



El Auto**CLUB**movil

2.^a EPOCA - N.º 14

MARZO 1969





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

Documentos para el paso de fronteras

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

Servicio del Seguro Mutuo de automóviles

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

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

De gestión

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

Carnet de asistencia Internacional

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

Asesoría Jurídica y en relación con el Código de la Circulación

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

Escuela de conducción

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

Disposiciones Oficiales

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

Hoteles recomendados

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

Itinerarios y otros informes

Facilita cuantos datos se le soliciten sobre viajes en automóvil.

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

Correspondencia con otros Automóvil Club o entidades similares

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

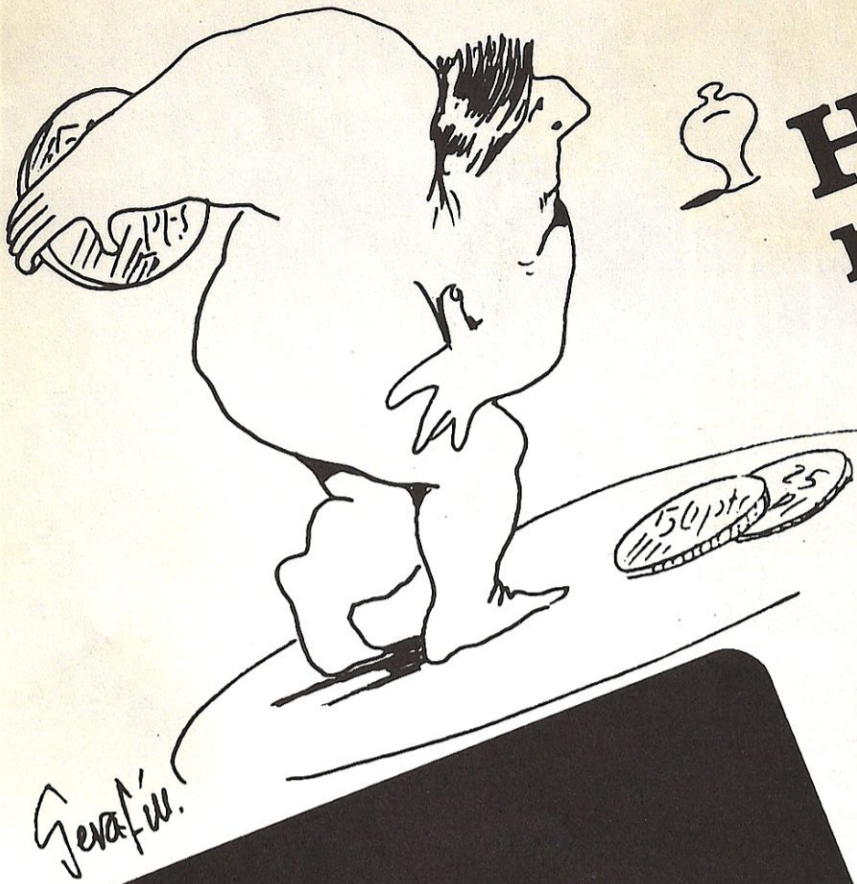
Revista Oficial mensual

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

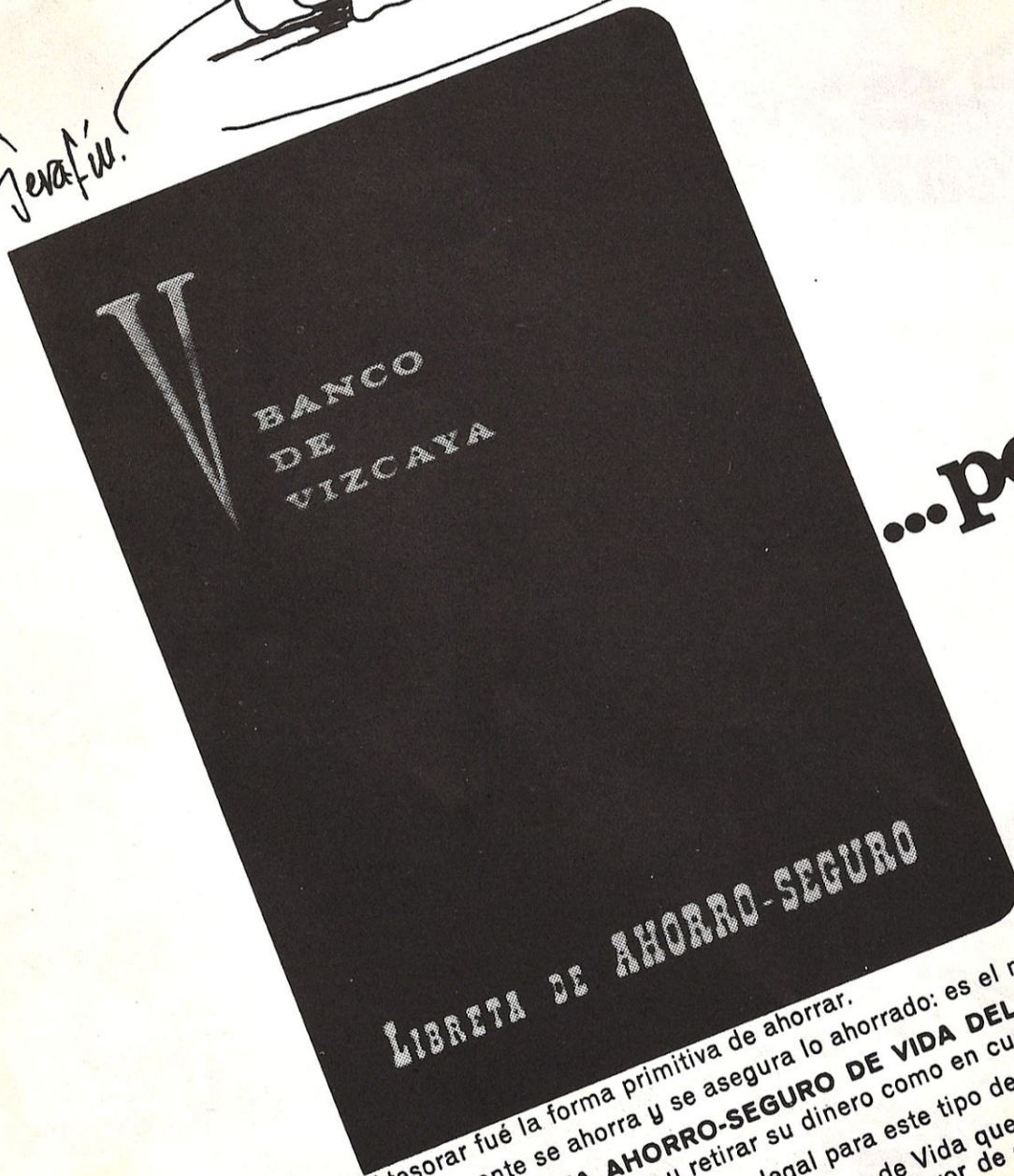
Economía que representa el Real Automóvil Club Vasco-Navarro

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

Hay muchos
modos
de
ahorrar...



...pero este
es el
más
seguro



Atesorar fué la forma primitiva de ahorrar.
Actualmente se ahorra y se asegura lo ahorrado: es el nuevo estilo.

- * EN LA LIBRETA AHORRO-SEGURO DE VIDA DEL BANCO DE VIZCAYA:
 - * Vd. puede ingresar y retirar su dinero como en cualquier libreta de ahorro ordinaria.
 - * Percibe el interés máximo legal para este tipo de libretas, 2,5 % anual.
 - * Vd. está respaldado por un Seguro de Vida que puede ser equivalente a doblar su capital o triplicarlo en caso de accidente, en favor de quien designe como beneficiario.
 - * Los límites máximos de este Seguro son 250.000 ptas. en el de Vida y otro tanto más en el de Accidente.
 - * Y todo ello lo consigue por una muy reducida prima.

Ahorre «al nuevo estilo». Abra Vd. también su LIBRETA DE AHORRO-SEGURO DE VIDA EN EL BANCO DE VIZCAYA.
Le informaremos más detalladamente en nuestras Oficinas o, si lo prefiere, personalmente en su propia casa.

BANCO DE VIZCAYA
EL BANCO QUE SIRVE A TODOS

DANIS

BANCO DE VIZCAYA Apartado 116 - Bilbao
Deseo recibir información más detallada sobre las ventajas del AHORRO-SEGURO DE VIDA.

Nombre _____
Domicilio _____
Población _____
Provincia _____



RELLENE Y ENVIÉ ESTE CUPÓN



1879-1969

**CAJA DE AHORROS
MUNICIPAL
DE SAN SEBASTIAN**





El Automóvil CLUB

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

SUMARIO

	Págs.
Aclaración obligada	3
El nuevo decreto sobre las normas de circulación..	4
Ciento siete muertos y 3.050 heridos	6
Información del Club	9
La valoración del automóvil como signo externo de renta	13
Hotel rodante	14
Lo que no se sabe del Apolo	18
La lucha contra la polución de las aguas del mar por hidrocarburos.....	21
Influencia de las condiciones atmosféricas en los accidentes de Tráfico.....	23
El doctor Arruga nos ha dicho	24
Obra de matrimonios	24
Un convenio mundial sobre circulación	25
Los bigotes y el automóvil	26
El X Rallye Internacional Vasco-Navarro.....	27
Noticias.....	29
Novedades	30
Calendario 1969 - Pruebas de Velocidad	33
San Cristóbal	34
Rueda el humor.....	37
La industria japonesa del automóvil	38
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísticos).....	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra	40

En la portada: Prueba de velocidad en el Jaizkibel.

(Foto: Ibarburu)

Depósito Legal: S S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 731713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 621897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

D. Pedro Lascaray Basterra
Castilla, 34 Teléfonos 221284 y 220289

Navarra

PAMPLONA

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

Vizcaya

BILBAO

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

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasconavarro
San Sebastián

Director:
Gerardo Erausquin Olazábal

ACLARACION OBLIGADA

De siempre y con redoblado empeño desde la segunda época en que vio la luz nuestra revista EL AUTOMOVIL CLUB, el lema que nos hemos impuesto ha sido en convertirnos en portavoces de las inquietudes del automovilista.

El Real Automóvil Club Vasconavarro, en su nueva y más amplia denominación, seguirá las mismas directrices.

Su misión específica es esa: canalizar a través de nuestra publicación periódica todo lo que de interés legislativo, competitivo, novedoso e incluso chispeante y curioso pueda servir de guía, esclarecimiento y diversión a nuestros socios y a todos aquellos que encuentran en nuestra revista su mejor amigo.

Si nuestros propósitos son realmente éstos y no otros, como a lo largo del tiempo hemos venido demostrando, la modificación de esta norma ha significado para nosotros un hecho verdaderamente doloroso sin que exista con tal cambio vinculación alguna, sino todo lo contrario.

Nos referimos a una opinión vertida en uno de los artículos publicados en el pasado número del mes de febrero, titulado «El porqué de un peaje». Su texto y el tema tratado, salvo en uno de sus puntos, se ajusta a nuestro modo de pensar. Pero se ha deslizado en el conjunto del trabajo una apreciación personal del autor del artículo que por su calificación genérica puede suponer una modificación sustancial en el modo y forma de tratar los problemas. Por ser en esencia una revista especializada, sobra en nuestras páginas todo aquello que sirva de satisfacción a los demagogos.

Queremos servir de guía a los automovilistas sin querer convertirnos en líderes de posturas que no encajen con nuestro lema. Sirvan estas líneas de aclaración y de advertencia para quienes con todo entusiasmo —nunca lo hemos dudado— colaboran con nosotros en este menester que queremos resulte grato a todos.

Exclusiva de publicidad

PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ

Garibay, 34 - Teléfono 15990

San Sebastián

EL NUEVO DECRETO SOBRE LAS NORMAS DE CIRCULACION

Por decreto de la Presidencia del Gobierno, de fecha 26 de diciembre de 1968, han sido modificados determinados artículos del Código de la Circulación.

La parte transitoria habla de la innegable necesidad de actualizar diversos artículos debido a la densidad del tráfico imperante. De acuerdo con ello las partes más interesantes del decreto disponen en su artículo primero sustanciales modificaciones en los artículos 44, 45, 48, 49, 106, 131, prescripción octava del 165 y norma cuarta a) del 175 del Código de Circulación.

PARADAS

La parada de toda clase de vehículos no podrá exceder de dos minutos sea cual fuere la causa, salvo que con ella no se perturbe gravemente la circulación. Los vehículos no deberán parar en la curva o cambios de rasantes de visibilidad reducida.

Aun en el caso de que las señales luminosas lo permitan, ningún vehículo deberá entrar en un cruce si la circulación estuviese obstruida e impidiera por tanto la circulación transversal.

Tampoco podrán pararse en doble vía, salvo para que suban o bajen las personas transportadas y para la descarga de objetos en breve lapso de tiempo siempre que no se perturbe la circulación.

Queda prohibido el estacionamiento de vehículos a distancia menor de cinco metros de una esquina, cruce o bifurcación; frente a las salidas de locales de actos públicos en horas de concurrencia o en lugares reservados a los vehículos de transporte público de viajeros.

ACCIDENTES

En caso de accidente, comunicar la identidad a las personas implicadas en el mismo. Si hubiera algún muerto o herido, impedir la desaparición de huellas o circunstancias útiles para determinar la responsabilidad; dar cuenta a la autoridad si hubiera resultado muerta o herida alguna persona, permaneciendo en el lugar del accidente hasta la llegada de la autoridad.

MULTAS

La conducción de un automóvil sin llevar el permiso de conducir será multada con 50 pesetas; si no existiese dicho permiso la multa será de 1.000 pesetas.

Conduciendo un vehículo de categoría para la cual no es válido el permiso será multado con 1.000 pesetas.

PERMISOS DE CONDUCIR

Los permisos deberán ser expedidos por las Jefaturas Provinciales de Tráfico o en su defecto por las Escuelas y Organismos militares legalmente facultados para ello, siempre que se trate de vehículos de las Fuerzas Armadas; los internacionales expedidos en el extranjero de conformidad con el modelo de la Convención de Ginebra.

Los permisos serán de las siguientes clases:

A-1, para motocicletas de cilindrada inferior a 75 c. c. y coches de inválidos.

A-2, para motocicletas con o sin sidecar y demás vehículos de tres ruedas dotados de motor con un peso no superior a los 400 kilos.

B. Para automóviles destinados al transporte de personas cuyo número de asientos no exceda de nueve, incluido el conductor, o destinada al transporte de mercancías con un peso máximo de 3.500 kilos, pudiendo arrastrar un remolque con un peso máximo de 750 kilos.

C. Para automóviles que transporten mercancías con 3.500 kilos de peso máximo, pudiendo arrastrar un remolque de 750 kilos como máximo.

D. Para automóviles que transporten personas y que tengan más de ocho asientos, pudiendo arrastrar un remolque con 750 kilos como máximo.

E. Habilita los permisos de conducir B, C o D para que puedan conducir los vehículos a que se refiere más un remolque de 750 kilos como máximo.

Los trolebuses, pese a no tener la consideración legal de vehículos automóviles deberán ser conducidos con permiso de la clase D.

Los de la clase A-1 deberán tener 16 años como mínimo; los de la A-2 18, y 21 los restantes. No se puede obtener un permiso de conducir cuando se han cumplido los 65 años de edad.

LA EXPEDICION DE PERMISOS

La expedición de permisos de conducción deberá interesarse de la Jefatura Provincial de Tráfico en que se desee obtenerlo.

Con la solicitud que firmará el interesado deberán presentarse los documentos siguientes:

a) Testimonio notarial o copia del documento nacional de identidad, exhibiéndose en este último caso el documento original, que será devuelto una vez cotejado. Si el solicitante es extranjero y no posee documento nacional de identidad, presentará testimonio notarial o copia del pasaporte, autorización de residencia en España o documento análogo, exhibiendo, si se presenta copia, el respectivo documento original.

b) Certificado de antecedentes penales expedido por el Registro Central de Penados y Rebeldes.

c) Certificado de conducta expedido por la Comisaría de Policía o puesto de la Guardia Civil.

d) Certificado de aptitud, ya sea física o psicofísica, según el permiso de que se trate, en el que se hallará adherida la fotografía del interesado, cruzada por la firma de quien expida el documento.

e) Tres fotografías de 35 x 25 milímetros, todas ellas con el nombre y apellidos consignados al respaldo y exactamente iguales a la que se halle adherida al certificado a que se hace referencia en el inciso anterior.

Paradas, accidentes, permisos de conducir, escuelas, multas

f) Cuando la solicitud sea de permiso de la clase D se consignará la fecha de concesión y número del de la clase C que posea el aspirante y se acompañará certificación acreditativa de haber conducido efectivamente durante un año como mínimo automóviles para cuya conducción autoriza el permiso que posee y de que al formular la petición no lleva más de seis meses sin ejercer esta práctica.

Este certificado podrá ser sustituido por el mencionado en el párrafo segundo del epígrafe e) del artículo 264.

g) Cuando el permiso que se solicite sea el de la clase E se consignará la fecha de concesión y número del permiso de la clase B, C o D de que sea titular el aspirante.

Los permisos de conducción de las clases C, D y E tendrán un plazo de validez de cinco años, mientras su titular no cumpla los cuarenta y cinco de edad; de tres años si los sobrepasa, sin rebasar los sesenta, y de dos años a partir de esta edad hasta los setenta, cumplidos los cuales carecerán de validez para conducir.

Los permisos de las clases restantes tendrán un plazo de validez de diez años hasta que su titular cumpla los cuarenta y cinco de edad, de cinco años hasta los setenta y de un año a partir de esta edad.

Estos períodos de tiempo podrán reducirse si el titular padece enfermedad o defecto susceptible de agravarse.

ESCUELAS

Para la enseñanza de la conducción de automóviles podrán autorizarse Escuelas particulares, con sujeción a las normas que dicte el Ministerio de la Gobernación, a propuesta de la Jefatura Central de Tráfico.

Los Ayuntamientos señalarán los lugares adecuados dentro de las vías de los respectivos núcleos urbanos, en los que puedan efectuarse, en horas fijas, las prácticas de conducción y maniobra y los exámenes de aptitud. No obstante, cuando los que aspiren a obtener permiso de conducción estén ya en condiciones para ello, podrán circular por las demás vías públicas, salvo por aquéllas en que específicamente se prohíba, aunque siempre con automóvil de doble mando y bajo su responsabilidad y la de los dueños de los automóviles que conduzcan y de los encargados de su aprendizaje.

Queda prohibido a toda Escuela de conductores ejercer su actividad fuera del término municipal donde radique.

Las Escuelas de conductores están autorizadas para gestionar, en nombre de sus alumnos, el despacho en los Centros Oficiales, de cuantos documentos interesen aquéllos para obtener los permisos de conducción.

Las infracciones a lo dispuesto en las normas reguladoras de las Escuelas de conductores serán

sancionadas con multas de 1.000 y 5.000 pesetas y cierre temporal o definitivo de la Escuela, según los casos. El cierre temporal o definitivo se acordará por la Jefatura Central de Tráfico, previo expediente.

SANCIONES

Las infracciones impuestas en los distintos artículos, podrán determinar además de las sanciones pecuniarias, la suspensión del permiso para conducir por tiempo no superior a tres meses, que le será retirado por la Autoridad gubernativa, dando cuenta de la medida a la Jefatura Central de Tráfico.

CUADRO DE MULTAS

El cuadro de multas del anexo uno del Código de la circulación quedará modificado en la forma siguiente:

Art. 32, apartado e), 50 pesetas. Restantes apartados 100 pesetas.

Art. 45, apartado a), 500 pesetas. Restantes apartados, 250 pesetas.

