



El Auto**CLUB**movil

2.^a EPOCA - N.º 6

JULIO 1968



Cinturato

PIRELLI

el neumático
radial textil

58

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

BANCO GUIPUZCOANO

FUNDADO EN 1899



CAPITAL (totalmente desembolsado) 253.882.500 PTAS.
FONDOS DE RESERVA 460.000.000 "

CASA CENTRAL; Avenida de España, 21 - **SAN SEBASTIAN**

Agencias Urbanas: Zabaleta, 23 y 25 (Barrio de Gros)
Alameda de Calvo Sotelo, 10
Avda. de Zumalacárregui, 13 (Antiguo)

SUCURSALES:

MADRID: Avenida de José Antonio, 22

Agencias Urbanas: Joaquín García Morato, 19
Goya, 85
San Bernardo, 122
Carmen Sánchez Carrascosa, 5
Capitán Cortés, 8

BILBAO: Calle Banco de España, 2

Agencias Urbanas: Gran Vía, 2
Gregorio Balparda, 43
Obieta, 2 (Desierto-Erandio)
Avda. del Ejército, 21 (Deusto)
Carretera Munguía s/n (Derio)

BARCELONA: Ronda de San Pedro, 13

Agencias Urbanas: Aragón, 288
Assahonadors, 35
Fontrodona, 1

PAMPLONA: Paulino Caballero, 4

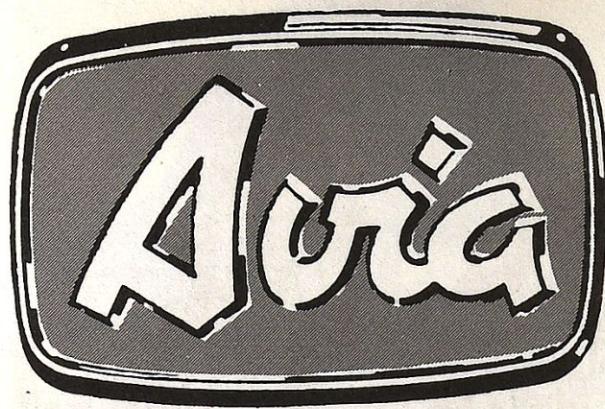
VITORIA: Postas, 15

SUCURSALES:

Andoain, Arechavaleta, Azcoitia, Azpeitia, Baracaldo, Basauri, Beasain, Cestona, Deva, Eibar, Elgoibar, Fuenterrabía, Hernani, Hospitalet de Llobregat, Irún, Molins de Rey, Mondragón, Motrico, Oñate, Oyarzun, Pasajes, Placencia de las Armas, Rentería, Segura, Sodupe-Güeñes, Tolosa, Torrelaguna, Vergara, Villabona, Villafranca de Oria, Zarauz, Zumárraga y Zumaya.

(Aprobado por el Banco de España con el número 6.297)

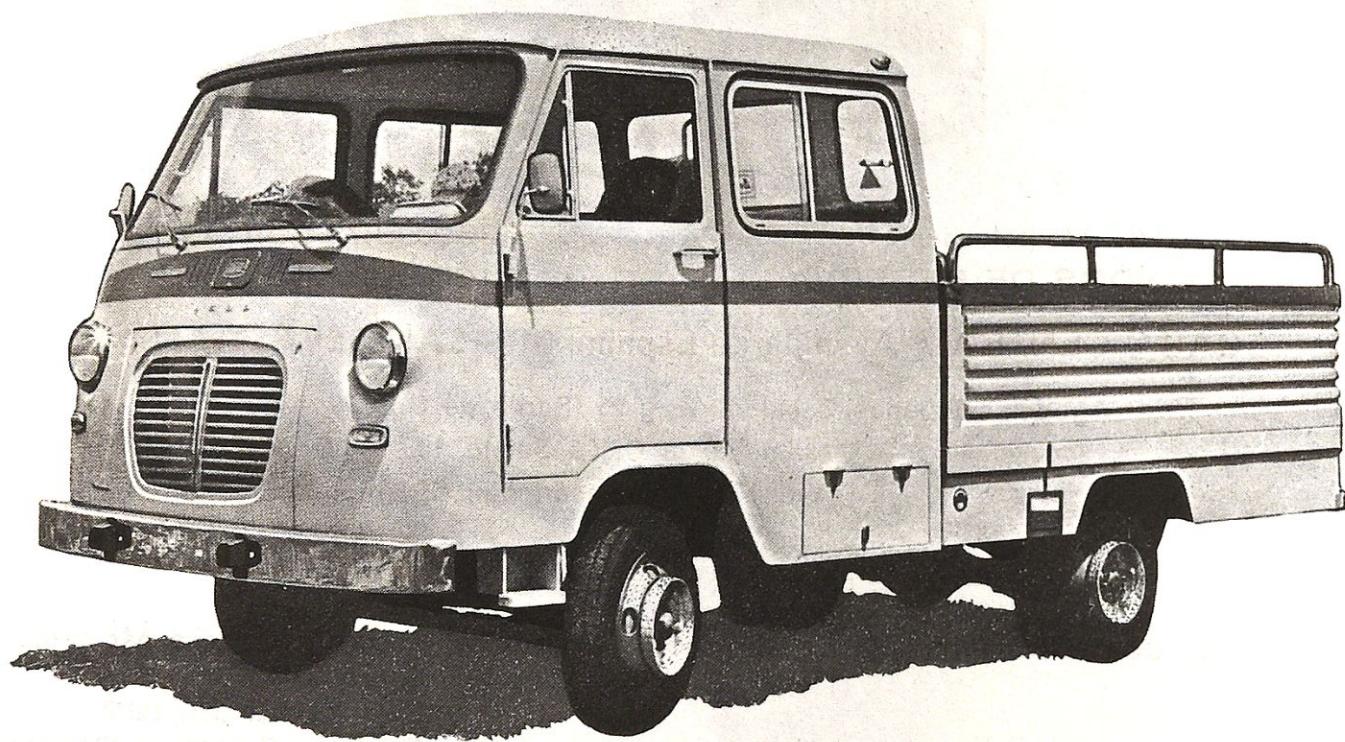
CAMIONES Y AUTOBUSES



MODELO 6.500 PARA 7.200 KILOS

CON MOTOR PERKINS 100 HP., CINCO VELOCIDADES ADELANTE Y REDUCTORA
FRENOS DE AIRE

EL CAMION "AVIA" ES SUAVE, ROBUSTO, ECONOMICO Y SEGURO EN LA RUTA



AVIA, PATRON DE CALIDAD

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

"MUY RAPIDO Y SUAVE"

REPUESTOS ORIGINALES

DISTRIBUIDOR OFICIAL:

AUTOMOVILES MIGUEL

Avenida de Madrid, 24 - Teléfono 18903 - SAN SEBASTIAN



El Automóvil CLUB

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

SUMARIO

	Págs.
Vasco-Navarro	3
Navarra; sus tradiciones, su folklore, sus conquistas	4
Las carreteras de acceso a Oñate	6
La mujer y el motor por las rutas de España.....	7
Información del Club.....	9
Cartas al Club	10
Junta General de la Mutua Nacional del Automóvil..	13
Una línea del Padrenuestro.....	14
La circulación en caravana	15
¡Atención automovilistas!	16
Es fácil pasar del estado eufórico	17
Roma	18
El accidente de tráfico es evitable	20
Importantes modificaciones en el Código de carre- tera belga	23
¿Qué clase de pedales prefiere Vd.?	24
Parque nacional automóvil	27
Automóviles - turismo.....	28
Noticias.....	29
Aumento continuo de los movimientos turísticos en el mundo.....	33
Sugerencias	34
Legendo el código	35
Rueda el humor.....	37
Obsesión.....	38
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa (Datos estadísti- cos)	39
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra	39
Datos estadísticos nacionales	40

En la portada:

Pamplona - El Encierro. (Foto: Fernández Ibarburu)

Depósito Legal: S S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 731713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 621897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

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

Navarra

PAMPLONA

Neumáticos y Accesorios, S. A (Nyasa)
Avda. Generalísimo Franco, 9 Tels. 214727 y 215529

Vizcaya

BILBAO

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

Editado por el
Real Automóvil Club
de Guipúzcoa
San Sebastián

Director:
Gerardo Erausquin Olazábal

VASCO - NAVARRO

El día 28 de mayo de 1968 fue autorizado el Real Automóvil Club de Guipúzcoa a cambiar su nombre por el de Vasco-Navarro, ampliando su zona de jurisdicción a la Provincia de Vizcaya.

La petición cursada por la Junta Directiva de nuestro Club al Real Automóvil Club de España fue acogida con el mayor interés por el Conde de Motrico, Presidente del mismo, y cumpliendo su promesa, consiguió que la aspiración de muchos años se convirtiese en realidad.

Para dar efectividad a dicha autorización, habrán de realizarse las correspondientes gestiones de Junta General.

No hay duda de que nuestro Club, al ser ampliado, en su territorialidad, la provincia de Vizcaya puede significar un gran número de socios, como al revitalizarse en las de Navarra y Alava, puede llegar a figurar entre los primeros de España.

Existen muchos proyectos para conseguir el mejor funcionamiento de las Delegaciones, a cuyo efecto en cada una de las Provincias ha de constituirse una Comisión Deportiva, enlazada con la que hasta ahora funcionaba en San Sebastián, para dar auge al deporte automovilista, mediante la organización de pruebas y naturalmente cada una de las Provincias estarán debidamente representadas en la Junta Directiva del Club.

No piensa descuidarse la prestación de servicios, a los socios, y para que éstos sean lo más amplios posibles será necesario que en cada una de las Delegaciones el número crezca en forma importante, pues no hay duda de que habrá mejores servicios cuantos más socios haya, y habrá más socios cuantos más servicios y mejores se presten.

Ha nacido, pues, el Real Automóvil Club Vasco-Navarro como una continuación directa del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, y ahora a todos nos toca colaborar para que bajo su nueva denominación llegue a alcanzar los mismos éxitos y prestigio de que siempre gozó el R. A. C. G.

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

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

navarra

SUS TRADICIONES, SU

Uno de los aspectos que más sorprenden cuando se penetra un tanto en el pueblo navarro, es su vitalidad, su inquietud por proyectarse hacia el futuro y su deseo innato de modernizarse.

Cargado de tradiciones el pueblo navarro no se duerme en sus laureles y labora de firme por seguir la línea europea de desarrollo.

Todos los años por estas fechas los navarricos se vuelven más tradicionalistas que nunca. Los Sanfermines junto a vivificarles de nuevo para mayores empresas, les retrotrae del tiempo en que viven y con el folklore como vehículo de expansión rinden culto a sus mayores y a las más puras esencias del vigor navarro.

Y lo que siempre ha sido el brote de algo que late incontenible, de todo un pueblo. sin espectadores, al paso de los tiempos, las corrientes turísticas, han hallado en los Sanfermines no ya sólo un grandioso espectáculo sino la expresión más viva de todo un pueblo. Y son miles de turistas de todas las latitudes los que afluyen para ver al navarrico con el pañuelo colorado anudado al cuello y dando quiebros para librarse de la embestida del toro.

Pamplona, receptáculo de lo más genuino de su provincia en esta fecha, vibra al son de la música y de los cánticos sencillos e impercederos y sus ecos llegan a los confines de Europa y del mundo, encargándose de ello las innumerables gentes de los más variados países que acuden a los Sanfermines.

Toda esta expresión folklórica es la espita que deja escapar el vapor almacenado durante tantos meses de labor de duro trabajo. Y en cierto modo, todos los pueblos del mundo tienen también su época de solaz de vibración natural. Lo que ocurre es que el pueblo navarro ha hecho de los Sanfermines algo que asombra a propios y extraños.

Y ese vapor que se almacena a lo largo de los meses, es el que ha hecho posible que Navarra esté hoy en la primera fila de los mejores logros tanto sociales como urbanísticos.

Tengo sobre mi mesa de trabajo una buena colección de boletines propagandísticos editados por la Dirección de Turismo, Bibliotecas y Cultura Popular, de la Diputación Foral de Navarra y a través de ellos se obtiene una clara visión de lo que es Pamplona, Tudela, Tafalla, Estella, Olite, Viana, Sangüesa, Javier, Leire, el valle de Salazar, Roncesvalles, la regata del Bidasoa, etc.

Gran acierto el de la entidad foral que trata a la provincia como un todo homogéneo, destacando lo que es regalo de la naturaleza los legados artísticos de anteriores generaciones y las propias virtudes de la idiosincrasia de sus habitantes.

Pero lo más importante de toda esta inquietud por destacar aquello que tiene valor, es tratar de que todo ello sea conocido por los foráneos tanto como por los indígenas. Y es en este aspecto donde Navarra, por medio de su Diputación Foral ha logrado las mejores conquistas.

En el número del mes de mayo de esta revista publicábamos un resumen de las grandes obras viales que se están realizando en Navarra. Las principales son precisamente aquellas carreteras que van a unir Navarra con Francia. Por aquello de su permanente proyección hacia el mundo. Navarra ha encontrado el camino más lógico para proyectarse hacia Europa, por esos caminos que está construyendo, verdaderas autopistas que favorecerá la corriente turística hacia el país.

Este es un logro que la Diputación Foral ha llevado a la práctica con clara visión del futuro. De la misma forma Pamplona que va ya por su tercer ensanche, ha adquirido fisonomía de capital europea, máxime cuando su Universidad la hace aún más internacional.

Cuando desde el Portal de la Rochapea salgan los primeros toros camino de la plaza, los navarricos sólo pensarán en correr delante del toro, atizar un largo trago a la bota y reponer sus fuerzas con cordero al chilindrón..., expansión completa del espíritu y la materia. Es fiesta...

LA COCINA NAVARRA

Es lógico que Navarra, con la variedad de suelos y climas que tiene y con otras características geográficas, cuales son de ser un «carefour» donde se han cruzado pueblos y civilizaciones y haber sido por milenios la casa solar de los vascones, tenga una serie de platos alimenticios con netas características propias y diferentes incluso de los pueblos que le rodean.

Brillat Savarin dijo una frase lapidaria que ha quedado en el reper-

torio de los libros gastronómicos: «Más bien hace a la Humanidad quien descubre un nuevo plato que quien descubre una nueva estrella».

Los navarros y concretamente los de la Zona Media, pueden jactarse de haber descubierto el último plato del repertorio de la Gastronomía mundial: la tortilla de patatas, hacia 1810.

La patata era desconocida en España como alimento, hasta que vinieron las tropas napoleónicas. Se cultivaba como planta de adorno, pero no como productora de alimentos. Del libro que sobre Espoz y Mina ha escrito el erudito navarro José María Iribarren, se saca la clara conclusión que la tortilla de patatas fue invento de los navarros. Los soldados napoleónicos comían las patatas asadas pero el genio navarro, hizo cuajar huevos batidos en las patatas asadas, que posteriormente fueron fritas.

La tortilla de patatas ha tenido difusión mundial y hoy todavía, es curioso ver cómo los turistas nórdicos piden tortilla de patatas, como si esta fuese una cosa tan difícil de lograr como unos chipirones o un buen Rioja.

El alimento es completo y sabroso. Fácil de transportar y se come con su embalaje, que suele ser pan sobado.

Entiendo que es necesario difundir esta noticia que acredita un genio gastronómico de los vascones y que quizás es el único gran plato descubierto por los vascos terrícolas.

Otro plato navarro que se ha difundido más allá de las fronteras vascas, es el llamado «Truchas a la navarra».

No es para mí la mejor forma de comer truchas, pero no deja de ser muy bueno y original.

El problema que se presenta a todo cocinero al preparar pescado de río, es de darle sazón. Los pescados de río son sosos. Hay varias formas de darles sazón, pero los navarros lo han logrado por un procedimiento directo, pero heterodoxo. Le meten la sazón por narices. Fritan las truchas en grasa de tocino curado e incluso introducen tajadas de jamón en el vientre de la trucha. Se consigue arreglar las sosas carnes, pero hay un sobresalto en el paladar.

Un plato no exclusivamente navarro actual, pero sí históricamente, es el chilindrón. El chilindrón, carnes con tomates y pimientos guisados conjuntamente, no puede ser muy viejo pues se introdujo en el valle del Ebro después de la conquista de América.

Plato sabroso y fuerte apto como ninguno para beber los fuertes vinos de la tierra y muy completo desde un punto de vista gastronómico.

Se considera también plato aragonés, pero como puede ser aragonés puede ser vascón.

Una maravillosa conjunción de la caza y pesca con los productos vegetales son las pochas con codorniz o anguila. Las pochas son alubias sin llegar a la maduración completa, de color pocho, esto es, desvaído. El plato es lo que pudiera llamarse un plato perfecto puesto que la perfecta conjunción de los productos animales con los vegetales es algo que se sale de lo corriente en cocina.

Plato típico de las fiestas veraniegas de los pueblos de la ribera del Ebro. Excusamos decir que son platos completos ya que aportan en una ración todos los nutrientes que un organismo normal necesita.

En la primavera en los pueblos de la Ribera de Navarra son únicas las menestras, de las que la de Tudela se lleva la fama. Son verduras vernaes, de calidad única estofada con grasa de tocino. Espárragos, alcachofas, guisantes y habas y a veces patatas nuevas hacen que esta menestra sea superior a los descreditados «panachés» de verduras que sacan por esos restaurantes.

Aquí, además de la propia calidad de las verduras, interviene en forma muy particular la buena manera que tienen las mujeres navarras de cocer las verduras sin pérdida de aromas.

Navarra produce un queso de oveja tan bueno como cualquier otro de oveja que se pueda encontrar en los mercados mundiales.

Es el queso del valle del Roncal que cuando está bien fermentado es algo excepcional y único. No hay que olvidar que los inmejorables Roquefort están producidos al lado septentrional de las montañas donde pastan las ovejas de Roncal.

Queso muy apreciado y que en la actualidad están alcanzando elevadísimos precios, cosa a lo que contribuyen la mayor demanda y la menor producción.

No hay cocina buena sin vinos. En Navarra la mayoría de los vinos son de mucho cuerpo y color, vinos fuertes aptos para platos fuertes. Sin embargo, hay vinos navarros de buen «bouquet» y en la actualidad hemos

ELKLORE, SUS CONQUISTAS

podido ver cómo una bodega de la Zona Media de Navarra adoptando las mejores prácticas usuales en Enología, ha conseguido vinos navarros finísimos. Vinos excelentes, muy finos, los de la Rioja navarra.

Teniendo una abundante producción de vinos, no es de extrañar una buena producción de aguardientes. Los anises navarros son famosos y empiezan a ser otros aguardientes como los del fruto del espino albar o pacharán. Es una pena que con la variedad de frutas que hay en Navarra no se prodiguen más los aguardientes de frutas.

