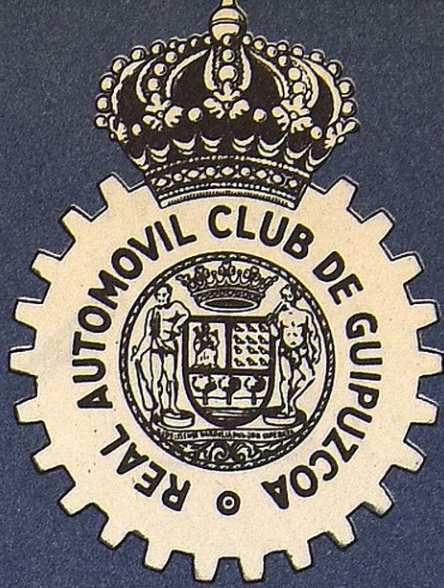


R.A. C.C.G.



BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION



MAÑANA PRIMAVERAL EN EL VALLE DE BELAGUA (PIRINEO NAVARRO). (Foto, Maturana - San Sebastián)

PERFUMERIA
GURYS

Especialidades:

jabones Flores de Gurys y Duque

Crema cutanea

Barra de afeitar

Gurys

Unicos fabricantes:

Lizariturry y Rezola S.A.
San Sebastian



Finanzauto, S. A.

DISTRIBUIDOR DEL
CAMION ESPAÑOL

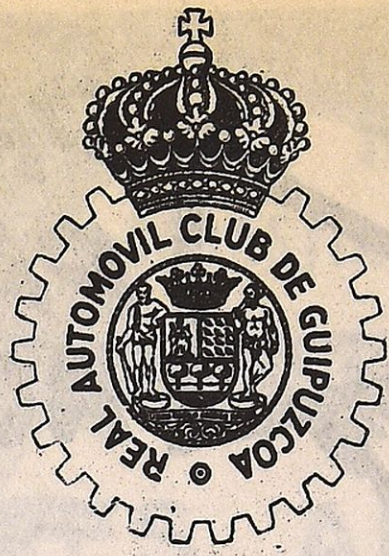
Pegaso

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

BILBAO: Manuel Allende, 4

VITORIA: Prudencio M.^a de Verástegui, 6

PAMPLONA: Plaza del General Mola, 1



BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

Fundado en Mayo de 1950

Real Automóvil Club de Guipúzcoa

CONTENIDO del n.º 105

	<u>Págs.</u>
Conductores alcohólicos.....	3
Información del Club.....	9
Los problemas del tráfico	18
El "raid" automovilista Pekín- París.....	20
La mujer, en el volante, es más prudente que el hombre.....	27
Por qué, en el Cine, las ruedas de los coches parecen girar en sentido contrario.....	28
Menestra automovilista.....	31
Humor del automóvil.....	32

Delegación en Navarra

Neumáticos y accesorios, S. A. (Nyasa)

Avda. Generalísimo Franco, 9

Teléfonos: 14727 y 15529

PAMPLONA

Delegación en Alava

D. Pedro Lascaray Basterra

Castilla, 34

Teléfono: 1543

VITORIA

DEPOSITO LEGAL S.S.-32-1958

Bilbao

D. José María Domingo

Delegado de la Mutuality Oficial

"Mutua Nacional del Automóvil"

Alameda de Recalde 25-1.º izq.

Teléfonos: 16594 y 41032

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

SAN SEBASTIAN

productos químicos para automoción



Fluidos hidráulicos para frenos y amortiguadores.

Productos para montaje y reparación de motores.

Suspensiones de grafito coloidal
para mejorar la lubricación.

Productos para limpieza y protección de radiadores.

Recubrimiento protector de bajos.

Polish y productos para carrocería.

CINCUENTA PRODUCTOS A SU SERVICIO



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

CONDUCTORES ALCOHOLICOS

La propaganda intensiva que en algunas carreteras del extranjero se llevan a cabo denunciando las funestas consecuencias que puede acarrear el abuso y aun el uso del alcohol, atribuye a éste, como es lógico, una gran parte de responsabilidad en los accidentes de la carretera.

Si está comprobado que el estado de embriaguez manifiesta es incompatible con la conducción de un automóvil, ¿seremos todos criminales en potencia, nosotros, que cogemos el volante después de tomar un aperitivo o tras de haber regado nuestro almuerzo con un poco de vino?

En otros términos: ¿qué dosis de alcohol en la sangre podemos soportar sin que se alteren nuestros reflejos, y convirtiendo en peligrosa la conducción de un vehículo?

Diluido o no, el alcohol actúa

Diversas publicaciones científicas establecen, a estos efectos, una escala

en gramos por litro de sangre, que vamos a tratar de traducir en cantidad de líquidos alcohólicos absorbidos. Digamos, por lo pronto, que toda bebida alcohólica puede ser tachada de tal, desde la cerveza, que no tiene más que algunos grados, hasta el coñac que se absorbe puro. El alcohol es siempre alcohol, cualquiera que sea la bebida que lo contenga. Y ese alcohol pasa progresivamente a la sangre, siendo su punto máximo de absorción entre las dos y las cinco horas después de haberlo ingerido.

El estudio de los tiempos de reacción enseña que por encima de los 0,6 gramos de alcohol puro por litro de sangre existe una perturbación mensurable. Para una alcoholemia de 1,20 (correspondiente a la absorción de un litro de vino de 10 grados por un sujeto que pese 70 kilos), el retardamiento de los tiempos de reacción acústica es de un 38 por ciento aproximadamente en

NUESTRO SERVICIO DE LA ESCUELA DE CONDUCCION

(Instalada en nuestro local social)

Cursos para la obtención de carnets de conducir.

Clases de Mecánica elemental (localización de averías).

Enseñanza práctica en coches equipados de dobles pedales y doble volante.

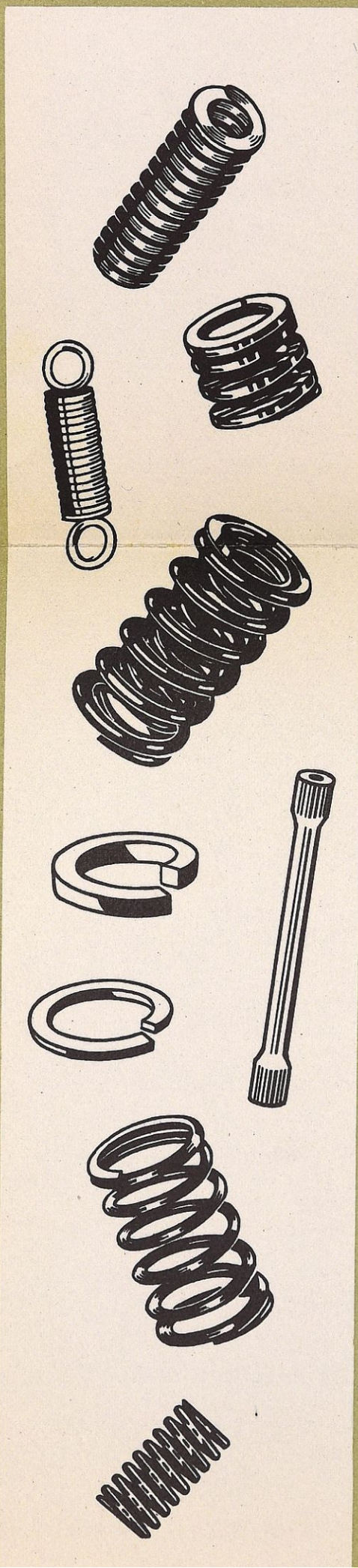
Cursos de Código de la Circulación. Horarios compatibles con las obligaciones habituales del alumno.

Informes, en las Oficinas del Club:
Plaza de Oquendo - SAN SEBASTIAN



MUELLES Y ACEROS BILBAINOS, S.A.

MUELLES ESPECIALES PARA VALVULAS DE MOTORES DIESEL
MUELLES Y RESORTES PARA AUTOMOVILES, MOTOS Y USOS INDUSTRIALES



alguna
de nuestras
especialidades...

MUELLES PARA VALVULAS

Fabricamos toda clase de muelles de válvulas para motores de explosión y muelles destinados a bombas de motores Diesel.

MUELLES PARA AUTOMOVILISMO, INDUSTRIA AERONAUTICA Y USOS INDUSTRIALES

Fabricamos muelles para automovilismo, motos y usos industriales en general.

MUELLES PARA MANOMETROS E INSTRUMENTOS DE ALTA PRECISION

Fabricamos toda clase de muelles para manómetros de aire comprimido, que deben estar sometidos a las más altas regularidades en los desplazamientos carga-deformaciones.

PIEZAS DE AUTOMOVILES

Dentro de nuestro programa de trabajo, fabricamos ejes de torsión y piezas varias para automovilismo con resultados garantizados.

DISCOS ELASTICOS

Fabricamos discos elásticos tipo francés "BELLEVILLE" y alemán "CRIBO", especialmente diseñados para troqueles y prensas.

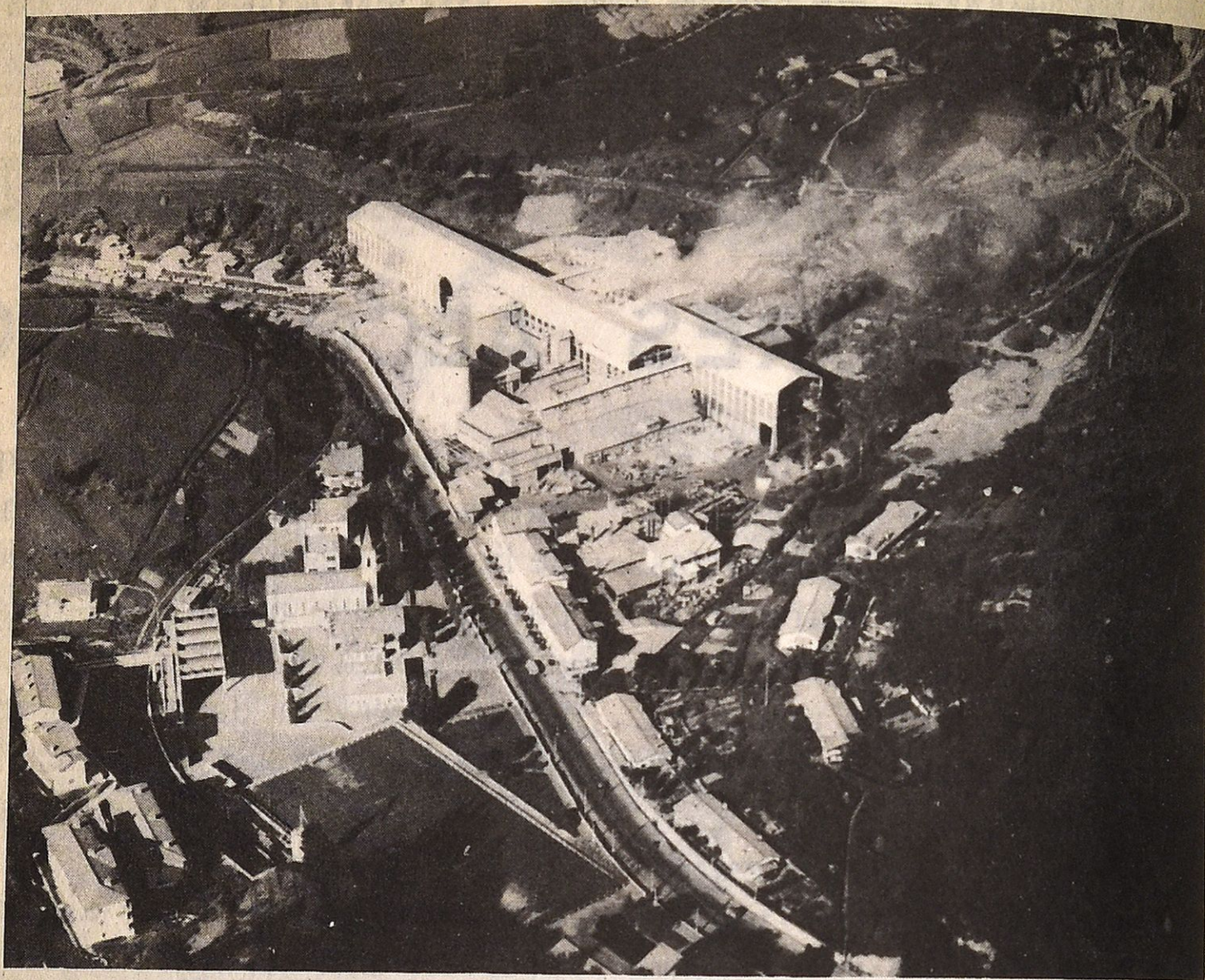
Estos discos o arandelas elásticas son muy utilizados en el extranjero en sustitución de los clásicos muelles espirales.

ARANDELAS GROWER

Fabricamos todos los tipos de Arandelas Grower, especialmente fabricamos de sección cuadrada desde 1,5 milímetros.

Los tratamientos térmicos que se efectúan con las técnicas más modernas y un control con especiales máquinas de ensayo, GARANTIZAN los más altos rendimientos en toda la gama de productos que fabricamos.

