

El Automovil Club



Club
VASCO
NAVARRO

2.º EPOCA - N.º 32

SEPTIEMBRE 1970



CARNET DE ASISTENCIA INTERNACIONAL

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

ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO

Este Carnet de Asistencia contiene:

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

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

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

ale de Tourisme
PRESENTACION
del
E ESPAÑA (RACE)
MADRID-3

Nº 679370 D

valable jusqu'au

delivrée à M

domicile

pour le **FICHA MEDICA DE PRIMER SOCORRO**
Forme et Nommes.
Factor de Rhenus
Rhenus factor
Rhenus factor

Fecha de nacimiento
Positivo (Positif)
Positivo (Positif)

—El REAL AUTOMOVIL CLUB de ESPAÑA garantiza a todos los Clubs
—Le REAL AUTOMOVIL CLUB de ESPAÑA garantiza a cette Association

The REAL AUTOMOVIL CLUB of this R...
ACE...
de...

Si...
No...
Es diabético?
Ist der Inhaber diabetisch?

Firma del Médico
Signature du Médecin
Unterschrift des Arztes

Alliance Internationale de Tourisme
BON D'ASSISTANCE JURIDIQUE
en complément de la Carte de Crédit dans les cas C1 et C2
delivré par
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT.

CRÉDIT

Alliance Internationale de Tourisme
CAUTIONNEMENT CONCERNANT LES INFRACTIONS A LA POLICE ROUTIERE
delivré par
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT.

En caso de infracción a las leyes y la cubierta de este Carnet de Asistencia por las autoridades de policía, judiciales o La cantidad pagada por este bono, en pesetas y al cambio oficial

Fr. 75.-

D.M.	85
Nouve fr. français	450
£ sterling	500
Escudos	870
Fr. belges	1070
Lire	10700
Mark	10700
Svenska kronor	10700
Norske kroner	10700
Danske kroner	10700
Österr. Schilling	10700
Swiss francs	10700
Swedish mark	10700

Alliance Internationale de Tourisme
ASSISTANCE MEDICALE ET CHIRURGICALE
delivré par
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT.

NO ES VALEDERA EN ESPAÑA

Le Secrétaire général de l'Alliance Internationale de Tourisme

Signature du titulaire: *A. M. J.*

Alliance Internationale de Tourisme
ASSISTANCE POUR LE REPATRIEMENT DES VOYAGEURS
delivré par
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA (RACE)
General Sanjurjo, 10 - MADRID - 3
LE PRESIDENT.

Fr. 100.-

D.M.	92
Nouve fr. français	113
£ sterling	100
Escudos	110
Fr. belges	1100
Lire	11000
Mark	11000
Svenska kronor	11000
Norske kroner	11000
Danske kroner	11000
Österr. Schilling	11000
Swiss francs	11000
Swedish mark	11000

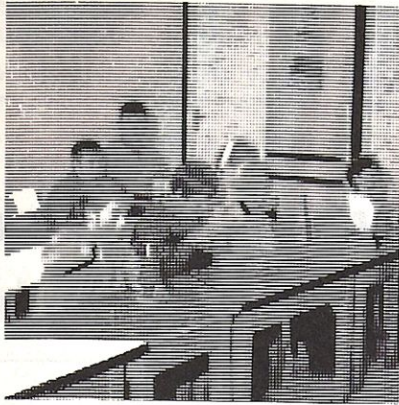
Fr. 200.-

D.M.	184
Nouve fr. français	228
£ sterling	1200
Escudos	2200
Fr. belges	2200
Lire	22000
Mark	22000
Svenska kronor	22000
Norske kroner	22000
Danske kroner	22000
Österr. Schilling	22000
Swiss francs	22000
Swedish mark	22000

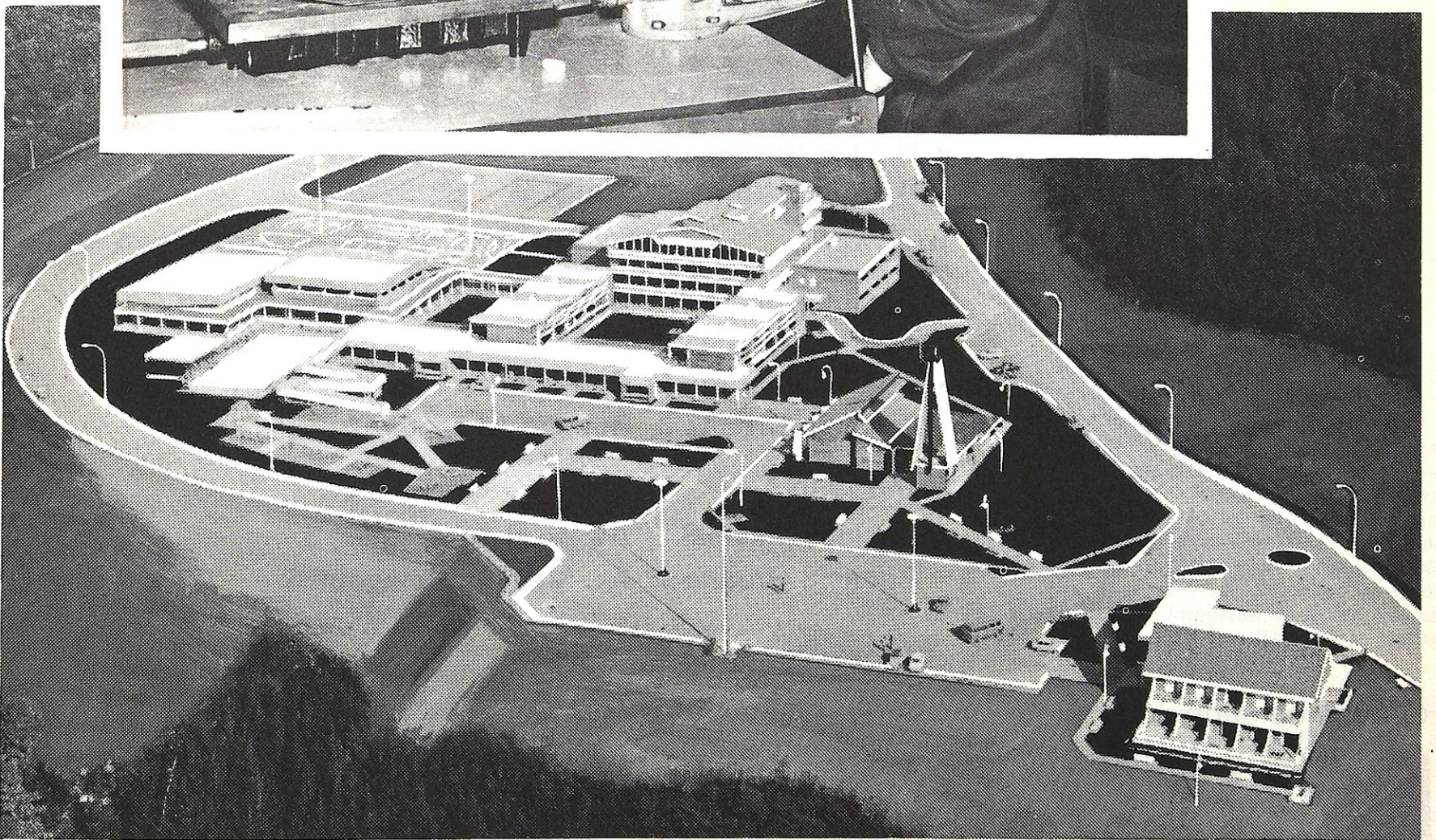
SOLICITE INFORMACION EN LAS OFICINAS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO



una obra social de la **CAJA DE AHORROS MUNICIPAL** **DE SAN SEBASTIAN**



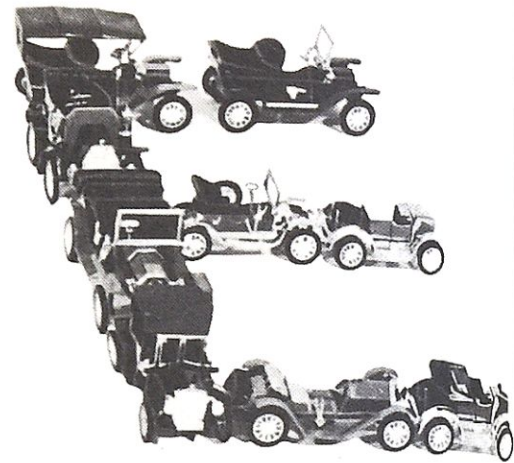
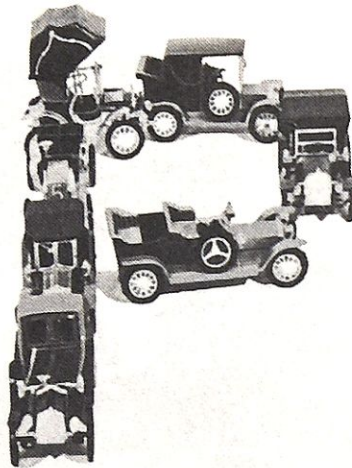
el centro de subnormales,
en MIRAMÓN,
patronato san miguel





SIMBOLO DE UTILIDAD

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



Oficinas en SAN SEBASTIAN

- Oficina Principal : Av. de España, 38
- Agencia Urbana 1: Matía, 2

BILBAO

- Oficina Principal : Gran Vía, 17
- Agencia Urbana 1: Plaza Adolfo Careaga, 1
- Agencia Urbana 2: Carnicería Vieja, 29
- Agencia Urbana 3: Buenos Aires, 6

PAMPLONA

- Oficina Principal : Av. de Roncesvalles, 6
- Agencia Urbana 1: Av. Marcelo Celayeta, 3

Queremos serle útiles

BANCO POPULAR ESPAÑOL



El Automóvil Club VASCO NAVARRO

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

SUMARIO

	Pág.
Precios.....	3
Características del decreto regulando la circulación por autopista.....	4
Como se efectúa la compra a plazos de coches nuevos.....	6
Información del Club.....	9
Nuevo sistema de autoliquidación por tenencia y disfrute de automóviles.....	11
El último estacionamiento	12
Enemigos de la noche	14
Carnets internacionales de conducir.....	17
El mayor peligro	19
La nueva ruta Hispano-Francesa pasa bajo los Pirineos.....	20
Comunicado de Campsa.....	23
Bertone, carroceros de Europa	28
Novedades.....	30
La ley y la defensa de los automovilistas en España	32
Mareo y automovilismo.....	37
Consejos.....	38
Rueda el humor.....	39
Jefatura de Tráfico de Guipúzcoa-Datos estadísticos	40
Datos estadísticos facilitados por la Jefatura de Tráfico de Navarra.....	40

En la portada: NAVARRA - Ali

(Foto cedida por la Oficina de Información y Turismo de Vitoria).

Depósito Legal: S. S. 26-1968

DELEGACIONES

Guipúzcoa

EIBAR

Bidebarrieta, 4 - 1.º izqda. Teléfono 713713

IRUN

Paseo de Colón, 40 Teléfono 612897

TOLOSA

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

Alava

VITORIA

Secretario: Pedro Lascaray
Castilla, 26 Teléfono 221284

Navarra

PAMPLONA

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

Vizcaya

BILBAO

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

Oficina central y redacción:

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

SAN SEBASTIAN

Precio de venta al público 10 Pesetas

Editado por el
Real Automóvil Club
Vasco-Navarro

San Sebastián - Bilbao - Pamplona - Vitoria

Director:
Gerardo Erausquin Olazábal

PRECIOS

En un comentario anterior dábamos cuenta de la inminencia de una regulación de precios en la industria del automóvil. Los síntomas eran tan claros que nadie podía cerrar los ojos a lo que se veía venir.

Y ha llegado. De momento han sido dos empresas, Chrysler y Seat, quienes han abierto brecha, por este orden. El alza en los precios viene a ser un cuatro por ciento de la cotización franco-fábrica. Esta subida en los precios puede resultar onerosa a quienes pusieron sus ojos en un modesto seiscientos.

Sin embargo los fabricantes de automóviles al parecer se han visto en la necesidad de esta revisión de precios. Hasta ahora han sido dos empresas. Es muy probable que a comienzos del invierno tanto Fasa-Renault como Citroen harán lo propio, estimándose que por lo que se refiere a Authi, tarde algo más en modificar sus precios.

Es esta una industria que en estos últimos tiempos ha podido mantener los mismos precios. Ello ha sido como consecuencia de una generalización de las ventas de sus modelos y el hecho de que cada día se fabrica más en cadena. Pero no se debe olvidar que las materias primas han venido experimentando alzas considerables. Y esto parece llegado el momento en que los fabricantes de automóviles han visto oscurecerse el horizonte marginal que todavía tenían.

Por otra parte la proliferación de modelos impuestos por las firmas en sus casas matrices, imponen un gasto extraordinario al tener que modificarse las calandras y todo el matrizaje. Todo ello ha creado una situación económica insostenible, obligando a las firmas en cuestión a la revisión de los precios que porcentualmente no parece importante, pero lo es cuando las cantidades que se manejan son elevadas. Así, por ejemplo, el 600-D puede haber experimentado unas dos mil quinientas pesetas de aumento.

Aquellas personas que ven con temor cómo se satura la sociedad de vehículos sin dejar sitio para nada, pueden haber acogido esta subida con alborozo pensando que con ello se limitarán las compras. No creemos que se produzca ninguna resección importante; quizá se baje más con los diversos modelos, pero nada más.

Exclusiva de publicidad

PUBLICIDAD GARCIA IÑIGUEZ

Garibay, 34 - Teléfono 15990

San Sebastián

CARACTERÍSTICAS DEL DECRETO REGULANDO LA CIRCULACION POR AUTOPISTA

En consecuencia con la firma por España en Viena, el 8 de noviembre de 1968, de la Convención mundial sobre circulación y otra sobre señalización vial, fue publicado el Decreto de 26 de junio de 1969 regulando la circulación por autopista, en el que se recogen e implantan las normas de ámbito internacional a regir en la circulación por tales vías aprobadas en aquellas Convenciones. La oportunidad de tal Decreto es evidente, dada la paulatina entrada en servicio de nuestras autopistas.

No se nos escapa, que dicho Decreto habrá sido ya objeto de atento estudio por parte de muchos profesionales del derecho, y muy especialmente por nuestros compañeros Letrados de la Red GESA, pues al pasar a ser el Capítulo XIX del vigente Código de la Circulación —modificando al propio tiempo diversos artículos del propio texto legal, por resultar afectados por la materia— más de una vez habrán tenido ya que manejarlo, dándose cuenta de la importancia que tiene su posible repercusión en los criterios actualmente sustentados por los Tribunales de Justicia, tanto en cuanto a la inclinación de éstos —humana dentro de lo justo— hacia la parte más débil, léase peatón, como en cuanto a la influencia que los adjetivos «excesiva» o «inadecuada», aplicados a la velocidad, tienen en las definitivas resoluciones judiciales.