Art. 48, apartado I, el duplo de las señaladas para el artículo 45 cuando se infrinja lo en él dispuesto. Apartados II y III, incisos a) y b), 250 pesetas. Apartado III, inciso c), 1.000 pesetas.

Apartado V, 1.000 pesetas por no retirar los calzos y 250 pesetas por utilizar como tales elementos naturales no destinados de modo expreso a dicha función.

Art. 49. Cuando el hecho no constituya delito o falta, de 250 a 1.000 pesetas.

Art. 54. Se sancionará conforme al artículo 144.

Art. 106, apartado I, 50 pesetas si no se lleva el permiso de circulación y 1.000 pesetas si no existe el citado permiso.

Apartado II, por no llevar el permiso de conducción, 50 pesetas y por carecer de él o por conducir un automóvil de categoría para la que no es válido el permiso de que sea titular, 1.000 pesetas.

Art. 143. 100 pesetas.

Art. 165. Falta de permiso para efectuar el transporte o usarlo fuera del plazo para el que fue concedido, no llevar colocadas las placas de transporte o ser diferente el número que figure en ellas del consignado en el permiso para el transporte y llevar permiso o placas no facilitadas por la autoridad competente, 1.000 pesetas. Por no devolver las placas de transporte en el plazo fijado, 10 pesetas por día, con un máximo de 250 pesetas. Restantes conceptos, 500 pesetas.

Art. 190, primer párrafo, 100 pesetas.

Art. 263, apartado II, 250 pesetas.

Art. 275. Cualquier infracción a las normas reguladoras de las Escuelas de conductores, de 1.000 a 5.000 pesetas.

Se suprime la referencia a los artículos 168, 272 y 281.

Ciento siete

MUERTOS Y

TRISTE BALANCE DE LAS CARRETERAS VIZCAINAS EN 1968

BILBAO.—(De nuestro corresponsal, EDUARDO CATANIA).—Una reciente noticia de la agencia Efe, publicada en Londres, decía textualmente: Una persona muere cada dos minutos y medio en accidente de carretera en el mundo, escribe «The World Health», en un informe publicado hoy.

El informe atribuye la causa de muchos accidentes a los fabricantes de automóviles, que en el lanzamiento de un nuevo modelo, utilizan «slogans» como: «Sea más hombre. Vuele en un...» O bien, las que toman la velocidad como un atractivo más del modelo de venta.

El informe califica la velocidad en carretera como un animal de los más peligrosos. Y sugiere que se tome la virilidad como un control del volante, más que como una «loca carrera».

UN BALANCE IMPRESIONANTE

Un muerto cada dos minutos y medio, supone un balance, mucho más impresionante, si establecemos la cifra en la hora —24 muertos—, en el día —576—, o en el año —210.240 muertos—.

De todas maneras, uno discrepa un tanto de las campañas aludidas en la precedente noticia, sobre la publicidad utilizada en el lanzamiento de un nuevo modelo, porque, en definitiva, lo que me parece que cuenta en la carretera, al volante de un vehículo, es la sensatez del individuo, el estado de sus facultades físicas y síquicas, así como la capacidad para dominar los instintos personales de cada momento, en cumplimiento de unas normas, tan exigibles como las que regulan la vida del hombre, dentro de la sociedad, en cualquier otro lugar o circunstancia que no se dé dentro de un vehículo a motor.

ACCIDENTES EN VIZCAYA

No pretendo escribir una crónica referida a los accidentes en el mundo, sino llamar la atención sobre éstos, para circunscribirme a los accidentes que Vizcaya ha padecido, en el ámbito de la circulación rodada, durante el año 1968.

De todas maneras, también refiriéndome a Vizcaya, resulta igualmente escalofriante la cifra que contemplo hoy en un periódico de Bilbao, sobre los accidentes de trabajo: doscientos mil en España, con un muerto por día, es decir, 365 al año.

Pues bien, sólo en Vizcaya, se han producido a lo largo de 1968, cincuenta y siete muertos en carretera, treinta en la zona urbana de Bilbao y veinte en zonas urbanas y travesías, excepto Bilbao. En total, 107 muertos por accidentes de circulación en la provincia.

El promedio nos da una cifra de 8,9 muertos por mes.

En cuanto a los heridos graves, el total asciende a 889, distribuidos en 302 en carretera, 471 en

la zona urbana de Bilbao y 116 en otras zonas urbanas y travesías.

Daremos como complemento el número de heridos leves, que suman un total de 2.161, de ellos, 649 en carretera, 1.203 en la zona urbana de Bilbao, y 309 en otras zonas urbanas.

Puede apreciarse que los heridos son más numerosos en la capital, mientras que los muertos rebasan levemente el cincuenta por ciento de los producidos en carretera.

Quien esté acostumbrado a llevar un automóvil, comprenderá perfectamente el motivo: la velocidad, con el terrible impacto de un choque, origina víctimas irremediables.

EN LA CAPITAL

Sin embargo, el número de accidentes es muy superior en la capital que en la carretera. También es lógico, puesto que la circulación es más densa y los encontronazos, muchos de ellos sin consecuencias humanas, más numerosos, pero de menor importancia, en razón con la velocidad que nos vemos obligados a llevar entre calles.

Para ser más gráficos, diremos que en 1968 hubo 789 accidentes en carretera, 2.556 en la zona urbana de Bilbao y 399 en otras zonas urbanas y travesías.

Así nos encontramos con que los 789 accidentes habidos en carretera, han originado 1.008 víctimas, entre muertos y heridos, mientras de 2.566 ocurridos en la zona urbana de Bilbao, han salido 1.704 heridos o muertos. La desproporción es muy notable, toda vez que, en números redondos, ha habido en Bilbao 1.200 accidentes más que en carretera. Algo parecido ocurre en las zonas urbanas, con exclusión de Bilbao, donde el total de víctimas —heridos y muertos— ha sido de 445, triste consecuencia de 399 accidentes.

PUNTOS NEGROS

Pese a las obras que Obras Públicas ha realizado en nuestras carreteras, procurando eliminar los puntos negros que existían hace pocos años, éstos siguen en pie, aunque con menor balance de peligrosidad. El punto negro que llama verdaderamente la atención en nuestra provincia, es el comprendido entre Basurto —salida de Bilbao, hacia Santander— y Zorroza, donde en 1968 tuvo un total de 84 accidentes, con el balance de cinco muertos y 108 heridos.

Después de este punto, el número mayor de accidentes lo da el kilómetro 104,300 de la carretera nacional 634, es decir, la de San Sebastián a Bilbao, en donde se estableció un semáforo aéreo, el cual no parece que da muy buen resultado, quizás por estar dirigido por la manipulación de los pe-

Aunque con menor peligrosidad de antaño, continúan existiendo puntos negros

3.050 HERIDOS

tones. Diez accidentes ha sido el balance, con dos muertos y doce heridos. Otro punto negro a tener en cuenta es el de la bifurcación de El Gallo con cinco accidentes que arrojan tres muertos y seis heridos.

En realidad, los puntos negros de la provincia de Vizcaya no son escandalosos en cuanto a número de accidentes y consecuencias de los mismos, pues sólo destacan, junto con los citados, el de la travesía de Ermua y la de Guernica, con nueve accidentes, sin ningún muerto y ocho y seis heridos, respectivamente.

Por otra parte, Erleches arroja el mayor número de muertos, tres, y seis heridos, con cinco accidentes. Es el kilómetro 100,900. Claro que si refundimos los datos que nos ha facilitado la Jefatura Provincial de Tráfico, que son los que les estamos ofreciendo, nos encontraremos con el tramo comprendido entre el kilómetro 100,9 y el 105,8 de la carretera San Sebastián-Bilbao, que son tres kilómetros y novecientos metros, sumamos un total de 29 accidentes, con siete muertos y 29 heridos. Es curioso, pero este tramo es de los más modernos y, por tanto, rápidos, de las carreteras vizcaínas.

Aclararé que estos puntos negros se refieren a los accidentes en carretera, toda vez que en los cascos urbanos importantes, donde la circulación está regulada por agentes, no se puede establecer con visos de realidad la denominación de «punto negro».



Valgan estas líneas de toque de atención para los meses que nos quedan de 1969. Siempre debemos conducir con la máxima atención, sabiendo detenemos cuando no nos encontremos con nuestras facultades normales. Lo malo, no sólo es la muerte, sino cualquier invalidez temporal, parcial o total y las consecuencias legales posteriores.

EDUARDO CATANIA

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL

“CITROEN”

MAXIMA GARANTIA

BUEN SERVICIO

Mecánica

Electricidad

Chapistería

Cabina de pintado y

Horno de secado

Pintado de bajos

Servicio de engrase

Lavados a presión

Solicite talonario gratuito de orientación
y control de servicios

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

SAN SEBASTIAN



¿Por qué importa U.S.A. neumáticos españoles GENERAL?

Hay personas que se hacen la misma pregunta. Por ejemplo, los conductores que todavía no los han utilizado. Nuestros cientos de miles de clientes españoles conocen, en cambio, la respuesta: Los neumáticos españoles GENERAL gozan de la preferencia del conductor que distingue. Los neumáticos españoles GENERAL superan las durísimas pruebas, los rigurosísimos controles de calidad de los que el consumidor norteamericano está acostumbrado a disponer. En fábrica, en laboratorio, en carretera, en malos caminos. Con agua o nieve,

con calor, con frío, en todas las condiciones que se le puedan presentar al usuario, han sido probados y testificados los neumáticos españoles GENERAL. Esta es la razón por la que U.S.A. y otros muchos países altamente motorizados, importan neumáticos españoles GENERAL. Esta es la razón por la que allí como aquí, un vehículo que rueda sobre neumáticos GENERAL es un vehículo que "rueda sobre seguro"

Neumáticos General, S. A. - Avenida del Generalísimo, 71 A - Madrid-16.



En todo el mundo... Símbolo de Seguridad

LA ACTIVIDAD DEL REAL AUTOMOVIL EN 1968

EL NUMERO DE SOCIOS HA ALCANZADO LA CIFRA DE 9.371

LA APERTURA DE NUEVAS DELEGACIONES HA DADO MAYOR FLUIDEZ A NUESTROS SERVICIOS

EL CLUB TIENE AHORA JURISDICCION SOBRE TODA LA REGION VASCO-NAVARRA

De conformidad con lo que establece el artículo 28 de los Estatutos de esta Sociedad, la Junta Directiva ha sometido a la superior consideración de la Junta General, una breve Memoria que resume las actividades del Club en el transcurso del pasado año de 1968, memoria que fue aprobada en todas sus partes.

La vida del Club ha transcurrido con entera normalidad, más bien en sentido ascendente, que confirma plenamente la utilidad de los servicios que presta al automovilista y por consiguiente la confianza que en el mismo depositan los numerosos afiliados con que cuenta la Sociedad.

En el transcurso del año se ha acusado al igual que viene haciéndose desde hace mucho tiempo, un aumento en el número de socios. El número de socios en 31 de diciembre alcanzaba la

cifra de 9.371 contra 8.945 en la misma fecha de 1967.

Como saben los señores socios desde hace un par de años cuenta nuestra Sociedad con Delegaciones establecidas en locales propios en Eibar, Irún y Tolosa. Estas tres Delegaciones han desarrollado una gran actividad y cada vez extienden más su influencia en la zona que abarcan. La eficacia de su labor puede suponer y de hecho supone ya una labor de captación de nuevos socios y una cierta descongestión de trabajo para la Oficina Central, tan recargada en determinadas épocas del año. Así, pues, estimamos que fue un acierto la apertura de aquellas tres Delegaciones que sin duda alguna cada vez habrán de rendir mayor fruto en sus respectivas zonas de trabajo.

Refiriéndonos ahora a los principales servicios que presta el Club a sus socios hemos de destacar el de la Escuela de Conducción que alcanza un número tal de solicitudes que realmente rebasa la capacidad de la misma y que a pesar del tiempo que transcurre antes de que pueda ingresar en la misma el solicitante, éstos prefieren esperar con tal de pasar por nuestra Escuela.

En este aspecto hemos de señalar que el pasado mes de noviembre se puso en funcionamiento la Escuela de Irún, ubicada en el local de la Delegación. Pronto es todavía para hablar de cómo se desenvuelve esta nueva Escuela, habrá pues que esperar unos meses para juzgar lo que puede representar esta nueva actividad en la zona de Irún.

Han pasado su cursillo en la Escuela 204 alumnos que han obtenido su Permiso de Conducir y además de éstos han recibido clases tan sólo de práctica 7 alumnos.

Cabe destacar el hecho de que a partir del año que comentamos se hizo cargo de los exámenes de los aspirantes a conductores la Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa, sustituyendo así a la Delegación de Industria que hasta aquella fecha intervenía. Hoy en día por los métodos de examen adoptados por la Jefatura de Tráfico los aprobados son bastante menos de los que se conseguían en la época anterior.

Al llegar a este punto y cerrar el comentario que se refiere a la Escuela de Conducción no podemos menos de dedicar un recuerdo de consideración

y afecto a los dignos funcionarios de la Delegación de Industria de Guipúzcoa que durante tantos años intervinieron en los exámenes para obtener los Permisos de Conducir.

El servicio de Revisión de Permisos de Conducir continúa desplegando una continua actividad, ya que como no desconocen los señores socios, en nuestra Oficina Central se lleva un registro para todos aquellos socios que deseen acogerse a él y en virtud del cual, a la expiración de la fecha de validez de su Permiso es avisado con suficiente antelación, para que pueda legalizar su Permiso de Conducir, cuya tramitación es naturalmente a cargo de nuestro Club.

Los Permisos de Conducir revisados han alcanzado la cifra de 729.

En cuanto al servicio de matriculación y transferencia de propiedad de vehículos ha sido como de costumbre muy intenso, habiendo alcanzado las matriculaciones de coches nuevos a 613 vehículos y las transferencias de propiedad a 569.

Se ha tramitado también la obtención de 536 visados de Tarjetas de Transportes, correspondientes a vehículos industriales.

También tiene gran importancia el servicio de obtención de la viñeta correspondiente al impuesto Municipal sobre Circulación de Vehículos, cuya gestión alcanza a la mayor parte de los socios residentes en San Sebastián.

Nuevamente este año volvemos a hacer mención del servicio referente a Bonos de Crédito cuya expedición ha alcanzado a 19.

Como decíamos en la Memoria anterior los señores socios no se han percatado todavía de la importancia y comodidad que para ellos puede tener este servicio cuando realizan un viaje por el extranjero y esto a pesar de la propaganda que del mismo se viene realizando a través de nuestra publicación mensual. Confiamos una vez más que este servicio vaya cundiendo y alcance tanta importancia como la tiene en otros Clubs nacionales y extranjeros.

El servicio de Asesoría Jurídica continúa siendo muy apreciado de los señores socios. A través del mismo se han formalizado 217 descargos y recursos de alzada ante la Jefatura de Tráfico y se han dado contestación a unas 25 consultas. Cabe señalar entre aquéllos los recursos de reposición interpuestos ante el Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián sobre multas impuestas en la zona azul de la ciudad.

Otro hecho destacado es la extinción del antiguo Boletín de Información que durante tantos años llegó mensualmente y con toda puntualidad a manos de los socios. Aquel modesto Boletín fue reemplazado el pasado mes de febrero por una revista de mayor formato, con portada y contraportada a todo color y que bajo el título de EL AUTO-

SERVICIO A NUESTROS SOCIOS

Aparcamiento de Oquendo

Como ya fue publicado el acuerdo en nuestra revista del mes de febrero, los socios del R.A.C.V.N. que realicen sus gestiones en las Oficinas del Club, pueden utilizar gratuitamente el aparcamiento subterráneo de los jardines de Oquendo.

Para ello es suficiente que al terminar sus gestiones, soliciten el sellado del tiket normal que recogen al entrar en el aparcamiento, que servirá de pago a la salida del mismo.

El R.A.C.V.N. abona la primera media hora del aparcamiento subterráneo, siendo el resto del importe, a cuenta del socio, ya que se estima que las gestiones a realizar no pasarán, normalmente de la citada media hora.

MOVIL CLUB llega también ahora a los domicilios de nuestros socios en los primeros días de cada mes, siendo un eficaz medio de establecer contacto con ellos, sin perjuicio de que a través de sus columnas tengan abierta una tribuna donde poder exponer sus opiniones y sugerencias sobre los numerosos e importantes problemas que la intensidad del tráfico actual pueda plantearles.

Ahora hemos de daros cuenta de un sucedido muy señalado que va a cerrar por decirlo así una etapa muy importante de la vida de nuestro Club.

El pasado mes de mayo el Real Automóvil Club de España en sesión plenaria de su Consejo Directivo tomó el acuerdo a instancias del Real Automóvil Club de Guipúzcoa de conceder a éste un ámbito territorial que abarque la región Vasco-Navarra, es decir a las provincias de Alava, Guipúzcoa, Navarra y Vizcaya. Ello ha llevado a la Junta Directiva, previos contactos con el señor Presidente del Real Automóvil Club de España al convencimiento de la necesidad de cambiar la denominación actual de Real Automóvil Club de Guipúzcoa por otra más amplia como es la de Real Automóvil Club Vasco-Navarro, acorde con la decisión del Consejo Directivo del Real Automóvil Club de España y por ello es por lo que al propio tiempo que a esta Junta General Ordinaria se os ha convocado también a otra Extraordinaria que se celebrará a continuación, en la que se someterá a vuestra superior aprobación una modificación de Estatutos Sociales que supondrá aquellos cambios necesarios para que nuestro Club pueda actuar con la máxima eficacia en el nuevo ámbito territorial que se le ha concedido.

Hemos de agradecer desde estas líneas a la Junta Directiva del Real Automóvil Club de España y muy en particular a su Presidente el Excmo. Sr. Conde de Motrico el haber accedido a lo que era ya una vieja aspiración de nuestro Club y que ahora ha podido ser satisfecha.

Pasaremos al aspecto deportivo de nuestras actividades.

Como de costumbre en los días 16 y 17 de marzo tuvo lugar el Rally Vasco-Navarro, que por IX vez organizó nuestro Club y que también como todos saben además de su carácter Internacional puntúa para el Campeonato de España de Rallyes. La opinión unánime tanto de los participantes como de los críticos del deporte del motor, es coincidente en que nuestro rallye es uno de los punteros entre los que se organizan en territorio nacional, ya que a la dureza y belleza de su recorrido se suma la cada vez más meticulosa y perfecta organización de la prueba. Esta transcurrió con toda normalidad sin que se acusara ningún accidente ni incidente desagradable. Actualmente la Comisión Deportiva se ocupa de la organización del rallye de 1969 que D. m.

tendrá lugar en los días 8 y 9 de marzo próximo.

También fuimos distinguidos con la invitación de Firestone Hispania para que fuera nuestro Automóvil Club el que se encargara de la organización de su II Rallye Internacional, dotado con importantes premios. En efecto, nuestra Comisión Deportiva hizo el estudio pertinente de la prueba y con un resultado plenamente satisfactorio se celebró en los pasados días 1, 2 y 3 de noviembre, mereciendo nuestro Club múltiples felicitaciones no tan sólo de la Empresa Firestone Hispania, patrocinadora del rallye sino también de los numerosos participantes al mismo y de la crítica periodística nacional.

Pruebas de menos importancia pero que han mantenido durante el año en constante actividad a los deportistas del automóvil, las tenemos en las organizadas en Arrate (Eibar), el Rallye Guipúzcoa, la Subida a Urbasa, el Rallye Navarra, pruebas de velocidad en San Marcial, Irún y Jaizkibel, esta última el pasado mes de noviembre como cierre de temporada.

Debemos señalar la brillante actuación de un equipo de corredores guipuzcoanos que tomó parte representando a nuestro Club, en una prueba por regiones celebrada en el Circuito del Jarama el pasado mes de noviembre. Nuestros representantes señores Aracama, Bárcena, Coll, Kutz, Sunsundegui y Urruzola hicieron un magnífico papel consiguiendo 4 trofeos que han quedado depositados en el Club.