MUELLES Y ACEROS BILBAINOS, S. A.
Matico, 3 - Teléfonos 45503 y 42453



CEMENTOS REZOLA, S. A.

Producción anual: 300.000 toneladas

Oficinas Centrales: Churruca, 7

San Sebastián

te; y para la reacción visual ese retardamiento es de un 30 por ciento, también según cálculo aproximado. Estas apreciaciones han permitido trazar

el cuadro que reproducimos a continuación, debido al profesor Desanti.

ESCALA DE EMBRIAGUEZ	
Límite de alcoholemia	Comprobaciones
0'1 (un vaso de vino)	Inapreciable.
0'6 (medio litro de vino)	Retardamiento de los reflejos.
1 (un cuarto de litro de coñac de 40 grados)	Fase crítica: retardamiento de los tiempos de reacción simple, aparición de la incoordinación motriz, retardamiento de los tiempos de reacción auditiva y óptica.
1'5 (tres aperitivos, más medio litro de vino, más dos copas de bebida digestiva)	Trastornos neurosensoriales. Embriaguez clínica en el 50/100 de los individuos.
2 a 2'2 (medio litro de ron de 40 grados o cerca de dos litros de vino)	Embriaguez evidente en el 100/100 de los individuos.
4	Coma.
5 a 7	Muerte.

Pero hay mil casos de embriaguez

Estas cifras son válidas para una gran proporción de individuos sanos. Sin embargo, la tolerancia al alcohol varía según los temperamentos y varía también con las costumbres de vida; varía asimismo en la misma persona según los momentos: en particular, el alcohol que se toma en el almuerzo o mezclado con cuerpos grasos como la leche, se elimina de una manera más lenta. En fin, algunos individuos particularmente "embebidos" pueden absorber notables cantidades de bebidas alcohólicas sin que su comportamiento se manifieste alterado.

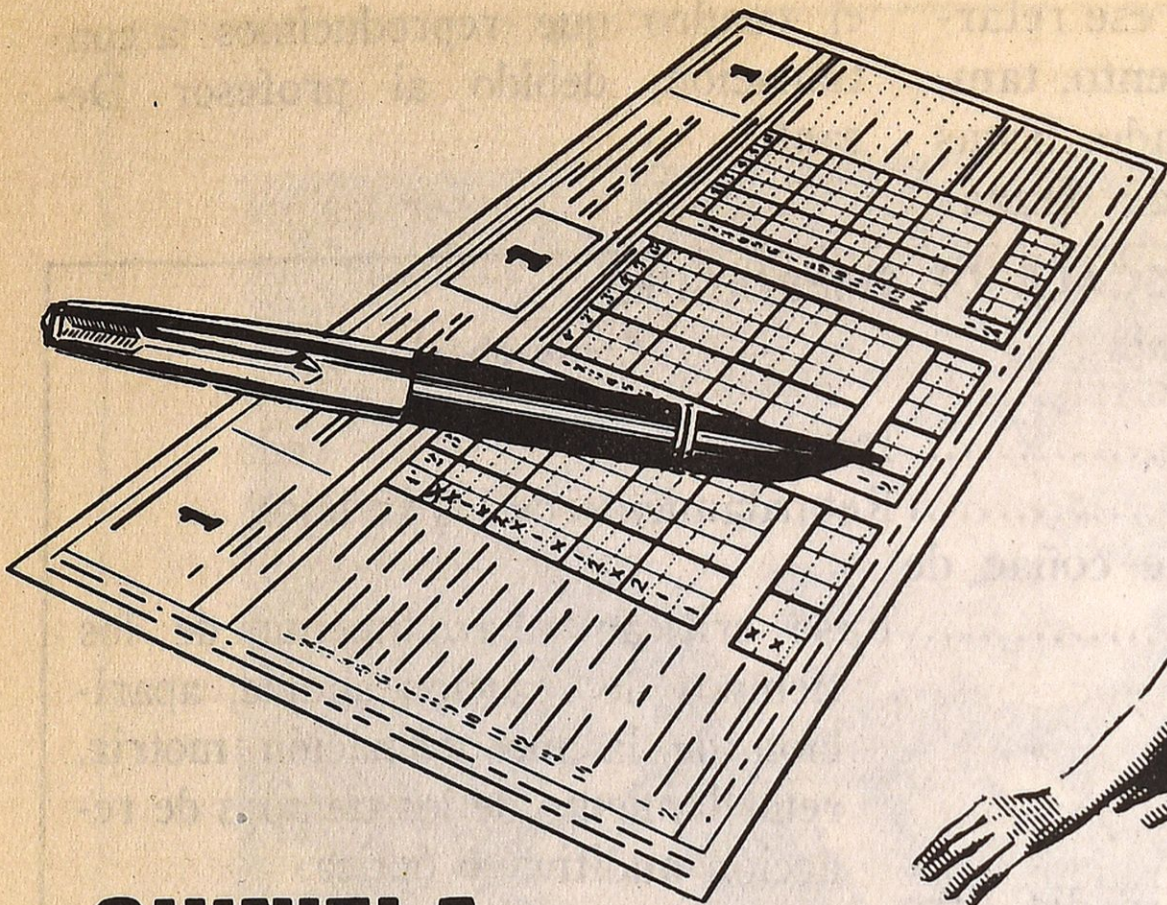
Una alcoholemia de 4 gramos puede a menudo ser constatada en un alcohólico inveterado. Y es esto lo que encontramos en una declaración hecha

en la Conferencia Internacional de Estokolmo sobre "El alcohol y el tráfico por carreteras", que decía: "El alcohólico crónico es menos peligroso en el volante que el individuo no intoxicado de modo permanente que se encuentra en un estado de euforia, lleno de entusiasmo y de temeridad, después de una ingestión que no tiene necesidad de ser excesiva de vino o de licor".

El problema es, pues, más complejo de lo que parece a primera vista, ya que a la noción de dosis se sobrepone una noción de resistencia del individuo ligada a la edad, al sexo o a las costumbres.

No más de un gramo

Era, sin embargo, necesario fijar un límite de alcoholemia a partir del



QUINIELA



FUTBOL

Y...

SOBERANO

¡Extraordinario!

GONZALEZ BYASS



RASGO

cual la conducción de un vehículo presenta peligros reales. Los profesores Monod y Piedelievre, en un informe dirigido a la Academia de Medicina, han propuesto el límite de un gramo por litro de sangre.

¿Cómo interpretar esta cifra? Al ocurrir un accidente, si el autor presumible de éste presenta una alcoholemia netamente inferior a un gramo (0,10 a 0,20), no puede ser acusado de conducir en estado de embriaguez; pero si la alcoholemia es de 1,50 gramos a dos gramos por litro de sangre, bien puede ser acusado de conducir en aquel estado.

La prueba debe estar bien hecha

Para establecer la prueba material de la impregnación alcohólica de un individuo, existen principalmente dos métodos.

El Alcotest, del que ya nos ocupamos hace un año (véase nuestro número de abril de 1960), es amplia y eficazmente utilizado por la Policía de la República Federal Alemana. Controla la presencia del alcohol en el aire espirado. En efecto, el alcohol del aliento permite inducir el de la sangre con una aproximación suficiente para apreciar si el sujeto examinado se halla en un estado que puede perjudicar a su aptitud de conducir, perturbando sus reflejos y sus tiempos de reacción. Esta prueba permite asegurar, sin duda, la presencia de alcohol en el aliento. Tiene, por lo menos, un valor cualitativo, que, sirviendo de test, puede orientar, sin riesgo de error, hacia una búsqueda cuantitativa más exacta, por investigación de la cantidad de alcohol en la sangre.

El segundo método es la toma de sangre. Tan sólo esta toma permite averiguar la dosis exacta de alcohol

que existe en ella. Y debe ser efectuada por un médico que adopte las precauciones siguientes:

La piel no debe ser desinfectada con alcohol, éter o cualquier otro antiséptico de solución alcohólica.

Deben ser extraídos tres tubos de 10 centímetros cúbicos cada uno. El primero, para el forense; el segundo, para ser conservado por el que haya intervenido en la extracción, y el tercero para ser entregado al interesado. Estos tres tubos serán obturados inmediatamente con parafina para evitar la evaporación del alcohol en ellos contenido.

Alcohólicos que se ignoran

Todas estas precauciones son indispensables ante la gravedad de las penas a que están expuestos los conductores en estado de embriaguez: la cárcel, la retirada del permiso de conducir, la inhibición de las compañías aseguradoras, aparte de fuertes multas...

Todo ésto debe ser perfectamente conocido por parte de quienes toman entre sus manos un volante después de una comida profusamente regada.

Si se practicase sistemáticamente una toma de sangre cerca de todos los conductores de automóvil entre las tres y las cuatro de la tarde, se comprobaría, sin lugar a dudas, que más de la mitad de ellos padecen una alcoholemia muy próxima a un gramo por litro. Naturalmente, esto no explica todos los accidentes, pero sí gran número de ellos.

Por tanto, no podemos menos que recomendar la mayor prudencia en el caso de estar obligados a conducir después de haber efectuado algunas libaciones; y si éstas han sido abundantes, existen a vuestra disposición excelentes taxis...

Vespa

El pequeño coche de 2 ruedas

MODELO "N" 125 c.c.

3 velocidades
1,8 litros por 100 kms.

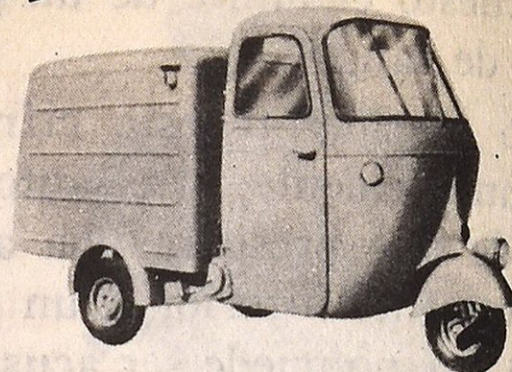
Precio: 17.500 Pts. f.f.

MODELO "S" 125 c.c.

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

Precio: 19.600 Pts. f.f.

VespaCar



EL "CAR" QUE "VESPA" GARANTIZA

150 c. c. 400 kgs. de carga

4 marchas y marcha atrás

6 modelos

Precio: desde 36.000 Pts. f.f.

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

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

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



¡AUTOMOVILISTAS!

Ya está a la venta en España la famosa superbobina al aceite NOVI-NOVI

A SE G U R A :

Un arranque fácil en todo tiempo

Una chispa de GRAN INTENSIDAD en las bujías, lo que aumenta el rendimiento del motor

Mínimo consumo de gasolina

Su gran rendimiento permite que el motor FUNCIONE NORMALMENTE aun cuando la batería del coche esté semi-descargada

Hermeticidad absoluta

Puede ser colocada en cualquier posición

Su dieléctrico de aceite asegura un perfecto funcionamiento en todo tiempo

Es la bobina mejor aislada que se conoce

GARANTIA • SEGURIDAD • RENDIMIENTO

Fabricada en España por Novi Española S. A. - Deva

El 6 de Mayo se celebró por primera vez en España el Día Internacional Sin Accidentes

La rebaja del precio del Seat 1.400 C y su repercusión en el correspondiente Impuesto de Lujo.—Los vehículos de más de 50 cms. cúbicos de cilindrada necesitarán permiso de circulación.—La Federación Española de Automovilismo ha instituido el Campeonato Nacional de Conductores de Rallyes

En nuestro Boletín de abril último invitábamos a cuantos automovilistas nos leyesen a hacer su examen de conciencia frente a la ola de accidentes cuya curva sube sin cesar. Y aquel bienintencionado trabajo sabemos que ha dado lugar a diversos comentarios entre nuestros señores socios y los lectores en general.

En opinión de muchos de estos, las sanciones y medidas represivas deben ser muy severas, considerando toda otra actitud como romántica o inocua. Según ellos, el "gamberrero de la ruta" no se inclina más que ante la fuerza. El miedo a la autoridad es el solo, el único

medio eficaz. ¿Quiere usted hacerle entrar en razón? Pues obligúele a sacar el dinero de su cartera...