Por ello nos limitaremos a señalar, como decimos en el título del artículo, las características que en materia de circulación por autopista establece el Decreto.

Dichas características, destacadas ya en su preámbulo —y que de puro sabidas darán la impresión de prerogrullada— son, por una parte, la reserva exclusiva que de las mismas se hace en favor de los vehículos automóviles «que no habrán de compartirlas con otros usuarios» y, de otra, el mejor aprovechamiento de este tipo de vehículos.

Si a ello le añadimos el que ordena expresamente: «acatamiento estricto a las normas de conducta que hacen posible la utilización de las autopistas», llegaremos a la conclusión de que nos hallamos ante una disposición que, como ya hemos apuntado, puede tener interesantes repercusiones en el planteamiento y, por ende, en el enjuiciamiento de los casos que se nos presenten en la diaria labor; y todos recordarán accidentes —por nuestra parte: atropello de peatón, colisión con perro, en la autopista de Barajas y en la carretera de La Coruña antes de Villalba, respectivamente— en los que el criterio judicial habría sido distinto, a nuestro juicio, de haber estado en vigor el Decreto de 26 de junio último.

Esa reserva exclusiva de utilización de las autopistas como primera característica que observamos que, repitiendo y transcribiendo del preámbulo del Decreto, «no han de compartirla con otros usuarios», viene sancionada por el artículo 294 de su texto al establecer taxativamente que: «se prohíbe la circulación en autopistas de peatones, animales, ciclos, ciclomotores tractores agrícolas (no los de obras de conservación y reparación o los de Obras Públicas, que merecen artículo aparte) y cualquier otro vehículo, salvo los automóviles y sus remolques que por sus características de construcción sean capaces de desarrollar en terreno llano una velocidad superior a 60 kilómetros por hora».

Y lo ratifica el artículo 304 al establecer, en cambio, que en las autopistas no será aplicable el 294.

Con ello queda perfectamente claro que en todo accidente acaecido en autopista, en el que no hayan intervenido exclusivamente vehículos autorizados para circular por las mismas, los conductores de éstos quedarán exonerados de culpa con respecto a las personas, animales o vehículos implicados en el siniestro, que no reúnan aquel requisito vial y, éstos, por el contrario, quedarán afectos a la res-

ponsabilidad civil y penal en que hubiesen incurrido al transitar pese a la expresa prohibición de hacerlo.

En el caso pues del peatón que cruce una autopista o del perro de una finca colindante que la atraviese, no sólo no puede ser acreedor en caso de atropello, el peatón naturalmente, a la protección que otorga el Seguro Obligatorio del Automóvil —pues la responsabilidad objetiva cede ante la exclusiva culpa de la víctima— sino que incluso puede llegar a ser declarado, con todas sus consecuencias, responsable penal o civil de los daños causados.

Con ello no propugnamos la caza del peatón, ni la del perro, sino tan sólo el respeto por parte del viandante, el cuidado por parte del dueño del animal, a unas normas cuya infracción reviste tal peligrosidad, que se impone, como muy acertadamente sienta el legislador: «acatamiento estricto y riguroso a las normas que hacen posible la utilización de las autopistas, para el fin que han sido concebidas», fin que no es otro que el de circular —nos atrevemos a opinar— a toda la velocidad a que pueda ir un automóvil, es decir, toda la velocidad de que se considere capaz cada conductor; aunque esto último, la capacidad de velocidad de cada conductor —que podría ser objeto de otro artículo— es cuestión ajena a nuestra actual intención.

Y ya que incidentalmente acabamos de tocar el tema, seguiremos con la velocidad como segunda característica del Decreto que llama nuestra atención.

En su preámbulo también y refiriéndose a los automóviles —y lo repetimos a conciencia de ser reiterativos— se aclara que las autopistas son vías concebidas «en función del mejor aprovechamiento de este tipo de vehículos», y el mejor aprovechamiento de un automóvil, en relación con el fin para que fueron concebidas las autopistas, no puede ser otro que el de poder circular a la velocidad máxima que le permita la potencia de su motor.

La preocupación del legislador acerca del particular es tan evidente que, como detalle pero muy significativo, diremos que la palabra «velocidad» figura doce veces —y otras tantas se hace alusión a ella con los términos «marcha rápida», «marcha más rápida» o similares— en los dieciséis artículos de que consta el texto. Indicarlas una a una, en apoyo de nuestra tesis, sería tanto como transcribir el Decreto, de forma que nos limitaremos a destacar las más concluyentes. En primer lugar citaremos el artículo 302 en el que se ordena que en las autopistas no regirán las limitaciones de velocidad establecidas para ciertas categorías de vehículos en los artículos 93, 94 y 256, del Código del que pasa a formar parte. Si, a su tenor, un camión de cuatro toneladas y me-

dia, por ejemplo, que en carretera tiene limitada su velocidad a 80 kilómetros por hora, puede circular por autopista sin sujetarse a tal velocidad es evidente que, con mayor razón, no tendrán limitación alguna de velocidad en autopista los automóviles que ya no la tenían en carretera. Esta no limitación de velocidad o, dicho en otros términos esa velocidad ilimitada —limitada como es lógico a la que pueda alcanzar cada vehículo— se deduce asimismo del artículo 294 ya citado anteriormente, en el que se establece que los vehículos autorizados para circular por autopistas han de ser capaces de desarrollar en terreno llano una velocidad superior a 60 kilómetros por hora en relación con la definición que da, al artículo 2.º del propio Decreto, del nuevo «carril de aceleración».

Efectivamente ese «carril» —término éste que sustituye a los de «banda» y «vía», encerrando el significado de ambos en esa nueva aceptación, definida asimismo en el artículo 2.º del Decreto, modificativa en tal sentido del 5.º del Código— carril denominado de aceleración en la correspondiente definición —que asimismo se incorpora al artículo 5.º del Código— está destinado a su utilización por los vehículos «que se incorporen a otro de circulación rápida».

Relacionando ambos preceptos, entendemos que en el «carril de aceleración», como integrante de la autopista, se ha de alcanzar ya una velocidad superior a 60 kilómetros por hora. De no ser así no tiene razón de ser la existencia del 294.

Pues bien, ¿a qué velocidades tendrán que irse efectuando los adelantamientos en los carriles de circulación rápida, contiguos sucesivamente a la izquierda del de aceleración?

Si tenemos en cuenta las prescripciones de los artículos 98 y 99 del Código, acerca de la duración de la «marcha paralela» en los adelantamientos y sobre distancias a guardar entre vehículos que marchen en la misma dirección, respectivamente, llegaremos a la conclusión —y la experiencia práctica de cada cual juzgará si nos equivocamos— de que una velocidad superior únicamente en 10 kilómetros por hora, a la que lleve el vehículo al que se pretende adelantar, es quizá suficiente pero peligrosa la maniobra y que, para realizar rápida, cómoda y holgadamente un adelantamiento, debe acelerarse hasta superar en 20 kilómetros por hora la velocidad del vehículo que llevamos delante al que vamos a adelantar. La velocidad por tanto a que tendrá que circularse en los carriles sucesivamente contiguos al de aceleración será, sucesiva y casi matemáticamente, de 80, 100 y 120 kilómetros por hora.

Esa velocidad de 120 kilómetros por hora, a que deberá circularse por el carril de la izquierda —de los tres habituales de nuestras autopistas—,

es la velocidad «tope» de la mayoría de los «utilitarios» de fabricación nacional, y al circular a tal velocidad, al tener que circular a tal velocidad, cumplirán con el fin para el que fueron concebidas las autopistas, siempre y cuando no olviden sus conductores de atenerse a la tan importante como nueva norma con la que vamos a terminar la característica: «velocidad».

Definitivamente revelador de la intención del legislador, el artículo 297 sanciona: «Ningún conductor deberá entorpecer la marcha de los demás vehículos, circulando, sin causa justificada por las circunstancias, a una velocidad anormalmente reducida».

Como causa que pueda justificar el circular a velocidad «anormalmente reducida», entorpeciendo la marcha de los demás vehículos, sólo puede aceptarse la que venga impuesta por las circunstancias de la propia circulación: caravana, accidente o avería de vehículo precedente, obras de reparación, etc., y opinamos que la aplicación de tal medida, digna de toda loa, será muy bien acogida por cuantos circulan por carretera, pues los actuales infractores de la misma parecen desconocer que la mayoría de los accidentes graves —aparte de los devidos a infracciones también graves: no detenerse ante un «stop», no ceder el paso, adelantar sin atenerse estrictamente a las prescripciones del Código— vienen motivadas por esos adelantamientos no prohibidos, pero sí valga la expresión, «a la fuerza», forzados por los que circulan «a su marcha» y les molesta ser adelantados por vehículos de potencia inferior o similar a la del que conducen. En conclusión, en todo accidente acaecido en autopista —salvo infracción de señalización indicativa de ir a determinada velocidad, o de no atemperarse a la que aconseje la prudencia, por acumulación de tráfico, obras, accidente o avería visibles y previsibles— no podrá hablarse de velocidad excesiva, antes al contrario, la locución «velocidad inadecuada» será aplicable a los que circulen «a velocidad anormalmente reducida»; y entendemos que puede llegar a tener la consideración de velocidad anormalmente reducida, la de 120 kilómetros por hora —si se va por el carril extremo de la izquierda, en la dirección de marcha— cuando con ello se entorpezca el paso de otros vehículos que vayan en la misma dirección cuya potencia, cuyo «mejor aprovechamiento», les permita circular y lo hagan a 140 o más kilómetros por hora. No queremos terminar con esta segunda característica del Decreto sin exponer, y lo haremos en forma interrogativa, la única duda que nos plantea:

El epígrafe 4.º del artículo 196 establece que toda maniobra que implique sensible disminución de velocidad deberá ser indicada, «si es posible», con la suficiente antelación.
¿Si es posible?...

Pareciéndonos imposible, reechemos y observamos que ese «si es posible» está entre comas en el texto del Decreto, o sea que no se refiere «a la suficiente antelación» sino a la indicación de la maniobra.

¿Es que cabe la posibilidad de no poder indicar una maniobra?...

¿Es que puede, legalmente, realizarse una maniobra que no es posible señalar?...

Honradamente no lo entendemos. No comprendemos el porqué de ese «si es posible», y creemos compartirán nuestro criterio cuantos hayan tenido intervención en uno de estos casos, desgraciadamente tan frecuentes, del conductor de un vehículo que, para coger un camino o repostar gasolina, se desvía de pronto sin indicar su maniobra precisamente cuando el que le va detrás ya ha iniciado su adelantamiento. El dilema para éste es clarísimo: o chocar con él o salirse de la carretera y, en ambos casos, a cien por hora, mortal de necesidad.

Entendemos que no debe haber imposibilidad alguna —y mucho menos justificante legal de la misma— para dejar de indicar —¡en autopista!— alguna maniobra que implique sensible disminución de velocidad. Y ello es tanto más de lamentar cuando el propio Decreto ordena: acatamiento estricto y riguroso a las normas que establece, última de las características del mismo a que ya hemos hecho referencia.

Normalmente todas las disposiciones son dictadas para ser obedecidas y no es necesario, por tanto, hacerlo constar en su texto, de forma que cuando en una de ellas, como en el presente caso, se exige «acatamiento estricto y riguroso», es decir, enteramente ajustado a la Ley —¡que fundamentados podrán ser los recursos ante el Tribunal Supremo!— resulta ilógico y hasta contradictorio este tan citado «si es posible», ante lo claro y contundente del Decreto, al que le ponemos ese único reparo; y también el de que más bien parecen benévolas las sanciones gubernativas que impone —como salvaguardia del acatamiento que propugna— pues las multas, de 250 a 1.000 pesetas, son similares a algunas de las que ya podían imponerse por contravenciones, no dudamos graves, en carretera, y no hay que olvidar que a velocidad de autopista cualquier infracción puede acarrear trágicas consecuencias, y la autoridad gubernativa, concretamente los agentes dependientes de la Jefatura Central de Tráfico, necesitan el máximo apoyo legal en la tan humanitaria como eficiente labor que desarrollan de respeto al Código de la Circulación, al que tan acertadamente y a tiempo ha sido incorporado el Decreto de 26 de junio del pasado año.

José A. Canals Bosch
Abogado del Ilustre Colegio
de Madrid

COMO SE EFECTUA LA COMPRA

El extraordinario volumen de operaciones de compra de automóviles que se realizan por el sistema de pago aplazado expresa bien a las claras el decidido interés que este sistema ofrece para la mayor parte de los compradores, disfrutar de su vehículo desde el momento mismo de su adquisición, sin más exigencias que el disponer de una cantidad de dinero, bastante reducida en relación al costo total del automóvil, con la que poder abonar la entrega inicial, y con el único inconveniente de tener que pagar un recargo sobre el precio al que resultaría comprado al contado, aspecto negativo que se ve suficientemente compensado por la mayor facilidad que supone el poder ir abonando cuotas relativamente pequeñas que no repercuten tan sensiblemente en la economía particular del comprador como lo haría el desembolso íntegro de una sola vez de todo el montante de precio.

En nuestro estudio, y de acuerdo con la Orden del Ministerio de Hacienda de febrero de 1968, en la que se aclaraba lo que debe entenderse por precio base a efectos de determinar la cantidad inicial a entregar en el acto de formalización de la compra y recogida del vehículo, hemos considerado que en la determinación del desembolso inicial mínimo se incluye en el precio de fábrica el Impuesto de Lujo, el de Tráfico de Empresa, los gastos de matriculación, la tasa de estacionamiento, etc., así como el importe de la prima del seguro exigible para la formalización del contrato de venta a plazos.

Como normas generales conviene recordar que la Ley considera a los automóviles divididos en dos categorías, los de menos de mil centímetros cúbicos de cilindrada, nuevos, para los que admite una entrega inicial de un 35 por 100 del precio total como mínimo y un máximo de aplazamiento de veinticuatro meses, y los nuevos de más de mil centímetros cúbicos de cilindrada y usados de todas clases, en los que la entrada es también del 35 por 100, pero los plazos quedan reducidos a dieciocho meses, según la Orden del Ministerio de Hacienda del 5 de diciembre de 1969, publicada en el «Boletín Oficial» de fecha 12 de diciembre del mismo año. Con igual carácter de generalidad se puede señalar que en el concepto del recargo, es decir, lo que aumenta el precio total en relación al pago al contado, intervienen tres factores: el interés, la comisión bancaria y el seguro de crédito, de distinto valor según se trate de una operación a dieciocho o veinticuatro plazos, que son las dos posibilidades que hemos considerado en nuestro estudio. Concretamente, para letras de cambio con vencimientos mensuales correlativos, los porcentajes de recargos por aplazamientos son los siguientes:

	18 plazos	24 plazos
Interés	10,80	14,40
Comisión bancaria	0,525	0,675
Seguro de crédito	1,25	1,50

Bien entendido que estas cantidades se refieren a Madrid, capital, ya que varían también ligeramente si se trata de otras plazas, de las denominadas bancables, semibancables y pueblos. Estos porcentajes están tomados como base, en virtud de las normas legales establecidas por las sociedades financieras, y se aplican sobre la cantidad aplazada.

