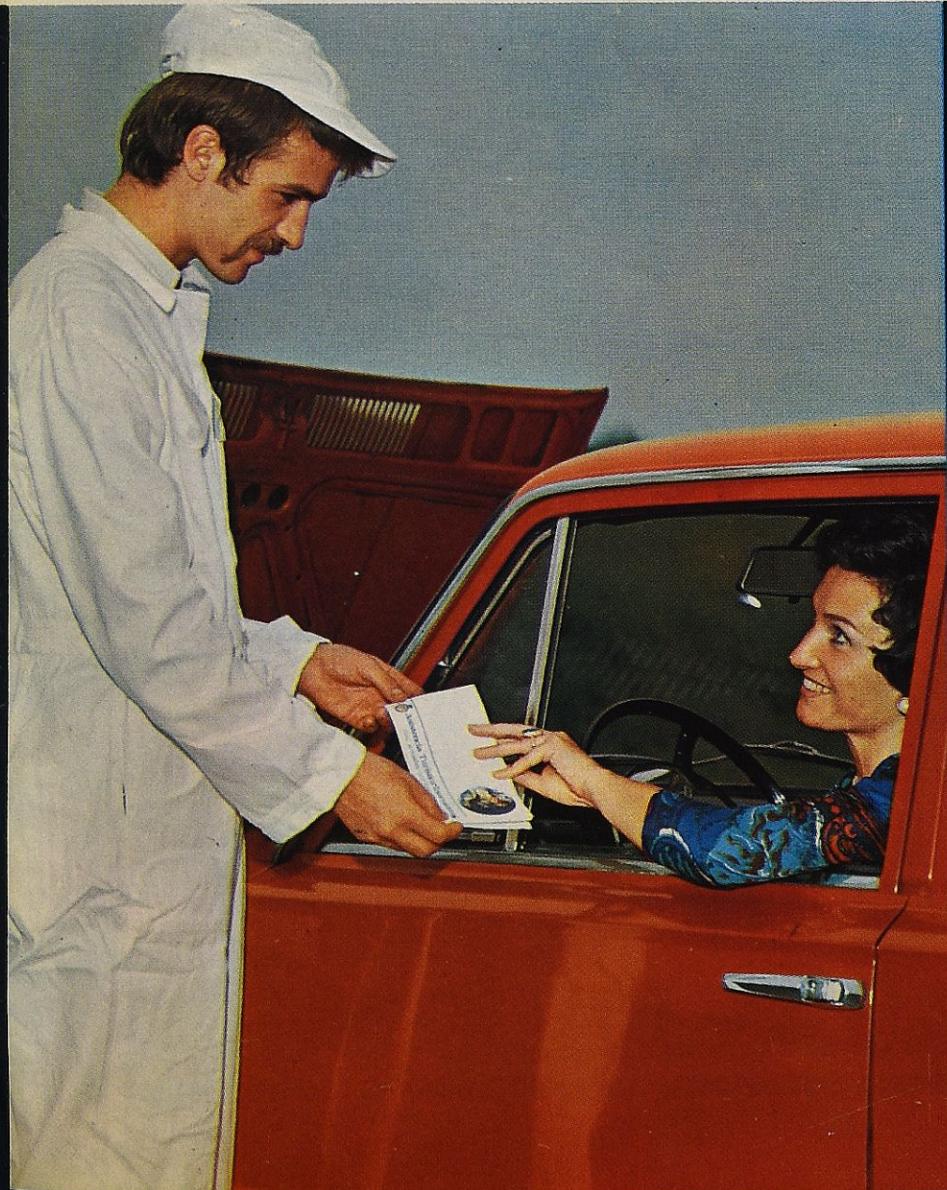


El Automovil Club

VASCO NAVARRO

2.º EPOCA - N.º 43

AGOSTO 1971

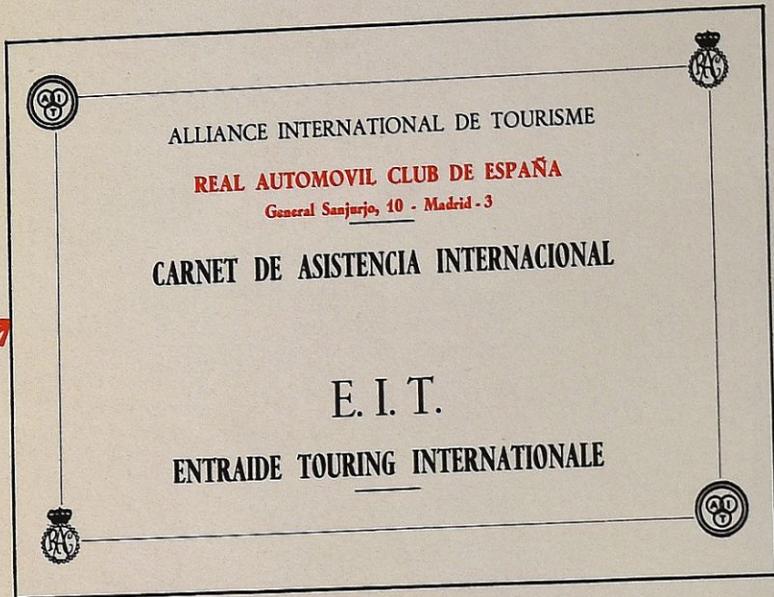


TRES SERVICIOS DEL CLUB PARA SUS VIAJES

cuando salga al extranjero

Carnet de Asistencia Internacional

Con este Carnet, cuyo costo es de 200 Ptas. y su validez de un año le anticiparemos.



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

ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

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

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

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

SE COMPLEMENTAN

Los importes anticipados los abonará el socio a su regreso en pesetas.

Bonos de Asistencia Internacional

El importe de estos Bonos, es de 400 Ptas. y su validez de un año: Con los mismos y sin otro desembolso por parte del socio abonaremos.



Para su vehículo:

- Bono n.º 1 - Repatriación del vehículo irreparable a causa de un accidente hasta su domicilio.
- Bono n.º 2 - Remolaje del vehículo hasta el taller de reparación más próximo.
- Bono n.º 3 - Envío de piezas de recambio cuando no fuera posible su adquisición en plaza.
- Bono n.º 4 - Peritaje técnico.

Para usted y sus acompañantes:

- Bono n.º 5 - Repatriación por conductor profesional del vehículo y de sus ocupantes en caso de incapacidad de su conductor habitual.
- Bono n.º 6 - Adelanto de la caución penal que le pueda ser exigida al titular para garantizar su libertad provisional, en la eventualidad de un accidente de circulación.
- Bono n.º 7 - Repatriación de heridos y enfermos hasta su domicilio:
 - por avión ambulancia.
 - por avión de línea regular.
 - por ambulancia, tren, etc.

SERVICIO DE VIAJES

con el asesoramiento técnico de

VIAJES TOURING CLUB, S. A. (Grupo A - título n.º 175)

Alameda de Calvo Sotelo n.º 4

- Preparación de itinerarios y presupuestos por ferrocarril, carretera, avión y barco.
- Billetes de Ferrocarril, Avión y Barco.
- Reserva de plazas en hoteles y apartamentos de España y el Extranjero.
- Cruceros - Excursiones.
- Coches de alquiler con o sin conductor.

Todo lo que Vd. necesita para su viaje

En nuestro domicilio social, le atenderá personal especializado, que ya desde ahora está a disposición de los Sres. Socios.



LA CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA

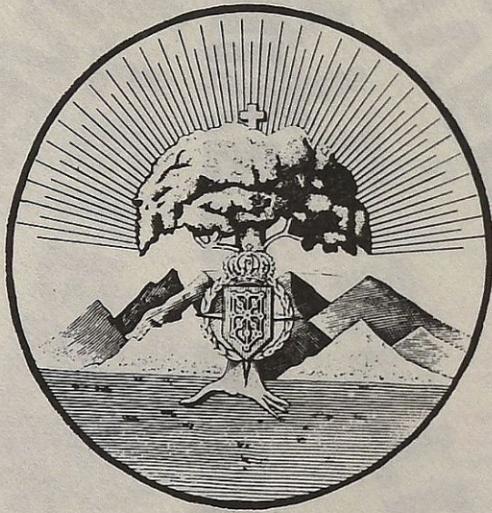
y los guipuzcoanos han trabajado siempre conjuntamente por un mayor desarrollo de la provincia.

Al cumplirse 75 años de su fundación, la CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA quiere dejar patente su deseo de seguir, como hasta ahora, al servicio de todos los guipuzcoanos.

**CAJA DE AHORROS PROVINCIAL
DE GUIPUZCOA**



BANCO DE LA VASCONIA



**AL SERVICIO DE LA ECONOMIA REGIONAL
VASCO NAVARRA**

Aprobado por el Banco de España con el N.º 6936/2



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

SUMARIO

| | Pág. |
|---|------|
| Plante..... | 3 |
| El seguro de ocupantes de automóviles..... | 4 |
| Más de la mitad del presupuesto extraordinario municipal, 106 millones de pesetas, será destinado a la mejora de los accesos viales por Gamarra y Betoño..... | 7 |
| Información del Club..... | 9 |
| Los derechos de peaje de las autopistas en Europa | 11 |
| Éxito sin precedentes en la I Subida Automovilista a Arlabán..... | 12 |
| Concepto Chrysler del cojín de seguridad..... | 15 |
| Miles de millones cuestan los accidentes de Tráfico | 17 |
| ¿Qué clase de conductor es Vd.?..... | 18 |
| Variente de San Sebastián..... | 20 |
| Una nueva marca para la Fórmula Nacional 1430.... | 25 |
| Diez veces al día alrededor de la tierra..... | 26 |
| Cincuentenario del primer servicio postal motorizado en los puertos suizos de Grimsel y Furka... | 28 |
| Novedades..... | 30 |
| Uhlenhaut ha cumplido 65 años..... | 33 |
| Importaciones de coches en España..... | 34 |
| Mortal accidente en Norisring..... | 35 |
| Cerraduras de seguridad en plástico..... | 36 |
| Rueda el humor..... | 39 |
| Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa-Datos estadísticos | 40 |
| Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra..... | 40 |

En la portada: - NUEVO SERVICIO DE ASISTENCIA TURISTICA

Depósito Legal: S. S. 26-1968

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria
Director:
Gerardo Erausquin Olazábal

PLANTE

Se ha producido un hecho verdaderamente insólito: plante de pilotos. Sucedió en el Jarama en la prueba de Fórmula 1430. Hubo mal entendimiento entre comisarios deportivos y pilotos, y ello provocó el plante con la posterior suspensión de la carrera. La verdad es que los únicos que no tuvieron nada que ver fue el público, quien pagó, sin duda, las consecuencias.

La Federación Española de Automovilismo ha tomado cartas en el asunto y ha ido por el camino drástico de las sanciones, aplicando el reglamento con toda energía. Así, en el Artículo 5.º, párrafo a) del comunicado que, en su día, envió a los medios informativos decía: "Retirar provisionalmente la licencia a todos los conductores involucrados en el incidente, a tenor de lo previsto en el Artículo 69 del Código Deportivo Internacional".

Finalizaba con el siguiente párrafo: "Proceder a la aplicación de los Artículos del Código Deportivo Internacional pertinentes al caso para la resolución definitiva del mismo".

Los comentarios que se han hecho en la Prensa especializada, ponen de manifiesto que si bien los pilotos no estaban en el derecho de organizar una sentada, por su parte, los comisarios, a los que se debe el mayor reconocimiento, perdieron la razón al expresarse en términos que no son los normales.

Y ha llegado la Federación y, queriendo cortar por lo sano, ha aplicado el reglamento a ultranza. Esperemos que la medida adoptada sirva para eliminar, radicalmente, situaciones de este tipo. Porque si antes hemos dicho que el público fue quien pagó las consecuencias de estas actitudes, se nos había olvidado precisar que también sufrió la propia competición. Ahora que en España se ha iniciado a andar por el buen camino competitivo, sería lamentable que echáramos por la borda todo el gran esfuerzo que se ha venido haciendo hasta el momento.

Por eso pedimos sensatez y comprensión por parte de unos y otros. La provisionalidad de la sanción puede tener, finalmente, un acuerdo definitivo que sirva de aglutinante entre todos los que de verdad aman el deporte automovilista.

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR
Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

IRUN
Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA
San Francisco, 8 (junto Cine Leidor) Teléf. 661967

Alava

VITORIA
Secretario: Pedro Lascaray
Castilla, 26 Teléfono 221284

Navarra

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

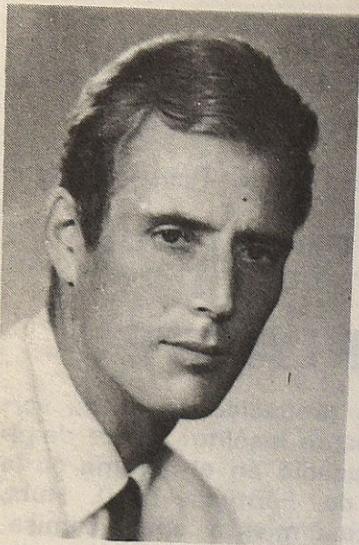
Vizcaya

BILBAO
Secretario: José María Domingo
Bandera de Vizcaya, 2 - 1.º Teléfono 249864

Oficina central y redacción:
Pl. de Oquendo (Bajos Teatro Victoria Eugenia) - Teléfs. 411529 y 444307
SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

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



D. Joaquín Poch,
Director de
General Europea, S.A.

Los problemas económicos y familiares que pueden comportar las lesiones que sufran los ocupantes de vehículos, en caso de accidente, nos ha movido a entrevistar a Don Joaquín Poch, Director de GENERAL EUROPEA, S.A., Aseguradora oficial del Real Automóvil Club Vasco-Navarro en los ramos de seguro de su especialidad, ocupantes de vehículo y defensa, para que nos comente la trascendencia de la cobertura de tales riesgos. Entrevista que a continuación reproducimos:

—¿El Seguro del Automóvil, a Responsabilidad Civil o a todo riesgo, cubre a los ocupantes del vehículo?

—Sí, siempre que haya una responsabilidad comprobada y que estos ocupantes no sean ni el tomador del seguro, ni el propietario ni el conductor del vehículo, o los familiares de dichas personas tales como el padre, la madre, la esposa o los hijos. Sin embargo, deseo resaltarle la conveniencia de eliminar el concepto de "asegurado a todo riesgo" que se suele utilizar para el seguro combinado del automóvil, pues tal concepto induce a error al profano en la mate-

* el seguro de

ria, que toma la frase en su más amplio sentido.

—¿Estas personas excluidas del seguro, deben soportar los gastos y consecuencias del accidente por ellas mismas?

—Efectivamente, y la mayoría de los accidentes producidos en turismos de uso particular corresponden a tales personas, pues un vehículo generalmente va ocupado por familiares del propietario, del conductor o de ambos.

—¿Qué debe hacerse para que queden aseguradas las personas excluidas del seguro del automóvil?

—Contratar una póliza que cubra a los ocupantes del turismo, contra los accidentes que sufran cuando viajen en el mismo. Esta póliza es independiente a la del automóvil que ofrece a sus socios el R.A.C.V.N. a través de Mutua Nacional del Automóvil.

—¿Qué garantías cubre una póliza de ocupantes?

—En líneas generales, cubre los gastos de curación, así como la muerte y la invalidez para todos los ocupantes.

—¿Ello no comporta una duplicidad de garantías, por lo menos, para aquellas personas ocupantes incluidas en el seguro del automóvil?

—En principio, puede parecer que sí, aunque no debemos olvidar que la responsabilidad ha de ser probada, y si ello ocurre, el ocupante ase-

gurado obtendrá una indemnización en caso de muerte o invalidez complementaria a la del seguro del automóvil, y en caso de que se produzcan gastos de curación que no pudieran ser reconocidos o abonados por el Fondo Nacional de Garantía, dichos gastos serían abonados también por el seguro de ocupantes.

—¿Las pólizas de ocupantes son todas iguales?

—No; cada Entidad Aseguradora que practica la modalidad tiene su propia póliza de ocupantes.

—¿Hay riesgos o personas excluidas en las pólizas de ocupantes?

—Como ya lo he indicado, cada Aseguradora tiene su propia póliza de ocupantes, y por lo tanto es imposible generalizar en este aspecto tan importante de las exclusiones.

—Entonces, ¿podría contestar ciñéndose a la póliza de ocupantes de GENERAL EUROPEA, S.A., que es la Entidad que usted dirige?

—Naturalmente, aunque por la amplitud de la pregunta desearía que la concretara a los aspectos que considere más convenientes.

—Por ejemplo, ¿qué cubren o excluyen en el caso de muerte?

—En realidad, no excluimos a persona alguna en caso de muerte. Únicamente, por razones obvias y de impe-

Ocupantes de automoviles



rativo legal, para los menores de 14 años, cuya desaparición no causa perjuicio económico, preveemos una cantidad para gastos de sepelio. Considerando como normal los 70 años para terminar el período activo de una persona, a partir de esta edad reducimos la indemnización gradualmente.

—¿Y en caso de invalidez?

—Tampoco excluimos a persona alguna, si bien graduamos la indemnización para las personas menores de 14 años o mayores de 70.

—¿Y respecto a los gastos de curación?

—En este apartado tan importante y gravoso para los lesionados, hemos considerado conveniente ofrecer la plenitud de garantías, sin exclusión ni reducción sea cual sea la edad del lesionado. Además, nuestros asegurados pueden recibir la asistencia en cualquier lugar de España o del extranjero, dado que pueden recurrir a los facultativos de su elección; nos limitamos a reembolsar las facturas que nos presenten.

—¿Cuántas personas asegura su póliza de ocupantes?

—Las legalmente autorizadas a transportar por el vehículo.

—¿En tal caso, cómo resuelven el problema que representa para un matrimonio con tres o más hijos menores, el exceso de plazas so-

bre las legales, cuando toda la familia va en coche de 4 plazas?

—Considerando a los menores de 14 años como ocupando media plaza; con ello evitamos la aplicación de la penalización prevista por todas las Aseguradoras cuando el coche lleva exceso de plazas sobre las autorizadas en el momento del siniestro.

—¿Prevén garantías complementarias a las normales de una póliza de ocupantes?

—Sí; mediante sobreprima cubrimos al Contratante y a los familiares que de él dependan, el accidente que pudieran sufrir en turismos de otras personas, igual que si se hubieran accidentado en el asegurado por la póliza. También podemos cubrir los gastos de ambulancia y de traslado y manutención si deben seguir cura ambulatoria en población distinta a la de su residencia habitual.

—¿Cuánto cuesta anualmente un seguro de ocupantes?

—Desde unas 200 pesetas hasta 3.000 pesetas aproximadamente, ya que varía según las coberturas que se escojan al contratar el seguro.

—¿Qué coberturas me aconsejaría contratar?

—Para asesorarle debidamente precisaría conocer sus circunstancias personales y familiares, pues

cualquier modalidad de seguro conviene tomarla de acuerdo con ellas. Sin embargo, en términos generales considero como más adecuada la cobertura correspondiente a la prima de 1.505 pesetas anuales, que cubre por ocupante 200.000 pesetas en caso de muerte, 400.000 pesetas en caso de invalidez y 50.000 pesetas para gastos de curación.

—¿Estos capitales que me indica, especialmente para muerte o invalidez, no cree que actualmente son insuficientes?

—Como ya le he indicado, un seguro hay que contratarlo de acuerdo con las necesidades de cada asegurado. Si tenemos en cuenta que corrientemente el contratante de la póliza es el cabeza de familia y conductor habitual del vehículo, siempre aconsejaría a este señor que la cobertura de superiores capitales la destinara para sí mismo en favor de su familia, mediante la contratación de una póliza de vida o contra accidentes individuales en general, para dentro y fuera de la profesión.

Agradecemos al Sr. Poch la exposición que nos ha hecho sobre el "seguro de ocupantes". No dudamos que nuestros Asociados sabrán apreciar su importancia para paliar los efectos de un accidente de circulación, tan frecuente en nuestro tiempo.



PRESENTA SU PROGRAMA DE
GRANDES VIAJES 1971

| | | PRECIO POR PERSONA DESDE... |
|--|---------|--------------------------------|
| Vacaciones en Miami | 16 días | 52.100 Ptas. |
| Dos Orillas del Niágara | 16 " | 51.500 " |
| El New Yorker | 16 " | 25.500 " |
| New Yorker | 19 " | 33.500 " |
| Circuito Vacaciones en Miami | 19 " | 44.100 " |
| Costa a Costa | 21 " | 84.500 " |
| Circuito Vuelta al Mundo | 32 " | 175.800 " |
| Circuito Extremo Oriente | 24 " | 127.000 " |
| Circuito Java y Vacaciones en Bali..... | 17 " | 65.800 " |
| Bangkok, Tokio y Hong-Kong..... | 17 " | 84.090 " |
| Bangkok, Malasia, Borneo y Hong-Kong | 17 " | 82.380 " |
| Gran Safari a Uganda..... | 16 " | 70.200 " |
| Safari en Africa del Sur y Uganda y Vacaciones en la Playa de Durban... | 19 " | 79.600 " |
| Gran Safari a Massai Mara, Serengeti Ngorongoro y Tsavo | 16 " | 63.200 " |

Informes e inscripciones:

WAGONS·LITS//COOK

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

SAN SEBASTIAN

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

MIENTRAS DUREN LAS OBRAS DE MODERNIZACION EN SUS OFICINAS DE MIRAMAR, 3
 FUNCIONARAN PROVISIONALMENTE LAS DE: LEGAZPI, 12

Más de la mitad del presupuesto extraordinario municipal, 106 millones de pesetas, será destinado a la mejora de los accesos viales por Gamarra y Betoño.

