.194
AB	ALBACETE	41.211	40.587	39.956
A	ALICANTE	160.031	157.608	155.160
AL	ALMERIA	39.501	38.903	38.298
AV	AVILA	14.307	14.090	13.872
BA	BADAJOZ	51.604	50.823	50.034
PM	BALEARES	153.505	156.105	153.680
B	BARCELONA	867.197	854.066	840.800
BU	BURGOS	40.616	40.001	39.380
CC	CACERES	32.740	32.244	31.743
CA	CADIZ	89.896	88.535	87.160
CS	CASTELLON	62.936	61.983	61.021
CR	CIUDAD REAL	36.811	36.253	35.690
CO	CORDOBA	82.162	80.918	79.662
C	LA CORUÑA	90.719	89.346	87.958
CU	CUENCA	18.629	18.347	18.062
GE	GERONA	99.619	98.111	96.587
GR	GRANADA	64.183	63.211	62.229
GU	GUADALAJARA	18.233	17.957	17.678
SS	GUIPUZCOA	105.416	103.820	102.207
H	HUELVA	32.998	32.498	31.993
HU	HUESCA	36.524	35.971	35.412
J	JAEN	51.868	51.082	50.289
LE	LEON	55.753	54.909	54.056
L	LERIDA	66.965	65.951	64.926
LO	LOGROÑO	30.339	29.879	29.415
LU	LUGO	30.227	29.770	29.307
M	MADRID	907.421	893.681	879.800
MA	MALAGA	99.568	98.060	96.537
MU	MURCIA	119.108	117.304	115.482
NA	NAVARRA	77.163	75.994	74.814
OR	ORENSE	30.233	29.775	29.313
O	OVIEDO	144.659	142.469	140.256
P	PALENCIA	23.705	23.346	22.984
GC	LAS PALMAS	73.029	71.923	70.806
PO	PONTEVEDRA	79.074	77.877	76.667
SA	SALAMANCA	41.512	40.884	40.249
TF	ST. CRUZ TENERIFE	71.034	69.959	68.872
S	SANTANDER	71.644	70.560	69.464
SG	SEGOVIA	17.726	17.458	17.187
SE	SEVILLA	179.663	176.943	174.194
SO	SORIA	12.885	12.690	12.493
T	TARRAGONA	76.295	75.140	73.973
TE	TERUEL	14.811	14.587	14.360
TO	TOLEDO	39.177	38.584	37.984
V	VALENCIA	281.556	277.293	272.986
VA	VALLADOLID	57.872	56.996	56.111
BI	VIZCAYA	161.792	159.342	156.867
ZA	ZAMORA	20.597	20.285	19.970
Z	ZARAGOZA	101.922	100.379	98.820
CE	CEUTA	11.315	11.143	10.970
ML	MELILLA	11.191	11.021	10.850

CANJE DE PERMISOS DE CIRCULACION Y PLACAS DE MATRICULA

En relación con los Permisos de Circulación y placas de matrícula cuyos canjes procedía haberse realizado dentro del pasado mes de Diciembre, y no se hicieron, este Club comunica a sus socios, que siempre que el canje se realice dentro del mes de Enero, solamente devengarán tasas por este concepto, sin ser de aplicación sanción alguna por este retraso.

ESO DICEN LA OPINION DEL TRAFICO

El Salón de la Seguridad en Carretera, celebrado en Madrid, ha dado lugar a varias declaraciones, más o menos afortunadas, acerca de temas relacionados con la seguridad. En el acto de inauguración de un Simposium sobre Seguridad Vial intervino el delegado francés para la Seguridad en Carretera, señor Christian Gerondeau, "padre" de la controvertida limitación de velocidad francesa, quien señaló que el plan francés consiste en mejorar la educación de conductores y peatones desde la propia infancia, en las escuelas primaria y secundaria, e incluso hay ya cursos en las escuelas maternas. Gerondeau admitió que aún es demasiado pronto para saber si la limitación francesa ha sido un éxito.

Dentro del mismo Simposium, el señor Rodríguez Román, de los servicios de la Jefatura de Tráfico, señaló que, a su juicio, se debe tolerar la velocidad sin limitación obligando al conductor a que domine su vehículo en todo momento. Insistió, en cambio, en la necesidad de implantar una velocidad mínima. Respecto a la velocidad máxima dijo que debía acomodarse a cada circunstancia. Es decir, más o menos lo que ya se viene haciendo en España.

Del gran número de ideas interesantes surgidas de este Salón recogemos la propuesta lanzada por el secretario general de la Dirección General de la Jefatura Central de Tráfico, don Ezequiel de Pablos, quien sugirió que un Simposium se dedique al estudio de las medidas que contribuyan a la fluidez del tráfico. Una idea bastante acertada y opuesta a la de la limitación generalizada en Francia.

LA CRISIS DE ENERGIA

"Habladurías para asustar a la gente". Así de categórico ha sido el temido "abogado del consumidor" norteamericano, Ralph Nader, al referirse a la crisis de energía en una conferencia de prensa celebrada en San Francisco. La idea no es nueva: desde algunos sectores se ha acusado (con cierta timidez, es cierto) a las grandes compañías norteamericanas de manipulación en este sentido. Muy comentado está siendo, al respecto, un libro escrito por un joven economista francés, J-M Chevalier ("Le Nouvel Enjeu petrolier"), en el que acusa a los Estados Unidos de provocar un alza de precios en los crudos de Oriente Medio para reforzar la competitividad de los crudos USA y disminuir la ventaja comercial de los competidores europeos y japoneses. Esto ocurriría, de acuerdo con el libro, en 1980. A saber.

MENOS PRODUCCION EN ITALIA

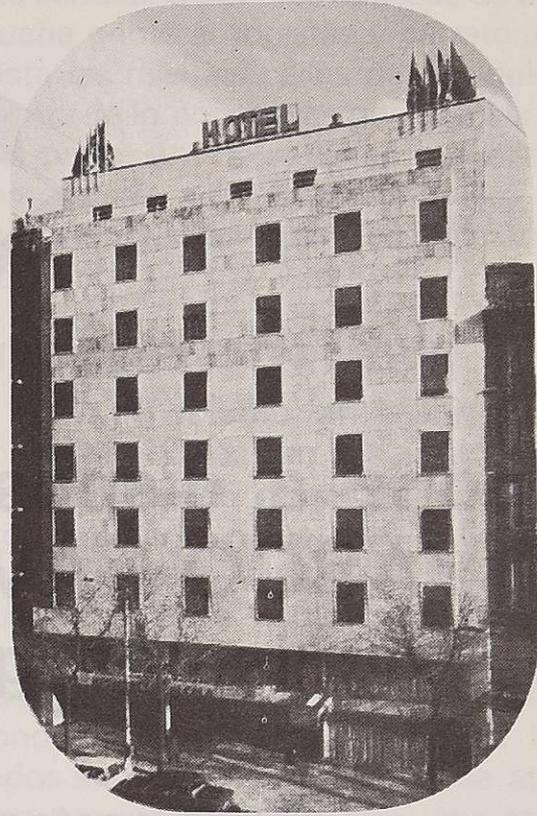
"Nuestro futuro se jugará siempre más sobre el plano de la competición internacional: la reciente iniciativa en Brasil es un ejemplo de las ocasiones que podemos y queremos aprovechar", dice Giovanni Agnelli, presidente director general de Fiat, en una carta a los accionistas.

Este ha sido un año malo para la industria automovilística italiana, a causa del absentismo laboral: se espera una disminución entre un 3 y 4 por ciento de la producción con respecto al año pasado.

EL MERCADO INGLES

Es un mito que los británicos compran más coches extranjeros, porque son más excitantes técnicamente y más seguros que los coches británicos. La verdadera razón en el crecimiento de las ventas de coches importados reside en que no hay bastantes coches nacionales para atender a la demanda. Esto es, al menos, lo que ha manifestado el presidente de British Leyland, Lord Stokes.

ra hotel residencia alcalá



Restaurante
BASQUE



Cafetería
BASQUE



ALCALA, 66
Telfs.: 2251650*
(reservas) 2756351
Dir. Telegr.:
ALCALOTEL
MADRID

Director: ANGEL URCHUGUI

Reparaciones de coches de TODAS MARCAS

CARROCERIA CABINA DE PINTURA MECANICA

Amortiguadores • Frenos

Direcciones



CARROCERIA Y GARAGE

STINUS, S.L.

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT Y SOLEX

Gloria, 3 y 5 - Carquizano, 5 - Teléfs. 410235 y 410350

SAN SEBASTIAN

INDOUBAN

Banco de Financiación Industrial



pone a disposición de la región
VASCO-NAVARRA Y RIOJA,
los siguientes grupos de Servicios:

- **CREDITOS** a medio y largo plazo para financiar nuevas inversiones en capital fijo.
- **PARTICIPACION** en empresas.
- **COLABORACION** en la colocación de acciones y obligaciones en el mercado de capitales.
- **ASISTENCIA** en el estudio y promoción de proyectos industriales.
- **ASESORAMIENTO** en los planes financieros y en la búsqueda de socios industriales y financieros, nacionales o extranjeros, especialmente para la pequeña y mediana empresa.
- **SERVICIOS** relacionados con el **COMERCIO EXTERIOR.**

y también ofrece:

- Todo tipo de **OPERACIONES DE AHORRO**, ordinario y a plazo.
- **BONOS DE CAJA** cotizables en Bolsa, con amplias exenciones fiscales.
- Certificados de **DEPOSITOS ENDOSABLES.**
- **DEPOSITOS A PLAZO** a más de dos años.
- Y en general **TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS** en virtud de lo dispuesto en la Orden Ministerial de 31 de Mayo de 1963.

INDOUBAN

ELCANO, 3 SAN SEBASTIAN

NO TODA LA * CULPA ES DEL HOMBRE

LAS ULTIMAS ESTADISTICAS DE ACCIDENTES Y SU MENSAJE



— Mutismo de un factor capital

Los expertos en tráfico están de acuerdo: todos somos culpables de los accidentes, y, por tanto, todos debemos esforzarnos en resolver el problema. Lo mismo que multitud de investigadores consumen su vida en los laboratorios para salvar a los enfermos cancerosos (45.000 defunciones anuales), también debe fomentarse la investigación en torno a los accidentes de tráfico.

¿POR QUE SOMOS CULPABLES?

Examinando los partes semanales de accidentes, que suele divulgar la Prensa, se observa en los conductores una gran propensión al incumplimiento de las normas del Código y a las más elementales de la cortesía (muchas veces es obligado ceder el paso sin que exista señal, por ejemplo).

Las definiciones de las cosas a veces son demasiado simplistas y no intentan indagar en profundidad. "Circular por la izquierda". Se tipifica el hecho y ya está casi todo. No olvidemos este "casi", tantísimas veces suprimido con detrimento de la seguridad futura y hasta de la justicia. ¿Cómo estaba la calzada en su parte derecha? ¿Se intentó evitar un bache o un tramo deslizante? ¿Cuál era la señalización existente en el lugar? ¿Habría una piedra en la carretera de las que dejan algunos inciviles? Las preguntas se podrían extender mucho más y cualquier experto lo sabe. Pero la necesaria simplificación y tipificación de las aparentes infracciones obliga a un cierto grado de injusticia.

LOS PEATONES, INCONTROLABLES

Nada menos que en un 80% tenemos que responder los ciudadanos frente a las tan traídas y llevadas cifras absolutas de la inseguridad. Nos distraemos, nos dormimos (no se ha dado el debido realce al factor sueño), queremos adelantar a los demás inoportunamente, bebemos alguna copa que otra (no tantas como en otros países), olvidamos bastante los "Stop" y, cuando vamos a pie (todos somos peatones alguna vez), cruzamos la calzada por cualquier sitio. Este último capítulo aumenta de forma alarmante. Algunas semanas hay más peatones muertos en accidente que conductores. Aquella muletilla de "los locos del volante" habría

que cambiarla por "los suicidas de a pie". Viendo cruzar a mucha gente autopistas y carreteras de tráfico rápido, y hasta las mismas calles de cualquier ciudad, se da una cuenta de lo necesarias que son las multas al peatón, por una parte, y, por otra, los pasos a distinto nivel. Pero, como decía un urbano a quien preguntamos: ¿"Los peatones? No hay quien los meta en vereda". Una verdad literal.

VICTIMA: EL CONDUCTOR

El 2 de octubre, en la noticia sobre 49 accidentes ocurridos el fin de semana anterior, figuraba la muerte de 14 conductores o pasajeros y de 18 peatones. El problema de la responsabilidad del peatón sigue siendo insoluble y debe tenerse en cuenta para poner soluciones que no dañen al conductor normal y prudente. Porque todavía parece subsistir en nuestros Tribunales de Justicia la presunción de culpabilidad contra todos los conductores y la presunción de inocencia a favor de todos los peatones. Y una cosa es que sean víctimas y otra que sean responsables. Pero todos los suicidas son a la vez víctimas y responsables. Si un peatón se mete bajo las ruedas de un coche y el conductor horrorizado, no se recupera jamás del trauma nervioso, con las nada despreciables molestias y preocupaciones de juicios, declaraciones, atestados policiales, citaciones, comparecencias, juramentos, fianzas, juzgados y comisarías... Todo por una imprudencia de un peatón, veremos que la verdadera víctima es el conductor.

MAS EDUCACION

Todos quisiéramos que España tuviese magníficas carreteras, que no hubiese tramos deslizantes, escarcha, hielo, nieve sin quitar durante días, ni curvas peligrosísimas. Por ahora parece una utopía pensar en una red semejante a la de otros países más desarrollados que el nuestro; pero, ¿tan ingenuo es desear que se reconozca el porcentaje de culpa que corresponde a la red viaria en los accidentes producidos? No es que nuestro índice de siniestralidad supere al de cualquier país, como se ha dicho alguna vez. Con unos nueve millones de automóviles, nacionales y extranjeros, circulando por una red de tan sólo 140.000 kilómetros, se produjeron este año en España durante la operación retorno de vacaciones (cuatro días) 45 muertos en 50 accidentes. Francia, con unos 16 millones de vehículos circulando por sus 1.260.000 kilómetros de carreteras en condiciones bastantes mejores que las nuestras, registró 204 muertos, durante tres días, a pesar de sus medidas limitatorias de velocidad, Italia, con unos diez millones de coches en circulación, tuvo 165 muertos durante tres días festivos de julio. Y no queremos pensar los muertos que habría en Francia, en Italia, en Holanda, en Alemania si sus peatones fuesen como los españoles. Por el contrario, el día que la educación viaria de nuestros conciudadanos equivalga a la de esos países, el problema se habrá reducido a la mitad.

proyección de películas de un dispositivo para evitar el accidente conocido por "tijera" en los vehículos articulados

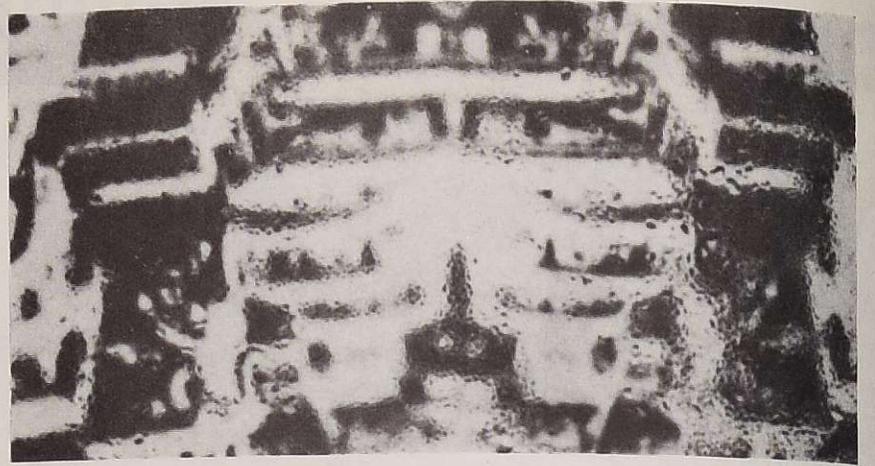
El pasado jueves día 27 de diciembre, se celebró en la Cámara de Comercio de San Sebastián una reunión en la que se proyectaron dos películas referentes a un dispositivo de seguridad — fabricado bajo la marca HOPE— que evita un accidente característico de los vehículos articulados, conocido por "TIJERA".