Sólo nos queda pues felicitar desde estas líneas a la Comisión Deportiva y a todos aquellos que aún sin pertenecer a ésta han contribuido al mayor éxito de nuestra actividad en el deporte del mundo automovilista.

Hemos de dejar también constancia de que según es costumbre establecida desde hace varios años, el pasado día 21 de diciembre, festividad de Santo Tomás, de gran tradición donostiarra, organizó este Club en las calles de la ciudad una colecta aguinaldo, dedicada a la Policía Municipal de Tráfico, con un resultado satisfactorio, lo que nos congratula extraordinariamente.

Antes de cerrar esta Memoria nos vemos en el triste deber de dedicar unas líneas necrológicas a un querido compañero miembro de la Junta Directiva fallecido el pasado mes de agosto. Se trata del Dr. don Justo Díez de Tortosa, bondadoso caballero, nacido en Granada pero estrechamente vinculado a nuestra tierra por su matrimonio y por residir en ella desde hacía decenas de años, en la que se consideraba como un donostiarra más. El Sr. Tortosa, médico de profesión, afecto al Cuerpo de Sanidad Militar fue siempre un magnífico colaborador de nuestro Club desde aquellos años lejanos en que figuraba entre los organizadores del Circuito Automovilista de Lasarte, como Jefe de los Servicios Sanitarios del mismo.

Posteriormente el Sr. Tortosa pasó a pertenecer a nuestra Junta Directiva y así como Vice-Presidente de la misma le ha sorprendido la muerte. Descanse en paz el querido amigo.

Para terminar es de justicia dejar constancia en esta Memoria de la eficaz labor que como siempre ha venido desarrollando el personal del Club, atendiendo con el mayor interés y amabilidad a los numerosos socios que de continuo requieren sus servicios.

VISADO DE LAS TARJETAS DE TRANSPORTES

Las solicitudes de tarjeta-visados se harán por los titulares de los mismos, a partir del presente año, en la forma siguiente:

Del 1 al 31 de marzo para clases VT, VR, VD, VP y VC.

Del 1 al 30 de abril para las clases MDF, MDfC, MC, XR, XDC, XDCC, DF, XP, XC, DC y T.

Del 1 al 31 de mayo para las clases MP.

Las tarjetas-visados deberán ser retiradas por sus titulares antes del 15 del mes siguiente al señalado como plazo para solicitarlos en el artículo anterior. A partir de esta fecha se considerarán caducadas a todos los efectos.

Este trámite puede ser encomendado a este Club por sus asociados.

IMPUESTO MUNICIPAL SOBRE CIRCULACION DE VEHICULOS

Se recuerda a los señores socios que el impuesto municipal de circulación de vehículos puede ser abonado hasta el 31 de marzo.

Para facilitar su liquidación es conveniente presentar el justificante de pago de 1968 o el permiso de circulación.

NECROLOGICA

Don Juan Garmendia Lecuona falleció en nuestra ciudad el día 13 de febrero. Era hermano del Depositario de Fondos Municipales, nuestro buen amigo don Emiliano Garmendia. Se asoció a nuestro Club en 1953.

A sus familiares y en especial a su hermano expresamos nuestra más sincera condolencia.

CANON DE COINCIDENCIA

El 31 de marzo finaliza el plazo para el pago del Canon de Coincidencia correspondiente al primer trimestre del año en curso.

Se encarece a todos los socios propietarios de vehículos destinados al servicio público pasen por estas oficinas con el fin de abonar el citado impuesto para evitar las aglomeraciones de última hora.

SE AMPLIA EL PLAZO PARA LA COLOCACION DE DISTINTIVOS A LOS VEHICULOS DE MENOS DE 1.000 KILOS DE CARGA TOTAL

1. Las dimensiones de los distintivos establecidos por la Orden ministerial de 8 de octubre de 1968 («Boletín Oficial del Estado» del 25) podrán reducirse a 20 centímetros en los vehículos de hasta 1.000 kilogramos de carga útil y proporcionalmente las restantes medidas de cenefas y letras. La Dirección General de Transportes Terrestres podrá asimismo autorizar la misma reducción en los casos de vehículos cuyas características así lo aconsejen.

2. Se exceptúa de la obligación de llevar los distintivos establecidos por la citada Orden ministerial de 8 de octubre de 1968 a los vehículos que reglamentariamente autorizados puedan transportar viajeros, además de mercancías, quedando facultada la expresada Dirección General para dejar sin efecto dicha excepción si en cualquier momento lo estimara pertinente.

3. Por el mencionado Centro directivo se resolverán los casos de dudas que puedan presentarse en relación con aquellos vehículos en que, por circunstancias singulares y excepcionales, no sea factible la normal colocación de los distintivos o su no utilización se encuentre debidamente justificada.

4. El plazo de tres meses que se fija en la disposición transitoria de la citada Orden ministerial de 8 de octubre de 1968 para colocar los distintivos se prorroga hasta el día 1 de octubre del presente año para los vehículos de hasta 1.000 kilogramos de carga total.

Lo que comunico a V.I. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a V.I. muchos años.
Madrid, 4 de febrero de 1969.

SILVA

Ilmo. Sr. Director general de Transportes Terrestres.

HOTEL MINDANAO

Paseo San Francisco de Sales, 15

MADRID -3-

Teléfono 4495500

Telex: 22631 MINDA E - Teleg.. Mindanao



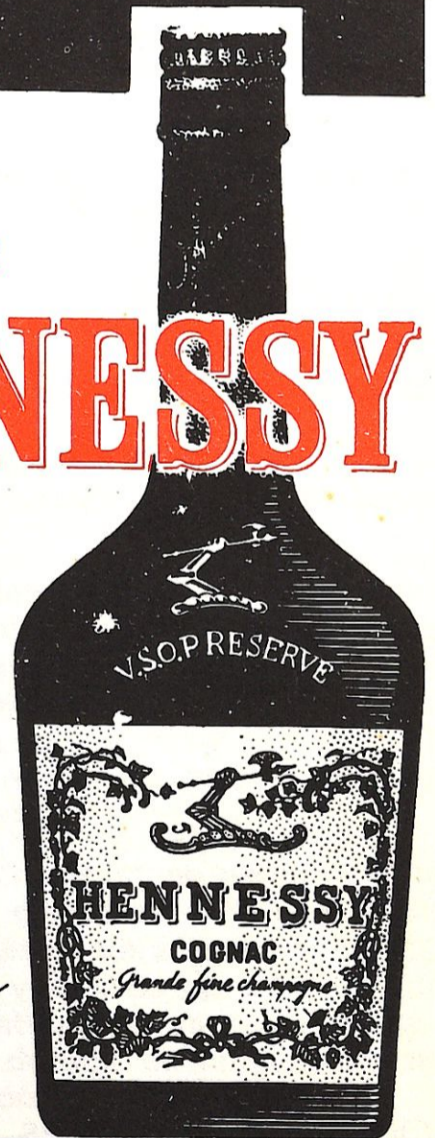
Totalmente climatizado, ambiente selecto, Cocina internacional, situación privilegiada sin problemas de tráfico ni de aparcamiento, lugar ideal para una confortable estancia en Madrid.

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



COGNAC
HENNESSY

*Grande
fine
champagne*

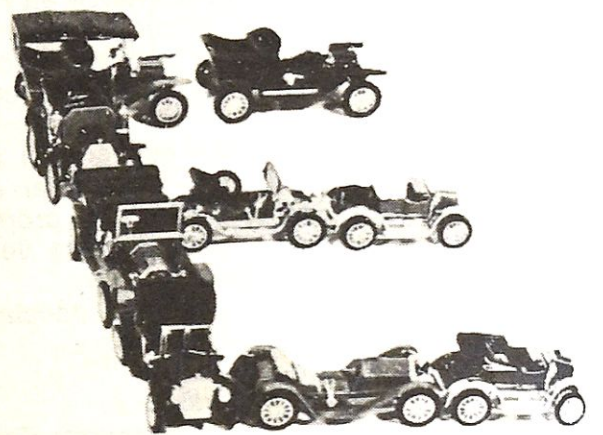
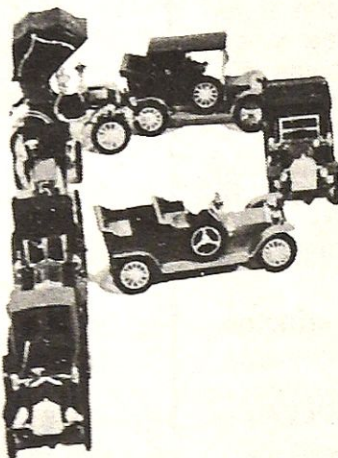




SIMBOLO DE UTILIDAD

***Eso es el automóvil para
el hombre moderno.***

***Y eso es el Banco Popular, un Banco
que quiere ser útil al hombre actual.***



Queremos serle útiles

BANCO POPULAR ESPAÑOL

Avenida de España, 38
SAN SEBASTIAN

(Aprobado por el B.º de España con el n.º 7.350)

LA VALORACION DEL AUTOMOVIL COMO SIGNO EXTERNO DE RENTA

El decreto número 3.169/68, de 30 de diciembre pasado, modificaba la consideración de los signos externos en renta por cuanto atañe a la valoración del automóvil. La disposición únicamente introduce la modificación de sustituir el precio del vehículo, por la potencia fiscal, que era la fórmula por la que se regían las normas establecidas hasta ahora (Decreto 29-12-67), las cuales, por lo demás, quedan vigentes en sus restantes premisas.

Así, pues, el automóvil como signo externo en el Impuesto General sobre la Renta de las Personas Físicas se estimará por el precio de fábrica para los vehículos de construcción nacional y por el precio de venta al público en territorio español para los de importación.

El gasto se estimará a razón del 18 por 100 hasta los de 130.000 pesetas y del 25 por 100 cuando el precio exceda de dicha cifra.

Este gasto estimado se reducirá en el 30 por 100 a partir de los cinco años transcurridos desde la matriculación del vehículo.

Para el cómputo de la reducción se estimará como año completo aquel en que por primera vez se hubiera matriculado el automóvil.

Se valorarán y estimarán en la persona del contribuyente los automóviles que su esposa e hijos menores de edad, no emancipados, posean, utilicen o les fueran imputados en virtud de la presunción del artículo dieciséis, punto uno, de la Ley 18/1967, de 8 de abril.

Se estimará, en su caso, como gasto en este signo el importe satisfecho por la utilización del garaje.

Para obtener la base imponible se tendrán en cuenta los siguientes coeficientes, estimándose las primeras diez mil pesetas de gastos en una porción de base equivalente a 50.000 pesetas y, las restantes, de acuerdo con el siguiente coeficiente:

<i>Fracción de gasto</i>	<i>Coficiente</i>
De 10.000,01 a 40.000	5,1
De 40.000,01 a 70.000	5,3
De 70.000,01 a 100.000	5,6
De 100.000,01 a 130.000	6,0
De 130.000,01 a 160.000	6,5
De 160.000,01 en adelante	7,1

Como ejemplo, relacionamos la base que resultaría de la posesión de cualquiera de los automóvi-

les de producción nacional que recogemos a continuación:

<i>Automóvil</i>	<i>Precio fábrica</i>	<i>Ptas. de gasto</i>
Citröen AZL-NT	72.000	12.960
Citröen Azam-6	86.000	15.480
Break 3 CV	112.400	20.232
Dyane-6	92.000	16.560
Seat 600	63.000	11.340
Seat 600 descapo.	68.000	12.240
Seat 850 normal	75.900	13.662
Seat 850 especial	86.000	15.480
Seat 850 4 p.	94.000	16.920
Seat 850 cupé	105.000	18.900
Renault-4	80.600	14.508
Renault-4 super	88.800	15.984
Simca 1000 normal	95.000	17.100
Simca 1000 GL	105.000	18.900
Simca 1000 especial	117.500	21.150
Renault-8	102.900	18.522
Renault-8 TS	117.000	21.060
Renault-10	114.900	20.682
Morris 1300	128.500	23.130
MG 1300	155.000	38.750
Mini 1275-C	133.000	33.250
Seat 124 normal	118.000	21.240
Seat 124 lujo	125.000	22.500
Seat 1500 normal	136.000	34.000
Seat 1500 familiar	162.000	40.500
Seat 1500, mod. «69»	139.500	34.875
Dodge GL	229.000	57.250
Dodge GLE	285.000	71.250
Dodge GT	265.000	66.250
Dodge Station-W	248.900	62.225
Dodge Diesel	229.800	57.450

A la base imponible especificada en la relación que antecede, hay que agregar lo que resulte por otros signos externos.

La base imponible determinada por los signos externos prevalecerá sobre la de ingresos y gastos cuando exceda en más de un quinto del importe de esta última. En tales casos serán de aplicación las desgravaciones por esposa e hijos, y la que corresponda a las rentas de trabajo personal estimadas al contribuyente.

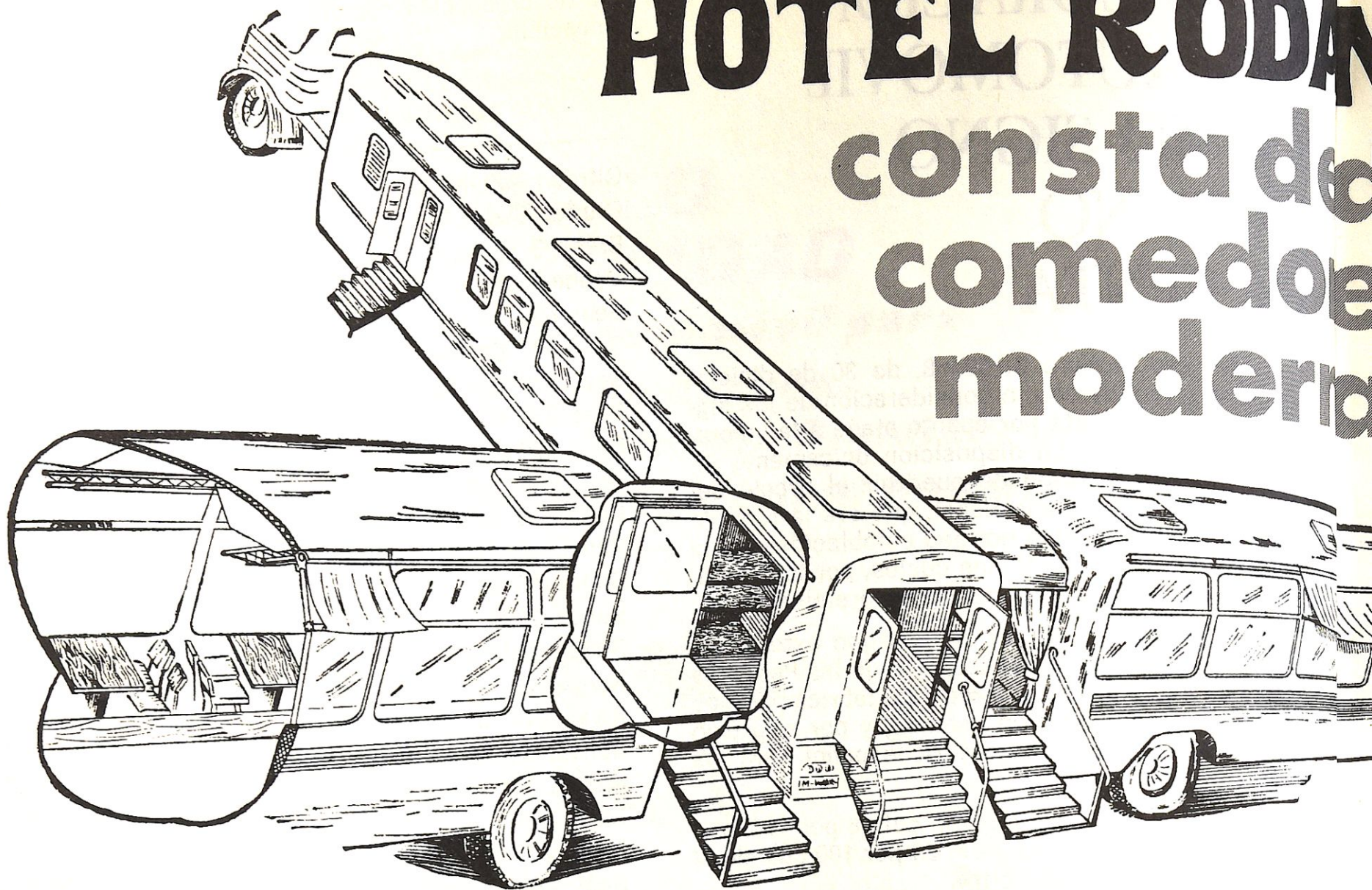
Contra lo que se ha manifestado generalmente, no se ha modificado la disposición de que tienen obligación de efectuar las declaraciones oportunas sólo los poseedores de vehículos de 9 HP en adelante. El Decreto recientemente aparecido, a que nos hemos referido, no deroga, en ninguno de sus apartados, esta concesión.

Esto, naturalmente, siempre que los ingresos y circunstancias personales no obliguen a hacer declaración, aunque posea un automóvil de menor potencia.

El hecho de poseer un utilitario no obliga a efectuar declaración

HOTEL RODA

consta de
comedores
modernos



PAMPLONA

REPORTAJE
DE
JOSE LUIS LARRION

La noticia primera no tenía más preocupación inicial que adelantarla, porque ninguno sospechó sus propios alcances. Llegó a modo de rumor, al que estamos acostumbrados, recibéndolo siempre con recelos por aquello de la fuerza expansiva. Decía, más o menos así: Se están construyendo en Pamplona tres «roulot», a modo de hotel, con capacidad para servir ni más ni menos que ciento y pico de comidas en «menos que canta un gallo».

En principio, desconfianza. Luego cierta pereza. Más tarde, convencimiento pleno y multiplicado. El rumor se había quedado pequeño, multiplicado como noticia al venir en adobo junto a una firma cineasta americana. Se han construido con la perspectiva de servir a la película que sobre el general Patton se empieza a filmar en España.

ALCANCE INTERNACIONAL

No queremos ni seguir un orden. Tampoco vale la pena hacerlo. El reportaje en sí ya tiene padrinos, cuando nosotros pensamos inicialmente que la noticia no tendría apellidos. Pero, resulta que fuimos los primeros sorprendidos, porque aquello era inimaginable. Con razón primeros en el mundo, con más razón cuando los mismos americanos, boqui-

abiertos, al recibir ese material, aunque absorbidos con la conquista de la luna, no hicieron otra cosa que exclamar de asombro. Y hecho en Pamplona.

Atravesaron distintas capitales españolas con la escolta de policías motorizados, semáforos abiertos, camino ancho hasta llegar a Segovia, primer escenario de la película «El general Patton», la que su precio es tan significativo como los «rulotel», nombre con que han sido bautizados esos hoteles ambulantes «made in Pamplona», que vienen a ser una mínima porción en todo el tinglado.

MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESETAS

Para dar una idea, aunque los propios «rulotel» no signifiquen prácticamente nada, vaya de ejemplo el gasto de la película y comparativamente con la producción española.

Todas las filmadas en 1968 en España tuvieron un gasto global de mil doscientos millones de pesetas aproximadamente. La del general Patton, sola, asciende a mil quinientos millones.

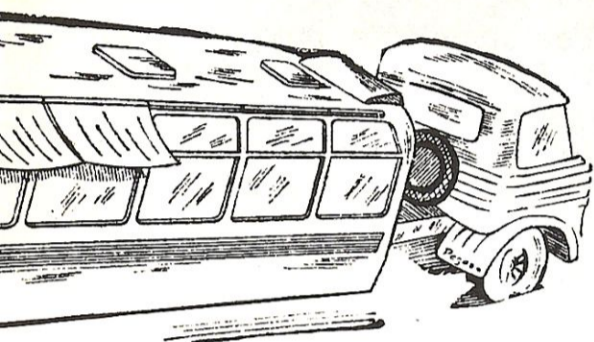
Por eso, todos los detalles son trascendentales. Y, al modo de ver americano, los «rulotel» están fuera de órbita. El director de producción de la película, don Eduardo G. Maroto, sólo dijo: Felicitaciones efusivas.