Conviene recordar también que la base principal para extender correctamente los contratos de venta a plazos de bienes muebles, entre los que están comprendidos los automóviles, y las letras de cambio correspondientes, radica en la solicitud de crédito, ya que al fin y al cabo esta operación está planteada como un préstamo que el comprador solicita a la financiera, comprometiéndose a reintegrárselo en un plazo determinado. Por esta razón, son imprescindibles los siguientes datos:

1.º Apellidos, nombre, domicilio y Documento Nacional de Identidad del comprador. Si fueran varios que comprasen pro-indiviso, se designarán todos ellos, expresándose la participación de cada uno de ellos en la compra. No se plantearán operaciones a nombre de menores de edad, salvo que se encuentren emancipados, en cuyo caso se precisará el Acta de emancipación, que se acompañará a la solicitud. En este caso se precisará la autorización del padre en Letras y Contrato; en su defecto, la autorización de la madre, y, a falta de ambas personas, la del tutor.

Si se tratare de persona jurídica, es decir, de sociedades legalmente constituídas, se consignarán dichas circunstancias respecto a su representante, o sea, de la persona que va a firmar las letras y contrato en representación de la sociedad, observando que el poder conferido le faculte para suscribir la operación. Igualmente, se hará constar la razón social y el domicilio de la sociedad, en cuyo supuesto podrá omitirse el domicilio del representante, y fecha del poder que le han conferido, nombre y apellidos y residencia del notario autorizante del poder.

En todos los casos la matriculación del vehículo deberá hacerse a nombre del comprador. Se trate de una o varias personas o de sociedades legalmente constituídas.

2.º Nombre y apellidos o razón social y domicilio del vendedor.

3.º Designación de las características del vehículo, señalando su marca, matrícula, motor y chasis (los tres últimos datos, normalmente serán conocidos posteriormente, o sea cuando proceda a la matriculación del vehículo; datos que deberán ser comunicados a la Financiera, una vez conocidos, ya que el conocimiento de estos datos es imprescindible para solicitar la inscripción del contrato en el Registro Oficial de Ventas a Plazos).

4.º Para el reembolso de la cantidad aplazada, especificación clara del número de letras de cambio que desea el cliente le sean giradas, cuantía de cada una de ellas y vencimientos.

5.º Domicilio de pago de las letras.

Generalmente el cliente hace constar la domiciliación de los efectos en un determinado Banco, entendiéndose que es con cargo a su cuenta. En este caso, especificar claramente la clase de cuenta que posee (Cuenta corriente o Libreta de Ahorros), y a ser posible, el número de la misma. Igualmente el Banco de que se trate, con detalle de la Sucursal y Plaza del mismo.

Ocurre en algunos casos que el cliente no tiene cuenta abierta en el Banco señalado y, por el contrario, lo único que desea es que los efectos le sean presentados al cobro en su domicilio particular o comercial y a través del Banco que indica. En estos casos, debe contar de forma concreta en la solicitud estos datos, o sea, su domicilio y el Banco que desee le presente los efectos al cobro.

Estos son, pues, los trámites y normas generales a seguir para la compra a plazos de un automóvil, cuya financiación se puede solicitar bien sea a la sociedad Financiera del propio fabricante, COFIC, FISEAT, REFISA, etc., o bien a otras Financiadoras particulares, siendo el procedimiento y las condiciones muy similares en todos los casos, como ocurre con el capítulo de los seguros, en que es norma habitual, y así lo hemos considerado en nuestro estudio, el obligar al comprador a asegurar el vehículo con póliza a todo riesgo y sin franquicia por un año, debiendo insertarse en la póliza del seguro voluntario una cláusula en la que figure el financiador como beneficiario de las indemnizaciones por siniestros que dañen al vehículo. Si el pago se ha diferido por más de un año el seguro habrá de renovarse en las mismas condiciones, pudiéndose efectuar su pago también en varios plazos, de forma que sea válido durante toda la vigencia del préstamo.

A PLAZOS DE COCHES NUEVOS

Veamos ahora los diversos epígrafes que componen nuestro cuadro, aclarando cada uno de los conceptos que en él figuran y lo que representan las diversas cantidades.

Separación por cilindradas.—Como ya hemos indicado, la Ley distingue entre automóviles de menos y demás de 1.000 centímetros cúbicos, para fijar los aplazamientos máximos, por lo que así los hemos agrupado en nuestro cuadro, ordenándolos además por orden alfabético de marcas.

Precio de venta al público.—Designamos con este epígrafe a la suma del precio franco-fábrica más el Impuesto de Tráfico de Empresas y Arbitrios Provinciales, pero sin incluir los gastos de transporte, por ser éstos variables según el punto en donde se realice la compra.

Matriculación e Impuestos de Lujo.—Componen este concepto las diversas cantidades que representa el Impuesto de Lujo y los gastos de matriculación, comprendidas las placas de matrícula y la Tasa de Estacionamiento.

Precio al contado.—La suma de los dos apartados anteriores nos arroja el montante de lo que vale el automóvil una vez puesto en la calle y cumplidos todos los requisitos legales para su circulación, a falta únicamente del imprescindible seguro obligatorio.

Seguro Obligatorio.—Se indica aquí, excepto para los modelos de Seat y de Chrysler España, S. A., el importe de la prima del Seguro Obligatorio de cada automóvil, que ha de

completarse, como ya se ha indicado, con un seguro voluntario.

Seguro a todo riesgo.—Estas son las cantidades que cada vehículo ha de abonar anualmente por su seguro a todo riesgo, bien entendido que se trata de seguros sin franquicia para todos los casos.

Precio total.—Acumulando todas las cantidades vistas hasta ahora obtenemos el precio total, es decir, el que servirá de base para el cálculo de la entrega inicial y que representa lo que costaría el vehículo si el comprador lo pagase de una sola vez, al que habrá de añadirse los correspondientes recargos por el pago aplazado.

Entrega inicial.—Estas son las cantidades mínimas que el comprador ha de desembolsar para formalizar el contrato de compra, incluidos todos los conceptos.

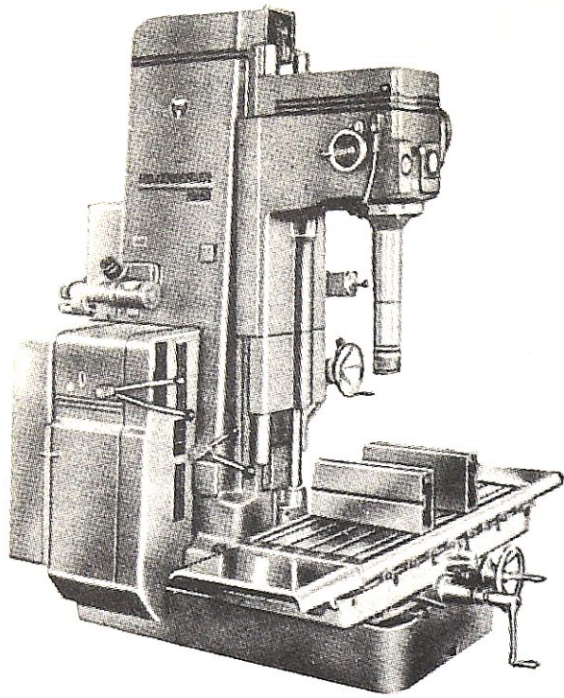
Letras mensuales.—Según se indica en cada caso, este es el importe de cada una de las letras mensuales que el comprador habrá de abonar. Conviene aclarar que en el caso de los modelos de Chrysler España, S. A., existen letras de diverso valor, por no cargarse en las últimas el porcentaje correspondiente al seguro.

Precio total en la compra a plazos.—Representa este concepto el desembolso completo que le supone al comprador la adquisición del vehículo, sumando el importe de las diversas letras y la cantidad entregada como entrada inicial.

(De "Auto Revista")

PRECIO TOTAL, ENTRADA INICIAL E IMPORTE DE LAS LETRAS

MENOS DE MIL CENTIMETROS CUBICOS		Precio venta público	Imp. Lujo y Matriculac.	Precio al contado	Seguro obligatorio	Seg. todo riesgo	Precio total	Entrada	24 letras	Precio total a plazos
CITROEN	AZL-NT	73.560	13.507	87.067	926	6.785	94.778	34.192	3.077	108.040
	AZAM-6	83.834	15.179	99.013	1.112	7.847	107.972	38.810	3.502	122.858
	DYANE-6	86.750	15.659	102.409	1.112	7.847	111.368	39.999	3.611	126.663
	BREAK	103.847	18.315	122.162	1.112	8.386	131.660	47.306	4.283	150.098
	DYNAM	114.344	19.979	134.323	1.112	8.386	143.821	51.562	4.675	163.762
	C-8	111.435	19.499	130.934	1.112	8.386	141.158	49.899	4.589	160.035
	MEHARI	104.244	3.580	107.824	1.327	8.115	117.266	42.268	3.820	133.948
	850	83.655	15.353	99.008	1.112	7.307	107.427	37.889	3.484	121.505
	1000 STANDARD	108.743	23.175	131.918	1.327	8.654	141.899	50.159	4.612	160.847
	1000 ESPECIAL	120.007	25.375	145.382	1.327	9.200	155.909	55.080	5.065	176.640
RENAULT	R-4	90.931	15.211	106.142	1.112	8.386	115.640	40.474	3.636	127.738
	R-6	107.418	22.143	129.561	1.327	9.200	140.088	49.030	4.406	154.774
	R-8	105.370	21.583	126.953	1.327	9.200	137.480	48.118	4.327	151.966
SEAT	600-D	64.512	11.043	75.555	—	7.886	83.441	30.178	2.557	91.546
	600-D DESCAPOTABLE	69.632	11.843	81.475	—	8.149	89.624	32.428	2.749	98.404
	600-E	69.734	11.859	81.593	—	7.886	89.479	32.375	2.744	98.231
	850 NORMAL	77.721	13.147	90.868	—	8.149	99.017	35.834	3.039	108.770
	850 ESPECIAL	88.064	14.763	102.827	—	8.959	111.786	40.482	3.434	122.898
	850 «CUATRO PUERTAS ESPECIAL»	96.256	16.043	111.299	—	8.959	120.258	43.930	3.728	133.402
	850 COUPE	114.911	23.308	138.219	—	9.981	148.200	51.870	5.370	180.750
	850 SPORT	141.312	28.603	169.915	—	11.066	180.981	65.672	5.578	199.544
	900 UNIFICADO	91.853	16.727	108.580	—	9.372	117.952	39.580	4.194 y 3.413	130.864
1000 UNIFICADO	101.888	22.275	124.163	—	9.372	133.535	45.163	4.689 y 3.908	148.327	
MAS DE MIL CENTIMETROS CUBICOS									12 letras 12 letras	
DODGE-DART	G. T.	282.215	59.295	341.510	—	17.808	359.318	122.510	15.358 y 13.874	390.050
	G. L. E.	273.511	57.595	331.106	—	17.988	349.094	119.106	14.929 y 13.430	378.834
	STATION-WAGON	265.114	55.955	321.069	—	16.464	337.533	115.069	14.423 y 13.051	366.451
	DIESEL	244.736	51.175	295.911	—	14.028	309.939	105.911	13.205 y 12.036	336.587
MINI	1275-C	130.503	27.870	158.373	1.597	9.526	169.532	59.785	7.078	187.189
MORRIS	1300	126.663	27.120	153.783	1.327	9.739	164.849	58.146	6.884	182.058
	TRAVELLER	133.831	28.480	162.311	1.327	9.739	173.377	61.130	7.237	191.396
M. G.	1300	154.311	32.520	186.831	1.327	10.272	198.430	70.130	8.302	219.566
RENAULT	R-8 TS	119.808	24.403	144.211	1.597	10.101	155.909	54.568	6.320	168.328
	R-10	117.658	23.983	141.641	1.327	9.739	152.707	53.447	6.189	164.849
	R-12	129.946	26.813	156.759	1.597	10.101	168.457	58.959	6.803	181.413
SEAT	124 NORMAL	120.832	25.033	145.865	—	10.527	156.392	56.564	6.203	168.218
	124 LUJO	128.000	26.433	154.433	—	10.527	164.960	59.682	6.545	177.492
	124 «CINCO PUERTAS»	127.488	26.333	153.821	—	10.527	163.348	59.460	6.521	176.838
	1430	139.878	28.793	168.671	—	11.066	179.737	65.048	7.135	193.478
	1430 «CINCO PUERTAS»	146.434	30.093	176.527	—	11.066	187.593	67.944	7.453	202.098
	1500	142.848	29.373	172.221	—	11.698	183.919	66.570	7.302	198.006
	1800-D	183.808	37.373	221.181	—	13.005	234.186	84.870	9.314	252.522
SIMCA	1200 G. L.	130.048	28.175	158.223	—	10.464	168.687	57.223	7.271 y 6.399	182.869
	1200 G. L. E.	133.018	28.755	161.773	—	10.464	172.237	58.773	7.398 y 6.526	186.705



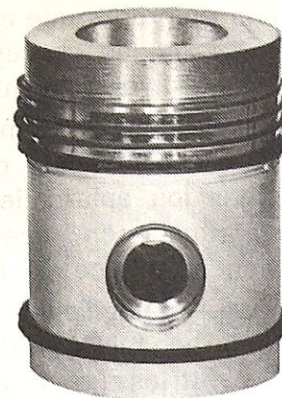
RECTIFICACIONES

MITRA, S.A.

SAN SEBASTIAN

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
DE LOS ACREDITADOS

PRODUCTOS



PARA GUIPUZCOA, NAVARRA, ALAVA Y LOGROÑO

LA MAXIMA CALIDAD Y GARANTIA EN LA
ESPECIALIDAD DE RECTIFICACION AL SERVICIO
DEL AUTOMOVIL Y DE LA INDUSTRIA

STOCK de camisas, pistones,
cojinetes, válvulas, etc., para
toda clase de motores:

SEAT, CITROEN, PEUGEOT, RENAULT,
DAUPHINE, FORDSON, CUMMINS, MACK,
PERKINS, BARREIROS, MERCEDES, ETC., ETC.

EQUIPOS **SANPA**

De transformación de motores para aumento de potencia:
SEAT 600 a 750 • SEAT 600-D a 850 • SEAT 1.400 a 1.700
CITROEN 2 HP. a 500 cm³. • PEGASO 165 a 200 HP., etc.