Este dispositivo funciona siempre que se aplican los frenos del vehículo impidiendo el giro libre entre el tractor y el semi-remolque.

Fabricado y patentado originalmente en Inglaterra, se vende desde hace ocho años en casi todos los países europeos, así como en USA, Canadá, Japón, etc.

Su distribuidor para España y Portugal es la firma COMA-TRASA con domicilio en Iparragirre, núm. 8, en nuestra ciudad, que ha mostrado ya el aparato en Madrid y otras provincias, tanto a la prensa especializada como a flotistas, recibiendo unánimes elogios del sistema, que supone un gran paso en la seguridad del transporte por carretera.

A esta reunión asistieron numerosas personas relacionadas con el transporte por carretera, quienes, asimismo, manifestaron su grata impresión hacia este nuevo dispositivo de seguridad que viene a paliar, en gran parte, el problema de los accidentes de tráfico.



CONTRA LA CONTAMINACION ATMOSFERICA

Está obteniendo un gran éxito un regulador gasificador de patente inglesa que entre otras ventajas reúne las siguientes:

- Elimina el monóxido de carbono.
- Reduce considerablemente el consumo de gasolina.
- Mejora el mantenimiento del motor haciendo más suave la conducción.
- Evita el calentamiento del motor.

Dicho regulador lleva el nombre de KLOMAK y tiene la Delegación en San Sebastián Auto-Electricidad Talleres Electromecánicos GROS. Bermingham, 8, contando con instaladores en las principales poblaciones de Guipúzcoa.



corsillos de ski en candanchú

Apartamentos PIRINEOS le ofrece los servicios de un hotel con la independencia de un apartamento. Precios especiales para grupos

Solicite información a:



APARTAMENTOS PIRINEOS (junto al telesilla)

CANDANCU (HUESCA)

GRACIAS AL CINTURON DE SEGURIDAD

1974: se salvarán en españa 1.000 vidas

Cabe, pues, la controversia en cuanto a datos estadísticos (cada nación, cada experto, forja los suyos con bases diferentes), pero todos están de acuerdo en una cosa: es positivo el uso del cinturón de seguridad.

¿POR QUE NO SE USA?

Estados Unidos impondrá en 1974 un nuevo cinturón que el conductor deberá abrocharse obligatoriamente, ya que, de lo contrario, el coche no arranca. Y es que las investigaciones estadísticas han demostrado que sólo un escaso 30 por ciento de los conductores norteamericanos usa el cinturón de seguridad. Otros países han declarado también obligatorio este uso, sancionando con multa el incumplimiento. Australia, donde el automovilista que es sorprendido con el cinturón desabrochado debe pagar una fuerte multa, ha experimentado una notable reducción en el número de accidentes con víctimas. Francia también ha declarado obligatorio su uso.

Lo cierto es que muchos conductores y pasajeros muestran una extraña resistencia hacia el uso del cinturón, aunque lo lleven instalado en sus automóviles. ¿Por qué? Una encuesta realizada en Colonia demostró que muchos piensan que el simple hecho de abrocharse les recuerda la posibilidad de sufrir un accidente. "Yo conduzco tan bien que no hay posibilidad de que sufra un accidente y, por tanto, el cinturón me resulta superfluo", razonan estos conductores. El citado estudio dedujo también la idea generalizada de que quien se coloca el cinturón es un legalista, un conformista o, peor aún, un miedoso. Otros afirman que sienten "claustrofobia" usando el cinturón...

RECOMENDABLE TAMBIEN EN CIUDAD

No contentos con recomendar el uso del cinturón en carretera, muchos expertos afirman que también debe usarse en ciudad, por mucho que el uso urbano del cinturón aún no esté extendido en casi ninguna parte del mundo. Ases de la velocidad en circuito como Clay Tegazzoni o el español Jorge de Bagration, los llevan siempre abrochados al circular por ciudad.

Existen cifras que apoyan esta tesis. Por ejemplo, el 71 por ciento de ocupantes de vehículos, heridos en accidente, lo son a velocidades inferiores a 50 kilómetros por hora (tal estadística es buena réplica a quienes piensan en la limitación de velocidad como panacea universal). En Suiza se ha calculado que el 68 por ciento de los accidentes de tráfico del país se producen dentro de las poblaciones. Generalmente se trata de accidentes de menor cuantía, pero a veces revisten más gravedad que muchos y aparatosos choques en carretera.

En España se decidió, en una primera fase, no declarar obligatorio el uso de los cinturones (aunque sí su instalación), atendiendo a un sano criterio de respeto de la libertad individual. Esperemos que su uso se generalice a partir del 1 de enero.



Con arreglo a las últimas previsiones de los expertos de la O.C.D.E., el año que viene habrá 960 muertos menos en carreteras. Ocurrirá si se generaliza el uso del cinturón de seguridad, cuya instalación en todos los automóviles será obligatoria, como se sabe, a partir del próximo día 1 de enero.

La cifra se ha calculado sobre la base de los aproximadamente 1.600 conductores y pasajeros del asiento delantero muertos en accidentes de tráfico en España durante todo el año 1972. Si tenemos en cuenta el último estudio del Comité contra los Desafíos de la Sociedad Moderna de la O.C.D.E., que afirma que el número de muertos disminuye en un 60 por ciento usando el cinturón, obtendremos la drástica reducción apuntada de fallecimientos en accidente. Expertos españoles consideran que la cifra tal vez quede reducida a unas 500 personas, pero aún así sería un avance fundamental que justifica todos los esfuerzos.

Las ventajas del uso del cinturón de seguridad, que pronto llevarán instalado todos los coches españoles, han quedado ya más que demostradas. Mientras el citado estudio de la O.C.D.E. afirma que puede salvar el 60 por ciento de las vidas de los accidentados, otros estudios (como el del ingeniero sueco Nils I. Bohlin) señalan que el promedio de reducción de lesiones de todo tipo usando el cinturón varía entre el 40 y el 90 por ciento. Los expertos americanos se muestran igualmente optimistas. El uso generalizado del cinturón, dicen, podría reducir el número de víctimas en un 20 por ciento (pero cuenta a los peatones atropellados). En cualquier caso, todos parecen estar de acuerdo en que usar el cinturón resulta más conveniente. El doctor Konrad Hell, suizo, experto en estos temas, señala que las tres cuartas partes de las heridas en accidentes de automóvil podrían evitarse usando los cinturones de seguridad...

EM auto electricidad **san marcial**

C/ ELCANO, 15 - B.º Elizacho
TELEFONOS: 616548 - 616549
IRUN (Guipúzcoa)

INSTALACIONES
REPARACIONES
MATERIAL ELECTRICO
CENTRO DE DIAGNOSIS

Electro Servicio **FEMSA**
Servicio Oficial **SOLEX**
Servicio Oficial **FRIGIKING - PETTER**

Puesta a punto con analizador electrónico **BLACKHAWK**

Los ecos del I Symposium de Seguridad Vial, recientemente celebrado en Madrid, se seguirán escuchando durante mucho tiempo. Se deriva de él una filosofía tan positiva que sus conclusiones dieron pie incluso a que el Secretario de la J.C. de Tráfico, D. Ezequiel de Pablos, propusiese la celebración de un nuevo Symposium dedicado a la fluidez del tráfico, como premisa para la deseada seguridad.

La opinión dominante, a favor de todo aquello que facilite el tráfico de automóviles, tanto por carretera como por ciudad, exige un planteamiento científico de los temas. La era de las lamentaciones estériles o de la prohibición "enragée" como remedio, pasó a la historia entre las personas cultas. Fue precisamente un insigne profesional de la Medicina, el Dr. Aguirre de Cácer, quien sentó un criterio claro respecto a errores de otras épocas. "Las campañas dramáticas influyen negativamente" en el planteamiento psicológico del tráfico". También dijo que "los accidentes de tráfico no son una fatalidad imprevisible ni un obligado tributo al desarrollo". Estas frases marcan un pensamiento que debe traducirse en el abandono de arcaicos métodos utilizados en ciertas campañas de carácter público y que pueden calar a la mente de los españoles con efectos contraproducentes, como señaló el Dr. Aguirre.

EL ACCIDENTE, FALLO DEL TRAFICO

Para el Sr. Altozano Moraleda, Jefe de Misiones Educativas de la Jefatura Central de Tráfico, el accidente no es algo que forme parte de la esencia del tráfico, como podrían pensar algunos "analfabetos del tráfico". Sabemos que cuando se produce un accidente es porque ha fallado algo. Entonces comienza la tarea de averiguar cuál es ese fallo para que no vuelva a producirse. Los que tienen enquistada en el cerebro la "psicosis de pánico" no piensan que tráfico significa circular correctamente para llegar a un punto de destino. Los riesgos derivados de la circulación pueden irse evitando a medida que avanzan nuestros conocimientos en la materia y los medios puestos a contribución. Para el Sr. Altozano, "el hombre es un ser que falla, pero también es influible y capaz de perfección". Por eso puso su acento en la necesidad de medios educativos y en el aprendizaje. El tráfico depende de dos factores: seguridad y fluidez.

No puede faltar ninguno de ellos. Cargar la mano en la seguridad pasiva, olvidando la fluidez, es como cargar la mano en la cirugía olvidando la profilaxis.

DOMINAR EL VEHICULO

Todo conductor diría lo mismo que D. Emilio Rodríguez Román, alto funcionario de la Jefatura Central de Tráfico. Se mostró partidario de limitar la velocidad sólo a los

ecos del SYMPOSIUM sobre * SEGURIDAD

EL ALARMISMO, DESTERRADO DEL TRAFICO.

conductores novatos, ya que, en lo que se refiere a los experimentados, propuso casi lo contrario; señalar velocidades mínimas, incluso en carretera. En las autopistas se va generalizando la idea de que eso es indispensable, pero respecto a la carretera es la primera vez que lo hemos oído en España. El Sr. Rodríguez Román dio a entender la rémora que para la fluidez representan ciertos vehículos y determinados conductores, posiblemente influídos por el ridículo "pánico" paralizante, que hace aconsejable su "readiestramiento" o su abandono del volante. En el tráfico no hay que ser imprudentes ni temerosos, pero hay que ser valientes. Un conductor cobarde es un pésimo conductor. En el caso del conductor ya experimentado dijo que la mejor norma es la del Código: "Dominar el vehículo en todo momento". Con esto y con ir siempre a la derecha, los demás artículos y el 85% de la seguridad se derivan solos.

¡ATENCIÓN, OBRAS!

Conforme se extienden las obras de la red viaria, se adquiere experiencia respecto a lo que debe hacerse alrededor de las mismas. El alzado de la carretera, el problema de los cruces, la señalización y la gravilla (siempre mala) fueron problemas abordados por D. Lamberto de los Santos, Jefe de Explotación de la Dirección General de Carreteras. Destacamos su opinión de

que en ninguna obra debería marcarse una velocidad límite inferior a los 40 Km. por hora. Esta idea fue aplaudida por los asistentes, que han contemplado muchas veces inoperantes señales de 20 ó 30 por hora, cuando se ven con claridad que resultan ridículas e innecesarias. Sus ataques a la señalización inadecuada fueron justificadamente duros.

SEMAFOROS A GOGO:

"CIEN MEJOR QUE UNO"...

El señor de los Santos se mostró enemigo acérrimo de la tonta proliferación de semáforos, coincidiendo en esto con todos los demás ponentes. Realmente, la "semaforización" rabiosa es enemiga irreconciliable de la fluidez, clave de las conclusiones a que se llegó. Respecto a la señalización, el Director de la Guardia Civil de Tráfico en persona dijo durante uno de los coloquios: "La señalización inadecuada es una escuela de infractores, y los agentes de vigilancia no tienen fuerza moral para denunciar".

CONCLUSIONES

Las conclusiones corrieron a cargo de D. Ezequiel de Pablos, Secretario de la Jefatura Central de Tráfico. Se refirió al elemento humano, a la carretera y al vehículo. Respecto al primero obtuvo nueve conclusiones que podemos sintetizar así: Responsabilidad, educar, comienzo en la escuela, formación integral de conductores, reformas en el Código y delimitación de competencias de organismos. Las once que se referían a la carretera fueron: seguridad de las obras en su construcción y explotación, señalarlas debidamente, tener en cuenta la seguridad ya en los proyectos, estudiar los accidentes en tramos peligrosos, limitación razonable y homogénea en poblados, corregir los pavimentos deslizantes y vigilar las cubiertas de los vehículos, postes de socorro y asistencia en autopistas, límite mínimo de velocidad en autopistas, obtener datos completos de los accidentes. Los vehículos centraron cinco de las conclusiones: laboratorios de ensayo, no abusar de la seguridad del coche, mantenimiento preventivo, evitar que la legislación de seguridad encubra el proteccionismo comercial y hacer que los plazos para la entrada en vigor de las normas de seguridad y las homologaciones los cumpla la propia Administración.

Sería muy interesante que todas estas consideraciones llegasen a buen puerto... si es que es cierta la preocupación que dicen tener algunos, que tanto y tan alto hablan, sobre la Seguridad.

EN LA CARRETERA GENERAL SAN SEBASTIAN-IRUN
(pasado Rentería)

RESTAURANTE LINTZIRIN

LE BRINDA SUS MODERNAS INSTALACIONES:

GRAN PARKING • CAFETERIA • BARRA AMERICANA

Solicite presupuestos para bodas, banquetes, despedidas, etc.



Y PARA SU COCHE...