A este respecto, parécenos oportuno recordar a todos las voces que acababan de alzarse en un país tan progresivo como la República Federal Ale-

mana contra determinadas restricciones a la libertad, consideradas como abusivas. En primer lugar, su ministro señor Franke tiene el proyecto de suprimir la limitación de velocidad, fijada desde hace un año en 100 kilómetros a la hora, en la auto-
vía Francfort -
Mannheim,
el número de cu-
yos accidentes,
después de un

Nuestro Servicio del
SEGURO MUTUO PARA AUTOMOVILES
(turismos, camiones, motocicletas)
A través de nuestra Mutualidad Oficial

**MUTUA NACIONAL DEL
AUTOMOVIL**

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

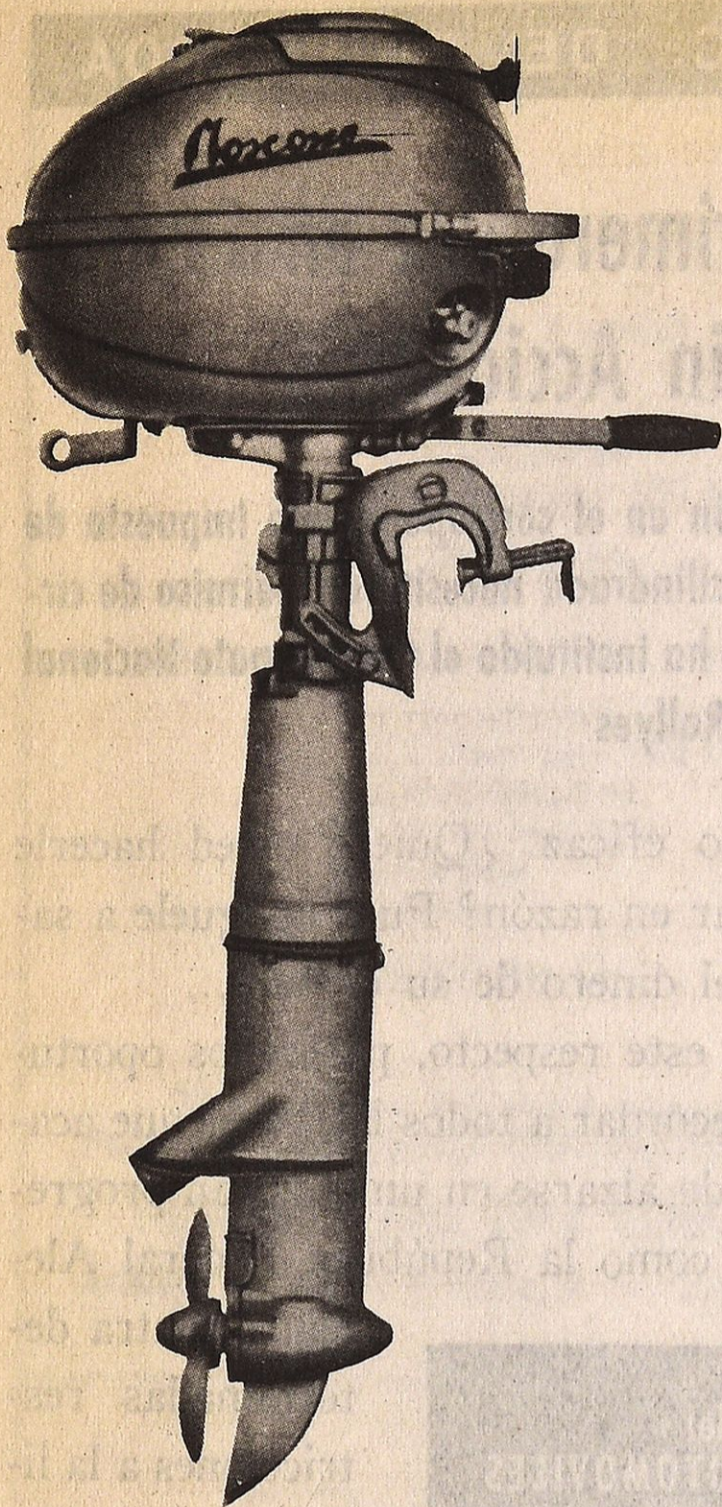
Cubre todos los riesgos en forma combinada o aislada.

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

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

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

Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.



MOTOR FUERA - BORDA

Moscone

FABRICADO EN ESPAÑA por *Villiers* bajo

LICENCIA
de la casa italiana



- Motor de dos tiempos, dos cilindros
- Cilindrada 100 cc.
- Potencia 3 1/2 cv. a 4.000 - r. p. m.
- Refrigeración por agua
- Encendido por volante magnético con avance automático
- Dispositivo de embrague
- Marcha atrás
- Grupo motor carenado
- Sumamente silencioso
- Peso: 19 Kgs.

Para el deporte, la pesca y el turismo, instale en su embarcación un motor
Fuera - Borda MOSCONE



Servicio Oficial MOSCONE en San Sebastián
Establecimientos VELOMOTO
Nueva, 1 - Teléfono 18163 - SAN SEBASTIAN

breve retroceso, ha aumentado considerablemente.

Según parece, el ministro piensa sustituir los paneles que señalan la limitación de la velocidad por otros cuyo texto será del estilo siguiente: "Automovilista ¡Ahora tan sólo depende de ti!"

Esta actitud de confianza hacia el hombre del volante es firmemente apoyada—si no dictada—por dos especialistas de la circulación de aquel país: el Dr. Munsch, director del Centro Psicotécnico de Munich, y el profesor Undeutsch, los cuales afirman que la represión uniforme y ciega "no da por resultado más que el transformar las carreteras en un campo de verdadera caza del hombre". Y piden "que se termine con esas exageraciones que bordean lo histérico"...

Pero, al mismo tiempo, sábase que en la República Federal Alemana se está elaborando una nueva legislación penal de la carretera que se anuncia como draconiana.

¿Cuál de ambas tendencias tiene razón? ¿Quién está equivocado? ¿Se puede hablar de exageraciones y de histerismo frente a los 60.000 muertos del último año? ¿Se debe o no se debe conceder una confianza al hombre?

Los resultados, los hechos, son los que tienen que hablar ahora.

Conducente a la misma finalidad de reducir al máximo los accidentes de la circulación, y como un aldabonazo en la conciencia de los usuarios de la calle y de la carretera, sean automovilistas, sean peatones, viene celebrán-

dose en las principales naciones del mundo el *Día sin accidentes*.

Este año, adherida España a la Convención Internacional que lo promovió, ha tenido lugar, también y por primera vez, en nuestra Patria. El 6 del corriente mayo era la fecha indicada para aquella conmemoración.

Quiera Dios que pronto llegue a atenuarse esa cifra terrorífica de los 60.000 accidentes mortales de la circulación en Europa durante el pasado año: más de 164 víctimas por día, cantidad superior, incluso, a la de fallecimientos como consecuencia de ese otro terrible azote de la humanidad que es el cáncer.

Felicitémonos de que España se haya sumado oficialmente a esa cruzada que en todo el mundo se lleva a cabo en favor de una circulación más prudente, y pudiéramos añadir que más consciente, en la que resplandezca el alto grado de responsabilidad que debe concurrir en quien, de una u otra manera se convierte en usuario de las vías de comunicación.

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, modestamente, pero con insistencia machacona y hace ya bastante tiempo, viene ocupándose desde las páginas de su "Boletín Oficial" e incluso a través de carteles propagandísticos—que, en su día, fueron debidamente distribuidos—de esta campaña sobre la seguridad en la carretera, procurando inculcar a sus socios y al automovilista y peatón, en general, las más elementales reglas en que debe asentarse su conducta el usuario



AGENCIA OFICIAL
VOLKSWAGEN • PORSCHE
 MAESTRO DIPLOMADO ALEMAN
 SERVICIO TECNICO

Petición de Automóviles - Engrase alta presión

JOSE WACHSCHÜTZ

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

PLAZA ZUBIETA, 2



ARISTEGUI Hnos. S. R. C.
 Prim, 30 - SAN SEBASTIAN - Tel. 17626

Manufacturas

OLARAN

PIEL NATURAL Y ARTIFICIAL

PARA

CARROCERIAS Y MUEBLES

Beasain



CONCESIONARIO
 PARA
 GUIPUZCOA

Auto-Recambios

BRIG^{S.L.}

NEUMATICOS **MICHELIN** • RECAMBIOS Y SERVICIOS

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

de la ruta; conducta basada, no tan sólo en los conocimientos inherentes a la buena conducción del vehículo y al conocimiento del Código de la Circulación, sino también, y de manera fundamental, en aquellos principios de humana convivencia social y de buena educación ciudadana que tanto influyen en la manera de proceder y actuar del hombre en todas las actividades de éste en la vida.

Esperemos que esta campaña, que en el terreno oficial y respaldada por el Estado, acaba de iniciarse en nuestra Patria, tenga los resultados halagüeños que todos debemos anhelar.

LA REBAJA DEL PRECIO DEL SEAT 1.400 C

Como es sabido, Seat devuelve 10.000 pesetas del precio del modelo "1.400" a los antiguos adjudicatarios, lo mismo que rebajó a los nuevos.

Como en el pago del Impuesto sobre el Lujo constituye la base de la imposición el precio de adquisición del vehículo, aquella reducción ha de repercutir en el impuesto devengado o que haya de devengarse; por lo que el Ministerio de Hacienda ha cursado las oportunas instrucciones a las Delegaciones para la liquidación del gravamen, tanto en los casos en que todavía no se haya realizado el ingreso como en los que sea necesario proceder a la devolución del impuesto por la parte rebajada.

Para esta devolución, los interesados deberán solicitarlo mediante ins-

tancia dirigida al delegado de Hacienda, acompañando el justificante de la casa Seat de haberse efectuado la devolución de la parte de precio rebajada y la carta de pago del impuesto satisfecho.

Como de costumbre, el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, tanto en sus oficinas centrales que en sus diversas delegaciones, se ocupa de realizar las oportunas gestiones en nombre de los señores socios afectados por la indicada disposición y que lo soliciten al efecto.

EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE CONDUCTORES DE RALLYES

La Federación Española de Automovilismo ha instituido el "Campeonato de España de Conductores de Rallyes 1961" para los conductores con Licencia Española, redactando al efecto un reglamento cuyos artículos principales son los que siguen:

Los aspirantes al título de "CAMPEON DE ESPAÑA DE CONDUCTORES DE RALLYES 1961" deberán estar en posesión de la Licencia de Conductor valedera para el año 1961.

El Campeonato se disputará en las dos pruebas siguientes del Calendario Deportivo Automovilista Español para este año.

—"IX RALLYE NACIONAL DEL R. A. C. E. - III INTERNACIONAL".

—"V RALLYE DE CATALUÑA".



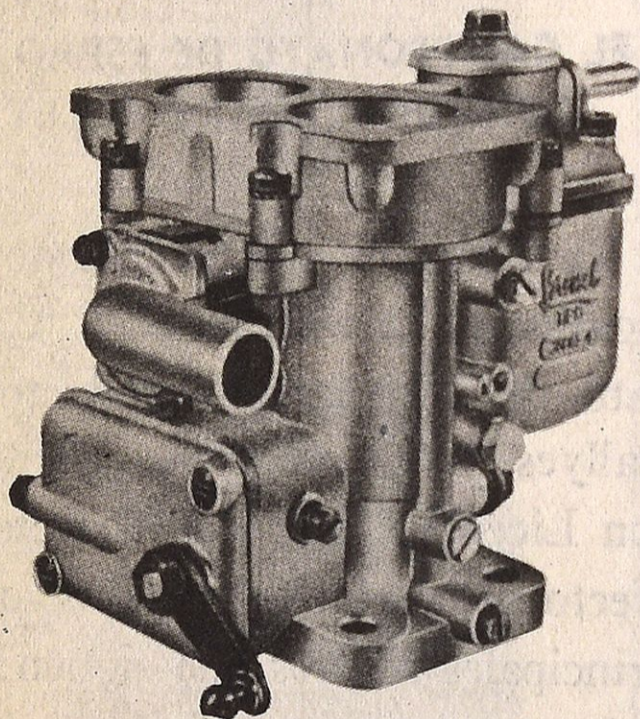
Garage SORASU

Calle Ronda, 7 • Tel. 12272

San Sebastián



"MICHEL"



Servicio oficial VEGLIA-BRESSEL y BRESSEL-WEBER de carburadores

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

¡Más vida que un gato!



ACUMULADORES
★ K L G ★

Avda. Generalísimo, 16 bis - Teléfono: 21248
SAN SEBASTIAN

TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo Colón, n.º 31-33
Teléfono 11-9-11
SAN SEBASTIAN

SERVICIO OFICIAL



TALLER AUTORIZADO
N.º 502

- Asistencia en garantía SEAT y revisiones
- Mecánica en general
- Chapistería, pintura y electricidad
- Alineación regloscópica de faros y equilibración estática y dinámica de ruedas
- Engrases, lavados y pintura de bajos
- Venta de recambios originales

Para optar a dicho Campeonato, el Conductor aspirante deberá efectuar una declaración en la Hoja de Inscripción de cada una de ambas pruebas.

Para cada una de éstas y por cada automóvil inscrito, solamente podrá designarse aspirante a un solo conductor.

De las dos pruebas reseñadas, y cumplidas las condiciones establecidas, se tomarán las puntuaciones obtenidas de acuerdo con el artículo correspondiente.

Si sólo se celebrara una de las Pruebas antedichas se anulará el Campeonato.

En caso de empate, prevalecerá la puntuación obtenida en el IX RALLYE NACIONAL DEL R. A. C. E. - III INTERNACIONAL".

La puntuación en cada una de las Pruebas será de este modo, sin excluir de la Clasificación General a los conductores no aspirantes:

1.º	.....	12 puntos
2.º	.....	10 "
3.º	.....	8 "
4.º	.....	7 "
5.º	.....	6 "
6.º	.....	5 "
7.º	.....	4 "
8.º	.....	3 "
9.º	.....	2 "
10.º	.....	1 "

La Federación entregará el Trofeo correspondiente al Conductor que obtenga el Título. Y, siguiendo un sistema análogo, adjudicará también un

Trofeo al Segundo Conductor que obtenga mayor puntuación.