●

El Ayuntamiento de Vitoria ha preparado un programa de actuación municipal a largo plazo, que preveiendo el futuro y las necesidades actuales de la ciudad, planifica su solución, acomodándola a las disponibilidades económicas. Este vasto programa abarca desde la nueva Zona Alimenticia, hasta las obras en el Parque de Judizmendí; desde el Mercado de Ganado, hasta el nuevo Matadero. Y lo que a nosotros nos concierne: la mejora de los accesos viales por Gamarra y Betoño. Esta importante obra supone un desembolso de algo más de la mitad del presupuesto extraordinario que asciende a ciento seis millones de pesetas. He aquí como serán estas obras que tanto interés tienen para nuestra ciudad:

RECTA DE BETOÑO.

Una obra de realización urgente —dicen los técnicos del Ayuntamiento— es ésta de renovación de calzada y ejecución de aceras del Portal de Vergara, entre el cruce del Alas y el río Alegría.

Dicha carretera ha sido siempre considerada como comarcal, con una anchura de firme de unos seis metros.

Pero la creación de la Zona Industrial Gamarra-Betoño, ha in-

crementado considerablemente el tráfico, tanto de vehículos de motor como de bicicletas y peatones, haciendo totalmente insuficiente la calzada existente, al mismo tiempo que se plantea la ejecución de aceras para la seguridad del elevado número de peatones que transitan por allí, sobre todo a la entrada y salida del trabajo.

Como quiera que existen problemas para llevar a efecto esta obra, se ha previsto una doble solución: una, provisional, para la travesía de Betoño, con longitud aproximada de 400 metros, pero que permita la realización definitiva del resto de la obra, que afecta a 2.767 metros lineales de calle, con curva única indicando edificios que deben desaparecer, bien por expropiación o bien a tener en cuenta en el plan de ordenación del pueblo de Betoño.

En esta solución provisional, que es la que se presupuesta, se conservan las anchuras disponibles entre las casas del pueblo, y en el trazado en planta se conserva la curva y contracurva que actualmente presenta esta travesía.

El resto del trazado se hace con la sección tipo, prevista en la solución definitiva, con excepción de algunos edificios aislados que quedan fuera de línea y cuya expropiación será conveniente efectuar al fin de no disminuir en ningún punto la anchura de la acera.

Además de la ejecución de esta nueva calzada, con modificación tanto de anchura como de rasante, se proyecta la realización de aceras limitadas con bordillos elevados para tránsito de peatones.

La sección tipo está estipulada en ocho metros de anchura de calzada para tráfico rodado, con una vía en cada sentido, dos arcenes de dos metros y medio cada uno y tres metros más para estacionamientos breves y tráfico de vehículos lentos.

El presupuesto de estas obras, incluido pavimentación, saneamiento, aceras, alumbrado y honorarios técnicos, asciende a pesetas 26.010.362.

RECTA DE GAMARRA.

Otra de las obras de gran importancia y que necesita una realización urgente es la recta de Gamarra, que debido al incremento tan notable de tráfico se hace insuficiente la anchura de la calzada con que cuenta en la actualidad, y que es de diez metros.

Se trata en este proyecto de aprovechar al máximo la anchura disponible entre cierres de parcelas, ocupando la inservible pista de ciclistas y ampliar así la zona de rodadura para lograr cuatro circulaciones.

Aparte de ensanchar la calzada, se ha creído oportuno reforzar el firme a base, principalmente, de aglomerados para que soporte a la perfección las grandes cargas que son cada vez más importantes. Este aglomerado será de unos veinte centímetros de espesor.

La obra que estaba prevista desde el cruce de Alas hasta el puente sobre el río Zadorra, se realizará en tres etapas por estar limitada la anchura de dicho puente.

Por esto, ha sido necesario proyectar una segunda fase que corresponde al acuerdo necesario entre la sección del puente y la nueva de la calzada que se proyecta. Para ello se incluye la ejecución de la plazoleta próxima al puente con las circulaciones que van a establecerse.

Como complemento, se acondicionará la travesía del pueblo de Gamarra, incluyendo ejecución de aceras y de algunos aparcamientos.

La obra, una vez finalizada, quedará de la siguiente forma:

Longitud total, 2.117 metros. La sección tipo será de diecinueve metros —de los que catorce serán destinados a la circulación con dos vías en cada sentido—, dos zonas de dos metros y medio a cada lado para aparcamientos breves y tráfico de vehículos lentos y tres metros a cada lado para aceras de peatones.

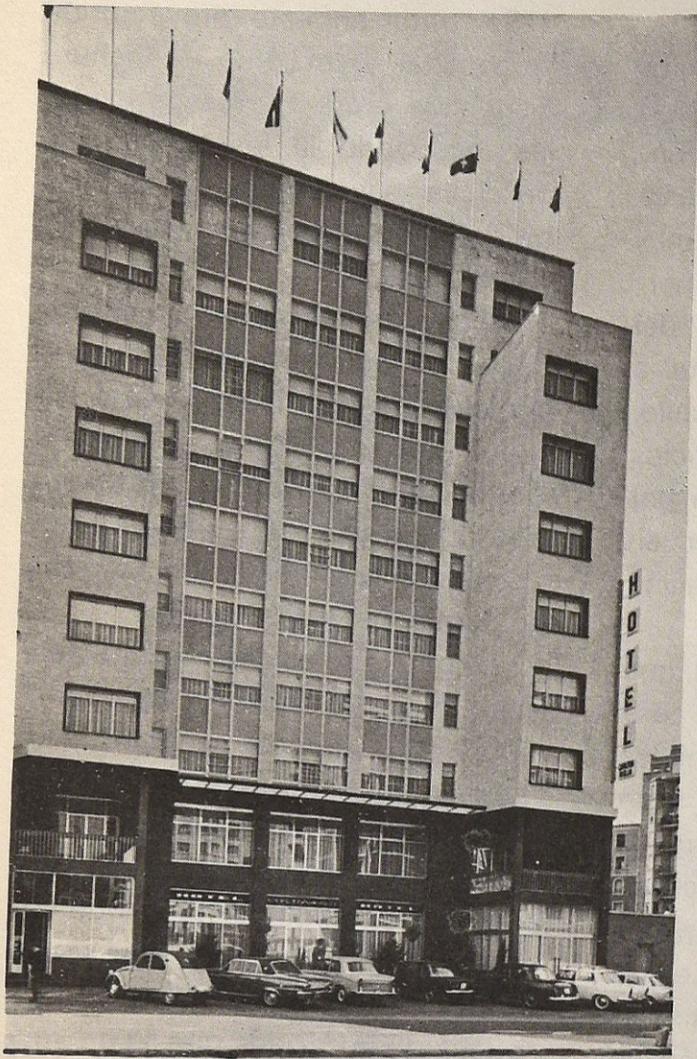
El importe total, asciende a pesetas 29.441.916.

JUAN CARLOS

LE ESPERAMOS EN LA RIOJA

También en LOGROÑO puede encontrar el acreditado confort de los Hoteles Husa.

HOTEL CARLTON-RIOJA



**TODAS LAS HABITACIONES CON BAÑO
MAGNIFICOS SALONES CON AIRE ACONDICIONADO
EXCEPCIONAL SERVICIO**

¿No conoce usted su ya famoso Club del Vino?. Allí podrá disfrutar de la típica cocina riojana, y por supuesto de los mejores vinos, en un ambiente único.



También ponemos a su disposición los magníficos HOTELES HUSA en:

PENINSULA

- Madrid - HOTEL FENIX
- Barcelona - " PRESIDENTE
- Bilbao - " CARLTON
- El Escorial - " FELIPE II
- Granada - " ALHAMBRA PALACE
- Córdoba - " ZAHIRA
- Córdoba - " GRAN CAPITAN
- Logroño - " CARLTON RIOJA



ISLAS CANARIAS

- Santa Cruz de Tenerife - HOTEL MENCEY
- Puerto de la Cruz - " TAORO
- " APARTAMENTOS BELAIR
- Las Palmas de Gran Canaria - " PARQUE
- " SANTA CATALINA
- " METROPOL

PORTUGAL
Lisboa-HOTEL FENIX

OFICINA CENTRAL DE RESERVAS: REINA, 17 - 2.º • MADRID - 4
TEL. 2311005 - TELEX. 27521
CONSULTE SU AGENCIA DE VIAJES

SOCIOS AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO: 10% DTO. EN HABITACION

NUESTRO SERVICIO DE VIAJES

Como saben nuestros lectores, Viajes Touring, S. A. es la Compañía de viajes designada como oficial de nuestro Club, por lo que contando con su asesoramiento técnico, hemos establecido en nuestro domicilio social un nuevo servicio que podrá atender a nuestros socios en todo lo referente a viajes por ferrocarril, avión, barco o carretera; reserva de hoteles, alquiler de coches con o sin conductor, y en general cuanto necesite el socio en relación a sus desplazamientos por España y por el extranjero. Este servicio se inicia, de momento, en nuestras oficinas de San Sebastián y se irá extendiendo también a nuestras Delegaciones de Pamplona, Vitoria y Bilbao, quienes, entre tanto, dirigirán las solicitudes que reciban a nuestra oficina central, desde donde se les enviará la oportuna información.

OTROS SERVICIOS TURISTICOS

Al servicio ya existente de expedición de Carnet de Asistencia Internacional para viajes por el extranjero, que garantiza al socio para que pueda atender determinadas contingencias que pudieran surgirle durante su viaje sin necesidad de desembolsar en el extranjero el importe de los servicios requeridos, sino tan sólo a su regreso a España, se añade ahora como complemento de aquél, otro nuevo servicio de asistencia turística internacional que abarca toda Europa, excepto España, y que atiende determinados imprevistos que puedan surgir durante el viaje, bien para el vehículo o bien para el conductor y sus acompañantes, mediante la adquisición del correspondiente cuaderno de bonos cuyo importe es de 400 ptas. y su validez de un año, sin ningún otro desembolso posterior.

En las oficinas del Club podrán ampliar detalles y se les facilitará folleto explicativo.

HAN QUEDADO INAUGURADOS EN BILBAO LOS NUEVOS LOCALES DE LA MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

EN ELLA ESTAN ASEGURADOS EL OCHO POR CIENTO DE LOS AUTOMOVILISTAS BILBAINOS

Han quedado inaugurados en Bilbao los nuevos locales de la Mutua Nacional del Automóvil. Se hallan establecidos en la Alameda de Recalde, 35, A, en los cuales se encuentran también las oficinas de General Europea, S. A. y Recalde Automóviles (Gestoría).

Bendijo los locales el padre Lecube y seguidamente don José María de Domingo, delegado en Bilbao de la Mutua Nacional del Automóvil y de las dos Compañías citadas, procedió a la inauguración, pronunciando unas palabras, en las que recogió el sentido que siempre ha animado a la M. N. A. y que no es otro que el de mantenimiento de un equipo de personal eficaz al servicio de los asegurados. Precisamente esta tendencia constante es la que, a su juicio, ha logrado la expansión de la Delegación vizcaína, principalmente en Bilbao, donde aproximadamente el ocho por ciento de los automovilistas bilbainos reciben las atenciones y apoyo de la Mutua.

Expuso también los motivos que hacen creer en un mayor y próximo aumento del parque automovilístico, creencia basada en los proyectos del super-puerto y autopistas, de inmediata realidad, por lo que había que encontrarse preparado de cara a ese futuro con unos servicios amplios y un personal eficaz.

HACE 14 AÑOS

Pasamos a recordar los tiempos iniciales de la Delegación en Bilbao de la Mutua Nacional del Automóvil.

—En Bilbao se abrió la primera oficina —nos dice el señor Domingo— en 1957,

precisamente en esta misma calle, Alameda de Recalde, pero en el número 25, sólo diez números más abajo de donde ahora nos instalamos. El local de entonces era diez veces más pequeño que el actual. Tenía 60 metros cuadrados.

—Luego fueron a General Concha...

—Sí; pero eso se ha quedado pequeño y de ahí el reciente traslado, en virtud del crecimiento que ha adquirido nuestra Mutua en Bilbao.

En principio hemos escrito que en estas mismas oficinas se reúnen las de otras tres compañías o empresas. Pedimos aclaración sobre el particular.

—En efecto. Aquí se encuentran también la General Europea, S. A., que realiza toda clase de seguros, menos los de los automóviles, y Recalde Automóviles, que se dedica a la actividad gestora, así como a compra-venta de automóviles y financiación. De esta forma logramos que el asegurado tenga en un mismo punto la posibilidad de gestionar toda clase de asuntos relacionados con el automóvil, de asegurar éste y de asegurarse a sí mismo en las modalidades que desee, de la misma forma que cubrir otras pólizas de seguro de cualquier tipo que sean.

TRES PISOS EN UNO SOLO

Los nuevos locales de la Mutua Nacional del Automóvil en Bilbao se agrupan en tres pisos, que forman una sola planta, con un total de 600 m²; es decir, cada piso tiene una superficie de 200 m².

Comprenden: una oficina general amplísima; despachos para la Dirección, Asesoría Jurídica y otros varios, así como las correspondientes salas de recepción y de reuniones. Todo ello magníficamente decorado por Sarmiento, con estilo moderno, apropiado al destino del inmueble.

En el curso de la visita que giramos preguntamos al delegado en Bilbao, don José María de Domingo, sobre algunos detalles de esta importante entidad aseguradora de automóviles:

—En la oficina de Bilbao hay veinticinco personas trabajando —nos dice—, con el fin de procurar una atención inmediata y esmerada a nuestros clientes.

—Tenemos entendido que existen otras oficinas en Vizcaya...

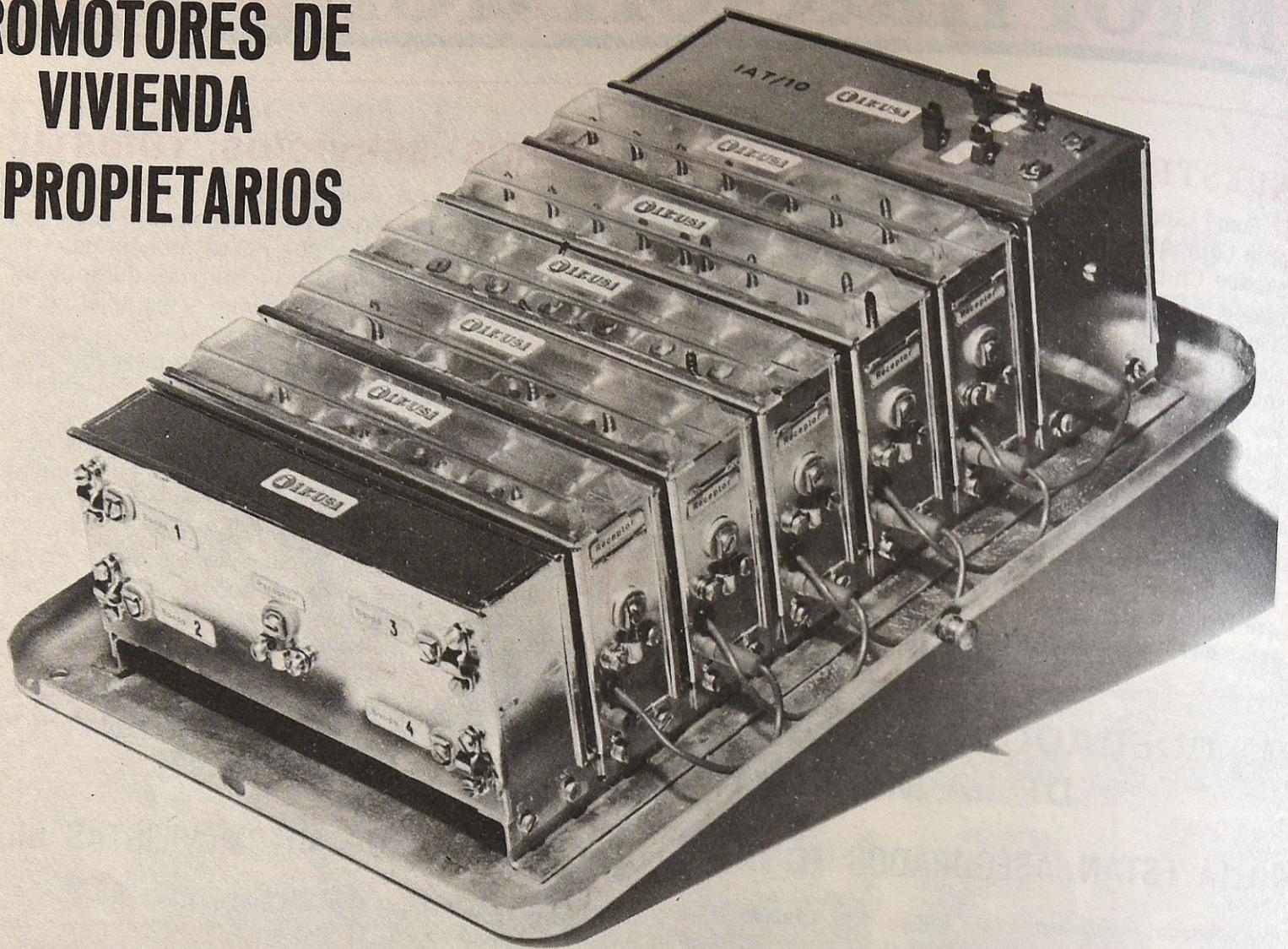
—Así es; tenemos unas oficinas locales en Guernica y en Baracaldo y próximamente inauguramos la oficina comarcal de Durango.

—¿Cómo se ha logrado esta distribución tan magnífica?

—Adquirimos los locales en plena construcción y así pudimos diseñar la distribución más adecuada.

La Mutua Nacional del Automóvil en Bilbao tiene, pues, nuevos locales. Su dedicación constante al servicio del automovilista y sus problemas han obligado a esta gran ampliación, que es la mejor demostración de la afluencia de clientes que ese buen servicio, precisamente, atrae hacia sus oficinas.

TECNICOS DE LA CONSTRUCCION
PROMOTORES DE
VIVIENDA
COPROPIETARIOS



CUANDO TENGAN QUE DECIDIR LA COLOCACION DE
ANTENAS COLECTIVAS

PIENSEN EN LA DOBLE GARANTIA DE CALIDAD Y
SERVICIO QUE LES OFRECE



IKUSI®

LA MARCA EMPLEADA POR LOS MEJORES INSTALADORES PROFESIONALES.
SU GAMA DE AMPLIFICADORES TRANSISTORIZADOS Y MATERIAL DE DISTRIBUCION
PARA ANTENAS COLECTIVAS, SE ENCUENTRAN A NIVEL INTERNACIONAL;
HABIENDO OBTENIDO UN ROTUNDO EXITO EN LA RECIENTE FERIA INTERNACIONAL
DE COMPONENTES ELECTRONICOS CELEBRADA EN PARIS EL PRESENTE AÑO.



IKUSI

FABRICA: Polígono Industrial n.º 27 - B.º Martutene - SAN SEBASTIAN (Guipúzcoa)

LOS DERECHOS DE PEAJE DE LAS AUTOPISTAS EN EUROPA

*

En la actualidad hay en Europa 16.330 kilómetros de autopistas

*

Con una sorprendente regularidad, los derechos de uso de las autopistas del **Sur de Europa** se van incrementando. En la actualidad, estos derechos han subido tanto, que el promedio del peaje asciende por auto y kilómetro a unos 7 Pfennig de DM (unas 1,40 pesetas). Esta es una cantidad que ha hecho que los financieros de la República Federal Alemana empiecen también a pensar en la posibilidad de introducir en las carreteras alemanas **unos sistemas de peaje** como los de la Edad Media. Pero, aun cuando no sea así es evidente que, con una cierta certeza, se ha ido incrementando la tributación vial hasta llegar a un punto en que uno puede preguntarse cuál será el mejor medio para la financiación de la construcción de carreteras y si las autopistas que únicamente son transitables contra el pago de un peaje, contribuyen verdaderamente a mitigar las dificultades del tránsito.

En pro y en contra de ambos métodos existen argumentos buenos y malos: el tipo convencional que obtiene el dinero necesario para la financiación de la construcción del bolsillo del contribuyente o la solución, que está más acreditada en Italia, que practica el sistema de construcción por Sociedades privadas mediante el pago de unos derechos de peaje posteriores.

Alemania, que ya en 1921, con la autopista de Avus, de Berlín, construyó la primera autopista genuina sigue figurando hoy día, con 4.906 kilómetros de autopistas, a la cabeza de Europa.

Todas las rutas están exentas del pago de derechos, mientras que la República Democrática Alemana (Alemania Oriental) exige impuestos por carreteras que apenas han sido modificadas desde la terminación de la Guerra.