SUPERTREN DE LAVADO RAPIDO

EL MAS MODERNO DE GUIPUZCOA

Y SUS SERVICIOS DE GASOLINERA, ENGRASE, ACCESORIOS

sucursal de autoelectricidad GABRIEL COCA

CARRETERA NACIONAL MADRID - IRUN - KM. 475 - RENTERIA TEL. 354.440

HAGALO USTED MISMO

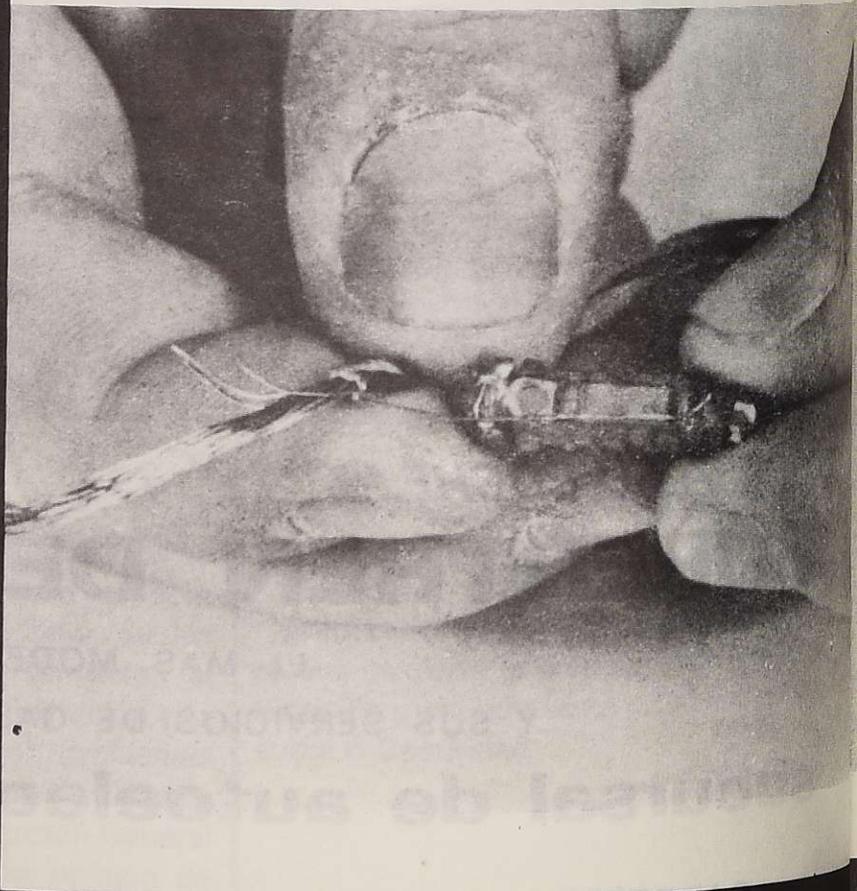
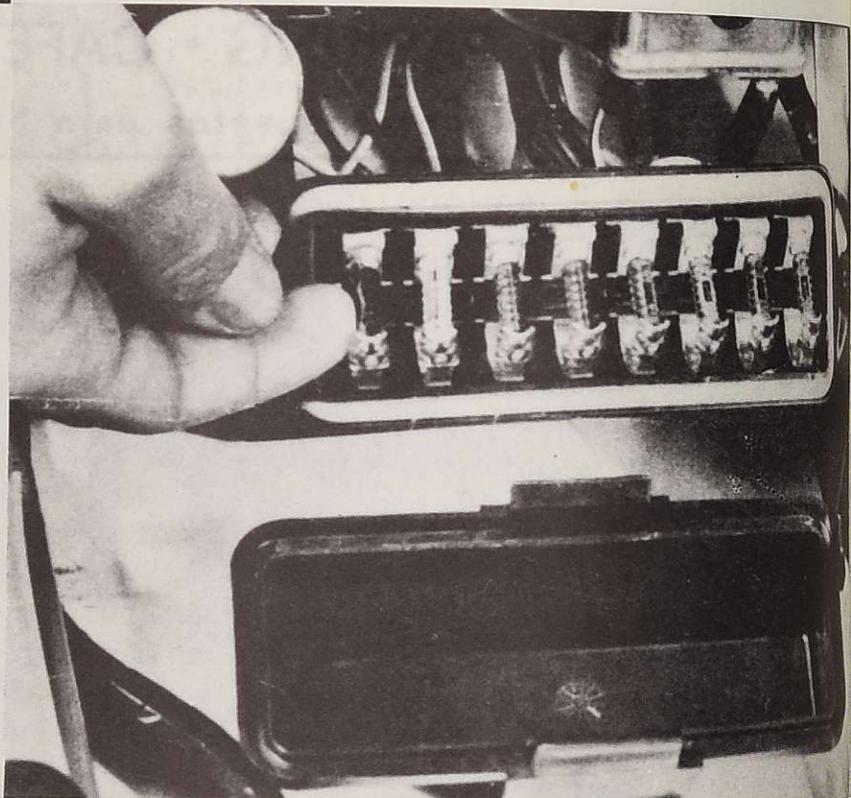
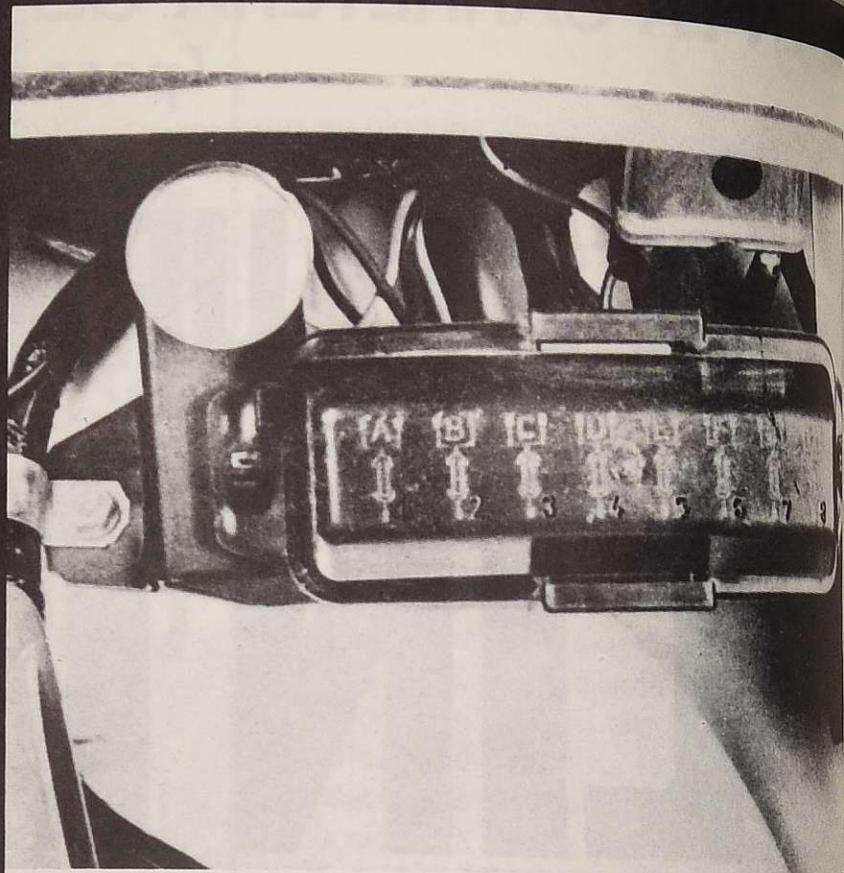
CAMBIO O REPARACION DE FUSIBLES

1.º Cada circuito eléctrico del automóvil está protegido por un fusible. Estos se encuentran alojados en una caja situada generalmente en la parte inferior del tablero de instrumentos, a la izquierda de la columna de dirección, aunque en otros (como el Seat 127) se encuentra en el compartimento del motor.

Siempre que se aprecie algún fallo de funcionamiento en los órganos del equipo eléctrico habrá que revisar el estado del fusible correspondiente.

Los circuitos protegidos por los fusibles son, de izquierda a derecha:

1. Indicador luminoso de insuficiente presión de aceite del motor. Indicador luminoso de temperatura de agua del motor. Indica-



dor de nivel de combustible y testigo de reserva. Motor de limpiaparabrisas. Lámpara de iluminación del cuadro de control. Lámpara de iluminación de guantera. Motor del electroventilador. Intermitentes y testigo de funcionamiento de los mismos. Luces posteriores de pare.

2. Lámparas de iluminación del interior del coche. Avisadores acústicos.

3. Luz de cruce izquierda.

4. Luz de cruce derecha.

5. Luz de carretera izquierda. Testigo luminoso de luces de carretera.

6. Luz de carretera derecha.

7. Luz de posición anterior izquierda. Testigo luminoso de luces de posición. Luz de posición posterior derecha. Luz izquierda de matrícula. Lámpara del compartimento del motor. Lámpara del maletero.

8. Luz de posición anterior derecha. Luz de posición anterior izquierda. Luz derecha de matrícula.

2.º Cuando en el circuito se produce una sobrecarga, ésta no llega a los distintos elementos eléctricos, ya que la fusión del fusible lo impide.

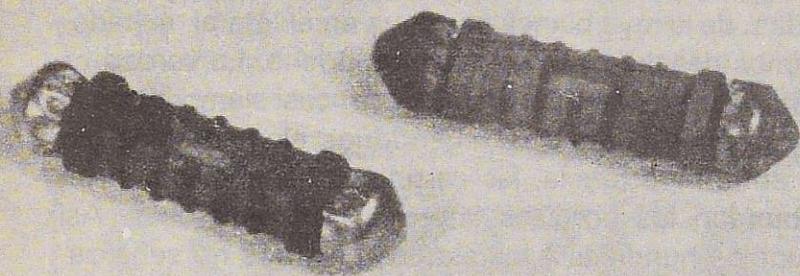
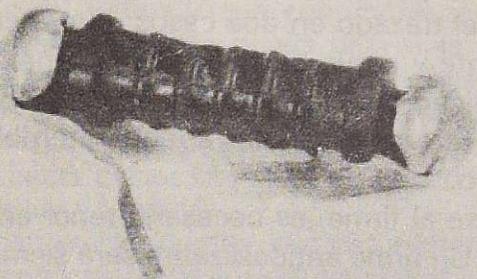
3.º Antes de proceder a la sustitución del fusible hay que procurar descubrir la causa que ha provocado la fusión. Sólo en el caso de necesidad imperiosa de continuar la marcha puede procederse al cambio, a riesgo de fundir otra vez el fusible colocado. Los fusibles están fijados por simple presión.

4.º Antes de proceder al cambio hay que asegurarse de la intensidad que son capaces de soportar los fusibles. Sustituyendo un fusible de 16 amperios por otro de 8, este último se quemaría con gran rapidez. Si, por el contrario, se sustituyen por otros de mayor amperaje, los elementos eléctricos no quedarían protegidos. En los fusibles suele venir marcada su intensidad (8 ó 16).

5.º Aunque no se posean fusibles de repuesto podrá continuarse la marcha aprovechando el fusible fundido. Para reparar la avería basta con disponer de un papel de estaño o una porción de cable.

Utilizando alguno de estos dos elementos hay que establecer el contacto entre los terminales del fusible. Para ello se enrolla el cable alrededor de un terminal y se pasa, a lo largo del fusible, hasta el otro terminal.

6.º Esta "reparación" puede durar unos kilómetros, suficientes para llegar al próximo taller. Ante el fusible fundido se hace necesaria la revisión del circuito correspondiente para volver a recuperar la seguridad del funcionamiento y evitar males mayores.



PODRIAN DISMINUIR EN UN 80 POR CIENTO LOS ACCIDENTES SON EVITABLES

Parece, de acuerdo con las estadísticas, que el hombre es responsable de los accidentes en un 80 por ciento, dejando el restante porcentaje a la carretera y, en menor medida aún, al vehículo.

No es siempre el conductor el principal causante de un accidente: a veces son causas humanas, aunque externas a él, lo que provoca el suceso. Existen otros conductores, pasajeros, ciclistas... No olvidemos tampoco el peatón, origen de tantos desastres a causa de la total anarquía en que se desenvuelve. De hecho, el 40 por ciento de los muertos en carretera son peatones. En cualquier caso, siempre que el accidente se deba a fallos humanos, resulta evitable.

CAUSAS SUBYACENTES

Dejando aparte al peatón español, que requiere trato especial, ¿dónde residen, realmente, los fallos del conductor? En primer lugar señalan los estudios realizados al efecto, en la distracción, la fatiga y el sueño. Cabría añadir aquí las imprudencias básicas, como utilizar el coche de forma agresiva (lo que denota un complejo de inferioridad en el conductor); la infracción voluntaria "porque sí"; llevar el coche descontrolado; exceso de alcohol... A todo esto aún se podría sumar la incompetencia técnica de algunos, fácilmente corregible si la auto-escuela enseñase a conducir, además de aprobar. Por último, los expertos denotan la existencia de algunos individuos que poseen una ineptitud psicofísica para llevar un coche; el porcentaje de estos, sin embargo, es reducido: Conducir es una actividad sin secretos, de la que prácticamente todos son capaces. Corresponde a las autoridades controlar estos casos de ineptitud que, generalmente, se adelantan ellos mismos en el examen.

Muchas de las medidas que podrían tomarse en este sentido se están tomando ya, lo que se refleja en el progresivo declive en las estadísticas de accidentes: enseñanza más racional, campañas educativas, revisiones, control de alcohol, cinturones, coches más seguros con mejores materiales, etc.

Pero no es el conductor único destinatario de esta campaña educativa: los peatones, ciclistas, conductores de animales, etc., que deben ser también incluidos en los esfuerzos formativos de las autoridades correspondientes, se suelen escapar de esta acción.

UN GRAN OLVIDO: LA CARRETERA

Al hablar de responsabilidades en el accidente, la carretera suele ser dejada en último lugar y hasta olvidada. Sin embargo, el estado de la carretera adquiere un valor primordial en la seguridad. Sobre cuatro puntos se basa su seguridad: trazado, firme, señalización y entorno.

Por lo que respecta al primero, debe decirse que, si existen buenos firmes y señalización, no existe trazado demasiado peligroso, aunque, en cualquier caso, es de todos sabido que una carretera recta, cuanto más llana, más segura. Especial peligrosidad adquiere el trazado en dos casos: curva consecutiva a cambio de rasante y curva de radio decreciente, que se cierra fuera de la visibilidad que hay al entrar en ella. No necesitamos decir que las carreteras españolas abundan terriblemente en defectos de este tipo.

Por lo que se refiere al firme, es necesario tener en cuenta su calidad y su relieve. Un firme antideslizante será siempre más seguro que otro resbaloso. Desgraciadamente, muchas veces se pasa de uno a otro sin previo aviso, lo que resulta peligroso en días de lluvia. Por otra parte, en lo que se refiere al color, se ha demostrado que son más seguras las carreteras claras, especialmente de noche.

SEÑALES, PERO NO EXCESIVAS

La señalización es un factor de enorme importancia. Suele darse una falta de señalización horizontal (rayas en el suelo) y un exceso de señalización vertical, con lo que el conductor acaba no haciendo caso de las auténticamente importantes. Pero es peor aún la falta total de señalización. De uno y otro caso tenemos abundantes ejemplos en las carreteras. Especialmente notable es la ausencia sistemática, en carreteras de segundo orden, de la raya blanca continua en el lateral, evitadora de tantísimos despistes, sobre todo de noche. La verdad es que sobre laterales habría mucho que decir, casi siempre con la tristeza que produce comprobar abandonos elementales. En materia de tanta importancia, las carreteras españolas son un desastre: abundan los bordillos laterales, tan peligrosos. Así como las cunetas hundidas y los estrechamientos no señalizados. Lo peor de todo es que, en esto de la señalización, muchas provincias van prácticamente "por libre", como si cada Diputación tuviera su criterio particular.

Finalmente, por lo que respecta al automóvil, señalan las cifras que es, con diferencia, el menos responsable de los accidentes. En general, la deficiente atención —si existe—, del automovilista hacia su vehículo hace que éste no se encuentre en condiciones óptimas. Particularmente importante es la revisión periódica de ruedas, dirección y frenos, así como de los amortiguadores, elementos fundamentales de la seguridad del coche. El usuario debe repartir el peso de modo racional, eludiendo, siempre que sea posible, el uso de la baca y las sobrecargas.