GESTIONES QUE EFECTUA NUESTRO CLUB

Recordamos, una vez más, que las gestiones que ordinariamente efectúa el Real Automóvil Club en beneficio de sus señores socios son los siguientes:

Matriculación completa de automóviles.

Transferencia de propiedad de los mismos.

Cédula de Identificación Fiscal.

Impuesto sobre radioaudición.

Censo de requisa militar.

Pago de multas.

Revisión de los Permisos de Conducir: los de primera clase han de renovarse cada tres años, y los de segunda, cada cinco.

Duplicados de Permisos de Circulación y Conducción.

Permisos Internacionales para Conducir.

Cuaderno de exportación temporal, trípticos y C. P. D. para los países donde sean requeridos.

Itinerarios de carretera por Europa.

ES MUY IMPORTANTE RECORDAR QUE...

Conviene a los señores socios que comprueben la fecha de expedición o última revisión de sus Permisos de Conducir, ya que de no hacerlo en tiempo hábil, se considerarán caducados y, por tanto, sin validez alguna;



GARAGE
GRAN VIA
Vicente Oyarbide

TALLER DE REPARACIONES AUTORIZADO
PERSONAL TECNICO • ESTANCIAS • LAVADOS • ENGRASES
Avenida Gmo. Franco, 14 • Teléf. 15765 • Particular 18813
SAN SEBASTIAN



ALFA-ROMEO

AGENCIA OFICIAL PARA GUIPUZCOA.

GASOLINA Y DIESEL

GARAGE "SUM"

Servicio Permanente de CAMION GRUA

c/ Segundo Ispizua "D"
Teléfonos 18.913 - 18.903
SAN SEBASTIAN

Carrocerías

E. Biggi



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

GARAGE
Vicente Castroviejo

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

Víctor Pradera, 67 Teléfono 14238
SAN SEBASTIAN

**Sucesores de
V. Laza, S. L.**

CONCESIONARIOS

EN ALAVA

M. Iradier, 21 - Teléfs. 1988 y 3932

VITORIA

siendo indispensable, en tal caso, el examen previo para la obtención del nuevo Permiso.

SEIS MESES DE PLAZO PARA OBTENER PERMISO DE CIRCULACION

Se ha otorgado un plazo de seis meses para que los vehículos de dos o tres ruedas y provistos de motor cuya cilindrada sea superior a cincuenta centímetros cúbicos aunque sin exceder de setenta y cinco, sean matriculados y dotados del correspondiente permiso de circulación.

Este plazo comenzó a contarse el 12 del mes en curso, fecha en que se publicó en el Boletín Oficial del Estado el oportuno decreto de la Presidencia del Gobierno que así lo disponía; terminará, por lo tanto, el 12 del venidero noviembre. Circunstancia que encarecemos no dejen de tener en cuenta aquellos de nuestros señores socios que se hallen en el expresado caso.

NOTAS NECROLOGICAS

Por haberse registrado el 27 de abril — fecha en que nuestro Boletín de dicho mes estaba ya tirado — no hemos podido hasta hoy comunicar a los lectores la triste noticia del fallecimiento del respetable caballero y amigo don Angel Larrainzar Vignau, acaecido en Pamplona.

Socio de los más antiguos de nuestro Club y siempre a la cabeza de ellos por su idoneidad, disciplina y entusiasmo, el fallecimiento del señor Larrainzar nos afecta doblemente por su vinculación de parentesco con

nuestro inolvidable primer presidente, don Manuel Rezola Laparte, de quien era hermano político.

A su viuda, doña Josefina Rezola Laparte; hija, doña Mercedes; hijo político, don Joaquín Canalejo, y restantes deudos, hacemos presente a través de estas líneas el sentimiento de condolencia más respetuoso y sincero del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

* * *

También hemos de dedicar un recuerdo muy cariñoso a la memoria de don Higinio Coronas Fañanás, en cuyos talleres se compuso y editó el número 1 de este BOLETIN y continuó publicándose durante muy cerca de los tres primeros años de su vida.

El señor Coronas—auténtico maestro de tipógrafos — nació en la provincia de Huesca pero trabajó largos años en Pamplona, desde donde vino para establecerse aquí. Tres años de convivencia fueron suficientes para que pudiéramos apreciar las estimabilísimas dotes personales y profesionales que en él concurrían.

El buen don Higinio, con sus 77 años, no dejó de trabajar un solo día. Únicamente, desde hacía un par de meses se hallaba retirado a causa de una dolencia reumática y consuntiva, que terminó por cortar el hilo de su fecunda existencia durante las primeras horas del 1 de abril pasado.

Sinceramente afectados por la desaparición del excelente y admirado

(Continúa en la pág. 30.)

Interpretación del Código de la Circulación

La velocidad

La importancia y transcendencia práctica de la velocidad a que circulan los vehículos son evidentes y, sin embargo, faltan en nuestro ordenamiento jurídico normas genéricas que la regulen.

Las limitaciones que señalan algunos artículos se refieren a casos concretos, como el 93, que regula la velocidad de los vehículos dedicados al transporte; el 94, que determina la velocidad máxima de los tractores; el 95, que establece una limitación de velocidad en los cruces, y el 18 y el 20, que regulan también, respectivamente, la velocidad máxima en cada lugar o circunstancia y vías interurbanas.

A falta de una norma genérica limitativa concreta, se pueden aducir normas indirectas, como la que establece el artículo 18, mediante el cual se prohíbe conducir vehículos de modo negligente o temerario.

El conducir coches a excesiva velocidad puede calificarse de temerario, y la infracción será por ese motivo, pues no se puede denunciar a un coche por el solo hecho de ir deprisa no estando en uno de los casos de especial limitación. Otro artículo que establece una limitación indirecta es el 17, que dice que los conductores de vehículos deben ser dueños en todo momento del movimiento de los mismos y están obligados a moderar la marcha en los supuestos que menciona.

Lo mismo que en el caso anterior, no se podrá denunciar y sancionar por la sola circunstancia de ir deprisa, sino por ese otro motivo de no ser dueño en todo momento del movimiento que es ocasionado por ir muy deprisa, pero que se sustantiva y adquiere independencia constituyendo el motivo de la infracción.

Estos supuestos de infracción, deducidos de modo indirecto de la velocidad, precisan, naturalmente, la apreciación y declaración de la temeridad o negligencia, o de no ser dueños en todo momento del movimiento del coche, apreciación en la que el denunciado podrá no estar conforme y alegar en su escrito de descargo lo que estime pertinente.

Circular a más velocidad que la autorizada por la Autoridad competente por cada lugar y circunstancia es infracción señalada y sancionada por el artículo 18.

Pero en este artículo se señalan, en un mismo

párrafo, como infracciones, además de circular a más velocidad que la autorizada por la Autoridad competente el hacerlo de modo temerario o negligente, que ya hemos comentado. No puede suponerse por ello que son infracciones análogas y equiparadas en sus efectos. El pasar por un pueblo a mayor velocidad que la autorizada por la Autoridad es infracción, pero no quiere decir que se circule necesariamente de modo negligente o temerario. Ya se comprende que pasar por un pueblo a 45 kms. por hora es infracción si excede de la autorizada en aquel lugar, pero no es circular de modo temerario y salvo siempre las circunstancias del caso; pero sí podrá considerarse y declararse casi siempre el circular a 80 kms. por hora en zona urbana. La distinción tiene importancia, pues el artículo 18 citado establece una sanción por conducir de modo negligente o temerario, distinta de los otros conceptos que se señalan en el mismo, teniendo estos últimos una sanción más módica que la señalada para la temeridad y negligencia.

Al no haber en nuestro Código limitaciones genéricas de velocidad y ante el aumento de accidentes en carretera, se discute si no sería conveniente establecer normas concretas a ese respecto.

El problema es de difícil solución, y en nuestro BOLETIN del mes de enero, con referencia a Alemania, exponíamos los inconvenientes de la limitación de velocidad, el mayor de los cuales es el embotellamiento en el tráfico; y, por otra parte, las estadísticas no daban en los accidentes un porcentaje elevado al factor velocidad.

Claro que el circular en buenas carreteras o en pistas especiales no es igual que el hacerlo en carreteras deficientes.

En Francia se tiende a la limitación. Sin establecer una norma absoluta, se establecen limitaciones en determinadas carreteras y en días señalados, y recientemente se ha rebajado la velocidad de 100 kms. por hora, autorizada a unos casos, a 90.

Aceptando la orientación de limitación de velocidad que se señala, el sistema de diversidad, según las carreteras y días determinados, nos parece demasiado complejo.

TREVIJANO

EL ZAPATO DE CALIDAD PARA
SEÑORA Y CABALLERO

San Martín, 38 - Teléfono 12183 - SAN SEBASTIAN

FOTO MADRID

Fotocopias
al momento

Trabajos industriales

Cine - Venta de aparatos fotográficos

Avda. España, 16 Teléfono 14380
San Sebastián

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

Garage Internacional

MAÑERO Y MENDIBURU, S. R. C.

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

Talleres Auto-eléctricos

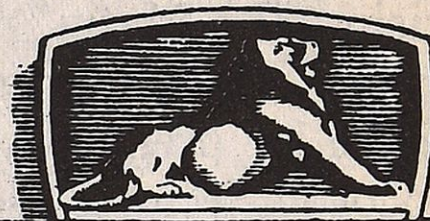
GABRIEL COCA

Especialista desde 1912

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

CONSTRUCCION DE PIEZAS
EN BAQUELITA Y EBONITA

Usandizaga, 12 Teléfono 14084
SAN SEBASTIAN



STINUS

FUNDADA EN 1893

GARAGE
Gloria, 3 y 5
Teléf. 10350

CARROCERIA
Carquizano, 5
Teléf. 10235

SAN SEBASTIAN

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

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA GUIPUZCOA
DE AUTOMOVILES

Peugeot

SERVICIO

RECAMBIOS

GARAGE ARACAMA

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

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

SAN SEBASTIAN

Ignacio Villar y Cía.

MAYORISTAS CAMPSA

REPSOL - CALVO SOTELO - AMALIE Y CASTROL

Accesorios y recambios

"MOVI"

Autoelectricidad - Neumáticos - Rodamientos

P. Centenario, 2 Teléfonos 12279 y 17302

SAN SEBASTIAN

El "raid" automovilista **Pekín - París**

(10 Junio - 10 Agosto 1907)

Por primera vez desde hacía muchos años, Europa y Asia conocían la paz, y las fronteras del mundo estaban abiertas... Con el fin de subrayar este raro acontecimiento, y para estimular el deporte del automóvil (y, naturalmente, la tirada de un periódico), el diario parisino "Le Matin" planteó una cuestión que inmediatamente fué clasificada entre las preguntas "estúpidas" por todos los lectores "serios": "¿hay automovilistas capaces de enlazar Pekín y París con su coche?"

El periódico recibió centenares de contestaciones. Muchos de los remitentes de éstas estaban dispuestos a tomar la salida si los gastos que se produjeran estuviesen pagados; pero cuando "Le Matin" anunció que cada participante debería previamente hacer un depósito de 2.000 francos —¡2.000 francos de aquéllos!— el número de candidatos cayó verticalmente, reduciéndose a 25.

Pero este número se había reducido todavía en una quinta parte para cuando el señor Bapst, ministro de Francia en Pekín, dió en esta capital la salida a los vehículos inscriptos el 10 de junio de 1907.

Las cinco inscripciones oficiales fueron: dos 10 HP. Dion-Bouton,

conducidos por los corredores franceses Cormier y Collienon; un 15 HP. Spyker, dinamarqués, pilotado por un tal Godard; un triciclo Contal, de 6 HP, conducido por otro francés, llamado Pons, y un 40 HP. Itala, pilotado por el príncipe Scipione Borghese, en compañía de su chófer Ettore Guizzardi, y su observador, el periodista Luigi Barzini, de nacionalidad italiana los tres, así como el vehículo.

A las 8 de la mañana de aquel histórico 10 de junio de 1907, todo estaba listo para la Gran Carrera Asia-Europa. La Compañía de Petróleos Nobel, de Rusia, había preparado los depósitos de carburante necesarios a través de Asia y Siberia, carburante transportado en gran parte sobre camellos y caballos.