¿QUE ES EL «RULOTEL»?

Comprende tres unidades: furgón cocina y dos salones comedor, cada uno de ellos de 15 metros de longitud, arrastrados por tractor Pegaso 2.020.

El FURGON COCINA va dotado de un grupo eléctrico diesel de 22 KWA con todos sus comple-

NTE dos es y una a cocina



mentos, además de una motobomba para servir con presión el agua a todas las unidades.

Lleva un ARMARIO FRIGORIFICO construido en acero inoxidable de dos metros de largo, 80 centímetros de ancho y dos metros de alto, con seis puertas, dotado interiormente de estanterías de rejilla, graduable y una de las citadas puertas comunicando con un departamento de conservación de pescados, en cuyo interior se mantiene una temperatura de 3° C. bajo cero. En el resto del armario la temperatura media está comprendida entre 1 y 3° C. sobre cero, regulable automáticamente.

Aparte figura el CONGELADOR, también construido en acero inoxidable. Sus dimensiones, 1,10 de largo, 0,80 de ancho y 2 metros de alto, tiene capacidad suficiente y sobrada para el plan que se

ha previsto. En su interior se mantiene una temperatura media de 15° C. bajo cero con las mismas condiciones de funcionamiento refrigerante y automatismo que el anterior.

Cuenta además con una mesa estantería, fregadero, escurre-platos, mesa de preparación y unos cuantos etcéteras que nos conviene especificar:

Mesa caliente: como todo, en acero inoxidable, aislada, de 1,35 metros de largo, 0,70 de ancho y 0,90 de alto, con puertas deslizantes, tipo corredera, dotada interiormente de rejilla para colocación de los géneros, funcionando eléctricamente mediante resistencias blindadas y dotada de dos termostatos para regulación de temperatura.

El sotabanco mesa, tapa de acero, zona de cajones basculantes para la cafetera con 1,50 metros de largo, 0,56 de ancho y 1 de alto.

Una marmita industrial para sopas, entre otras utilidades, para 75 litros en cuba de aluminio y funcionamiento a gas.

La cocina con tres fuegos, horno y armario portabomba, funcionamiento a gas y también construida en acero inoxidable.

A todo lo cual hay que sumar la cafetera eléctrica para dos litros cada tirada, molinillo de café, batidora y termo de gas para agua caliente.

Todo el tinglado encaja en el furgón cocina que va provisto de 4 claraboyas de aireación, además de una rejilla para facilitar la salida de humos, contando también con la campana extractora.

Las bodegas de la carrocería están situadas bajo el piso, sirviendo para llevar gran volumen de equipaje y utensilios de cocina. La evacuación de los residuos se realiza mediante cestos de plástico y las aguas residuales se eliminan al exterior.

Lleva, además, una despensa con ventilación exterior, de unos 4,5 metros cúbicos de capacidad.

LOS SALONES COMEDOR

Otra maravilla. Podemos enorgullecernos. Vuelvo a repetir que «made in Pamplona». Arrastrada igualmente por camión Pegaso.

Tiene cada furgón, puesto que son dos, una capacidad de 53 comensales, o sea 106 en total, dis-



DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)

tribuidos en 8 mesas de 4 personas y una mesa corriente, tipo cafetería, para 21 comensales.

Tanto las mesas como las sillas van fijadas al suelo y el asiento es abatible para una mayor comodidad de acceso.

Las mesas forradas en formica y las sillas tapizadas con skay, sobre bloque de espuma moltoplén.

El techo, también tapizado, con tablero plastificado ocupando la línea central un túnel de luz fluorescente. El suelo revestido con sintasol.

Las ventanas llevan vidrio atérmico parasol con cortinas de tergal perfectamente armonizadas con el decorado y atendiendo las exigencias técnicas del aire acondicionado que se mantiene permanente en todas las unidades, además de las claraboyas de aireación herméticamente cerradas, pero de fácil y cómoda apertura para ventilación del vehículo.

Cuenta, también, con un equipo sonoro de alta fidelidad y altavoces debidamente distribuidos para una perfecta audición de programas musicales.

Igualmente lleva cada furgón su correspondiente bodega bajo el piso de la carrocería para en caso de necesidad transportar gran volumen de equipaje, vajillería, hasta utensilios de la película que se inicia ahora.

EL GENERAL PATTON

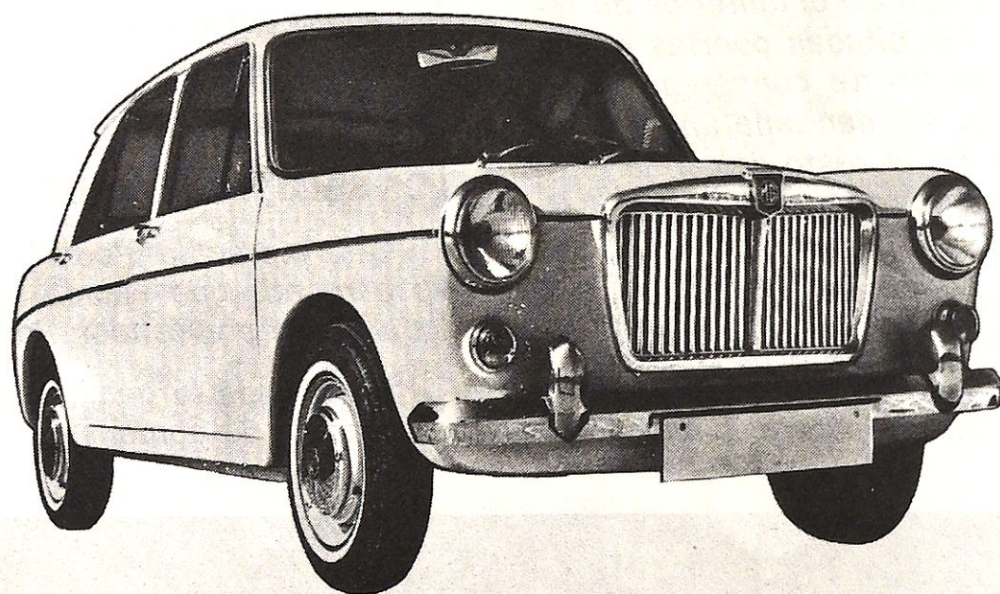
Han sido muchas las felicitaciones recibidas. Los altos cargos de la película en cuestión no po-



dían creer que una idea semejante, netamente española, pudiera tomar forma. Los americanos han dicho que los «rulotel» como han sido bautizados, vienen a salvar el gran bache que se presentaba en la realización de exteriores. Sobre el papel —dijeron— nos pareció asombroso. La realidad rebasa todo lo imaginable. Se puede pensar —agregaron— en construir más. El mundo del cine puede ser un buen cliente.

Y la televisión lo hizo bueno. El reportaje de su presentación inicial en el Polígono de Landaben se sirvió nada menos que en el Telediario de mediodía.

A tal obra, tal honor y Pamplona carga con todo ello.



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410

Crédito Navarro



Banco fundado en 1863

CASA CENTRAL:

PAMPLONA

PLAZA DEL CASTILLO, 21

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

Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:

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

SUCURSALES:

MADRID: Recoletos, 22

BILBAO: Gran Vía, 32

SAN SEBASTIAN: Idiáquez, 9

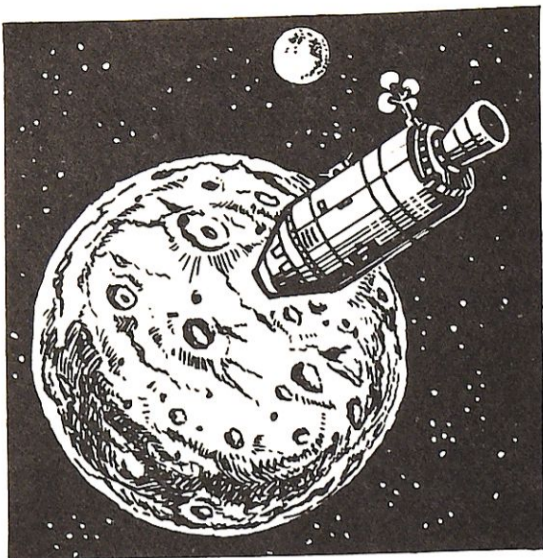
(Próxima apertura de las Oficinas definitivas en Avenida de España n.º 9)

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

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



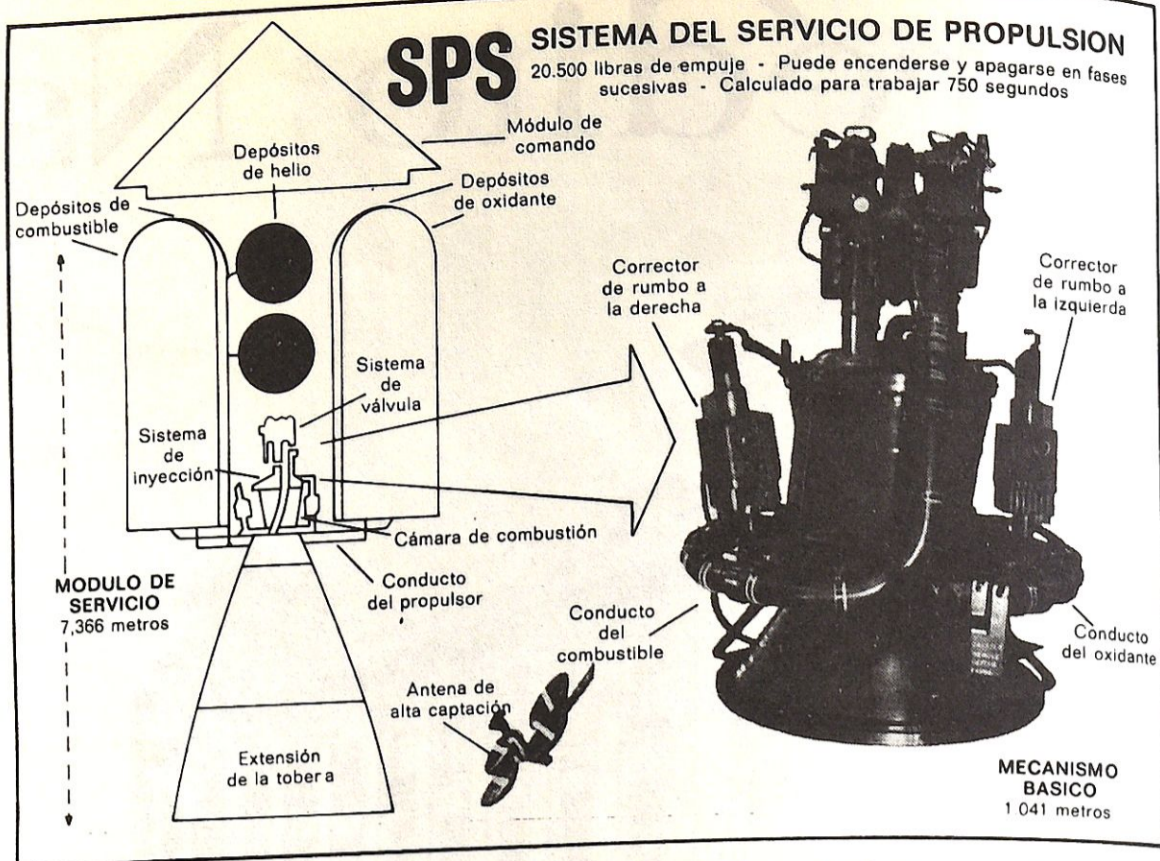
Lo que no se sabe del APOLO

EL SISTEMA DE PROPULSION DEL MODULO LUNAR ERA LO UNICO QUE NO LLEVABA DUPLICADO EN LA CAPSULA

La gloria del Apolo VIII ya está en la historia. Momento es, pues, de que sepamos algunas curiosidades de este vuelo que acaparó la atención mundial y que cubrió una de las más importantes etapas en la carrera del espacio.

Por ejemplo: el motor, llamado S.P.S. (Service Propulsión System), fue el único mecanismo que no llevaba duplicado en la nave, según habían aconsejado los técnicos de la NASA, dadas ciertas razones de peso y de espacio. Este hecho acumulaba la responsabilidad sobre el pequeño motor del módulo lunar que habría de llevar a cabo importantísimas misiones sucesivas: corregir el curso de la nave y su velocidad para ingresar en la órbita lunar; añadir potencia a la marcha para poder circundar el satélite; dar velocidad adicional para que el módulo abandonara la órbita de la luna, acelerar al máximo para iniciar el descenso hacia la tierra por el pasillo señalado, y, por último, frenar los 40.000 km/h. que había desarrollado en su regreso, con una seguridad general.

He aquí el dibujo esquemático del increíble motor SPS, único mecanismo que no llevaba duplicado en el vuelo del Apolo VIII. De él dependió el éxito de la misión, y la vida de los astronautas. Si hubiera fa-



He aquí el dibujo esquemático del increíble motor SPS, único mecanismo que no llevaba duplicado en el vuelo del Apolo VIII. De él dependió el éxito de la misión, y la vida de los astronautas. Si hubiera fallado, Borman, Lovell y Anders hubieran quedado colgados para siempre mirando la cara oculta de la luna.

SU PEQUEÑO MOTOR SE CONSTRUYO PARA UN TRABAJO CIEN VECES MAYOR

llado, Borman, Lovell y Anders hubieran quedado colgados para siempre mirando la cara oculta de la luna.

Para llegar a esa «no duplicidad» de mecanismos que el peso y el espacio exigían, fue precisa una total garantía de la empresa constructora del SPS, la Aerojet-General de Sacramento, empresa hermanada con la General de Neumáticos Española. La NASA contrata muchos de sus elementos espaciales con empresas privadas. La Aerojet-General, que pertenece a la gran cadena industrial de la General Tire, de Akron (Ohio), fue elegida precisamente porque junto con sus filiales y casa matriz, constituyen uno de los primeros lugares de la investigación mundial. Ante la gran responsabilidad, pues, y, sobre todo, para mantener la línea de garantía y seguridad General, la Aerojet construyó el motor más simple y, a la vez más potente que los siglos han conocido. De momento, se planificó para un trabajo cien veces superior al que realmente debía de soportar.

El SPS trabaja intermitentemente para cubrir diversas facetas. Pues bien, se construyó para poder ser arrancado más de 50 veces con duración de trabajo de una milésima de segundo hasta varios minutos seguidos. Se necesitaba un millar de segundos de trabajo real, y se calculó y se probó para 100.000 segundos. Es decir, que la Aerojet-General, la empresa constructora previó, aparte de cualquier anomalía, una potencia

muchas veces superior a la exigida. Por ello Borman, el comandante del Apolo VIII, declaró en pleno vuelo, lleno de confianza:

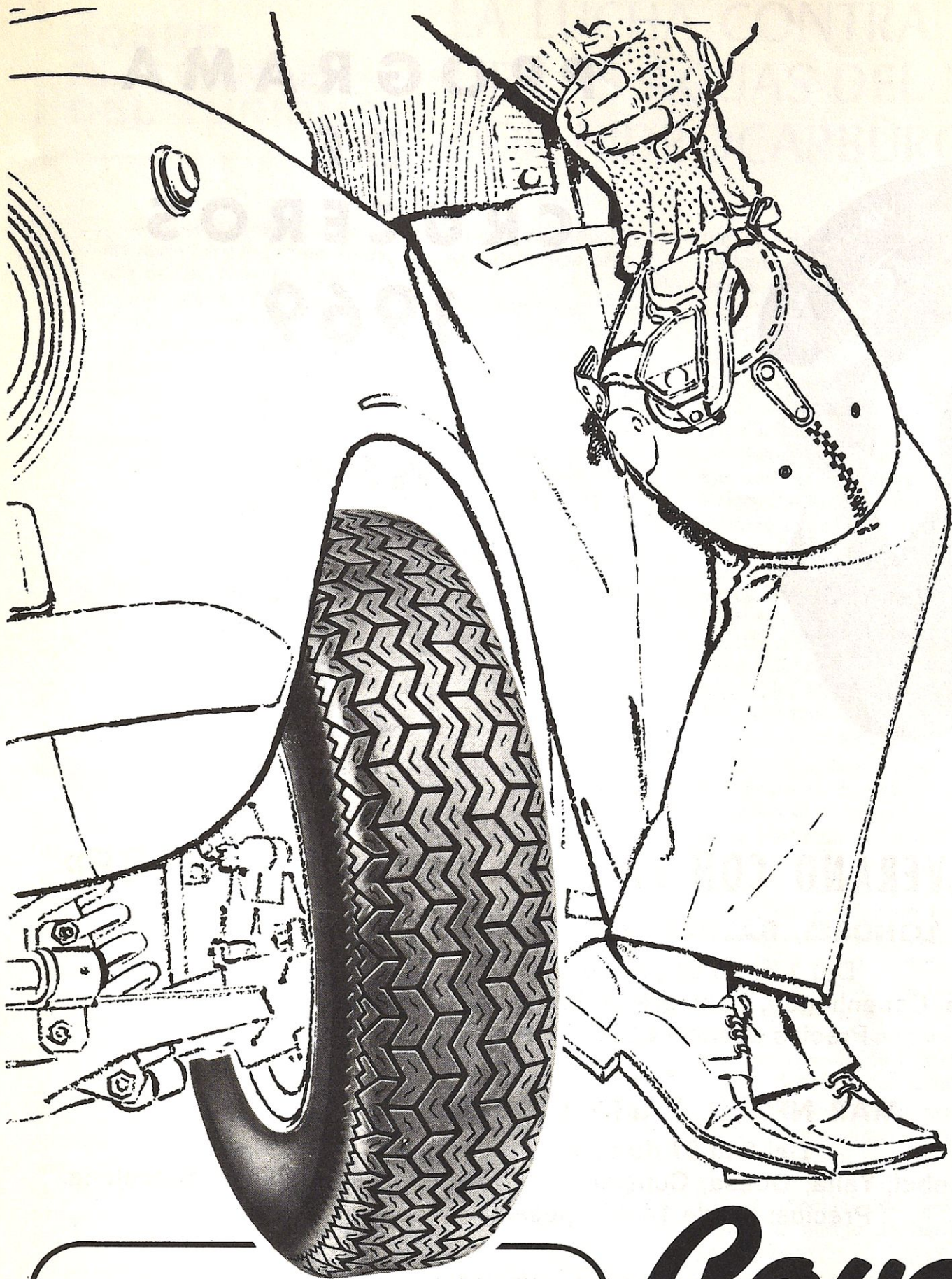
«Ahora todo depende del pequeño SPS. Es el único medio que tenemos para volver a la tierra y no quedar colgados para siempre mirando la parte oculta de la luna.»

Y otra, en fin, de las cosas que se ignoran en los acontecimientos históricos, es precisamente a las personas que hacen posible los mismos acontecimientos. Tras las caras sonrientes de los tres astronautas, había y hay muchos hombres. Muchos hombres jóvenes, como Gregory Wood, ingeniero jefe del equipo constructor del SPS.

—«Estamos ahora» —dijo Wood, que tiene 38 años— «preparando el vuelo del Apolo IX. Seguimos los pasos del VIII. Las pruebas son duras. Llevamos más de 3.200 arranques y todo va perfectamente. Yo tengo tanta confianza en el SPS, que si me fuera posible, iría con los astronautas en el próximo viaje.»