TALLERES Y OFICINAS:

San Sebastián
Barrio Recalde
Tel. 26797 (3 líneas)

EXPOSICION Y VENTA:

San Sebastián
Paseo de Colón, 1
Tel. 40-33

VITORIA

Sucursales: Domingo Beltrán, 15
Tel. 224338

LOGROÑO

Quintiliano núm. 19
Tel. 214309

CLAUDIO ALDECOA, BRILLANTE VENCEDOR DEL « I RALLYE ALAVA »

Se celebró el pasado 26 de julio, sobre un recorrido de 369 km. y con cinco pruebas selectivas al tener que ser suspendidas dos de ellas, el «I Rallye Alava» para el que tomaron la salida un total de 18 participantes, de los que dos hubieron de retirarse por accidente, en las pruebas de Herrera y Cruceta, respectivamente. La clasificación general fue la siguiente.

1.º Claudio Aldecoa, sobre Alpine A-110	1.232 Puntos
2.º Ignacio Susundegui, con Alpine 1440	1.242 »
3.º Julio A. Rocafort, con Morris-Mini	1.310 »
4.º Fermín Tellería, con Austin-Cooper	1.336 »
5.º Javier M.ª Adarraga, con Morris-Mini	1.350 »
6.º José Luis Capitán, con Alpine A-110	1.358 »
7.º J. M. Suárez Parra con Morris-Mini	1.375 »
8.º Helmunt Nindi, con Audi-Super-90	1.394 »
9.º Vicente Scrimieri, con Morris-Mini	1.396 »
10.º J. R. Lezama, con Seat 1430	1.403 »
11.º Santiago Lorente, con Morris-Mini	1.436 »
12.º Felipe Baquerin, con Morris-Mini	1.441 »
13.º J. L. Lezama, con Seat 124	1.482 »
14.º Santiago Taberero, con Seat 850 coupé	1.538 »
15.º Juan Luis Elorrieta, con Renault 4-L	1.721 »
16.º Julián Sánchez Bueno, con Ford-Mustang	1.805 »

Se retiraron Eduardo Cervera y Víctor Ibáñez, ambos con Morris-Mini.

La clasificación por grupos fue así.

GRUPO 1.º

- 1.º Fermín Tellería.
- 2.º Helmunt Nindi.

GRUPO 2.º

- 1.º Julio Antonio Rocafort.
- 2.º Javier María Adarraga.
- 3.º Juan M. Suárez Parra.

GRUPOS 4.º, 5.º y 6.º

- 1.º Claudio Aldecoa.
- 2.º Ignacio Susundegui.

Es de destacar la extraordinaria carrera realizada por Susundegui el cual tuvo una avería casi al comienzo de la prueba y tuvo que realizar el resto del recorrido tan sólo con la 3.ª marcha.

NECROLOGICAS

DON RAMIRO CIBRIAN DE LUTO

El pasado 7 de agosto falleció en Bilbao doña Marcelina Saiz, viuda de Cibrián. La virtuosa señora supo llevar con gran resignación y temple la enfermedad que le aquejaba desde hacía algún tiempo.

Al enviar a sus familiares la expresión de nuestra condolencia, por tan irreparable pérdida, lo hacemos de forma especial a su hijo don Ramiro, secretario adjunto de este Real Automóvil Club Vasco-Navarro.

Con gran pesar registramos el fallecimiento de nuestros queridos socios don José Luis Pérez de Orueta y de don Torcuato García Ferrer.

A sus familiares les enviamos la expresión de nuestro sentimiento.

AVISO PARA LOS PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE SERVICIO PUBLICO

El mes de septiembre finaliza el plazo voluntario para el abono de los Cánones de Coincidencia correspondientes al tercer trimestre del presente año.

TELEFONOS

Se refuerza el servicio telefónico con los siguientes números:

Club: 4307. - Servicio Seguro Mutuo de Automóviles (siniestros): 4306.

UN HOMBRE LLAMADO TRAMONT

Lo conocí hace ya algunos años y confieso que desde el primer momento me fascinó su brillante personalidad. Se ha comentado en numerosas ocasiones que los pilotos de competición son hombres físicamente excepcionales, pero quizás lo que ignora el gran público es que todos ellos poseen igualmente un valioso conjunto de cualidades morales de las que en muchos casos carecemos la mayoría de los mortales. He admirado siempre sus objetivos juicios críticos de las carreras que disputaba, y su honestidad a la hora de valorar sus posibilidades y las de sus contrarios.

Los tres elementos del conjunto, —piloto, copiloto y máquina— son para él un ente único, porque sabe que en el transcurso de la carrera el destino de los tres se funde en uno.

Al conocer lo que había acaecido en Vidania, mi mente se resistía a creerlo y empecé a naufragar en un mar de dudas.

¿Cómo había podido ser el más frío, el más experimentado, en una palabra, el más profesional de los pilotos que existe en el ámbito nacional, protagonista de la tragedia?

Todos los que le conocemos descartamos la posibilidad del "fallo humano", y consideramos que una avería mecánica fue la causa del accidente.

Han pasado los días y al repasar detenidamente mis recuerdos, localizó un comentario que escuché en la madrugada del domingo a un comisario deportivo: Tramont ha dicho que el Alpine se va, pero que lo controla...

En el Arenal, antes de la salida, como en otras ocasiones, había grabado una breve conversación con Tramont. Jaime Segovia no estaba presente, porque con ese celo que le caracterizaba repasaba los últimos detalles. Sus palabras fueron: "Con lo que tenemos por delante, me parece que pocos coches van a volver a Bilbao..."

Y lo dijo con tristeza. ¿Presentía quizás el fatal accidente que costaría la vida a su copiloto?

La competición automovilista, que como el legendario Mlnotauro, recibe periódicamente un tributo de sangre, ha segado brutalmente la vida de un hombre joven. Afortunadamente Bernard Tramont, el rubio

y afectuoso piloto galo, que hace años abandonó su patria para competir en las pistas españolas, se ha salvado.

JAVIER SANGÜESA

N. de la R. El Real Automóvil Club Vasco-Navarro, y la Federación Vasco-Navarra de Automovilismo, haciéndose eco del sentir de sus socios y aficionados, desean testimoniar a la familia Segovia su más profunda condolencia, haciendo votos por un rápido restablecimiento de Bernard Tramont, a quién reiteran su más afectuosa consideración.



En el pasado mes de Marzo, Bernard Tramont y su infortunado copiloto Jaime Segovia posaron ante la cámara de Aparicio, con motivo de su participación en el Rallye Vasco-Navarro.

PARA SU AHORRO...

7%

de INTERES ANUAL

en depósitos a más de dos años

IMPOSICIONES A PLAZO, CERTIFICADOS DE DEPOSITO

banco
europeo
de
negocios



le ofrece:

**SEGURIDAD
RENTABILIDAD
LIQUIDEZ**

y como siempre
el mejor servicio y asesoramiento de alta especialización

EUROBANCO

LE INTERESA!

Solicite información a

banco europeo **BE** de negocios

SUCURSAL REGIONAL NORTE: Avenida de España, 38 - Telf. 28966 - SAN SEBASTIAN

o a las siguientes entidades bancarias:

**BANCO POPULAR ESPAÑOL
BANCO DE ANDALUCIA
BANCO DE LA VASCONIA
BANCO DE VIGO**

**BANCO DE SALAMANCA
BANCO DE ALICANTE
CREDITO BALEAR
BANCO DE SOTO**

Aprobado por el Banco de España con el núm. 7.891/1

NUEVO SISTEMA DE AUTOLIQUIDACION POR TENENCIA Y DISFRUTE DE AUTOMOVILES

El Boletín Oficial del Estado de fecha 5-6-70 publicó una Orden del Ministerio de Hacienda de 30-5-70 relativa a la autoliquidación e ingreso en el Tesoro del Impuesto sobre el Lujo que grava la tenencia y disfrute de automóviles.

Como es sabido, dicho impuesto afecta a todas las personas, físicas o jurídicas, que posean o utilicen uno o varios vehículos cuya potencia o suma de potencias sea superior a siete caballos, es decir, a partir de los ocho caballos fiscales, pues se desprecian las fracciones de caballo por lo que, por ejemplo, el modelo Seat «850», que tiene 7,9 cv., no está gravado por este tributo, siempre que no se acumule a otros coches de la misma persona.

Hasta la entrada en vigor de la Orden que comentamos, la declaración de los vehículos sujetos al impuesto se presentaban en el mes de enero de cada año, excepción hecha de las personas sujetas a declaración del Impuesto General sobre la Renta de las Personas Físicas, las cuales debían simultanear las declaraciones de los dos impuestos. En el transcurso del año, la Administración notificaba a cada contribuyente el importe del tributo que le correspondía y a partir de ese momento debía procederse al subsiguiente ingreso.

CADA AÑO, EN FEBRERO

Con el sistema puesto ahora en vigor, se hace coincidir la declaración con la liquidación y durante el transcurso del mes de febrero de cada año, deberá procederse, simultáneamente con la declaración, al ingreso correspondiente, cualquiera que sea la clase del contribuyente.

Con carácter excepcional, en el presente año, dado que los contribuyentes sujetos al Impuesto General sobre la Renta lógicamente aún no han presentado la oportuna declaración, de acuerdo con las normas en vigor hasta la fecha, todas las personas que aún no hayan declarado el impuesto que grava la tenencia y disfrute de automóviles, practicarán la declaración e ingreso simultáneo, durante el presente mes de septiembre.

Si el ingreso se efectúa voluntariamente con posterioridad a los plazos citados, se exigirá el recargo correspondiente.

DETERMINACION DE LA CUANTIA

La cuantía del impuesto se determinará según la siguiente escala:

Los primeros 9 cv.	100 Ptas. por cada CV.
Desde 10 hasta 13 cv.	150 Ptas. por cada CV.
Desde 14 hasta 17 cv.	200 Ptas. por cada CV.
Desde 18 hasta 21 cv.	400 Ptas. por cada CV.
Desde 22 hasta 25 cv.	700 Ptas. por cada CV.
Desde 26 en adelante	1.000 Ptas. por cada CV.

El importe total a pagar se calcula fraccionadamente, es decir, que un vehículo de 15 CV. pagará:

Los primeros 9 cv.	9 cv. × 100 Ptas. =	900 Ptas.
Del 10 al 13	4 cv. × 150 Ptas. =	600 Ptas.
Del 14 al 15	2 cv. × 200 Ptas. =	400 Ptas.

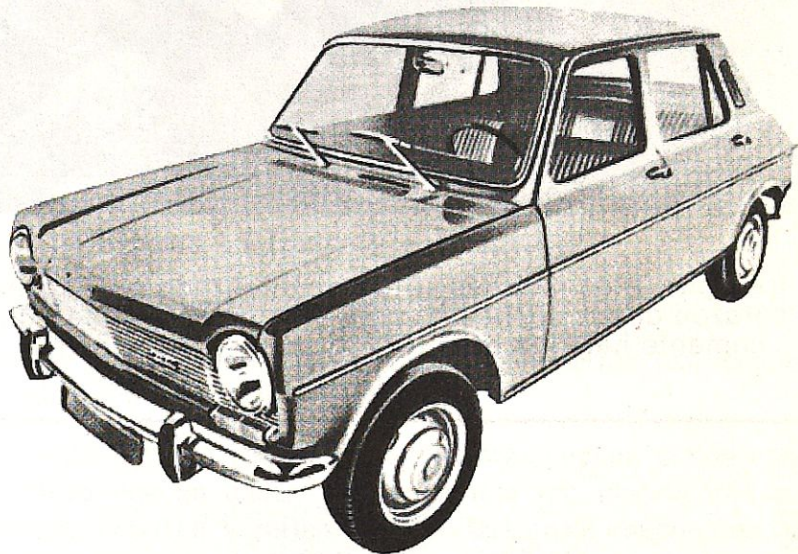
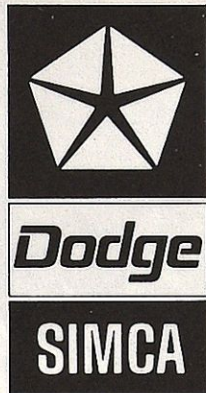
TOTAL A PAGAR 1.900 Ptas.

Hay que tener en cuenta, además, las reducciones por antigüedad del vehículo, cuya aplicación no desarrollamos en la presente nota por ser de prolija explicación.

Este impuesto grava a los coches de turismo propiedad del declarante, cónyuge e hijos no emancipados, o que no siendo de su propiedad, le estuvieran asignados a su servicio por una empresa o entidad privada.

Tratándose de varios vehículos atribuibles a un mismo declarante, las potencias fiscales se acumulan, cualquiera que sea el número de caballos fiscales de los vehículos.

VEA y PRUEBE los NUEVOS MODELOS



EXPOSICION y VENTA:

ARCOS

CONCESIONARIO DE  CHRYSLER
ESPAÑA

PRIM, 59

TELEFONOS: 11642
24864
24856

SAN SEBASTIAN

el último estacionamiento



El transplante de motores se ha generalizado en España. El corazón de los coches no crea problemas morales, únicamente hay que pasar por el papeleo pertinente.

En una de las salidas de Madrid, la carretera de Andalucía, nos encontramos con los cementerios de automóviles, que ponen en el paisaje suburbano la nota arrumbada de los desechos de uno de los símbolos más típicos de la civilización industrial, de la sociedad de consumo.

En estas colinas artificiales de chatarra, se amontonan las piezas y carrocerías que otrora lucieron el tipo con sus dueños por las calles más elegantes de Madrid, y que llegaron a ser los amos del asfalto, los jaleadores del peatón.

Y es que a los coches les ocurre lo mismo que a nuestro cuerpo, gozan de una brillante y estrepitosa juventud, tratan de mantenerse discretamente en la madurez y renquean jadeantes en la vejez. Están expuestos a las mismas calamidades que nosotros: les molesta el frío, el calor, la lluvia y el polvo; se resienten del descuido, y se quejan del piso malo y de que les llevemos a empujones o de mala manera.

Los mecánicos no se cansan de aconsejar —como los médicos— que hay que aplicar al coche una medida preventiva mejor que curativa: aire en los neumáticos, agua



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

(también tienen sed), aceite, petroleado de los bajos y todos esos detalles, que, si no se olvidan, hacen que el coche se mantenga en forma por mucho tiempo.

VEJEZ INEXORABLE

Aproximadamente, el número de vehículos que llegan a estos cementerios para ser desguazados viene a ser la mitad de los que se fabrican cada año en España.

Entre los montones de herrumbre hemos visto una carrocería de autobús donde el dueño de uno de estos negocios tiene su despacho. Es un hombre alto y fuerte, que no deja de reír a mandíbula batiente. Lo saludamos y a nuestras preguntas contesta:

—En este mundillo hay mucho gitaneo. Ya sabe que la chapa está a perragorda, y muchas veces no merece la pena ir a recoger un automóvil. No compensa, porque cuesta más el transporte y la mano de obra necesaria para el desguace que lo que luego sacamos, nosotros, los chatarreros.

—¿Qué operaciones hacen aquí?