Al hablar de los vinos, se nos habían pasado por alto los famosos Rancios de Peralta y Corella, los primeros, citados nada menos que por Alejandro Dumas, tan buen gastrónomo como cocinero.

Un plato de recursos y que no puede incluirse en un gran repertorio de platos y que sin embargo es único para beber los fuertes vinos navarros durante el invierno, son las llamadas Migas del Roncal, una gran combinación de migas de pan sobado, ajos cocinados sin pelar, cebolla picada y grasa blanca de riñonada de ganado lanar.

El ajoarriero es una muy especial forma de condimentar el bacalao. Excelente.

En dulces hay grandes preparaciones entre las que destacan las mantecadas de Tudela, la ensaimada de la misma ciudad, las coronillas de Pamplona, las algargatas de Estella y los dulces de frutas. Todos ideales acompañados de los vinos rancios de la Tierra.

En cuanto a carnes las hay de excepción. Yo que me jacto de haber cocido carne de los cinco continentes, honestamente debo confesar no haber comido mejor carne que la de cordero pastenco de la Cuenca de Pamplona. Es un auténtico «pie sale» lleno de sabor y finura que cuando se asa sobre brasas de haya supera a todo lo conocido.

Los pimientos del piquillo y cristas de la parte superior del valle del Ebro que se producen en Mendavia es lo más fino que conozco al respecto. Superan para mi gusto al resto de la producción navarra y peninsular.

Debido a las condiciones de clima y contenido en cal de las tierras de la Ribera de Navarra sus alcachofas y espárragos tienen aromas desconocidos en otras partes. Se puede decir que esta zona, monopoliza la conserva de espárrago de toda la península.

Queda el gran renglón de las setas. Navarra es un parque micológico. Se puede decir que existen cerca de tres mil especies de setas. Si bien es cierto que entre ellas hay cinco mortales, tan cierto es que entre ellas se encuentran las mejores de la producción mundial. Diremos que están las trufas de la especie *Tuber melanosporum*, las *Tricholomas* de San Jorge o zizak o perrechicos y los huevos de rey, kuletos, amotos, nombres populares de las magníficas *Qmanita caesarea*.

Hemos dicho todo lo bueno de la cocina navarra. Vayamos ahora con los reparos.

En conjunto, es cocina buena pero un poco tosca. Los navarros de la Merindad de ultrapuertos, tan navarros como los otros, tienen cocina más fina. Los navarros no tienen una fórmula propia de preparar sus magníficos salmones que tuvieron fama de ser los mejores de Europa. Ya hemos dicho, que es una pena que no haya más aguardientes de frutas. Los vinos hay que procurar que salgan más finos y con menos graduación.

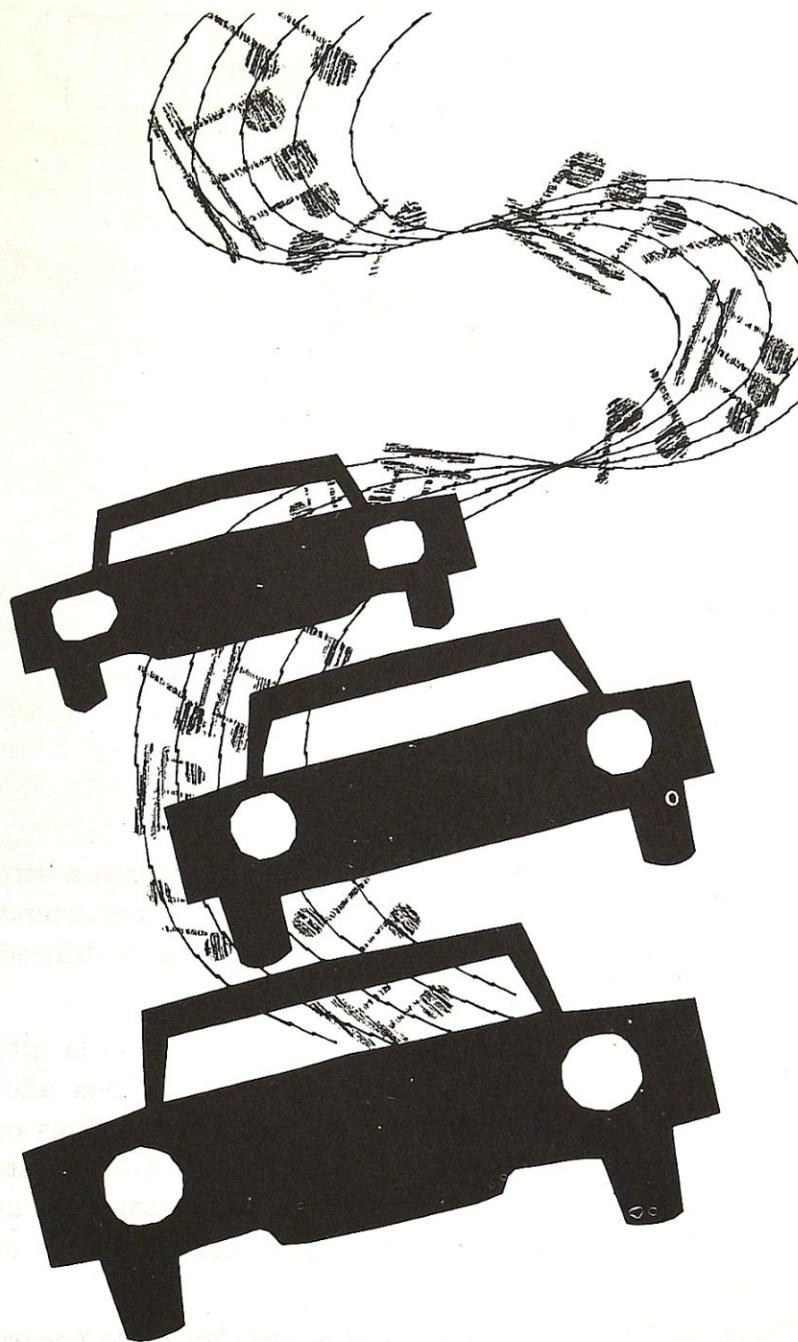
La bibliografía navarra no es extensa, pero es buena. Hay un libro de Francisco Javier Arraiza que resumen bien la cocina navarra. Una gran cocinera navarra, Genó, también nos da un repertorio completo de platos navarros. Ignacio Domenech, en su *Laurak Bat*, da magníficas recetas de platos navarros. Adriana de Juaristi, mujer de un navarro polifacético, el Dr. Juaristi, tiene un libro en el que abundan y explicadas con detalle las fórmulas navarras.

Por
José M.^a
Busca Isusi

Y el que esto afirma, tiene un libro manuscrito, hecho en Epicia en 1821 sobre Repostería Navarra, en el que se dan deliciosas fórmulas de platos dulces.

Entiendo que la cocina navarra, cuando se refine un poco, será un gran florón de la Cocina Vasca y que podrá competir con el hasta ahora capítulo único de cocina de los pescadores.

Solamente la invención de la tortilla de patatas, basta y sobra para dar rango de primerísima categoría a una manera de guisar, como la de Navarra.



sus programas preferidos con

PHILIPS
AUTO-RADIO
instalado por

RADIO GROS

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

UNA GARANTIA AUTENTICA

LAS CARRETERAS DE ACCESO A OÑATE

Por
Iñaki
Linazasoro

Huelga decir que es más agradable asomarse a estas columnas con alabanzas que con censuras, descartando toda posibilidad de adulación, nefasta argucia utilizada con excesiva frecuencia.

No pretendo descubrir nada nuevo elogiando la magnífica labor de Obras Públicas en estos últimos años. Nuestras carreteras —que si bien resultan estrechas para el creciente tránsito rodado— se hallan en buen estado de firme y conservación. Por esto precisamente los tramos desatendidos, contrastan con caracteres más catastróficos.

Existen varios trozos en pésimo estado: el de Lasarte a Txiki Erdi, de Ayete a Hernani, de Zarauz a Iraeta y la ruta que de Villarreal de Urrechua nos conduce a San Prudencio a través de Legazpia y Oñate.

Centro mi comentario en este último tramo, por ser ruta frecuentada, comercial y turística.

Cuando en 1845 se verificó la unión del Condato de Oñate a la Provincia de Guipúzcoa, los oñatiarras formularon condición «sine qua non», la apertura de un acceso carreteril que enlazara el Barrio de San Prudencio con la Villa de Ormaíztegui, por el paraje denominado Moxorro, en término Municipal de Gaviria.

La Diputación aceptó como buena la solicitud y de entonces data la carretera de acceso a la señorial «Toledo guipuzcoana», tanto por el valle de Léniz como por el Goierri, a través del pintoresco puerto de Udana.

Trazado centenario de una carretera y si Dios no lo remedia, «centenarios» van a ser también los baches, simas, socavones y desprendimientos de firme...

Esta carretera ha pertenecido a la Red de Carreteras de la Diputación de Guipúzcoa. Hace pocos meses se nos informó, en letras de molde, la tristísima y lamentabilísima noticia de que la Diputación cedía gratuitamente al Estado, varias de sus carreteras (entre ellas la del epígrafe) por falta de medios económicos para atender a su conservación. ¡Pobre Guipúzcoa, la de renta «per cápita» tan rica...! ¡La que contribuye con 26 millones de pesetas/día a Hacienda...!



Oñate protesta públicamente por el deplorable estado de las carreteras de acceso a la Villa. (Foto: I. Linazasoro)

Desconozco si Obras Públicas se ha hecho cargo oficialmente de estos viales provinciales. Pero lo que sí es cierto que el baldón continúa, que pasa el tiempo y que los 20 kilómetros de la carretera que afecta a Oñate son un auténtico infierno. Faltan cunetas, drenaje, señalización, balizado, pretilos de protección y sobran baches, hundimientos de firme y sorpresas por el estilo. Se puede achacar a la deficientísima situación los tres accidentes mortales registrados en un año, en el Barrio de Zubillaga. Así lo ha interpretado el Ayuntamiento de Oñate, que en vista de la total carencia de señales se ha ofrecido a montarlos por su cuenta. El puerto de Udana se halla también peligroso, impunemente abierto al volteo por precipicios. ¡Ah! Pero, eso sí... El hacha implacable de la brigada de camineros tala las hayas bravas de Udana. ¡Como se hace en las autopistas...! ¡Arboles fuera...! Qué desgracia que sólo imitemos «algunas cosas» de otros países.

Independientemente de la atracción religioso-turística que irradia el Santuario de Aránzazu, hemos de tener en cuenta que la carretera a Oñate es, ante todo, de cuño industrial-comercial. De modo especial, durante los rigores del invierno, que por permanecer cerrados al tránsito los puertos de Descarga y Elgueta el tráfico pesado del interior de Guipúzcoa con Bilbao, se efectúa por Oñate.

La situación se ha agravado con la supresión del ferrocarril de San Prudencio-Oñate, siendo, por tanto, la carretera el único medio de comunicación con la señorial y ex-universitaria Villa.

El descontento cunde por doquier. El pueblo ha manifestado su protesta por escrito, sobre la fachada de una fábrica situada a la entrada de la Villa. Ha escrito: «Menos turismo y mejores carreteras.»

Me atrevería a corregir la frase: «Más turismo con mejores carreteras.»

El rótulo de marras lo han borrado, pero continúa la carretera en pésimo estado. ¿Hasta cuándo...? Es de desear su urgente arreglo.

LA MUJER Y EL MOTOR por las Rutas de España

Tres mujeres solas, sin la ayuda del hombre —siquiera sea por una vez—, recorren las rutas de España en un camión Mercedes Benz con remolque. Conduce una de ellas. Las otras dos hacen de ayudantes.

El camión tiene una potencia de doce caballos y pesa en vacío mil ciento setenta kilos. El remolque, construido por la firma Franz-Hemmich, pesa cuatro mil kilos. La longitud total del conjunto es de diez metros.

El remolque está habilitado como cocina y ha recorrido, junto con el camión, más de doce mil kilómetros por Irlanda, Escocia, País de Gales e Inglaterra. Actualmente española por nuestras carreteras.

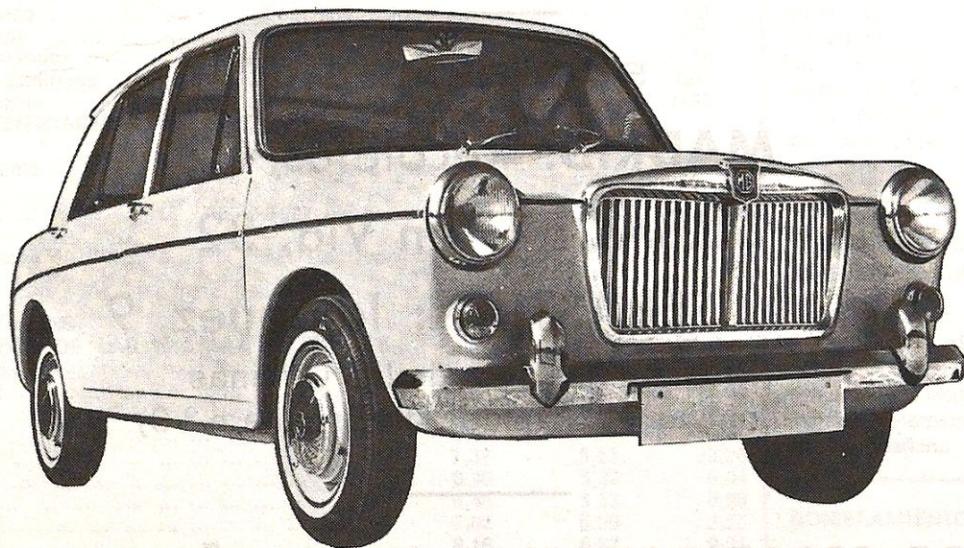
Este verano añadirá cuatro mil kilómetros más a su recorrido.

Esta espectacular unidad móvil y su equipo desarrollan una original campaña de promoción del aceite de oliva español, patrocinada por el Instituto para la Propaganda Exterior de los Productos del Olivar de Madrid.

En la cocina remolque se preparan diversos menús condimentados con aceite de oliva y se ofrecen al público, ante quien se hacen estas demostraciones.

La conductora del camión, una menuda y vivaracha irlandesa que no alcanza el metro sesenta —resulta gracioso observar el contraste entre el enorme camión-remolque y ella—, es una experta conduciendo y entiende de mecánica cuanto hay que entender.

Del coche deportivo al camión-remolque de cinco toneladas.
La mujer al volante quema etapas, amén de gasolina.



MORRIS



J. ISASTI

DISTRIBUIDORA OFICIAL PARA GUIPUZCOA

SAN SEBASTIAN

Paseo Colón, 27-29 - Teléfono 10218

IRUN

GARAGE ALDABE

M. Guadalupe, 7 - Teléf. 631064

ZUMARRAGA

COMERCIAL ZUMARRAGA

Egiz-Kalea, 4 - Teléf. 871783

EIBAR

JOSE LUENGO

Bidebarrieta, 3 - Teléf. 711410

Crédito Navarro



Banco fundado en 1863

CASA CENTRAL:
PAMPLONA
PLAZA DEL CASTILLO, 21

CAPITAL DESEMBOLSADO 199.650.000 PTAS.
RESERVAS 513.000.000 PTAS.
TOTAL DESEMBOLSADO 712.650.000 PTAS.

Agencia Urbana núm. 1 de Pamplona:

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

SUCURSALES:

MADRID: Recoletos, 22

BILBAO: Gran Vía, 32

SAN SEBASTIAN: Idiáquez, 9

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

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

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

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

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

REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

Una vieja aspiración que se cumple. El Real Automóvil Club de Guipúzcoa que ha sido la salvaguardia del automovilismo no sólo en Guipúzcoa sino en toda la región Vasconavarra, tenía establecida como meta, el reconocimiento de entidad regional, pues sus funciones se desarrollaban a esta escala desde hacía muchos años.

Ahora, gracias en particular a las gestiones del Conde de Motrico tan vinculado a las inquietudes guipuzcoanas y que recientemente ha sido nombrado presidente del R.A.C.E., se ha podido cumplir con este anhelo.

Con tal motivo, días pasados el presidente del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, don Federico Zappino Barcáiztegui, en una rueda de Prensa, anunció la decisión tomada en el último pleno del Real Automóvil Club de España, por la que la delegación guipuzcoana pasa a tener jurisdicción sobre las cuatro provincias vasco-navarras. Por tanto, desde ahora será el Real Automóvil Club Vasco-Navarro.

Este cambio tan fundamental obliga a una amplia reorganización del Club, en la que serán reformados los estatutos de la junta directiva, así como la creación de un número mayor de delegaciones en las cuatro provincias.

Desde esta sección del Club no podemos por menos de demostrar nuestra satisfacción, por esta concesión que a todas luces resulta lógica y beneficiosa para todos.

LUIS MARIA DEL OLMO, VENCEDOR DEL III RALLYE GUIPUZCOA

Desde un punto de vista local y del aficionado modesto, el Rallye Guipúzcoa que el Real Automóvil Club lleva organizando tres años seguidos, supone la prueba más importante y que mejor es recibida por esos pilotos que sin excesivas pretensiones, desean probar sus reflejos y serenidad al mando de su «trepidante».

La tercera edición celebrada el pasado 9 de junio obtuvo un éxito formidable tanto por el número de participantes como por la preparación que demostraron y el calor que pusieron en la competición.

El vencedor absoluto de la prueba fue Luis María del Olmo sobre Cooper. La clasificación general fue la siguiente:

Coche	N.º	PARTICIPANTE	MARCA	PUNTOS
1.º	7	Luis María del Olmo	Cooper	410
2.º	3	Defrit	Morris Cooper	421
3.º	4	Claudio Aldecoa	Morris Cooper	427
4.º	14	Miguel Coll	Renault R-8	428
5.º	15	José A. Orbea	M.G. 1.100	432,5
6.º	9	Bernardo Bárcena	Renault R-8	432,7
7.º	33	Miguel Aracama	Seat 850 coupé	433
8.º	29	Javier Tolosa	Morris Cooper	437,1
9.º	21	Rabbit	Seat 600-D	437,9
10.º	32	Alvaro Valle	Renault R-8	456,1
11.º	2	José R. Arregui	Alpine A-110	456,3
12.º	36	José Luis Almandoz	Seat 850 coupé	469
13.º	19	Gastone Lestuzzi	Seat 850	481
14.º	31	José Luis Galilea	Renault R-8	482
15.º	38	José Luis Leal	Seat 600-D	482
16.º	20	Joaquín Salvador	Seat 850	484
17.º	18	Agustín Alústiza	Seat 850 coupé	493
18.º	24	José María Agarrista	Seat 600-D	496
19.º	30	Gerardo M.ª Sainz Cuesta	Renault R-8	500
20.º	25	Juan J. Urrestarazu	Seat 600-D	501
21.º	11	Jaime Fuentecilla	Renault R-10	502
22.º	35	Juan José Franco Torres	B.M.W. 700 coupé	502
23.º	23	Jesús P. Redondo	Seat 600-D	524
24.º	27	Fausto Morgado	Seat 600	528
25.º	28	Jesús Alemany	Seat 600	558
26.º	26	Mariano Hernández	Seat 600-D	572
27.º	17	Luis María Espinosa	Simca 1.000	607
28.º	6	Antonio Urruzola	Austin Cooper	1135

CLASIFICACION POR GRUPOS Y CLASES

GRUPO 1.º — CLASES A y B:

1.º 33 Miguel Aracama ... Seat 850 coupé.