MOTOR PRESS

FIAT
SEAT

CANO, S.A.

VESPA
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL PARA GUIPUZCOA
EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

Avda. Tolosa s n. • Teléfono 213400 (4 líneas) • SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 • Teléfono 613335 • IRUN

mucho más beneficioso que eliminar la velocidad

URGE ELIMINAR PUNTOS NEGROS

En España cuestan 240 vidas al año

Algunas veces se nos sugiere, otras se nos afirma gratuitamente que la limitación de velocidad sería la solución de todos los problemas del tráfico y que contribuiría a hacer definitivamente segura la carretera. Esto puede desviar la atención y hacer que olvidemos otros problemas más difíciles de resolver, pero acuciantes a corto y largo plazo, como la educación adecuada del conductor o el estado de las carreteras. Dentro de este último apartado figura destacadamente el tema de los "puntos negros": intersecciones y travesías.

Eliminando los puntos negros existentes tan sólo en las carreteras principales de nuestra geografía se evitarían cada año 240 muertes, es decir, el 6% de las actuales. Lo ha confesado el jefe de la sección de Circulación y Seguridad Vial del Ministerio de Obras Públicas, Sr. Villegas. La misma personalidad manifestó que la media de accidentes con víctimas se ha reducido en España a 68 por cada 100 millones de vehículo-Km. Sin embargo, en nuestras carreteras hay 80 tramos de 1 Km. en un índice superior a los 100 accidentes graves: estamos en presencia de los "puntos negros".

Desgraciadamente, en este tema no caben parches. Quien crea que una señalización, que advierta del peligro en vez de eliminarlo puede resolver su problema, se equivoca. Los estudios realizados demuestran que se producen más del doble de accidentes en puntos negros señalizados que en otros sin señalar. No queda más remedio que eliminar los puntos negros.

SE ANUNCIAN TRABAJOS DE MEJORA

D. Paulino Villegas dijo también que pronto se van a llevar a cabo los trabajos necesarios para la mejora de 90 puntos de nuestras carreteras principales. Algo es algo pero ¿será bastante?

La eliminación de puntos negros puede resultar costosa, pero

de ella se deriva un enorme beneficio para los automovilistas. Conviene que todos tomemos conciencia de este hecho, rechazando soluciones excesivamente simplistas, como la de limitación de velocidad para la que se carece de fundamentos técnicos en que apoyarse. La limitación es sólo un parche más.

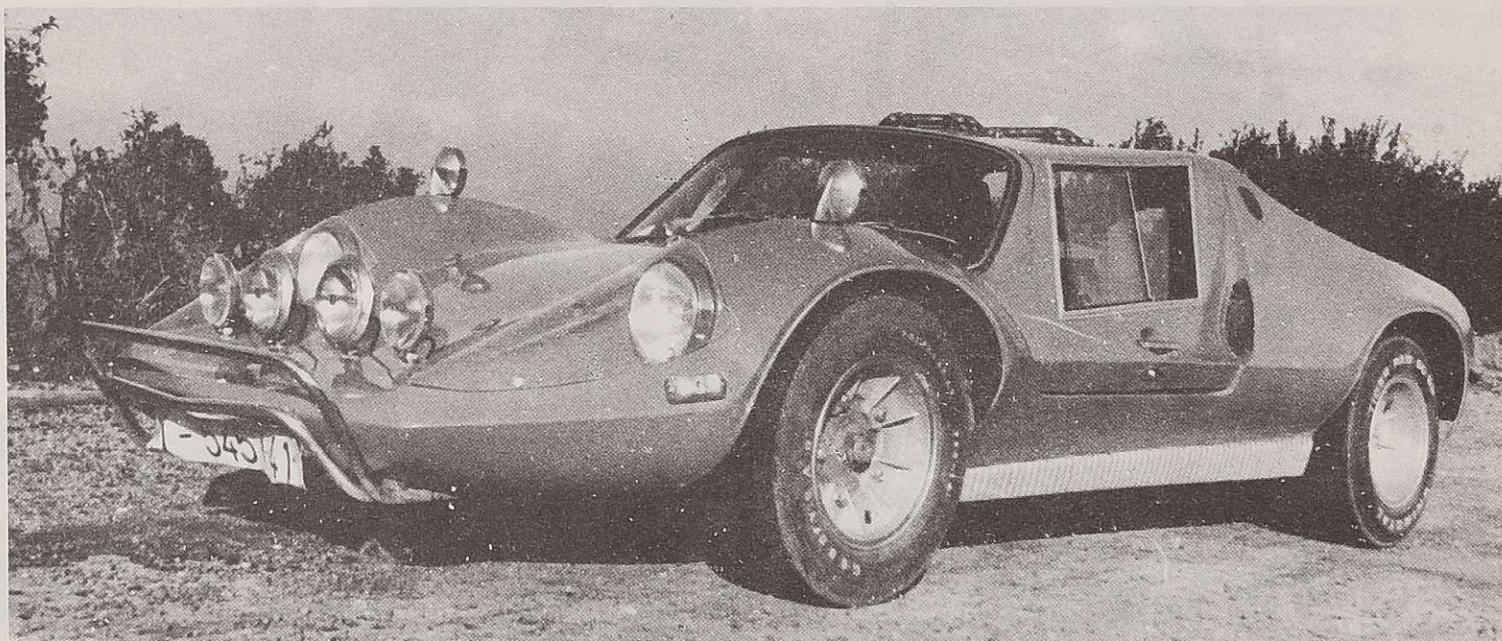
Eliminar un "punto negro" es eliminar el problema para siempre. Lo malo es cuando por causa de un trazado erróneo, se fabrican nuevos puntos negros. Esto, aunque parezca increíble está pasando en España con desconcertante frecuencia. Citaremos algunos ejemplos superrecientes. En Madrid, en la autopista a Colmenar, en el cruce de Fuencarral a el Pardo se suprime el cruce a nivel: Un punto negro menos. Bravo. Pero acto seguido al automovilista que iba a Burgos se le impide cruzar por donde solía (¿Por qué?) se le desvía a Fuencarral, se "fabrica" un travesía insospechada de la que uno quería huir precisamente, se le encamina a una curva cerrada, mal peraltada con terraplén y luego se le deposita en un "stop" en pleno Fuencarral. Esto es lo que podríamos llamar "el extraño caso de la autopista degenerada".

Recordemos el cambio de sentido, pasada la iglesia de los dominicos de Alcobendas para volver a Madrid. Incide (con un hipócrita "stop") en el carril rápido de la autopista, en curva y en bajada. Los coches que vienen adelantando y rápidos se encuentran con vehículos que salen del "stop" a 10 por hora. El castañazo todas las semanas es seguro. ¿Por qué se ha fabricado un nuevo punto negro?

¿Por qué se ha hecho lo mismo dos kilómetros más allá, casi frente a la central de "Renault", donde los vehículos que vienen de Madrid inciden en el carril rápido de la autopista? ¿Por qué no se hizo un paso subterráneo? En todo caso, mejor hubiese sido prohibir lisa y llanamente el cambio de sentido en ("nos ruborizamos") autopista (¿). Quizá ni competentes autoridades, que tan magnífica intervención tuvieron en el pasado Simposium de Seguridad, pudiesen explicarse como se aprueban algunos proyectos de obras que llevan inherentes una inseguridad, o peor, una peligrosidad manifiesta. Confiamos en que estos —y tantos otros casos— se resuelvan rápidamente.

MOTOR PRESS

CONOZCA EL INVADER-G.T.



Sienta el placer de conducir el deportivo INVADER - G. T. 1.600, motor Volkswagen transformación PUMA, que le asombrará por su velocidad y precio. El placer del auténtico "automovilismo" a su alcance en Automóviles Bidasoa. C/ Bidasoa, 13-15, RENTERIA. Teléfono 514488, donde se lo mostraremos y daremos amplios detalles del mismo. Si usted es propietario de un Volkswagen puede transformarlo fácilmente en este fabuloso deportivo.

AUTOMOVILES BIDASOA

TALLERES DE MECANICA Y ELECTRICIDAD

CARROCERIAS, PINTADO DE BAJOS, LAVADOS AUTOMATICOS, ENGRASES, ACEITES.

VENTA DE AUTOMOVILES NUEVOS Y USADOS

CALLE BIDASOA, 13-15

RENERIA

Diariamente, se relacionan entre sí, personas, empresas, comerciantes y profesionales. Usted también intercambia sus conocimientos, mercancías, o bien utiliza los servicios de unos y otros profesionales.

Nosotros, como empresa de servicios, estamos integrados en el grupo. Sabemos que nuestros servicios no son suficientemente conocidos y utilizados. Pensamos que sería bueno informar sobre ellos.

Llegados a este punto, nos preguntamos: ¿será suficiente para estar integrados en ese relacionarse a diario?

Creemos que podemos dar más.

Desde el pequeño detalle de cambiar un billete por moneda, que también es un servicio del Banco, hasta el apoyo y asesoramiento de un equipo de hombres, profesionales, dispuestos a estudiar con usted, el caso concreto que le preocupa.

Por eso le decimos «USE TAMBIEN DE NUESTROS CONOCIMIENTOS». Plantéenos sus problemas. Pídanos información. Tenga la seguridad de que su propuesta, será analizada y contestada en 48 horas. Queremos trabajar con usted.

permítanos encontrarle



BANCO DE SAN SEBASTIAN

El banco más extendido en Guipúzcoa

Federado con el BANCO HISPANO AMERICANO

**use también
de nuestros
conocimientos**



todos podemos contribuir

¿SE PUEDE ECONOMIZAR GASOLINA EN LA CONDUCCION?



En España, lo mismo que en otros países del mundo, prohibir la circulación de automóviles durante los días festivos asestaría un rudo golpe al turismo y a la entrada de divisas. Esta es la opinión de numerosos especialistas en la materia. El alto porcentaje de extranjeros que pasan nuestras fronteras en coche es previsible que disminuyera de forma sensible. Nosotros, por ahora, con nuestro nivel de reservas petrolíferas y la conocida amistad oficial hispano-árabe, no tenemos más que la recomendación hecha por el Gobierno a favor de la economía voluntaria. Suiza, país de gran raigambre turística, tampoco ha prohibido circular en coche los domingos y festivos. El Consejo Federal publicó una nota advirtiendo la necesidad de medidas coercitivas si las voluntarias no daban resultado. En realidad nadie sabe cuál será el futuro desarrollo de los acontecimientos, por eso se teme que la penuria obligue a restricciones draconianas, como las que ya empiezan a sufrir algunos países del Mercado Común.

CALCULOS DE REDUCCION

Ciñéndose a los noventa kilómetros por hora de velocidad, recomendados por el Consejo de Ministros, un coche de cilindrada alrededor de los 1.200 c.c. puede consumir un litro y medio

menos de gasolina por cada cien kilómetros de recorrido en carretera que yendo a 110 por hora. Lógicamente, los vehículos de cilindrada menor, reduciendo su velocidad a unos 50 kilómetros por hora en vez de a 90, pueden ahorrar un litro. Lo malo es que, según reconoce la Jefatura de Tráfico, en España se conduce bastante lento. Así que habrá que ahorrar por otro lado unas gotas de combustible.

EL CONSUMO EN CIUDAD ES ELEVADO

La gran cantidad de detenciones a que obliga la inaudita proliferación de semáforos impone consumos artificialmente elevados en la conducción urbana. Sobre todo en las grandes ciudades se llega a máximos de consumo, cuya mitigación en invierno resulta difícil. Hay quien aconseja detener el motor en cada parada, pero no resulta demasiado práctico en las detenciones normales. En las prolongadas se puede practicar el sistema, siempre que se tenga la seguridad de contar con elementos eléctricos en buen estado (batería nueva, alternador...), el número de veces que tengamos que accionar la llave de contacto hace incalculable, según los sistemas imperantes de anti-fluidez y la densidad circulatoria de las horas punta.

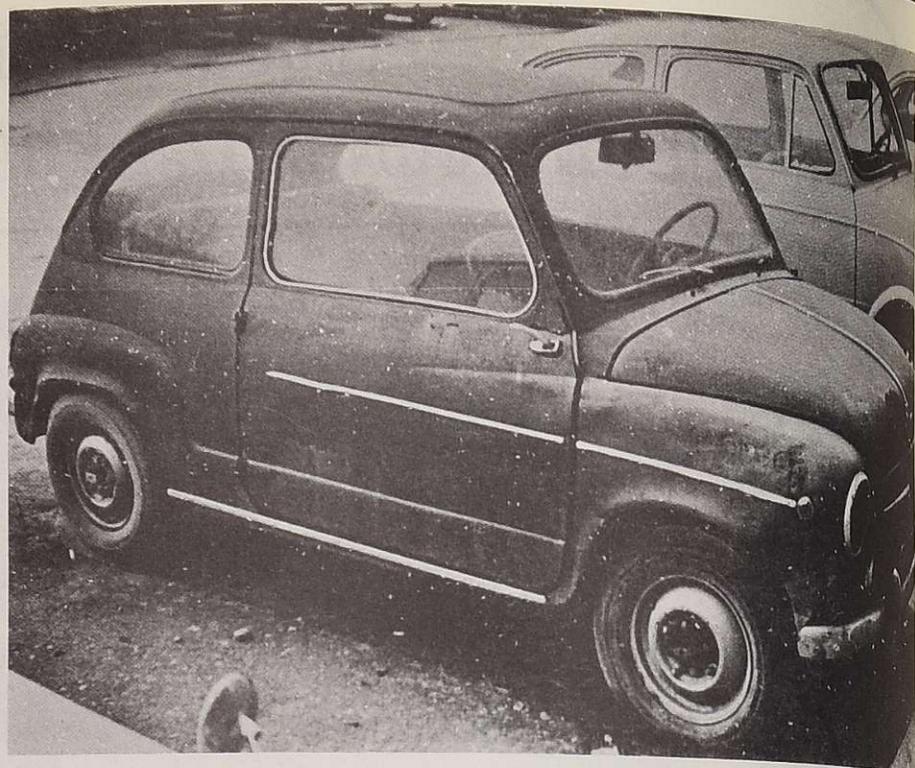
Para ahorrar cosa de un litro cada cien kilómetros tendríamos que arrancar unas 300 veces, sistema un tanto discutible desde el punto de vista esfuerzo vehículo-conductor. En cuanto a la batería es un sistema garantizado de descargarla a cero.

También las vueltas a que nos obligan las direcciones prohibidas y la búsqueda infructuosa de aparcamientos echan por tierra nuestra buena voluntad de conductores ahorrativos. Ahora nos daremos cuenta unos y otros del coste social gigantesco que supone carecer de un urbanismo moderno. Con la especulación del suelo llevamos la penitencia.