El señor don A. M. Flasco, Director de Neumáticos General en España, subsidiaria, como Aerojet, de la General Tire, de Akron, se encontraba en la casa matriz, precisamente durante el histórico vuelo. A su regreso, comentó:

—«Todos tenían confianza en el SPS. Y cuando la nave llegó a la tierra, todos sentimos un mismo orgullo, como si fuéramos nosotros mismos los que hubiésemos tomado parte en este éxito fabuloso.»



El neumático seleccionado por el exigente Enzo Ferrari.

Con nuevos compuestos especiales para

- **MEJOR ESTABILIDAD**
- **MAYOR AGARRE** incluso sobre piso mojado.

El neumático español radial-sport-sin cámara.

Cavallino
SPORT 200



¡con casta de carreras!



PROGRAMA DE CRUCEROS 1969



Agencia de Viajes - Grupo A - N.º 5

3 CRUCEROS DE VERANO CON LA M/N. «MONTE UMBE»

LONDRES, BALTICO y LENINGRADO

Del 1 al 20 de julio de 1969.

Bilbao, Londres, Copenhague, Leningrado, Estocolmo, Hamburgo, Bilbao.
Precios desde 14.250 pesetas.

MAR NEGRO, YALTA y ODESA

Del 8 al 27 de agosto.

Barcelona, Nápoles, Estambul, Yalta, Odesa, Constanza, El Pireo, Messina, Palma, Barcelona.
Precios: desde 14.500 pesetas.

ADRIATICO y FESTIVAL VENECIA

Del 27 de agosto al 11 de septiembre.

Barcelona, Nápoles, Capri, Dubrovnik, Venecia, Bari, Corfu, Palermo, Barcelona.
Precios: desde 12.000 pesetas.

MINICRUCERO A BALEARES

Del 11 al 15 de septiembre.

Barcelona, Ibiza, Palma, Mahón.
Precios: desde 2.375 pesetas.

INFORMES E INSCRIPCIONES:
SAN SEBASTIAN

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

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

en EIBAR: Arragüeta, 9 bajo - Telefono 71-15-39

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ

LA LUCHA CONTRA LA POLUCION DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS

Una «Conferencia Internacional sobre la polución del mar» se celebró en Roma, bajo la presidencia efectiva del Rt. Hon. Earl Jellicoe.

Se presentaron numerosas comunicaciones, que trataban sobre diversos aspectos del problema: sistemas utilizables por los transportes petroleros para eliminar al máximo los desechos de petróleo en el mar; medida legislativa nacional e internacional, susceptible a reforzar la protección efectiva del mar contra poluciones industriales; medidas adecuadas para organizar el tráfico marítimo para disminuir los riesgos de accidente (colisiones y encayaduras); sistemas a aplicar en casos de accidente para reducir los daños causados al mar y a las regiones costeras.

Teniendo en cuenta el interés directo que estos últimos puntos tienen para todos los estados que poseen costas que presentan un carácter turístico, la UIOOT estuvo representada por el Presidente saliente, Señor Arthur Haulot, y ha definido ante la Conferencia la acción de la Unión en este ámbito fundamental de la protección del patrimonio turístico internacional. El texto de su alocución se reproduce a continuación:

«El Señor Ricci, Inspector General de Relaciones Internacionales del Ministerio Italiano de Turismo, ha expresado en su informe de introducción su deseo de ver los medios de masa movilizados en favor de la defensa del mar, y una acción de envergadura emprendida para atraer la atención de la opinión pública mundial.

Por otra parte, numerosos ponentes han hecho oportunamente una llamada a la presión de la opinión, con miras a obtener la aplicación de una política severa y eficaz para la protección de las aguas del mar.

Por su lado, la UIOOT apoya sin reservas esta acción. Desde hace varios años, patrocina especialmente y apoya con todas sus fuerzas la operación mundial Mensaje al Mar.

Comenzaron en 1962 como un juego de playa inaugurado por el semanario belga «Femmes d'Aujourd'hui», miembro asociado de la UIOOT, esta acción debía inmediatamente referir la atención del Servicio central hidrográfico de la Marina nacional francesa y obtener muy rápidamente la ayuda y el apoyo de organismos científicos, tales como el Museo de historia natural de Francia y el Instituto de ciencias naturales de Bélgica».

En 1964, 150.000 mensajes han sido sumergidos en el Mar del Norte y en el Golfo de Vizcaya; la operación tomó entonces una dimensión europea y las botellas tradicionales son reemplazadas por sobres en materia plástica, análogos a los utilizados por la Marina nacional. Esta experiencia demuestra la existencia de corrientes-relevos que hacen ilusorias las zonas de prohibición de los desechos de hidrocarburos y demuestran la existencia de zonas de almacenamiento de masut, que a veces poseen cantidades enormes que esperan que circunstancias de vientos excepcionales las dirijan un día sobre la costa.

En 1966 la Operación llegó a ser mundial. Jefes de Estado, Ministros, Personalidades internacionales van a aportar su patrocinio a la Operación. La Compañía General Trasatlántica y Air France colaboran ampliamente en las numerosas inmersiones. Desde el trasatlántico «France», 250.000 mensajes han sido dejados sobre la ruta Le Havre-New York y la acogida de la prensa americana y canadiense es excepcional. Algunos meses más tarde, en el mar del Caribe, el S. S. Antillas inmerge 50.000 mensajes que han sido transportados hasta Fort-de-France por Air France. Los resultados afluyen al Servicio Central hidrográfico. El Ministerio de relaciones exteriores encarga entonces a las producciones internacionales de la O. R. T. F. la realización de una película de 20 mi-

nutos, sobre el O.M.M.M. y la polución de los mares. Esta película traducida en siete idiomas está destinada a 200 millones de telespectadores de Africa, Asia, América del Norte y del Sur, etc.

En 1967, el Presidente de la República del Senegal, señor Senghor, participa personalmente en las manifestaciones del O.M.M.M. 50.000 mensajes son sumergidos a lo largo de la costa senegalesa. La Compañía Air Africa, creación de la Organización común Africana y Malgache (O.C.A.M.) aporta ampliamente su concurso. Después, cuando se efectuó una inmersión conmemorativa de 50.000 mensajes en el Mar del Norte, S.A.R. la Princesa Paola inmerge el 50.001 mensaje redactado por el Presidente Senghor contrafirmado por el señor Haman Diori, Presidente de Nigeria y del O.C.A.M.; este documento consagrado al apoyo sin reservas de 15 países africanos al O.M.M.M.; algunas semanas después, el señor Fofana, Ministro de Información y Turismo de Senegal viene a aportar a los pescadores bretones, en el curso de la ceremonia del O.M.M.M. en Lorient, presidida por el señor Raymond Marcellin, Ministro Delegado ante el Primer Ministro, encargado del plan y del desarrollo del territorio, el testimonio de la solidaridad de los pescadores senegaleses.

En noviembre de 1967, SS. AA. RR. el príncipe Soberano y la Princesa de Mónaco presiden el O.M.M.M. que se desarrolla en el Principado y la inmersión de mensajes tiene lugar a partir de la boya Cousteau.

Con ocasión de los Juegos Olímpicos de México, la inmersión de los mensajes son efectuados a lo largo de la costa mexicana, en la Bahía de Acapulco.

Ahora es, por una parte el Consejo de Europa y por otra parte los principales dirigentes de Africa Negra los que alientan esta operación: los señores Peter Smithers, Secretario General del Consejo de Europa, Leopold Sédar Senghor, Presidente de la República del Senegal, Houphouët Boigny, Costa del Marfil, y de los Presidentes de Dahomeyn, Nigeria, Togo, Tchad, Haute Volta, Gabon, Mali y Mauritania.

Las razones de esta acción, y el apoyo que le aporta la U.I.O.O.T., son simples y perentorias. Millones de hombres en el mundo viven de la pesca, otros millones viven del turismo. Numerosos millones todavía están llamados a vivir mañana a condición de que el patrimonio turístico litoral sea puesto al abrigo de las escandalosas poluciones que ahora conocemos.

Los países en vías de desarrollo están particularmente amenazados, ellos que deberían poder sacar un partido económico y social fundamental de su capital de belleza natural.

Pero el problema presentado no revela solamente de la técnica ni de la legislación. También revela de la moral, la de los hombres y de los pueblos. Es necesario en consecuencia, agregar a la acción de los sabios, técnicos legisladores y juristas, la acción del público mismo.

Para esto es necesario hacer que nuestros contemporáneos tomen conciencia del valor de lo que está en juego y que quieran respetar el mar.

En nuestros países, las imágenes que ofrecía la película que hemos visto sobre el «Load on top system» y que mencionaba la agonía de los pájaros y la fealdad de las playas invadidas por el masut, las hemos vivido por millares de ejemplares.

En nombre del poder económico y social del turismo, en nombre de todo el potencial de alegría, de felicidad humana, que representa, en nombre de la aportación vivificadora que constituye para la economía y el nivel de vida de los pueblos, los más pobres, nos rehusamos a dejar que se asesine la belleza del mundo, ya que esto sea por inconsciencia o por cálculo de rentabilidad.

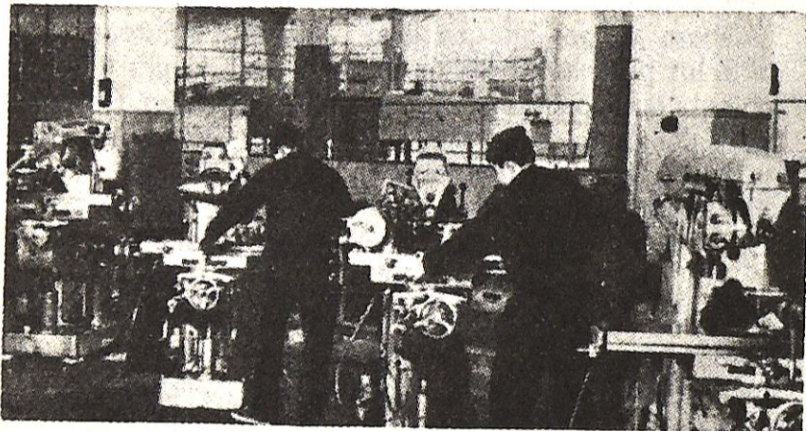
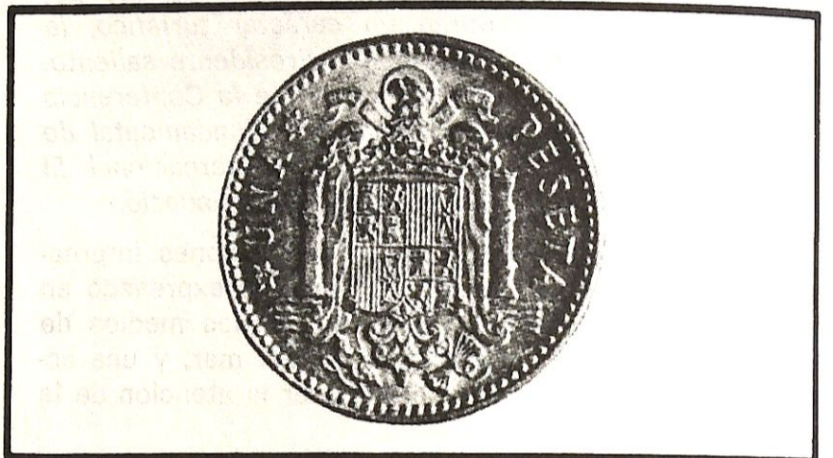
La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

Ponemos a su disposición las ventajas de nuestros servicios especializados. Nuestra Institución es la entidad de Guipúzcoa donde más personas ahorran.

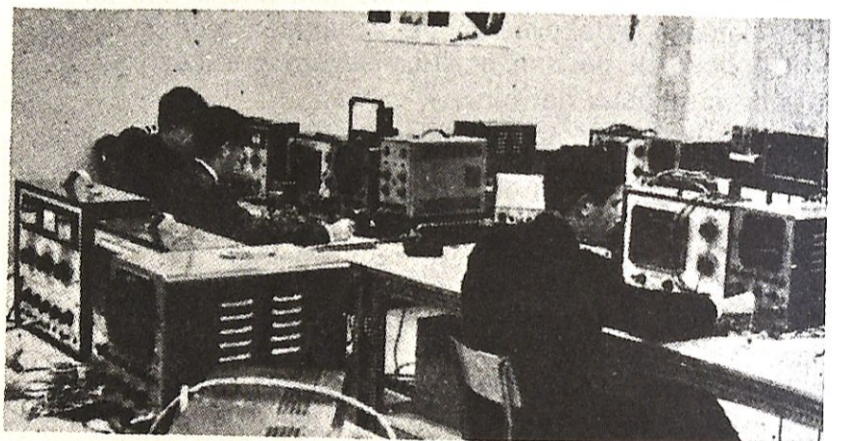
Préstamos a la pequeña y mediana empresa guipuzcoana.



Eficaz y rápido servicio en nuestras cuentas corrientes.



Fomento de la enseñanza profesional y facilidad para el acceso del trabajador a la propiedad de la Empresa



Centro de Investigaciones Técnicas al servicio de la Industria de Guipúzcoa, en colaboración con la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de San Sebastián.

**Vd. tiene nuestra atención preferente.
76 Sucursales están a su servicio.**



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL

INFLUENCIA DE LAS CONDICIONES ATMOSFERICAS EN LOS ACCIDENTES DE TRAFICO

Durante 1967, de los 77.654 accidentes con víctimas ocurridos en las carreteras 33.215, y en las zonas urbanas 44.439, los factores atmosféricos influyeron en la proporción que se indica a continuación:

<i>Factores</i>	<i>En carretera</i>	<i>En Zona Urbana</i>
Niebla intensa	316	36
Niebla ligera	249	161
Lloviznando	2.457	1.588
Lluvia fuerte	539	310
Granizando	12	3
Nevando	110	32
Viento fuerte	149	40
Inundación	3	—
Otros	73	38

En los accidentes mortales, la influencia de las condiciones atmosféricas se resume así:

<i>Factores</i>	<i>En carretera</i>	<i>En Zona Urbana</i>
Niebla intensa	27	4
Niebla ligera	26	5
Lloviznando	185	58
Lluvia fuerte	53	11
Granizando	1	—
Nevando	10	2
Viento fuerte	15	2
Inundación	—	—
Otros	8	—



LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE

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

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

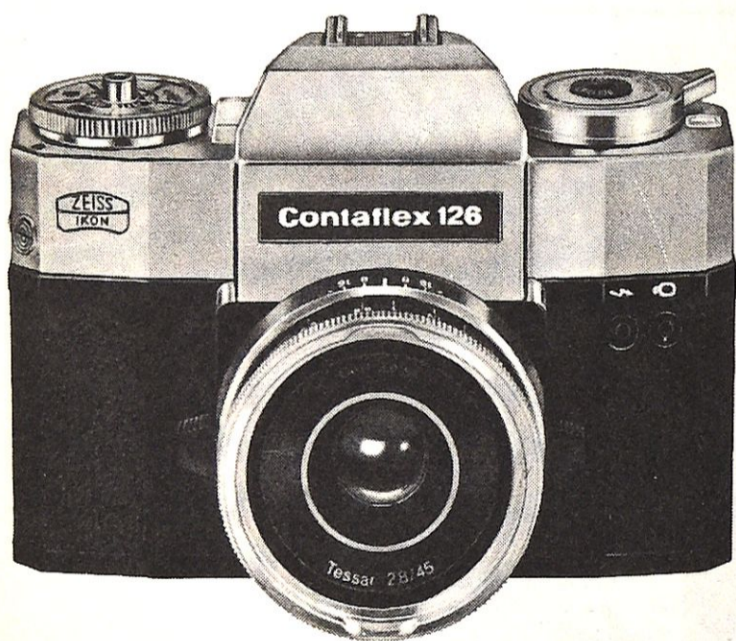
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

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

EL DOCTOR ARRUGA, NOS HA DICHO:

La vista es sin duda el elemento más importante en la capacidad de conducción mecánica, no sólo en lo que se refiere a la visión de detalle (agudeza visual) sino también en la amplitud de visión (campo visual). Además existen otros factores que en menor escala influyen en la aptitud de conducción, como son la adaptación a la luz crepuscular y la percepción exacta de los colores.

Todos estos factores visuales son poseídos en diferente grado por cada persona. La Ley establece el límite que en cada factor puede ser tolerado para permitir la posesión del título de conductor. Esto no obsta para que los que tenemos la suerte de tener buena visión dejemos de poner el máximo cuidado en la peligrosa tarea de conducir un vehículo.



F. MATURANA

Foto y Cine

Aparatos fotográficos - Cines - Prismáticos

Hernani, 10 - Teléfono 10926

San Sebastián



- Servicio Oficial exclusivo para Guipúzcoa
- Venta de recambios originales FOMOCO
- Venta turismos FORD
- Puesta a punto electrónica a motores, equilibrado de ruedas, alineación de direcciones, etc.

TALLERES AMARA c/ Amara n.º 26 - Teléfono 22239 - SAN SEBASTIAN

OBRA DE MATRIMONIOS

Teniendo a su cargo esta Obra de Matrimonios el traslado de niños enfermos a la Clínica de San Juan de Dios, y viéndose en la imposibilidad de atender algunos casos que han presentado por falta de automóviles, se ruega a las personas con posibilidades para hacerlo, que hagan seguir sus ofrecimientos llamando al teléfono 15557 o escribiendo al Apartado de Correos número 260. El servicio ha de hacerse, normalmente, a las nueve de la mañana y se establecen turnos con los coches disponibles, al objeto de que pueda ser realizado con el mínimo de sacrificio y molestia por parte de quienes a ello se ofrezcan.



UN CONVENIO MUNDIAL SOBRE CIRCULACION

Por DOSITEO BARREIRO MOURENZA

En el año 1949 se elaboró en Ginebra una Convención Internacional sobre circulación por carretera, con un Protocolo sobre señalización, cuyo objetivo era la uniformización internacional de la circulación, y la mejora de la seguridad vial. Gracias a ella, en gran parte, el automovilista español que circule por Bélgica, por ejemplo, aunque no como en su casa, se encuentra muy poco desambientado, ya que las señales de carretera que encuentra son prácticamente las mismas que ve aquí, y el comportamiento de los demás usuarios también es sensiblemente semejante al de los españoles. Lo mismo le ocurre al belga que viene a España, o al finlandés, o al alemán. Y ya se sabe que son muchos los extranjeros que nos visitan.

Pero desde 1949 han pasado muchos kilómetros bajo las ruedas de millones de automóviles y el mundo ha cambiado bastante. Si Alejandro Dumas tituló una de sus novelas «Veinte años después», porque veinte años era mucho tiempo en la época de los mosqueteros y postillones, los diecinueve que han transcurrido desde la Convención de Ginebra, son tal vez más tiempo todavía en la era de los cohetes, platillos volantes y, lo que es más importante, del «600». Por eso, hace ya varios años que habían comenzado los trabajos preparatorios para la actualización y puesta al día de la llamada Convención de Ginebra, que habían de culminar en una Conferencia Mundial de la que saldría otra nueva.

Organizada por las Naciones Unidas, la Conferencia se ha celebrado en Viena, donde los expertos de más de 100 países y los representantes de muchas organizaciones no gubernamentales, se han reunido durante cinco semanas en el pasado otoño. Además de comprobar que el Danubio no es azul, cosa que es casi lo primero que dicen los vieneses a los extranjeros, con humor no exento de cierta tristeza, han trabajado de firme para poner a punto dos Convenios Mundiales: uno sobre circulación vial, y el otro sobre señalización. El trabajo fue duro, porque el tiempo disponible era escaso. Además, siguiendo la tradición, el Congreso tenía también que divertirse un poco, y aunque se hiciese fuera de las «horas de oficina», los delegados hubieron de realizar un esfuerzo suplementario para asistir a una exhibición de la Escuela Española de Equitación, saludar al espíritu del Emperador Francisco José en muchos rincones de Viena, asistir a una ópera y a un «heuriger» nocturno y hacer en suma, un poco de turismo. Por cierto que el turismo, en Viena, consiste también en marcharse a donde casi no lo hay. Las visitas a Praga y a Budapest, fueron para muchos delegados una manera de aprovechar su estancia en la ciudad de los Congresos de una nación «neutral» que tiene los tanques rusos en la frontera.