GRUPOS 2.º y 5.º — CLASE E:

1.º 21 Rabbit ... Seat 600-D.

CLASE F y G:

1.º 4 Claudio Aldecoa ... Morris Cooper.

CLASE H, NO CONSTITUIDA.

GRUPO 3.º, 4.º y 6.º

CLASES I, J y K, NO CONSTITUIDAS.

TIEMPOS DE LAS PRUEBAS SELECTIVAS

Coche	N.º	CONCURSANTE	A	B	C
2		José Ramón Arregui	6,48	5,28	8,05
4		Claudio Aldecoa	6,25	5,21	8,59
5		Gabriel Artiach	6,50		
6		Antonio Urruzola	7,37	5,53	23,26
7		Luis M.ª del Olmo	6,40	5,32	8,04
8		Jesús M.ª Deprit	6,46	5,33	8,28
9		Bernardo Bárcena	7,02	5,39	8,25
11		Jaime Fuentecilla	8,16	6,37	9,37
12		Jesús Ripalda	7,11		
14		Miguel Coll	7,02	5,38	8,15
15		José A. Orbea	6,52	5,43	8,31
17		Luis M.ª Espinosa	8,57	6,57	13,10
18		Agustín Alústiza	7,57	6,10	9,21
19		Gastone Lestuzzi	8,22	6,01	9,28
20		Joaquín Salvador	7,54	6,17	9,48
21		Rabbit	7,18	5,44	8,39
22		Tenorio	7,35	6,18	
23		Jesús P. Redondo	8,51	6,47	10,21
24		José María Agarrista	8,26	6,37	9,32
25		Juan José Urrestarazu	8,13	6,29	10,07
26		Mariano Hernández	9,28	7,29	11,16
27		Fausto Morgado	8,49	6,40	10,14
28		Jesús Alemany	9,24	6,57	10,36
29		Javier Tolosa	7,06	5,47	8,59
30		Gerardo M.ª Sainz	8,42	6,27	9,55
31		José Luis Galilea	8,18	6,20	9,32
32		Alvaro Valle	7,51	5,57	9,04
33		Miguel Aracama	7,23	5,44	8,48
34		Eduardo Bardane	8,09		
35		Juan José Franco	8,11	6,11	11,21
36		José Luis Almandoz	7,42	5,56	9,37
38		José Luis Leal	7,56	6,27	9,29

INAUGURACION DE LOS NUEVOS LOCALES DEL R.A.C.G., EN PAMPLONA

El pasado día 19 de junio a las 6,30 de la tarde tuvo lugar un sencillo acto, con el cual se inauguraron los locales de la Delegación en Navarra del R.A.C.G.

Dichos locales han sido preparados por la Firma N.Y.A.S.A., representante de nuestro Club en la provincia de Navarra y están enclavados en el número 13 de la calle Navarro Villoslada.

Al acto asistieron con las autoridades de Pamplona, el presidente de la sociedad, don Santiago Otegui, y el Presidente de nuestro Club, don Federico Zappino, quien fue objeto de una especial mención, en el breve parlamento que pronunció el señor Otegui, inmediatamente después de la bendición de los locales por el Párroco del distrito donde los mismos se hallan enclavados.

El señor Otegui anunció asimismo el cambio de nombre de nuestro Club, siendo acogida la noticia con grandes muestras de simpatía por todos los presentes y muy en especial por la Junta Deportiva del Club en Navarra muchos de cuyos miembros, entre los que se encontraba su Presidente, don Joaquín Arraiza, aprovecharon la ocasión para tener un amplio cambio de impresiones con el Presidente del Club, don Federico Zappino, quien solicitó su colaboración, para entre todos conseguir que la Delegación de Navarra del Real Automóvil Club Vasco Navarro, alcance los mayores éxitos en el orden social y deportivo.

La Sociedad N.Y.A.S.A. agasajó a los asistentes con una copa de vino español, finalizando el acto con ello.

HORARIO DE OFICINAS DURANTE LA SEMANA GRANDE

Ponemos en conocimiento de nuestros asociados y amigos que al igual que en años precedentes, durante la Semana Grande, es decir, del 12 al 17 de agosto próximo, nuestras Oficinas de San Sebastián solamente permanecerán abiertas al público por la mañana de 9,30 a 13.

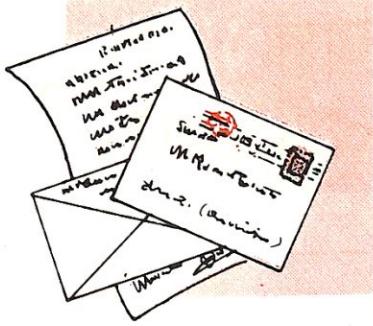
NOMBRAMIENTO

Don Antonio Sistac Badia, socio de este Automóvil Club desde 1960, ha sido designado delegado de Hacienda de Las Palmas de Gran Canaria, según consta en el Boletín del Estado de fecha 11 de mayo de los corrientes. Al mismo tiempo que sentimos su ausencia entre nosotros, le felicitamos por lo que significa de reconocimiento a sus méritos.

NECROLOGICAS

Registramos con pesar el fallecimiento de don Vicente Juarros Juarros, con domicilio en Irún y socio de este Club desde 1965.

Igualmente ha dejado de existir don Eduardo Wevwe, de Bilbao, socio desde 1955, así como don Andrés Maíz Ugalde, propietario del Garaje Maíz y del servicio de ambulancia que tan señalada misión caritativa tienen asignada. Era socio desde 1950.



Cartas al Club

SR. DIRECTOR DE "EL AUTOMOVIL"

Muy señor mío:

Me parece muy acertada la serie de sugerencias insertadas en el último número de EL AUTOMOVIL, y opino que, a poco que los lectores aportemos, podemos lograr una sección que, además de leída, puede ser el portavoz, el pulso de nuestra forma de pensar en los mil y un problemas que a diario nos trae el tráfico en sus múltiples manifestaciones. Sinceramente opino que puede ser un vehículo estupendo para canalizar nuestras opiniones, y de ahí que me atreva a intervenir por vez primera con la única intención de llevar hacia esa página no una cosa en concreto, sino muchas, que se me han ido ocurriendo.

Ya siento no escribir muy correctamente, pero en el fondo opino que usted y los lectores ni exigirán literatura en los temas, sino más bien un contenido. Creo que puedo decir algo y sin más preámbulos me permito exponerlo. Por de pronto, no estoy de acuerdo con los bomberos de San Sebastián. ¿Le sorprende esta afirmación? Me explicaré. No estoy de acuerdo en una cosa: cuando regresan al Parque hacen sonar las sirenas demasiado, alarmando a la población. Yo creo que si el servicio no es urgente, y el regreso no puede considerarse como tal, no estaría de más circular sin llamar tan paderosamente la atención. Esto es lo único que me molesta de los bomberos de San Sebastián. Ya ve qué poco. Por lo demás, creo que merecen toda clase de elogios, empezando por su jefe, el señor Lumbreras, hombre entregado a su trabajo con una honestidad poco frecuente, hasta el más modesto de sus componentes. Ya ve, opino que con un poquitín de ruido menos les querriamos más.

Y a propósito de ruidos. Voy a referirme a las ambulancias. En San Sebastián no se distinguen precisamente por tocar la sirena. Son bastante discretas, pero hace unos días en Madrid, no asistí a una verdadera catástrofe en pleno Paseo de la Castellana por verdadera casualidad. Y es que uno de estos coches, que por lo general circulan a velocidades temerarias, no tuvo mejor ocurrencia que pasarse en rojo un semáforo. La que se armó fue fina, como decía un castizo. Entiendo que las ambulancias pueden y de hecho prestan un buen servicio, pero éste siempre será incompleto si no moderan sus velocidades, toda vez que arriesgan la vida del enfermo o herido que transportan y las de los automovilistas o peatones que se les cruzan. Yo así lo entiendo y así lo expongo. También admito el estar equivocado, pero una ambulancia «lanzada» no sacará más de un minuto de ventaja a un turismo particular desde Ategorrieta, pongamos por caso, hasta la Ciudad Sanitaria de Amara. Y de verdad, para tan escasa diferencia no merece la pena correr tanto riesgo.

¿He dicho riesgo? Esto que voy a escribir va dedicado a algunas madres. Por favor, no lleven a sus criaturas sentadas sobre la rodilla yendo en el asiento delantero. Ahora se ven muchas así y es lógico. Es lógico que se ven muchas porque la gente, aprovechando el buen tiempo, sale al campo o simplemente a dar un paseo. Lo que ya no es lógico es que niños de corta edad, incluso de pocos meses, vayan casi pegados a los cristales. Si el asiento de la derecha es el más peligroso, ¡qué decir en ocasión de un frenazo brusco! Sólo una cosa: la criatura va de frente contra los cristales.

Bueno, voy a dejar de dar la lata con cosas poco optimistas. Les voy a contar una muy breve, pero que también tiene su interés de cara a San Sebastián y que, además, no deja de ser simpática: Cincuenta madrileños se comieron el pasado mes de mayo, en Madrid, un gigantesco pastel que representaba la famosa grúa madrileña. Habían ganado el pleito al Ayuntamiento de Madrid y lo celebraron con un humor envidiable. Según me contaron, fueron invitados el Alcalde de Madrid, el Jefe de la Guardia Municipal y el propietario de los servicios de explotación de tan impopular vehículo, pero ninguno de los tres acudió. ¿Qué pasará cuando pongan la grúa en San Sebastián? Dicen que será el próximo mes de octubre. Hasta entonces esperemos y confiemos en que no cometa las arbitrariedades de su colega de Madrid, llevada hasta los Tribunales y comida como si se tratase de una tarta nupcial...

Y voy a terminar, porque de mi cosecha creo que no hay muchas cosas interesantes. Esta que voy a exponerle si creo que merece la pena. El problema de las calles perpendiculares que dan a la avenida de Sancho el Sabio no se resolverá hasta el día que pongan semáforos. Concretamente en la esquina de la calle Porque, junto a la Caja de Ahorros Municipal, y en el otro cruce, el que da acceso a los coches que viene del Paseo de los Fueros no tiene más solución, tal como está planteado el problema, que unos semáforos. O de lo contrario habría que llenar de señales de prohibición de virar en un sentido o en otro. El señor Alvarez de Eulate, que se preocupa del tráfico donostiarra con tanto amor como si defendiese algo muy suyo, es de imaginar que lo habrá visto, estudiado y hasta me atrevería a decir que pensado. Mas lo cierto es que tal como están las cosas solamente ha logrado poner algo más bonita la zona; perdón, no sería justo si dijese solamente algo, la ha puesto mucho más bonita. Para ponerla mejor, semáforos.

Y nada más, mi estimado director. Si cree que esta carta merece la pena, la publica. En otro caso, con mucho cuidado la rompe y tira los papeles, ¡eso sí!, a la papelera, eso que algunos creen que sólo sirve como elemento decorativo, a la vista de la tranquilidad con que se deshacen de aquello que ya no les presta servicio (el periódico leído, la revista ídem, el papel que sirvió para envolver el almuerzo o la bolsita de patatas fritas).

Con mis mejores saludos,

VICTORIANO OTAÑO FERRER.

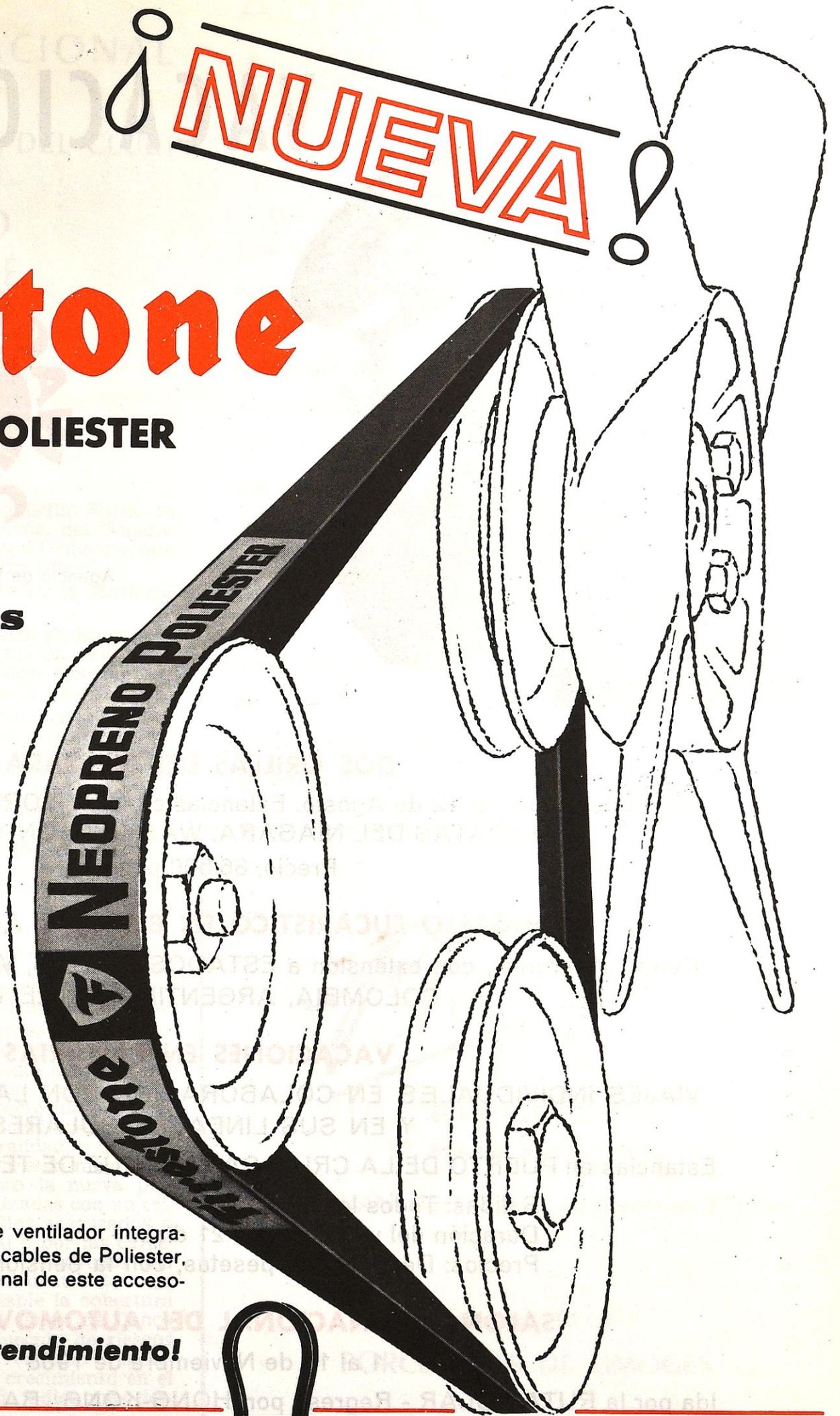
NUEVA!

correa

Firestone

de NEOPRENO - POLIESTER

**para
ventiladores
de automóviles**



Firestone presenta la primera correa de ventilador íntegramente fabricada con caucho Neopreno y cables de Poliester, último avance en la tecnología internacional de este accesorio, con el que usted logrará

¡50 % más de rendimiento!

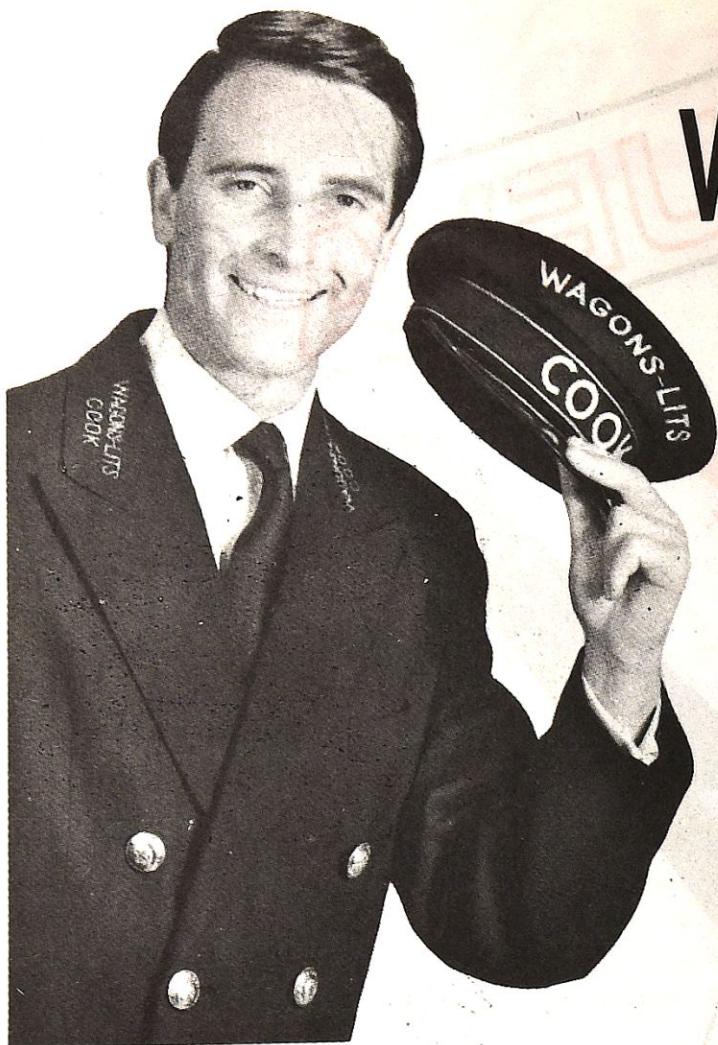
Si es usted técnico del automóvil, le conviene saber que:

- * El Neopreno genera menos calor por flexiones y por fricción.
- * Soporta mejor el calor, la abrasión, el polvo y el aceite.
- * La resistencia de los cables de Poliester es 4 veces superior a los de algodón y el doble de los de rayón.