POCOS "INFANTES TERRIBLES"

La mayor parte de los conductores son "honrados padres de familia", que conducen por obligación y que suelen hacer economías, aunque no se lo aconsejen. Las motos y las grúas municipales también consumen lo suyo, y organizan sus correspondientes estridencias. Incluso los vehículos y las motos de quienes vigilan y multan a los coches aparcados un palmo sobre cualquier acera consumen combustible. La lista sería muy larga. La gasolina es algo vital y su consumo irá en aumento por más que nos esforcemos los particulares "utilitarios" en ahorrar algunos litros al año.

lastre para la circulación: los vehículos abandonados



MADRID: 6.000 "ESQUELETOS" DE AUTOMOVILES AL AÑO

— LA GRUA MUNICIPAL SE LOS LLEVA GRATIS

Cada año son más: aparecen aparcados al borde de una acera, en un descampado, en medio del campo... Se les han quitado las placas de matrícula y están casi desguazados, desvencijados, cansados, deshechos, tras la larga vida de servicio a sus propietarios.

Anteriormente, en España, la duración media de un coche era de unos quince años muy bien llevados. En Europa, unos 8. Ahora, la sociedad moderna impone una vida más corta: En España, ocho o nueve y en Europa, seis años. Los "superconsumistas" norteamericanos cambian de coche cada año; por eso la vida media de un automóvil en USA no va más allá de los cuatro o cinco años. Cada año se dejan abandonados en todo el mundo cientos de miles de coches, que representan un obstáculo para la fluidez de la circulación.

ESPECTACULAR "COSECHA DE CHATARRA" EN LONDRES

Sólo en Londres se llegaron a recoger en un año 70.000 automóviles abandonados en las calles; "la gran cosecha de la chatarra" titularon los periódicos. En París se espera recoger este año más de 20.000. Agarrándose a estas cifras, las autoridades de algunos países han visto la posibilidad de obtener otros ingresos del automóvil (¡todavía más!). En estos países se paga determinada cantidad al adquirir un vehículo, cantidad que queda en depósito por si el coche tuviera que ser recogido de la vía pública, abandonado, cuando deje de ser útil. Ahora bien, si el dueño notifica a las autoridades que se ha deshecho del vehículo por sus propios medios, le reintegran esta cantidad. Se ha llegado a pensar incluso en la posibilidad de que el comprador de un vehículo pague los gastos de "cementerio" y destrucción del mismo, cuando, al cabo de varios años, el coche haya dejado de ser útil. Naturalmente, el sistema presentaba demasiados inconvenientes y se archivó... por el momento.

También en nuestro país se registra el problema. Este año se espera recoger, solamente en Madrid, cerca de seis mil vehículos abandonados, mientras que en años pasados la cifra era de solamente unos mil quinientos. El rápido desarrollo automovilístico de la nación ha hecho que se desechen cada vez más coches viejos, siempre menos seguros y más problemáticos que los nuevos.

LA GRUA SE ENCARGA DE "LIMPIAR"

Los coches que presentan características de abandono son recogidos por la grúa municipal, que los traslada a garajes establecidos al efecto. Allí permanecen durante una quincena, mientras se realizan pesquisas para localizar a su dueño (lo que casi nunca se logra). Si el dueño no aparece, el vehículo, tras una serie de trámites legales, es subastado o transformado en chatarra. Todo ello, como es natural, cuesta dinero, pero también lo proporciona y no parece lógico que, por este hecho, se obligue al comprador de un coche nuevo a pagar hoy por un servicio hipotético que se le prestará dentro de tal vez nueve años.

A pesar del problema expuesto, deshacerse de un coche viejo de modo ortodoxo no plantea excesivos problemas. Cuando ya resulta imposible vender el vehículo, si no se lleva al chatarrero basta con llamar al Ayuntamiento, que lo retira gratis y extiende la correspondiente baja. El exceso de complicaciones burocráticas ha creado la tendencia a deshacerse del coche "por las bravas", es decir, abandonándolo en cualquier sitio, con todo lo que de incivil lleva consigo el procedimiento. Pero las molestias que causan a la circulación y aparcamiento de los demás conductores, esa masa de seis mil artefactos exigía decidirse finalmente por la "limpieza" de tanta chatarra. También para esto está la grúa municipal. Afortunadamente.

MOTOR PRESS

un deportivo de la gama 124

FIAT ABARTH 124 RALLYE

Uno de los modelos recientes de más éxito entre los aficionados italianos a la velocidad —y hay muchos— es el Fiat Abarth 124 Rallye, acaso el miembro más deportivo de la gama 124 de Fiat, que tanta aceptación está teniendo en Italia.

El modelo está basado en el popular 124 Spider 1.600 y se construye en pequeñas series: inicialmente se pensó en él como idóneo sólo para ciertas formas de competición, pero en la práctica su uso ha sido mucho más amplio. En el exterior se aprecia la falta de cromados e incluso de paragolpes, lo que no ha sido obstáculo para su buen éxito.

El Fiat Abarth 124 Rallye posee un motor de cuatro cilindros en línea, con una potencia de 128 CV a 6.800 r.p.m., y una cilindrada de 1.756 c.c. Las prestaciones que permite son verdaderamente excepcionales: velocidad máxima, 192,6 Km.-hora, con una aceleración excepcional: hace los mil metros con salida parada en 28" 7/10. Su palanca de cambio tiene cinco marchas y su accionamiento es el mismo que el del Sport 1.800 y el 132, ambos conocidos en España. El grupo cónico es el mismo 4,3 a 1 de los demás Fiat y Seat de cinco marchas, pensado para poder desarrollar elevadas velocidades. Presente, además, una buena adherencia, dada la anchura de las llantas y neumáticos.

COMODIDAD, PERO UNA "MAC PHERSON" IRRECONOCIBLE

El consumo de este modelo es, en autopista y marchando a una velocidad de 130 kilómetros por hora, de aproximadamente 14 litros y medio. Sin embargo, una conducción deportiva por carreteras montañosas hace subir este consumo hasta casi 22 litros por cada 100 kilómetros, buena muestra de que el coche fue inicialmente concebido para la competición.

Sin embargo, resulta de una comodidad casi "burguesa" para dos personas. Existe bastante espacio libre y el interior es sobrio, pero no espartano, ni mucho menos. Opcionalmente, se equipa el coche con magníficos asientos anatómicos. La barra antivuelco es de serie.

Esta comodidad es digna de ser tenida en cuenta, a pesar incluso de la durísima suspensión, que comienza a notarse cuando se abandonan las autopistas y se entra en carreteras sinuosas. La suspensión posterior ha sustituido el comprobadísimo eje rígido por algo que se creyó mejor; un sistema de ruedas independientes a base de elementos Mac Pherson. La suspensión delantera se basa en ruedas independientes con brazos oscilantes, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

Se trata, en resumen, de un interesante modelo, necesariamente reservado para no demasiados comparadores, que difícilmente llegará, echaría atrás a más de un comprador. Su precio está en 300.000 pts., sin impuestos.

MOTOR PRESS



COAFISA

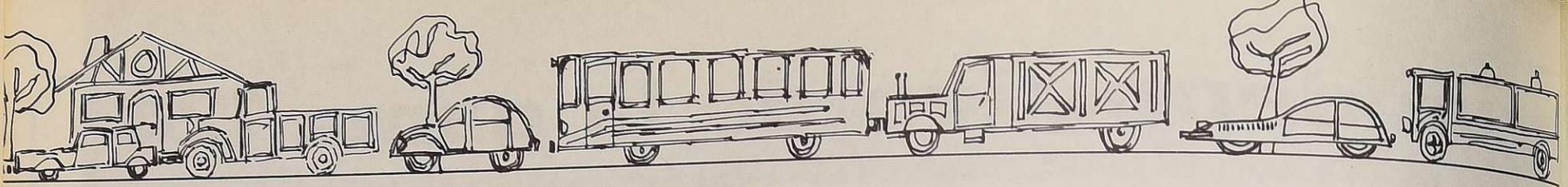
COMERCIAL DE ACEROS FINOS, S. A.

DISTRIBUIDORES DE ACEROS DE LLODIO, S.A. Y TUBACEX

ACEROS ESPECIALES ALEADOS — ACEROS FINOS DE CARBONO
ACEROS MARTIN SIEMENS — PERFILES, FORJADOS, LAMINADOS,
CALIBRADOS Y RECTIFICADOS — PIEZAS MOLDEADAS
FLEJES LAMINADOS EN CALIENTE Y EN FRIO — BARRA PERFORADA

Teléfono: 718140 - Avenida Bilbao, s/n.

EIBAR



sólo ocho metros por vehículo

EL COCHE ESPAÑOL, SIN ESPACIO VITAL

A España le faltan todavía muchos años para ser un país superpoblado de coches.

De hecho, no ocupamos más que el modestísimo decimo-cuarto lugar europeo en cuanto a número de habitantes por automóvil de turismo. Claro que mucho más modesto aún, es el que ocupamos por lo que se refiere a carreteras. Más que de modestia, debía hablarse de penuria, de indigencia.

La cifra que registra España, de 647 vehículos por 10 kilómetros de carretera, es para preocupar a los que asignan (o debieran asignar) créditos para construcción de rutas. Porque o son muchos coches o son pocas carreteras. Desde luego, tenemos más coches que Mauritania, que Costa de Marfil y que Tanzania. Pero si nos queremos comparar con Europa estamos a un tercio de la cifra comunitaria. O sea, que en carreteras puede ser verdad eso de que "Africa comienza en los Pirineos".

Atribuyendo a cada uno de nuestros vehículos una longitud media de cuatro metros y suponiendo carreteras de doble sentido, tenemos que el espacio vital para el coche español es de solamente 8 metros. O lo que es lo mismo; que si todos los coches salieran a la vez a la carretera no podrían ir ni a 30 por hora, ya que no podrían guardar la distancia de seguridad, que a esa espantosa velocidad sería de 9 metros.

Pero la cosa no para ahí. Las provincias como Barcelona, Madrid, Guipuzcoa, Vizcaya, Valencia... tienen literalmente más kilómetros de coche que de carretera. Así Barcelona con 6.056 vehículos por cada 10 kilómetros cuenta con menos de la mitad de la red viaria que se necesitaría para albergar todos los coches, uno tras otro, tocándose y sin posibilidad de movimiento. Otro tanto le sucede a Madrid, con 5.140 vehículos por 10 kilómetros de carretera (se necesitarían 18 kilómetros para alinear todos los coches). En no mejor situación están Guipuzcoa, Valencia y Vizcaya, con 2.518, 2.536 y 2.431 vehículos por 10 kilómetros de carretera respectivamente.

Como puede comprenderse, en estas condiciones es casi cómico pretender imponer cualquier medida que restrinja la ya precaria fluidez del tráfico, como la limitación de velocidad. Basta seguir sin hacer carreteras y los coches se limitan la velocidad ellos solos.

¿UNA POTENCIA CON INFRAESTRUCTURA DE BARRO?

Si queremos como parece (aunque a veces ya ni lo parece), que España se convierta en una potencia automovilística de primer orden, con las factorías ya existentes trabajando "despendoladas" casi al doble de su producción actual y la implantación de nuevas marcas en nuestro suelo, debemos dejar de olvidar, como hasta ahora, la infraestructura viaria para potenciar este desarrollo. Es completamente utópico pensar en un "boom" español del automóvil, cuando los escasos coches actuales sólo disponen de ocho metros para moverse. Si el parque va a doblarse para 1980 y las carreteras no se doblan ya pueden regalar la gasolina, que no habrá quien de dos pasos.

Aparentemente, se están tomando las medidas (dicen) para resolver esta situación. Existen "ambiciosos planes" para los años venideros. Los planes eran "ambiciosos" también en 1950, en 1960 y en 1970. Pero la situación no sólo no mejora sino que va de mal en peor. El presupuesto para carreteras se ha duplicado en los últimos tiempos, mientras que el de autopistas se ha triplicado. Pero la red viaria no va a crecer, en ningún caso, a la misma velocidad que la producción automovilística. Dentro de poco se fabricará en España un millón de automóviles al año; para entonces, contaremos con unos cinco mil nuevos kilómetros de autopista. Naturalmente, se trata de autopista... de peaje, cosa que sin duda empañará un tanto el lógico optimismo de algunos conductores que seguirán pensando donde se han metido los millones que han pagado a través de la gasolina y los infinitos impuestos del automóvil. Porque una cosa es que se invierta "más que nunca", lo que gracias a la inflación es relativamente fácil; y otro que en Europa haya dieciseis países que con menos triunfalismo y hasta menos coches tienen más carreteras. Y eso que pagan más caras las expropiaciones, los proyectos, el metro cúbico de tierra removida y el metro cuadrado de asfalto. La manera como lo han hecho debe ser materia reservada y confidencial. El "Top secret" del éxito en transportes por carretera. Pero una cosa no es secreta: el plan del Ministro de Industria de hacer de España "el Detroit de Europa" se vendrá irremisiblemente, estrepitosamente al sacrosanto suelo celtibérico si antes por ese mismo suelo patrio no empiezan a trazarse muchas, pero muchas más y mejores carreteras.



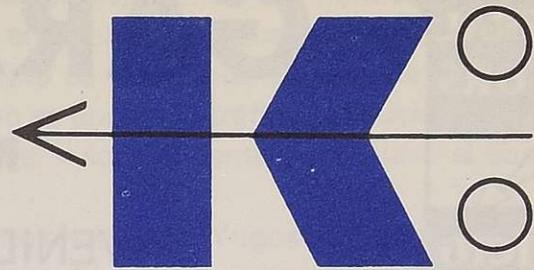
EN URDANIBIA
(FRENTE AL CAMPO DE GOLF)

TELEFONO: 61 76 51

IRUN

¡ASOMBROSO!

CONTRA LA CONTAMINACION
ATMOSFERICA

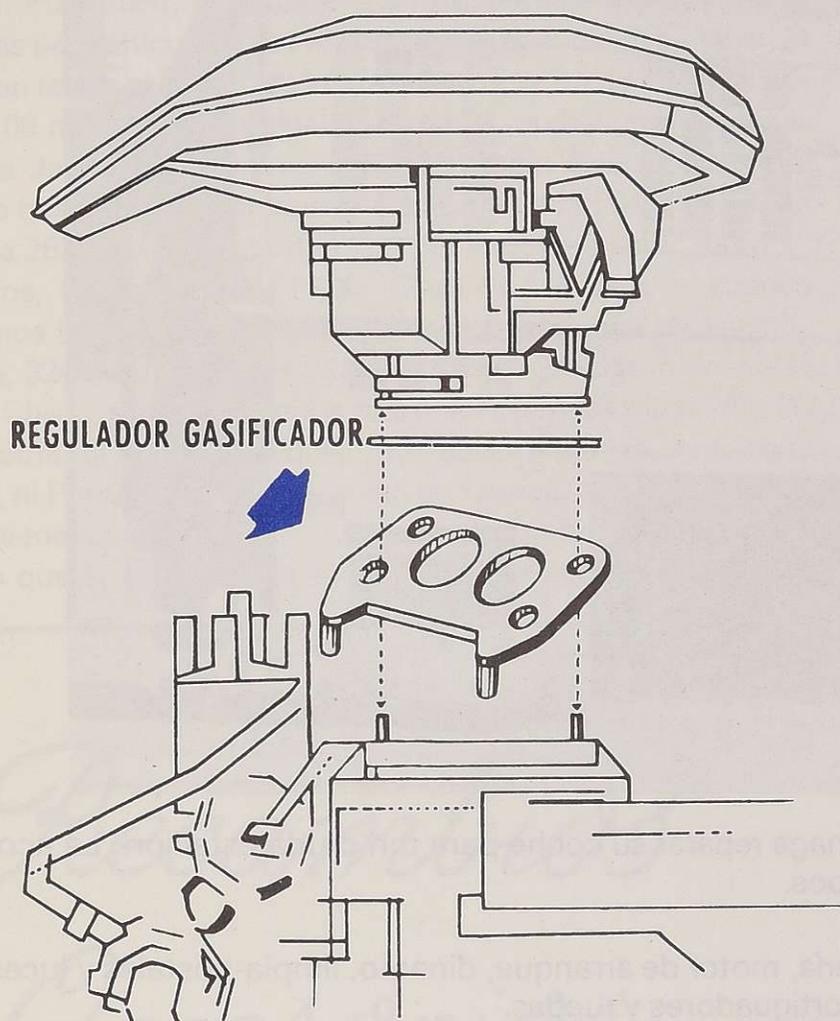


REGULADOR GASIFICADOR.