De una manera sorprendentemente rápida se han ido extendiendo las **autopistas italianas** que comprenden ya 4.250 kilómetros y que para finales de este año incluso superarán a las autopistas de la República Federal Alemana. Con excepción de los tramos que pasan por las zonas en fase de desarrollo del "Mezzogiorno" y de las tangentes urbanas, se exigen por todas partes unos derechos que se calculan de acuerdo con unos procedimientos confusos. A grosso modo, se puede decir que existen dos escalas o baremos:

Uno de ellos, se orienta por la batalla de los automóviles (o distancia entre ejes) y prevé tres grupos de automóviles de turismo con batallas de hasta 2,05 metros, de 2,06 hasta 3,20 y más de 3,20 metros, mientras que el otro se basa en la clasificación italiana de la potencia del vehículo (Clase 2: Turismos hasta 10 C.V., que corresponde a la clase del "Fiat-600"; Clase 3: de 10 a 15 C.V., como el "VW-1300"; Clase 4: desde 15 C.V. en adelante).

A continuación, pero a considerable distancia, viene después **Francia**, con 1.537 kilómetros de autopistas que, como consecuencia de su excelente red de carreteras nacionales, va algo más retrasada en la construcción de autopistas. También aquí se solicitan derechos, derechos que se ajustan a la cilindrada del vehículo: hasta 900 cc. y desde 900 cc. en adelante.

El cuarto lugar lo ocupa **Ingllaterra**, con 1.280 kilómetros de autopistas, en las que **no se pagan derechos**.

El número 5 corresponde a **Holanda**, con una red de autopistas de 1.094 kilómetros, y en las que **tampoco se devengan derechos de peaje**.

A continuación viene **Yugoslavia**, con 754 kilómetros, **sin derechos de peaje**.

Después figura **Grecia**, con 666 kilómetros y tarifa unitaria para todos los automóviles de turismo.

El número 8 corresponde a **Bélgica**, con 501 kilómetros de autopista, **sin derechos de peaje**.

A continuación figura **Austria** con 463 kilómetros de autopistas (con pago de derechos únicamente en el paso del Brennero).

En décimo lugar aparece **Suiza** con 463 kilómetros **sin derechos de peaje**.

El farolillo rojo es **España**, con 209 kilómetros que, en unas autopistas reducidas y que apenas salen de la periferia de Madrid y de Barcelona, reclama unas tarifas unitarias para todos los turistas.



¿que hacer cuando arde un coche?



- 1.º Actuar con serenidad.
- 2.º Intervenir con rapidez.
- 3.º Tener el extintor KRAFFT a mano (cada extintor KRAFFT va provisto de su correspondiente soporte para su cómoda colocación).
- 4.º Pulsar el disparador dirigiendo el chorro del Extintor KRAFFT a la base de las llamas.

Extintor KRAFFT, seguridad contra el fuego

Krafft

EXITO SIN PRECEDENTES EN LA I SUBIDA AUTOMOVILISTA A ARLABAN

●
**Triunfó Rafael Ateca, en dura pugna
con el alavés Aldecoa,
ambos sobre Alpine 1440**

●

En una mañana de radiante sol y en un escenario magnífico como lo es el Puerto llamado de "Salinas la Vieja", antigua carretera que une Alava con los pueblos de la más próspera industria cerrajera de España, tuvo lugar el domingo la ya anunciada carrera automovilista, que con tanta ilusión prepararon los buenos aficionados de Escoriaza, ayudados en el factor técnico por el Real Automóvil Club Vasconavarro en Alava.

La carretera presentaba un buen aspecto, teniendo en cuenta la configuración invariablemente ondulada del piso y alguna zona

bacheada, con las clásicas curvas rápidas. En todo el trayecto tan sólo un punto negro, que más que en perjuicio del piloto lo era para el automóvil: se trata de un badén que provoca el vuelo. Ya el vehículo en el aire, a más de 120 kms. a la hora, aterriza en otro promontorio más pequeño pero fatídico para la suspensión, que no aguanta, y el coche se aplasta contra el asfalto, golpeando la parte baja del motor. Así, Ateca rompió el cubrecárter; Pastor proporcionó un fuerte golpe a su Cooper, que pasó por aquella zona como una bala, etc., etc., sin que nadie pudiera librarse de tan desagradable sorpresa.

De los 23 inscritos tan sólo trece se presentaron a la línea de salida. Pancho tenía su Ford Capri averiado a consecuencia de un accidente sobrevenido en el Rallye Criterium de la Rioja, recientemente celebrado. Del Olmo tampoco estaba en situación propicia de correr por culpa también del auto. Una de las

FIAT
SEAT

CANO, S. A.

VESPA
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

Asistencia
en garantía
Revisiones
Chapistería
Pintura
Recambios
originales



Mecánica
Electricidad
Engrases
Lavados

Avda. Tolosa s/n. • Teléfonos 425402 - 429880 (3 líneas) • SAN SEBASTIAN
Mayor, 50 • Teléfono 613335 • IRUN

chicas-piloto, M.^a Carmen Sanz, tuvo un leve percance al llegar a Escoriaza para iniciar la prueba, ya que un coche particular en una curva mal tomada, con el consabido abuso de espacio, la echó materialmente fuera de la pista, averiando la dirección e imposibilitándola para tomar la salida.

Tras las dos mangas desarrolladas, dentro de una expectación increíble, se pudo realizar el cómputo de tiempos para establecer, mediante los mejores de cada participante, la clasificación definitiva.

No hubo que lamentar accidente alguno en la carrera, y la Organización se hizo acreedora del mejor elogio.



CLASIFICACION

- 1.º Rafael Ateca, sobre Alpine 1440, en 3m 48", a una media de 97 kms/h.
- 2.º Claudio Aldecoa, Alpine 1440, 3m 51".
- 3.º J. J. Jauregui, Mini Authi, 4m 04". 1.º del grupo 2.

- 4.º F. Tellería, Cooper S, 4m 06". 1.º grupo 1.
- 5.º Luis F. Pastor, Cooper S, 4m 10".
- 6.º F. Charola, Seat 1430, 4m 18".
- 7.º Antonio Beroiz, Seat 124, 4m 19".
- 8.º Pedro M. Román, 1430, 4m 23".
- 9.º "Chumbera Jr.", Mini Authi, 4m 23".
- 10.º E. Coronado, R8 TS, 4m 30".

Se clasificó también una dama, M.^a Carmen Azcarreta, que a bordo de un Coupé 903, realizó una valerosa carrera.

Cervera de Velasco

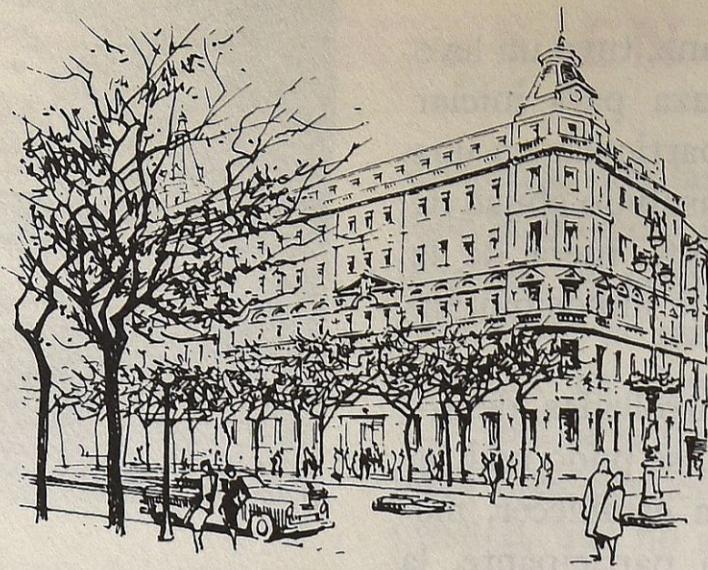
nenette

un pase limpia y abrillanta



NENETTE, CEPILLO ABRILLANTADOR
De gran utilidad para mantener siempre limpia la carrocería de su coche. Absorbe el polvo y devuelve el brillo original.

Krafft



Banco de San Sebastián

FEDERADO CON EL BANCO HISPANO-AMERICANO

Casa Central:
Avenida de España, 19
SAN SEBASTIAN

SUCURSALES URBANAS:

- | | |
|------------------------------|-----------------------------|
| Barrio de Amara | - Avda. Sancho el Sabio, 31 |
| Barrio de Amara (Anoeta) | - Avda. Isabel II, 15 |
| Barrio del Antiguo | - Matía, 58 |
| Barrio de Azcuene-Trincherpe | - Azcuene, 3 |
| Barrio de Eguía | - Eguía, 3 |
| Barrio de Gros | - Gral. Primo de Rivera, 19 |

40 SUCURSALES Y AGENCIAS

(Aprobado por el Banco de España con el número 5.003)

Concepto CHRYSLER del cojín de seguridad

Chrysler Corporation reveló un nuevo concepto de protección en choques de automóvil que consideran igual o superior al tan discutido cojín de aire.

El concepto de Chrysler, conocido como Sistema de Almohadón de Seguridad, fue mostrado a los periodistas de Detroit en una conferencia de Prensa celebrada en el complejo de ingeniería de la corporación en Highland Park, Michigan.

Rinehart S. Bright, Vicepresidente de desarrollo de productos y compras, dijo: "Estamos firmemente convencidos, considerando el actual estado de desarrollo técnico, que este concepto ofrece la mejor probabilidad de reducir heridas y salvar vidas en choques de vehículos.

Chrysler considera que su almohadón de seguridad es superior al cojín de aire, porque el sistema de Chrysler ofrece protección posterior en un impacto subsecuente, tal como podría ocurrir un segundo o dos después del choque inicial. Protege las rodillas guiándolas a la parte baja del almohadón de seguridad, limita la inercia hacia adelante del viajero y hace posible que la parte superior de di-

cho almohadón absorba la mayoría de la energía del ocupante en caso de choque".

"Estas ventajas se suman al obvio deseo de no tener que depender de sistemas mecánicos complicados y sensitivos de activación que pueden plantear severos problemas de fiabilidad; tampoco el sistema de Chrysler plantea ningún problema relativo al tiempo disponible para esta actuación", declaró Roy C. Haeusler, ingeniero jefe de seguridad en automoción.

Haeusler manifestó que Chrysler Corporation está impresionada de la inherente simplicidad y eficacia de su almohadón de seguridad y muy animada con la efectividad del sistema aun en su actual estado de desarrollo.

Declaró asimismo, que Chrysler tiene la necesaria técnica y equipo que permita dar cima al desarrollo final para su producción y montaje en los modelos de automóviles de la corporación de 1974.

El almohadón de seguridad de la parte delantera es una extensión del tablero de instrumentos que da cabida a las rodillas y sobresale hacia fuera en el mencionado tablero.

El de la parte trasera, que cubre la anchura total del respaldo del asiento delantero, controla la inercia hacia adelante del pasajero y absorbe la energía del pecho mientras sujeta a las personas en el compartimento trasero durante el impacto.

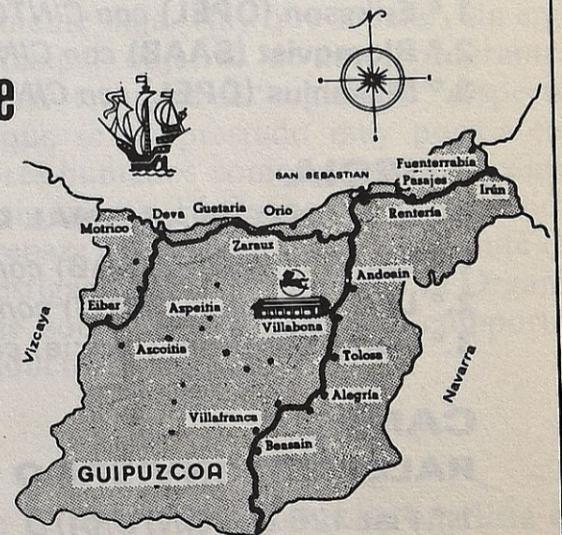
Reda Guipuzcoana, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO



en una palabra "SERVICIO"

Esto es lo que le ofrecemos

Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)

Teléfs. 421883 - 421383

SAN SEBASTIAN

Recambios
y
Talleres

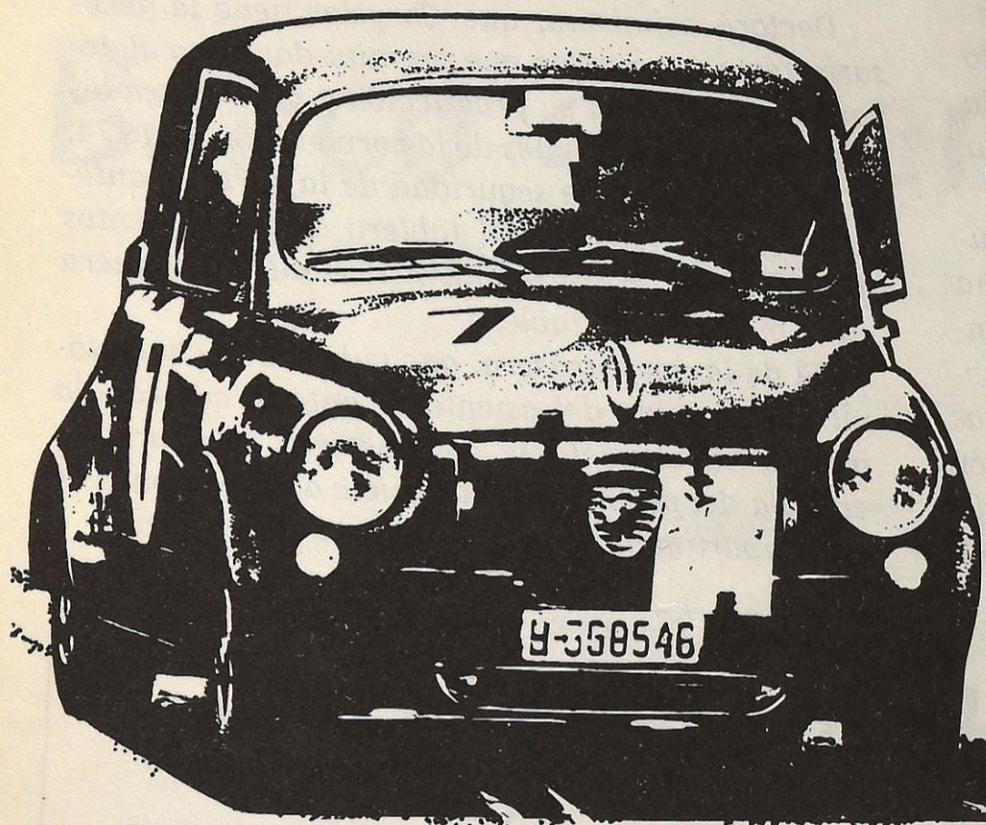
Km. 448 Telfs. 691308 - 691333

VILLABONA

Carretera Nacional nº1

CINTURATO

TRIUNFA EN RALLYES



1971

SUECIA

CAMPEONATO SUECO DE RALLIES

- 1.º Eriksson (OPEL) *con CINTURATO*
- 2.º Blomqvist (SAAB) *con CINTURATO*
- 3.º Masenius (OPEL) *con CINTURATO*

SUECIA

RALLYE INTERNACIONAL DE SUECIA

- 1.º Stig Blomqvist (SAAB) *con CINTURATO*
- 2.º Lars Nystroem (BMW) *con CINTURATO*
- 3.º Harry Kallstrom (Lancia) *con CINTURATO*

CANADA

RALLYE DE INVIERNO

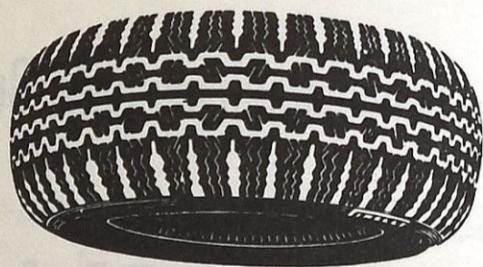
- 1.º Fiat 128 *con CINTURATO*

ESPAÑA

I CRITERIUM GUILLERIES

Clasificación Vehículos Fabricación Nacional

- 1.º M. Juncosa (SEAT 124 SPORT) *con Cinturato*
- 2.º S. Bohigas (SEAT 1430) *con Cinturato*



**con los mismos
neumáticos
de serie que ud.
utiliza en su
vehículo**

CINTURATO

PIRELLI

Miles de millones cuestan los Accidentes de Tráfico

*

Los programas para educación de conductores son escasamente positivos

En la última reunión del Comité regional para Europa de la Organización Mundial de la Salud, recientemente celebrada en Malta, se incluyó en el orden del día la prevención de accidentes de circulación en carretera. Del extenso informe presentado al Comité, se extractan aquí los epígrafes más interesantes:

Fiabilidad de las estadísticas

Thorson (1969) ha comparado las estadísticas oficiales de heridos por accidentes de carretera (comunicados por la Policía) con las estadísticas de los hospitales en una región que comprende la sexta parte de la población total de Suecia. De cada cien personas gravemente heridas en un accidente de carretera, sólo veintiocho aparecían en los informes oficiales. Otras veintidós habían sido registradas por la Policía, pero clasificadas por error en la categoría de "heridos leves". El 13 por 100 de las víctimas que habían permanecido en el hospital más de dos semanas, no figuraba en las estadísticas oficiales. El informe de un grupo de trabajo publicado con el título "Analysis of collision accidents in Sweden" (1969) demuestra que el 26 por 100 de los heridos graves admitidos en el hospital no habían sido objeto de ningún informe oficial.

Gravedad creciente de las heridas

Jamieson (1969) informa que las dos terceras partes de los accidentes estudiados por él tenían heridas en la cabeza. Analizando los accidentes ocurridos en los últimos treinta años, observa que la media de heridas sufridas por cada accidentado ha pasado de 4,6 en 1935 a 6,9 en 1963. El 60 por 100 de las heridas en la cabeza registradas en Brisbane se deben actualmente a accidentes de carretera. Entre 1956 y 1960, la relación de las lesiones sub-durales, sin complicaciones con las lesiones cerebrales focales graves, era de ocho sobre cinco. Desde 1960 esta relación ha pasado a ser de dos sobre tres. Mientras el número de heridas locales remediables justificativas de un tratamiento quirúrgico ha disminuido regularmente, el índice de intervenciones necesarias por lesiones de pronóstico grave (roturas cerebrales con hematoma subdural) ha aumentado regularmente.

El coste económico de los accidentes de carretera

El Departamento de Transportes de los Estados Unidos (1970) ha publicado los resultados de las muertes (59.000) y los accidentes corporales graves (454.000), que exigen una estancia en el hospital de más de dos

semanas, ocurridos en las carreteras de Estados Unidos en 1967.

El coste de "indemnización" fue estimado en 5.000 millones de dólares. Sobre el conjunto de víctimas, el 45 por 100 tuvo que reducir su tren de vida; el 14 por 100 tuvo que instalarse en un alojamiento más modesto; el 28 por 100 había contraído deudas, y, en casi una cuarta parte de los casos, uno de los miembros de la familia de la víctima había tenido que ocuparse en un trabajo suplementario.

Efectos del alcohol

De acuerdo con las recomendaciones de la O.E.M.T., bastantes países europeos han fijado el límite de la tasa de alcohol sanguíneo en un 0,8 por 1.000. Este mismo límite fue igualmente adoptado por el Canadá en diciembre de 1969. En el Reino Unido se ha registrado una disminución espectacular del número de accidentes corporales debidos a accidentes en carretera durante los dos primeros años que siguieron a la adopción del límite de 0,8 por 1.000 asociado al "test" de aliento. La frecuencia de los accidentes en 30 conductores que abusaban notoriamente de drogas psicoactivas, y en particular de barbitúricos, tranquilizantes y estimulantes, fue comparada a la de las personas utilizadas como muestra. La frecuencia de accidentes en el grupo de las que tomaban drogas se ha revelado dos veces superior a lo que hubiera podido esperarse teniendo en cuenta su edad, su sexo y el número de kilómetros recorridos. Los medicamentos más peligrosos parecen ser las anfetaminas, bien se tomen aisladamente o junto con otras drogas. El Comité de Dirección para la Investigación sobre tráfico de la O.C.D.E. ha vuelto a formar su grupo de expertos sobre la influencia del alcohol y los medicamentos en el comportamiento de los conductores, y la cooperación internacional en este campo ha aumentado entre algunos países europeos y con los Estados Unidos, Canadá y Japón.

Educación sanitaria

McGuire y Kersch (1968) examinan los programas de educación de conductores en los Estados Unidos y estiman que la relación coste/eficacia de estos programas es extremadamente baja. Hay que señalar, sin embargo, que el principal objetivo de estos programas ha sido el de inculcar actitudes de "seguridad" respecto a la conducta y que se ha prestado muy poca atención a otros factores humanos como la carga perceptiva, la toma de decisión, etc. El Grupo de Investigación de la O.C.D.E. prepara actualmente para el Comité de dirección de Investigaciones de Tráfico de la Organización un informe sobre la conducta y el comportamiento de los conductores.