Estas nuevas correas Firestone han sido homologadas por los principales fabricantes de automóviles.

Para reducir costos de mantenimiento, instale correas Firestone de Neopreno-Poliester.



VACACIONES 68



Agencia de Viajes - Grupo A - N.º 5

DOS ORILLAS DEL NIAGARA

Salida de Madrid el 12 de Agosto. Estancias en NEW YORK, QUEBEC, TORONTO, CATARATAS DEL NIAGARA, WASHINGTON Y FILADELFIA.

Precio: 36.500 pesetas.

CONGRESO EUCARISTICO EN BOGOTA, AGOSTO 1968

Cuatro itinerarios, con extensión a ESTADOS UNIDOS, MEJICO, BRASIL, PERU, COLOMBIA, ARGENTINA, CHILE, etc.

VACACIONES EN CANARIAS

VIAJES INDIVIDUALES EN COLABORACION CON LA COMPAÑIA «IBERIA» Y EN SUS LINEAS REGULARES

Estancias en PUERTO DE LA CRUZ, SANTA CRUZ DE TENERIFE y LAS PALMAS.

Salidas: Todos los días.

Duración del viaje: De 7 a 21 días.

Precios: Desde 9.250 pesetas, con la pensión completa.

SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL - TOKIO

1 al 10 de Noviembre de 1968

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

Precio por persona; 108.932 pesetas.

Salida de Madrid: 29 de Octubre.

Regreso a Madrid: 19 de Noviembre.

INFORMES E INSCRIPCIONES:

SAN SEBASTIAN

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

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - EIBAR - ZARAUZ

JUNTA GENERAL DE LA MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL (ASEGURADORA OFICIAL DEL CLUB)

EL ESTABLECIMIENTO DE UNA POLITICA DE PRUDENCIA, PERMITE VER EL FUTURO CON OPTIMISMO

El pasado día 11 de junio y en su domicilio Social de la antigua Diagonal barcelonesa, hoy Avda. del Generalísimo Franco, tuvo lugar la Junta General Ordinaria que anualmente celebra nuestra aseguradora oficial.

En ella se dio cuenta y fueron aprobadas la Memoria y balance del ejercicio 1967.

Dice la Memoria que las circunstancias en las que se ha desarrollado el año que se comenta fueron muy parecidas a las de su precedente 1966 y análogas son también las perspectivas que se presentan para el de 1968.

No hay duda que se están atravesando unos momentos poco favorables para el normal desenvolvimiento del Seguro de Automóviles, no obstante lo cual, dada la política de prudencia que ha seguido Mutua en los últimos ejercicios respecto al establecimiento de reservas, éstas se hallan fuertemente consolidadas y respaldan eficazmente la gestión de nuestra Mutualidad, lo que unido a la selección de riesgos que se viene realizando y al rendimiento de las inversiones de aquellas reservas dará lugar a que en el ejercicio actual de 1968 se pueda volver a la clásica forma de extornos o devolución de excedentes.

En 31 de diciembre pasado el número de mutualistas sobrepasaba los 63.000 frente a 55.000 en igual fecha del año 1966, lo que representa un incremento del 15,5%, el cual en cifra relativa es paralelo al del Parque Nacional.

El importe de los primas emitidas en el ejercicio que se ha examinado ascendió a Ptas. 315.000.000 con una diferencia en más de 25.000.000 con respecto a la del año anterior. La política seguida por Mutua no ha estado orientada a conseguir incrementos espectaculares en el volumen de primas sino hacia la constitución de una cartera equilibrada en cuanto a la Siniestralidad, y así aunque la afluencia de nueva producción ha sido muy superior a la de ejercicios anteriores tanto la nueva producción como la cartera han sido examinadas con un criterio muy selectivo eliminando a aquellos asegurados o aspirantes que bien sea por su historial o por las características especiales del riesgo cubierto constituían una amenaza para mantener la siniestralidad dentro de unos límites razonables que pueden hacer viable la cobertura total en las circunstancias actuales del riesgo de Daños Propios. De este modo las bajas o reducción de riesgos motivados por el criterio selectivo han reducido el incremento en primas encajadas, aunque el crecimiento en el número de asegurados ha alcanzado un índice más destacado que en años anteriores.

Las sumas pagadas por Siniestros, y la evaluación de los pendientes ascendió a la respetable cifra de pesetas 170.000.000, equivalente a 47.093 siniestros con una frecuencia media de 0,743 siniestros por cada mutualista.

Las medidas selectivas aplicadas tienden pues a reducir la frecuencia de siniestralidad mediante la aplicación de franquicia o rescisión de contratos en aquellos casos en los que se observa excesiva frecuencia individual de los siniestros.

Por último señala la Memoria el importe de las reservas en 31 de Diciembre que rebasa la importante cifra de 145.000.000 de pesetas.

AGRADECIMIENTO A LA MUTUALIDAD

Los señores don Luis María Manterola y don Juan Miguel Irizar, ambos de Zarauz, han visitado estas oficinas para expresar su agradecimiento hacia el delegado de nuestra Mutualidad en Lérida, señor Del Sol, quien con motivo de un accidente ocurrido en aquella capital les atendió de manera excepcional en todas cuantas gestiones tuvieron que realizar en Lérida, tanto relativas al siniestro como las consiguientes a alojamientos, traslado de vehículo, billetes, etc., etc.

Al hacer público este agradecimiento, tanto al señor Del Sol como a su esposa, que también ayudó a nuestros señores socios, nos congratulamos de que nuestra Mutualidad Oficial de Seguros tenga estos representantes que tanto la honran.



BIARRITZ

10, Avenue Víctor - Hugo

SAN JUAN DE LUZ - 16, Boulevard Thiers

Especialidad en

PORCELANAS DE LIMOGES

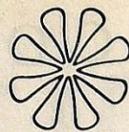
Baccarat
CRISTAL

Christofle
ORFEBRE

Daum
CRISTAL

SAINT-LOUIS
CRISTAL

una línea del padre nuestro



Al terminar los exámenes para doctorarse en conductor de autos, el maestro le recordó:

—No se le olvide nunca ese renglón del padrenuestro. Salía el buen hombre bien enseñado y lo iba repitiendo.

—El disco está en ambar, luego tiempo de pasar. ¿O no? Si paso y no ha salido nadie de la acera con intención de atravesar la calle, fiado en el cambio de color, no ocurre nada. Si algún apresurado salta a la calzada un segundo antes, le hago papilla. No nos dejes caer en la tentación.

Y frenaba. Los peatones estaban seguros.

—Ese coche va derivando hacia mi lado. En vez de esperar el roce y el choque me voy a deslizar yo también, hay que sacar la mano, ¡qué mal guían!, da ganas de meterle el morro del capot en el costado... No nos dejes caer en la tentación...

Y se retrasaba para que el imprudente no pudiera completar la catástrofe con tanta imprudencia preparada.

—Detrás viene uno de esos locos que corren a lo que dé el motor, menos mal que le veo por el espejo. Y no avisa. Así hay tantos accidentes. La cuestión es ir siempre delante, es el amor propio. ¿Y si no me diera la gana y metiera gas? Porque mi coche hace más kilómetros que el suyo. No nos dejes caer en la tentación...

Y dejaba pasar a todo el que tenía muchísima prisa en llegar adonde no tenía nada que hacer. Porque la reflexión de mi retratado es: «El mejor chófer es el que llega.»

—¡Vaya carretera! ¡Qué maravilla! Por aquí sí que debe de dar gusto correr. ¿Un poquito a ciento veinte? No nos dejes caer en la tentación... Allí hay un baden, no se ve si alguno viene en sentido contrario. Lo mejor es ir con prudencia y no jugársela. En efecto, ¡qué susto si corro! Ha salido de lo que no se veía, de detrás, como una centella. Y es un camión. Claro, los camiones antes no daban más que sesenta o setenta, y ahora son relámpagos. ¡Y quién domina a esa masa! Nada, que me he salvado por el regloncito del padrenuestro.

La verdad es que el regloncito se las trae en materias de tránsito. No nos dejes caer en la tentación de la velocidad, que es un hada maléfica. No nos dejes caer

en la vanidad de que nadie nos supere, nos adelante, «nos eche polvo», como se dice en el argot automovilístico, aunque el alquitrán no lo produce. No nos dejes caer en la tentación de salir sin haber repasado los frenos, los neumáticos, los mil cachirulos del coche, porque de ellos depende, de su buen funcionamiento, mi vida, la de los míos y la del prójimo, que anda por ahí, lo mismo que yo. No nos dejes caer en la tentación de guiar borrachos o a medios pelos. No nos dejes caer en la tentación de pasar por la derecha a los que circulan. No nos dejes caer en la tentación de lucirnos ante cuatro curritas o dos amigotes, o ante algún palurdo, demostrándoles mi ligereza de mano al «afeitar» al coche que viene o va, y al tomar las curvas a ciento para que rechinen las gomas. No nos dejes caer en la tentación de apostar con Fulanito a que voy de Madrid a San Sebastián en cuatro horas, o con Perenganito a que le llevo desde la plaza de Castilla a la estación del Norte en diez minutos. No nos dejes caer en la tentación de ir al volante durmiéndome, de fumar y encender el pitillo dejando el volante suelto, de charlar y distraerme con los que van en el coche, de no atender, por esas antipatías súbitas que le dan a uno, las indicaciones de los otros automovilistas. No nos dejes caer en la tentación de hacer caso omiso de las señales, de tenerles inquina a los agentes del tránsito y hacer diabluras para burlarlos. Tampoco nos dejes caer en la tentación de olvidarnos de que no debemos dejarnos caer en la tentación.

Mi retratado siempre tenía presente el renglón del Padrenuestro. Pues si hubo un proverbio que explicaba «que no hay hombre cuerdo si monta a caballo», ahora que no hay caballos se puede trasladar al automóvil. Al encargarse de conducir le entra a uno algo así como cierta superioridad orgullosa, unos deseos de ostentación de maestría, una soberbia de conculcar los reglamentos, el Código, las órdenes y las señales, y de superar al género humano y la autoridad incluida, que parece principio de alteración mental, ofuscación de la cordura. Y lo es, en el fondo. Por lo que de esas tentaciones del chófer son de las que hay que huir, si se quiere morir en la cama, y no con las botas puestas en una clínica. Y, lo que aún es peor, si es que hay peor que matarse: matar a los demás. Que si lo primero es imprudencia, lo otro, el asesinato de calle o de carretera, es imperdonable alevosía.

la circulación en caravana

CARLOS Valeiro publica en «El Faro de Vigo» un interesante artículo titulado «La circulación en caravana». Analizando la peligrosidad de ciertos conductores que actúan tarde y de la manera más intempestiva, dice:

«El conductor lento que a sí mismo pretende engañar su ignorancia en conducción con la virtud de la prudencia, suele circular por el medio y su falta de reflejos es tan absoluta que los avisos que se le hacen actúan tarde y de la manera más intempestiva. Las intermitencias son el reflejo exterior de la absoluta confusión que reina en su mente; no paran de funcionar: a la derecha, a la izquierda, vuelta a la derecha, clavándolas materialmente en la retina del conductor que le sigue y se aventura al riesgo de adelantarse dejando a un lado la prudencia por no convertirse en un enfermo nervioso. Es que estos señores no sacan el coche más que los domingos y la vuelta a casa se hace para ellos tan penosa que procuran retardarla lo más posible. Lo más probable es que sea una excelente persona, pero en la carretera su compor-

tamiento no resulta grato para nadie. Qué extraño mundo este del automóvil en que juzgamos a la gente por la máquina que lo transporta.

Pero el más peligroso es el segundo tipo, el deportivo, el que siempre y a cualquier hora lleva prisa y no va a a ningún sitio, el que desahoga su subconsciente a base de ruidos de escape. Cuando va detrás de uno, está pegado materialmente. Ya se puede librar como pueda de frenar con alguna urgencia, porque el alcance entonces es seguro. En los lugares más peligrosos inicia el adelantamiento no sin antes avisar estruendosamente con la prohibida bocina de varias notas. Como en ese momento viene otro de frente, se arrima lo más posible al coche que adelanta poniéndole en un serio compromiso y se coloca delante de él increpándole de su falta de cooperación. Al momento inicia el siguiente adelantamiento y como no tuvo tanta suerte vuelve a su sitio haciéndonos frenar bruscamente y ocasionando detrás el ruidoso golpecito de los parachoques. He aquí el gamberro anónimo de las carreteras de fin de semana.

¡Qué fácil sería evitar todos estos males con un poco de buena educación! El que no se considere capaz de ayudar a circular y el que por su temperamento nervioso no pueda sostenerse en caravana, que relegue sus funciones en otra persona que lo acompañe, pero que se guarde muy bien de ser la pesadilla de los conductores que ninguna culpa tienen.

Reda SQUIPUCOANA, S.A.

Concesionarios para Guipúzcoa de Comercial Pegaso S.A.



Toda una ORGANIZACION
a su SERVICIO para cuidar
sus intereses



RECAMBIOS: San Francisco, 17

Teléfono, 18886
San Sebastián

OFICINAS:

BERMINGHAN, 1 (ESQUINA ZABALETA)

TLFNS. 21883 Y 21383

SAN SEBASTIAN

TALLERES: CARRETERA NACIONAL Nº 1

Km. 448 — TLFNOS. 691308—691333

VILLABONA

GALERIA COMERCIAL
EUROMAR - ZARAUZ

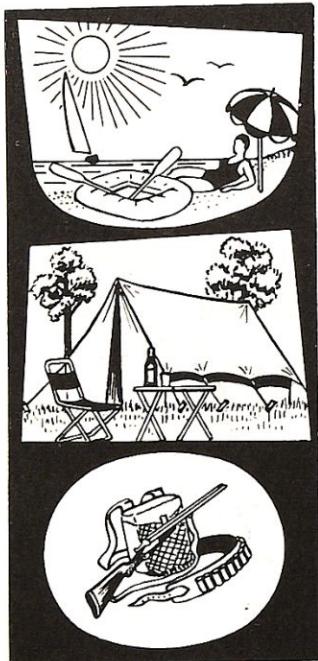
Arrieta

JOYERO

ALAMEDA CALVO SOTELO, 19
TELEFONO 10030
SAN SEBASTIAN


OMEGA
AGENCIA OFICIAL

DEPORTES AITOR



Artículos de Playa,

Camping,

Caza

y Deportes en General

Avenida de Sancho el Sabio, 22

AMARA

SAN SEBASTIAN

¡ ATENCION AUTOMOVILISTAS!

LOS ASES DEL VOLANTE NOS DAN LAS NORMAS PARA HACER LARGOS RECORRIDOS SIN CANSARSE

Un científico francés, el doctor Duchene, miembro del Instituto Científico de Higiene Alimenticia, elaboró en fecha no lejana un completo informe sobre el comportamiento en carretera de los conductores no profesionales. Este importante estudio, por desgracia poco divulgado, está dividido en dos partes a cual más interesante. En la primera, el doctor Duchene estudia exhaustivamente la conducta del automovilista de acuerdo con el estado psicológico que le produce sentarse al volante durante un período más o menos prolongado. En la segunda parte, el autor del informe analiza detenidamente la influencia del tipo de alimentación ingerida por el conductor antes y durante el viaje. Por creerlo de interés para los lectores, resumimos a continuación lo más sobresaliente del estudio en cuanto se refiere a la parte psicológica. En otra oportunidad ofreceremos, desde estas columnas, el resumen correspondiente al estudio del doctor Duchene en lo que concierne al tipo de alimentación.

El doctor Duchene considera que el estado de semiinconsciencia que precede al sueño es un grave peligro que acecha a todos los conductores. Para entender claramente el sentido de su informe, el autor presenta un ejemplo concreto y simple: un conductor de mediana edad, habitante de una importante urbe —y, por tanto, acostumbrado a la vida sedentaria— realiza un recorrido por carretera de unos 500 ó 600 kilómetros. Durante el viaje, el automovilista pasa por tres etapas psíquicas perfectamente diferenciadas: adaptación, excitación y depresión.

PERIODO DE ADAPTACION

Durante media hora, aproximadamente, el tiempo de recorrer de 30 a 50 Km., el automovilista se adapta a la conducción por carretera, que difiere totalmente de sus hábitos de conducción por ciudad. Cambios de marcha más frecuentes y diferentes exigencias del volante acaparan su atención. Paulatinamente, el conductor se va desprendiendo de su temor inicial. A medida que transcurre el tiempo descubre —o recupera— sus facultades de conducción en carretera. Duda todavía cuando realiza un cálculo de distancias con relación al coche que le precede y que desea adelantarlo. Titubea aún con respecto a la velocidad en que debe tomar una curva y en cuanto a las posibilidades de sus frenos. Sin embargo, transcurrida esta primera media hora de inseguridad el conductor va adquiriendo confianza en sí mismo y se compenetra con su coche. Es este el momento preciso en que el automovilista pasa a la siguiente etapa o estado psíquico.

PERIODO DE EXCITACION

La intensidad de la excitación varía de acuerdo con el carácter y naturaleza del individuo. Por regla general, el estado de excitación del conductor —de mayor o menor intensidad— dura de dos a cuatro horas: es decir, un recorrido que se puede estimar entre los 150 y los 300 kilómetros. Es la etapa de la euforia al volante.

Superado ya el complejo de inseguridad, el automovilista tiende a atribuirse, a sí mismo y al coche que conduce, ilimitadas facultades. Su audacia personal está en proporción directa con la potencia del coche que conduce. Cada vehículo que le precede es un acicate para su afán de superación. La euforia le lleva a una serie de riesgos ya que, al sobreestimarse, ha olvidado casi por completo la precaución: velocidad progresiva, adelantamientos en tramos de escasa visibilidad, afán de ostentar su pericia, etc. Es, justamente, un peligroso estado que le aproxima rápidamente a la cama del hospital o al depósito de cadáveres. Naturalmente, el conductor juicioso y experto se comporta con mayor prudencia y evita riesgos innecesarios mientras dura su etapa de excitación. Pero uno y otro, el conductor arriesgado y el conductor prudente, sienten en su estado anímico y en su sistema nervioso la peligrosa influencia de la excitación.

PERIODO DE DEPRESION

Desde el punto de vista psicológico, después de un período prolongado de excitación, se produce un decaimiento general en el individuo. El conductor ha recorrido ya de 200 a 300 kilómetros, si bien la aparición de este cansancio físico y nervioso puede producirse antes por las siguientes causas: a) por digestión de una comida abundante o pesada; b) por ingestión excesiva de alcohol o café; c) por la monotonía del recorrido —se trata de la fatiga propia de las carreteras sin curvas y de las autopistas—; d) por la soledad —el conductor que viaje solo en el coche se aburre muy pronto; e) por la lluvia que obliga a soportar el monótono runruno de los limpiaparabrisas; f) sobre todo por conducir de noche o de madrugada.