KLOMAK®

ANTIPOLUTOR

INSTALELO EN SU COCHE Y...



CONSEGUIRA:

- ELIMINAR EL MONOXIDO DE CARBONO (CO).
- UNA CONSIDERABLE REDUCCION EN EL CONSUMO DE GASOLINA.
- MEJOR MANTENIMIENTO DEL MOTOR Y MAS SUAVE CONDUCCION.
- MEJOR ARRANQUE EN FRIO. MAYOR BRIO Y SUPERIOR REPRISE.
- EVITAR EL CALENTAMIENTO DEL MOTOR (PESE AL RIGOR DEL VERANO): MANTIENE UNA TEMPERATURA CONSTANTE.

KLOMAK SE INSTALA EN 15 MINUTOS.

KLOMAK CUESTA DESDE 690 PESETAS A 980 PESETAS, SEGUN MODELOS DE FABRICACION NACIONAL.

KLOMAK GARANTIA PERPETUA.

COMPROBADO Y CERTIFICADO:

The Motor Industry Research Association
LINDLEY - INGLATERRA

Southampton University
Dept. of Mechanical Engineering
INGLATERRA

DISTRIBUIDOR PARA GUIPUZCOA:

AUTO-ELECTRICIDAD

TALLERES ELECTRO-MECANICOS «GROS»

Berminhgam, 8 - Teléfono 412.471

SAN SEBASTIAN

TALLERES AUTORIZADOS:

TALLERES INSAUSTI
Carretera Motrico, s/n - Tel. 601277 - DEVA

AUTO ELECTRICIDAD INSAUSTI
Carmen, 14 - Tel. 711650 - EIBAR

AUTO ELECTRICIDAD A. NICOLAS
Avd. de Francia, 20 - Tel. 611023 - IRUN

GARAGE EL PINAR
Pinar, s/n - Tel. 612391 - IRUN

TALLERES ILLUMBE
Pablo Gorosabel, 48 - Tel. 651732 - TOLOSA

GARAGE SANTOS
Tel. 881108 - LEGORRETA

GARAGE ELORZA
Avd. de Alcibar, s/n - Tel. 812708 - AZCOITIA

ELECTROMECHANICA ZARBLAN
Mayor, 34 - Tel. 361520 - LASARTE

GARAGE CASTELLS
General Mola, s/n - Tel. 399305 -
TRINCHERPE - PASAJES DE SAN PEDRO

TALLERES ARAGON
Paseo de Alza, 13 - Bajo -
ROTETA - SAN SEBASTIAN

TALLERES OLLO
Paseo Arbola, 1 - Tel. 422793 -
ULIA - SAN SEBASTIAN

REPOLLES
Peña y Gofñi, 14 - Tel. 412152 - SAN SEBASTIAN

GARAGE SANTA ISABEL
Avd. Euskalerría - Tels. 871681 - 871627 -
ZUMARRAGA

TALLERES TOMIAL
Arana, 1 - Tel. 811075 - AZPEITIA

TALLERES INSAUSTI
B.º Musakola - Tel. 791880 - MONDRAGON

TALLERES BI
San Juan, 25 - Tel. 551546 - URNIETA

GARAGE EUSKALDUNA
Orcolaga, 16 - Tel. 551226 - HERNANI

AUTO ELECTRICA I y II
Claudio Delgado - Tel. 424331 - SAN SEBASTIAN

AUTO DINA
Nueva, 18 - Tel. 423846 - SAN SEBASTIAN

TALLERES ETURA
Virgen del Carmen, 23 - Tel. 424347 -
SAN SEBASTIAN

TALLERES URCELAY
Urdaneta, 22 - Tel. 413444 - SAN SEBASTIAN

GARAGE PEÑA
Juan Belmonte, 11 - Tel. 861321 - ZUMAYA



GARAJE INGLES

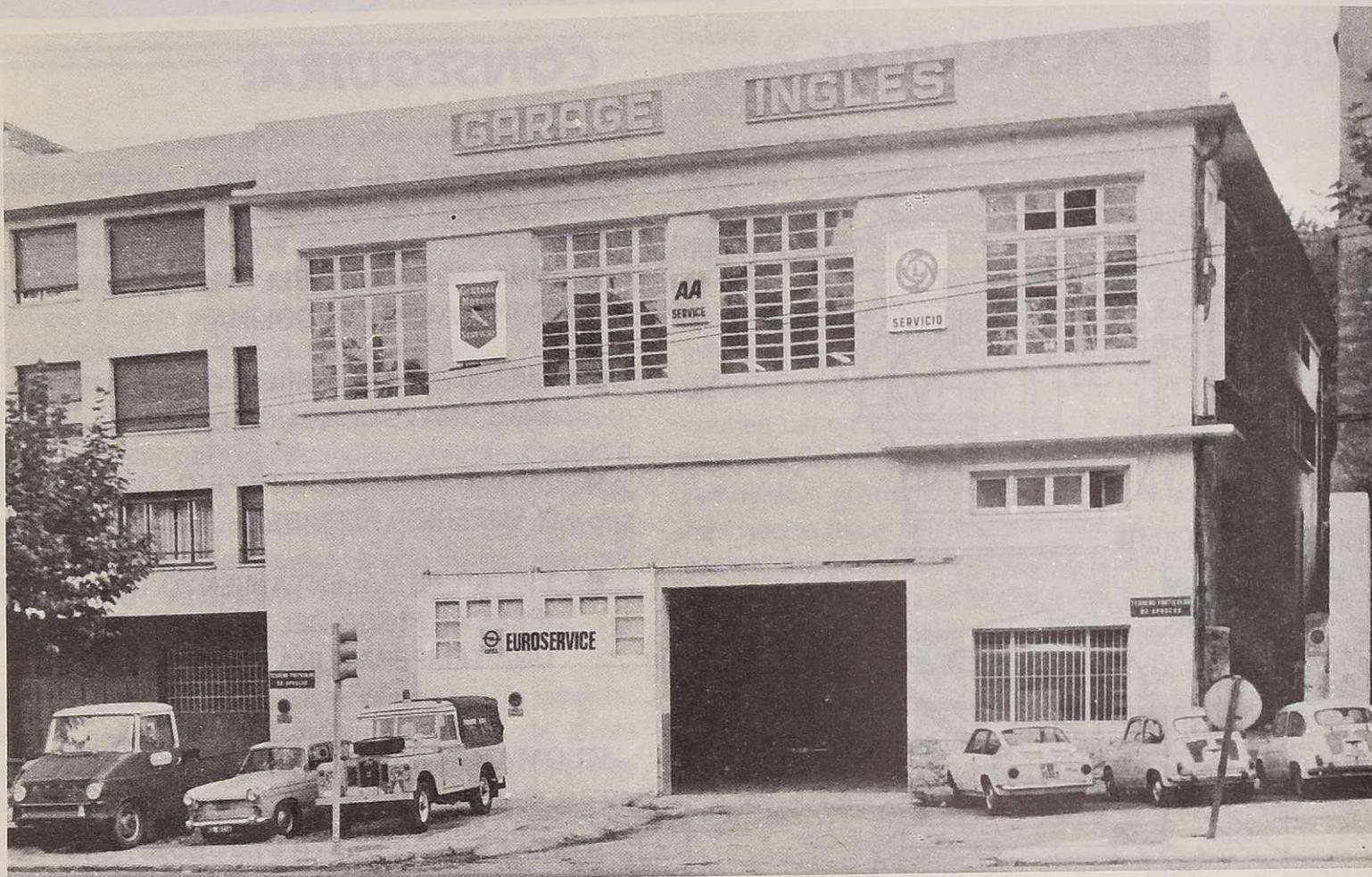
MIGUEL COCA

AVENIDA ALCALDE ELOSEGUI, 75
BIDEBIETA (Frente al Cruce de San Pedro)
TELEFONOS: 397940 y 397941
SAN SEBASTIAN



SERVICIO

TRIUMPH



CONDUCTOR: Cara a los desapacibles meses de invierno haga reparar su coche para tan cruda estación. Le aconsejamos hacer las siguientes revisiones para evitar contratiempos.

- 1.º — Una buena limpieza y pintura de bajos.
- 2.º — Una puesta a punto del motor y un control de su batería, motor de arranque, dinamo, limpia-cristales y luces.
- 3.º — Control eficaz de su sistema de frenos, dirección, amortiguadores y ruedas.
- 4.º — Colocación de anticongelante.

Haciendo estas periódicas revisiones Vd. evitará desagradables y costosas averías en la carretera.

El **Garaje INGLES**, por su larga experiencia, está en condiciones de ofrecerle estos Servicios, con plena garantía y a los mejores precios.

Y si a pesar de tomar dichas precauciones, Vd. necesita ayuda, estamos a su entera disposición para solucionar su problema con un sistema de remolque y transporte así como de un coche-taller. Recuerde estos teléfonos: **URGENTES Y FESTIVOS, 396516 y 423317**, y después de recordarlos les deseamos no llegue a necesitarlos.

AMORTIGUADORES - FRENOS - DIRECCIONES - RUEDAS



Firestone

PIRELLI

MICHELIN

PARA LA NIEVE Y EL HIELO

ESPECIALIDAD EN MONTAJE DE RUEDAS DE CLAVOS Y TODO TERRENO

ESPAÑA NO INVIERTE BASTANTE EN CARRETERAS

Sólo Yugoslavia gasta aún menos

Los periódicos del 5 de diciembre tenían una noticia aterradora: España es el primer país europeo en accidentes de tráfico por vehículo-hora. Al menos eso se había dicho en la Conferencia Europea de Ministros de Transportes. O dicen que se había dicho, porque partiendo del mismo teletipo de la Agencia EFE, el diario ABC, partidario de la limitación de velocidad, había puesto patrióticamente a España en primer lugar, mientras "Arriba", "Ya", "Nuevo Diario", etc., etc., le ponían en segundo. Ante el olorcillo a mal entendido a que apestaba la noticia, hemos buscado las estadísticas oficiales página por página. Pues bien, no sabemos de dónde sale esa cuenta de víctimas por vehículo-hora. Al fin y al cabo, el día debe tener 24 horas en todas partes. Pero lo que es en número de víctimas por cada 100 millones de vehículo kilómetro (que es como calcula nuestra Jefatura Central de Tráfico y como calculaba todo el mundo hasta ahora) resulta que España registra 204. Yugoslavia registra 269, que es bastante más, por lo que no está "junto a" nosotros, sino en primer lugar. Claro que lo peor es cuando seguimos leyendo: Bélgica 420; más del doble que en España. Chipre, 324; Marruecos, 369... Hay países que pasan de 1.000, como Chile... y otros muchos ni siquiera dan las cifras. No las da Austria, ni Checoslovaquia, ni Grecia, ni Irlanda, ni Luxemburgo, ni Portugal, ni Suiza... y eso en Europa, porque fuera dan todavía menos datos.

Lo que sí sabemos es que la tasa de accidentalidad está

cayendo en picado en España. De 265 heridos por 100 millones vehículo/Km. en el 68, pasamos sucesivamente a 239, 233 y 204 el año pasado. Esto es innegable. Es más de un 30% en sólo cuatro años. Y no se cuenta el tráfico producido por el turismo extranjero, aunque —sorprendente paradoja— sí sus accidentes.

Pero ya que nos hablan de Yugoslavia como país donde los automovilistas caen a porrillo, saquemos a colación esta otra estadística que no debe desconocer ningún contable de ningún Departamento Ministerial. En España se invierten al año en carreteras 182 millones de "unidades de cuenta" (un recurso de los economistas para poder comparar internacionalmente). En otros países se gasta esto: Gran Bretaña, 1.915 millones; Italia, 981 millones; Polonia, 987 millones, Suiza, 826 millones; Suecia, 612 millones... No hablemos de Francia, 2.491 millones, ni de Alemania (señores, descubrirse), 6.000 millones...

No hablemos ni siquiera de Dinamarca, que en vez de acudir al cómodo, demagógico y fracasado recurso de la limitación de velocidad, prefiere invertir en carreteras el dinero que sacan al automovilista. En Dinamarca, mucho más pequeña que España, invierten 445 millones (España, sólo 182). Pero, ¿y en Yugoslavia, la de los accidentes a tutiplén? Pues en Yugoslavia, donde tienen más víctimas y muertos que en España, se da la extraña circunstancia de que es el único, de una lista de 16 países europeos, que por difícil que parezca invierte todavía menos que España: 142 millones.

Ahora, si Vds. quieren, seguimos hablando de limitación de velocidad, porque ya sabemos de que no queremos hablar.

Las cifras tomadas del Anuario que edita en Ginebra y en Washington la IRF, International Road Federation. Edición de 1973. A disposición del lector.

MOTOR PRESS

Recambios
Accesorios

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 458397 - 455593

SAN SEBASTIAN

el armario metálico que
ahorra espacio en su oficina



Imprescindibles en oficinas panorámicas

Puertas correderas silenciosas que se ocultan al abrir. Cierre hermético. Múltiples aplicaciones: como archivador, ropero, depósito de material de oficina, cajas "Transfer", cintas IBM, mostrador, etc., etc...

RONEO

Armoniza capacidad, mínimo espacio, estética.

RONEO-UNION CERRAJERA, S. A. MONDRAGON (GUIPUZCOA)

INFORMACION, PROYECTOS Y PRESUPUESTOS

Representante **J. ZAYAS**

Distribuidor **V. VEGA**

Idiaquez, 12 - Tel. 14048 - SAN SEBASTIAN

DEPORTES



"LA BOUTIQUE DEL SKIADOR"

Ronda 3 y 7 • SAN SEBASTIAN



EN SUS NUEVAS INSTALACIONES PRESENTA
UN GRANDIOSO SURTIDO DE TODO LO
NECESARIO PARA EL SKI.

ESTAS SON ALGUNAS DE SUS EXCLUSIVAS:

SKIS **ROSSIGNOL**

BOTAS **NORDICA**

MODA DE SKI **FUSALP**

GUANTES **RACER**

SERVICIO POST VENTA • TECNICA ESPECIALIZADA

ASOCIACION NACIONAL DE USUARIOS

Si tiene usted algo que preguntar para salir de una duda de cualquier tipo relacionada con el automóvil, diríjase a esta sección, que gestionará la respuesta pertinente de la Asociación Nacional de Usuarios, creada para defensa y orientación del automovilista, sin ningún ánimo de lucro.

Esta semana ofrecemos una documentada respuesta sobre el impuesto de la renta, cuestión planteada por don José Daga Rull, de Barcelona.