Investigación

El Consejo de Europa (1970) ha hecho una lista de las autoridades responsables de la investigación sobre prevención de accidentes en carretera en 16 países europeos. Dos empresas comerciales (British Petroleum y Fiat) han patrocinado la creación de una Asociación Internacional de Investigación sobre el comportamiento de los conductores, que acaba de iniciar investigaciones en varios países de Europa sobre los factores que influyen en la decisión de "adelantar".

Un cronografo "agresivo"



Top Time

Breitling ha creado la moda del cronógrafo «cuadrado». Estos modelos convienen a los aficionados y amantes de las formas nuevas que quieren llevar un reloj de carácter raro y bien marcado. El cronógrafo cuadrado está unido íntimamente a las nuevas tendencias. Les gusta a los jóvenes y le interesa a la mujer, tal como lo ven en Vogue, Harper's Bazaar; la mujer que a su vez adopta la conducta deportiva y la moda de los relojes francamente «agresivos»

A título informativo, les ruego me envíen gratuitamente folleto modelos Breitling

Nombre _____

Profesión _____

Dirección _____

Ciudad _____

ACG

BREITLING

Fernando Cler - Abada, 2 - Madrid, 13

¿QUE CLASE DE CONDUCTOR ES USTED?

*El más peligroso
es el tercero,
por tratarse de
conductores agresivos*

¿Qué clase de conductor es usted? Aparte de, claro está, uno muy bueno.

Pero la verdad es que no importa su edad, sexo o experiencia, su habilidad al volante puede ser definida con absoluta certeza. Cada persona encaja en uno de los cuatro tipos de conductores establecidos por los científicos.

Para ver qué clase es la mía, me fui al Laboratorio de Seguridad en la Carretera, en Crowthorne, Berkshire, Inglaterra, para someterme a una serie de "tests" elaborados para ver qué seguridad ofrezco yo estando al volante de mi coche.

El resultado no me agrada en absoluto. Incluso me hace pensar en dejar el coche en el garaje y tomar el autobús para ir a la oficina...

El laboratorio ha desarrollado los siguientes grupos básicos. Quizá a usted le interesa saber cuál es el suyo.

GRUPOS BASICOS

SEGURO

Conduce con cuidado y demuestra consideración hacia los demás. Jamás se ve en situaciones que pueden terminar en accidentes. Usa el espejo retrovisor correctamente y con inteligencia. Tiene en cuenta las condiciones de tráfico y de la carretera, y ajusta su velocidad de acuerdo con ellas, mientras observa las limitaciones.

IMPRUDENTE

Por lo general, estos conductores se comportan como los del grupo SEGURO. Sin embargo, de repente, y sin ninguna razón aparente, toman decisiones estúpidas y corren el riesgo de un accidente. Tienden a usar el espejo retrovisor irracionalmente, mirándolo incluso cuando no hay por qué hacerlo. También realizan maniobras innecesarias, como por ejemplo dejando demasiado espacio entre los vehículos cuando adelantan a otro coche, poniendo así en peligro a los que vienen de frente.

INSOCIAL ACTIVO

Estos conductores son agresivos y no se dan cuenta del tráfico y de las condiciones de carretera. Adelantan porque sí, y los accidentes con ellos son frecuentes. Conducen con ligereza, quizá sólo con dos dedos, su codo apoyado en la ventana abierta. Saltan los semáforos, cortan esquinas, y no demuestran consideración ninguna para con los demás conductores. Lo único que les importa es seguir adelante. Dentro y fuera de los núcleos urbanos su velocidad es más alta que la permitida. Suelen guardar poco espacio entre su vehículo y el que va delante.

INSOCIAL PASIVO:

Demuestran la misma falta de consideración hacia las condiciones de tráfico y carretera, que el grupo anterior. Sin

SEGUN LOS CIENTIFICOS, TODOS ENCAJAMOS EN UNO DE LOS CUATRO GRUPOS BASICOS: Seguro - Imprudente - Insocial activo - Insocial pasivo



embargo, mientras el conductor I.A. suele adelantar constantemente, el I.P. se deja adelantar. Conduce siempre igual y jamás cambia de costumbres, no importa en que situaciones se encuentre. Sigue la misma velocidad durante largas distancias, y si tiene otro coche delante, incluso reduce la velocidad para no tener que adelantarlo. Un extremo, ejemplo de un conductor I.P., es el que sigue a un autobús y para en cada parada. Estos son los cuatro grupos identificados por los científicos del laboratorio. Para saber cómo llegan a sus conclusiones, fui a verlos y actué como voluntario en un recorrido de "test" de 35 kilómetros.

Me acompañaron dos investigadores, Mr. Roy Fairhead y Mr. Chris Harvey. "Queremos que usted conduzca como siempre. Trátenos como si fuéramos simples pasajeros", dijo Mr. Fairhead mientras se sentó atrás.

MALAS COSTUMBRES

Chris Harvey ocupó el asiento a mi lado; sobre sus rodillas, una tabla especialmente diseñada para el examen. Contenía papeles impresos con espacios donde él apuntaría todas mis maniobras, vueltas a izquierda y derecha, adelantamientos, usos del espejo, y si yo hacía algo anormal, como por ejemplo quitar ambas manos del volante para encender un cigarrillo.

Después de unos kilómetros por el itinerario especialmente elegido, me di cuenta de que estaba conduciendo con más cuidado que lo normal. Seguro que todos los vo-

luntarios lo hacen, dando así una impresión inexacta de la realidad.

"Probablemente tratan de hacerlo", explicó Roy Fairhead. "Sin embargo, después de unos pocos kilómetros, las malas costumbres vuelven a relucir. Aunque el recorrido es de 35 kilómetros, sólo hacemos nuestras anotaciones durante la mitad del trayecto".

Los "tests" se llevan a cabo en todas las condiciones meteorológicas, con excepción de fuertes nevadas o espesa niebla.

TESTS SICOLOGICOS

De vuelta en el laboratorio, me tuve que someter a los "tests psicológicos". Uno de ellos consistía en dibujar una raya entre dos líneas zig-zag, pero con la mano izquierda. Me resultó terriblemente difícil. "No importa, siempre hace falta un poco de práctica", dijo Mr. Fairhead.

Una máquina para medir las reacciones bajo tensión fue lo siguiente. Estuve sentado ante una caja de metal, y tuve que apretar un botón, bajar una palanca o pisar un pedal en contestación a una serie de luces y sonidos. A poca velocidad no fue difícil; pero cuando las luces y el sonido vinieron con más rapidez, me equivoqué sin remedio.

Al final, el voluntario tiene que contestar una serie de preguntas como ésta: "¿Qué prefiere usted: Ver los encuentros deportivos en la televisión, o participar personalmente?".

Según los resultados de los "tests", el voluntario es clasificado.

ENCUENTROS SORPRENDENTES

"Hemos descubierto que nada de lo que se dice sobre los conductores es cierto. No todos los jóvenes son insociales activos, no todas las mujeres imprudentes, y el conductor con largos años de experiencia no es automáticamente seguro. Otro punto interesante es que la gente no suele cambiar de un grupo a otro. Hemos hecho "tests" con la misma persona con intervalos de dos años, y no había cambiado en absoluto".

"Lo peor es que nadie quiere reconocer que es un conductor malo. Siempre es el otro el que tiene la culpa. Los jóvenes contra los viejos, los viejos contra las mujeres, las mujeres contra todos".

Una vez terminados los "tests" los investigadores no informan a los voluntarios sobre los resultados. "Aunque una persona pertenezca al grupo Seguro, no debe creer que jamás pueda ocurrirle algo que pueda ponerla en peligro, así que usamos nuestros exámenes sólo para los estudios".



- 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 422239 - SAN SEBASTIAN

VARIANTE DE SAN SEBASTIAN

La variante de San Sebastián es una autopista libre de 8 kms. de longitud, es una parte de la Red Arterial de San Sebastián, siendo, por tanto, un tramo construido por el Estado, de la autopista del Cantábrico. A su extremo Oeste, en Añorga, se unirá el tramo de peaje Bilbao-San Sebastián, y en su extremo Este (Herrera) comenzará otro tramo de peaje, San Sebastián-Frontera, construidos por la entidad concesionaria de la Autopista Bilbao-Beñobía.



La obra se ha motivado por la necesidad de evitar el paso del tráfico de la CN-1 de Madrid a Irún, por el casco urbano, de multiplicar los accesos y facilitar la comunicación entre barrios, sirviendo también para dar continuidad a los tramos de la Autopista Bilbao-Beñobía de la naciente Autopista del Cantábrico.

Su trazado discurre bordeando la ciudad entre Añorga y San Luis de Herrera, acortando en más de dos kilómetros la distancia actual entre ambos puntos.

En Añorga, un enlace completo pone en comunicación esta variante de San Sebastián con la CN-1 en su tramo desdoblado de Recalde con San Sebastián Oeste y con la futura Autopista Bilbao-Beñobía. En La Herrera, el enlace previsto pone en comunicación la variante con la CN-1 y con el ramal San Sebastián-Pasajes de San Pedro. Antes de este enlace y próximo a él, arranca el tramo San Se-

bastián-Frontera, perteneciente a la Autopista Bilbao-Beñobía.

La variante de San Sebastián quedará integrada en la citada autopista, cuyo trazado discurre por la provincia de Guipúzcoa en una longitud de unos 60 kms., entre el futuro nuevo puente sobre el Bidasoa, en las proximidades de Biriattou y el límite de la provincia, cerca de Eibar. Esta autopista tendrá comunicación con el resto de la provincia a través de los enlaces previstos más importantes: Irún, Rentería, Pasajes, San Sebastián, Zarauz, Zumaya y Eibar.

La variante de San Sebastián, como parte de la autopista, carece de cruces a nivel, las calzadas están separadas por una mediana, sus accesos están totalmente controlados y dispone de las correspondientes vías de aceleración y deceleración.

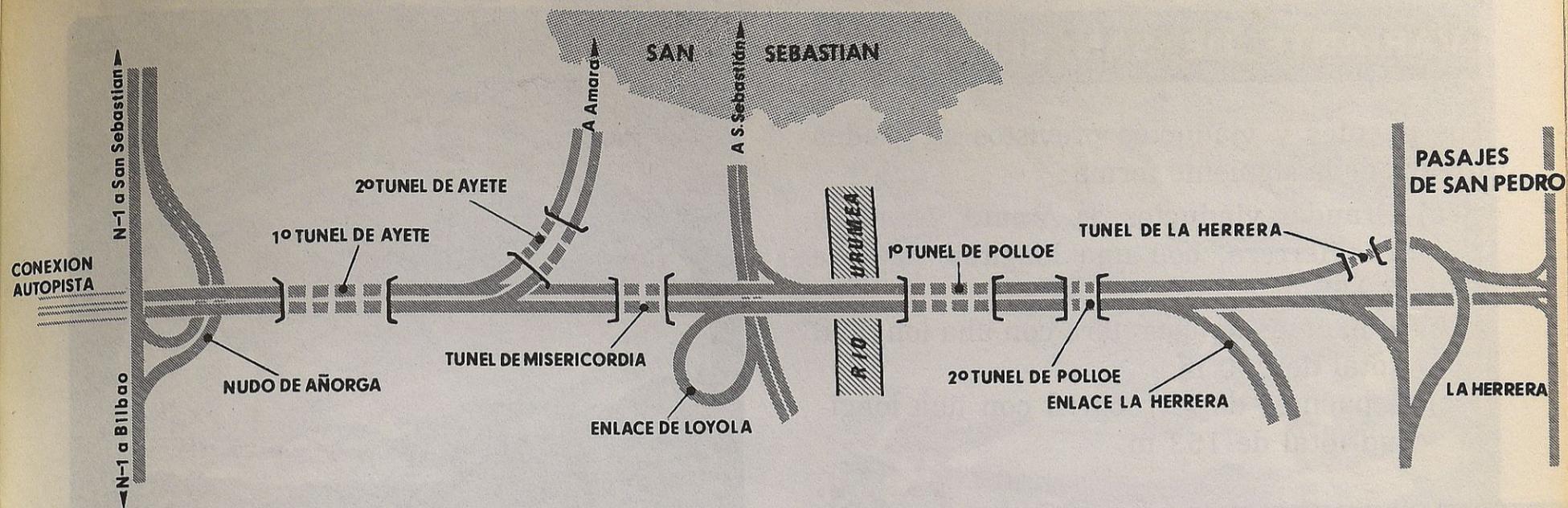
Todo ello permitirá una rápida y segura circulación, de acuerdo con las modernas necesidades del tráfico.

Sus características más importantes son:

SECCION TIPO

- 2 Bermas de 0,75
- 2 Arcenes exteriores de 3 m.
- 2 Calzadas de 7 ó 10,5 m., situadas en general a distinto nivel
- 2 Arcenes interiores de 1 m.
- 2 Cunetas de 1,35 m.
- 1 Mediana variable de 10 a 35 m.





DATOS GEOMETRICOS

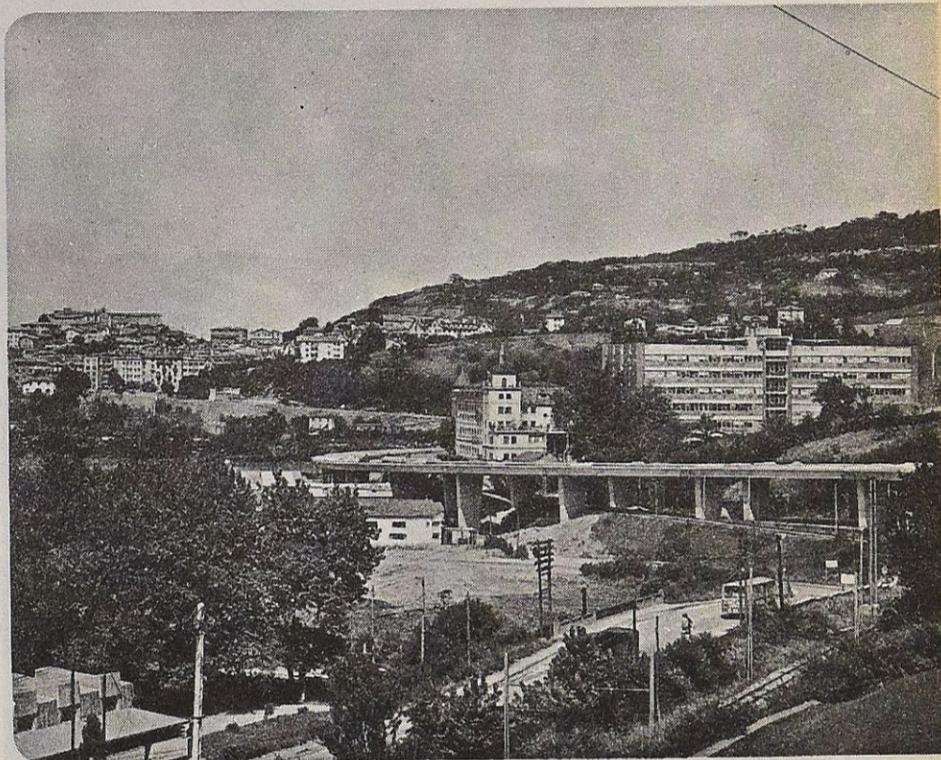
- Longitud: 8 kms.
- Número de carriles: 4 ó 6, según tramos
- Ancho de carril: 3,5 m.
- Número de enlaces completos: 2
- Número de semienlaces: 2
- Curva de radio mínimo: 250 m.
- Pendiente máxima: 5 %



La accidentada orografía del País Vasco hace necesaria la construcción de grandes viaductos, túneles y puentes para salvar los accidentes del terreno, obligando, además, a realizar importantes movimientos de tierras, con desmontes superiores a 18 m. de altura y terraplenes de más de 12 m.

La variante tiene seis túneles, es decir, cada uno de ellos está formado por dos túneles gemelos, uno para cada dirección, totalizando más de 2 kms. de longitud. El detalle de los túneles es el siguiente:

- | | |
|----------------------------------|---|
| 1. ^{er} túnel de Ayete. | Bajo la carretera Ayte-Hernani Longitud: 260 y 280 m. Sección: 3 carriles de 3,50 m. cada uno. |
| 2. ^o túnel de Ayete. | Bajo el alto de Errondo, en el enlace de San Sebastián - Amara con la variante. Longitud: 230 y 240 m. Sección: 2 carriles de 3,50 m. cada uno. |



Túnel de la Misericordia.

Túnel artificial.
Longitud: 68 y 72 m.
Sección: 2 carriles de 3,50 m. cada uno.

1.^{er} túnel de Polloe.

Bajo el cementerio de San Sebastián.
Longitud: 280 y 310 m.
Sección: 3 carriles de 3,50 m. cada uno.

2.^o túnel de Polloe.

Túnel artificial bajo el alto de Inchaurreondo.
Longitud: 80 y 80 m.
Sección: 3 carriles de 3,50 m. cada uno.

Túnel de La Herrera.

Situado en el enlace de La Herrera; se prevé hacer uno de ellos como túnel artificial.
Longitud: 105 y 120 m.
Sección: 2 carriles de 3,50 m. cada uno.

VARIANTE DE SAN SEBASTIAN

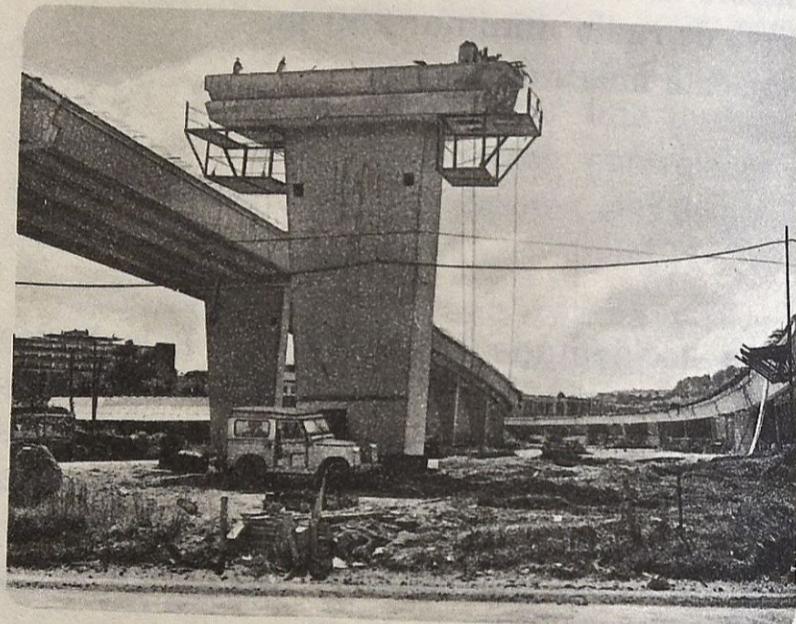
Los puentes y viaductos previstos se pueden dividir de la siguiente forma:

- a) Grandes viaductos de Amara, Loyola y La Herrera, con una longitud total de 2.155 m.
- b) 8 puentes de carretera con una longitud total de 300 m.
- c) 3 puentes de ferrocarril con una longitud total de 153 m.



de los ferrocarriles San Sebastián-Bilbao y SEFT (Topo).

Queda incluida también en el proyecto la iluminación total de la variante y sus ramales.



DATOS DE OBRA

| | |
|-----------------|-----------------------------|
| Desmontes | 3.000.000,00 m ³ |
| Terraplén | 1.500.000,00 " |
| Hormigón | 225.000,00 " |

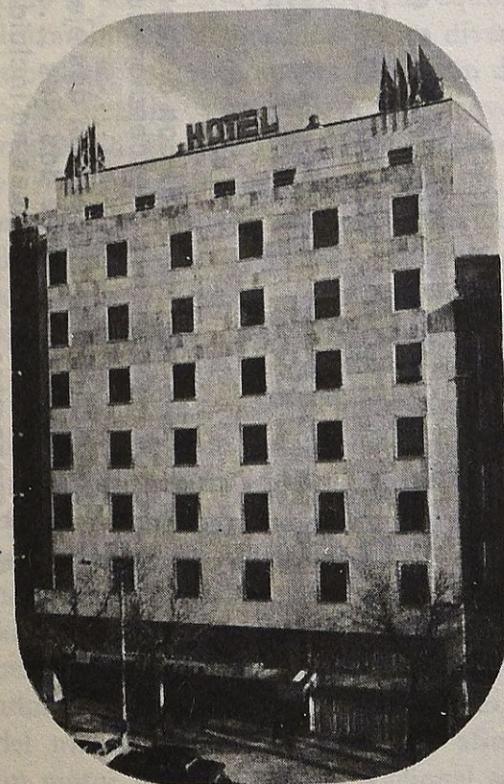
El firme adoptado está integrado por un pavimento de aglomerado asfáltico de 16 cm. de espesor, en tres capas, sobre una base de grava-cemento de 20 cm. de espesor, colocada encima de una sub-base granular de otros 20 cm. y una explanada mejorada en la coronación de desmontes y terraplenes de 50 cm. de espesor. Se incluye en el proyecto de la obra, aparte de los enlaces descritos de Añorga y Herrera, los dos semienlaces de Amara y Loyola para acceso al centro de la ciudad y las variantes de la carretera San Sebastián-Hernani y del camino municipal de subida a la Ciudad Sanitaria. Se llevan a cabo desvíos





| | | | |
|-----------------------------|------------------|---------------------------------|---------------------------|
| Acero | 6.000,00 tons. | Vigas T de 32 m. | 199 |
| Pilotes | 6.000,00 ml. | Superficie expropiada | 800.000,00 m ² |
| Mezclas alfélicas | 100.000,00 tons. | Importe de la | |
| Vigas V de 35 m. | 362 | maquinaria | 127.000.000,00 Ptas. |

**ra hotel
residencia
alcalá**



Restaurante
BASQUE



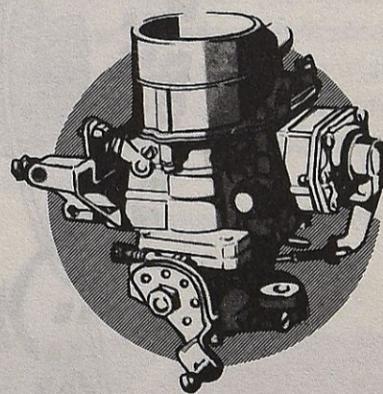
Cafetería
BASQUE



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

Director: ANGEL URCHUGUI

**NO CONTAMINE LA ATMOSFERA
CONFIENOS SU PROBLEMA
DE CARBURACION**



Servicio Técnico Oficial

SOLEX

CARROCERIA Y GARAGE
STINUS, S. L.