Poco a poco el automovilista se ha ido acostumbrando a conducir en forma automática, a base de simples actos reflejos. Su mente no está en lo que hace, sino que se mantiene ocupada en temas ajenos por completo a la conducción. Efecto inmediato de este período depresivo es una notable disminución de la velocidad.

Este automatismo, aparte de sus inconvenientes, produce tan curiosos efectos como, por ejemplo, cuando el conductor se percata de la presencia de un obstáculo en la carretera después de haber pisado ya el pedal del freno. Es decir, el subconsciente del conductor «ordena» frenar sin necesidad de que intervenga para ello el cerebro. Lo cual sólo ocurre, claro está, cuando el automovilista posee una cierta experiencia al volante y rápidos reflejos.

ES FACIL PASAR DEL ESTADO EUFORICO

Este tipo de conducción por reflejos resultaría cómodo y tranquilo si no llevara por sí mismo al amodorramiento. Se trata de otro estado psicológico que se traduce en forma de pérdida de la noción del tiempo y ligeras alucinaciones ópticas.

Los profesionales del volante conocen bien los peligros del amodorramiento. El coche que viene de frente, por una recta, realiza repentinamente una brusca y extraña maniobra. A buen seguro, el conductor estaba adormilado, aunque con los ojos abiertos; los faros del otro vehículo lo han deslumbrado. Si este automovilista, demasiado cansado, sigue conduciendo, pronto su cabeza se abatirá sobre el volante e inevitablemente se producirá la catástrofe.

COMO LUCHAR CONTRA EL SUEÑO

¿Cómo consiguen combatir el sueño los ases del deporte automovilístico? El Rallye de Montecarlo supone un recorrido de 3.700 kilómetros, y, sin embargo, los accidentes causados por el sueño son relativamente escasos. ¿A qué es debido?

Aparte de la preparación técnica y física propia de los pilotos que normalmente participan en carreras y rallyes, estos conductores disponen casi siempre de medios eficaces para vencer el sueño:

1. Coche dotado de comodidades: asientos anatómicos, apoyacabezas, Interior climatizado, etc.
2. Relevos en la conducción. En efecto, durante el período de depresión, después de haber conducido a lo largo de unos 300 kilómetros, el copiloto releva a su compañero, con el fin de que éste pueda descansar y recuperarse.
3. Durante la noche, e incluso durante el día, el piloto que descansa procura dormir.
4. El tipo de alimentos ingeridos horas antes de la salida, así como la comida y las bebidas que toman los pilotos durante el rallye, son adecuados a la labor que realizan —alimentos ligeros ricos en vitamina A y vitamina D, y, desde luego, supresión total de alcohol—.

Así, pues, lector, hemos llegado a las conclusiones del estudio elaborado por el doctor Duchene que, en forma de consejos, son como sigue:

- No viaje solo cuando tenga que realizar un largo recorrido. Procure, a ser posible, que su acompañante tome de vez en cuando el volante.
- Ingiere alimentos ligeros, ricos en vitaminas, y coma poco. Absténgase totalmente de alcohol.
- No emprenda viaje si está convaleciente de una enfermedad, si está muy cansado o si sufre una afección crónica de cierta gravedad corazón, riñones, etc—.
- Revise su vista una vez por año en el consultorio de un buen oculista.
- Suprima totalmente el tabaco mientras conduce y, si no es usted fumador empedernido, durante todo el viaje.
- Cuando sienta que el sueño le vence o que sus reflejos son lentos, olvídense del café y de los fármacos estimulantes. Si tiene sueño, sólo le queda un remedio eficaz: dormir.
- Haga lo posible para que su coche sea confortable y mantenga abierta en todo momento alguna ventanilla o cortavientos.

Estos son, en definitiva, los atinados consejos de un especialista francés. Seguir fielmente cada uno de dichos consejos puede suponer su llegada a destino sano y salvo.

ENRIQUE FAFIAN



HOTEL MINDANA O

Paseo San Francisco de Sales, 15

M A D R I D -3-

Teléfono 2436504

Telex: 22631 MINDA E - Telegr.: Mindanao



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

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



Pablo Zubiaurre

Agencia Oficial B M C inglesa

MORRIS



WOLSELEY

Riley

ESPECIALIDAD AUTHI

TRANSFORMACIONES TAURUS

TERCIO MONTEJURRA, 4

TELEFONO 17871

SAN SEBASTIAN

ROMA



EN 1977 HABRA EN IT

LAS AUTOPISTAS HAN ACENTUADO LA MODIFICACION AUTOMOVILISTA EN TODO EL PAIS

SE APROXIMA LA SATURACION Y ENTONCES HABRA QUE TOMAR MEDIDAS DRASTICAS

JOSE LUIS TORRES MURILLO

El aumento de la producción de automóviles va muy bien para la economía de una nación, para el desarrollo, para el nivel de vida y para hacer un buen papel en las estadísticas internacionales. Pero las estadísticas, el nivel de vida y el desarrollo obligan a afrontar una serie de problemas que o se resuelven o meten a la economía y al automovilista en un buen lío.

Esto está pasando en Italia. Claro que aquí, con una producción automovilista de primer orden, autoridades y técnicos comienzan a estudiar los problemas dando la cara a las cifras (las soluciones, es de suponer, vendrán después).

ITALIA: EN 1977 UN COCHE CADA TRES HABITANTES

La primera medida que los italianos consideran como inicio de una «política automovilista» es la que determinó el plan de las «autostrade» en 1955 (en diciembre de este año 1968 Italia estará muy próxima de los 3.000 kilómetros de autopistas). Pero esa ley de las autopistas estaba dirigida más

hacia una política de turismo y transporte que a la motorización de masa.

Ahora, con la decisión de montar en Nápoles una gran fábrica de Alfa Romeo, el Gobierno ha tenido que afrontar el problema de la «política del automóvil». El «Alfa-Sud» producirá mil coches diarios. El «Alfa-Sud», como continuación del Alfa Romeo, pertenece al IRI (un instituto que viene a ser un «holding» de empresas en las que participan el Estado y los particulares en una fórmula considerada ejemplar por los economistas europeos). El Estado —los economistas y planificadores del Estado— se ha enfrentado, pues, con el problema del automovilismo, que hasta ahora estaba en manos de la iniciativa privada capitaneada por la Fiat.

Y se ha encontrado con estas elocuentes cifras:

En los años que van del 46 al 56 la matrícula italiana ha pasado de 20.031 unidades a 230.994; en los diez años siguientes de 230.994 se pasó a 1.074.690. Mientras la circulación total pasaba de 1.382.931 coches a 7.002.751 y la densidad habitante por vehículo descendía de 35,5 a 7,6. Los especialistas se han enfrentado a esta progresión y han llegado a la conclusión siguiente: en 1977 la circulación total italianá llegará a los 18 millones de unidades, es decir, a una densidad de 3,1 habitantes por vehículo y 61 vehículos por kilómetro cuadrado de territorio.

NECESIDAD DE PROGRAMAS A LARGO PLAZO

Todos los problemas del automóvil y de la motorización acaban siendo problemas de solución a largo plazo que hay que planear a distancia de años: la educación de automovilistas y peatones es asunto de generaciones, la construcción de una



ITALIA UN COCHE POR CADA TRES HABITANTES

buena red de autopistas requiere diez o veinte años, el proyecto de un nuevo coche necesita más de cuatro años, los planes urbanísticos, aparcamientos, lazos de carreteras y calles para descongestionar las ciudades exigen años y años. Resulta necesario estudiar hoy las soluciones que acabarán siendo realizadas mañana. Si no se hace y se deja ese estudio para cuando la necesidad obligue a la realización de las soluciones, el mundo —Italia, o en nuestro caso España— se encontrará con que antes de construir la carretera o el lazo o el aparcamiento tendrá que resolver una serie de problemas técnicos y legales previos, que le llevarán años y años, y durante ese tiempo será el caos.

En cierto sentido a esto se ha llegado ya en Roma, por ejemplo. Estamos aquí en la matrícula un millón trescientos mil; la circulación por el centro resulta imposible, no sólo por los atascamientos —que aquí se solucionan a base de ir «metiendo el morro» del coche prescindiendo de preferencias en los puntos en que no hay semáforos o guardias, que son la mayoría—, lo grave de la circulación en Roma es que después de pasar media hora en un kilómetro luego uno no puede dejar el coche en ningún lado, porque en las estrechas calles con disco de aparcamiento prohibido hay filas de coches a un lado y otro y uno no puede encontrar aparcamiento ni a un a riesgo de una multa. En Roma no hay un ferrocarril metropolitano que sirva para solucionar el problema del transporte. Ahora los romanos se llevan las manos a la cabeza y están planeando la prolongación del «metro» con estudios que llevarán muchos meses y realización que llevará años. Como solución desesperada van a proponer la prohibición total de aparcamiento en el centro de la ciudad durante las horas claves. Pero esta solución es una solución de emergencia que le va a costar al Ayuntamiento una millonada en coches-grúas si es que quiere imponerse de verdad a los automovilistas.

PENSAR EN LA SATURACION

Con este criterio de mirar al futuro los italianos están ya hablando de la necesidad de pensar en la saturación y en lo que habrá que hacer con los coches italianos en los mercados concurrentes, cuál debe ser la evolución técnica de la construcción, cuáles serán las exigencias de la economía nacional, cuál será la repercusión en la economía

nacional de los depósitos de los seguros del automóvil (en este momento no existe aún en Italia el seguro obligatorio)...

La cifra de 61 coches por kilómetro de territorio preocupa a los técnicos italianos. Téngase en cuenta que la densidad máxima actual en Europa la da Bélgica con 57 coches por kilómetro cuadrado y que Estados Unidos, con 95 millones de coches registrados, tiene una densidad de diez por kilómetro. Estas cifras indican también que los problemas del automóvil no deben estar previstos o programados «a semejanza» de los otros países, sino que exigen soluciones propias en cada uno y en cada zona.

Italia llegará a la saturación dentro de quince años. Saturación puede significar crisis si no se encuentra una válvula de salida a una producción que aumenta y es impulsada oficialmente. Esa salida es el mercado exterior. Ello supone estar en situación de vencer la competencia en términos de precios —por tanto, de costes— y en términos de técnica, recurriendo, si es necesario, a colaboraciones o concentraciones de industrias.



el accidente de tráfico es evitable



Si alguien piensa que el llamado accidente de tráfico es un fenómeno tan natural como las tormentas o la floración en primavera, debiera renunciar a obtener permiso para conducir automóviles o sumirse en la más completa inactividad como conductor. Porque el accidente, como se ha dicho hasta la saciedad y demuestran los datos estadísticos, es evitable en su casi totalidad y obedece, la mayor parte de las veces, a fallos humanos repetidos con abrumadora desproporción respecto a los técnicos o mecánicos de los vehículos.

Más dentro ya del grupo de factores determinantes de estos hechos que sobre alterar la armonía de la circulación suponen cuantiosa pérdida de riqueza en vidas y bienes, es decir, los que dimanen del ser humano, resulta difícil puntualizar las formas en que se manifiesta por la enorme variedad con que se presenta; pese a lo cual nos atrevemos a concretar en dos grandes grupos los tipos de conductores causantes de tan graves y trascendentes anomalías: los imperitos o ignorantes y los temerarios.

A todos ellos van dirigidas estas reflexiones para acrecentar en los primeros sus nociones acerca de la conducción y enaltecer a todos la importancia de la función que desarrollan cuando dirigen los movimientos de su moderno, rápido y dócil automóvil por las vías públicas cuya utilización simultánea por infinidad de vehículos y peatones, hacen de la tarea de conducir una de las más difíciles y delicadas de nuestro tiempo.

Se tacha de anticuado a nuestro Código de la Circulación, como si la pancea de un tráfico seguro estuviese en disponer de unas modernas y completas normas de comportamiento impuestas como de obligatoria observancia en una disposición legal; pero, preguntamos, ¿conocen todos los conductores las reglas y señales esenciales de tráfico contenidas en el Código? Aseguro que si las supieran y ajustasen a ellas su conducta, el porcentaje de accidentes se reduciría en un 90 por 100.

EL BUEN CORPORTAMIENTO

Porque no basta adquirir unas ligeras nociones para superar el ejercicio

teórico preciso a la obtención del permiso de conducción, ni saber manejar los mandos del automóvil a fin de ponerlo en marcha, dirigirlo, frenar y detenerlo, pues es preciso algo más para dominar los movimientos del vehículo, ejercer pleno control sobre él y afrontar situaciones poco frecuentes, pero que se presentan aún sin buscarlas, en ese gran escenario que constituyen las vías públicas con sus múltiples y variados usuarios, posibles notas discordantes en la armonía del tráfico. Esta superación en el comportamiento, en íntima relación con la de las aptitudes, no se obtiene ni con conocimientos teóricos profundos ni con práctica intensa en el arte de conducir, sino merced a la conjunción de ambos elementos formativos del buen conductor, en dosificación adecuada para que los esfuerzos mentales requeridos para aprender las reglas de tráfico indispensables y llevar constante atención a las incidencias de la vía por la que se conduce, lleguen a formar el hábito de la conducción correcta, segura y automática, es decir, sin desgaste ni cansancio alguno porque se ha obtenido la automatización de los reflejos psicomotores.

Con conocimientos, experiencia y atención máximos unidos a la cautela necesaria excluyente de la imprudencia, tendremos sin duda un buen conductor de automóvil que podríamos denominar ideal; difícil de conseguir, mas no imposible, sobre todo cuando existe un propósito saludable de alcanzar esa meta que, aun no lográndose, nos colocará en un puesto aceptable del montón que no destaca por su virtuosismo, pero tampoco constituye elemento perturbador del tráfico, propenso o predestinado al accidente. Mas para merecer formar parte de ese grupo es preciso saber y no olvidar las reglas, señales y marcas esenciales de circulación no por viejas menos modernas y en vigor, porque muchas de ellas tienen su fundamento en la lógica o en el sentido común. Recordemos algunas.

COLOCACION EN RUTA

Si como peatones al situarnos en la calle pretendemos trasladarnos a otra ubicada hacia el Norte, no se nos ocurriría emprender rumbo al Sur, ¿por

qué muchos conductores que saben de antemano han de girar a la izquierda, no se sitúan con anticipación en el lugar adecuado de la calzada para no entorpecer a los demás? Si nos fijamos detenidamente, todo el problema del tráfico y sus consecuencias —el accidente— dimana de la colocación en ruta, parados o en movimiento, de todos y cada uno de los vehículos que ocupan las vías públicas, de forma que puedan compartirse por aquéllos con la mínima perturbación y nulo peligro.

Consecuente a esta idea básica, al ponerse en marcha un vehículo desde el lugar donde se hallaba estacionado sin obstaculizar, entorpecer ni originar riesgos —lugares prohibidos— su conductor ha de esperar para colocarse en ruta a que pueda hacerlo, sin perturbar la marcha de los demás y avisando previamente mediante las señales reglamentarias, y ya en marcha normal, no ha de variar en lo más mínimo su trayectoria o dirección, sin cerciorarse previamente de que no molesta a otros y haciendo siempre anticipadamente las señales anunciadoras de su propósito; al igual que al girar para cambiar de dirección o al invertir el sentido de marcha o al detenerse, avisará y colocará paulatinamente el vehículo en posición adecuada para hacer la maniobra sin originar riesgos ni molestias, tan siquiera, a los demás conductores.

He aquí cómo el aviso previo, la mirada hacia atrás a través del espejo y la colocación paulatina en la derecha, en la izquierda o en el centro de la calzada, según para donde se pretenda girar en vías de único o doble sentido de circulación, constituyen la regla de oro del buen conductor, destacada hace ya muchos años en el Manual publicado por un grupo de expertos en Ginebra.

Conductor: cuida la colocación de tu automóvil y avisa con tiempo tus intenciones, y llevarás ganado mucho para llegar a ser un rápido y seguro automovilista digno de mención. Pero, a la par, obedece en tu afán de perfeccionamiento cuantas señales de tráfico y marcas viales te encuentres, porque ellas ayudan a una circulación armónica, fluida, segura y cómoda.

CARLOS MUÑOZ-REPISO Y VACA,
Jefe de Sección de la Jefatura
Central de Tráfico.

Usted no puede
DOBLAR
así
su rendimiento



DANIS

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

Imagínese una Libreta de Ahorro normal: Usted dispone de su dinero a voluntad y cobra los intereses máximos legales. Pero añádale a esto la posibilidad de **doblar su capital** en favor de los suyos, en forma de Seguro de Vida, por una cantidad igual a la que usted tenga en la Libreta.

Pues esto es, en esencia, la **LIBRETA DE AHORRO-SEGURO DE VIDA** del **BANCO DE VIZCAYA**.

Es natural que todo el mundo pregunte por ella...

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

BANCO DE VIZCAYA EL BANCO QUE SIRVE A TODOS

Aprobado por el Banco de España con el n.º 7100/2



Lo más valioso de un MG es lo que "hace" por usted.

¿Y qué es lo que "hace"? Reflejar la personalidad de su propietario. MG es el coche de categoría, sobriamente elegante, para quienes tienen criterio propio. Para los que saben elegir. Pero eso no basta. Usted exige, naturalmente, mucho más. En todo, MG 1100 se lo da. Es el único coche español tapizado en cuero y con todo el salpicadero en madera noble. Lleva dos carburadores para más reprise y velocidad. Frenos de disco delanteros, con servofreno. Butacas delanteras ajustables y de respaldo totalmente abatible.



MG 1100

Separación voluntaria de los asientos traseros. Elegante parrilla cromada. Motor transversal, con los elementos de transmisión en un solo bloque, logrando así un 80% del coche para viajeros y equipaje. Y la prodigiosa estabilidad conseguida por la suspensión "hydrolastic", tracción delantera y anchura entre ruedas. Para un MG no hay curvas ni baches. Usted jamás los notará. ¿Aun quiere saber más sobre el MG 1100? Visite sin compromiso al distribuidor Authi más próximo.



AUTHI fabrica auténticos coches para auténticos expertos.

IMPORTANTES MODIFICACIONES EN EL CODIGO DE CARRETERA BELGA

El Código de Carretera modificado en Bélgica prohíbe en el futuro rodar a menos de 70 kilómetros por hora en los 300 kilómetros de autopistas que cuenta el país.

Al igual que en Alemania, los automovilistas que circulen en las ciudades después de la puesta del sol deberán alumbrar sus focos con luz de cruce. Hasta el momento estos focos no eran obligatorios más que en los lugares mal iluminados. Las luces de posición eran, en la mayoría de los casos, suficientes.