Pero los Convenios se terminaron a tiempo. El de circulación, con el deseo de hacer lo mejor posible, lo cual se ha hecho; el de señalización, con la idea de que cueste lo menos posible la uniformización de las señales, aunque no sea completa. Algunos países ricos, como es lógico tratándose de ricos, se resistieron mucho a gastarse el dinero en cambiar sus señales. El resultado es que subsistirán prácticamente algunas diferencias entre lo que pudiéramos llamar sistema americano y europeo. Pero mucho se ha hecho también, y hay que reconocerlo, en el camino de la uniformidad.

Ahora sólo falta terminar el Código europeo de la circulación, cosa que se hará antes del próximo mes de mayo, y que se enteren nuestros automovilistas. ¡Ah, y los de fuera! Porque, a veces, los turistas, haciendo aquí lo que no hacen en su país, parecen ignorar que también nosotros tenemos un Código como el suyo. De lo que hacen algunos conductores españoles, es mejor hablar otro día...

CANNO S. A.

SERVICIO OFICIAL

FIAT SEAT

Vespa

M·A·N

EXPOSICION, VENTA Y
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA

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

SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 - Teléfono 631335

IRUN

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



LOS BIGOTES Y EL AUTOMOVIL

El deseo de singularizarse físicamente por la posesión de un bigote ¿tiene el mismo signo que la pretensión de la elección del coche de una marca o tipo particular?

Tal es la cuestión insólita que se puede apreciar cuando al producirse los embotellamientos en las grandes ciudades, emergen los rostros de los conductores a través de las ventanillas o de los techos corredizos.

¿Se puede pensar que ciertos coches han sido elegidos preferentemente para que hicieran juego con los bigotes?

Esta interrogación de verdad fantasmagórica, puede permitir abordar el problema de las motivaciones psicológicas sobre la adquisición de un vehículo y de estudiar la significación del bigote que lleva su propietario.

Este atributo peludo extendido en los tiempos de nuestros abuelos renace en nuestros días por la opción deliberada de los hombres.

El individuo decidió en un momento de su vida sobre los 20 años de edad, añadir este ornato a su persona física. Es libre de elegir lo que no entraña un perfil psicológico particular.

¿Detrás de este deseo consciente o inconsciente no se afirma una cierta timidez latente o al contrario un pequeño deseo de ostentación?

Partiendo del principio que el bigote es probablemente el testimonio de un estado psicológico particular, sería curioso buscar su «traducción automovilista». Se podrá por ello establecer si los bigotudos tienen aficiones especiales sobre los colores, los accesorios extravagantes, los claxons originales e incluso la marca y el tipo del automóvil.

Esta catalogación se puede efectuar sobre el comportamiento de cien conductores de un modelo dado y comprobar cuántos llevan bigote.

Esta comprobación se ha efectuado sobre las grandes aglomeraciones de Lyon y sobre las rutas del sudoeste. Sólo han sido estudiados los conductores de automóviles matriculados en Francia, con la exclusión de los coches utilitarios y de los taxis cuyos conductores no son propietarios del vehículo.

Cada modelo ha dado lugar a dos comprobaciones efectuadas con un mes de intervalo y es importante anotar la insistencia de los resultados de dos medidas que no se diferencian nunca más del tres por ciento. Esto permite pensar que el centenar de conductores estudiados para cada tipo de vehículos, representan un escalón

de valor estadístico. En total han sido examinados 2.800 conductores de toda edad.

Los resultados expresan en función de la marca y el tipo los porcentajes de bigotudos entre doscientos conductores examinados por cada modelo, porcentajes que quedan reflejados en el gráfico que adjuntamos junto a estas líneas.

Mientras que los porcentajes de los bigotudos entre los conductores de vehículos Citroen (20,8%), Simca (21,7%), Renault (21,8%), son casi idénticos, cuatro marcas se diferencian por resultados netamente diferentes.

Así Peugeot con su 16,8% parece ser la marca menos preferida por los bigotudos. De ello se deriva que el «peugeotista» no es bigotudo.

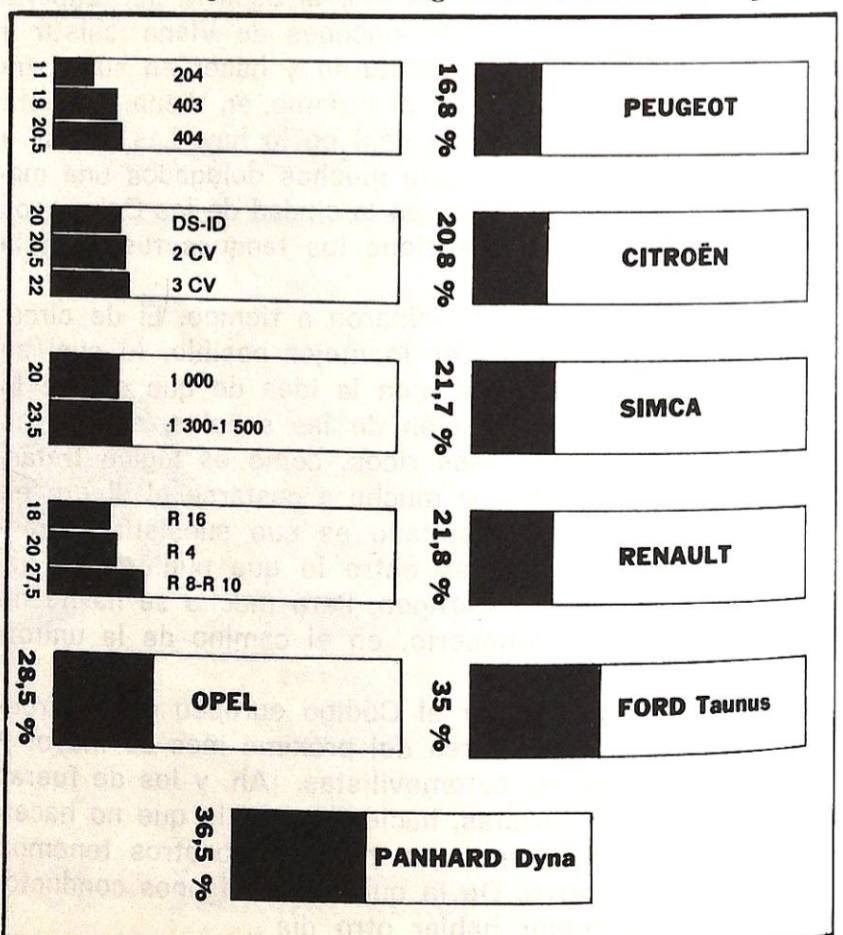
Por el contrario, Opel en que todos los modelos han sido estudiados globalmente, Ford-Alemania del que han sido examinados todos los modelos antiguos denominados «Taunus» y sobre todo Panhard, aparecen netamente como los coches elegidos por los bigotudos.

En el examen de cada marca, dos hechos deben ser señalados:

El porcentaje excepcionalmente débil de bigotudos entre los propietarios del Peugeot 204, coche discreto por su talla y por su línea (11%).

El porcentaje elevado de bigotudos entre los conductores del Renault 8 y Renault 10 (27,5%).

Los agentes de ventas de las grandes firmas de automóviles van a tener muy en cuenta a la hora de diseñar sus modelos, pensando en agradar o no a los bigotudos.



EL X RALLYE INTERNACIONAL VASCO-NAVARRO

Cuando esta revista llegue a sus manos, los participantes en el X Rallye Internacional Vasconavarro, estarán prácticamente con los motores en marcha a fin de competir en una de las pruebas de regularidad y velocidad pura, más apasionantes de España. Con la elevación de los premios (el primero se adjudica 100.000 pesetas), la participación de pilotos de toda España junto a los buenos equipos franceses e ingleses, el Rallye Vasconavarro se ha convertido en una de las pruebas automovilistas más apreciadas de los pilotos especializados en este tipo de competiciones. El Real Automóvil Club Vasconavarro se siente orgulloso de haber hecho este esfuerzo porque con él ha logrado algo digno de nuestra región tan aficionada al motor. El comienzo de la prueba en el circuito de Ereaga y su final con la subida a Igueldo son dos de los grandes alicientes que tiene este X Rallye Internacional Vasconavarro.



RENAULT  **10**



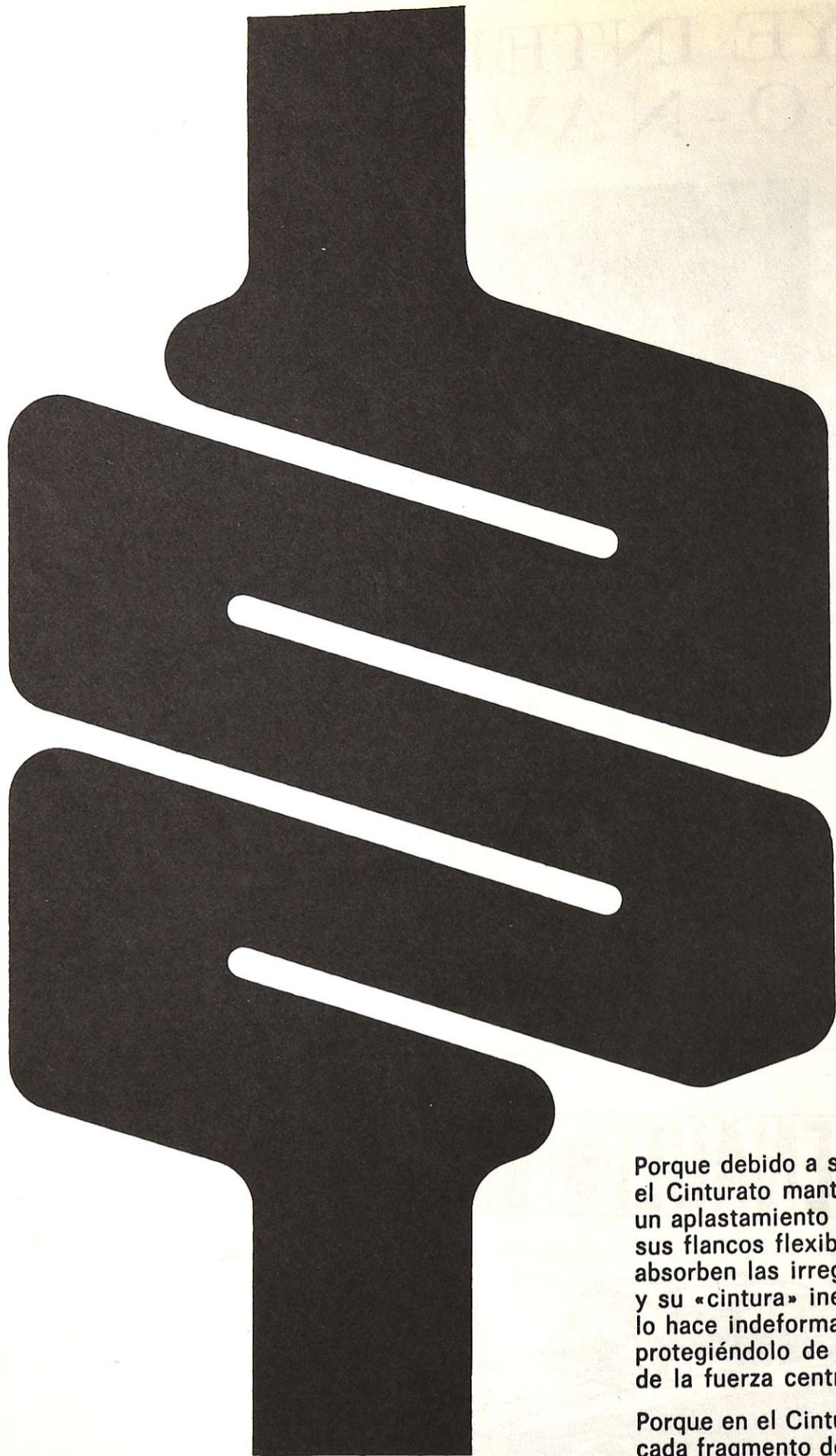
1108 CC

CONCESIONARIO PARA GUIPUZCOA

F. ALBERDI, S. A.

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

ES UN PRODUCTO **FASA-RENAULT**



¿por qué el Cinturato es un neumático tan seguro?

Porque debido a su estructura radial,
el Cinturato mantiene
un aplastamiento constante contra el suelo;
sus flancos flexibles
absorben las irregularidades de la carretera;
y su «cintura» inextensible,
lo hace indeformable,
protegiéndolo de los efectos
de la fuerza centrífuga.

Porque en el Cinturato,
cada fragmento del dibujo de su banda de rodaje
ha sido diseñado
para unas funciones determinadas.



Porque el Cinturato
es un neumático de gran agarre,
en curva y al acelerar;
responde siempre al freno,
sobre un piso seco o sobre mojado.
Es un neumático de gran estabilidad a
cualquier velocidad,
asegurando siempre
un perfecto dominio del vehículo.

El Cinturato
es el neumático radial concebido por Pirelli,
hace más de 18 años.

CINTURATO es sólo **PIRELLI**

NUEVO ACERO SOVIETICO PARA LA CONSTRUCCION DE PIEZAS DE AUTOMOVILES

En las fábricas de automóviles de Gorki (Rusia), se ha introducido una innovación para la obtención de «acero puro».

De acuerdo con un nuevo procedimiento desarrollado por el Instituto Politécnico «Gorkij», durante el proceso de fusión se añaden escorias sintéticas, con lo que se le depura al acero de gran parte del fósforo y del azufre y, en consecuencia, se le hace más resistente a la corrosión y más estable.

Los ensayos realizados en Gorki han venido a demostrar que, a partir de este acero, los bloques de cilindros obtenidos permiten poseer unas paredes más delgadas y resultan, al mismo tiempo, más resistentes aún cuando el peso es aproximadamente igual que cuando se utilizan bloques de metales ligeros.

SORPRENDE LA PRESENCIA DE GOGGOMOBIL

Varios periódicos españoles comentan la presencia de Goggomobil en el mercado español de automóviles. El pequeño y popular coche que fue un día, sobrevive. El vehículo que destronó al Biscuter y después cedió ante el Seat 600 tiene todavía una producción, pequeña, pero real. Hemos de suponer que, cuando Munguía Industrial sostiene la fabricación del Goggo-

mobil será porque aún sigue existiendo público que lo desea.

«FIAT» REDUCE SUS PRECIOS EN ARGENTINA

La «Fiat Motor Company», de manera oficial, se ha comprometido a reducir los precios de los automóviles fabricados en este país en más de un 30% en el plazo de cinco años.

Las reducciones de precios forman parte de un Decreto firmado por el Presidente argentino, Juan Carlos Onganía, aprobando un ambicioso plan de 97 millones de dólares, por parte de la «Fiat».

«PEUGEOT» AMPLIA SU PROGRAMA DE FABRICACION

La empresa francesa «Peugeot» va a ampliar su programa de fabricación con versiones de Cabriolet y Coupé, de su modelo «504».

Según últimas noticias, las dos versiones aparecerán en el verano próximo en el mercado alemán, al precio de aproximadamente 15.000 DM.

BAJAN LOS AUTOMOVILES TRIUMPH

Para algunos modelos «Triumph» se han registrado bajas en los precios en el mercado alemán.

A continuación damos precios:
«Spitfire» DM 8.425 (8.669)
«GT» DM 11.866 (12.199)

Y otros modelos más

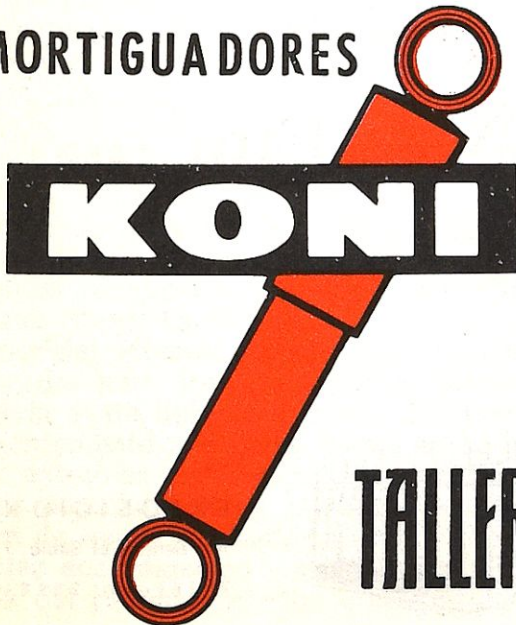
NO HAY ACUERDO ENTRE FIAT Y «NSU»

Un portavoz de la Empresa italiana «Fiat» ha desmentido recientemente en Turín, los rumores según los cuales la empresa italiana había llegado a un acuerdo con la sociedad automovilística alemana «NSU»

MULTA POR ALTERAR EL CUENTAKILOMETROS

El diario «La Voz de Asturias» dice que los propietarios de un garaje de la ciudad francesa de Limoges habían vendido un coche de ocasión, cuyo cuentakilómetros marcaba 44.430 kilómetros. Unos días después, cuando el nuevo propietario limpiaba cuidadosamente el coche recién adquirido, en su interior descubrió un trozo de papel con el membrete del garaje, en el que se daba instrucciones al operario para que rebajara en 30.000 kilómetros el recorrido efectivo del automóvil, el cual, antes de venderlo, era de 74.430. El comprador presentó querrela judicial contra los vendedores, quienes se disculparon diciendo que dicho vehículo había sido sometido a una profunda revisión mecánica para ponerlo a la venta. Pero el Tribunal de Limoges les condenó a ocho días de prisión y a pegar el texto de la sentencia en la puerta de su establecimiento. La Corte de apelación ha reducido la pena anulando la de cárcel, pero aplicándole una multa de 3.000 francos (más de 42.000 pesetas) a cada uno de los dos comerciantes, librándoles de la obligación de exponer la sentencia en la puerta del taller.