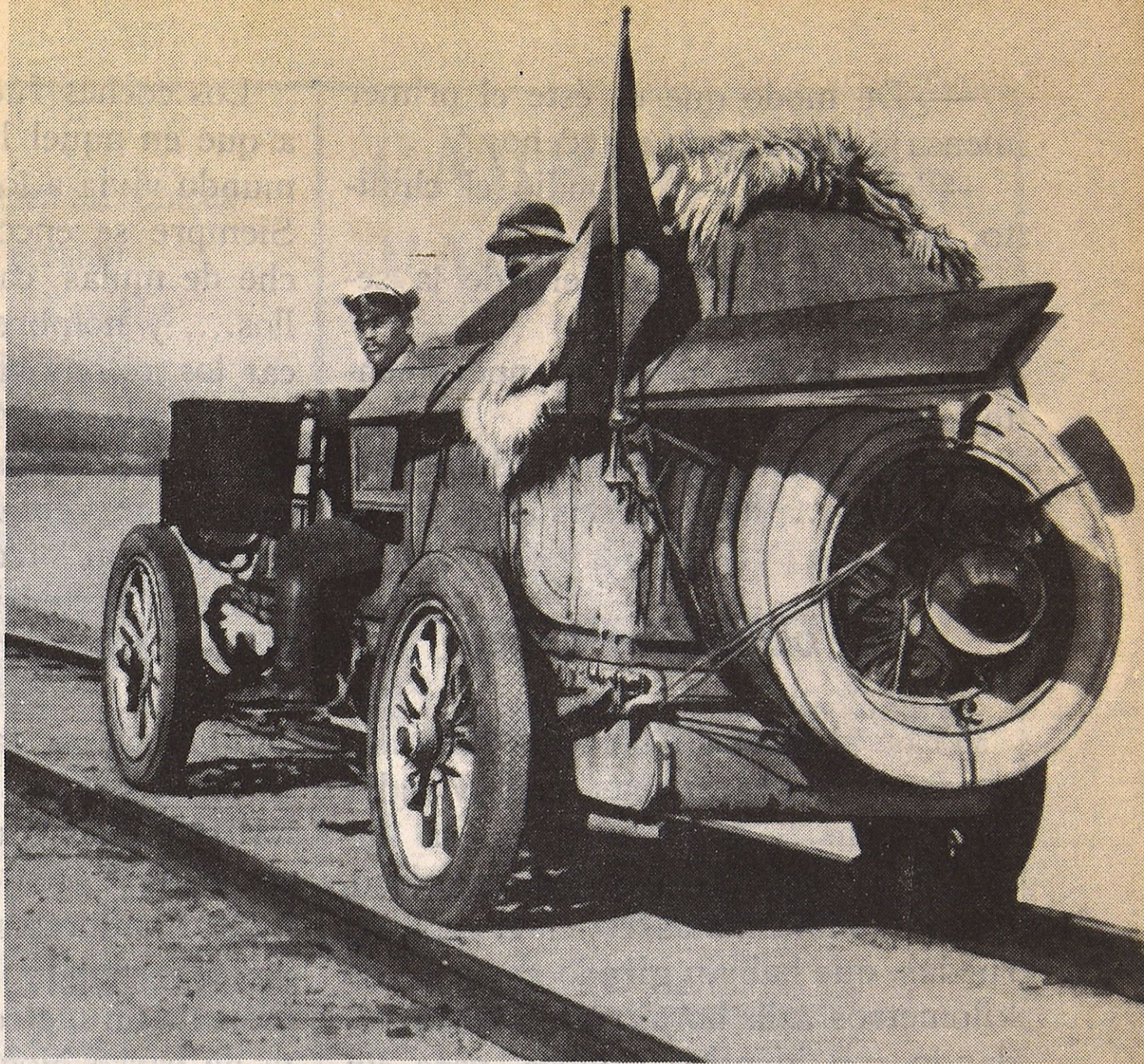
EL CAMINO DE LA SEDA NO ERA DE TERCIOPELO

Los primeros kilómetros los recorrieron los cinco participantes detrás de una banda militar que tocaba la Marcha Triunfal, de "Aida", y en medio de una multitud de pekineses que ni tan siquiera estaban extrañados, ya que todavía no habían sido informados de la existencia del automóvil.



En Pekín, el 10 de Junio de 1907, y en medio de una explicable curiosidad por parte del pueblo amarillo, el príncipe Scipione Borghese, con su Itala, toma la salida camino del muy lejano París. El embajador de Francia en la capital del entonces Celeste Imperio estrecha la mano de los tripulantes del Itala.

Hartos de rodar sobre pistas movedizas y puentes inseguros, los Italianos deciden hacerlo sobre los propios raíles del Transiberiano. Veinte kilómetros a la hora de media era entonces una velocidad ideal. Sin embargo, el Itala hubo de verse más de dos y más de tres veces con el tren frente a frente.



• Después, al fin, los corredores pudieron adquirir velocidad, distanciándose rápidamente el Itala de los demás vehículos. Sin embargo, fué a remolque de asnos, mulas, caballos y de docenas de campesinos del

país, como el Itala del príncipe Borghese recorrió en una semana, lo mismo que los restantes coches, casi todo lo que se suponía que era la carretera entre Pekín, la Gran Muralla, Nankow y Calgan, la Puerta de la Mongolia, punto de salida de todas las caravanas.

A partir de Calgan, los automóviles empezaron a justificar su nombre de vehículos que se mueven por sus propios medios, atravesando a velocidad relativa las estepas herbóreas de la Mongolia. Más tarde, volvieron a comenzar las dificultades en el famoso desierto de Gobi..., vocablo mongol que significa "el agujero".

EL TELEGRAMA NUMERO 1

Fué en un oasis, en pleno centro del desierto de Gobi, donde el príncipe de Borghese se detuvo ante uno de los depósitos de agua a fin de reponer del

precioso líquido el radiador de su Itala, y donde se encontró con la sorpresa de hallar una oficina de telégrafos. En ella le esperaba un telegrama, informándole de que el Spyker estaba a falta de gasolina al Norte de Pong-Kiong, y que esperaba aprovisionarse por mediación de un camello; de que los dos Dion habían pasado por Udde, y de que al triciclo Contal no se le había visto por parte alguna.

Satisfechos por la considerable ventaja que llevaban ya sobre el "pelotón", decidieron informar a sus compatriotas, que, como es natural, estaban muy impacientes. Barzini escribió un largo mensaje para su periódico y lo entregó al telegrafista; el chino aquel abrió un gran libro-registro por su primera página, y escribió en grandes letras, con el más cuidadoso esmero: "Telegrama número 1".

El periodista, sumamente extrañado, le preguntó:

—¿De modo que es éste el primer mensaje que expide usted hoy?

—No, señor — respondió el chinito, sacudiendo la cabeza.

—Entonces, ¿el primero de la semana?

Y el amarillo, moviendo nuevamente la cabeza, explicó:

—No, señor. El primero desde que estoy aquí..., hace ya seis años y medio.

UN OCEANO DE BARRO

Tras el desierto, nuevamente las praderas, las caravanas, las viviendas mongólicas... A continuación, la lluvia, y con ella el barro; un pegajoso, espeso y siniestro barro, en el cual, las ruedas, que habían girado hasta a 100 kilómetros a la hora, continuaban rodando con idéntica rapidez, pero sin avanzar más de 100 metros cada sesenta minutos.



Los coches fueron salvados gracias a que en aquel lugar nómada todo el mundo vivía a lomos de algún animal. Siempre se encontraba algún enganche de mulas, caballos, bueyes, camellos..., y hombres, para poder remolcar los automóviles en dificultad.

Pasando de Mongolia a Siberia, el Itala, con varios centenares de kilómetros de ventaja sobre sus rivales, tropezó con otro fenómeno asiático: inmensas extensiones de barro, recubierto de una costra endurecida, que soportaba el peso del coche, aunque algunas veces también fallaba, hundándose. Durante horas y horas, los italianos rodaron sobre aquella masa ondulada, reteniendo el aliento como los patinadores sobre el hielo poco espeso. Y cuando la costra se abría, una mole de un metro a un metro cincuenta de barro bloqueaba las dos toneladas del Itala...

El mecánico Guizzardi tuvo que desmontar varias veces el vehículo para que los bueyes pudieran arrancar, pedazo por pedazo, la gelatinosa capa de barro.

EL ARTE DE FRANQUEAR LOS PUENTES

Siberia formaba parte entonces del gran Imperio ruso. Llegando a ella, los corredores pensaban en-

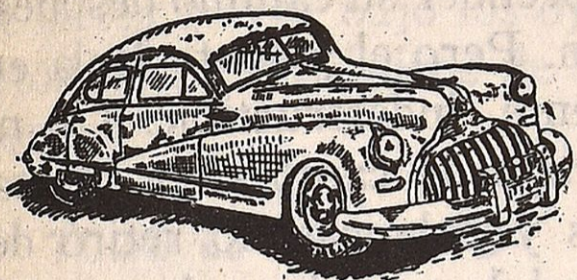
Al fin, a los cuarenta días de carrera, el príncipe Borghése consigue llegar a Rusia, cuyas carreteras, realmente buenas, le animan a pisar fuerte al acelerador de su coche. Consecuencia: una rueda rota y una parada de varios días, los mismos que se tardaron en reparar la avería.

Reparaciones electro-mecánicas

Engrase a presión

Estancias Lavados

Automóviles para viajes



Garage Otero

Fuenterrabía, 31 Teléf. 14290

SAN SEBASTIAN

CARROCERIAS VASCONGADAS



Escolta Real, 6 (Barrio del Antiguo)

Teléfono 20171

SAN SEBASTIAN

Carrocerías

DIAZ

Paseo Duque de Mandas, letra I

Teléfono 13-3-87

SAN SEBASTIAN

ROLLS - ROYCE

BENTLEY

ROVER

GARAGE "CONSTELLATION"

Geugeot

Alquiler de Automóviles sin Conductor

Puente de Lavado "Chemico" - Gasolina Servicio SHELL

BIARRITZ

13, Av. Reine - Victoria

10, Rue Pellot, 10

Téléphone 424.71

EL CLIENTE ES LA PERSONA MAS IMPORTANTE EN NUESTRA CASA

contrar civilización y carreteras..., sobre todo, carreteras.

Por desgracia, después de haber construido muy laboriosamente su obra maestra del Ferrocarril Transiberiano, rusos y siberianos supusieron que el problema de los transportes estaba resuelto, y dejaron hundirse, en el lodo y bajo el polvo de sus estepas, las pocas carreteras, ya malas de por sí, que atravesaban los territorios asiáticos.

Uno de los mayores peligros radicaba en que la inmensa parte de los puentes de madera que vadeaban los innumerables ríos siberianos estaban podridos y en trance de desaparecer.

—El mejor método para atravesar un puente en Siberia... — explicaba el príncipe de Borghese—, es tomar aliento y atravesarlo a toda velocidad. Si se rueda bastante rápido, el puente no tiene tiempo de hundirse bajo los pies de uno, ya que incluso los puentes, en Siberia, se hunden lentamente...

Pero es posible que el Itala no fuese lo suficientemente lanzado al atravesar uno de aquellos puentes, ya que todo el equipo italiano se encontró, de

pronto, con su vehículo volcado en el centro del río...

A CABALLO SOBRE EL TRANSIBERIANO

Es probable que ninguno de nuestros coches modernos hubiera podido reemprender su camino después del remojón. Pero el potente Itala era, literalmente, indestructible. Un numeroso grupo de campesinos, armados de cables y palancas, lo retiró del agua haciéndolo resbalar sobre un plano inclinado construido con los restos del puente hundido.

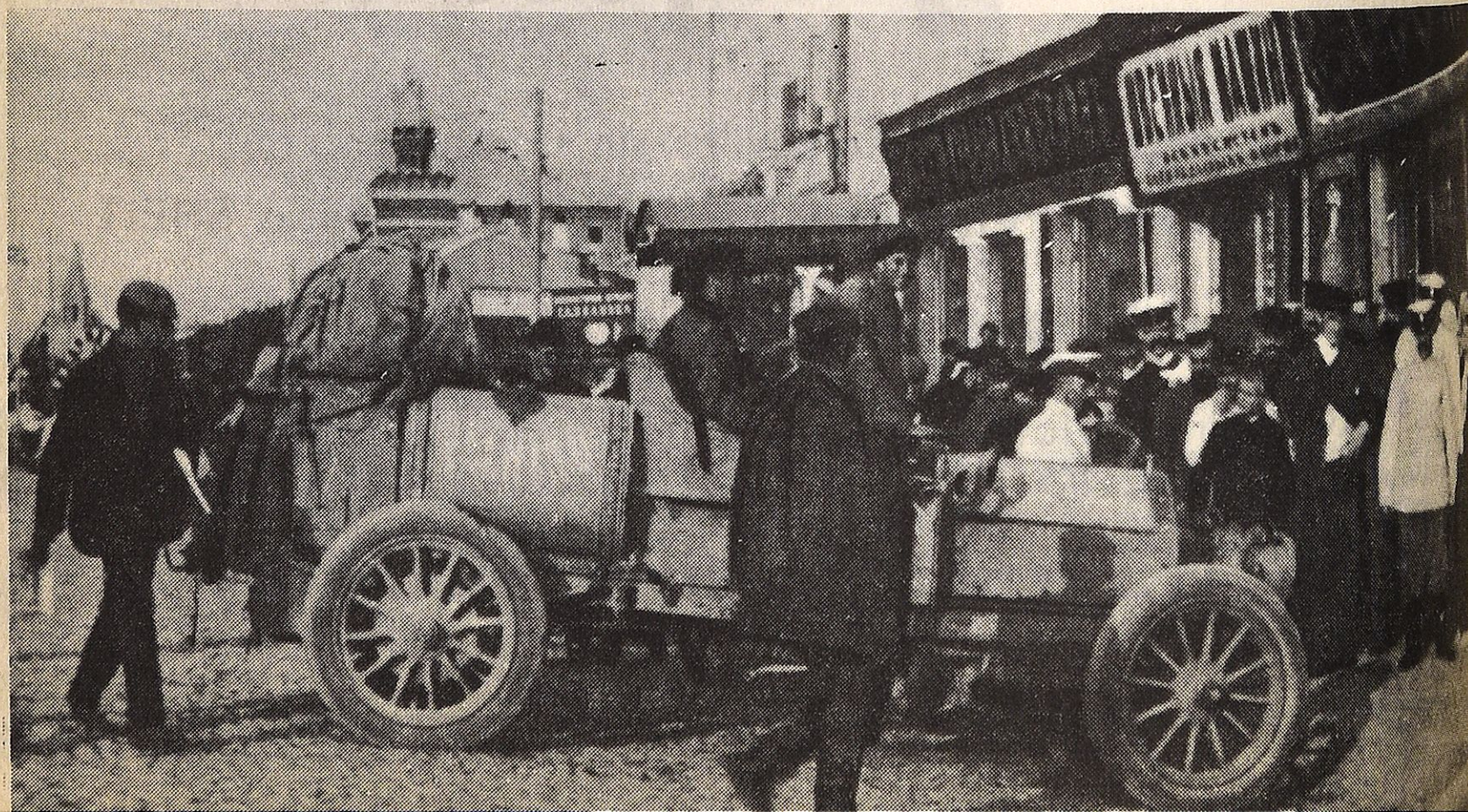
Guizzardi secó las bujías; y luego, haciendo una reverencia de gran estilo ante Borghese, informó a éste:

—Alteza, podemos continuar.