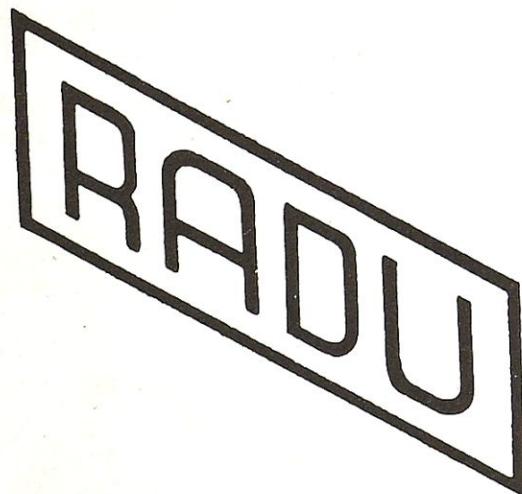
La nueva reglamentación perseguirá a los provocadores de embotellamientos, es decir, los automovilistas que se empeñen en un cruce, aprovechándose de su prioridad, sin tener la certeza de poder salir. El nuevo código introduce también en las carreteras belgas una nueva señalización que caracteriza las vías con prioridad en numerosos países europeos.

Al mismo tiempo se impondrá una reglamentación concerniente a los vehículos y aparatos del automovilista. Los coches particulares tendrán que estar desde ahora sometidos a un control técnico de seguridad cada cuatro años, cuando hasta ahora el control se efectuaba cada cinco.

Los coches tendrán que estar provistos de un limpia-hielo, de un descongelador de parabrisas, de un depósito de líquido de freno a nivel visible, de un extintor, de un botiquín y de un triángulo de señalización para situarlo en la carretera en caso de inmovilización.



*Recambios
Accesorios*



DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423 - 28723

SAN SEBASTIAN

**CASA
DEL
TURISTA**

ARTICULOS DE VIAJE

Legazpi, 6

SAN SEBASTIAN

¿QUE CLASE DE PEDALES PREFERE USTED?

Pasando de un automóvil a otro, el automovilista se pregunta por qué en ciertos modelos sus pies se encuentran cómodamente emplazados en los pedales y en otros no encuentran una posición adecuada.

Para comprender bien lo que sigue, es conveniente situarse en el interior de un coche o por lo menos saber y comprobar cómo funcionan los pedales de un automóvil moderno.

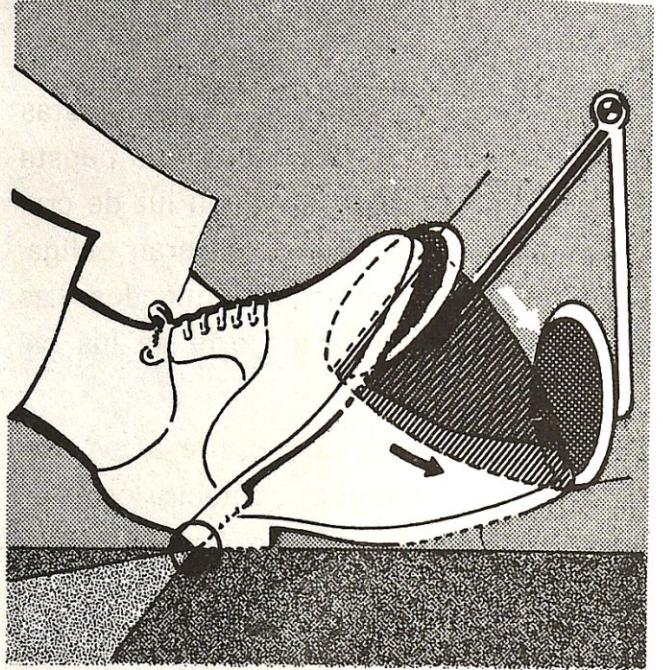
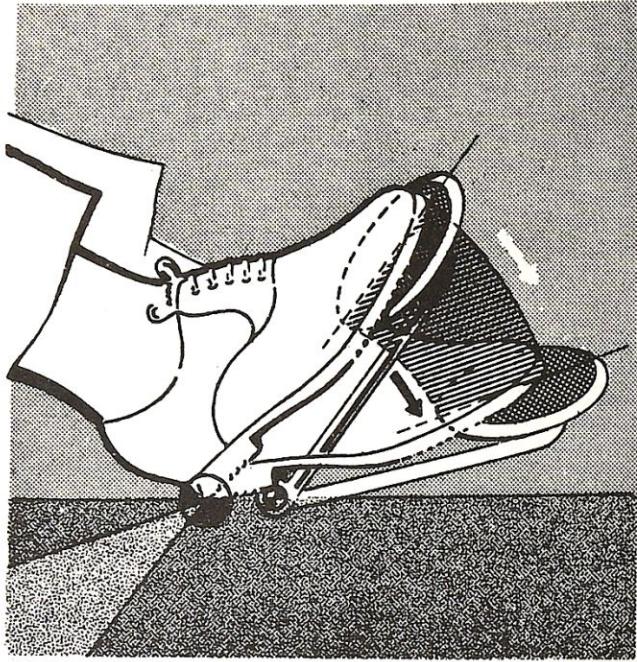
La disposición clásica es así: dos grandes pedales casi juntos y muy similares, que son puestos en movimiento

por un esfuerzo bastante importante. Hemos nombrado el freno y el embrague. Un tercer pedal más ligero y más alejado de los anteriores, es el acelerador.

Dejemos de momento a un lado el acelerador y vamos a ocuparnos del freno y del embrague.

Por intermedio de cables, de piñones y mecanismos hidráulicos, estos dos pedales actúan sobre órganos tensos por muelles.

Estamos por tanto en presencia de dos disposiciones posibles: los pedales suspendidos; aquellos cuyo eje de



80 AÑOS de salud y juventud



AHORA

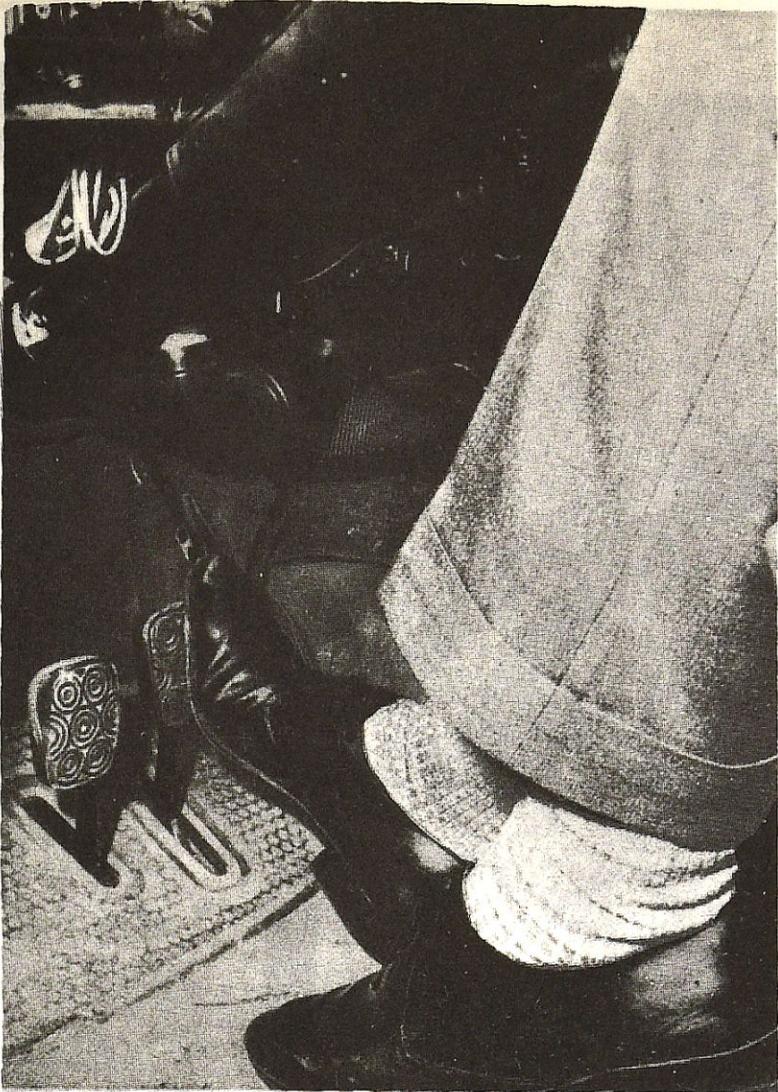


COMO ENTONCES



"MANTENGASE JOVEN"

con
el agua
NATURALMENTE PURA



Estas dos fotografías ilustran los dos dispositivos de pedales que se encuentran habitualmente en los coches modernos, arriba sobre un Alfa Romeo Giulia, aparecen pedales clásicos, mientras que abajo el Peugeot 404 lleva los pedales suspendidos.

articulación está situado por encima de la punta del pie. Presionando sobre él se tiene tendencia a conseguir la vertical.

Los pedales no suspendidos o clásicos tienen su punto de articulación en el centro y bajo la presión del pie tienden a situarse horizontalmente.

Las fotos y dibujos que publicamos junto a estas líneas, harán comprender mejor el funcionamiento de los diferentes tipos de pedales.

DOS SOLUCIONES

¿Por qué los constructores no han elegido ya entre los dos dispositivos, evitándose así la extrañeza que experimenta un conductor cuando cambia de coche?

El piso de los primeros automóviles era muy alto y debajo del chasis no se encontraba sitio suficiente para colocar los dispositivos de los mandos del freno y embrague.

Poco a poco la altura de los coches ha ido disminuyendo. Por otra parte el establecimiento de los frenos hidráulicos ha facilitado las cosas, puesto que un pequeño cilindro puede poner en acción el freno.

¿Qué se puede decir del comportamiento de los dos sistemas de pedales?

Los dibujos demuestran claramente que el pedal clásico resulta el más lógico puesto que el talón coincide casi con el eje de articulación, lo que no sucede con el pedal suspendido.

En el caso del pedal suspendido si el talón se apoya en el suelo, la suela del zapato debe resbalar sobre el pedal y como generalmente son antiderrapantes, es preciso hacer cierta fuerza para vencer esta dificultad.

Los dos esquemas demuestran el funcionamiento de los diferentes tipos de pedales. A la izquierda un pedal clásico sobre el que la planta del pie sigue exactamente el movimiento de la plaqueta de apoyo en el movimiento de rotación. A la derecha en el caso de pedales suspendidos, se aprecia la necesidad de resbalar que tiene el pie sobre la plaqueta, lo que provoca una vibración en el suela del zapato.

TALLERES AMARA



SERVICIO

SERVICIOS:

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

Talleres y Oficinas:

Calle Amara, 26

Teléfono 22239

SAN SEBASTIAN

automovilista!!



si es titular de una libreta de ahorro, obtendrá protección para Vd. y los suyos, en caso de muerte o mutilación por accidente.

AHORRO-SEGURO

es un servicio completamente gratuito de la



CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN

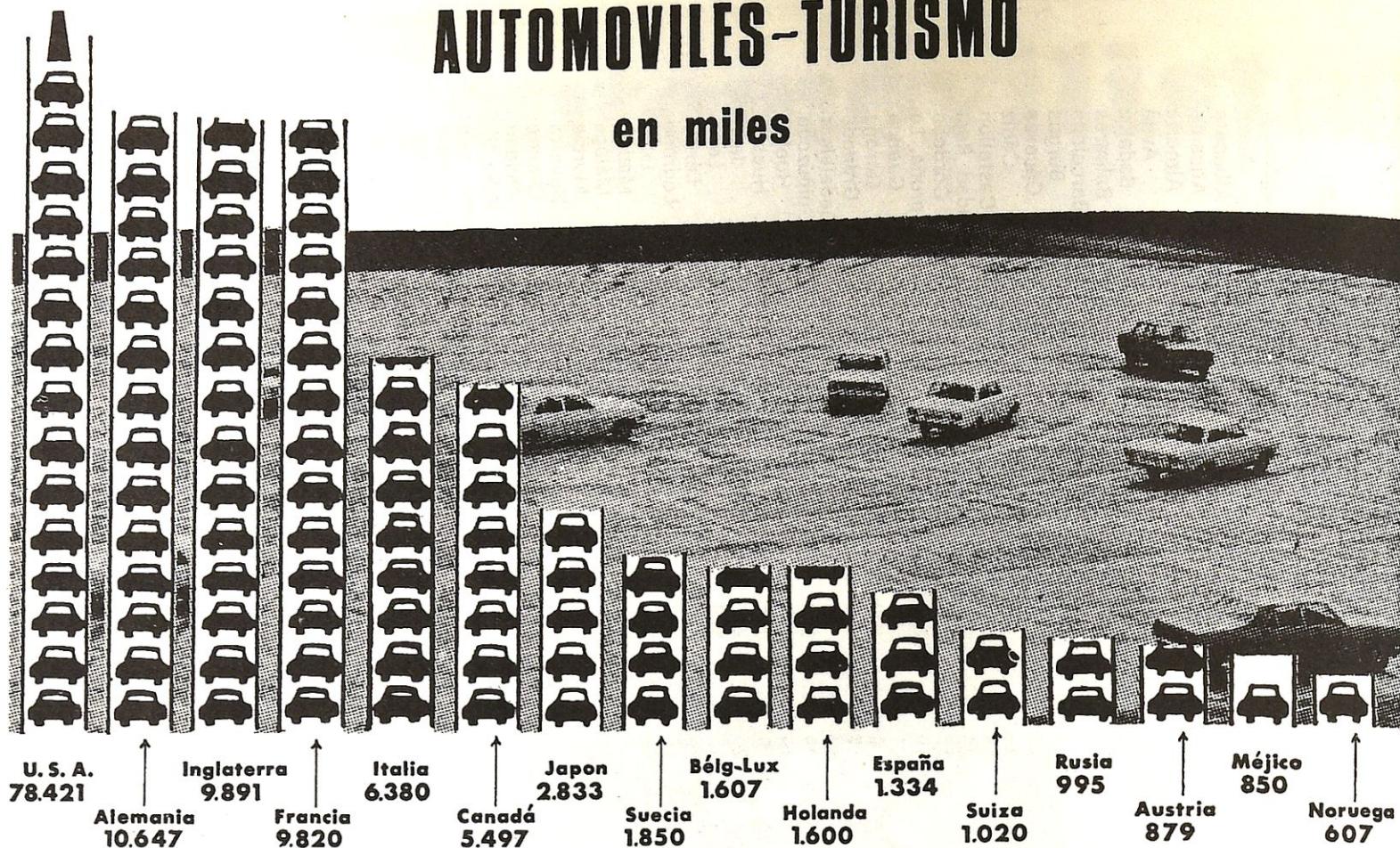


Parque nacional autom6vil, distribuido por provincias y clases

PROVINCIAS	CLASES DE VEHICULOS					TOTAL	Porcentajes %	Habitantes por vehiculo	Vehiculos por 1.000 habitantes	PROVINCIAS
	Camiones	Autobuses	Turismos	Moto-cicletas	Tractores agr6colas					
Alava	5.782	142	6.567	7.159	38	19.688	0,62	9	266	Alava
Albacete	4.460	182	6.912	14.729	38	26.321	0,84	13	141	Albacete
Alicante	14.890	491	32.592	62.989	68	111.030	3,53	8	767	Alicante
Almeria	3.818	180	5.498	18.130	19	27.645	0,88	14	286	Almeria
Avila	1.744	107	3.591	3.146	6	8.594	0,27	26	64	Avila
Badajoz	5.148	140	10.639	15.127	208	31.262	0,99	24	134	Badajoz
Baleares	8.703	809	44.371	54.997	12	108.892	3,46	5	866	Baleares
Barcelona	78.243	2.439	276.833	152.058	904	510.477	16,22	7	3.882	Barcelona
Burgos	6.039	265	8.461	10.918	8	25.691	0,82	14	104	Burgos
Caceres	3.894	245	6.780	7.849	7	18.775	0,60	27	102	Caceres
Cadiz	7.422	377	17.190	29.622	99	54.710	1,74	16	434	Cadiz
Castell6n	6.524	225	12.422	26.291	46	45.508	1,45	8	369	Castell6n
Ciudad Real	4.452	163	7.094	13.568	36	25.313	0,80	21	113	Ciudad Real
C6rdoba	7.891	361	16.194	28.159	11	52.616	1,67	15	258	C6rdoba
Coru6a, La	9.558	679	22.058	22.282	113	54.690	1,74	19	307	Coru6a, La
Cuenca	3.945	133	3.591	5.916	14	12.599	0,40	21	58	Cuenca
Gerona	11.707	508	20.448	37.707	179	70.549	2,24	6	503	Gerona
Granada	7.202	282	12.729	24.266	11	44.491	1,41	17	284	Granada
Guadalajara	2.871	122	2.815	6.623	37	12.468	0,40	13	63	Guadalajara
Guipuzcoa	11.989	518	24.385	26.011	31	62.934	2,00	9	1.546	Guipuzcoa
Huelva	3.590	188	6.250	10.956	44	21.028	0,67	19	214	Huelva
Huesca	4.537	187	6.109	14.428	44	25.305	0,80	9	104	Huesca
Ja6n	6.697	285	12.050	15.778	12	34.822	1,11	20	212	Ja6n
Le6n	8.616	269	10.900	17.047	43	36.875	1,17	15	173	Le6n
L6rida	8.622	300	14.527	18.576	54	42.079	1,34	8	265	L6rida
Logro6o	4.197	166	6.084	8.688	32	19.167	0,61	12	190	Logro6o
Lugo	3.470	317	5.707	9.135	6	18.635	0,59	25	106	Lugo
Madrid	76.775	4.543	291.384	119.403	609	492.714	15,65	7	2.679	Madrid
M6laga	8.835	498	19.661	28.845	82	57.921	1,84	14	438	M6laga
Murcia	10.873	634	20.136	56.830	128	88.601	2,81	10	552	Murcia
Navarra	11.771	536	17.522	20.761	83	50.673	1,61	9	170	Navarra
Orense	3.769	330	6.762	7.709	10	18.580	0,59	24	156	Orense
Oviedo	14.722	940	31.604	31.839	105	79.210	2,52	13	314	Oviedo
Palencia	3.415	156	4.869	6.403	77	14.920	0,47	14	83	Palencia
Palmas, Las	12.684	895	23.897	5.508	187	43.171	1,37	12	576	Palmas, Las
Pontevedra	8.510	486	19.270	20.861	19	49.146	1,56	15	337	Pontevedra
Salamanca	4.856	292	10.090	9.533	34	24.805	0,79	15	159	Salamanca
Santa Cruz de Tenerife	12.932	824	24.927	2.217	28	40.928	1,30	14	529	Santa Cruz de Tenerife
Santander	8.798	309	16.985	19.445	45	45.582	1,45	10	300	Santander
Segovia	2.751	89	3.868	4.062	11	10.781	0,34	17	103	Segovia
Sevilla	13.488	830	36.841	55.390	112	106.661	3,39	13	562	Sevilla
Soria	2.192	91	2.801	2.925	13	8.022	0,25	16	62	Soria
Tarragona	9.263	296	15.411	29.643	23	54.636	1,74	8	393	Tarragona
Teruel	2.375	148	3.131	4.370	46	10.070	0,32	19	51	Teruel
Toledo	5.407	267	6.777	11.708	46	24.205	0,77	20	91	Toledo
Valencia	23.560	1.001	75.018	86.094	127	185.800	5,90	9	1.551	Valencia
Valladolid	6.540	284	15.155	13.699	36	35.624	1,13	11	228	Valladolid
Vizcaya	19.844	780	47.710	27.009	134	95.477	3,03	10	1.447	Vizcaya
Zamora	3.009	110	4.341	4.888	36	12.384	0,39	22	79	Zamora
Zaragoza	11.762	516	26.322	25.619	227	64.446	2,05	11	258	Zaragoza
Ceuta	679	53	4.077	1.147	—	5.956	0,19	12	4.254	Ceuta
Melilla	717	194	3.481	999	—	5.391	0,17	14	1.498	Melilla
Total 1.º enero 1968	524.449	25.182	1.334.837	1.259.062	4.338	3.147.868	100,0	10	392	Total 1.º enero 1968
Total 1.º enero 1967	444.035	22.833	1.052.506	1.212.496	3.792	2.735.662	—	—	340	Total 1.º enero 1967
DIFERENCIA	80.414	2.349	282.331	46.566	546	412.206	—	—	—	DIFERENCIA

AUTOMOVILES-TURISMO

en miles



El mundo anda sobre ruedas se podría titular este gráfico que hoy ofrecemos a nuestros lectores. Un mundo con prisas por llegar a objetivos no muy concretos. ¿Es índice de un mayor bienestar la posesión de vehículos automóviles? Indudablemente. Parece que a pesar de los muchos quebraderos de cabeza que origina, el peligro de los accidentes aparte, todos deseamos cambiar de modelo con frecuencia y ver a nuestros amigos con los mismos acradables problemas. Pero, además, tras este mundo se aglutinan medio financieros, técnicos y laborales que cuentan, y mucho, en las balanzas del poderío económico. Un país, con muchos automóviles, es un ente socio-económico poderoso, capaz de llegar antes y en mejores condiciones.