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

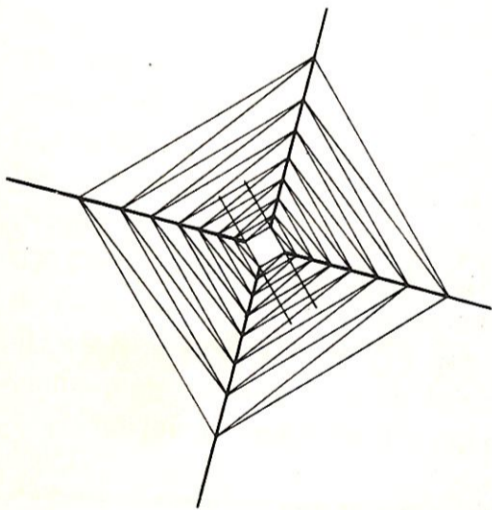
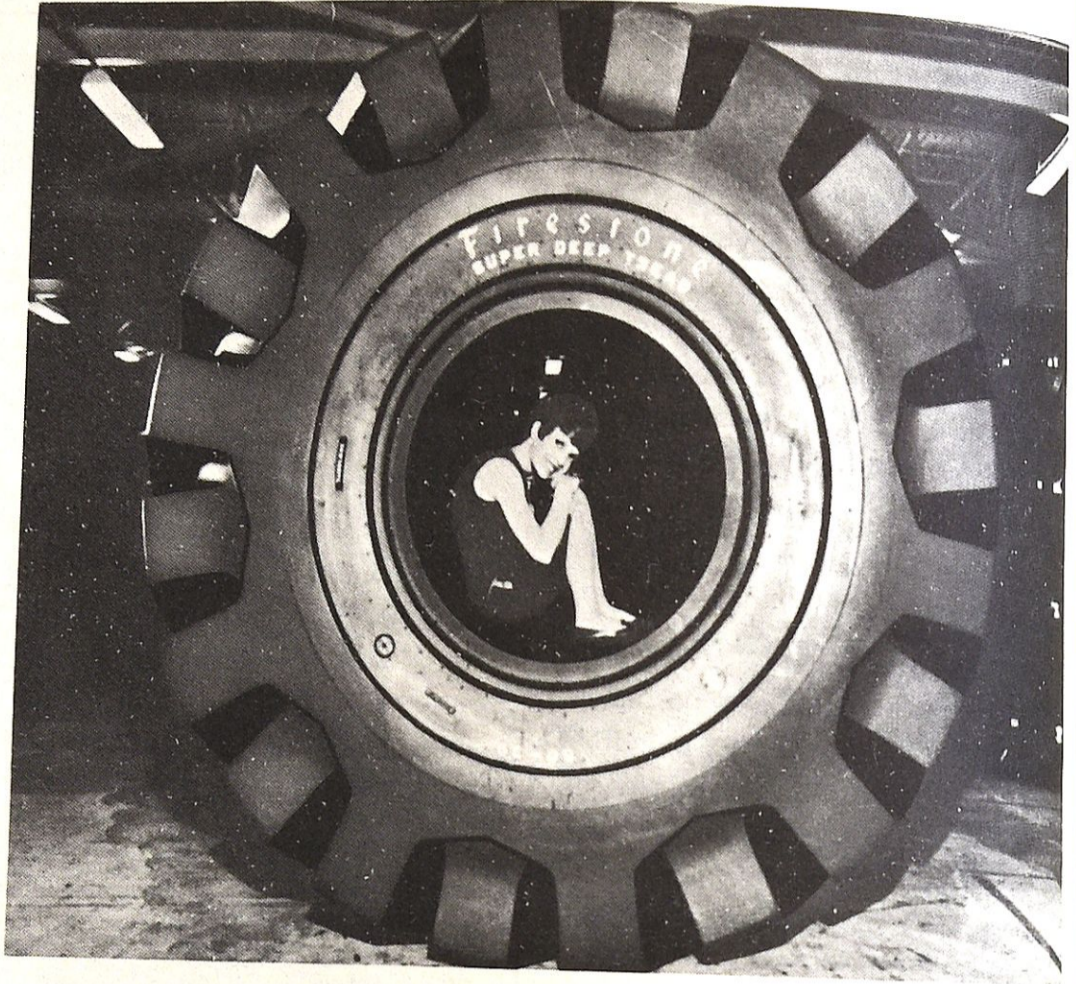
c/ Amara n.º 26 - Tfno. 22239 - SAN SEBASTIAN

LA MAS PESADA DEL MUNDO

Esta es la cubierta más pesada del mundo.

Fabricado por Firestone en América, este gigantesco neumático para movedoras de tierras, pesa más de 3.100 kgs. Tiene 11 metros de altura y 1,27 de anchura. Esta compuesto por 36 capas de tejido y posee una banda de rodamiento de 39,64 centímetros de profundidad en la que se han empleado cerca de dos toneladas de caucho. Sólo los cables de sus talones pesan 90 kgs.

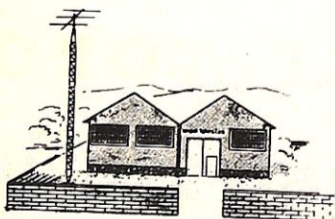
La señorita, una atractiva secretaria de Firestone, no está incluida en el peso.



angel iglesias

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

SAN SEBASTIAN



TALLERES
Barrio Martutene
Tel. 50200 (centralita)



MONTAJES Y ALMACENES
Paseo de Errondo, 5
Teléfono 16927



EXPOSICION
Av. Sancho el Sabio, 7
Teléfono 26184

DISPOSITIVO ANTIRROBO PATENTADO EN ESPAÑA

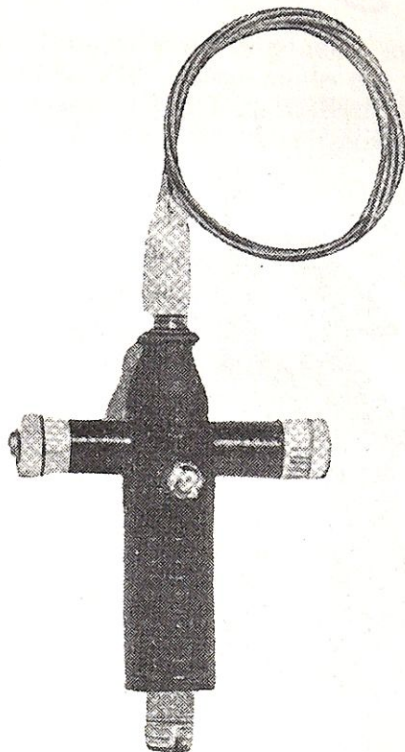
Ha sido patentado en España como modelo de utilidad número 138.322, un nuevo dispositivo antirrobo, de doble acción, destinado a proteger a los automóviles contra la posibilidad de apropiación indebida.

El nuevo antirrobo, una vez instalado, actúa simultáneamente en dos sentidos, accionando una alarma e impidiendo la puesta en marcha del motor.

Su funcionamiento es como sigue: al pisar el acelerador se conecta una alarma acústica, que puede ser el propio claxon del vehículo, y está sonando de manera ininterrumpida hasta que se levanta el pie del pedal correspondiente. Al mismo tiempo se establece un circuito directo con la bobina del sistema de encendido, lo que deja al distribuidor o delco sin corriente, imposibilitándose así el funcionamiento del motor.

Este nuevo dispositivo, que se lanzará en breve al mercado bajo el nombre de «Antirrobo Muñoz», está contenido en un cuerpo metálico que se monta haciendo masa en cualquier lugar apropiado del bastidor del vehículo, conectándose, mediante la sirga, que aparece enrollada en la fotografía, con la parte del mecanismo del pedal del acelerador, situada bajo la chapa del suelo del coche.

Para mayor información sobre esta nueva patente española, de indudable utilidad, pueden dirigirse a los inventores y fabricantes, cuya dirección es: Estación de Servicio Muñoz, Santa Cruz de Campezo (Alava).



EL USO DE PLASTICO EN LOS VEHICULOS

La ICI pronostica para el próximo decenio un uso del plástico diez veces mayor en los vehículos de tierra. Estima que cada día será mayor el uso de plástico en las carrocerías. Los coches británicos contienen un promedio de 18,1 kilos de plástico en asientos, paneles de puertas, componentes de electricidad, cables, etc. Se calcula que en 1980 se habrá elevado este promedio a más de 90,7 kilos. La ICI manifiesta que, a juzgar por los presentes indicios, el polipropileno y el nylon, moldeados por inyección, son los materiales más probables para remplazar la chapa metálica en los paneles de carrocerías fabricadas en serie. El uso del plástico y la adopción de técnicas avanzadas para su fabricación podrían rebajar el coste de los vehículos.

PARA EL REMOLQUE DE COCHES

Cuando un vehículo se queda colgado en carretera y no puede llegar al próximo taller por sus propios medios, es habitual remolcarlo, utilizando para ello cuerdas de muy diversas fibras. La flexibilidad de estas cuerdas obliga al conductor del vehículo remolcado a ir siempre pendiente del remolcador para frenar cuando el primero frena y para girar cuando el de delante lo hace. Un inventor alemán ha ideado recientemente una barra rígida, en su parte principal, que en sus extremos está especialmente preparada para sujetarla a los parachoques de los coches, cualquiera que sea el diseño de éstos. La barra mantiene constante la distancia entre los dos vehículos y evita el riesgo de que una rápida frenada del primero le eche encima el de atrás.



TELEX N.º 27578

HOTEL ZURBANO

Zurbano, 81 - MADRID-3

HOTEL BALBOA

Núñez de Balboa, 112 - MADRID-6

HOTEL ECUESTRE

Zurbano, 79 - MADRID-3

HOSTAL DEL CIERVO

Km. 381 N. 1 (Madrid-Barcelona)

BUJARALUZ - LOS MONEGROS (Zaragoza)

HOTEL MARE NOSTRUM

FUENGIROLA (Costa del Sol)

HOSTAL DE LA PERDIZ

Km. 269 N. IV (Madrid-Andalucía)

LA CAROLINA (Jaén)

HOSTAL DEL TORO

Km. 5 N. 240 (Pamplona-San Sebastián)

BERRIOPLANO - PAMPLONA



Banco Guipuzcoano

Vd. conoce
esta Oficina



¿La conoce
Vd. por
dentro?



EL BANCO GUIPUZCOANO EN ANDOAIN
AL SERVICIO DE ANDOAIN

CALENDARIO 1969



A continuación del día, nombre del Circuito y de la prueba, indicamos, entre paréntesis, el tipo de vehículo que puede participar. **SIGNIFICADO DE LAS ABREVIATURAS.**—GP: Campeonato del Mundo de conductores de Fórmula I. E: Trofeo de Europa de conductores de Fórmula II. M: Campeonato Mundial de Constructores o Marcas. T a SP: Turismo, Gran Turismo, Sport, Sport-Propos 1, 2, 3). C. Fórmula Libre, FF: Fórmula Francia (F). CN: Criterium Nacional (Grupos 1, 2, 3).

FEBRERO

2 24 Horas de Daytona (T a SP).
M. (Celebrado).

MARZO

1 Kyalami GP Africa del Sur.—
GP.
16 Brand Hatch. Jornada de Cam-
peones (1, T).
21-22 12 Horas de Sebring (T a SP).
M.
29 Silverstone (1, 3, S, T).
29-30 Le Mans (ensayos de las 24
HORAS).
30 Albi (CN. F, Gordini).

ABRIL

4 Snetterton (T a SP).
7 Nogaro (CN. FF, Gordini).
7 Thruxton (2).—E.
7 Leluc. Criterium de Vel. de Var
(SP, S, GT).
13 Hockenheim (2; Ve, S. GT y T).
E.
13 Jarama. Gran Premio de Madrid.
GP.
13 500 Millas de Brand Hatch (SP,
S, GT).—M.
13 Vallelunga (3).
20 Monza. Gran Premio Vigorelli
(3 y T).
20 Pau Gran Premio (2, 3 y FF).
25 1.000 Km. de Monza (S, P, SP
y GT).—M.
26 Montlbery Copas de Vel (3, FF,
T y SP).
27 Nurburgring. Trofeo Eiffel (2 y
Ve).—E.
27 Jarama (3, T a SP).

MAYO

1 Magny Course (3, FF, T a SP).
3-4 Dijon (2, 3, FF, T a SP).
4 Barcelona (3).
4 Barcelona. G. Premio de Espa-
ña.—GP.
4 Targa Florio (T a SP).—M.
4 Monza. Copa de Autódromo (3).
11 1.000 Km. de Spa (SP, S, GT).
M.
11 Jarama. Gran Premio de Madrid
(2).—E.
11 Roskilde Ring (3, T).
17 Silverstone (3, T a SP).
17 Mónaco (3).
18 Mónaco. Gran Premio de Móna-
co.—GP.
18 Montlhery (3, FF, T a SP).
25 Chimay. Gran Premio de las
Fronteras (3, Ve y T).

25 Vallelunga (3).
26 Crystal Palace (2, 3 y T).—E.
30 500 Millas de Indianápolis.
31 Alb (CN y FF).

JUNIO

1 1.000 Km. de Nurburgring (SP,
S y GT).—M.
1 Zolderg. Gran Premio de Lim-
burgo (2).
1 La Chatre (FF, S, GT y T).
2 Monza. Gran Premio de la Re-
pública (2).
8 SPA-Francochamps. Gran Premio
de Bélgica.—GP.
8 Montlhery. G. P. de París (3, FF,
T a SP).
9 Roskilde Ring (3 y T).
14-15 24 Horas de Le Mans (S, SP y
GT).—M.
15 Hockenheim (2, 3, S, GT y T).
22 Rouen. Trofeo de Francia (2,3,
FF).
22 Mallory Park (3, C, S, T).
22 Monza. Gran Premio de la Lo-
tería (2).
22 Zandvoort. G. Premio de Holan-
da.—GP.
28-29 12 Horas de Reims (SP, S, GT,
2, 3 y FF).
28-29 Scandinavian Raceway (SP, S,
GT).
29 200 Millas de Nuremberg (SP
y S).
29 Mallory Park (3, C, S y T).

JULIO

6 Clermond Ferrand. Gran Premio
de Francia (1, 3, FF).—GP.
6 Zandvoort. Copas Benelux (Ve,
T a SP).
12-13 Watckins Glen (T a SP).—M.
13 Tolnn-Langenlebar (2, Ve y T).
E.
13 Cloft (3, SP, S y T).
13-14 Leluc (CN, 3 y FF).
14 Magny Course (3, FF, T a SP).
19 Silverstone. G. P. de Inglaterra.
GP.
20 Mugello. Gran Premio (T a SP).
26-27 24 Horas de Francochamps (T).
27 Zandvoort. Gran Premio.—E.

AGOSTO

2-3 Dax Criterium de Laades (3, FF,
T a SP).
3 Nurburgring. Gran Premio de
Alemania (1, GT y T).—GP.
3 Pergusa. Gran Premio (3).

10 Zaltweg. G. P. de Austria (SP,
S, GT).—M.
10 Thruxton (3, T a SP).
15 Pergusa. Copa de la Ciudad de
Enna (SP, S y GT).
16 Oulton Park. Copa de Oro (1,
S y T).
16-17 Scandinavian Raceway (3, S y
T).
16-17 Roskilde Ring (3 y T).
16-17 Nogaro (3, FF, SP y T).
24 Pergusa. G. P. del Mediterráneo.
E.
31 Zandvoort (3 y T).

SEPTIEMBRE

1 Brand Hatch (3 y SP).
7 500 Km. de Nurburgring (Ve, T
a SP).
7 Monza. Gran Premio de Italia.—
GP.
7 Zolder. Copa del Porvenir (3,
Ve, T a SP).
14 Albi. Gran Premio (2, 3 y FF).
14 Scandinavian Raceway (3, GT y
T).
14 Hockenheim. Premio de las Na-
ciones (3, Ve, T a SP).
14 500 Km. de Imola (SP, S, GT).
14 Jarama (3, T a SP).
21 Gran Premio del Canadá.—GP.
21 Roskilde Ring (3 y T).
21 Montlhery. Copa de París (3,
FF, T a SP).
21 Monza. Copa del Autódromo
(3).
28 Carwell Park (3 y T).

OCTUBRE

5 Gran Premio de Estados Unidos.
GP.
5 Innsbruck. Premio del Tirol (Ve,
T a SP).
5 Montlhery. Copa del Salón (3,
FF, T a SP).
12 Aspern (Ve, T a SP).
12 1.000 Km. de Montlhery (SP, S
y GT).
12 Vallelunga. Gran Premio de Ro-
ma.—E.
19 Brand Hatch (3 y T).
19 Jarama (3).

NOVIEMBRE

2 Gran Premio de México.—GP.
(Final del Campeonato del Mun-
do).
2 Jarama (3, T y SP).
23 Jarama (3, T a SP).
8 Gran Premio de Siracusa (2).

San Cristobal

LA APASIONANTE
LEYENDA DE
ESTE GIGANTE
QUE DECIDIO
SERVIR AL
MAS PODEROSO:
CRISTO

Sobre la iglesia de la parroquia de San Cristóbal en Chateauroux se puede leer: «Mira a San Cristóbal y tranquilízate».

Era una vez...

San Cristóbal es una leyenda, una historia maravillosa que altera el alma.

Entre los emigrantes llegados de Palestina de las riberas del Golfo Pérsico a través del desierto de Siria, había un gigante de una fuerza y de una corpulencia poco comunes que se llamaba Offerus o Reprobus. Algunos escritos indican que medía 12 pies de altura, o sea unos cuatro metros.

Offerus era de una naturaleza excepcional. Entró al servicio de un gran príncipe ortodoxo. Y observó que el gran potentado experimentaba un gran temor y se santiguaba cada vez que se pronunciaba el nombre del Diablo. Reprobus llegó a la conclusión de que el Diablo debía

ser más potente que su amo y decidió salir en busca del fabuloso demonio. Lo halló en el desierto de Siria. Su aspecto terrorífico le im-



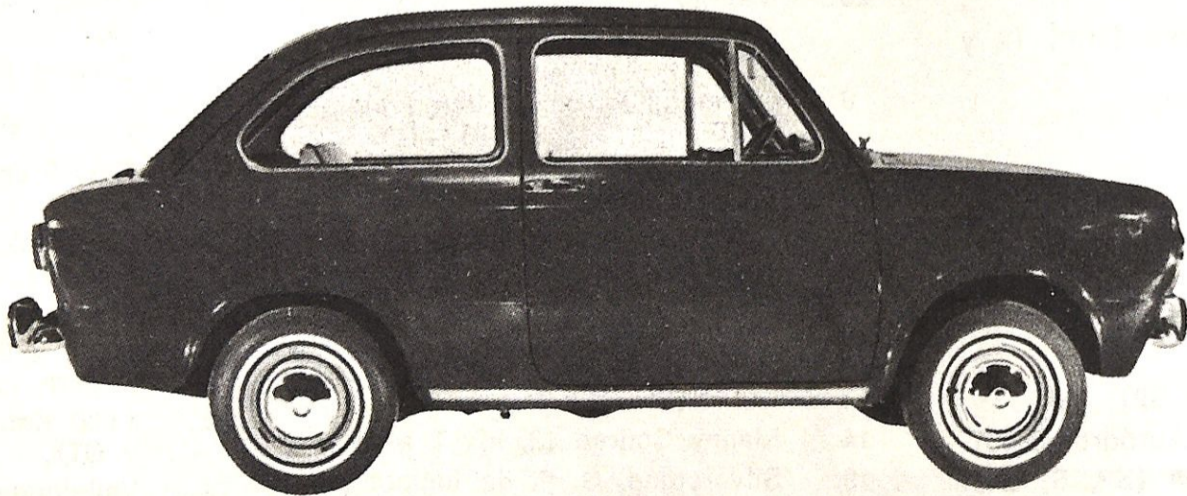
Este es un grabado del siglo XV. El más antiguo que se conoce del patrón de los viajeros.

TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo de Colón, 31 - 33

(Frente a la playa de Gros)

SERVICIO OFICIAL SEAT



Sea propietario de un coche Seat
desde 2.550 PESETAS al mes

Incluidos todos los impuestos

Solicite información a nuestro departamento de ventas

EL AMIGO DE LOS CAMINANTES

presiona mucho y le ofrece sus servicios. El odioso Lucifer acepta con satisfacción orgulloso de haber atrapado otra alma... Pero un día ante una cruz plantada sobre el camino, Satanás hizo un gesto de espanto, huyendo rápidamente. Reprobus recordó entonces que su antiguo amo utilizaba el mismo signo para conjurar al Diablo.

Desde ese día Reprobus decidió hacerse discípulo del misterioso desconocido al que llamaba Cristo, que podía con el espíritu maligno.

Este hecho decidió su destino. En su marcha se aproximó a la orilla de un río e hizo conocimiento con un anacoreta. Fue bautizado por él y le enseñó la profesión de barquero.

Una tarde, Offerus llevó su barquilla cerca de la orilla y quedó dormido. Soñó que le llamaban; vio a un niño avanzar hacia él pidiéndole que le llevara a la barca. Reprobus llevó a su cliente sobre sus hombros. La tarea parecía fácil, pero a medida que avanzaba el peso era cada vez mayor. En mitad del río creyó que sucumbiría. Asombrado levantó la cabeza. El niño se había transfigurado. Tenía sobre sí un globo y una cruz en la mano y su cabeza estaba iluminada. Cristóbal comprendió entonces que su insólito pasajero era el salvador del mundo.