NOCIONES SOBRE EL IMPUESTO

Acercas del Impuesto General sobre la Renta de las Personas Físicas, lo primero que hay que dejar sentado con toda claridad es que el simple hecho de tener o disfrutar un automóvil no constituye hecho imponible en dicho Impuesto. Esto no significa tampoco que el automóvil resulte indiferente para el mismo, pues, por una parte, puede dar lugar al nacimiento de la obligación de declarar la renta a efectos del impuesto de que se trata, y por otra parte, no constituye un elemento para calcular la renta presunta o deducida de los llamados signos externos.

Estan obligados a presentar declaración a efectos del Impuesto sobre la Renta, por razón de la posesión o utilización de uno o más automóviles, las personas físicas que se encuentren en alguno de los siguientes casos:

1. Que posean o utilicen un automóvil de potencia igual o superior a 9 CV.
2. Que posean o utilicen más de un automóvil, cualquiera que sea su potencia.
3. Que posean o utilicen un automóvil de cualquier potencia y además satisfagan por vivienda más de 4.000 pesetas mensuales, o de 4.800 si el contrato de arrendamiento se hubiera celebrado dentro de los cinco años anteriores al 31 de diciembre del año a que la declaración se refiera. Si se trata de vivienda del propio contribuyente, se computará este signo si el producto íntegro o la renta catastral asignado a la misma excede de 18.000 pesetas.

La obligación de declarar no supone por sí sola obligación de tributar, ya que ésta depende de una compleja serie de factores, cuyo examen no es de este momento ni de este lugar. Sólo indicaremos que con este impuesto se grava la renta obtenida por las personas físicas, y que uno de los medios de comprobación de la renta real es la estimación de la misma por determinados signos externos de renta gastada, entre los que se encuentran los automóviles. O sea, que el automóvil es uno de los signos externos establecidos para estimar la renta de las personas.

La valoración y aplicación de signos externos se ajusta a normas dictadas por el Gobierno y que son revisables anualmente. La norma dictada para el año en curso, por lo que se refiere a los automóviles, estima el siguiente gasto:

1. Vehículos de hasta 9 CV. de potencia fiscal, inclusive 2.000 pesetas por CV. y año.
2. Vehículos de más de 9 CV. 3.000 pesetas por CV. y año.

A efectos de esta valoración, no se tienen en cuenta las fracciones de CV.

El gasto indicado se reduce en el 30 por 100 a partir de los cinco años transcurridos desde la matriculación del vehículo.

Se valoran y estiman en la persona del contribuyente los automóviles que su esposa e hijos menores de edad no emancipados posean, utilicen o les fueren impuestos conforme a las previsiones de la ley.

En los automóviles de fabricación extranjera, el gasto estimado conforme a las reglas anteriores se incrementará en el 25 por 100 para los inferiores a 16 CV. y en el 50 por 100 para los de igual o superior potencia, exceptuándose éste incremento cuando hubieran transcurrido cinco años desde la matriculación del vehículo.

También se estima como gasto el importe pagado, por utilización de garaje, salvo que éste haya sido computado en el signo externos vivienda.

Hemos de insistir aún, para evitar malentendidos, en que no debe confundirse la valoración de los signos externos con el importe del impuesto. Aquella sirve para estimar la renta partiendo de los gastos realizados; además, el resultado así obtenido sólo prevalece cuando excede en más de un quinto de la base imponible de los gastos e ingresos declarados. La base que prevalezca será la que sirva luego, en su caso, para liquidar el impuesto.

Como verá, la cuestión es bastante compleja para exponerla en unas líneas, pero esperamos que esta respuesta le sirva para formarse una idea básica del modo como el automóvil incide en el impuesto de que se trata.

MOTOR PRESS

AMORTIGUADORES



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

TALLERES AMARA

c/ Amara n.º 26-Tlfn. 422239-SAN SEBASTIAN

El automóvil privado no está aún al alcance de todos los bolsillos en España, pese a las facilidades hoy existentes para adquirir un vehículo, que hace casi más fácil esta compra que pagar las clases necesarias para obtener el permiso de conducir. En la actualidad, más de millón y medio de españoles capacitados para conducir, en poder del correspondiente carnet, carecen de automóvil.

Hoy existen en España algo más de seis millones de permisos de conducir válidos. Por otra parte, el total del parque nacional de vehículos era, a comienzos de este año, ligeramente superior a los cinco millones trescientos

el aprobado, coche quiere

ciendo "su" coche, aspiración perfectamente legítima y comprensible, pese a la rutina de su trabajo diario; como el lector habrá comprendido, hemos incluido a los titulares de los permisos C, D y E en la lista de los que pueden conducir un coche privado.

CARNET NUEVO, COCHE NUEVO

Sin embargo, esta diferencia entre el parque de turismos y el número de permisos de conducción se va equilibrando a pasos agigantados, hasta el punto de que, en la actualidad, el número de coches vendidos mensualmente en el interior del país supera ligeramente a los carnets para

MILLON Y MEDIO DE CONDUCTORES, SIN COCHE

Más de seis millones de carnets de conducir hay en España.

tas mil unidades. Esto lleva a la conclusión de que casi setecientas mil personas que han aprobado el examen de conducir no manejan vehículo de ninguna clase.

Además, si descontamos un millón doscientas mil personas que poseen permiso válido para conducir una motocicleta (permiso que no faculta para el uso de automóviles), veremos que todavía nos quedan aproximadamente cuatro millones ochocientos mil conductores para algo más de 3.254.000 automóviles, que es el parque total de turismos existente en nuestro país en enero de 1973. Esto nos lleva a la conclusión de que existe más de un millón y medio de personas que, pese a tener capacidad para hacerlo no pueden conducir su automóvil privado por carecer del mismo. Qué duda cabe de que los conductores de camiones y autobuses también desean disfrutar condu-



conducir turismos que se obtienen en toda España.

Por ejemplo, durante el período enero-marzo de este año, se expedieron 131.143 permisos de conducir de la clase B, mientras que el número de coches matriculados en el mismo período ascendió a 142.686. Esto demuestra que los conductores "recién salidos del cascarón" se apresuran a comprar un coche nuevo, fenómeno que no era tan frecuente hace muy pocos años.

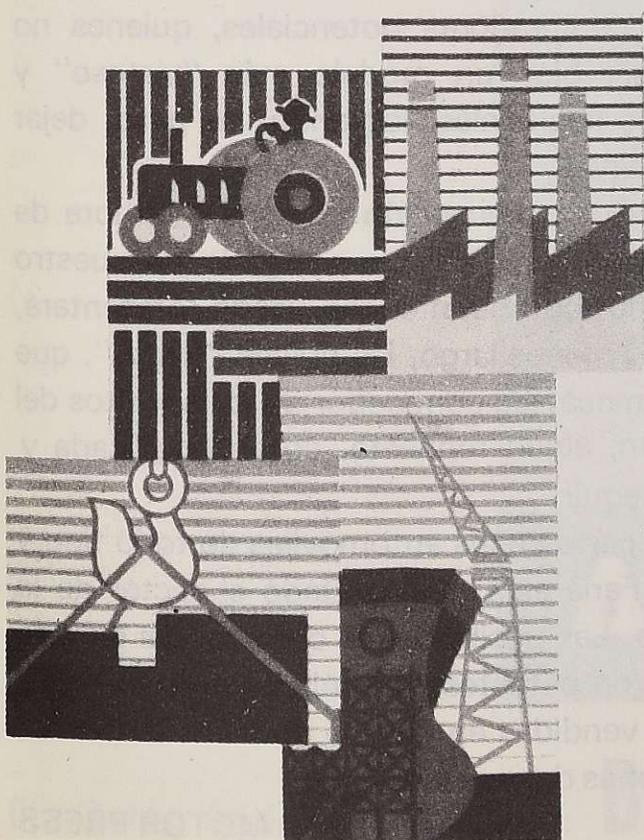
También se ve que los "rezagados" se incorporan al proceso de motorización. Esto es importante para un país que, como el nuestro, ocupa un modesto decimocuarto lugar en cuanto a número de habitantes por automóvil privado; nos hallamos bastante por debajo de la mayoría de las naciones de Europa occidental y, por supuesto, de Estados Unidos, Canadá, Japón, Australia, etc. Menos mal que las previsiones señalan una rápida motorización para todos los españoles que, de aquí a pocos años, poseeremos un coche por cada cuatro habitantes, en lugar de cada diez, como sucede ahora.

EUROBANCO



somos especialistas
en hacer más rentables
sus ahorros.

BE BANCO
EUROPEO DE
NEGOCIOS



Un Banco Industrial
al servicio de la Región

Sucursal Regional Norte:

Av. España, 38 - 2º

SAN SEBASTIAN

Tfnos. 42 89 66 - 41 06 12

FERIA DEL AUTOMOVIL Y MAQUINARIA DE OCASION FALTAN COCHES USADOS

—Este año se espera realizar medio millón de transferencias.

Se celebra en Madrid, del 10 al 21 de este mes, la VII Feria Mercado del Automóvil y Maquinaria de Ocasión —FAMO 73—. Como todos los años, la Feria concentra una variada oferta de coches de todas las marcas y modelos y ofrece al visitante una buena ocasión para "echar un vistazo" a este variopinto mercado de automoviles de segunda mano, que está experimentando un auténtico "boom" en nuestro país.

De acuerdo con datos oficiales, en 1972 se realizaron en España 403.166 transferencias de turismos. Pero, a finales del primer semestre del presente año, el número de estas transferencias ascendía ya a 239.546, lo que hace esperar que, concluido 1973, éstas hayan superado el medio millón, cifra ya importante.

En general, es de destacar que los coches de segunda mano se venden bien en España, y es de esperar que el negocio marcha cada día mejor, como se demuestra por el hecho de que los que se dedican a la compra-venta de coches usados se encuentran con una creciente escasez de estos automóviles. El fenómeno, por otra parte, es común a casi todos los países desarrollados, como se puso de relieve en una reciente Asamblea Anual de Vendedores de Coches, celebrada en los Estados Unidos.

Parece, pues, que quien adquiera un coche nuevo ahora tiene la reventa asegurada. ¿Qué el modelo ha dejado ya de fabricarse? No importa. Se vende todo. Siempre, claro está, que se encuentre en buen estado.

SE EXPLOTA AL PARTICULAR

Parecería que esta situación de escasez de coches usados debería revertir en beneficio del particular que desea vender su automóvil, ya que obtendría un precio más elevado por él. Sin embargo, ésto no es del todo cierto. Bajo cualquier pretexto, por ejemplo, de que "ha pasado ya la temporada", se rebaja al particular el valor real de su coche. Se da el fenómeno de que este año las ventas no han sufrido el clásico "bache otoñal". Ciertamente es que los compra-venta han montado un negocio con el propósito, perfectamente legítimo, de ganar dinero, pero a veces la diferencia entre lo pagado al particular por su



coche usado y lo pedido unos días después por este mismo coche al comprador es demasiado grande.

¡CUIDADO CON LOS COCHES EXTRANJEROS!

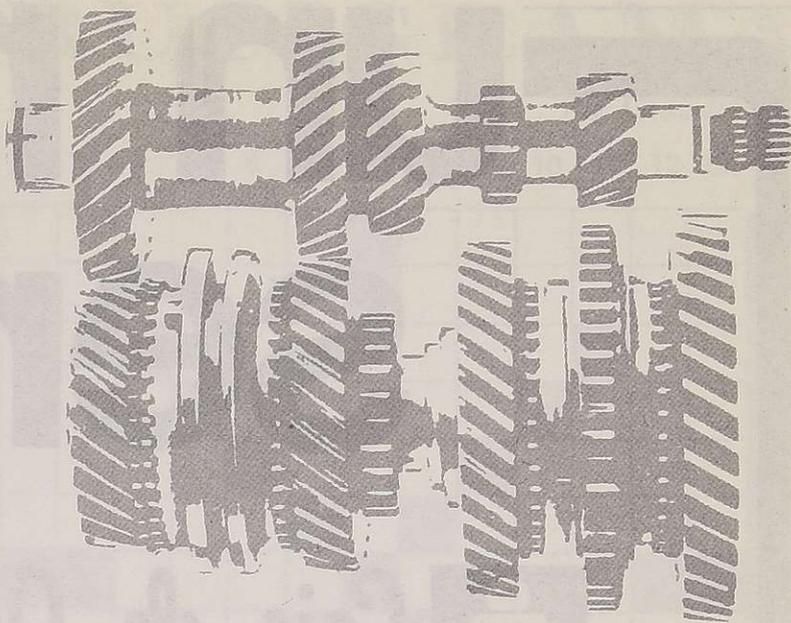
En general, los concedores del ramo saben que el coche extranjero de segunda mano goza de gran predicamento entre los compradores potenciales, quienes no vacilarán en pagar bien un modelo más "vistoso" y "original" que los nacionales, logrando, de paso, dejar turulatos a los vecinos.

Sin embargo, toda precaución es poca a la hora de adquirir un modelo usado y poco conocido en nuestro país, ya que, como todo buen coche usado, presentará, en un plazo más o menos largo, las típicas "pegas", que harán preciso un mecánico conocedor de los secretos del coche o, peor aún, algún repuesto, cosa complicada y laboriosa de conseguir.

Igualmente, aparte de los automóviles de todo tipo y condición, en la Feria está representado el sector de la maquinaria usada. Las posibilidades comerciales de este mercado se hicieron patentes en la última edición ferial, en la que fueron vendidas en directo mercancías por un valor de diez millones de pesetas.

MOTOR PRESS

EL "PAR MÁXIMO"



Les presentamos el par máximo. Es fácil verlo si su coche está dotado de un cuentavoluciones o cuenta vueltas, que señala el número de giros por minuto del cigüeñal. Está normalmente a medio camino entre las revoluciones a que debe girar el coche en ralentí y el número máximo de revoluciones que el fabricante tolera, pasado el cual puede sobrevivir una avería grave.

El par "máximo" es un valor que se expresa en metrokilogrametros. Pero no es nuestra intención complicar las cosas, ni volver a nociones de física que por elementales hemos ya olvidado. Viene a ser ese régimen de giro del motor en que éste tira con fuerza —no toda la fuerza—;

algo así como el régimen donde empieza la fuerza de verdad, a partir del cual, cuando pisamos, el motor empieza a mostrarse rápidamente más brioso.

Normalmente los fabricantes indican, incluso en catálogos, el régimen de par máximo, que en coches de giros de 5.000 a 6.000 vueltas suele estar entre las 3.000 y las 3.600 revoluciones por minuto. A estas revoluciones usted marcha en cuarta velocidad a unos cien Kms./hora en un coche que bordee los 1.000 c.c., sin que el motor vaya trabajando forzado por exceso ni por defecto. Usted tiene fuerza para tirar; el coche va descansado; los desgastes son mínimos. Y, ya ve, puede colaborar ahorrando gasolina al país.



AUSTIN VICTORIA

Distribuidor Oficial para Guipúzcoa: **BLAS REPOLLES** P.º de Colón, 27-29 • San Sebastián

un nuevo servicio

de la



Caja de Ahorros Municipal
de San Sebastián

caja automática



En nuestro Edificio Central hemos instalado un nuevo servicio para el hombre de hoy.

En cualquier momento, durante las 24 horas del día, puede Ud. retirar dinero efectivo por medio de nuestro servicio de Caja Automática.