Y fué poco después cuando el príncipe pensó utilizar la vía del famoso Transiberiano para continuar la carrera.

Colocando el coche "a caballo" sobre uno de los raíles, y rodando bastante rápido, para impedir que las ruedas se trabasen en los travesaños, el Itala consiguió avanzar a través de la Siberia a unos 20 kilómetros a la hora, sacudiendo a sus pasajeros bastante

En Moscú esperaban a los ocupantes del "Itala" un entusiasta recibimiento y varios barriles repletos de "vodka"...



menos que cuando utilizaba la carretera.

Pero el famoso Transiberiano no tenía entonces más que una sola vía, y aunque en aquella época estaban poco cargado de tráfico, los italianos, en dos o tres ocasiones, evitaron la catástrofe "in extremis", arrancando su Itala de la vía férrea bajo los ojos estupefactos de los mecánicos de las locomotoras.

TODO ES RELATIVO

Después de unos cuarenta días de increíbles aventuras, el Itala alcanzó, por fin, la Rusia europea, y empezó a encontrar carreteras que hoy las juzgaríamos imposibles, pero que en aquel entonces parecían verdaderas mesas de billar...

Moscú hizo a los tres "equipiers" del Itala un recibimiento grandioso y triunfal, lo mismo que San Petersburgo y las otras grandes ciudades de la Rusia europea, estando la hospitalidad rusa a punto de matar al príncipe y a sus dos compañeros, ahogándoles en el oleaje de "vodka" que les fué imposible rechazar...

Vinieron después Polonia y la Prusia Oriental con semejantes y reiterados triunfos en Berlín y en toda Alemania. El 9 de agosto, el Itala atravesó la frontera francesa, pudiendo haber llegado aquel mismo día a París; pero, estando organizada la recepción oficial para el día 10, los tres italianos hicieron noche en Meaux, mientras los periodistas invadían el pueblo...

Hacia la una de la tarde del 10 de agosto de 1907, el cortejo se puso en marcha. Iba en cabeza una veintena de potentes automóviles parisinos, con relucientes cobres; después, un enor-

me autocar, en el cual treinta músicos reanudaban la Marcha de "Aida", exactamente en el punto del pentagrama donde lo habían dejado sus colegas chinos dos meses y 16.000 kilómetros antes.

Detrás del autocar y de la música iba el Itala, cubierto de flores, de polvo y de gloria; y seguidamente, una larga columna de otros automóviles cerraba el cortejo.

UNA PRUDENTE CONCLUSION

La recepción que los parisinos tributaron al Itala fué delirante. Hizo falta cerca de dos horas para que el cortejo atravesara los Campos Elíseos y llegase a la Plaza de la República en medio de las aclamaciones de un gentío imponente. Después, el príncipe Scipione Borghese se apeó noblemente de su Itala y gritó, no menos noblemente:

—¡Viva Francia!

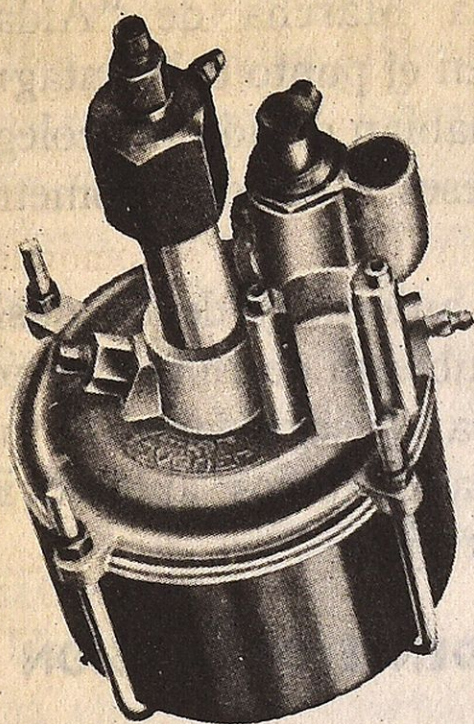
Después, apretando las manos de Ettore Guizzardi y Luigi Barzini, gritó de nuevo:

—¡Y viva Italia!

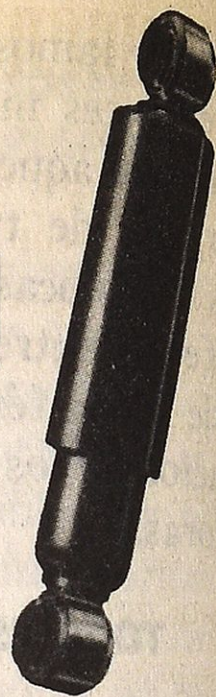
Los dos Dion y el Spyker llegaron a París tres semanas más tarde, siendo acogidos cortésmente pero sin entusiasmo... Bien a pesar de que sus pilotos tuvieron, probablemente, más mérito que los italianos, ya que no contaban ni con la potencia motriz ni con los recursos principescos del Itala. Pero fué el gran deportista que era el príncipe Scipione Borghese quien debía deducir la más sabia conclusión de aquella memorable aventura:

—Nuestro viaje ha probado una cosa, y es lo imposible que resulta ir de Pekín a París en automóvil.

R. DELORME.



¡AUTOMOVILISTA!



Su coche obtendrá velocidad, suavidad y seguridad comprobando o reparando sus frenos y amortiguadores en
TALLERES ESPECIALIZADOS AREVALO

TALLERES ESPECIALIZADOS AREVALO
comprobarán sus frenos con aparatos de precisión sin ningún compromiso

Talleres **AREVALO** garantizan todos sus trabajos

TALLERES AREVALO

ESPECIALIZADOS EN FRENOS Y AMORTIGUADORES

José M.^a Salaverría, 3 bajo **SAN SEBASTIAN** Teléfono 22139

La mujer, conduciendo, es más prudente que el hombre

Y raramente origina un accidente de carretera

¿Conduce mejor el hombre o la mujer? Para contestar con precisión a esta pregunta se han desarrollado experimentos adecuados en distintos países. Y los resultados varían. Unos dicen que no existe diferencia. Otros, que conducen mejor los hombres. Ahora, en los Estados Unidos se manifiesta que las mujeres, en el volante, son más prudentes y que originan menos accidentes en la carretera. Sin embargo, su comportamiento en las vías urbanas no merece tan favorable comentario.

La prensa de todo el mundo habla de las mujeres conductoras. No hace mucho tiempo, la conductor de "taxi" Madame Adrienne Majoux fué asesinada. Madame Majoux, madre de siete hijos, viuda, era una de las doscientas y pico mujeres que, en París, se dedican a tan arriesgada y sufrida profesión. Los taxistas pasan de quince mil. La competencia es mínima. Una de estas valerosas mujeres se ha hecho el propósito de escribir sus memorias. Sus primeros apuntes resultan curiosos.

—Son más bondadosos—dice—los viajeros llegados de provincias, que consultan sobre los espectáculos y se dejan guiar. Los más nerviosos y los que mejores propinas dan son los periodistas, que, además, siempre adelantan alguna noticia importante. Por eso les llevo de prisa a su destino.

Decimos que la estadística más favorable para las mujeres conductoras se ha registrado en los Estados Unidos de América. Ellas siempre han concedido cierta supremacía al marido en el uso del automóvil, aunque buena parte de la política, de las finanzas, del comercio, además de sus labores específicas, les atraiga sobremanera. En coches y en las carreteras,

no. Si en Norteamérica más de veinte millones de familias tienen dos automóviles, el reservado a la mujer es siempre el menos nuevo. El marido procura no dejar a su esposa el coche recién comprado. Y si viajan juntos, en el mismo vehículo, muy pocas veces coge ella el volante. Razón: que el hombre conduce a mayor velocidad. Lo cual es importante en el país de la prisa.

El dedo en la llaga ha sido puesto por unas compañías aseguradoras al conceder ciertas reducciones: "A los agentes de seguros les consta que las mujeres son mucho más prudentes conduciendo, y que en el noventa por ciento de los casos, las catástrofes se producen cuando es el marido el que lleva el volante. Las mujeres casi nunca son responsables de excesos de velocidad, y muy pocas veces culpables de atropellos".

A ellas les importa poco que las adelanten en la carretera. En esto no sienten herido su orgullo. Quizás porque circulando despacio pueden ser admiradas con más precisión. Pero quizás, también, porque a fuerza de decir que eran malos conductores, han hecho propósito de demostrar lo contrario.

—No importa llegar a casa minutos antes o después. El caso es llegar sanos y salvos—dicen.

Cuando una mujer va al volante, habla poco, se mantiene concentrada en las distintas maniobras y problemas del tráfico. Y hace gala de conocer el código, que es una de las armas más eficaces para no infringir sus reglas y evitar accidentes.

Esto y no sentirse ganadas por la velocidad ha sido lo que ha inclinado la balanza en favor de las mujeres conductoras.

Por qué en el Cine las ruedas de los coches parecen girar en sentido contrario

Todo el mundo lo ha visto frecuentemente en el cine. Las ruedas de los coches no participan del sentido de la marcha, sino que giran en sentido contrario. No se crea que se trata de una imperfección técnica o de un defecto de fotografía durante el registro. No. Estamos simplemente en presencia de un fenómeno estroboscópico. La visión estroboscópica es cosa conocida desde hace más de un siglo. Encontró una de sus primeras aplicaciones en el instrumento conocido con el nombre de "caja mágica" o cinematógrafo para niños, que aún hoy se encuentra entre los juguetes. Se trata simplemente de una caja giratoria que presenta una serie de rendijas a lo largo del borde abierto, y va tapizada totalmente por una serie de sucesivos dibujos, los cuales parecen animarse cuando se hace girar la caja.

No es difícil comprender este fenómeno cuando en el examen un poco meticoloso de los dibujos se aprecia que éstos no son totalmente idénticos. El sujeto está dibujado cada vez en una posición un poco distinta, de forma que la serie de dibujos sucesivos reproduzcan el movimiento deseado.

En una película vemos igualmente—como en la caja encantada—una sucesión de imágenes particulares. Debido a la persistencia de la impresión visual, el ojo no es capaz de distinguir esta sucesión rápida de imágenes, y se cree ver una sola imagen animada continua.

Para hacer una película se deben fotografiar veinticinco imágenes por segundo. Si con esta frecuencia la exposición coincide cada vez con una rueda que se presenta siempre en la misma posición y sea

aquella en la que el trazo vertical está orientado hacia arriba, nuestro cerebro deduce de esta serie de imágenes idénticas que se trata de una rueda fija. Cuando, por el contrario, la exposición se hace a los $1 \frac{1}{8}$, se obtiene una serie de imágenes y nuestro cerebro deduce la conclusión de que la rueda gira en el mismo sentido que las agujas del reloj. Sin embargo, si la exposición se produce cada $7/8$ de vuelta, gira en sentido inverso.

Se puede observar igualmente el efecto estroboscópico por las noches en la calle, pero solamente cuando el alumbrado es mediante lámparas de descarga en atmósfera gaseosa, sea de sodio o de vapor de mercurio. Con las lámparas incandescentes alimentadas por corriente alterna, también es posible apreciarlo, pero debido a la persistencia de la incandescencia del filamento, la variación de la intensidad luminosa es tan mínima que el efecto estroboscópico apenas es observable.