FUNDADA EN 1893

Todo lo concerniente a reparación y
conservación de coches de todas marcas.

AGENCIA OFICIAL PEUGEOT

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

SAN SEBASTIAN

EUROPISTAS, S. A. AUTOPISTA BILBAO-BEHOBIA



El día 25 de Junio a las ocho de la mañana, se ha puesto en servicio al público el recorrido:
basauri - amorebieta

a través de las siguientes entradas:

Dirección Amorebieta: BASAURI e IRUBIDE - Dirección Basauri: AMOREBIETA y EL GALLO

Peajes para el subtramo Basauri-Amorebieta

| CLASE VEHICULO | Basauri - El Gallo Pesetas | Basauri - Amorebieta Pesetas |
|---|-------------------------------|---------------------------------|
| 1—Motocicletas y turismos con distancias entre ejes inferiores a 1,85 metros.. | 6,— | 11,— |
| 2—Todos los turismos a excepción de los anteriores y vehículos que tengan dos ejes y 4 ruedas | 10,— | 20,— |
| 3—Furgonetas y camiones con dos ejes y 6 ruedas | 20,— | 40,— |
| 4—Camiones con más de dos ejes | 30,— | 50,— |
| 5—Autobuses y microbuses no incluidos en el apartado 2 | 46,— | 70,— |
| 6—Transportes especiales | | |

A convenir

UNA NUEVA MARCA PARA LA FORMULA NACIONAL 1430

*

Tres monoplazas ETCO, fueron presentados en Jaizquibel

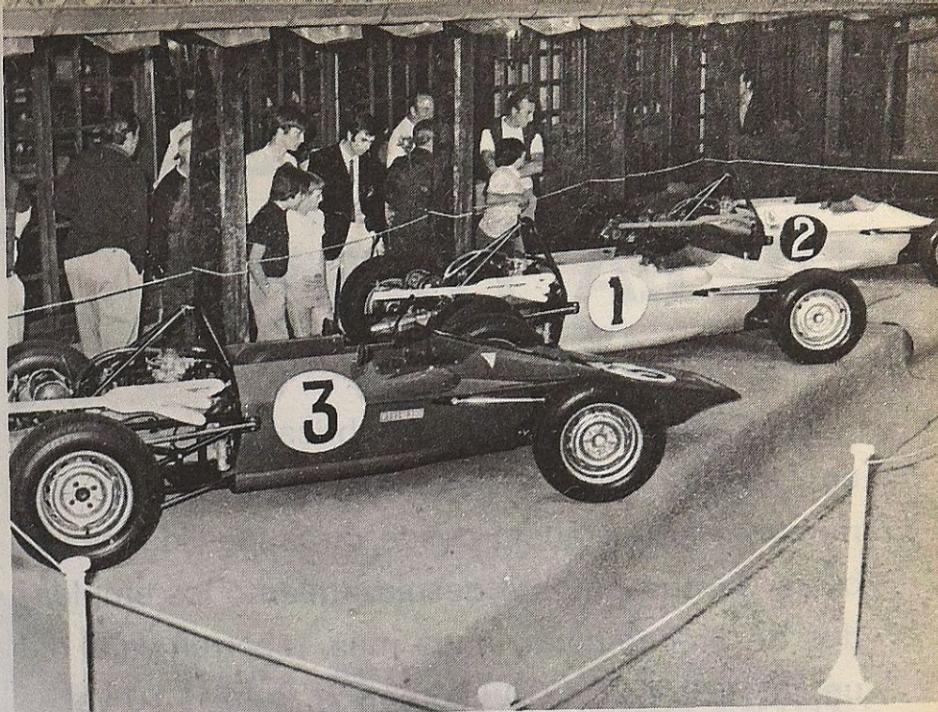
●
*El autor del diseño, Diego Miranda,
es un joven ingeniero donostiarra
que trabajó en LOTUS*

●

En el transcurso de un sencillo acto celebrado en el Golf de Jaizquibel, se procedió a la presentación oficial de tres monoplazas de Fórmula Nacional 1430, que han sido construidos en un diminuto taller de Pamplona por tres aficionados al deporte del motor. Al acto asistieron entre otras personalidades, el presidente del Real Automóvil Club Vasco Navarro, Sr. Zapinno, los miembros de la Comisión Deportiva, así como altos cargos del citado Club. Hablando con los "padres" del monoplaza supimos cómo surgió la idea de construirlo. Desde hacía algunos años estaban madurando la idea de construir bien un prototipo o un coche de Fórmula. Cuando, el año pasado, Seat hizo público su deseo de apoyar la competición automovilista creando la Fórmula Nacional 1430, se dieron cuenta que podrían realizar su deseo, y así ha sucedido.

El autor del diseño, Diego Miranda, tras haber obtenido el título de Ingeniero Industrial, había trabajado durante varios años en el departamento de competiciones de LOTUS. Allí conoció las últimas técnicas empleadas por la prestigiosa marca británica, en la construcción de monoplazas, así como las utilizadas por sus rivales. Este conjunto de conocimientos adquiridos le han permitido diseñar un coche funcional y moderno, cuya característica más sobresaliente, al igual que sucede con los monoplazas británicos, es la perfección de su acabado, así como la sensación de orden y de equilibrio que se experimenta al examinar la disposición de los diversos elementos. Pero hay otro dato importante, esta sensación de perfección no es puramente ficticia, sino real. En la conversación que sostuvimos con Diego Miranda, su hermano Javier, que se ha ocupado de las relaciones con las diversas firmas que han suministrado materiales y accesorios, me comentaba que una de las facetas más arduas de la construcción ha sido la selección de materiales y la aplicación rigurosa de los controles de calidad, que han dado como resultado una ejecución impecable.

El nuevo monoplaza, que ha recibido el nombre de ETCO, y dicho sea de paso el nombre no responde a ninguna abreviatura, no puede decirse que haya aportado ninguna solución vanguardista, sino que más bien, las soluciones empleadas son un compendio de las utilizadas anteriormente con éxito por las diversas casas constructoras de bólidos de Fórmula III, cuyo parentesco con los Fórmula Nacional es realmente próximo. Por otra parte, el estricto reglamento de la F. N. no permite emprender amplias preparaciones, estando únicamente admitido el aligerado y equilibrado de los órganos móviles del motor. Por tanto, se puede afirmar categóricamente que un motor de los Fórmula Nacional se diferencia en bien poco del de un Seat 1430 que rueda por las calles donostiarras. Sin embargo, la supresión de la dinamo, que siempre actúa



como un freno del filtro de aire, y la modificación del carburador, así como los escapes de competición mejoran algo la potencia, que podríamos cifrarla en 75 u 80 caballos DIN.

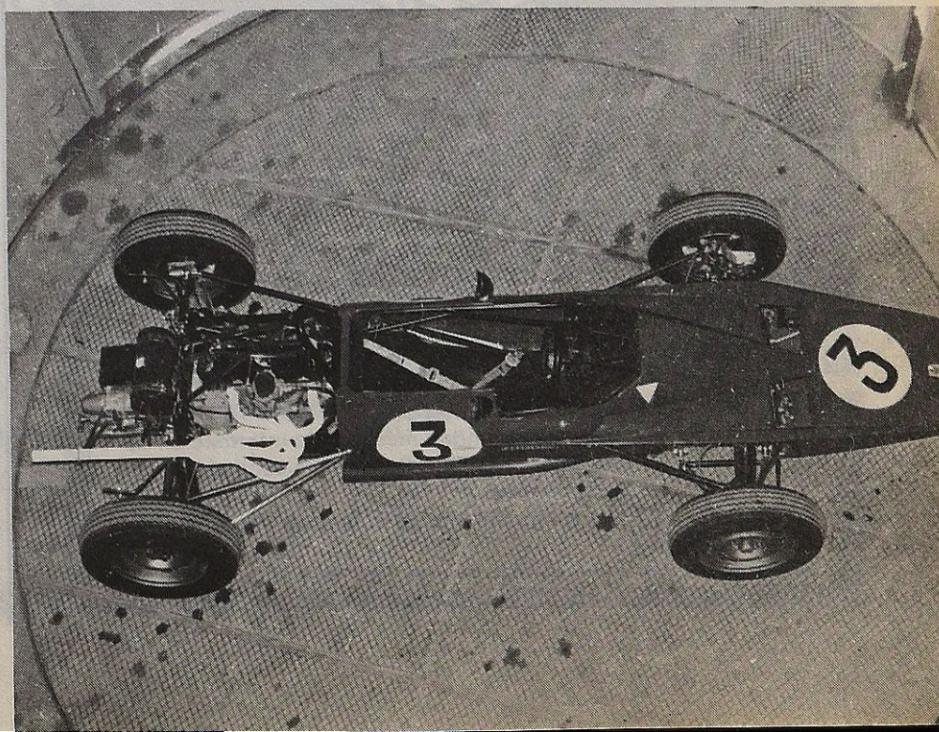
Las pruebas realizadas indican que el pequeño bólido posee unas innegables cualidades competitivas; y se espera que participe inmediatamente en las pruebas del campeonato de Fórmula Nacional. Si no existe coincidencia de fechas, Iñigo Vergarajauregui que ha sido el tercer hombre que ha colaborado en el proyecto y será el encargado de pilotarlo, tiene intención de tomar parte en Subidas en cuesta, pruebas que en la actualidad están abiertas igualmente a estos monoplazas.

Pero, dejando a un lado las consideraciones de orden técnico y los planes futuros, hay un punto que no debe pasar desapercibido y ser valorado con justicia. Es la aportación de este trío de aficionados al deporte del motor. Ellos, con su entusiasmo y con su esfuerzo, han puesto su grano de arena, para que en nuestra región renazca este deporte que antaño protagonizó jornadas gloriosas, en el circuito lasartearra. Pero ¿de qué sirven los bólidos si no hay circuito? Esta es una cuestión que se ha planteado en diversas ocasiones. Estamos de acuerdo que intentar acondicionar el de Lasarte es prácticamente imposible, al menos mientras no se concluya la autopista, y aun entonces... sería también muy difícil.

Pero lo más factible sería construir un pequeño autódromo en algún lugar de la región, nada fastuoso, sino simple, pero con posibilidades de ampliación y perfeccionamiento. No nos cabe duda de que dicha construcción podría financiarse con el apoyo de los fabricantes de neumáticos que disponen de fábricas en la zona, y podrían emplear su pista para efectuar pruebas, así como con el concurso de las firmas de accesorios y las fábricas de automóviles cuyos modelos participan en pruebas deportivas.

Sinceramente, no creemos que la idea sea algo irrealizable.

JAVIER SANGÜESA

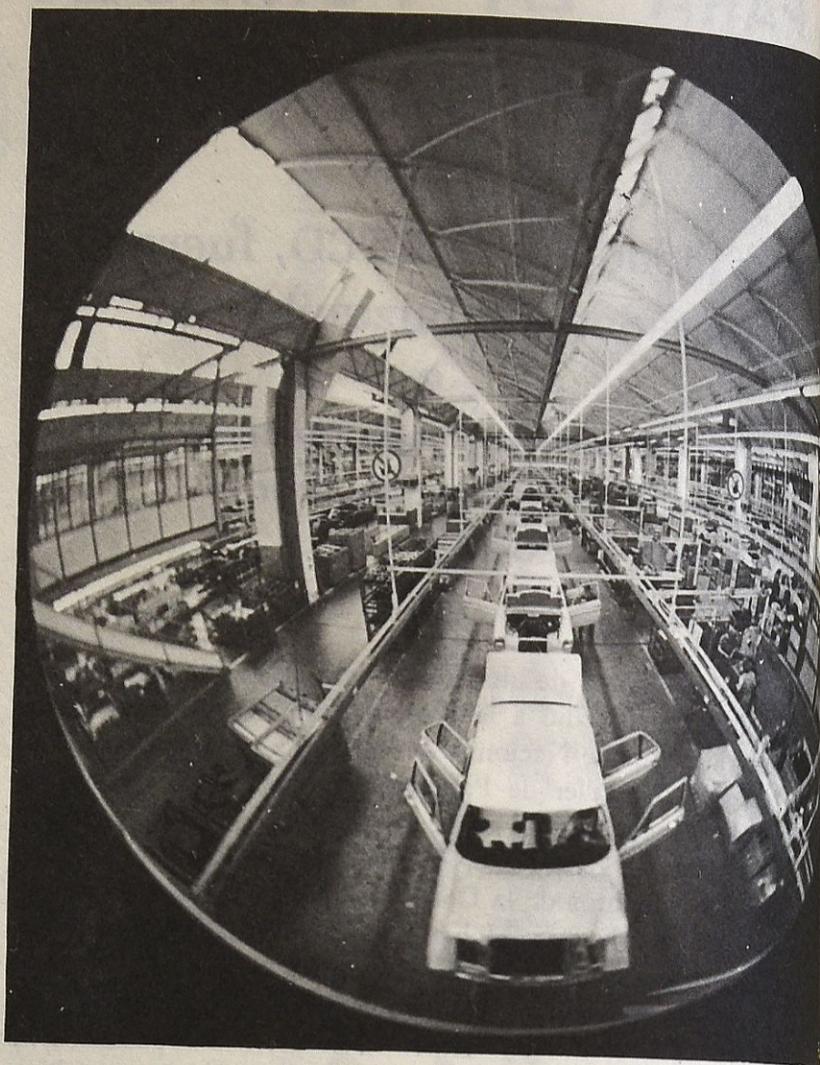


DIEZ VECES AL DIA ALREDEDOR

DE LA TIERRA

38.265 empleados de las fábricas Daimler-Benz, en Untertürkheim y Sindelfingen, se dirigen diariamente a su trabajo desde otras localidades vecinas. El que en este desplazamiento los empleados de Sindelfingen, nada más, recorren ya al día un total de 400.000 kilómetros, o sea, 10 veces la circunferencia de la tierra, procedentes de 350 localidades, es sólo una de las impresionantes cifras de la estadística de tráfico de la empresa. 72 empresas de autobuses, con 170 vehículos, ayudan a los usuarios de coches particulares en las horas punta a facilitar el traslado del personal, en el que también participan de modo destacado los Ferrocarriles Federales Alemanes en las zonas de cercanías.

A la fábrica central de Stuttgart-Untertürkheim llega diariamente personal procedente de 529 lo-



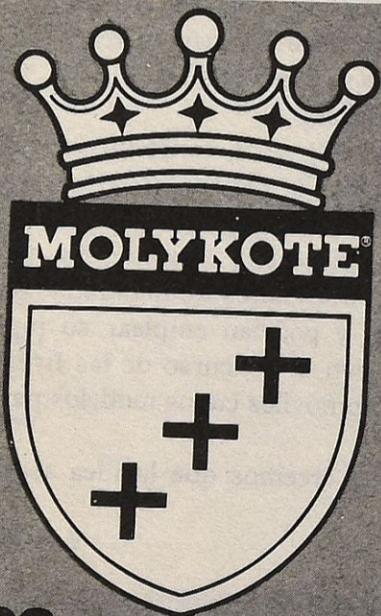
Amplia, clara y limpia se presenta la línea de montaje Mercedes-Benz mandada por computadores de la planta de Sindelfingen.

La fabricación de coches de turismo constituyó también en 1970, con sus 443 millones de DM, el punto esencial de las actividades de inversión de la Daimler-Benz AG: el año pasado se fabricaron 280.419 coches de turismo.

calidades distintas de los alrededores próximos y más alejados; un empleado, incluso, procede a diario de la zona de Ulm, teniendo así que recorrer 190 kilómetros todos los días en su propio coche.

El 280 S/SE número 200.000 abandona la cinta de montaje

En la fábrica de Sindelfingen de la Daimler-Benz AG, abandonará en breve la cinta de montaje el coche número 200.000 de la serie de modelos 280 S/SE, sucesores desde hace unos tres años y medio de los modelos 250 S/SE, que tanto éxito lograron en sus días. El 280 S/SE número 200.000 aparecerá casi en la misma fecha en que, 25 años atrás, se reinició la producción.



¿qué es MOLYKOTE?

Un superlubrificante a base de disulfuro de molibdeno purísimo que añadido al aceite del cárter impide el contacto metal-metal, evitando así los rozamientos mecánicos y el consiguiente desgaste de cilindros y pistones. Se añade en proporción del 3%, cada 5.000 Kms. Sus resultados son asombrosos. Pregunte a los expertos. DE VENTA EN ESTABLECIMIENTOS DEL RAMO DEL AUTOMOVIL, ESTACIONES DE SERVICIO, ETC. Si desea una mayor información o el escudo MOLYKOTE para su coche rellene y envíe el adjunto cupón a KRAFFT.

Krafft cuida su coche

- Deseo me remitan más amplia información sobre MOLYKOTE y sus beneficiosos efectos en el automóvil.
- Les ruego me envíen un escudo MOLYKOTE.

Dirija este cupón a
KRAFFT, S.A. - Departamento de Relaciones Públicas - Andoain (Guipúzcoa)

Crédito Navarro



BANCO FUNDADO EN 1863

Capital 286.981.250 ptas.
Reservas 573.000.000 »
Total 859.981.250 »

CASA CENTRAL: PAMPLONA
Plaza del Castillo, 21

Agencia Urbana n.º 1
Avda. Marcelo Celayeta, 10 bis
(Rochapea) - Pamplona

SUCURSALES:

SAN SEBASTIAN - Avda. de España, 9

BILBAO - Gran Vía, 32

MADRID - Recoletos, 22

ZARAGOZA - San Miguel, 16 (Oficinas Provisionales)

HUESCA - C/ Berenguer, 2

y

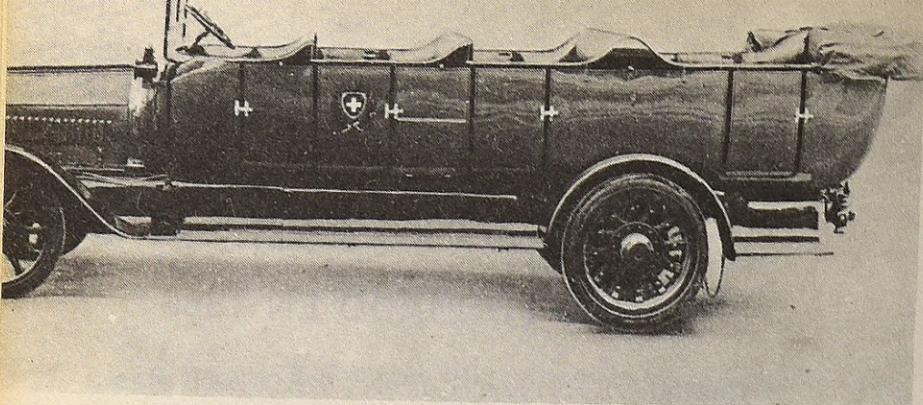
58 Sucursales más en Navarra, Vizcaya, Madrid y Huesca

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES:

Cuentas corrientes y depósitos a la vista 0,50 %
Imposiciones a plazo de tres meses 3,50 %
Imposiciones a plazo de seis meses 4,50 %
Imposiciones a plazo de un año 5,00 %
LIBRETAS DE AHORRO 2,50 %

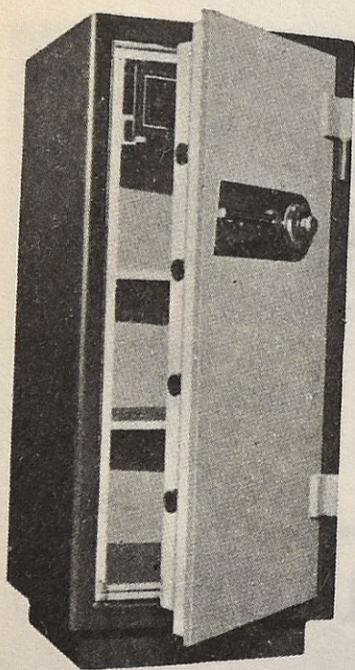
(Aprobado por el Banco de España con el n.º 8.251)



Con vehículos como éste inauguraron los Correos Suizos la motorización de sus servicios alpinos. Entraron en servicio en 1919 en las rutas de Reichenau-Flims Waldhaus (Grisones) y Brig-Simplon-Gondo (Valais).