«Me has puesto en un gran peligro, le dice, porque si hubiese llevado el mundo entero sobre mis hombros no me hubiera pesado más que tú.»

«No te asombres, le dijo el niño, porque si tú has portado el mundo, he sido yo quien lo ha creado...»

Esto ocurría en el año 299. Pero los casos no se detuvieron allá.

Este hecho prodigioso se esparció rápidamente y provocó numerosas

conversiones. La reacción del gobernador romano no se hizo esperar; comenzaron las persecuciones. Antes de morir Cristóbal hizo un milagro. Habiendo quedado ciego el juez por una herida, debido a los consejos del mártir, se frotó los ojos con su sangre y recobró la vista.

En la Edad Media, San Cristóbal fue objeto de una gran veneración. Estatuas, casi todas ellas gigantes, se colocaron en los pórticos de las iglesias. Sus imágenes conocen entonces una gran difusión. Se cree que es suficiente mirar a una de ellas para quedar preservado todo el día contra el agua, el fuego y las grandes calamidades. Se le invoca al Santo en tiempos de la peste.

Poco a poco San Cristóbal se convierte en el Patrono de los que hacen ejercicios físicos violentos o que su oficio le deja en menos de la catástrofe. Es por ello que el automóvil hoy día lo ha reivindicado, poniéndose bajo su advocación.

LA FE EN SAN CRISTOBAL

Un equipo de sicólogos ha realizado un estudio apasionante sobre este aspecto. A partir de una escala humana, tipo que agrupa a representantes de los dos sexos de 18 a 35 años, se han obtenido los siguientes resultados: sobre 650 personas preguntadas, 300 han declarado estar en posesión de una medalla de San Cristóbal y se ha comprobado que la fe aumenta a medida que avanza la vida entre los hombres y mujeres.

San Cristóbal fue introducido canónicamente en la iglesia de Saint Christophe le Jajollet para el mundo entero, por decisión de Su Santidad Pío X el 8 de febrero de 1912.



UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION

MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN



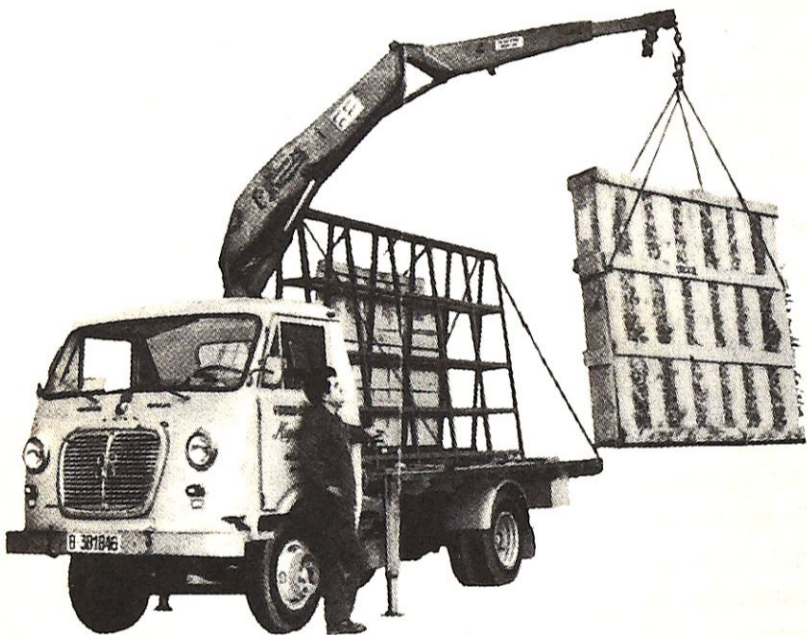
equipados con motor PERKINS Y SERVOFRENO
marca IRUÑA

MODELOS

1.500 - 2.500 - 3.500 - 4.000 Y 6.500

con cajas de todo tipo

PONGALE A SU CAMION LOS BRAZOS HIDRAULICOS "HIAB" CON SU AMPLISIMA LIBERTAD DE MOVIMIENTOS EN TODAS DIRECCIONES, Y UNA MEJORA ABSOLUTA PARA LA CARGA, DESCARGA Y APILADO DE TODA CLASE DE PRODUCTOS ENTRE 600 Y 6.000 KGS.



AVIA, PATRON DE CALIDAD ARMADORES

MONTEN EN SUS BARCOS LA GRUA "HIAB" CON SUS PUENTES BRAZOS ARTICULADOS EN TODAS DIRECCIONES, ESPECIAL PARA LA CARGA, DESCARGA Y APILADO DE SUS MERCANCIAS, ASI COMO CON CABRESTANTE PARA LA RECOGIDA DE LAS REDES DE SUS BARCOS PESQUEROS SU MANEJO ES SENCILLO, SIN ESFUERZO Y POR UN SOLO HOMBRE.

Solicite información más completa
a su DISTRIBUIDOR en SAN SEBASTIAN

DISTRIBUIDOR

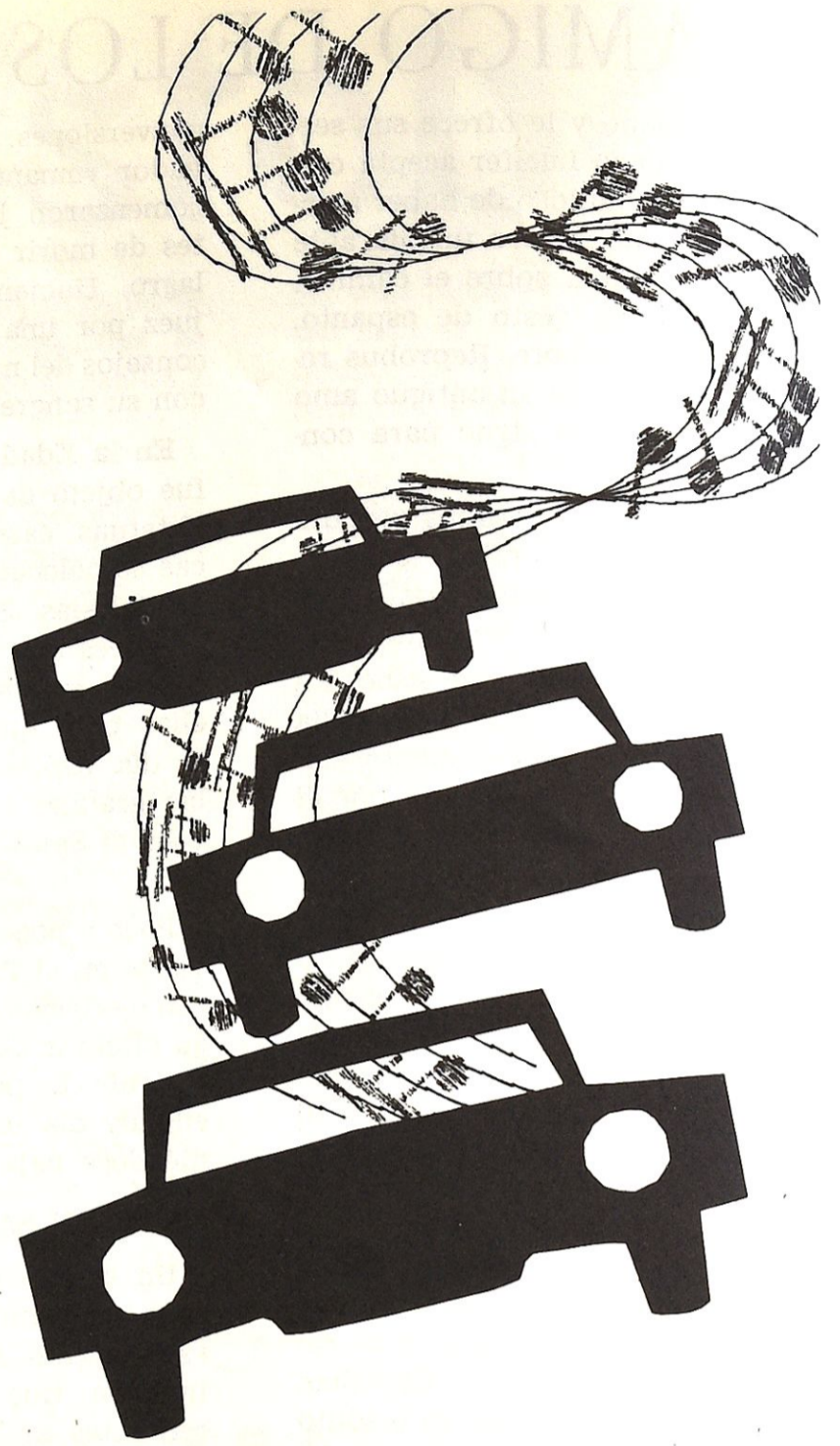
"AUTOMOVILES MIGUEL"

Avda. de Madrid, 24 - Teléf. 18903 - SAN SEBASTIAN

Casa especializada para el montaje de las grúas "HIAB"

TALLERES MECANICOS MENDIA HERMANOS

PASAJES ANCHO - TELEFONO 51010



sus programas preferidos con

**PHILIPS
AUTO-RADIO**
instalado por

RADIO GROS

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

UNA GARANTIA AUTENTICA



RUEDA EL HUMOR



SIN PALABRAS



—¡Claro que no paré! Pues si cada vez que ese trasto se pone rojo tuviera que parar, no llegaría nunca.

HOMBRES BOLIDOS (Continuación)

Por F. CASCAJO (11)



(Continuará)

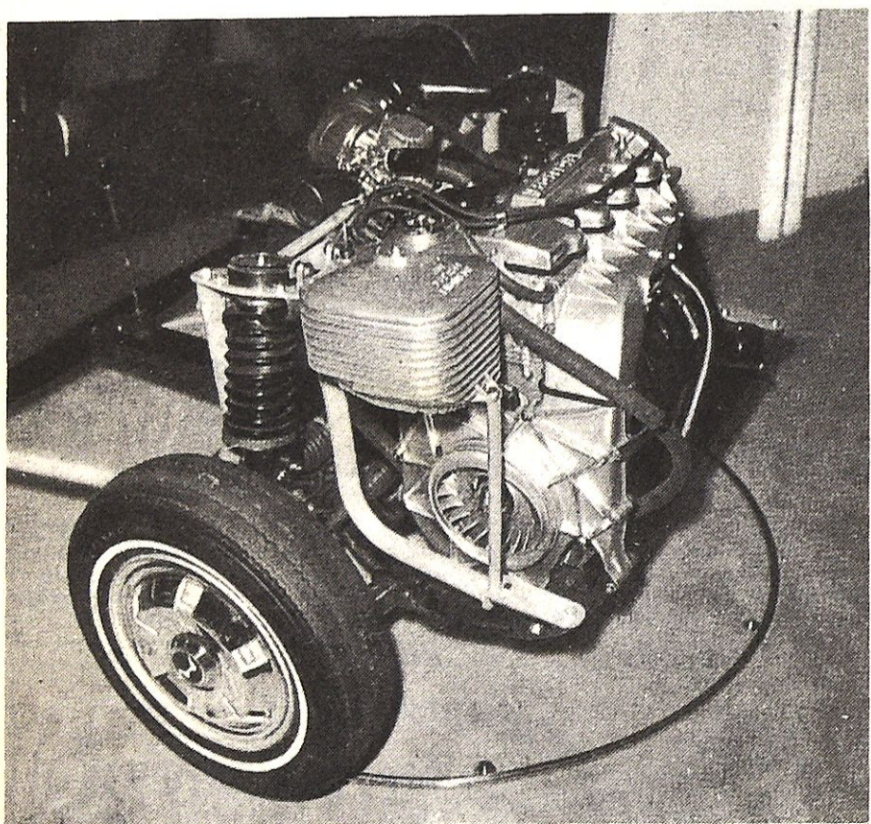
La industria



JAPONESA

del automovil

ocupa el segundo lugar del mundo



Honda nos presenta este modelo en el que si bien la línea no es nada original, está equipado con un motor de tracción delantera en aluminio, refrigerado por aire y colocado transversalmente; puede desarrollar una velocidad de 175 kilómetros por hora.

La pasión por la velocidad, la droga del consumidor de kilómetros, es común en todos los puntos de la Tierra. La industria automovilística es hoy uno de los negocios más florecientes y de mayor auge en el mundo. Un ejemplo claro de lo que decimos es la industria japonesa, que actualmente ocupa el segundo lugar de toda la producción automovilista mundial.

Nadie podía sospechar que después del desastre de la guerra, en pocos años rodasen sobre el Japón nueve millones de vehículos. Posteriormente, y siempre siguiendo una línea ascendente, las escuderías japonesas presentan una serie de prototipos que ruedan por los circuitos más famosos.

Recientemente, la Toyo Kogyo Co., Ltd ha presentado al mercado automovilístico del país un modelo denominado «Mazda Familia Rotary Coupe», vehículo que se caracteriza por ser el primer coche japonés de turismo que está dotado de un motor rotativo y el segundo de este tipo en el mundo. El primero fue el «Re-80» que fue puesto el año anterior por la casa NSU de la República Federal de Alemania.

El motor giratorio es una innovación que suple al convencional de cilindros, en el que el movimiento del pistón es convertido en movimiento giratorio. Ofrece la ventaja de un mayor rendimiento, causa menos vibración y ruidos, tiene una construcción más sencilla y su peso es más ligero.

ENORME DESARROLLO

En junio de 1967, la Toyo Kogyo dio a conocer su primer vehículo de motor rotativo «Mazda Cosmo». Este modelo demostró ante el mundo el alto rendimiento del nuevo tipo de motor fabricado por dicha empresa.

Es sorprendente que en el Japón se matriculen 220.000 vehículos al mes. Las cuatro ruedas se están haciendo indispensables para la vida diaria del japonés. En 1945, la producción total de automóviles era de solamente 8.000 unidades, y desde entonces a 1966 esta industria se desarrolló con tanto ímpetu que en ese año sobrepasó a Alemania, que era la segunda potencia mundial en la fabricación de coches, con una producción de 1.452.977 unidades, mientras que el Japón alcanzó las 2.286.399.

Los adelantos técnicos que han conseguido los fabricantes de automóviles e industrias auxiliares, han contribuido sustancialmente a la actual prosperidad de la industria. Este fenómeno ha tenido repercusión evidente en las exportaciones. En el año 66 las exportaciones de turismos, camiones y ómnibus sobrepasaron las 248.0000 unidades.

COMODIDAD Y DUREZA

El rendimiento del motor japonés ha alcanzado el más alto nivel del mundo. Los prototipos de carreras alcanzan un pres-

tigio altamente considerable, estableciendo records mundiales de velocidad y adquiriendo los mejores premios; tales son el ejemplo del Honda y el Nissan.

Con el rápido progreso de la eficiencia mecánica de los automóviles, ha surgido el problema de cómo adaptar los seres humanos a la alta velocidad, viajes de larga distancia y las condiciones de rutas se han hecho más complicadas. Se han hecho constantes esfuerzos por aumentar la comodidad y la seguridad. El tablero de instrumentos, la posición del volante, la forma del parabrisas, el ángulo de los asientos, etcétera, están entre las cosas que llevan a un manejo del automóvil más seguro y más cómodo.

Los automóviles japoneses son fuertes, por la gran variedad de condiciones de las carreteras japonesas. A pesar de ser comparativamente más pequeños en tamaño, que los de otros países, causan impresión que es suficiente para satis-

facer el sentido de sus poseedores. En el Japón se clasifican por lo general los automóviles como livianos, pequeños, medianos y tamaño común, principalmente debido a regulación de tráfico y a legislación sobre impuestos. El automóvil liviano tiene un motor cuyo desplazamiento de pistón está limitado a 360 c.c. o menos. Los pequeños, que son los más populares entre los automovilistas, tienen motores de 600-1.500 c.c., y los del tamaño mediano están generalmente equipados con un motor de 2.000 c.c.

EL AUTOMOVIL ELECTRICO

El consiguiente peligro de la proliferación de automóviles es la contaminación del aire y los fabricantes se preocupan de desarrollar métodos efectivos para reducir las distancias perjudiciales contenidas en el escape y los gases del cilindro. En la actualidad, la mayoría de los automóviles japoneses están equipados con un dispositivo de restauración.



El Mazda está movido por un motor Wankel bi-rotor. Un coche de línea deportiva y aerodinámica.

Reda Guipuzcoana, S.A.

Concesionarios para Guipúzcoa de **Comercial Pegaso S.A.**



Toda una ORGANIZACION
a su SERVICIO para cuidar
sus intereses



RECAMBIOS: San Francisco, 17

Teléfono, 18886
San Sebastián

OFICINAS:

BERMINGHAM, 1 (ESQUINA ZABAleta)

TLFNS. 21883 Y 21383
SAN SEBASTIAN

TALLERES: CARRETERA NACIONAL Nº1

Km. 448 — TLFNOS. 691308—691333
VILLABONA

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A ENERO DE 1969

MATRICULACION

Vehículos	Fabricac. nacional	Impor-tación	Subasta	Total
Camiones	60	3	—	63
Autobuses	—	—	—	—
Turismos	595	4	6	605
Motocicletas	23	1	—	24
Furgonetas mixtas ...	58	—	1	59
TOTAL	736	8	7	751

ULTIMA MATRICULA: SS - 82.545

Remolque: 330 - R.

PERMISOS CONDUCCION EXPEDIDOS

Varones	742
Hembras	116
TOTAL	858

DENUNCIAS FORMULADAS

Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias	1.712
Idem, al Reglamento de Transportes	63
TOTAL	1.775

ACCIDENTES DE CIRCULACION

Accidentes	57
Muertos	3
Heridos graves	26
Heridos leves	38
Daños materiales	11

VEHICULOS IMPLICADOS

Turismos	56
Camiones	16
Autobuses	1
Motocicletas	12
Bicicletas	1
Maquinaria agrícola	1

PEATONES

Atropello a peatones	9
-----------------------------	---

CAUSAS

Infracciones al Código: Velocidad peligrosa	23
Circular parque izquierda calzada	4
No respetar prioridades	7
Giros incorrectos	3
No guardar intervalo seguridad	5
Adelantos antirreglamentarios	3
Otras infracciones	4
Irrumpir calzada peatones	6
Fugados	2

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Enero de 1969

MATRICULACIONES

Turismos	385
Camiones	90
Autobuses	2
Furgonetas	54
Motocicletas	10
Otros vehículos	14

ULTIMA MATRICULA: NA - 60.636

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	540
Hembras	80

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	175
Hembras	10

Número de accidentes	90
Número de muertos	5
Heridos graves	46
Heridos leves	46
Daños materiales	31
Vehículos implicados	169
Sanciones	2.001



siéntase protegido

...y seguro con una póliza adecuada. Es fundamental para todo usuario de vehículo.

El REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO, a través de su aseguradora oficial, **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, precisamente especializada en el seguro de vehículos, está en óptimas condiciones de ofrecerle la más completa y adecuada póliza para su automóvil.

Y además los asegurados de MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL, se benefician de:

- Reducción en el coste del seguro
- Especialización en el seguro de vehículos
- Ambito nacional de contratación
- Extensión a toda Europa
- Completa organización de asistencia
- Eficaz y extensa red de atención jurídica
- Libre elección de Taller
- Entrega de Mapas de Carreteras.

Dos entidades a su servicio

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL



aseguradora oficial de

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO





ESTACIONAMIENTO OQUENDO

PARA UN TRAFICO MAS AMABLE EN SAN SEBASTIAN

Pídanos información sobre nuestros servicios
ESTACIONAMIENTOS GUIPUZCOANOS, S. A.

Oficinas en el Aparcamiento
(Bajada frente al Restaurante Oquendo)