La ciencia y la técnica han encontrado múltiples aplicaciones a la visión estroboscópica de objetos en movimiento. Es así como en la estación experimental de construcciones navales de Holanda se estudia con éxito lo que ocurre en la superficie del agua al girar las hélices. Se manifiesta claramente un fenómeno llamado "cavitación", que amenaza seriamente la duración de las hélices. Debido a la fuerza centrífuga, el agua en los extremos es proyectada violentamente hacia fuera, y en ciertos puntos la presión disminuye de tal forma, que se producen burbujas de vapor. Cuando estos puntos, llenos de vapor de agua, quedan sometidos poco después a toda la presión del agua, se llenan

con tal violencia que producen a la larga deterioros en las palas de las hélices. Iluminando estroboscópicamente un modelo de hélice en movimiento, se pueden descubrir los puntos en donde se produce la cavitación y adoptar las medidas apropiadas y eficaces para remediarlas. Para iluminar estroboscópicamente las hélices de los barcos a una elevada velocidad de rotación, cada exposición debe ser de muy corta duración. Para poder por lo menos fotografiar alguna cosa en tales condiciones, la cantidad de luz radiada durante este corto instante debe ser particularmente elevada. Es para esta finalidad para la que Philips construyó un estroboscopio que no radia luz más que durante 0,00001 de segundo, pero con una intensidad de 150 millones de bujías.

En todas partes donde los procesos se

desarrollan con una velocidad tal que la lentitud del ojo humano no permite verlos o que la cámara más rápida no llega a fotografiarlos, el estroboscopio encuentra un campo de aplicaciones y ofrece su solución. Así es posible emplearlo, por ejemplo, para controlar si las válvulas de admisión y de escape de los motores Diesel o de explosión se abren y se cierran justamente a tiempo. El ajuste de sus resortes no puede realizarse de otro modo que con el motor parado.

Dado que existen otras numerosas posibilidades de utilización del estroboscopio, nos limitaremos a los ejemplos indicados, siendo nuestra finalidad únicamente mostrar cómo la ciencia ha sabido utilizar para fines prácticos una curiosidad accidental, tal como la rotación de las ruedas en sentido contrario, visible en la pantalla.

SERVICIO OFICIAL



ACCESORIOS • RECAMBIOS
TALLER AUTORIZADO
BONOS GARANTIA

LUIS JESUS CANO

Prim, 59 - Tels. 11642-24856-24864

SAN SEBASTIAN

(Viene de la pág. 17.)

amigo y colaborador, sirvan estas líneas de adecuada expresión de nuestro sentimiento para su viuda, doña Inés Puyalto; hija, Paquita, e hijo político, don Benito Elarre, querido amigo particular también y socio del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

* * *

Dentro del mes en curso y ya en imprenta el presente número del BOLETIN Oficial del R.A.C.G., hemos tenido que lamentar la pérdida de otros dos queridos amigos, socios ambos del Club: don Guillermo Gaztelurrutia Miota y don José María Sagastume Ituarte.

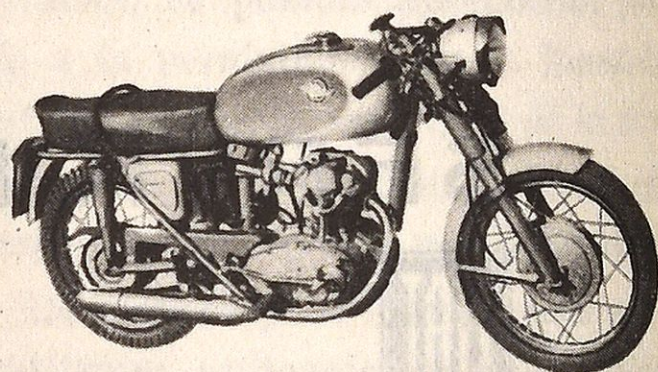
El primero, de 59 años de edad, entregó su alma al Señor, de manera casi repentina, el pasado día 10. El finado ejercía la industria de taxista, y tanto en las relaciones de su actividad profesional como en la esfera privada y particular procedió siempre como el hombre caballeroso, considerado y campechano que fué en todo el transcurso de su existencia, por lo que su súbita desaparición causó sincero y hondo sentimiento entre cuantos le conocíamos.

Don José María Sagastume Ituarte llevaba retirado hacia casi un año, afectado de una dolencia gástrica cuya gravedad creciente, pese a los cuidados y desvelos de la Ciencia, determinó el tristísimo desenlace, acaecido en la tarde del viernes 12. El señor Sagastume, que apenas había cumplido los 54 años, era una excelente persona y un industrial honorable y activo, circunstancias que granjeáronle

tantas simpatías y tan extensos y sinceros afectos. Nosotros, aparte de considerarle como un amigo noble y afetuoso y contarle entre nuestros socios más distinguidos, teníamosle entre los más antiguos y decididos anunciantes de este BOLETIN en su calidad de industrial, años hace establecido en nuestra ciudad, como fabricante, en sociedad con el también querido amigo don Custodio Bienzobas, del acreditado silenciador de automóviles, "Silen".

Estén seguros los deudos todos de ambas familias dolientes, a los que transmitimos con estas líneas nuestro respetuoso pésame, que hemos sentido como propias tales irreparables desgracias.

El teléfono del Club es el número **1-15-29**



DUCATI

Vespa

Motobic

EN TODOS LOS MODELOS
GRANDES FACILIDADES • VENTA Y REPARACION
MOTO GUIPUZCOA

Miguel Imaz, 4 • Teléfono 21052

SAN SEBASTIAN

MENESTRA AUTOMOVILISTA

Las fábricas N. S. U., Motoren Wergé anuncian que la producción en serie del famoso motor Wankel N. S. U., del que tanto se ha hablado, no está prevista ni para 1961 ni para 1962.

* * *

La producción diaria de la firma Porsche va a elevarse de 31 a 50 coches.

* * *

Es en Hamburgo donde va a establecerse la filial de la gran marca japonesa Honda.

Esta sociedad, que empezará por importar pequeñas máquinas, proyecta invadir el mercado europeo con sus motos, accesorios y piezas de recambio.

* * *

Para animar las exportaciones de automóviles en Francia, los constructores han propuesto a los ministros interesados la solución siguiente:

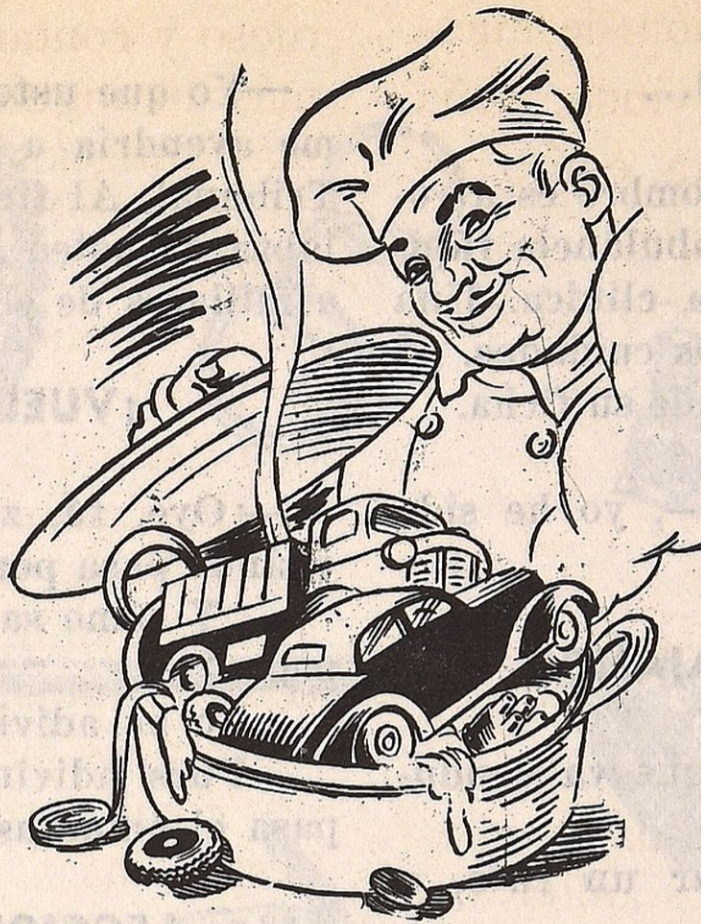
- 1.—Aumento de un 2 al 3 por ciento del precio anterior de los coches.
- 2.—El mismo tanto por ciento de rebaja para el mercado exterior.

* * *

El automovilista que detiene brusca-mente su coche a 60 kilómetros a la hora sufre la misma sensación que si el peso de su corazón pasara de 300 gramos a 5 kilogramos; su cerebro, de 1.500 gramos, a 25 kilogramos, y su sangre, de 5 kilogramos a 85.

* * *

En Tokio, va a ser fabricado el motor más pequeño del mundo, que pesará tres



gramos y tendrá dos centímetros de diámetro.

* * *

En 1960, las exportaciones de automóviles japoneses han alcanzado la cifra de 14 millones de libras esterlinas, superior sensiblemente a la de 1959.

Los principales compradores fueron Formosa y Méjico.

* * *

Los conductores británicos condenados por infracción al Código de la Carretera quedan obligados, después de pagar una fuerte multa, a asistir a un curso que sobre circulación da por las noches el Superintendente de la Policía.

* * *

En Bélgica será entregado próximamente al Gobierno un proyecto de ley instaurando el Permiso de Conducir obligatorio.

* * *

Durante este año, Argentina venderá a Uruguay 600.000 metros cúbicos de petróleo bruto procedente de la Tierra de Fuego.

* * *

El auto más pequeño del mundo será construido en Cruz (Austria), por una empresa italoaustríaca. Dicho vehículo tendrá una cilindrada de 643 centímetros cúbicos; el motor será construido por la firma Puch, y la carrocería por la Reisner, de Turin. El cochecito podrá alcanzar una velocidad de 155 kilómetros por hora.

HUMOR DEL AUTOMOVIL

POR SI ACASO...

Accidente de auto. Un hombre es atropellado en la calle. Una ambulancia rápidamente le traslada a una clínica. Una enfermera le da los primeros cuidados. Al cabo de un rato, otra extiende su ficha.

—¿Es usted casado?

—No—precisa el herido—, yo he sido atropellado por un auto.

DESCANSAR TRABAJANDO

El marido, a su mujer que va conduciendo:

—¿Quieres dejarme guiar un rato, a ver si puedo descansar?

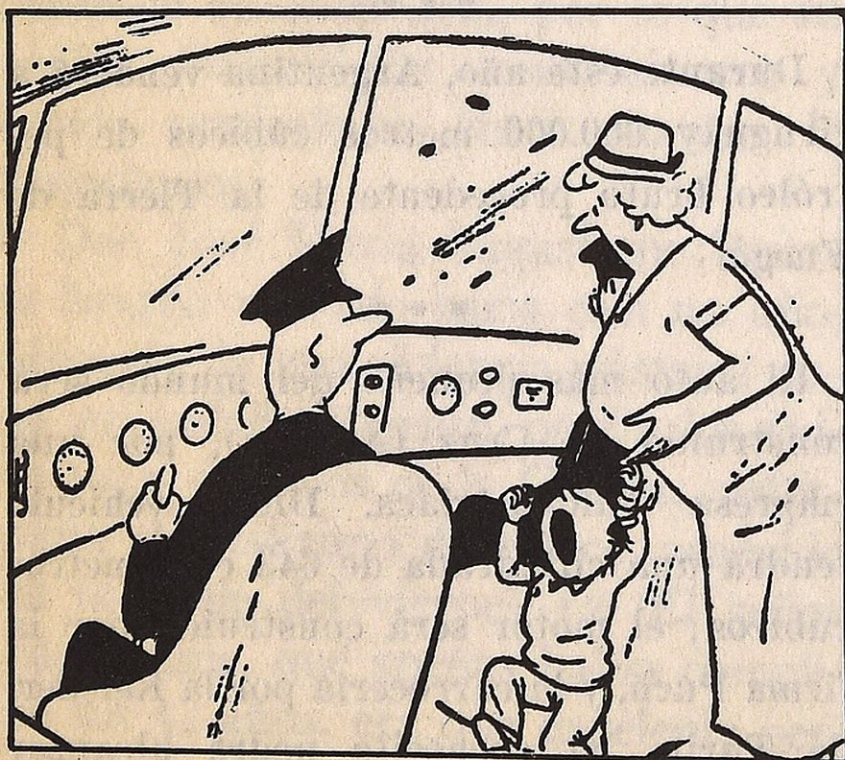
INGENUIDAD

—Ayer mañana vi a un camión de seis ruedas meterse por completo en un tranvía.

—¿Sí? ¿Pero había sitio?

UNO CONTRA MILES

El policía, al propietario del coche que acaba de chocar con una dama automovilista también:



—Déjele conducir un rato el avión; si no no va a dejar de llorar.

—Yo que usted, bien miradas las cosas, me avendría a arreglar “esto” fuera del Tribunal. Al fin y al cabo, es sola la palabra de usted la que ha de hacer frente a millares de ella...

¡VUELVE POR OTRA!

—¡Oye, tú, zopenco! ¿Puedes decirme cuándo pasa por aquí el ómnibus?

—¿Y cómo sabe usted que me llamo zopenco?

—Lo he adivinado.

—Pues adivine usted también cuándo pasa el ómnibus.