—De muchas clases. Le pondré un ejemplo: ayer compramos un camión Pegaso, y se lo cambiamos a un señor por un Ebro bastante baqueteado. Luego llegó otro señor con una tartana y se llevó el Ebro, y por último desguazamos la tartana y la vendimos por chatarra.

—¿Podemos hablar de precios y de beneficios?

—¡Huy! Esto es un poco difícil. Ya le dije que este negocio es un poco gitano, aquí se regatea mucho aunque —también es cierto— siempre dentro de unos márgenes prudentes. El precio de la chatarra cambia constantemente y también depende de la clase de vehículo que se trate.

—¿Venden piezas sueltas?

—Sí, por supuesto. Lo que más se venden son cubiertas y llantas a precios que están tirados.

—¿Quién surte las tiendas del Rastro?

—Nosotros mismos. Cuando llega alguien a esas tiendas preguntando por una pieza determinada, si no la tienen le dicen que la tendrán en un momento. Entonces viene aquí un experto y se la lleva. Se da el caso de paletos que llegan a la puerta de Toledo queriendo comprar un coche usado; uno de esos «listos» se lleva de aquí el coche apetecido y se lo «endiña» a base de echarle mucha labia al asunto.

UN NEGOCIO FLORECIENTE

—¿Cuántas personas viven del negocio?



«Lo que más se vende son cubiertas de todas las clases».

—Contando los chatarreros y algunos traperos que también se dedican a esto, seremos unos dos mil.

—¿De dónde proceden los vehículos que entran aquí?

—De particulares y de las subastas de organismos oficiales. El ochenta por ciento de ellos están viejos y un veinte por ciento son accidentados, de éstos se pueden sacar buenas piezas, incluso motores en buen uso. Para esto hay que seguir un papeleo en Tráfico y en Industria.

—¿Qué vehículos tienen más vida?

—Sin duda alguna, los camiones, porque los han cuidado mejores manos: los industriales.

Nos damos una vuelta por el recinto: coches viejos con matrículas que no pasan del quinientos mil madrileño; camiones, autobuses y turismos con «tortazos» imponentes, y montones de todo. Hay bastantes empleados trabajando, algunos de los cuales cortan la chapa con soplete y desmenuzan todo lo que encuentran a su paso para después —siguiendo la idea de Henry Ford: la división del trabajo— amontonar en diversos lugares las piezas de una misma clase.

Estos cementerios están abiertos mientras dura la luz del día para ser un eslabón más de la cadena: fábrica-reventa-cementerio-chatarra-fundición. Cada día que pasa, conforme aumenta el nivel de vida va siendo mayor el volumen de trabajo; aunque todavía, en España, los coches dan más vueltas que un garbanzo en la boca de un viejo.



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

ENEMIGOS DE LA NOCHE

- * MENOR CAMPO VISUAL
- * PERDIDA DE VISION
- * SEÑALIZACION
- * ORGANISMO NO HABITUADO
- * FATIGA OCULAR Y NERVIOSA

Normalmente, el conductor profesional no tiene problemas con su viaje nocturno, o tiene aquellos propios del tiempo, del estado de la carretera y los factores que a lo largo de todo el año encuentra. Pero es el conductor normal, quien viaja de noche muy de tarde en tarde quien va a ser víctima de los enemigos nocturnos. No vamos a hablar ya de nieblas, lluvia o nieve, sino de un viaje hecho en estas fechas de verano.

El primer problema que esta persona no habituada que se pone en viaje de noche va a tener es el de la falta de hábito de su organismo. Normalmente, cena a las diez y se retira a descansar a las doce; tras unos minutos de lectura, duerme y su cuerpo entra en una zona de sueño profundo sobre la una y media. Cuando conduce, en cambio, ha cenado rápidamente y se ha puesto al volante otra vez. A la hora en que su organismo estaría completamente relajado, ahora está haciendo un esfuerzo para mantener la atención despierta; el esfuerzo, a esas horas, va desde los músculos del pie hasta los brazos y los nervios ópticos, pasando por el estómago, sometido a una feroz contracción.

Casi encadenado con este factor está el de la visión, que, a su vez, forma toda una serie de re-

CEDER ANTE EL CANSANCIO, UNICA NORMA SALUDABLE

Reda Guipuzcoana, S.A.

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



De 6 de la mañana a 10 de la noche

TECNICA
DINAMISMO
AGILIDAD
TIEMPO



Oficinas:

Birmingham, 1 (Esquina Zabaleta)
Teléfonos. 21883 - 21383
SAN SEBASTIAN

en una palabra **"SERVICIO"**

Esto es lo que le ofrecemos

Recambios
y Talleres } Carretera Nacional nº1
Km. 448 Telfs. 691308 - 691333
VILLABONA

laciones que repercuten en el sistema óptico y nervioso. Hay que apuntar desde el comienzo la pérdida de contacto visual con el contorno del paisaje que rodea la carretera, lo cual no se toma en cuenta, pero que es muy importante. No influye tanto sobre el ánimo del conductor la pérdida obsesionante de la sombra en que se ve inmerso. Lo que más alivia al conducir de día con buenas condiciones es la integración en el paisaje, la no limitación en la trayectoria de la mirada, además de la vistosidad y colorido del paisaje. Esta integración, además de aliviar, ayuda muchas veces, incluso a prever cómo es la carretera y el trazado de sus curvas, cosa que no se tiene de noche.

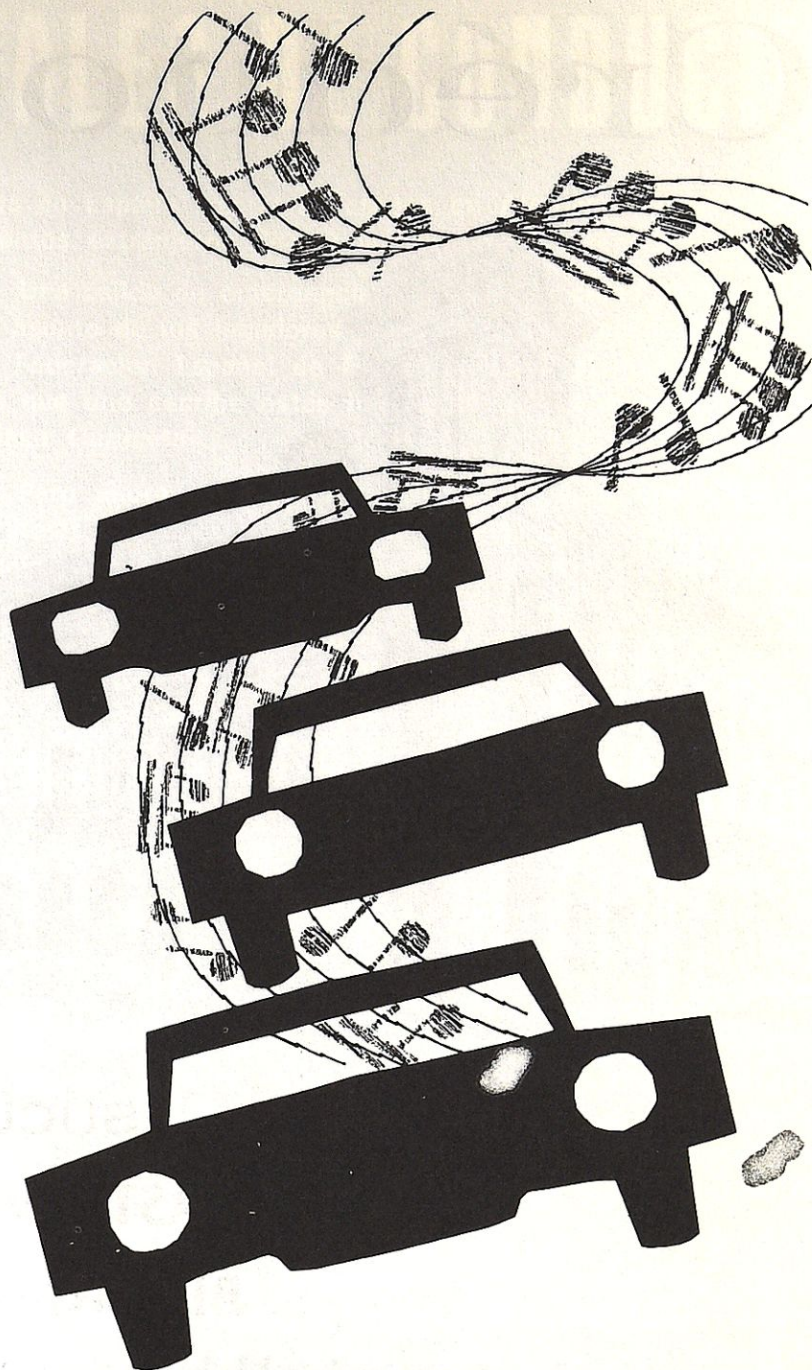
Por otra parte, la vista, al ir limitada a la zona iluminada por los proyectores, termina cansándose, a la vez que, con frecuencia el conductor lleva su coche a la misma velocidad que si fuera de día, pese a tener menor campo visual; se produce entonces un sobresalto casi continuo del cual ni nos damos cuenta la mayor parte de las veces. Los reflejos, en estas condiciones, actúan con una periodicidad y una frecuencia mayor y hay momentos en que el conductor se ve asaltado por una sensación súbita de miedo. Conducir sin pleno dominio de la situación, como es conducir de noche, supone siempre esto. Y es que hay muchas personas que, pese a que se reduce la capacidad física por los factores que hemos señalado, siguen conduciendo al mismo ritmo que a una hora diurna, cuando el organismo está en plena forma y las circunstancias visuales son mejores.

Otro problema que suele ser grande es el de la acción de los focos de los vehículos que marchan en sentido contrario; no ya el deslumbramiento del que hemos hablado en otras ocasiones y volveremos a hablar, sino el simple enfrentamiento a la luz de cruce, que, cuando es muy frecuente, termina por agotar al conductor.

En resumen, falta de hábito, menor campo visual, mayor esfuerzo fisiológico, deslumbramiento y pérdida progresiva de visión son los factores que van llevando al viajero nocturno al momento supremo del peligro, a la fatiga. Viajar a partir de ese instante es prácticamente un suicidio; lo único que se puede hacer en esos momentos es no tratar de resistir, sin ceder a descansar. Basta muchas veces con aparcar el coche en el arcén de la carretera y dar una cabezada para poder continuar después con más capacidad que antes. El momento de la fatiga ha de sentirlo cada uno, pero de forma general se caracteriza por la falta de concentración, llegan a verse sombras extrañas en la carretera, se produce adormecimiento, incluso se dan cabezadas a la vez que se conduce.

Tal vez parezca que somos contrarios a los viajes nocturnos. Todo lo contrario. Lo que sí queremos hacer ver es que el rendimiento físico y psicológico es distinto de noche que de día, la capacidad es menor y que, por tanto, se ha de conducir a tono con estas circunstancias.

J. M. NISEA.



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

Crédito Navarro

BANCO FUNDADO EN 1863



Capital desembolsado..... 270.100.000 ptas.
Reservas..... 554.000.000 »
Total..... 824.100.000 »

CASA CENTRAL: PAMPLONA
Plaza del Castillo, 21

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

SUCURSALES:

SAN SEBASTIAN - Avda. de España, 9

BILBAO - Gran Vía, 32

Agencia Urbana n.º 1 de Bilbao en Santuchu

MADRID - Recoletos, 22 y 3 más en la provincia

ZARAGOZA - San Miguel, 16 (Oficinas provisionales)

y

54 Sucursales más en Navarra, Vizcaya y Madrid

COMPLETA RED DE CORRESPONSALES EN ESPAÑA Y EN EL EXTRANJERO

REALIZA TODA CLASE DE OPERACIONES BANCARIAS

INTERESES QUE ABONA A SUS IMPONENTES

Cuentas corrientes y depósitos a la vista	1,— %
Imposiciones a plazo de tres meses	4,— %
Imposiciones a plazo de seis meses	5,— %
Imposiciones a plazo de un año	5,5 %
LIBRETAS DE AHORRO	3,— %

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

CARNETS INTERNACIONALES DE CONDUCIR

UN CONSEJO PARA LOS ESPAÑOLES DESPLAZADOS PARA MAS DE UN AÑO A LA REPUBLICA FEDERAL ALEMANA: OBTENER UN CARNET ALEMAN

Por JOSE AYESTARAN

El Art. 261 de nuestro Código de la Circulación, Punto II, Apartado c), establece que se consideran válidos para conducir los vehículos automóviles de la categoría o categorías a que cada uno de ellos se refiera, los permisos internacionales expedidos en el extranjero, de conformidad con el modelo del anexo 10 de la Convención de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, o de acuerdo con el modelo del anexo E de la Convención Internacional de París, de 24 de abril de 1926, si se trata de naciones adheridas a este Convenio, que no hayan suscrito o prestado adhesión al de Ginebra. Más adelante, el Punto III del mismo Art. 261, indica que la validez de los permisos internacionales antes mencionados, está condicionada a que sus titulares no tengan la residencia habitual en España ni lleven residiendo en ella más de un año.

Por otra parte, muchos opinan que un Carnet de Conducir Internacional extendido en España, tiene una validez de un año a partir de la fecha de expedición. Ello consta, además, escrito en varios idiomas en el Documento Internacional.

Sin embargo, esta cláusula tiene en la República Federal Alemana una validez relativa; tanto más relativa cuantos más años lleve, por ejemplo, un trabajador español residiendo en Alemania. Nos explicaremos.

De todos es conocida la escisión que sufrió Alemania a raíz de la Segunda Gran Conflagración Mundial, quedando dividida en dos zonas: oriental y occidental. En el Convenio de París de 1926 a que antes hemos hecho alusión, estaba representada la, a la sazón, toda Alemania; pero cuando en 1949 se produjo la Convención de Ginebra, una ratificación de este Convenio hubiese planteado la cuestión —gran cuestión— de la unidad jurídica alemana, y por ende la participación de Alemania oriental. Había que adoptar una decisión, y la República Federal la adoptó: renunció a la ratificación.

Consecuentemente, como el Convenio Internacional de París fue superado por el Tratado de 1949 (a base del cual se extienden hoy los carnets internacionales), y a este Tratado no se adhirió la Alemania occidental, nos encontramos con que las autoridades de esta Alemania reconocen solamente los carnets internacionales de aquellos países que se asociaron al Convenio de París; también son reconocidos los de aquellas naciones que posteriormente intercambiaron convenios bilaterales con la República Federal. En total, 21 países.

Pero como entre estos 21 países no está España, nos encontramos con que, según la interpretación de una Ley alemana del año 1934, los Carnets Internacionales extendi-

dos en España son considerados en Alemania como «documentos extranjeros de conducir».

Una salida de emergencia; un «pastel» como el que para el asunto de los jugadores paraguayos se sacó de la manga la Federación Española de Fútbol; y como el que, a la hora en que uno escribe estas líneas, parece se avecina para el «caso Guruceta».