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)



UBALDO - decorador

Diplomado en Artes Decorativas

ASESORAMIENTO TECNICO

INSTALACIONES COMPLETAS EN TODOS LOS ESTILOS

PROYECTOS - MOBILIARIO - TAPICERIA - DECORACION
MUEBLES AUXILIARES

LAMPARAS

ARTICULOS DE REGALO

INSTALACIONES DE OFICINAS

Hernani, 23

Teléfono 157 31

SAN SEBASTIAN

EL CONDE DE VILLAPADIERNA

NUEVO PRESIDENTE DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO

La Comisión Directiva de la Delegación Nacional de Educación Física y Deportes ha acordado el nombramiento del conde de Villapadierna como presidente de la Federación Española de Automovilismo.

El anterior presidente, don Guillermo Gil de Reboleño, ha sido designado presidente de honor de la misma, concediéndosele la Medalla de Plata al Mérito Deportivo.

El nombramiento del conde de Villapadierna ha encontrado el mejor eco entre los automovilistas españoles. Para nosotros supone un gran acierto, pues conocemos en el conde de Villapadierna sus aficiones al automóvil desde cuando actuaba en el circuito de Lasarte.

Al tiempo de enviarle nuestra felicitación, le deseamos los mejores logros en este importante puesto.

CONTAMINACION ATMOSFERICA EN MADRID

«La contaminación de la atmósfera de Madrid alcanza ya niveles que no pueden menos de preocuparnos, por lo que sería imprudente dejar de proponer y exigir las medidas correctoras y preventivas necesarias para combatirla», se subraya en el informe de la Comisión Especial del Ayuntamiento de Madrid, que, presidida por el concejal señor Planelles, ha estudiado este problema.

En la contaminación del aire influyen poderosamente los vehículos. Para evitar los efectos que producen los humos de los vehículos de motor se establecen sanciones en cuantías que oscilan entre 500 a 1.000 pesetas para las faltas leves; 2.000 a 5.000 pesetas para las graves, y 6.000 a 10.000 pesetas para las muy graves.

Para enfrentarse con el problema, se crea el Servicio de Contaminación Atmosférica, con divisiones y secciones de documentación, investigación, laboratorio, estaciones de observación, inspección, división de industrias y edificios, de vehículos, automóviles, etc. Se crearán, asimismo, estaciones de observación con emplazamiento fijo y otras móviles. Existirán también equipos para inspección de industrias y para inspección de vehículos de motor.

La plantilla inicial de funcionarios del Servicio será de 35 personas, de las que un 50 por 100 se cubrirá en principio con personal existente.

LAS MATRICULACIONES TURISTICAS EN 1967

Durante el pasado año 1967 han circulado en España por primera vez y con matrícula turística

6.109 vehículos. Más de la mitad de ellos correspondió a Madrid, con 3.614 unidades, especialmente modelos Volkswagen y Simca. Después, sigue Pontevedra, con 470 vehículos; Barcelona, con 454; Baleares, con 294; La Coruña, con 211; Oviedo, con 211... Hubo quince provincias que no matricularon ningún automóvil con placa turística.

El mes de junio acusó el mayor índice de matriculaciones, mientras que febrero fue el caso inverso.

TALLERES IZAGUIRRE

SERVICIO OFICIAL

“CITROEN”

MAXIMA GARANTIA

BUEN SERVICIO

Mecánica

Electricidad

Chapistería

Cabina de pintado y

Horno de secado

Pintado de bajos

Servicio de engrase

Lavados a presión

Solicite talonario gratuito de orientación
y control de servicios

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

SAN SEBASTIAN

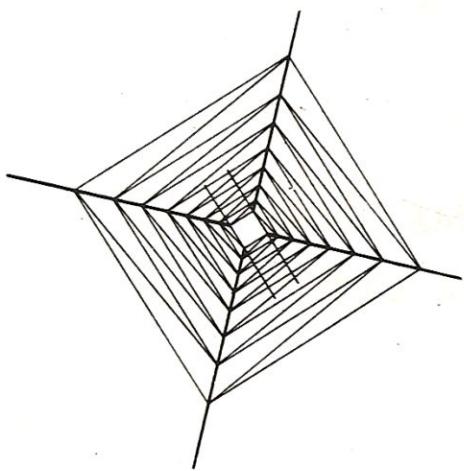
LA MAYOR FUSION EN INGLATERRA

El pasado 14 de mayo comenzó a funcionar como una sola compañía la British Leyland Motor Corporation Limited, que como se sabe se ha formado por la fusión de Leyland Motor Corporation y la British Motor Holding y que constituye la mayor fusión industrial en la Historia de Inglaterra. La nueva empresa es de hecho el quinto fabricante del mundo.

La British Leyland dará empleo a casi 200.000 personas en todo el mundo y sus ventas actuales alcanzan un valor superior a los 800 millones de libras esterlinas al año (unos 135.000 millones de pesetas). Las ventas totales en el extranjero durante el pasado año alcanzaron la cifra de 350 millones de libras esterlinas, de las cuales casi 250 millones de libras esterlinas fueron exportaciones directas desde Gran Bretaña.

Uno de los objetivos inmediatos y a corto plazo de la nueva compañía es aumentar la cifra de ventas por encima de los mil millones de libras esterlinas y actualmente todos los esfuerzos y energías de la compañía están dirigidos en este sentido. Tardará algún tiempo en evolucionar la estructura de dirección y administración de la empresa, pero en principio habrá siete divisiones en funcionamiento.

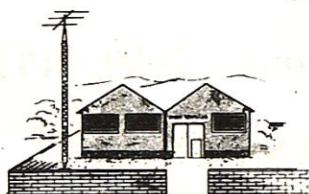
El Ejecutivo Jefe de la British Leyland, Sir Donald Stokes, ha comentado: «Ya hemos tomado una decisión que es vital para el futuro de la British Leyland, hemos formulado nuestra política de nuevos modelos con detalles para un período tan amplio como 1972, y de hecho es probable que el público vea algunos de nuestros nuevos e interesantes productos el próximo año.»



angel iglesias

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

SAN SEBASTIAN



TALLERES
Barrio Martutene
Tel. 50200 (centralita)



MONTAJES Y ALMACENES
Paseo de Errondo, 5
Teléfono 16927



EXPOSICION
Av. Sancho el Sabio, 7
Teléfono 26184

* noticias *

LOS INTERCAMBIOS EN LA INDUSTRIA FRANCESA DEL AUTOMOVIL

Todas las importaciones como las exportaciones en la industria francesa del automóvil han registrado aumentos sensibles a comienzos de este año.

Según los productores, las exportaciones, en los dos primeros meses de 1968, se elevaban a 176.675 coches frente a 138.249 unidades a fines de febrero de 1967 (159.994 turismos y 16.681 vehículos utilitarios, contra 125.111 y 13.138, respectivamente, en 1967).

Estas exportaciones, en el mes de febrero de 1968, se elevaron a 89.067 unidades (frente a 65.651 unidades en febrero de 1967), de las cuales 80.772 turistas (59.944) y 8.295 vehículos industriales (5.707). Por lo tanto, en el mes de febrero se estableció un nuevo «record» mensual de exportaciones. Este total supone una progresión del 1,7 por 100, en comparación con el mes de enero, que a su vez había registrado un «record» absoluto. Pero, además, en relación con el mes corriente de 1967, el aumento es muy fuerte, puesto que se da un 35,7 por 100, y en lo que se refiere a los vehículos utilitarios, 45,3 por 100. En los dos primeros meses de 1968 las importaciones fueron de 42.049 unidades (frente a 32.289 unidades durante el mismo período de 1967), de las cuales 38.654 turismos (29.215) y 1.810 vehículos utilitarios (frente a 3.074).

FUSION Y ABSORCION POR PARTE DE FASA-RENAULT

Las sociedades Fabricaciones Mecánicas Renault de España, S. A. (Famesa-Renault) y Fabricación de Carrocerías Renault de España, S. A. (Facs Renault) han acordado su fusión con Fabricación de Automóviles Renault de España, S. A. (Fasa-Renault) mediante la absorción de aquellas dos sociedades por la mencionada en tercer lugar.

Asimismo, Fasa-Renault acordó absorber a ambas sociedades a través de una operación que consiste en la concesión, por orden ministerial de Hacienda, de fecha 8 de febrero de 1968, de exenciones y bonificaciones fiscales y otros beneficios que se determinan en dicha orden.

CONGRESO DE TECNICAS DEL AUTOMOVIL

Setecientos assembleístas, en representación de veintisiete países, participan en el XII Congreso Internacional de Técnicas del Automóvil, que se viene celebrando en el Palacio de las Naciones de la Feria Oficial e Internacional de Muestras de Barcelona.

Las sesiones de trabajo completan un interesante programa. El hecho de que un Congreso de tan alta categoría se celebre en España viene a demostrar dos cosas: de un lado, el progreso de nuestra industria del motor, así como de la correspondiente auxiliar; de otro, la alta capacidad de organización que ya hemos demostrado en ocasiones precedentes.

CANO S. A.

SERVICIO OFICIAL

FIAT SEAT

Vespa

M·A·N

EXPOSICION, VENTA Y SERVICIO ASISTENCIA TECNICA

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

SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 - Teléfono 631335

IRUN

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



4

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

1

así hemos crecido gracias a nuestros clientes y amigos.

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

2

he aquí sus dividendos,

Recursos propios	825 Millones de Pesetas
Fondo de Reservas	484 Millones de Pesetas
Fondo de Regularización Balance	341 Millones de Pesetas

Obra Social realizada durante el año 1967	74 Millones de Pesetas
---	------------------------

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

3

nuestros préstamos y créditos,

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

4

y un nuevo servicio gratuito.

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



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL

AUMENTO CONTINUO DE LOS MOVIMIENTOS TURISTICOS EN EL MUNDO

Más de 138 millones de llegadas de turistas extranjeros han sido registradas en 1967 en los diferentes países del mundo, lo que constituye un aumento de más de 7% en comparación con las llegadas turísticas del año de 1966. Este conjunto de movimiento de personas ha constituido para los países de recepción una cantidad global de ingresos del turismo internacional de más de 14 millares de millones de dólares, o sea 8% más que el año anterior.

Estas estimaciones prudentes establecidas por la UIOOT sobre la base de las estadísticas oficiales proporcionadas por un muestrario escogido entre 60 países turísticamente más importantes, permiten constatar que la tasa de crecimiento del turismo internacional en 1967 ha sido igual a la tasa de

crecimiento anual medio del valor de las exportaciones totales en el mundo (7%).

Los acontecimientos de orden político o económico que se han producido en ciertos países o en ciertas regiones del mundo, han provocado una ligera disminución en los movimientos turísticos. Esta disminución no solamente ha afectado a las regiones directamente dañadas por tales acontecimientos sino que también por vía de consecuencia a otras regiones del mundo.

Es así que en Africa, en Europa y en Oriente Medio, la tasa de crecimiento anual no ha sido tan importante como en años anteriores. Pero este ligero retroceso ha sido compensado por la expansión continua del turismo internacional en el continente americano, en Asia y en el Pacífico.



LE DAMOS LO QUE NADIE OFRECE

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

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

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA GUIPUZCOA

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

SUGERENCIAS PARA PREVENIR LOS ACCIDENTES

Por JUAN FRANCISCO MUÑOZ MARTIN

Para la prevención de accidentes se sugiere la celebración de una campaña nacional de divulgación de la tasa de alcoholemia permitida a los conductores, donde se ponga de manifiesto las cantidades de vino del país que no deben superarse para no rebasar aquella tasa, resaltando que sin llegar a la embriaguez, el estado de euforia o de excitación producido por una ingestión alcohólica superior a la tolerada por cada individuo en particular, son causa de gran número de accidentes.

El problema del alcoholismo, como todos aquellos otros que afectan de manera directa o indirecta a la seguridad vial, preocupa especialmente a esta Dirección General que promueve por ello diversas campañas tendentes a la prevención de accidentes. Entre ellas se han realizado algunas de tipo general, tratando de llamar la atención del conductor sobre los peligros del alcohol, mediante la prensa, radio, televisión y cartelería.

En nuestro país no se encuentra establecida legalmente la tasa del alcohol en sangre. De estudios médicos realizados parece ser que ésta podría tener como tope máximo entre 0,80 a 1 por 1.000, si bien se estima la conveniencia de rebajarla aún más, siguiendo para ello la experiencia obtenida en la aplicación de las normas vigentes en otros países.

Es evidente la necesidad de hacer llegar al conocimiento de los conductores la influencia que el alcohol tiene en la conducción y el riesgo que encierra no solamente el estado de embriaguez, sino también el denominado estado eufórico.

No obstante, esta realidad, hasta el momento, no se ha considerado por esta Dirección General el planificar en

gran escala campañas en relación con esta materia, ya que en la planificación de éstas se establece el rango de prioridad en razón a su necesidad, de acuerdo con la realidad vigente, y es incuestionable que en este orden de prioridad merecen especial atención otras materias. En este sentido resultan elocuentes los datos estadísticos correspondientes a los accidentes de circulación ocurridos durante el año 1967. Así, del total de los accidentes con víctimas, que ascendieron a 53.617 (2.299 mortales), 36.826 se produjeron como consecuencia de infracciones al Código de la Circulación, de ellos, 9.059 por exceso de velocidad; 4.484, por no mantener los intervalos de seguridad entre vehículos; 4.374 por no respetar la prioridad de otro vehículo; 3.503, por no circular por la vía o parte de ella que le corresponda; 2.691, por giros incorrectos, y 2.383 por adelantamientos antirreglamentarios. A tenor de las mismas estadísticas, 509 conductores de vehículos implicados en accidentes con víctimas se encontraron bajo efectos de bebidas alcohólicas o estupefacientes en el momento del accidente (33 en los accidentes mortales).

La gran desproporción existente entre las causas apuntadas, y el que continúe siendo elevada, en relación con las demás circunstancias de los accidentes, la influencia que en los mismos tienen las infracciones de los conductores al Código de la Circulación, hace que la política de prevención de accidentes se oriente en el sentido más conveniente para corregir dichas infracciones, a través de las oportunas campañas de educación vial, como han sido, entre otras, las de «Conductores, circulen por la derecha», «Campaña sobre el Tráfico Urbano», «Campaña del Ciclista», «Campaña Nacional del Alumbrado» y «Semana del Peatón».

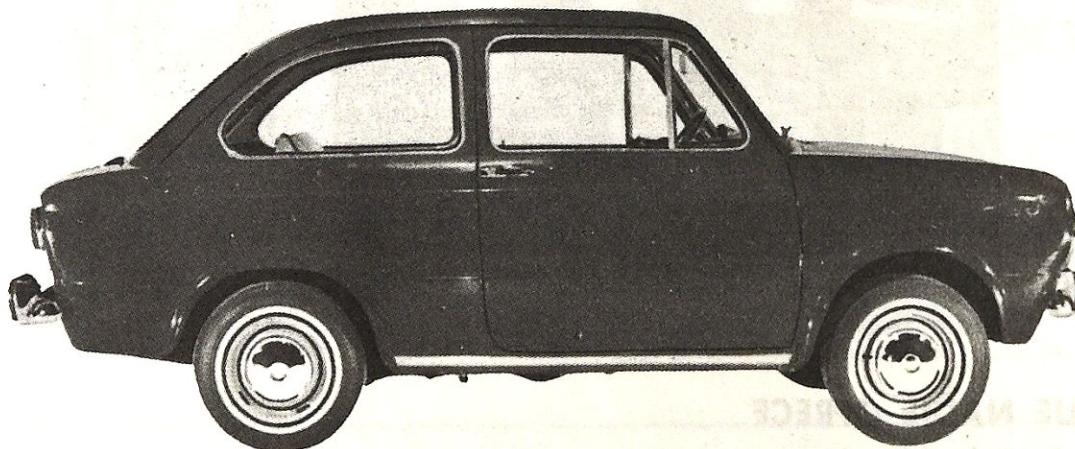
Lo anteriormente expuesto no quiere decir que no esté en la mente de esta Dirección General el programar campañas de ámbito nacional, con el fin de lograr que los conductores adquieran conciencia de la necesidad de conducir sin haber ingerido bebidas alcohólicas en cantidad que pueda mermar sus facultades y, en consecuencia poner en peligro su seguridad y la de los demás usuarios de las vías.