Cincuentenario del primer servicio postal motorizado en los puertos suizos de Grimsel y Furka.

25° aniversario para el puerto alpino de Susten.



ARCAS DE CAUDALES

Todos los modelos desde la Caja Mural hasta la gran Arca Acorazada.

Instalaciones completas para Bancos y Cajas de Ahorro.

Máxima robustez y técnica depurada.

ii **CONTRA**

ROBO y

FUEGO !!

ARCAS ZUBIGARAY

BILBAO

ii Más de un cuarto de siglo de experiencia a su servicio!!



Representante en Exclusiva para Guipúzcoa

V. VEGA

Idiáquez. 12 - Teléfono 414048

SAN SEBASTIAN

noticia de

Hace apenas cincuenta años que los automóviles "pusieron pie" en los Alpes Suizos; fue al sustituir los primeros vehículos motorizados a las diligencias postales que cubrían las rutas del Grimsel y del Furka. Desde Meiringen la carretera sigue a contracorriente el curso del Aar, ascendiendo suavemente hasta el puerto de Grimsel para descender desde allí en amplias serpentinas la abrupta cara opuesta hasta la llanura del Valais. En Gletsch, en las cercanías del glaciar del Ródano, incide en la ruta del Furka (que enlaza el valle de Goms con el cantón de Uri). Ya en las cercanías del nacimiento del río Reuss, la ruta del Furka alcanza a la que enlaza Andermatt —a través del puerto del Gotardo— con el Ticino. Y desde este enlace se puede seguir también el camino que lleva desde Andermatt —pasando por el puerto del Oberalp— al valle del Rin anterior.

Las diligencias postales suizas han prestado servicio en la ruta del Furka desde 1867 y en la del Grimsel desde 1894. El relevo por los automóviles se registró allí el 20 de Junio de 1921, y este mismo año se vio pasar los primeros autocares de la PTT por los puertos del San Bernardino y Oberalp. Los primeros automóviles que entraron en servicio eran de fabricación suiza (especializada desde sus comienzos en la construcción de vehículos pesados). Eran unos armatostes sólidos, con techo y laterales de lona, ventanillas laterales de celuloide, y mil detalles más que hoy parecen corresponder a la "prehistoria del automovilismo".

Pero en aquella época eran el símbolo mismo del progreso... y del éxito. La afluencia de viajeros hacia los nuevos coches fue tal que la Administración se vio obligada a incrementar rápidamente el número de vehículos en servi-

SUIZA

cio. En dos meses y medio, los transportes motorizados habían llevado cerca de 28.000 personas, es decir, más del doble de las "cifras record" registradas antes del parón provocado por la primera guerra mundial. El éxito registrado impulsó la motorización de los servicios postales que, completando la red ferroviaria, enlazan los unos con los otros a numerosísimos valles alpinos. Son rutas que permiten gozar de espectáculos soberbios y tomar conciencia de la infinita variedad de la geografía humana helvética.

Las rutas del Grimsel y del Furka rodean el macizo del Dammastock; la primera por el sudoeste, la segunda por el sudeste. Hasta hace 25 años y a la altura del puerto, solamente un camino de mulas recorría la ladera norte del macizo, pasando por el puerto del Susten. En 1945 este enlace precario entre Meiringen (Aar) y Wassen (Reuss) fue sustituido por una ruta de montaña cuya construcción requirió 7 años. Fue la primera pieza de una nueva red postal alpina. El nuevo camino de Susten fue abierto al tráfico en 1946 y desde entonces permite un viaje circular —en coche postal— que es uno de los más hermosos que cabe imaginar en el abigarrado mundo alpino. Pasando en una



Vehículos postales suizos del año 1925. La foto fue tomada ante el edificio de uno de los pioneros de la hostelería, junto al glaciar del Ródano, en Gletsch (punto de enlace de las rutas del Furka y Grimsel).

sola jornada por los puertos de Grimsel, Furka y Susten, el viajero cree constantemente estar en pleno cambio de estación. Sólo que ahora ya no tiene que temer las inclemencias del tiempo como hace diez lustros. Los vehículos son cómodos y tienen calefacción. Amplias ventanillas permiten gozar sin trabas de la belleza del paisaje, de un paisaje en cambio constante. Caseríos apretujados, praderas desbordantes de flores, pedregales desérticos, lagos de aguas profundas y torrentes cristalinos se siguen en una zarabanda maravillosa. Y en las paradas del camino una tupida red de albergues ofrece su acogedor testimonio de un tiempo, no muy lejano, en que estas rutas eran el imperio indiscutible de las diligencias; de unos tiempos de los que sólo han quedado los trompetazos de tres notas de los automóviles amarillos de los coches postales suizos.

AMORTIGUADORES

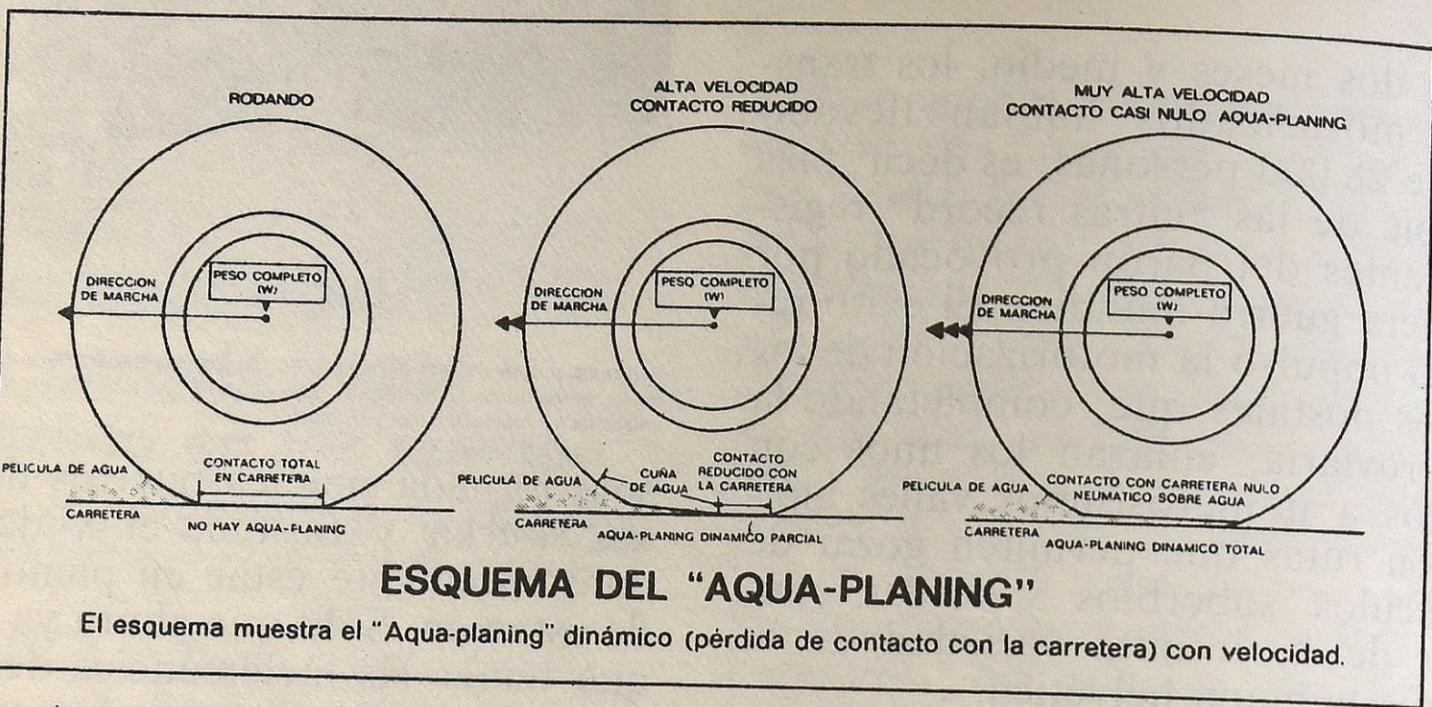


- Venta
- Servicio Oficial
- Comprobación de presiones y funcionamiento de amortiguadores de todas las marcas por medio del gráfico de la máquina KONI

TALLERES AMARA

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

EL PELIGRO DE LA CARRETERA MOJADA



Es enorme, casi escandaloso, el número de accidentes que en nuestro país se producen a causa del "aqua-planing". Como es sabido, el "aqua-planing" es el deslizamiento o patinado sobre carreteras mojadas. Esta palabra, así de corta, tiene en su haber miles y miles de muertes. Durante 1968 se registraron en España 54.473 accidentes con víctimas, de ellos 3.351 fueron mortales. Este dato nos da sólo una ligera idea de lo que es en realidad el accidente por derrape en carreteras mojadas.

Las investigaciones para hallar la solución a este grave problema se exten-

dieron a todos los países del mundo. Los ingleses fueron los primeros en darse cuenta de que el conductor no era enteramente el responsable de esta clase de accidentes. Y profundizando su estudio sobre las causas científicas, se llegó a pleno convencimiento de que el "aqua-planing", con todos sus agravantes, era el mayor culpable.

El "aqua-planing" se produce, como puede verse en el grabado, cuando, a causa del agua o la humedad, se forma una cuña líquida entre el neumático y la superficie de la carretera que hace que el automóvil quede fuera de todo control.



Concesionario:

BÉGUÉ

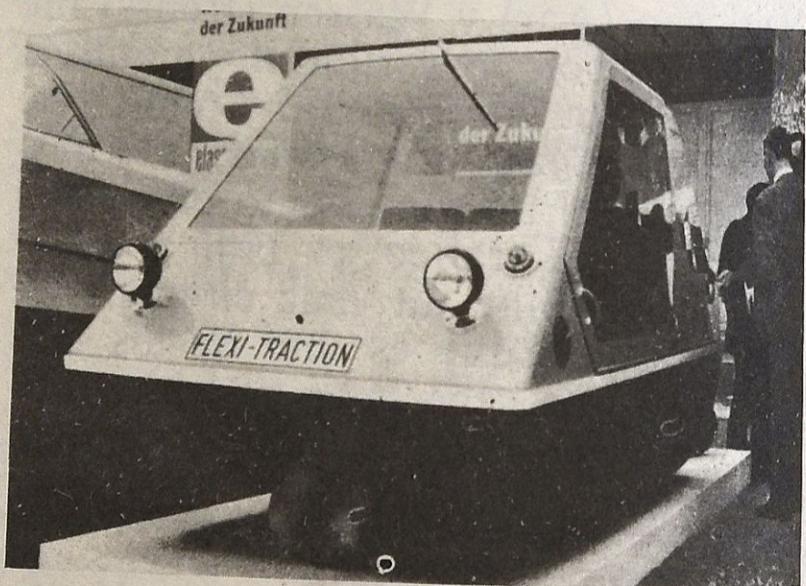
BIARRITZ

10, Avenue Víctor - Hugo

SAN JUAN DE LUZ - 16, Boulevard Thiers

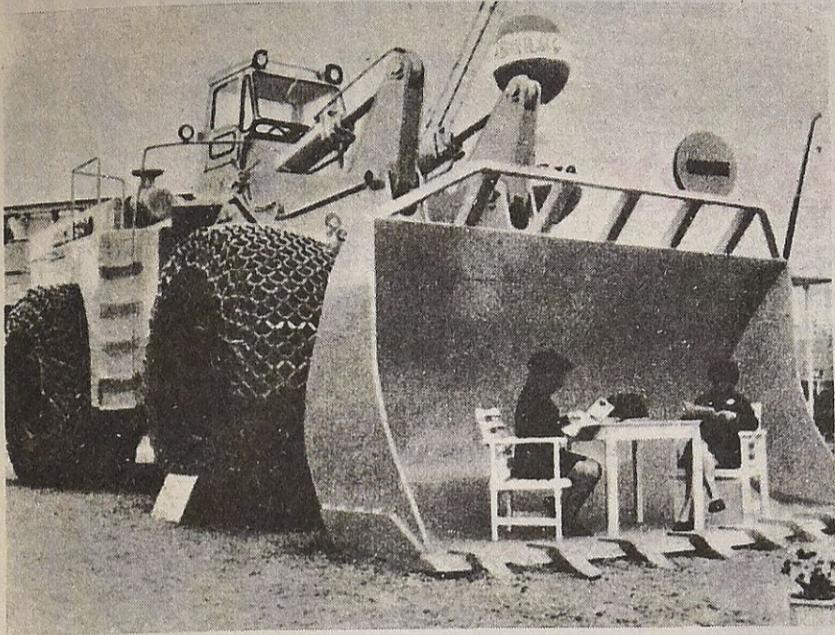
Descuento especial para la exportación

UN COCHE DE PLASTICO QUE TREPA Y FLOTA



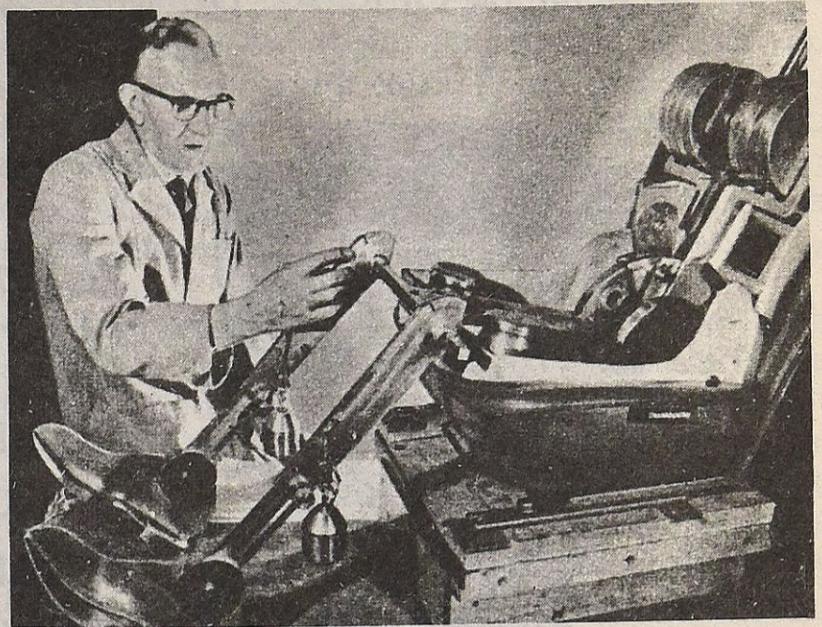
Un vehículo de tres asientos, construido casi totalmente de plástico, llamó mucho la atención en la Feria de Hanover de este año. El "Flexi-Traction" —así se llama esta novedad— desvuelve capacidades asombrosas. Con un peso de 250 kilogramos, alcanza una velocidad de hasta 130 kilómetros por hora. Dispone de una extraordinaria capacidad ascensional y maniobrabilidad, propiedades que harán al vehículo particularmente atractivo para la silvicultura y la agricultura. La carrocería y el chasis del "Flexi-Traction" están producidos, hasta el 90 por ciento, de plásticos de poliuretano, igualmente los rollos huecos que mueven el vehículo en lugar de ruedas. Para pescadores de caña y deportistas acuáticos será de interés, pues el coche es también capaz de flotar. El fabricante del prototipo, con sede en Lemförde/Westfalia (República Federal de Alemania), intenta conceder licencias y ya ha establecido contactos con interesados, entre otros en el Japón y en los Estados Unidos.

LA EXCAVADORA MAS GRANDE DEL MUNDO

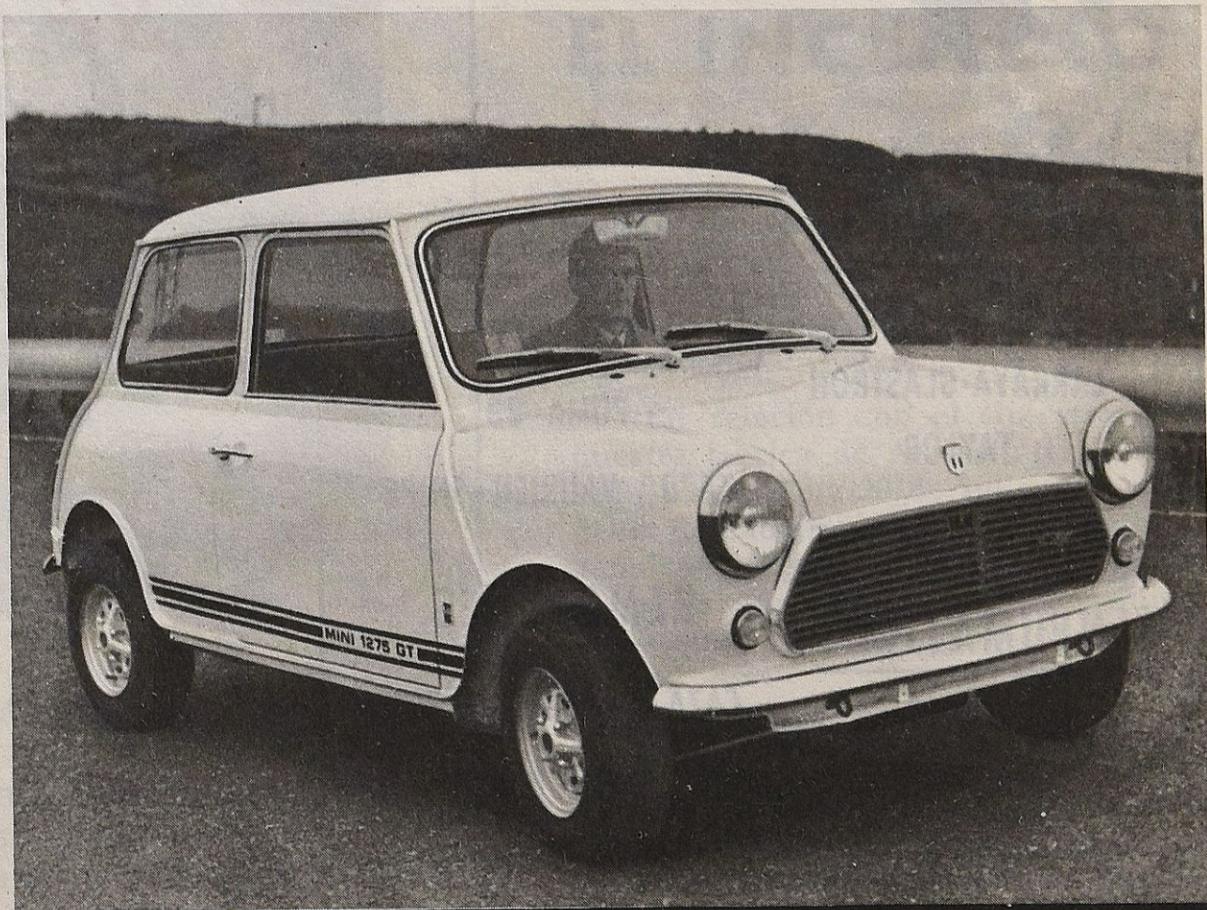


La fotografía nos muestra una enorme excavadora que, según afirman los constructores de la máquina, es la más grande del mundo. Su pala tiene una capacidad de nueve metros cúbicos. El peso en vacío de la gigantesca máquina es superior a 67 toneladas y tiene una potencia de 562 caballos. Dos azafatas del certamen en que fue presentada al público dicha excavadora transformaron en sala de recepción la enorme pala de la misma.

ASIENTOS ANATOMICOS



La fotografía muestra la preparación para las pruebas de un asiento delantero de coche, con cojín de látex moldeado y respaldo almohadillado de poliéster foraminado. Ocupa el asiento un "hombre mecánico" utilizado para determinar las dimensiones internas y la colocación del asiento en un automóvil. Las deformaciones del asiento producidas por esta figura son idénticas a las de un ser humano. Con su empleo pueden efectuarse cálculos relativos al ángulo del respaldo, altura interior del techo, distancias y ángulos de los pedales, distancia e inclinación del parabrisas, etc.