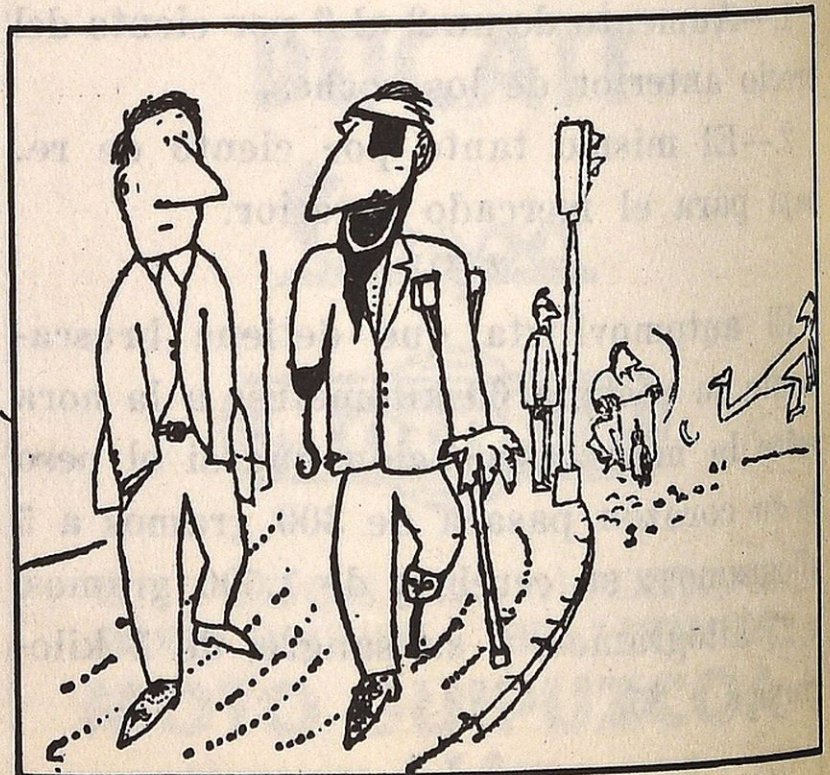
LECCION DE REVALIDA

La señora, con su flamante carnet nuevo de conducir, se empeña en ser ella la que lleve el coche. Al rato observa que sale vapor del radiador, detiene el coche y pregunta a su marido:

—¿Qué hago ahora? ¡El agua está hirviendo!

El esposo, distraído, continúa la lectura de su periódico y, sin levantar la vista, contesta:

—Echa el café.



—¡Pues aquí donde usted me ve, yo sólo tuve un accidente de circulación en toda mi vida!...

INDUSTRIAS UNIDAS, S. A.

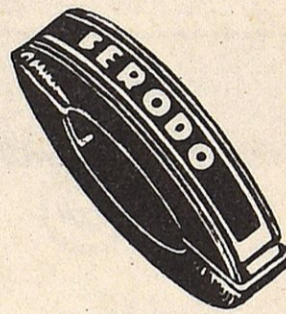
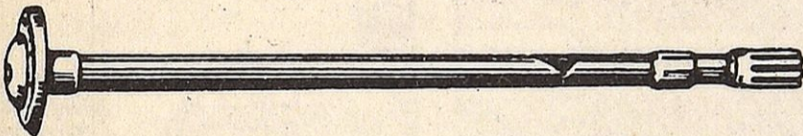
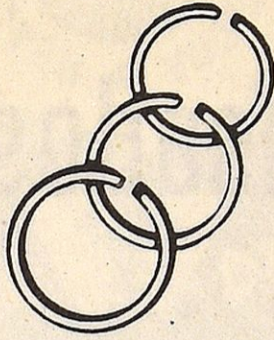
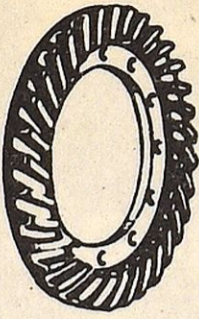
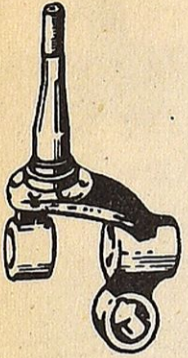
SAN SEBASTIAN • Iparraguirre, 9
Apartado 12 - Teléfono 3017

(INUNSA)

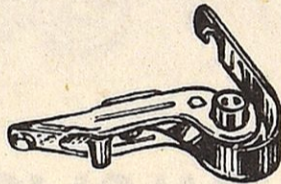
TELEGRAMAS: INUNSA

EIBAR • Generalísimo, 4

- Teléfono 71.649

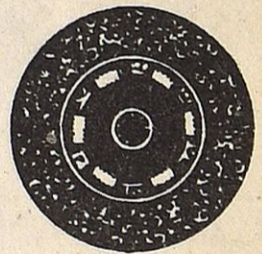
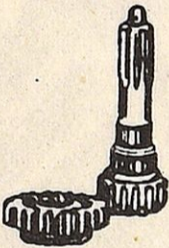


FEMSA
MADRID

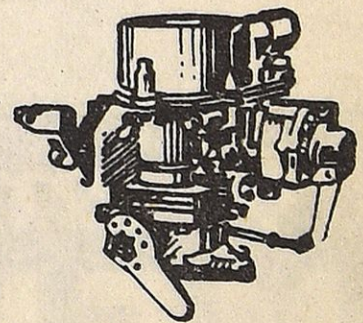
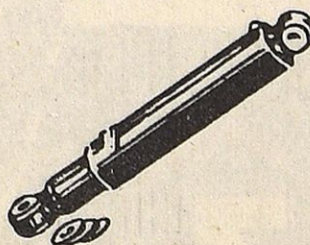


DISTRIBUIDORES
EXCLUSIVOS

SRA

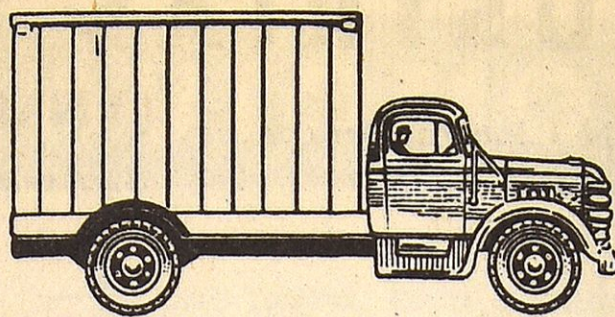
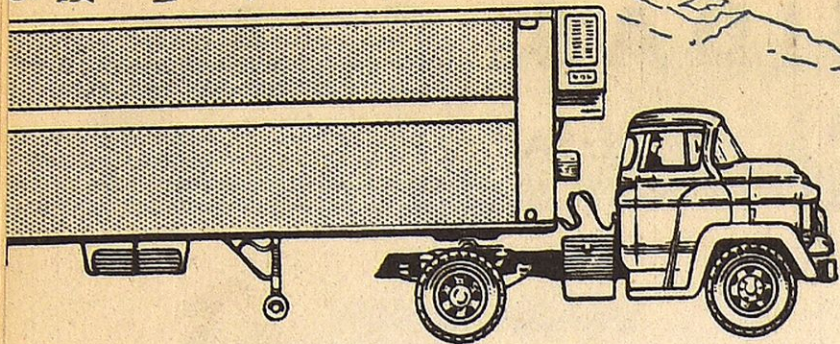


CHAMPION

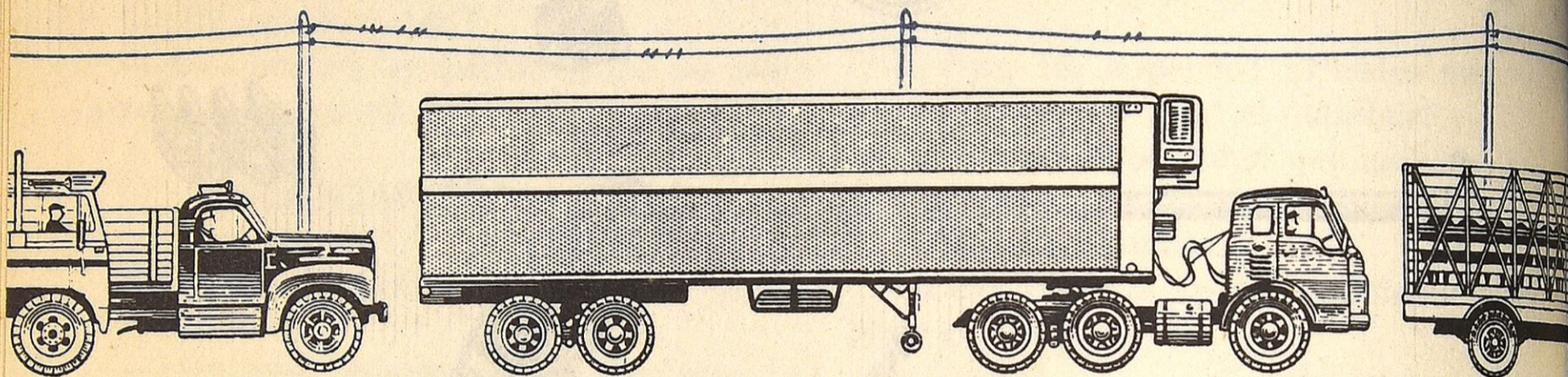


CARBURADOR
SOLEX

Atlante 410



Para camiones pesados

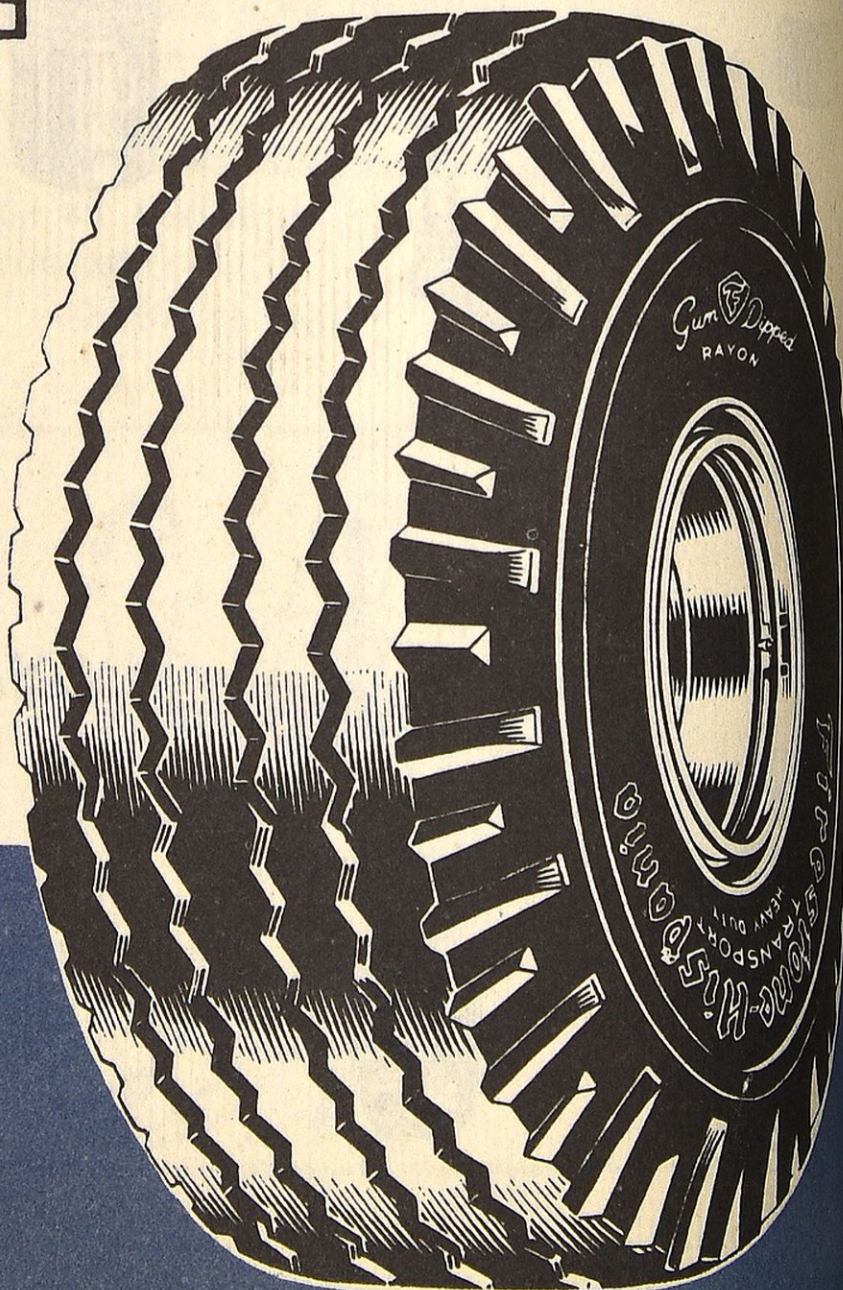


y superpesados, la nueva cubierta

TRANSPORT Firestone

NUEVA BANDA DE RODADURA
MAS PLANA

25 % MAS RENDIMIENTO



de venta en

XIMENEZ
y Cia. S.A.

SAN SEBASTIAN • PAMPLONA • LOGROÑO • TUDELA