Pero ahora viene el quid de la cuestión que estamos contemplando: los citados «documentos extranjeros de conducir», a diferencia de los Carnets Internacionales, no tienen una validez de un año a partir de la fecha de expedición, sino solamente de un año a partir de la fecha en que fue cruzada la frontera por su titular, cosa que las autoridades alemanas controlan.

Hace todavía muy pocos meses, el Tribunal Federal alemán se ocupó de un caso que dio origen a muchos comentarios. Un trabajador español, uno más entre los muchos que en aquel país se encuentran, que residía en Alemania desde hacía bastante años, tuvo un accidente importante con el vehículo que conducía; un «siniestro total». El coche, recién salido de fábrica él, quedó «para que lo recogieran con pala».

Nuestro hombre, confiado en la validez del Carnet Internacional que había obtenido en Barcelona, y que había hecho renovar cada año en la Ciudad Condal, presentó la declaración de accidente en la Compañía aseguradora de su vehículo, una Compañía alemana.

Pero cuál no fue su sorpresa cuando se enteró que la Aseguradora se negaba a aceptar el siniestro, debido a que las garantías de la póliza se consideraban inoperantes por no haberse cumplido una cláusula que consta en todos los contratos de seguro de automóviles: la de que el conductor debe poseer el pertinente certificado de idoneidad expedido por la autoridad competente para conducir el vehículo que se asegura.

Sin embargo, el Tribunal Federal condenó a la Compañía aseguradora a hacerse cargo de los daños, pues se demostró que el accidente no había ocurrido por desconocimiento de las normas de tráfico imperantes en Alemania, y de negarse a aceptar el siniestro, la Compañía no cumpliría el principio de buena fe que debe imperar en toda relación contractual por encima de las estipulaciones de la póliza. Efectivamente, la simple omisión de una cumplimentación administrativa, no podía ser motivo suficiente para rechazar el accidente.

Ahora bien, el Tribunal Alemán admitió al mismo tiempo que el conductor español tenía la obligación de haberse informado debidamente respecto al período de vigencia de su Carnet Internacional. Ya se sabe, la ignorancia de las leyes no exime de su cumplimiento...

En consecuencia, como el circular en Alemania occidental con Carnets Internacionales extendidos en nuestro país, supone para los españoles allí desplazados por algún tiempo un evidente peligro, pues no sólo pueden encontrarse con dificultades con sus Aseguradores para que les atiendan en los accidentes, sino que estarán incurriendo en una contravención de las leyes de tráfico allí existentes, un consejo: obtener el carnet alemán. Se lo darán sin necesidad de realizar exámenes prácticos, con sólo demostrar conocimientos de las normas de circulación de la República Federal Alemana.

3 CRUCEROS MARAVILLOSOS

IV CRUCERO AL NUEVO MUNDO

En el CABO SAN VICENTE

Del 2 de Noviembre al 9 de Diciembre de 1970

Con escalas en:

BARCELONA - CADIZ - FUNCHAL - RIO DE JANEIRO - SANTOS - MONTEVIDEO -
BUENOS AIRES - PUNTA ESTE - BAHIA - TENERIFE - ALGECIRAS y BARCELONA

LA VUELTA AL MUNDO EN 88 DIAS, EN EL PAQUEBOTE "FRANCE"

Del 5 de Enero al 2 de Abril de 1971

Con escalas en:

EL HAVRE - SOUTHAMPTON - NEW YORK - NASSAU (Archipiélago de las Bahamas) -
TRINIDAD - RIO DE JANEIRO - ISLAS MALVINAS - PUNTA ARENAS - VALPARAISO -
ISLA DE PASCUA - TAHITI - SUVA (Isla de Fidji) - NOUMEA (Nueva Celedonia) - PUERTO
MORESBY (Nueva Guinea) - BALI - HONG KONG - BANGKOK - SINGAPUR - COLOMBO -
BOMBAY (India) - ZANZIBAR - LA REUNION - EL CABO (Africa del Sur) - LUANDA -
DAKAR y CANNES.

VUELTA AL MUNDO EN EL TRASATLANTICO "ROTTERDAM"

Del 23 de Enero al 21 de Abril de 1971

Con escalas en:

NEW YORK - PUERTO EVERGLADES (U.S.A.) - PUERTO ESPAÑA (Trinidad) - RIO DE
JANEIRO - CAPE TOWN (Africa del Sur) - DURBAN - MOMBASA - ZANZIBAR (India) -
MORMUGAO - BOMBAY - COCHIN - COLOMBO - PENANG (Malasia) - SINGAPUR -
BANGKOK - HONG KONG - NAGASAKI - KOBE (Japón) - YOKOHAMA - HONOLULU -
SAN FRANCISCO - ACAPULCO - BALBOA - PANAMA y NEW YORK.



INFORMES E INSCRIPCIONES:

WAGONS-LITS // COOK

Agencia de Viajes Grupo A título 5

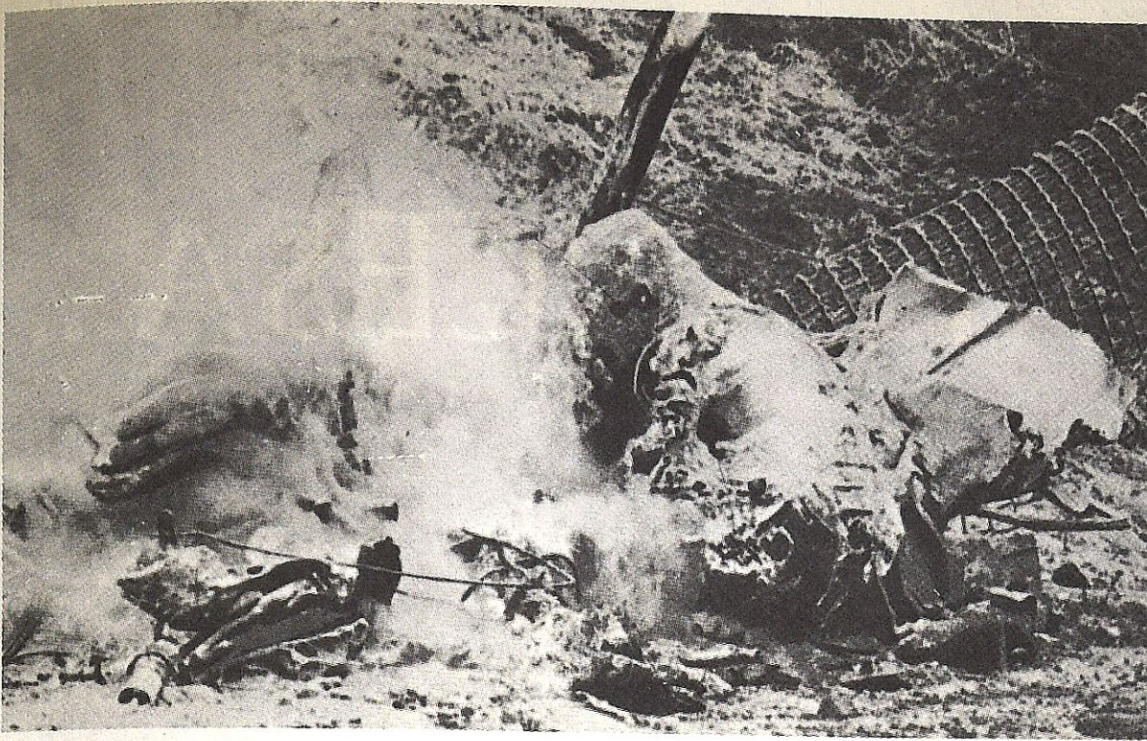
SAN SEBASTIAN

c/MIRAMAR, 3 - Teléfono: 29-1-96 • PLAZA DE ZUBIETA (ORLY) - Teléfonos: 17-7-70 y 26-7-69

Agencias y Sucursales en IRUN (Estación del Norte)

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

BILBAO - PAMPLONA - VITORIA - ZARAUZ



EL MAYOR PELIGRO: EL FUEGO

Los tristes accidentes, similares a los de Hans Laine en Nurburgring y al de Piers Courage en Zandvoort, responden a las preguntas sobre los cinturones de seguridad en los vehículos de carreras. En los dos casos los pilotos pudieron salvarse del golpe gracias a sus cinturones y los arcos de seguridad de sus vehículos; pero se abrasaron vivos, como lo fuera Lorenzo Bandini hace tres años. Y casi es el caso de Jacky Ickx en el Jarama, con su vehículo incendiado tardó en abrir el broche de su cinturón de seguridad desde dentro de su deformado habitáculo, pero felizmente pudo salir antes de que

las llamas inutilizaran la coraza de la combinación ignífuga de su traje. Afortunadamente hoy no se muere la mayoría de las veces del golpe del accidente en las carreras, pero desgraciadamente se queman, se convierten en piras humanas. Es por esto que es preciso reflexionar dos veces antes de imponer las reglas mencionadas de seguridad, que logren la seguridad personal. El llevar casco todo usuario de moto en las vías públicas, es un claro ejemplo de lo antes dicho. Si yo, en este caso, me quito el casco al ir en moto, el riesgo es mío, y no atento contra la seguridad de los demás. Por otra parte son numerosos los accidentes de moto en los que el casco ha salvado algunas vidas, pero también es verdad que muchos accidentes de moto se evitarían si el conductor tuviera la plenitud de sus facultades auditivas y visuales (alrededor de la cabeza), sensiblemente disminuidas por el casco.

Para el corredor automovilista el cinturón no es obligatorio: éste debe existir en el vehículo de competición, pero el piloto no está obligado a llevarlo abrochado. Y esto también depende de si el habitáculo de un vehículo monocasco está asegurado de una cierta inmunidad contra los choques, y el aro protector lo hace en caso de vuelco. Se lo abrochará si tiene confianza en los servicios de seguridad, y ahora con la instalación de los extinto-



Cuando el fuego se declara tras el accidente, las reservas disponibles en los tanques de gasolina se convierten en «el ataúd de llamas».

La rapidez y eficacia de los servicios de extinción es la única posibilidad de salvar al piloto.

Desgraciadamente en el accidente de Piers Courage no fue así, quedando reducido el piloto tras convertirse en una auténtica pira, en lo que nos muestra esta terrible fotografía,

res interiores, por otra parte obligatorios, le inspira cierta confianza. ¡Y cuando conozca las ramificaciones que tiene el extintor interior, para su seguridad, que por lo general jamás sirven para nada! ¿Pero cómo puede ser esto? En un vehículo moderno de competición, el conductor va tumbado en una especie de alveolo, que no es más que una vasta reserva de combustible. A su derecha, izquierda, por delante y detrás de él, y a menudo debajo de sus piernas. ¿Cómo puede ser, que en estas condiciones escape de una muerte si el incendio se declara?

Los responsables de esta situación no son los constructores que han hecho los esquemas de los vehículos modernos de competición, su papel es el de construir un vehículo lo más eficaz posible, ciñéndose a los actuales reglamentos. Los responsables por tanto son los reglamentos. Ante tal situación la duda no debería ser, si dentro de algunos años se aumentará o reducirá el límite de cilindradas, o se establecerá una fórmula de pesos; sino más bien saber que reglas se impondrán en lo posible para preservar al piloto del riesgo de morir abrasado vivo.

Vista la urgencia evidente, las medidas deberían ser tomadas en dos tiempos: una primera serie permitiría continuar el empleo de los vehículos actuales tras unas mejoras; la segunda aplicar una precaución suficiente (en menos de dos años) que respondiese a nuevas reglas. Estas podrían estar inspiradas con toda seguridad en el Sigma Gran Premio estudiado y construido hace 18 meses por Pininfarina, donde están claras las condiciones de seguridad del piloto, empezando por la totalidad del combustible que está situado tras el habitáculo. Mas probablemente se pediría la abolición de esa estipulación absurda, que según la cual las ruedas deben de estar situadas exteriormente a la carrocería, en los monoplazas; sin permitir situar los tanques en las estructuras protectoras, en previsión de que entre éstos y las paredes de las estructuras haya un espacio suficiente que podría ser rellenado de materia ignífuga deformable. Otra de las premisas que se exigirían, sería la del empleo de conductos de carburante flexibles y con racores auto-obturadores.

PAUL FRERE

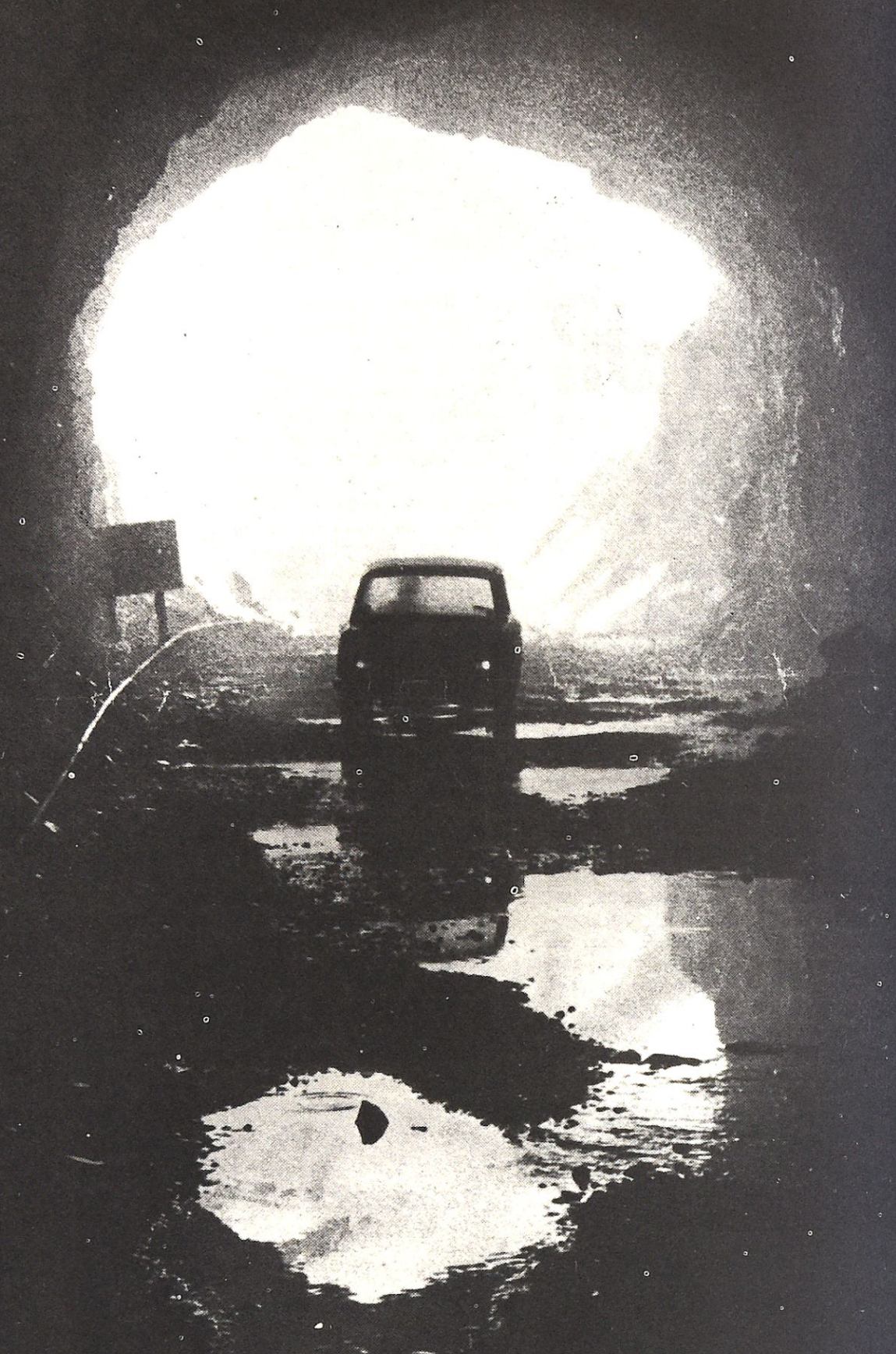
Las mangueras de espuma son eficaces para combatir un fuego en un inmueble, pero no cuando se trata de la vida de un hombre en que los segundos son decisivos.