Su funcionamiento es muy sencillo. Basta:

- Introducir una tarjeta que le será facilitada en cualquier oficina de la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián.
- Pulsar unas teclas.
- Retirar el dinero.

Si desea conocer más detalles sobre este nuevo servicio, envíenos el cupón que se acompaña y le proporcionaremos una amplia información del mismo.

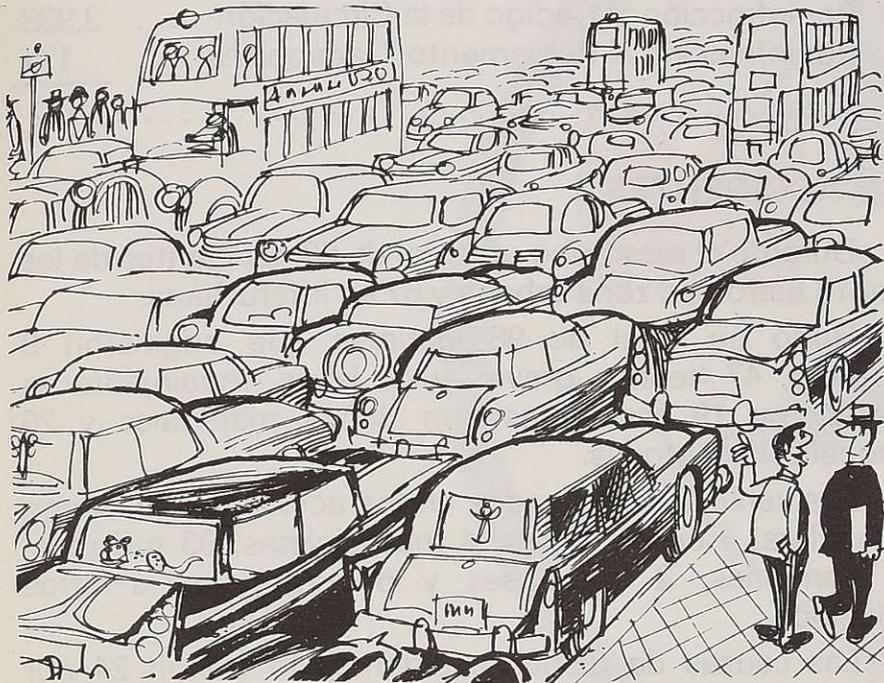
Un servicio es interesante cuando es útil.

Serle útil es nuestro objetivo.

Don _____
Domicilio _____
Población _____

Desea recibir información complementaria sobre el nuevo servicio "CAJA AUTOMÁTICA" de la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián.

4



— Sigue tú si tienes prisa. Yo me quedo, que voy siguiendo a la chica que va en ese coche.



— Esto tiene la ventaja de que todos los turistas llegan a Madrid sabiendo hablar español.



DESVIOS DOMINICALES

— Verá, a mí me desviaron en Mataró.

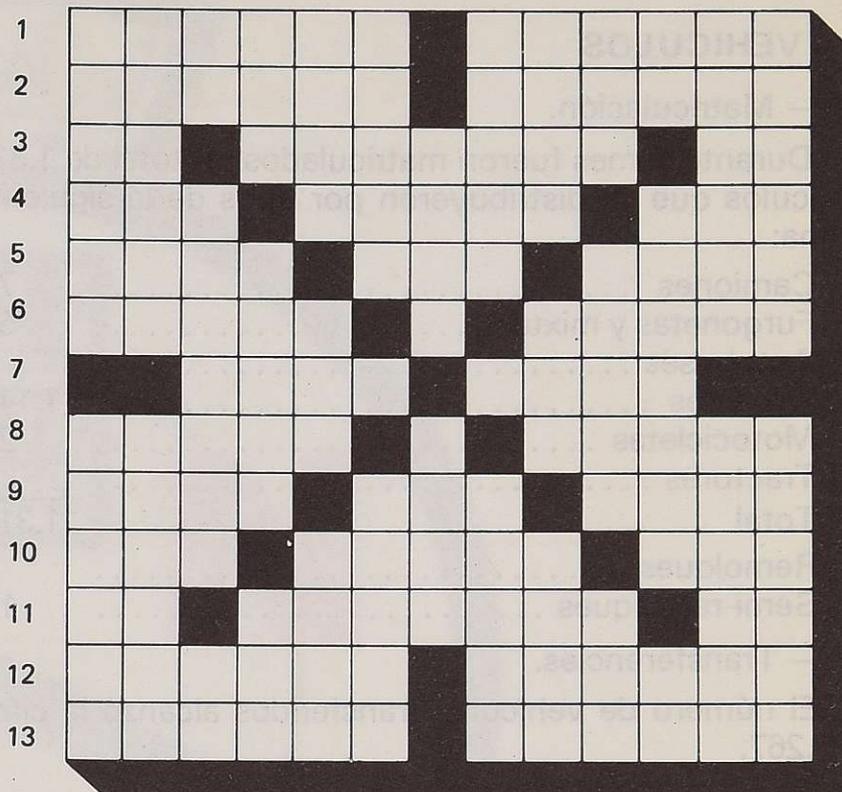
MEJOR SERVICIO DE TRANSPORTES PUBLICOS Y ASI, LOS USARAN TAMBIEN LOS QUE TIENEN COCHE (Acuerdo municipal)

— Es el autobús del señor alcalde.

CRUCIGRAMA

Por Graciela Lilí

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13



HORIZONTALES:

- 1.— Dar al hierro las propiedades del acero. Cajita en donde se guarda el incienso en la iglesia.
- 2.— Limpiaré con un líquido. Juntos.
- 3.— Ante meridiano. Una de las velocidades del automóvil. Desplazarse (al revés).
- 4.— Período de 24 horas. Marca de automóvil. Unidad de potencia sonora.
- 5.— Cualquier prenda de vestir. Vocales. De mucho valor.
- 6.— Tela que la indias de Perú y Ecuador rodean a la cintura y les cubre hasta las rodillas. Elementos de iluminación en el automóvil.
- 7.— Consonante repetida. Tome alimentos.
- 8.— Acción de vocear. Pieza de los motores de explosión donde salta la chispa eléctrica.
- 9.— Pronombre demostrativo. Consonantes. Gabán grande.
- 10.— Ente, esencia. Doy aire. Color (falta última letra).
- 11.— Forma de pronombre personal. Echa polvos en el cabello para desengrasarlo. Símbolo del sodio.
- 12.— No apto. Que ríe frecuentemente.
- 13.— Nombre de varón. Del verbo oler.

VERTICALES:

- 1.— En algunas partes ara. Del verbo vestir.
- 2.— Medio de transporte. Substancia que forma la trama de los huesos.
- 3.— Mira (al revés). Colocar transitoriamente en un lugar público señalado al efecto el automóvil. Pronombre personal (al revés).
- 4.— Nivel. Medida inglesa de superficie (plural). Preposición inseparable que significa sobre.
- 5.— Del verbo arar. Metal precioso. Mamífero rumiante parecido al ciervo.
- 6.— Relativo al rey (fem.). Especie de guante.
- 7.— Ciudad y puerto de Suecia. Consonante repetida.
- 8.— Jamás. Vuelvo a arar.
- 9.— Camina. Abreviatura inglesa de franco a bordo. Marca de automóvil.
- 10.— Camino. Escritor francés, premio Nobel 1957. Vocales.
- 11.— Preposición (al revés). Mezclar los naipes. Preposición.
- 12.— Persona que se dedica a torear. Imágenes veneradas por los rusos.
- 13.— Lugares de refugio. Del verbo aojar.

VERTICALES:

- 1 — Acerar. Naveta. 2 — Lavare. Unidos. 3 — Am. Segunda. Rl. 4 — Dia. Simca. Bel. 5 — Ropa. Aea. Caro. 6 — Anaco. Faros. 7 — Rrrr. Coma. 8 — Voceo. Bujía. 9 — Essas. Mrr. Saco. 10 — Ser. Aireo. Rof. 11 — Tl. Entra. pa. Na. 12 — Inepto. Reidor. 13 — Damian. Oliese.

HORIZONTALES:

SOLUCION:

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS CORRESPONDIENTES AL MES DE NOVIEMBRE DE 1973

1.— VEHICULOS

1.1.— Matriculación.

Durante el mes fueron matriculados un total de 1.317 vehículos que se distribuyeron por tipos de la siguiente forma:

Camiones	77
Furgonetas y mixtas	57
Autobuses	4
Turismos	1.147
Motocicletas	25
Tractores	7
Total	1.317
Remolques	2
Semi-remolques	19

1.2.— Transferencias.

El número de vehículos transferidos alcanzó la cifra de 1.267.

2.— CONDUCTORES

Se han expedido un total de 1.423 permisos de conducción que por clases se clasificaron de la siguiente forma:

De la clase A-1	12
De la clase A-2	124
De la clase B	1.230
De la clase C	37
De la clase D	11
De la clase E	9
Total	1.423

2.2.— Licencias de conducción.

Se han expedido un total de 232 licencias de conducción.

3.— SANCIONES

Por infracción al Código de la Circulación	3.938
Por infracción al Reglamento Transportes	174
Total	4.112

4.— ACCIDENTES

Durante el mes hubo un total de 83 accidentes de los que 16 fueron en zona urbana y 67 en interurbana.

Hubo un total de 98 víctimas que originaron 9 muertos, 47 heridos graves y 42 leves. Igualmente se produjeron 19 accidentes con daños materiales y 20 atropellos a peatones.

Los vehículos implicados en los accidentes lo fueron 1 bicicleta, 4 ciclomotores, 4 motocicletas, 93 turismos, 23 camiones, 2 autobuses y 6 furgonetas u otros vehículos.

Las causas de dichos accidentes lo fueron 24 por exceso de velocidad, 10 por circular por parte izquierda de la calzada, 9 por no guardar intervalo de seguridad, 4 por giros incorrectos, 4 por adelantamientos indebidos, 4 por no respetar prioridades, 11 por irrumpir el peatón en la calzada sin precaución, 9 por otras infracciones y 8 fortuitos.

EN LOS ACCIDENTES IMPUTABLES AL MAL ESTADO DE LAS VIAS DE CIRCULACION PUEDE SER RESPONSABLE LA ADMINISTRACION PUBLICA

El Tribunal Supremo de Justicia venía declarando, reiteradamente, la irresponsabilidad del Estado por los daños que resultarán a los particulares a consecuencia de los actos ejecutados por los empleados en las funciones propias de su cargo. No cabía suponer culpa o negligencia por parte del Estado en la organización de sus servicios públicos y en la designación de sus agentes.

La responsabilidad de la Administración comenzó a aparecer aplicada, si bien timidamente, en la Ley Municipal de 31 de octubre de 1935. En ella se inspiraron los arts. 405 y siguientes de la Ley de Régimen Local, de 24 de junio de 1955, según la cual las Entidades locales responderán en forma directa, o subsidiaria, de los perjuicios y daños que, al derecho de los particulares, cause la actuación de sus órganos, funcionarios y agentes, en la esfera de sus atribuciones; ya, cuando los daños hayan sido producidos con ocasión del funcionamiento de los servicios públicos, sin culpa o negligencia graves imputables personalmente a sus autoridades, funcionarios o agentes.

Adquiere esta responsabilidad un grado más sensible, en su ascendencia, en la Ley de Expropiación Forzosa de lo de diciembre de 1954, que en su art.º 121 consolida el sistema iniciado conforme a lo anteriormente expuesto. Consagra el principio de que dará lugar a indemnización toda lesión que los particulares sufran en sus bienes y derechos a consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, siempre que el daño sea electivo, evaluado económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas.

Alcanza su plenitud total en la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, de 20 de julio de 1957, que, en su art.º 40, cubre todos los riesgos que para los particulares puedan derivarse de la actividad del Estado, salvo cuando existe justa causa que obligue a soportar el daño sin indemnización. Se consolida así, en doctrina del Tribunal Supremo, el prestigio y eficacia de la Administración y la leal colaboración de los administrados, resaltan-

do todo ello la Ley de la Jurisdicción contencioso-administrativa cuando en su preambulo, dice que si tal jurisdicción anula los actos ilegítimos de la Administración, no tan solo no menoscaba su prestigio y eficacia, sino que, por el contrario, coopera al mejor desenvolvimiento de las funciones administrativas y afirma y cimenta la autoridad pública.

En aplicación de estos principios la jurisprudencia del Tribunal Supremo ha ido matizando casos que inciden en tal materia, configurando la responsabilidad contraída con los elementos de,

- Efectiva realidad de un daño, evaluable económicamente.
- Individualización del mismo en relación a una persona o grupo.
- Lesión personal o patrimonial.
- Consecuencia del funcionamiento normal o anormal de un servicio público, en relación directa, inmediata y exclusiva de causa a efecto.
- Ausencia de fuerza mayor.
- Falta de cooperación del perjudicado.

Y así reciente sentencia de la Sala 4.ª de lo contencioso-administrativo del Tribunal Supremo, de fecha 8 de febrero del corriente año, confirmando doctrina anterior, sobre análogos hechos, como la de 28 de enero de 1972, preceptúa que la conservación y señalización de carreteras se hallan plenamente incursas en el régimen de los servicios públicos y que no puede estimarse normal la existencia de grandes baches en la carretera durante varios días, sin que se proceda a su señalización hasta después de ocurrido el accidente, aún cuando ello responda a un deficiente régimen de personal, por lo que es procedente que por la Administración se indemnice a la persona que haya sufrido un daño a consecuencia de la anormal situación de la vía pública, en la cuantía que se señale por la Administración de Justicia.

CESAR BUENDIA VAZQUEZ



ESTA ES NUESTRA INSIGNIA

Es garantía de **SEGURIDAD** y demuestra su prudente **PREVISION** en el seguro de su vehículo.

Simboliza además, nuestro **SERVICIO** y la completa **ATENCIÓN** que dedicamos a todos nuestros Asociados en cualquier momento, ocasión y lugar en que se hallen.

DISTINGASE CON ELLA AL ASEGURARSE EN:



MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del

**REAL AUTOMOVIL CLUB
VASCO-NAVARRO**

SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS

CON UN BUEN BANCO SE PUEDEN RESOLVER MUCHAS COSAS.

CUENTAS CORRIENTES

Disponga de un talonario de cheques y ordene al Banco Guipuzcoano que atienda todos sus recibos, pagos, transferencias.

ASESORIA Y OPERACIONES DE BOLSA, DEPOSITO Y ADMINISTRACION DE VALORES

Resulta sencillo invertir en Bolsa y controlar la inversión a través del Banco Guipuzcoano. Nuestros profesionales le asesorarán.

CREDITOS

Individuales, familiares, empresariales. Consúltenos.

ASESORIA

Solicite consejo, profesionalidad y discreción al Banco Guipuzcoano. Para eso están los Directores de nuestras Oficinas.

ASESORIA Y OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR

Con agilidad, seguridad y sencillez.

CAJAS DE SEGURIDAD Y CAJAS PERMANENTES

Para conservar objetos de valor y para ingresar dinero a cualquier hora del día o de la noche.

NEGOCIACION DE LETRAS

LIBRETAS DE AHORRO

Ahorrar en el Banco Guipuzcoano es muy cómodo.

CHEQUES DE VIAJE



Banco Guipuzcoano
un Banco con ganas y a mano.