TALLERES Y GARAGE LEAL, S. A.

Paseo de Colón, 31 - 33

(Frente a la playa de Gros)

SERVICIO OFICIAL SEAT



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

Incluidos todos los impuestos

Solicite información a nuestro departamento de ventas

LEYENDO EL CODIGO *

HECHO DENUNCIADO.—«Adelantar a un turismo viniendo otro vehículo en sentido contrario a escasa distancia con riesgo de colisión». Automóvil de segunda categoría. Multa impuesta: mil pesetas.

RECURSO.—Que la carretera se hallaba señalizada con línea de trazos amarillos con visibilidad total y anchura suficiente y que el adelantamiento lo realizó pidiendo paso al conductor del turismo que le precedía a cuya altura se hallaba situado ya cuando otro vehículo apareció en dirección contraria a prudencial distancia, pero el referido conductor impidió que lo adelantase normalmente al no acortar la velocidad ni orillarse suficientemente a su derecha, como lo prueba el hecho de que también fuese parado y denunciado por los Agentes de Tráfico, a los que había visto antes de iniciarse la maniobra, sin que entonces implicase riesgo alguno, por lo que estima que el causante de la infracción que se le imputa fue el repetido conductor del turismo que le precedía.

La Fuerza actuante se ratifica en la denuncia y manifiesta que la infracción que motivó ésta fue observada perfectamente, como reconoce el propio recurrente, sin que se apreciara ninguna falta por parte del conductor del vehículo adelantado, como lo prueba el que no fue denunciado ni se le ordenó parar.

RESOLUCION.—Se confirma la resolución dictada por los fundamentos que se expresan.

Que acreditados los hechos denunciados por la ratificación de la Fuerza actuante, que hace fe a tenor de lo establecido en el artículo 291 del Código de la Circulación, salvo prueba en contrario no aportada por el recurrente, que antes bien, en su declaración, de alcance impreciso y contradictorio —pues afirma que vio aparecer al vehículo que circulaba en dirección contraria, sin concretar distancia aproximada, cuando ya estaba a la altura del turismo que pretendía adelantar, a pesar de tener visibilidad total, según su propia expresión—, no deja de reconocer la realidad de aquellos al imputar la responsabilidad al conductor de dicho turismo y referir la ausencia de riesgo exclusivamente al momento de iniciar la maniobra, debe estimarse que tales hechos son constitutivos de infracción a lo dispuesto en los apartados a) y f) del artículo 30 del mencionado Código, y procede, en su consecuencia, confirmar la resolución impugnada, ya que de conformidad con los preceptos citados todo conductor al pretender adelantar, debe asegurarse de que puede hacerlo sin riesgo de choque con otro vehículo que circule en sentido contrario y ha de desistir del adelanto cuando la presencia de éste pudiera impedirlo, prescripciones éstas que indudablemente no cumplió al realizar la maniobra que se sanciona sin que pueda exonerarle de responsabilidad su justificación basada en la culpa del conductor del automóvil que le precedía, pues, aun de admitirla como cierta, no hace sino resaltar dicha responsabilidad por evidenciarse más entonces la necesidad de desistir de efectuarla».

(Es un servicio de Divulgación de la Jefatura Central de Tráfico.)

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



OPTICA

BIK

Garibay, 13 - SAN SEBASTIAN

PARA EVITAR ACCIDENTES PODEMOS OFRECERLE LENTES O LENTILLAS ORGANICAS

Banco de la Vasconia

**Sucursales en las provincias de
NAVARRA Y GUIPUZCOA**

ALSASUA	IRUN
BEASAIN	ISABA
CASCANTE	SANGÜESA
CORELLA	TAFALLA
ELIZONDO	TUDELA
ESTELLA	VILLAVA

Sucursal en Vitoria

Calle Postas n.º 26 - Teléfono 7407

Oficinas de Cambio

en las localidades fronterizas de:

DANCHIRENEA y VALCARLOS

Oficinas Centrales en PAMPLONA

Plaza del Castillo n.º 39 - Teléfono 21 19 54

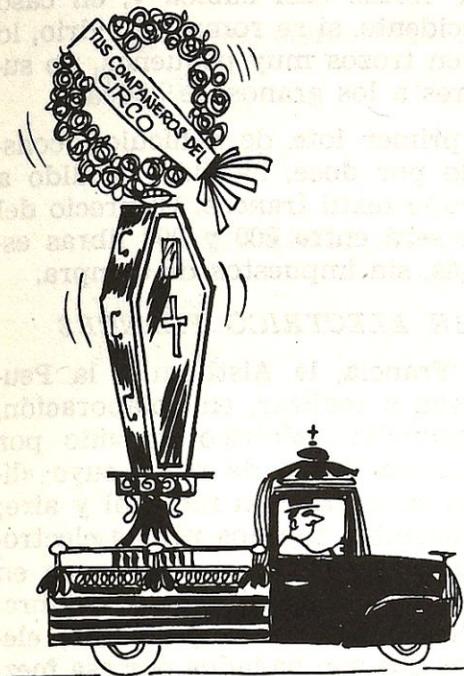
Agencia Urbana núm. 1

B.º de la Milagrosa - Teléfono 22 40 98

**Extensa red de corresponsales con
el resto de España y en el Extranjero**



RUEDA EL HUMOR



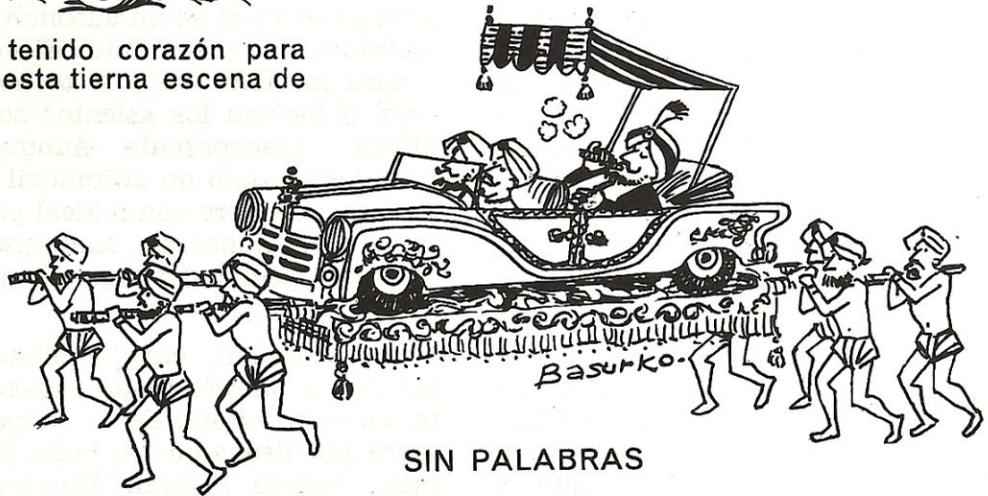
SIN PALABRAS



—No he tenido corazón para interrumpir esta tierna escena de amor.



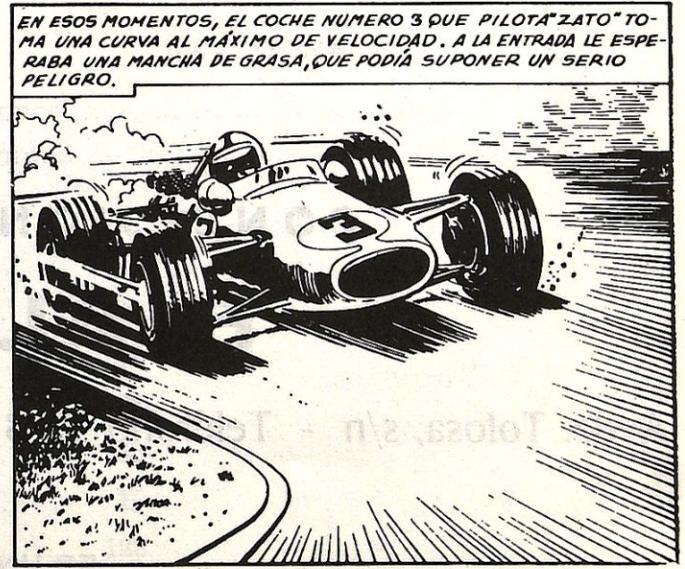
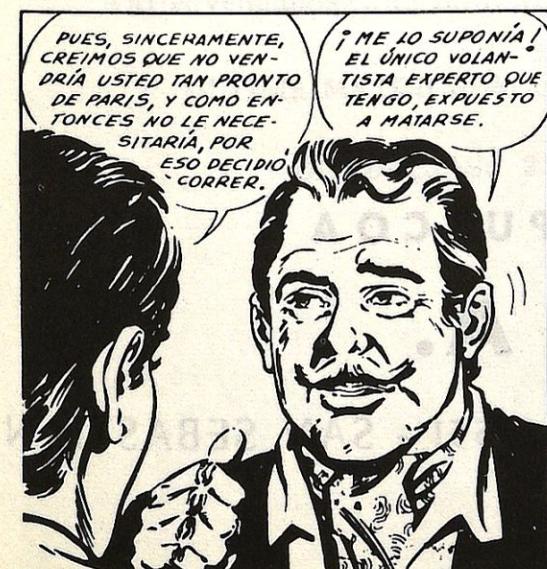
PRESO DE CHICAGO



SIN PALABRAS

HOMBRES BOLIDOS (Continuación)

Por F. CASCAJO (3)



(Continuará)

OBSESION EL AUTO PARA LA CIUDAD

La diferencia, cada vez mayor, que existe entre el tráfico en la ciudad y en la carretera comienza a tener efectos visibles sobre el diseño de los automóviles. En días pasados, la Universal Power Drives Limited presentó lo que dicha firma califica «el primer automóvil práctico para el tráfico de la ciudad». La Universal Power Drives Limited lleva cuarenta años fabricando chasis para vehículos y piezas para transmisiones.

El citado automóvil no se parece en nada a cuanto hasta ahora se ha fabricado. Una de sus características más notables es el total empleo de cristal de seguridad Triplex para el techo y «las cuatro paredes» de este vehículo en forma de cubo y con dos metros de lado. Tiene capacidad para cinco personas, sentadas sobre almohadillas infladas y transparentes.

Los fabricantes, después de detenido estudio, decidieron adoptar el motor de combustión interna para su nuevo modelo, motor que, en su opinión, ofrecía más ventajas prácticas que otros motores con baterías para este tipo de automóvil de la ciudad.

También se han empleado gran número de elementos de las series de tracción delantera de la B.M.C. La velocidad máxima de este automóvil se mantiene en los 80 k.p.h., y se conserva la aceleración necesaria para circular en las calles de las ciudades. Tiene, además, cinco puertas corredoras de cristal que facilitan el acceso al coche, sin reducir la visibilidad en lo más mínimo.

AUTOMOVIL TRANSPARENTE

El último proyecto tecnológico anglofrancés es el de un automóvil completamente transparente. El vehículo tendrá los laterales y el techo de vidrio, e incluso los asientos serán de plástico transparente. Aunque será producido como un automóvil de ciudad, se considera como ideal para viajes de vacaciones, así como para presenciar espectáculos deportivos desde el interior.

El automóvil, cuya exhibición en público se ha efectuado recientemente, es el resultado de la cooperación entre un diseñador de París y la entidad inglesa Perivale Universal Po

werdrive Limited. El automóvil va dotado de un motor de 1.100 centímetros cúbicos, con transmisión automática.

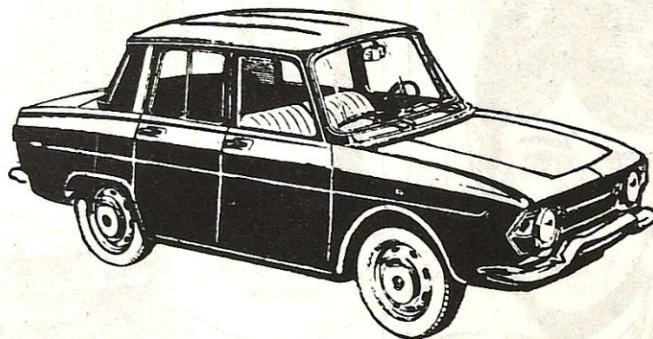
Salvo bandas estrechas de metal en las esquinas, los laterales y el techo están fabricados con vidrio varias veces más resistente que el vidrio ordinario. Podrá transportar entre cinco o seis personas a una velocidad máxima de 50 millas por hora, tiene puertas corredizas, tanto en los laterales como en la parte delantera. Es de forma casi cúbica y, en caso de accidente, si se rompe el vidrio, lo hace en trozos muy pequeños, no superiores a los granos de azúcar.

El primer lote de vehículos, constituido por doce, ha sido vendido a un grupo textil francés. El precio del coche será entre 800 y 900 libras esterlinas, sin impuestos de compra.

COCHE ELECTRICO FRANCES

En Francia, la Alsthom y la Peugeot van a realizar, en colaboración, un automóvil eléctrico, movido por un sistema nuevo de pilas, cuyo «líquido» se forma con metanol y aire; los elementos son dos placas electrodos que se repiten y que tienen en medio, en «sandwich», una membrana semipermeable de polivinilo, elementos que son bañados por esa mezcla. Producen mucha electricidad con poco peso.

RENAULT  **10**



1108 CC

CONCESIONARIO PARA GUIPUZCOA

F. ALBERDI, S. A.

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

ES UN PRODUCTO **FASA-RENAULT**

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA

DATOS ESTADISTICOS RELATIVOS A MAYO DE 1968

— MATRICULACIONES —

Camiones	60
Autobuses	6
Turismos	621
Motocicletas	46
Furgonetas, camionetas	73
Remolques	3
TOTAL	809

PERMISOS DE CONDUCCION

Varones	530
Hembras	71

LICENCIAS CONDUCCION

Varones	153
Hembras	22

DENUNCIAS FORMULADAS

Por infracción al C. C. y disposiciones complementarias	2.567
Por infracción al Reglamento de Transportes	145
TOTAL	2.712

ACCIDENTES DE CIRCULACION

Accidentes 54

De los que se han desprendido:

Muertos	6
Heridos leves	33
Heridos graves	17
Total	56

Sólo daños materiales 15

Vehículos implicados:

Camiones	15
Autobuses	6
Turismos	56
Motocicletas	14
Bicicletas	3
Ciclomotores	2
Total	96

Peatones 11

ULTIMA MATRICULA: SS-76.945

ULTIMA MATRICULA: SS-301 R

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA

Mes de Mayo de 1968

VEHICULOS MATRICULADOS

Turismos	438
Motocicletas	24
Camiones	69
Furgonetas	74
Autobuses	6
Otros vehículos	5

ULTIMA MATRICULA: NA-56.361

DENUNCIAS: 2.243

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	896
Hembras	88

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	316
Hembras	21

REVISIONES

Varones	419
Hembras	3

ACCIDENTES

Número de accidentes	80
Número de muertos	11
Número de heridos graves	33
Número de heridos leves	63
Daños materiales	18
Vehículos implicados	128

DATOS ESTADISTICOS NACIONALES

ACCIDENTES Y VICTIMAS

Durante 1967, ocurrieron 53.617 accidentes con víctimas y 24.037 accidentes fueron sólo daños materiales.

El total de muertos a consecuencia de los accidentes de tráfico este mismo año de 1967 fue de 3.635.

Murieron en la carretera 2.749
En zona urbana 827

En la carretera ocurrieron 24.972 accidentes con víctimas y en zona urbana 28.645 accidentes también con víctimas.

VEHICULOS

El Parque Nacional de Vehículos, en 31 de diciembre de 1967 era de 3.147.868 (15% más que en 1966).

1.334.837 turismos
1.259.062 motocicletas
524.449 camiones
25.182 autobuses
4.338 tractores

En el año 1967 se matricularon 440.393 vehículos.

290.027 turismos
90.337 camiones
56.619 motocicletas
2.806 autobuses

Por provincias se destacan:

Madrid, con 76.175 vehículos matriculados.
Barcelona, con 72.002.
Valencia, con 25.272.
Sevilla, con 15.862.
Alicante, con 13.500.
Oviedo, con 13.413.
Vizcaya, con 12.767.
Baleares, con 12.197.

Las que menos vehículos matricularon fueron:

Soria, con 1.107 vehículos.
Teruel, con 1.159.
Avila, con 1.508.

Para conocer el ritmo mensual de matriculaciones de vehículos conviene saber que, por ejemplo,

en el mes de marzo último fueron matriculados en toda España.

38.663 vehículo

de los que son:

27.626 turismos
7.738 camiones
3.037 motocicletas
225 autobuses, y
37 tractores

PERMISOS PARA CONDUCIR

Fueron expedidos en 1967, por las Jefaturas Provinciales de Tráfico:

751.612 permisos de conducir, y
122.630 licencias de ciclomotor.

A nuevos conductores fueron expedidos 529.687 permisos.

Sólo a mujeres se expidieron 74.789 permisos.

En el mes de marzo último se expidieron:

33.726 permisos; 22.623 a nuevos conductores y 8.656 licencias de ciclomotor, y fueron retirados por diversas infracciones 709 permisos y 88 licencias de ciclomotor.

DENUNCIAS

En el mismo año 1967 se formularon en las carreteras 1.299.262 denuncias. Por infracción a las normas de circulación, 1.224.946, y por infracción a las normas de transporte, 74.316.

En el mes de marzo último se formularon 117.771 denuncias por diversas infracciones.



MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

aseguradora oficial del

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA



1.º— Reducción del coste del seguro.

2.º— Especialización en el seguro de automóviles.

3.º— Ambito Nacional de contratación.

4.º— En toda Europa Occidental.

5.º— Asistencia jurídica eficaz.

6.º— Protección y Defensa.

7.º— Libre elección de taller.

8.º— Mapa de carreteras.

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Nuestros asegurados, son los principales propi-gandistas de estas condiciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

Solicite las condiciones otorgadas a los Socios del

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA



una completa organización para vd.

Todo usuario de vehículo precisa una asistencia en el momento y lugar en que surja la causa. La completa red asistencial de **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL** le acompañará siempre por toda España. Y además, en sus desplazamientos por Europa encontrará la asistencia de **MUTUA** incluidos los países de Europa Oriental, Asia y Africa ribereños del Mediterráneo.

EL REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA, a través de su aseguradora oficial **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, especializada en el seguro de vehículos, está en condiciones de ofrecerle esta completa organización asistencial.

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 del

REAL CLUB AUTOMOVIL DE GUIPUZCOA