Son necesarios otros sistemas de extinción, más rápidos, más eficaces, más apropiados. En algunos circuitos sí los hay, pero en otros...

pasa lo de Zandvoort.

¿A quien extraña pues, las peticiones de los pilotos?

la nueva ruta
HISPANO-FRANCO-ESPAÑOLA...



...pasa
bajo
los PIRINEOS

UNIRA LANNEMEZAN - LERIDA POR EL TUNEL ARAGNOUET - BIELSA QUEDARA ABIERTA EN JULIO DE 1971

Para ir de España a Francia y viceversa, hace falta sobre todo una gran paciencia. En algunas ocasiones la espera en la aduana excede de dos horas. Esta prueba exasperante toca a su fin. Una nueva carretera está en construcción. Cuando esté terminada, los automóviles utilizarán el primer túnel bajo los Pirineos para pasar la frontera.

Los Pirineos no serán más una muralla de 110 kilómetros de largo, que desde hace siglos se resistía al desarrollo de las vías de acceso desde sus dos vertientes.

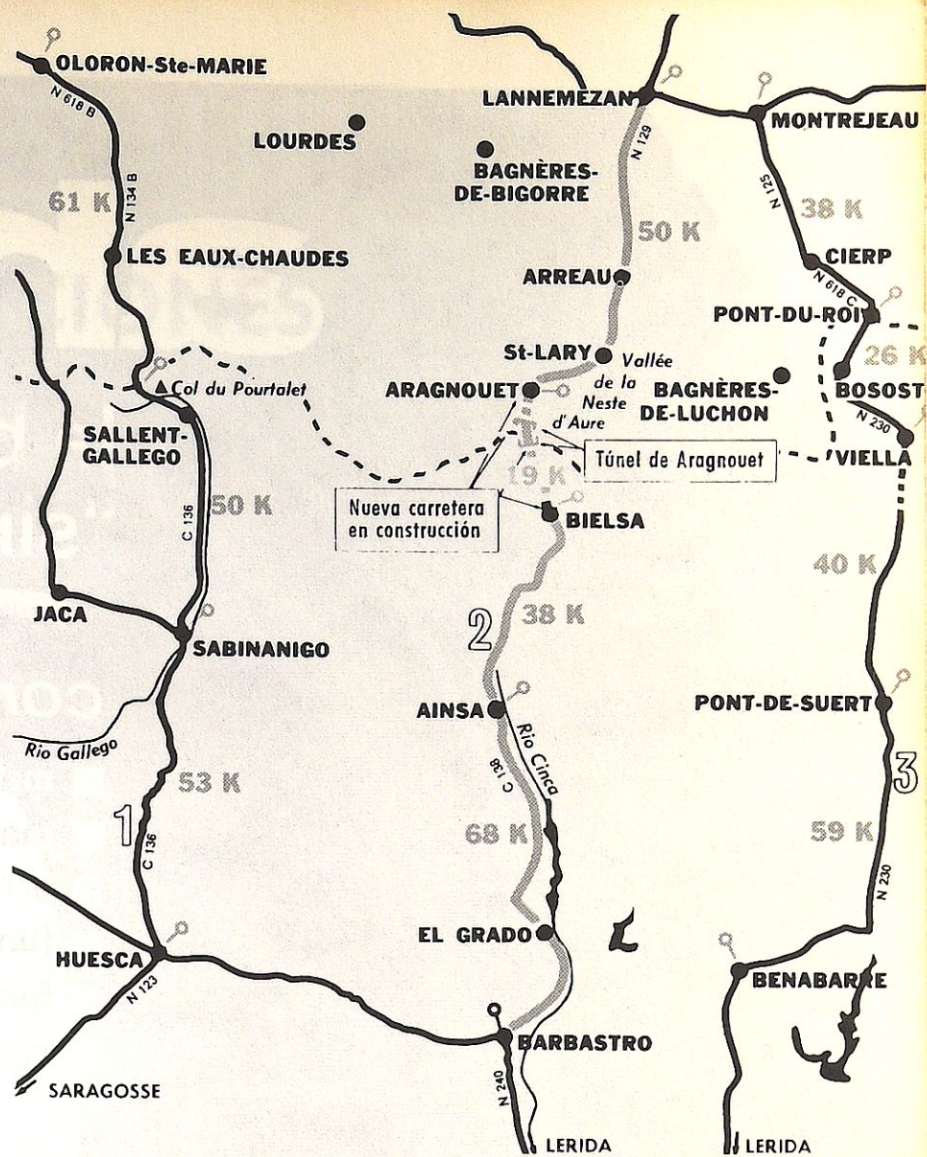
El desfiladero de Pourtalet, al este de Luchon, acaba de ceder al avance de los tiempos. Se ha abierto una brecha, permitiendo en los puntos más estrechos el paso de un coche, por la que más tarde se precipitarán miles de vehículos por día.

Aparte de los dos puertos que acceden a un lado y otro de los Pirineos ahora se va a añadir un nuevo acceso realmente importante.

Esta nueva carretera bajo los Pirineos había sido prevista para que funcionara a partir de julio de este año, pero está a la vista que este año no quedará terminada. Será para el verano de 1971 cuando bajo los Pirineos afluirán miles de turistas hacia España.

Sin embargo, casi con un año de anticipación se puede ir de Francia a España y lo mismo hacer el viaje en sentido contrario bajo los Pirineos. Este viaje «extra» lo vamos a hacer de Francia a España. Prácticamente comienza en la N-129 que une Auch con el lago Cap de Long, donde el mirador se halla a 2.160 metros de altitud. Al llegar a Fabian se deja la N-129 para desembocar en la RD-118 a fin de llegar a Aragnouet, la última localidad francesa.

Aragnouet va a contar mucho en este proyecto. Es un departamento de unos 213 habitantes y gracias al empeño que han puesto va a ser posible que sea realidad el proyecto de unir España y Francia por medio de este túnel. Aquí nació el proyecto hace doce años. Cuando en 1958 los organismos regionales comprendieron la necesidad de contar con una nueva ruta entre Francia y España, fue el Consejo municipal de Aragnouet quien se pronunció a favor de perforar un túnel.



Los 213 habitantes de este pequeño departamento aportan casi un millón de antiguos francos cada uno sobre el patrimonio de la colectividad. Del otro lado de la frontera, por parte de España, la localidad de Bielsa aporta la misma suma.

Seguimos en el lado francés. La nueva ruta comienza justo antes del puente de Fela de la Mesta. La carretera se eleva sobre una distancia de 5,6 kilómetros. Se llega a la entrada del túnel y entonces se está a una altitud de 1.810 metros, seiscientos metros por encima del túnel del Mont Blanc. Es indudable que a esta altura la nieve será frecuente en esta carretera de acceso al túnel, pero la utilización del quitanieves es frecuente. Y los problemas técnicos son más fáciles de resolver que los problemas económicos.

A medida que se penetra en el túnel se aprecia que la obra está muy adelantada. Falta el revestimiento y construir el firme de la carretera. Pero la perforación está ya terminada. El túnel constará de dos vías de circulación y su longitud es exactamente de 2,957 kilómetros. El recorrido español es de 1,260 kilómetros y el francés de 1,697 kilómetros.

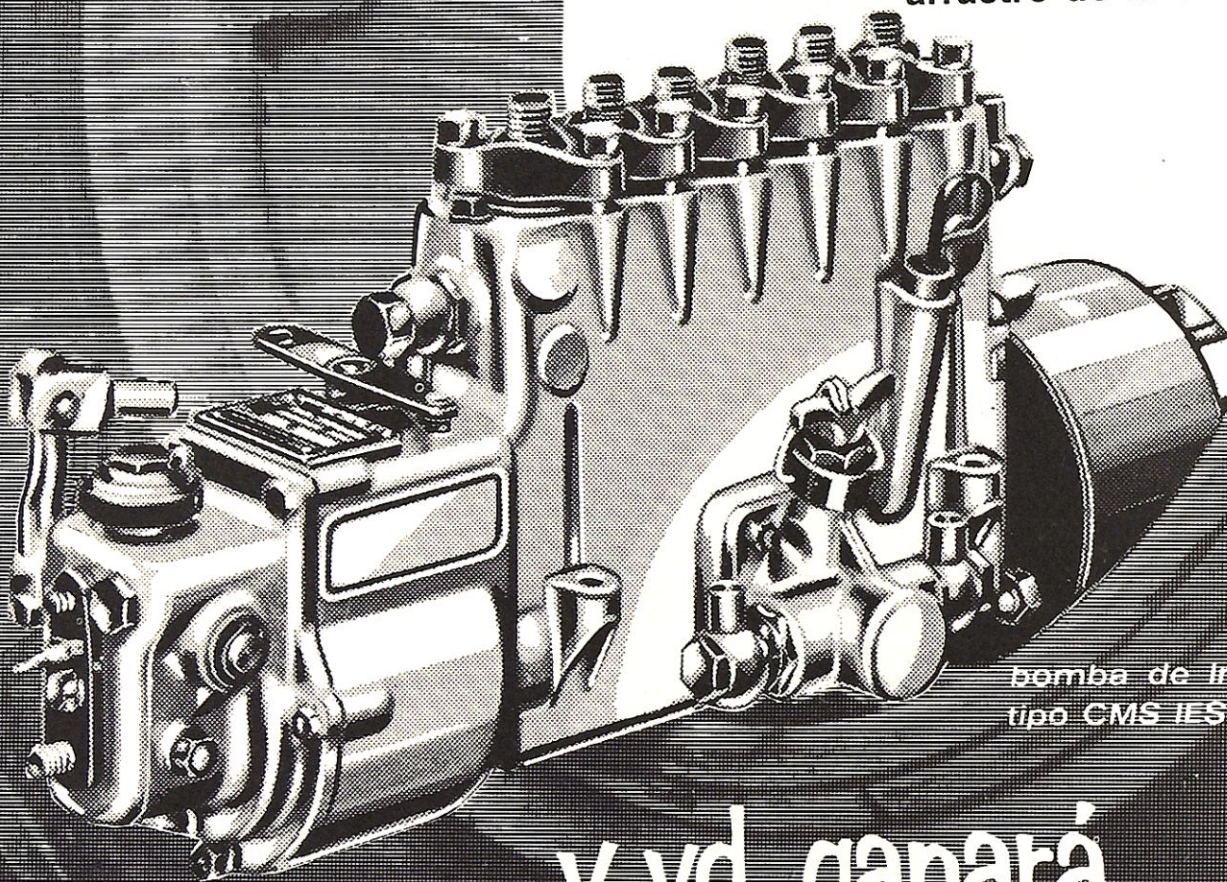
Al cabo de unos minutos vemos un cartel que dice: «Prohibido el paso a toda persona ajena a la obra.» Estamos en España. La carretera Aragnouet-Bielsa todavía no ha sido revelada al público. Faltan algunos meses para ello. Hoy es una pista difícil, pero dentro de poco se convertirá en una autopista bajo los Pirineos...

ahora...!

la bomba de inyección "sin problemas"

compruebe sus ventajas:

- más "reprise"
- mayor rendimiento del motor
- gran duración del equipo de inyección
- funcionamiento más suave del motor
- fácil arranque, aún en tiempo muy frío
- ausencia de ruidos y vibraciones en el arrastre de la bomba



bomba de inyección
tipo CMS IESA - S.I.G.M.A.

...y vd. ganará dinero!

IESA

INDUSTRIAS ESPAÑOLAS S. A.

SAN SEBASTIAN

DISTRIBUIDORES:

SERVICIO ESPAÑOL DE REPUESTOS, S. A. - Paseo de las Delicias, 20 - MADRID-7
J. BELLOC ESCUTE, S. A. - Balmes, 166 - BARCELONA-8
AUTO RECAMBIOS ECHEVARRIA, S. A. - Asturias, 12-14 - GIJON Doctor Casal, 8 - OVIEDO, y Llano Ponte, 15 - AVILES
AUTO RECAMBIOS ECHEVARRIA, S. A. - M. Heredia, 10-12-14 - MALAGA
AUTO RECAMBIOS OLIVER - General Sanjurjo, 3 - LEON
AUTO REPUESTOS ASENJO - Avda. G. Barbón, 12 - VIGO
RALUSA, S. A. - Ronda Capuchinos, 7 - SEVILLA
INDUSTRIAS UNIDAS, S. A. - Iparraguirre, 9 - SAN SEBASTIAN Avda. Generalísimo, 8 - EIBAR

COMUNICADO DE CAMPSA

RELACION DE INSTALACIONES EN ESPAÑA EN LAS QUE SE EXPENDE GASOLINA SUPER-EXTRA 98 N. O.