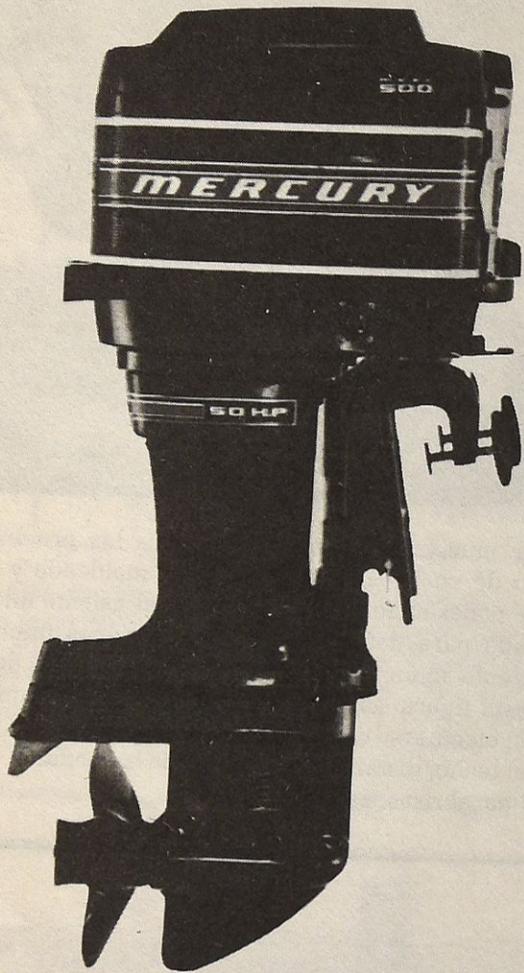


MINI 1275 GT

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

SECCION NAUTICA
TALLERES AREVALO

AGENCIA OFICIAL DE MERCURY BRITISH SEAGULL y TOMOS



MERCURY 71

"El más potente y seguro fuera borda del mundo"

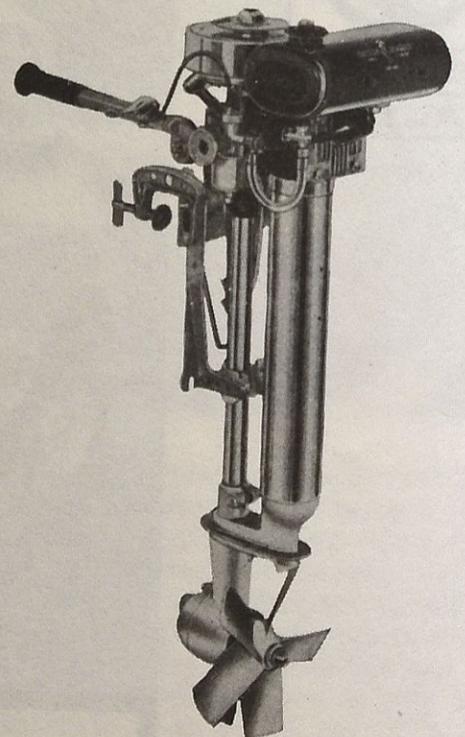
RESISTENCIA
 VELOCIDAD
 RENDIMIENTO
 CALIDAD
 Y...

EL MEJOR SERVICIO POST-VENTA



**BRITISH
 SEAGULL**

EL AUXILIAR
 SIN AVERIAS



EMBARCACIONES

E. P. E.
 LARRAYA-GLASTRON
 TAYLOR

EMBARCACIONES

NEUMATICAS

ZODIAC
 ARTIACH

VELEROS

VIVACITY
 PUMA 23
 "470" VAURIEN-SNIPE

REMOLQUES

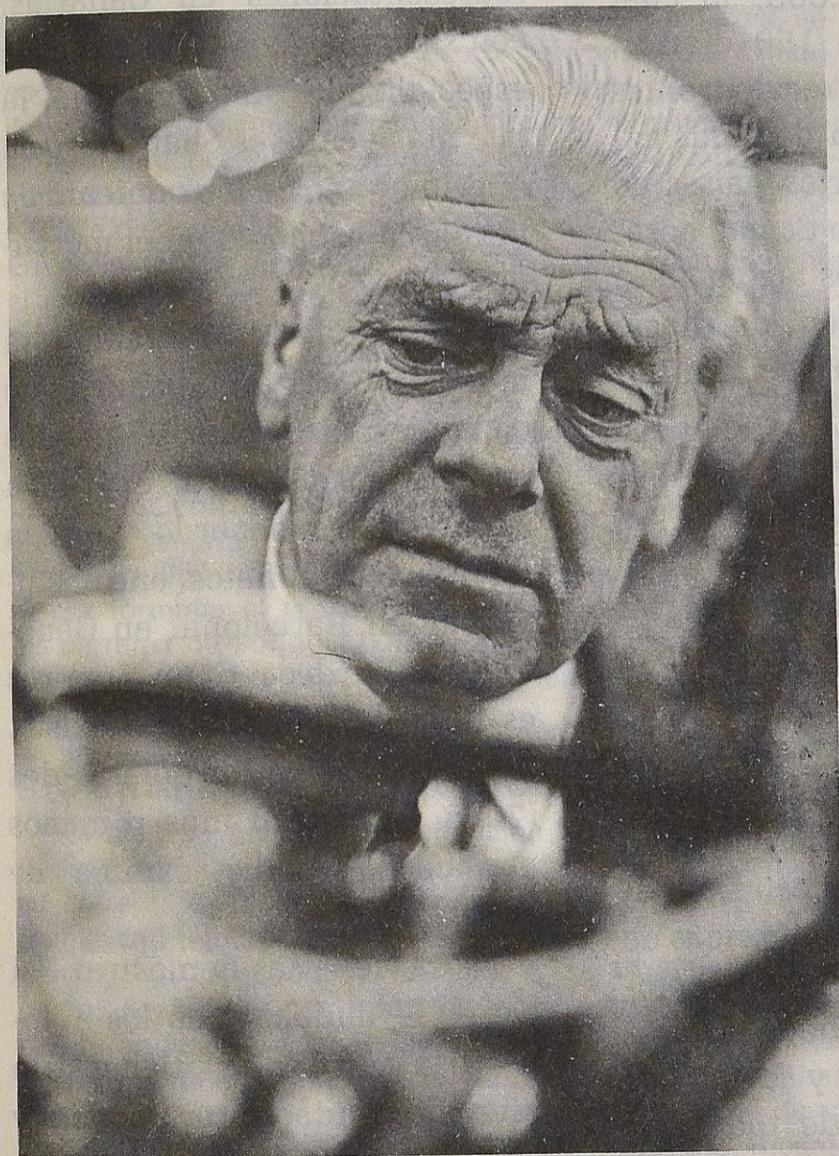
CAZA - CAMPING - MOTOS
 APACHE RAVEN

TALLERES ESPECIALIZADOS **AREVALO**

FRENOS AMORTIGUADORES Y DIRECCIONES
 Avda. de Isabel II - Plaza de los Marineros, 4 - Telf. 42-43-05 - SAN SEBASTIAN

UHLENHAUT* HA CUMPLIDO 65 AÑOS

El director Rudolf Uhlenhaut, ingeniero jefe de la Daimler-Benz AG para el desarrollo de coches de turismo y uno de los ingenieros diseñadores de automóviles más respetados de todo el mundo, celebró el 15 de julio su 65 cumpleaños.



Nacido en Londres en 1906, de madre inglesa y padre alemán, que era director de banco, Uhlenhaut ha trabajado en los pasados 40 años para Mercedes-Benz. Sus primeros años escolares los pasó en Inglaterra, ganando así una facilidad en el idioma inglés que ha conservado hasta hoy.

Después de graduarse en la Universidad de Munich en 1931, empezó a trabajar como ingeniero de investigación para Mercedes-Benz en Stuttgart-Untertürkheim. Gracias a sus habilidades excepcionales le encargaron el control de los coches de

carreras en 1936. Se debió en gran parte a sus actividades el que Mercedes-Benz ganara una serie de extraordinarias victorias en carreras Grand-Prix, tanto en los últimos años treinta como en 1954 y 1955.

Es uno de los muy pocos ingenieros capaces de conducir sus productos casi tan rápidamente como un conductor profesional de carreras; Colin Chapman, de Lotus, es otro. Esto quiere decir que conoce a fondo los problemas de los conductores; uno de sus méritos más destacados en cuanto a la técnica de los coches de carreras, fue el de haberlos hecho más confortables y seguros.

Después de retirarse Mercedes-Benz de las carreras, al final de la temporada de 1955, Uhlenhaut se dedicó en primer lugar al desarrollo de coches de turismo de serie. Tomó también parte activa en la solución de los problemas que se les plantearon a todos los fabricantes de motores, debido al aumento de prescripciones legales referentes a la seguridad y a la protección contra la contaminación del medio ambiente.

Uhlenhaut, que desarrolla una gran actividad, teniendo en cuenta sus 65 años, se dedica en verano a la navegación a vela y en invierno a esquiar, en sus horas de relajamiento.

EL INCENDIO DE Krafft

El Departamento de Relaciones Públicas de Krafft, S. A., nos envía, para su publicación, la siguiente nota:

“En relación con el siniestro ocurrido en nuestra fábrica de Andoain (Guipúzcoa) el pasado martes, día 20 de julio, nos vemos en el deber de hacer público nuestro agradecimiento a quienes nos distinguen con su confianza en la adquisición y uso de productos químicos para el automóvil, fundición y lubricantes especiales.

Este agradecimiento se hace extensivo a todas las entidades, organismos, proveedores y particulares que nos han expresado su adhesión y ofrecimiento de ayuda incondicional, en un bello ejemplo de solidaridad humana.

Finalmente, queremos asegurar a nuestros clientes que el suministro de toda la gama de fabricados Krafft no se verá afectado por el incendio, y que la iniciación de los trabajos de reconstrucción de las naves siniestradas ha sido inmediata.”

KRAFFT, S. A.

IMPORTACIONES DE COCHES EN ESPAÑA

*

Primeras marcas en el archipiélago: Seat, Fiat, Ford y Peugeot

*

Desde que se constituyó el Mercado Común fue tema de interés en España. Pero desde que empezó a tener vigencia el acuerdo que deberá dar paso a una segunda fase de integración más amplia, el Mercado Común forma ya parte viva de nuestra historia económica. Es un poco de nuestro presente y todo nuestro futuro. Ese futuro unos lo ven de color rosa y otros negro como ala de cuervo. Estas posiciones extremistas, como casi todo en la vida, hay que recibir las con reserva y acabamos de tener la satisfacción de ver esta opinión confirmada.

Concretamente, en el tema que nos interesa, el automóvil, hemos leído infinidad de ocasiones que nuestra industria no podría competir, que sus precios eran bastante más altos que la calidad, etc., etc. Y habrá que admitir que durante un tiempo así fue. Pero han pasado ya muchos años desde el nacimiento de la industria y hoy hacer coches no tiene secreto especial para los fabricantes españoles. La calidad que no tenían, hoy la tienen; los precios que no ofrecían, hoy los ofrecen, y la competencia que ayer no podían resistir, hoy son ellos los que la presentan a los extranjeros.

Todo esto y más hubiera quedado probado desde el momento

que se exportasen coches españoles en serie. En 1970 se exportaron casi 40.000, lo cual significa más de 150 diarios. Pero a algunos recalcitrantes les queda la duda de si las exportaciones a ciertos países no se hacen a cambio de que nosotros les compremos algo a ellos, en un "quid pro quo" de rancio abolengo en las relaciones bilaterales.

Dejando aparte que la inmensa mayoría del comercio español, se realiza ya desde 1959 por acuerdos multilaterales, tenemos cerca un ejemplo perfecto, casi de "física recreativa". Como campo de experiencia de la libre competencia literalmente pura, un territorio donde no hay que pagar aranceles aduaneros, donde no hay fábricas de automóviles y cada cual se compra el que quiere, donde la gasolina es muy barata y se ven por las calles coches de todas las marcas y países. Nos referimos a las Islas Canarias.

Supongamos que a largo plazo, como consecuencia de las mutuas rebajas arancelarias, la Península entera disfruta del mismo régimen fiscal que Canarias: ¿qué coches se venderán más en España?

El cuadro que Canarias ofrece ahora indica que la situación no iba a cambiar sustancialmente. La marca que más vende allí es

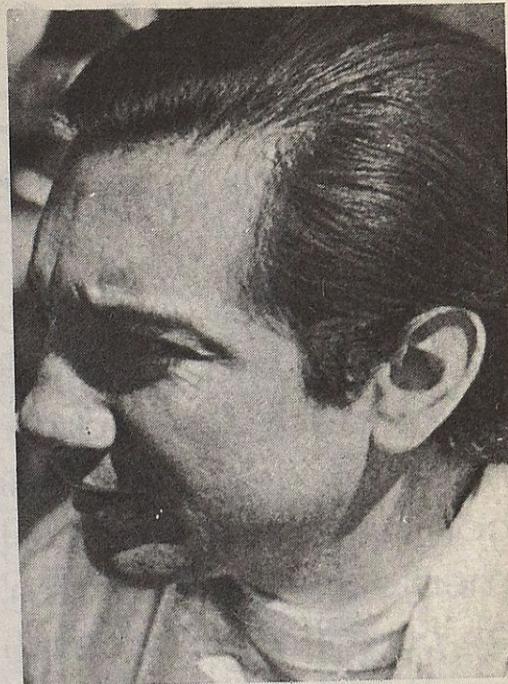
Seat. Por las cifras que facilita la Jefatura Central de Tráfico relativas a los once primeros meses de 1970, se calcula en unos 11.000 los coches que compraron los canarios el año pasado. De ellos, unos 2.700 fueron Seat y con sólo la tercera parte, cerca de 900, siguen Fiat, Ford y Peugeot, hasta un total de veintitantas marcas. (Entre ellas Alfa Romeo, B.M.W., Jaguar, Mercedes, Opel, Volkswagen, Austin, Volvo, etc., entre otras de máximo prestigio).

Todas las marcas tienen sus representaciones en Canarias, con sus repuestos y sus técnicos especializados. Sin embargo, la que más vende es Seat, y eso en el primer año de lanzamiento de la marca española en el mercado isleño.

Se dirá que la Península está más cerca del archipiélago que cualquier otro país y que los costos de transporte operan a su favor. De acuerdo, pero la diferencia de fletes entre embarcar en Barcelona, en Génova, en Burdeos o en Londres es despreciable si acaso existe. Por cuestión de un dólar o dos (70 ó 140 pts.) más o menos por coche, nadie cambia de marca.

Esto viene a demostrar (si acaso se dudaba) que los automóviles españoles tienen un nivel de calidad internacional y que no debemos temer excesivamente por nuestra industria debido a que se apoderen las grandes marcas del mercado peninsular. Haría falta que éstas demostrasen sus virtudes en el mercado canario. Y más vale no pensar en lo que quedarían las ventas de coches extranjeros en Canarias si las Islas afortunadas lo fueran menos por pagar la gasolina al precio que tiene en España.

Mortal accidente en Norisring



Rodríguez perdió la vida al desllantarse una rueda delantera

El pasado día 11 de junio, en el rapidísimo circuito del "Norisring", en los alrededores de Nüremberg, durante la celebración de una carrera de vehículos Sport-biplazas, encontró la muerte el famoso piloto mexicano Pedro Rodríguez, cuando en la vuelta n.º 12, rodando en cabeza, al llegar a la zona más sinuosa del circuito, el neumático delantero derecho, que seguramente habría comenzado a deshincharse poco antes, se salió de la llanta, lo que motivó la pérdida de control del Ferrari 512 M por parte de Rodríguez. En los instantes que siguieron, el bólido golpeó brutalmente el muro de un puente y rebotó al centro de la pista incendiándose; simultáneamente, Hill y Kinnunen, que venían detrás del infortunado piloto mexicano, no pudieron evitar el encontronazo. Rodríguez fue rescatado rápidamente de la pira, que era en lo que se había convertido el Ferrari, y fue trasladado rápidamente al hospital de Nüremberg, donde los médicos, a pesar de sus esfuerzos, no pudieron hacer nada por salvarle.

Como Jim Clark, el pequeño mexicano, que con Stewart e Ickx formaba el trío de firmes aspirantes a la victoria en las carreras de Fórmula I, ha encontrado la muerte en el cenit de su vida, participando en una carrera que nada podía aportar ya a su brillante palmarés.

BIOGRAFIA DE PEDRO RODRIGUEZ

Si bien su debut en competición se remonta al 1955, Pedro Rodríguez había escalado uno a uno los peldaños de su carrera. Ayudado considerablemente por su padre, rico propietario agrícola, Pedro empezó a conducir motocicletas, ganando el campeonato mexicano a los 14 años. Acto seguido, se pasó a los Sport biplazas, corriendo frecuentemente en Nassau y Seebring a bordo de un Ferrari 2 litros. Rápidamente, Luigi Chinetti, patrón del N.A.R.T. (North American Racing Team), empezó a prestarle alguno de sus Ferrari, con los que Pedro y su hermano pequeño, Ricardo, corrían con bastante éxito en el Sur de los Estados Unidos y en las Bahamas. En 1958 se le rechazó la inscripción a los dos hermanos en Le Mans, por ser el menor de los Rodríguez demasiado joven. Desde ese momento los hermanos Rodríguez protagonizaron grandes carreras en el famoso circuito francés, y por fin, 10 años después, Pedro, formando equipo con otro gran piloto desaparecido, Lucien Bianchi, conseguiría a bordo de un GT 40 cruzar victorioso la meta de Le Mans.

Tras sus comienzos en Europa, y regularmente inscritos a bordo de uno de los Ferrari de la N.A.R.T., los hermanos Rodríguez estaban siempre en el pelotón de cabeza de todas las grandes confrontaciones europeas, logrando la victoria en los "1.000 kms. de París", delante de los equipos de fábrica de Mairesse-Bianchi y Vaccarella-Trintignant. Pero cuando el tándem Rodríguez estaba en el apogeo de su carrera, en un dramático accidente en los entrenamien-

tos del Gran Premio de México, Ricardo se mataba a bordo de un Lotus F 1. En ese momento Pedro pensó en retirarse, pero tras estar alejado casi un año de las pistas, su ardor pudo más que él, volviendo a los circuitos a bordo de los Ferrari GTO.

En 1966, Cooper le ofreció un coche para el Gran Premio de México con el que logró alcanzar el cuarto puesto antes de abandonar. Sin más piloto que Rindt, Cooper decidió seguir confiando en el mexicano en Africa del Sur, donde Pedro conseguiría su primera victoria en un Gran Premio puntuable para el campeonato del mundo. Después obtuvo buenas clasificaciones, hasta que un accidente en el Gran Premio de Enna, de Fórmula II, lo apartó de los circuitos un par de meses. A fin de este año -1967- es llamado a B.R.M. donde quedaría sólo tras el mortal accidente de Spence, pese a algunas intervenciones de Atwood.

Su actuación en 1968 es notable y va acumulando buenas posiciones que van sumando puntos, terminando sexto en el campeonato, aparte de haber conseguido la victoria en las "24 Horas de Le Mans", con el Ford GT 40 de John Wyer.

El año 1970 sería su gran consagración. Después de haber casi implorado un puesto en el equipo Ferrari, Porsche lo llamaría para pasar a formar parte del equipo John Wyer-GULF, mientras que B.R.M. que había sufrido una reorganización, en la que Parnell fue nombrado director deportivo, lo volvió a llamar como primer piloto del equipo. Con los Porsche 917, Rodríguez, secundado por Kinnunen, lograría la victoria en Daytona, Brands Hatch, Monza y Watkins Glen; mientras que en Fórmula I obtendría la victoria en Spa, salvando de esta forma al equipo B.R.M. de la desaparición, ya que su patrocinador Sir Alec Owen, había anunciado que, de no obtener al menos una victoria, no subvencionaría más el equipo. En Estados Unidos, Pedro volvería a rozar la victoria, pero, al quedarse sin gasolina, a seis vueltas del final, Fittipaldi pudo hacerse con el triunfo. El presente año tampoco se había presentado mal para él. Siempre con Porsche y B.R.M. en prototipos obtuvo los triunfos de Daytona, Monza, Spa y Zeltweg; mientras que en Fórmula I terminó cuarto en España, y segundo en Holanda, siendo uno de los pilotos que podía aspirar a la victoria en el presente campeonato.

A punto de terminarse el campeonato de Sport-Prototipos, Rodríguez comenzaba a preparar la "Can-Am" con el nuevo B.R.M. de 8 litros extrapolación del modelo del año pasado, que Rodríguez hizo ver que era competitivo en las dos últimas carreras. Con Pedro Rodríguez desaparece el mejor piloto actual de habla hispana; él y Juan Manuel Fangio, fueron sin duda los mejores pilotos hispano-americanos, sólo que el primero vive tranquilamente en Valcárcel, mientras que al infortunado Rodríguez le ha tocado pagar el tributo que con excesiva frecuencia exigen los dioses de velocidad...

Javier Sangüesa

CERRADURAS DE SEGURIDAD DE PLASTICO

La Firma "Wilmot Breeden Ltd." ha desarrollado cerraduras nuevas de seguridad construidas esencialmente de "Hostaform", el copolímero acetálico de la Empresa alemana "Farbwerke Hoeschst A.G."

Dichas cerraduras tienen consistencia suficiente para mantener cerradas las puertas de un automóvil en caso de accidente, aunque se originen

grandes fuerzas de inercia y se deforme considerablemente el chasis.

La cerradura se basa en una pieza de "Hostaform", que proporciona un asiento mejor al disco de levas que el vástago convencional.

Además, pueden hacerse agujeros en ella para otras piezas móviles, facilitando así un montaje sencillo de la cerradura de seguridad.

El empleo de "Hostaform" permite muy escasas tolerancias dimensionales y de peso

en la producción, hace innecesarios la lubricación y el mantenimiento, además de evitar los problemas de las corrosiones.

En algunos modelos de la British Leyland, en dos tipos de Triumph y en algunos de Lotus, Lamborghini y Honda, ya se vienen montando cerraduras de seguridad, en serie.

Estas cerraduras se construyen en Australia y con licencia también en Japón.

Se espera de ellas una pronta y rápida expansión por todas sus ventajas.

*Recambios
Accesorios*

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 425423 - 428723

SAN SEBASTIAN

**DUPLIQUE LAS LLAVES
DE SU COCHE**

Se evitará problemas



EN EL ACTO LE ENTREGAREMOS
COPIAS DE CUALQUIER LLAVE

CENTRAL de FERRETERIA

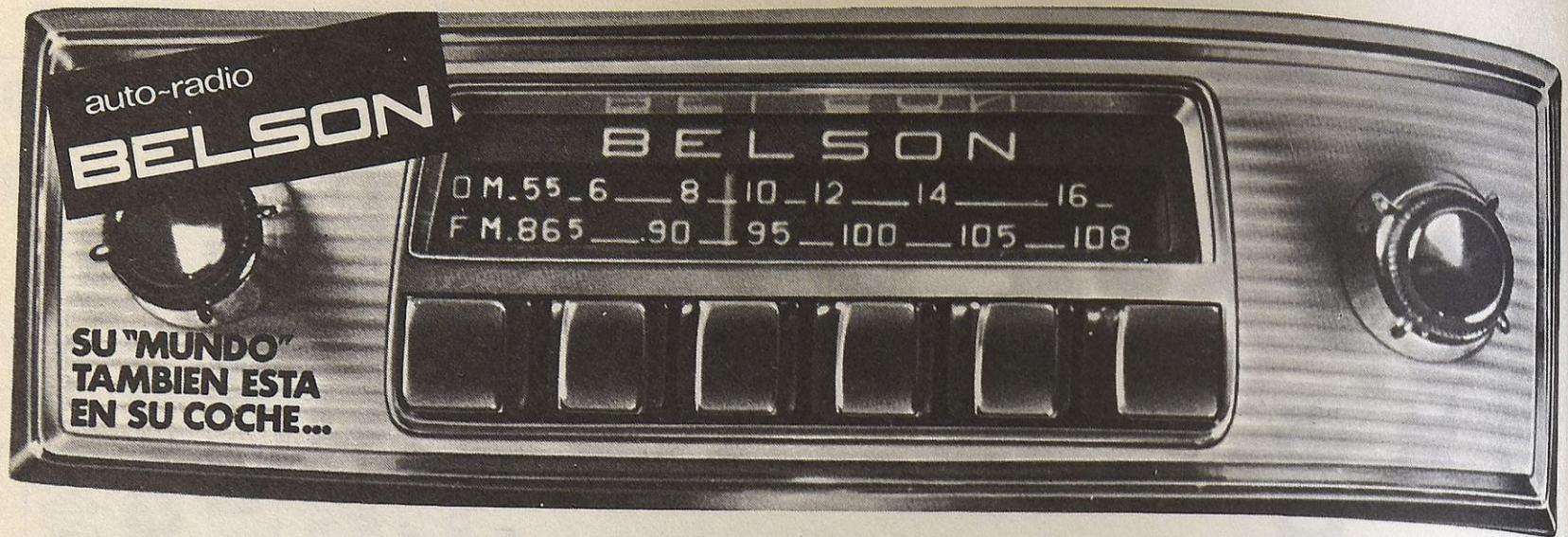
Sancho El Sabio, 13 - San Sebastián

descubra conmigo las ventajas de tener una cuenta corriente en la caja de ahorros municipal de san sebastián.



¡Y pensar que no he sabido hasta hace poco, que la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián también tiene cuentas corrientes! Reconozco que estuve perdiendo mucho tiempo antes de adoptar este servicio. La cuenta corriente me soluciona, tanto el pago de los recibos comunes a cualquier casa, desde el gasto de electricidad hasta el de los impuestos, como la adquisición de un artículo. Domicilio el pago de los recibos en el número de mi cuenta y hago efectivo el importe de la compra mediante un cheque. La Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, paga por mí los recibos y el cheque y me los adeuda en mi cuenta. ¡El tiempo que he ganado y las molestias que me evito! Se lo recomiendo sinceramente: **Abra una cuenta corriente, en la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián.**

**CAJA DE AHORROS
MUNICIPAL
DE SAN SEBASTIAN**



MIENTRAS CONDUCE, DISFRUTE DEL PLACER
DE LA MUSICA ELIGIENDO UNO DE LOS 14 MODELOS DE

auto-radio

BELSON

QUE LE SERA INSTALADO EN

2 HORAS

por

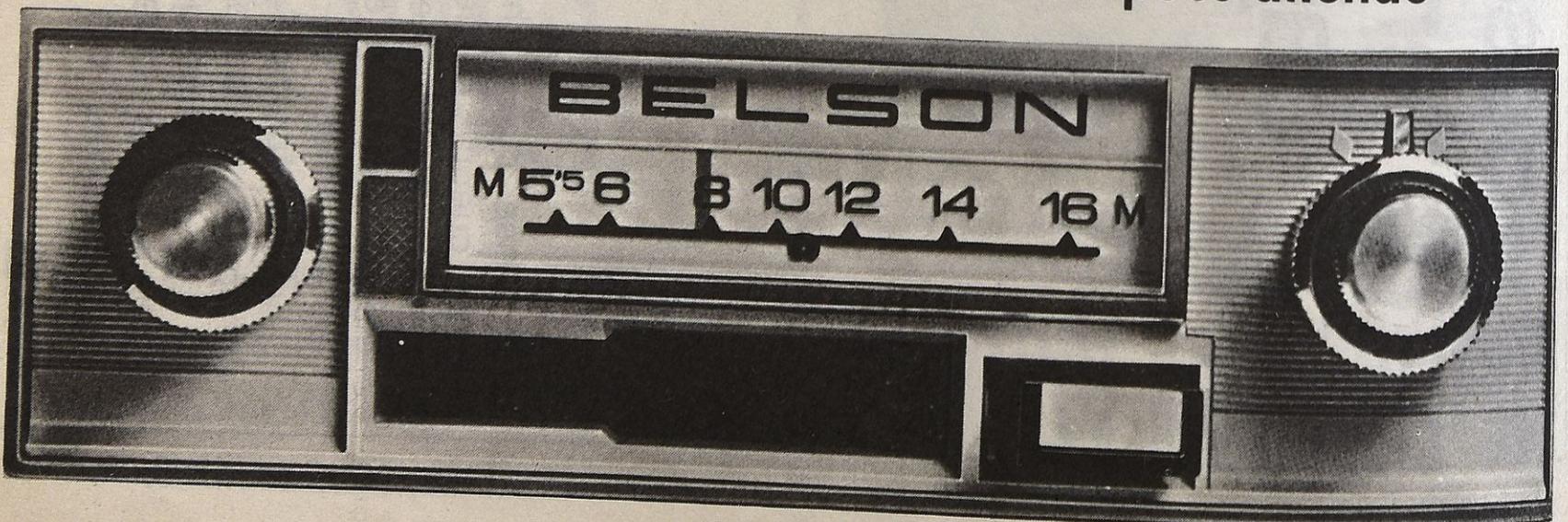
confort



HERNANI, 27 - SAN SEBASTIAN

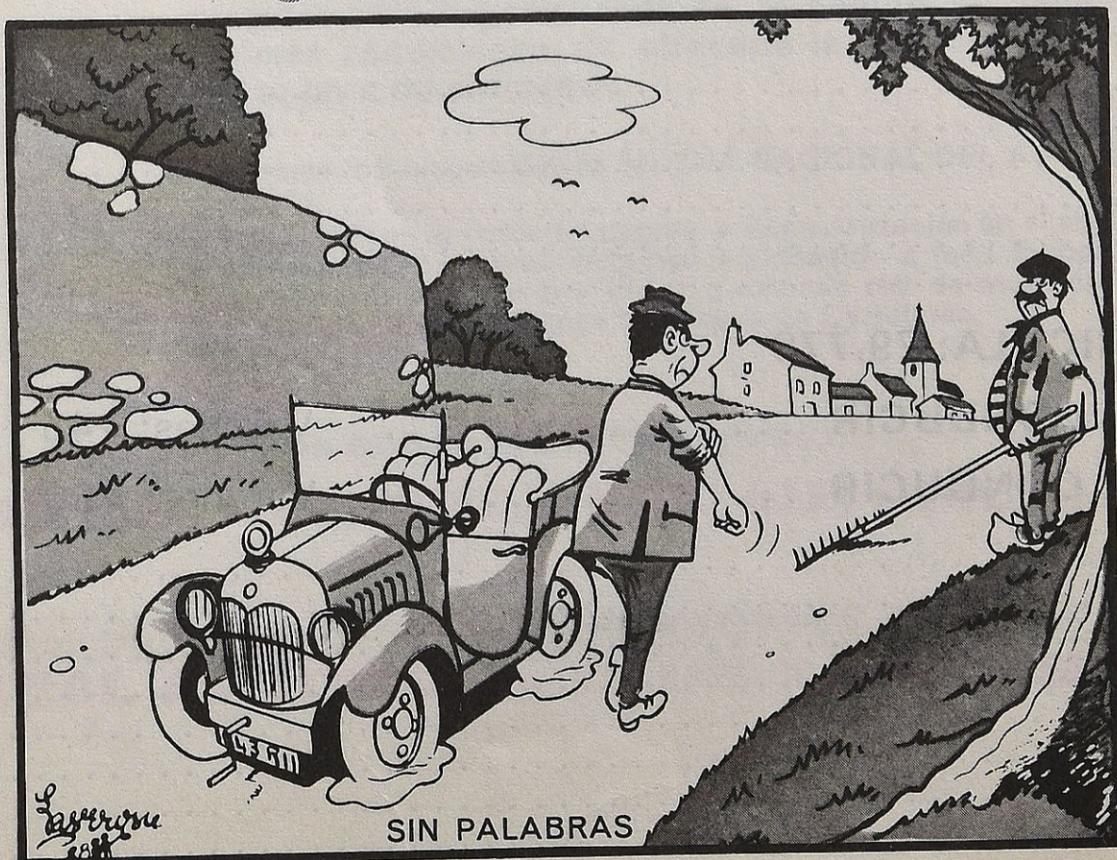
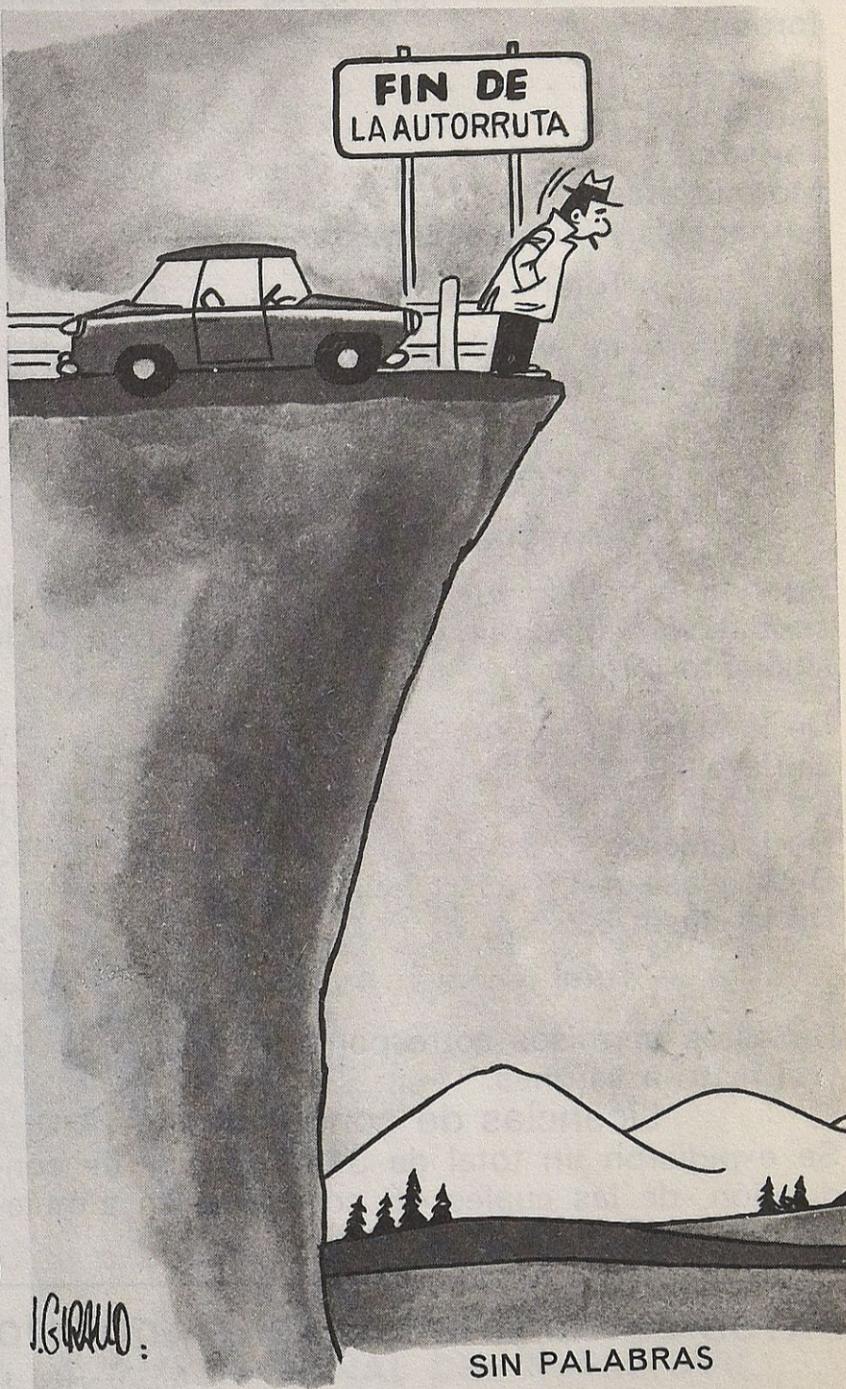
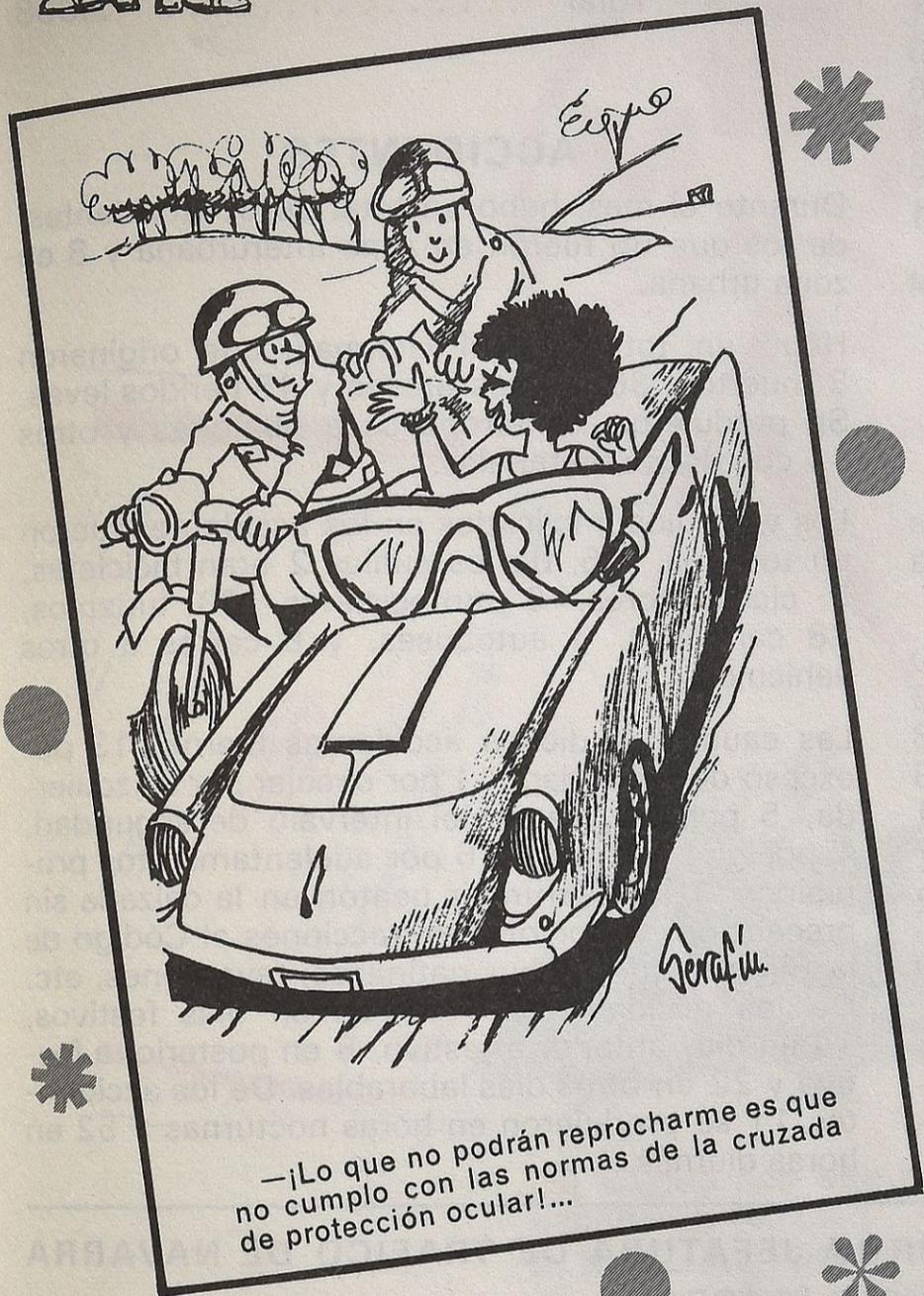
L. ZALACAIN, 10 - RENTERIA • BAJADA S. LUIS s/n - HERRERA

confort no sólo vende... después atiende





RUEDA EL HUMOR



JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS CORRESPONDIENTES AL MES DE JUNIO DE 1971

VEHICULOS

Matriculaciones.

Fueron matriculados un total de 1.101 vehículos, que se distribuyeron por tipos, de la siguiente forma:

| | |
|--------------------------------------|--------------|
| Camiones | 51 |
| Autobuses | 3 |
| Turismos | 976 |
| Motocicletas | 18 |
| Furgonetas y furgonetas mixtas | 53 |
| Total | 1.101 |

El número de vehículos transferidos, alcanzó la cifra de 747.

CONDUCTORES

Permisos de conducción.

Se han expedido un total de 832 permisos de conducción, que por clases se distribuyen de la siguiente forma:

| | |
|-----------------------|------------|
| De la clase E | 10 |
| De la clase D | 23 |
| De la clase C | 38 |
| De la clase B | 663 |
| De la clase A-1 | 1 |
| De la clase A-2 | 97 |
| Total | 832 |

De estos permisos corresponden a mujeres, 160 y el resto a varones.

Licencias de conducción.

Se expidieron un total de 314 licencias de conducción, de las cuales 45 corresponden a mujeres y el resto a varones.

SANCIONES

| | |
|--|--------------|
| Por infracción al código de la Circulación | 3.193 |
| Por infracción al Reglamento Transportes | 115 |
| Total | 3.308 |

ACCIDENTES

Durante el mes, hubo un total de 63 accidentes, de los que 55 fueron en zona interurbana y 8 en zona urbana.

Hubo un total de 84 víctimas, que originaron 3 muertos, 36 heridos graves y 45 heridos leves. Se produjeron 12 atropellos a peatones y otros 11 con daños materiales.

Los vehículos implicados en los accidentes fueron un total de 115, de los cuales 2 eran bicicletas, 5 ciclomotores, 6 motocicletas, 63 turismos, 28 camiones, 3 autobuses, y 8 carros u otros vehículos.

Las causas de dichos accidentes fueron: 13 por exceso de velocidad, 11 por circular por la izquierda, 5 por no guardar el intervalo de seguridad, 1 por giro incorrecto, 6 por adelantamientos prohibidos, 10 por irrumpir peatón en la calzada sin precaución, 9 por otras infracciones al Código de la Circulación y 3 por patinazos, reventones, etc. De los accidentes 19 fueron en días festivos, 14 en días anterior a festivo, 8 en posterior a festivo y 22 en otros días laborables. De los accidentes 11 se produjeron en horas nocturnas y 52 en horas diurnas.

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Junio de 1971

MATRICULACIONES

| | |
|-----------------------|-----|
| Turismos | 740 |
| Camiones | 73 |
| Motos | 6 |
| Furgonetas | 65 |
| Autobuses | 2 |
| Otros vehículos | 16 |

ULTIMA MATRICULA: 79.778

PERMISOS DE CONDUCIR Varones: 145 Hembras: 12

LICENCIAS DE CONDUCIR Varones: 450 Hembras: 108

| | |
|----------------------------|-------|
| N.º Accidentes | 80 |
| N.º Muertos | 4 |
| N.º Heridos | 89 |
| N.º Heridos leves | 46 |
| N.º Heridos graves | 43 |
| Daños Materiales | 32 |
| Vehículos Implicados | 135 |
| Sanciones | 2.832 |



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.

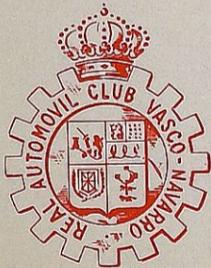
Dos entidades a su servicio

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL



aseguradora oficial de

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO





Banco Guipuzcoano

CONTRIBUYE A LA EXPANSION
DE LA INDUSTRIA, EL COMERCIO,
LA PESCA Y LA AGRICULTURA REGIONALES