A L A V A		
Salvatierra	— Carretera Madrid-Irún, Km. 375,3	— E. de S.
Vitoria	— Gran Vía Eje Norte-Sur	— E. de S.
Vitoria	— Portal de Arriaga	— E. de S.
A L B A C E T E		
Albacete	— Carretera Madrid-Alicante, Km. 240,3	— E. de S.
A L I C A N T E		
Alicante	— Carretera Alicante-Ocaña, Km. 5,3	— E. de S.
Alicante	— Avenida de Elche	— E. de S.
Alicante	— Calle Alemania, esquina Ramón y Cajal	— E. de S.
Alicante	— Avenida de Denia	— E. de S.
Alicante	— Carretera Alicante-Murcia, Km. 5,2	— E. de S.
Denia	— Carretera local Javea-Denia, Km. 9,5	— E. de S.
Elche - La Marina	— Carretera Almería-Valencia, Km. 25,9	— E. de S.
Elche - El Alted	— Carretera Almería-Valencia, Km. 8,4	— E. de S.
Monforte del Cid	— Carretera Murcia-Alicante, Km. 394,8	— E. de S.
Orihuela	— Carretera Orihuela-Guardamar, Km. 0,95	— E. de S.
A L M E R I A		
Almería	— Avenida de María Cristina, 10	— E. de S.
B A D A J O Z		
Badajoz	— Carretera Madrid-Portugal, Km. 407,8	— E. de S.
Badajoz	— Carretera Madrid-Portugal, Km. 402,8	— E. de S.
B A L E A R E S		
Calvia	— Carretera Palma-Andraitx, Km. 7,8	— E. de S.
Palma de Mallorca	— Calle Capitán Salou	— E. de S.
Palma de Mallorca	— Avenida de Calvo Sotelo	— E. de S.
Palma de Mallorca	— Calle Tramontana de Can Pastilla	— E. de S.
Palma de Mallorca	— Carretera Palma-Puerto Alcudia, Km. 3	— E. de S.
Palma de Mallorca	— Carretera Palma-Andraitx, Km. 15	— E. de S.
Manacor	— Carretera Manacor-Porto Cristo, Km. 1,6	— E. de S.
Son Servera	— Calle Juana Roca	— E. de S.
Uyaró	— Carretera Palma-Puerto Alcudia, Km. 38,4	— E. de S.
Ibiza	— Avenida de Bartolomé Roselló	— A. Surtidor
B A R C E L O N A		
Arenys de Murt	— Carretera Arenys de Mar-San Celoni, Km. 2,1	— E. de S.
Barcelona	— Carretera Esplugas, frente número 103	— E. de S.
Barcelona	— Avenida Meridiana, 2	— E. de S.
Barcelona	— Calle Tajo, 28	— E. de S.
Barcelona	— Calle Provenza, 317	— E. de S.
Barcelona	— Calle Seo de Urgel, 219-221	— E. de S.
Barcelona	— Calle Balmes, 140	— E. de S.
Barcelona	— Avenida Meridiana, 267	— E. de S.
Barcelona	— Avenida Capitán López Varela	— E. de S.
Barcelona	— Calle Marqués del Duero, 25	— E. de S.
Barcelona	— Calle Moyanés, 34	— E. de S.
Barcelona	— Calle Provenza, 1	— E. de S.
Malgrat	— Carretera Madrid-Francia, Km. 681,3	— E. de S.
Calella	— Carretera Madrid-Francia, Km. 664,1	— E. de S.
Cardedeu	— Carretera Caldas-San Celoni, Km. 18,9	— E. de S.
Gavá	— Carretera Barcelona-Santa Cruz Calafell	— E. de S.
Granollers	— Carretera Barcelona-Puigcerdá, Km. 26,8	— E. de S.
San Vicente Horts	— Carretera Barcelona-Tarragona, Km. 2,5	— E. de S.
Hospitalet de Llobregat	— Carretera Barcelona-Castelldefels, Km. 2,7	— E. de S.
Hospitalet de Llobregat	— Calle Santa Eulalia, 174	— E. de S.
Martorell	— Carretera Madrid-Francia, Km. 95,8	— E. de S.
Mataró	— Carretera Mataró-Granollers, Km. 1,3	— E. de S.
Mataró	— Carretera Madrid-Francia, Km. 652,5	— E. de S.
Prat de Llobregat	— Avenida José A. Clavé, 106	— E. de S.
Sabadell	— Avenida de la Concordia, 1 y 3	— E. de S.
San Adrián de Besós	— Calle Guipúzcoa y Pedro VI	— E. de S.
San Justo Desvern	— Carretera Madrid-Francia, Km. 613,9	— E. de S.
Santa María de Barará	— Carretera Moncada-Tarrasa, Km. 7,9	— E. de S.
Teyá	— Autopista Mongat-Mataró, Km. 6,4	— E. de S.
Villanueva y Geltrú	— Carretera Barcelona-Santa Cruz de Calafel	— E. de S.
Viladecans	— Carretera Barcelona-Castelldefels, Km. 12,5	— E. de S.
Prat de Llobregat	— Carretera Barcelona-Valls, Km. 7,5	— E. de S.

COMUNICADO DE CAMPSA

BURGOS

Burgos	—	Carretera Burgos-Valladolid, Km. 1,2	—	E. de S.
Burgos	—	Calle de la Victoria, 29	—	E. de S.

CORUÑA (LA)

Oleiros - El Pasaje	—	Carretera Madrid-La Coruña, Km. 600,9	—	E. de S.
----------------------------	---	--	---	----------

GERONA

Blanes	—	Carretera nuevo acceso a la Costa Brava, Km. 2,6 ...	—	E. de S.
Calonge	—	Carretera San Feliú-Palamós, Km. 11,9	—	E. de S.
Figueras	—	Calle Villalonga, 67	—	E. de S.
Figueras	—	Carretera Madrid-Francia, Km. 760,2	—	E. de S.
Figueras	—	Carretera Madrid-Francia, Km. 763,2	—	E. de S.
Figueras	—	Carretera Madrid-Francia, Km. 721,4	—	E. de S.
Gerona	—	Carretera Madrid-Francia, Km. 782	—	E. de S.
La Junquera	—	Carretera Hostalrich-Tosa, Km. 23,3	—	E. de S.
Lloret de Mar	—	Carretera San Feliú, Km. 29,4	—	E. de S.
Santa Cristina de Aro	—			

GRANADA

Baza	—	Carretera Jerez-Cartagena, Km. 176,6	—	E. de S.
Dúrcal	—	Carretera Bailén-Motril, Km. 427,5	—	E. de S.
Granada	—	Camino de Ronda	—	E. de S.
Granada	—	Carretera Bailén-Málaga, Km. 433	—	E. de S.

GUIPUZCOA

Irún	—	Carretera San Sebastián-Irún (Barrio Elizacho)	—	E. de S.
Behobia	—	Carretera Madrid-Francia, Km. 486,6	—	E. de S.
San Sebastián	—	Calle Tolosa	—	E. de S.

LEON

León	—	Carretera Madrid-León, Km. 324	—	E. de S.
-------------	---	---------------------------------------	---	----------

LERIDA

Lérida	—	Carretera Madrid-Barcelona, Km. 466,4	—	E. de S.
---------------	---	--	---	----------

LOGROÑO

Logroño	—	Carretera Zaragoza-Miranda, Km. 163	—	E. de S.
Logroño	—	Carretera Villamediana, Km. 1,1	—	E. de S.
Logroño	—	Carretera a Cabañas de Virtus, Km. 1,7	—	E. de S.

LUGO

Lugo - Carabolos	—	Carretera Madrid-La Coruña, Km. 514,1	—	E. de S.
-------------------------	---	--	---	----------

MADRID

Alcobendas	—	Carretera Madrid-Irún, Km. 16,5	—	E. de S.
Fuencarral	—	Carretera Madrid-Irún (variante Fuencarral)	—	E. de S.
Las Rozas	—	Carretera Madrid-La Coruña, Km. 20,3	—	E. de S.
Madrid	—	Calle Ríos Rosas, 1	—	E. de S.
Madrid	—	Calle San Bernardo, 2	—	E. de S.
Madrid	—	Paseo Santa María de la Cabeza, 14	—	E. de S.
Madrid	—	Calle Doctor Arce, Esquina Rodríguez Marín	—	E. de S.
Madrid	—	Avenida del Generalísimo, 144	—	E. de S.
Madrid	—	Calle María de Molina	—	E. de S.
Madrid	—	Barrio Moratalaz - Polígono A	—	E. de S.
Madrid	—	Calle Goya, 28	—	E. de S.
Madrid	—	Calle Cea Bermúdez, 30	—	E. de S.
Madrid (Barajas)	—	Carretera Madrid-Barcelona, Km. 6,6	—	E. de S.
Madrid	—	Prolongación Avenida Séneca	—	E. de S.

DE SIERRA NEVADA (GRANADA) Y EN TODA ESPAÑA

Aguas de *Lanjarón*



SALUD (Natural)

FONTEFORTE (Carbónica)



¿por qué el Cinturato es un neumático tan seguro?

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



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

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

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

CINTURATO PIRELLI



BANCO DE VIZCAYA
Para personas como usted

Aprobado por el Banco de España con el N.º 7398

COMUNICADO DE CAMPSA

Madrid (Villaverde)	—	Carretera Madrid-Cádiz, Km. 6,8	—	E. de S.
Madrid	—	Calle Alberto Aguilera, 9	—	E. de S.
Madrid	—	Paseo de La Habana, 168	—	E. de S.
Madrid (Puerta Hierro)	—	Carretera de La Coruña	—	E. de S.
Madrid	—	Calle Ciudad de Barcelona, 55	—	E. de S.
San Sebastián de los Reyes	—	Carretera Madrid-Francia, Km. 25,2	—	E. de S.
M A L A G A				
Málaga	—	Calle Alemania	—	E. de S.
Fuengirola	—	Carretera Cádiz-Barcelona, Km. 217,1	—	E. de S.
Marbella	—	Carretera Cádiz-Barcelona, Km. 188,8	—	E. de S.
San Pedro Alcántara	—	Carretera Cádiz-Barcelona, Km. 177,3	—	E. de S.
Torremolinos	—	Carretera Cádiz-Barcelona, Km. 230,5	—	E. de S.
Torremolinos	—	Carretera Cádiz-Barcelona, Km. 231,1	—	E. de S.
M U R C I A				
Cartagena	—	Carretera Madrid-Cartagena, Km. 433,5	—	E. de S.
Cartagena	—	Carretera Cartagena-La Unión, Km. 2,8	—	E. de S.
Monteagudo	—	Carretera Cádiz-Barcelona, Km. 6,8	—	E. de S.
Moratalla	—	Carretera Alcaraz-Caravaca, Km. 12,9	—	E. de S.
Mula	—	Carretera Ciudad Real-Murcia, Km. 27,6	—	E. de S.
Murcia	—	Carretera Madrid-Cartagena, Km. 394,9	—	E. de S.
Murcia	—	Carretera Madrid-Cartagena, Km. 404,2	—	E. de S.
Murcia	—	Carretera Madrid-Cartagena, Km. 388,6	—	E. de S.
Murcia	—	Carretera Murcia-Alicante, Km. 3,1	—	E. de S.
Sangonera	—	Carretera Cádiz-Barcelona, Km. 320,2	—	E. de S.
San Javier	—	Carretera San Javier-Santiago de la Rivera, Km. 2,9	—	E. de S.
Totana	—	Carretera Cádiz-Barcelona, Km. 284,8	—	E. de S.
S A L A M A N C A				
Salamanca	—	Carretera Villacastín-Vigo, Km. 209,4	—	E. de S.
Ciudad Rodrigo	—	Carretera Burgos-Badajoz, Km. 322,9	—	E. de S.
Peñaranda de Bracamonte	—	Carretera-Cañizal-Pidrahita, Km. 38,2	—	E. de S.
S A N T A N D E R				
Hoznayo	—	Carretera Irún-La Coruña, Km. 198,2	—	E. de S.
Torrelavega	—	Carretera Santander-Oviedo, Km. 28,6	—	E. de S.
Santander	—	Avenida de Alfonso XIII	—	Agrupamiento
S E V I L L A				
Ecija	—	Carretera Madrid-Cádiz, Km. 452	—	E. de S.
Sevilla	—	Carretera de Dos Hermanas	—	E. de S.
Sevilla	—	Carretera Madrid-Cádiz, Km. 535,8	—	E. de S.
T A R R A G O N A				
Cambrils	—	Carretera Cádiz-Barcelona, Km. 229,1	—	E. de S.
Torredembarra	—	Carretera Cádiz-Barcelona, Km. 294,3	—	E. de S.
Vilaseca de Solcina	—	Carretera Molins de Rey, Km. 269,8	—	E. de S.
V A L E N C I A				
Cuart de Poblet	—	Carretera Murcia-Valencia, Km. 338,9	—	E. de S.
Alcira	—	Avenida de Luis Suñer	—	E. de S.
Alcudia	—	Carretera Madrid-Valencia, Km. 216	—	E. de S.
Catarroja	—	Carretera Murcia-Valencia, Km. 430,3	—	E. de S.
Cuart de Poblet	—	Carretera Murcia-Valencia, Km. 340,8	—	E. de S.
Chirivella	—	Carretera Mislata Real de Montroig, Km. 3,4	—	E. de S.
Museros	—	Carretera Valencia-Barcelona, Km. 12,2	—	E. de S.
Paterna	—	Carretera Valencia-Adamuz, Km. 10,1	—	E. de S.
Sagunto	—	Carretera Valencia-Barcelona, Km. 25,8	—	E. de S.
Silla	—	Carretera Almería-Valencia, Km. 254,1	—	E. de S.
Silla	—	Carretera Almería-Valencia, Km. 236,6	—	E. de S.
Utiel	—	Carretera Madrid-Valencia, Km. 270,8	—	E. de S.
Valencia	—	Plaza de Valencia	—	E. de S.
Valencia	—	Avenida del Cid, 1	—	E. de S.
Valencia	—	Avenida Doncel Luis Felipe, 1	—	E. de S.
Valencia	—	Avenida Jaime Roig	—	E. de S.
Valencia	—	El Grao	—	E. de S.
Valencia	—	Avenida de José Antonio, 83	—	E. de S.
Valencia	—	Carretera Murcia-Valencia, Km. 246,9	—	E. de S.
V A L L A D O L I D				
Mojados	—	Carretera Adanero-Gijón, Km. 169	—	E. de S.
Valladolid	—	Carretera Burgos-Salamanca, Km. 119	—	E. de S.
Valladolid	—	Plaza de Colón	—	E. de S.
V I Z C A Y A				
Baracaldo	—	Carretera San Sebastián-Santander, Km. 117,2	—	E. de S.
Bilbao	—	Carretera Bilbao-Plencia, Km. 5,6	—	E. de S.
Echegarri	—	Carretera San Sebastián-Bilbao, Km. 109,4	—	E. de S.
Z A R A G O Z A				
Zaragoza	—	Avenida de Madrid, 228	—	E. de S.
Zaragoza	—	Carretera Zaragoza-Teruel, Km. 5,2	—	E. de S.
Zaragoza	—	Carretera enlace Valencia-Madrid, Km. 2	—	E. de S.

BERTONE carroceros de EUROPA

Aunque para algunos el carroceros italiano está todavía en el estadio de un artesano genial, la realidad es muy diferente. En veinte años, el especialista de la alta costura se ha transformado... Ahora es industrial del «pret-a-porter».

Bertone es tal vez, un estilo de industria que está a punto de nacer. Sus 150 carrocerías producidas diariamente en serie para Fiat, Lamborghini y Simca permiten a Bertone apuntarse, en 1969, un tanto de victoria: 54,3 por ciento de las carrocerías especiales italianas han salido de las fábricas de Grugliasco, que se extienden en las cercanías que rodean la parte oeste de Turín. El resultado es magnífico, pero, con relación a las inversiones, la empresa está constreñida por la fuerza de las cosas en un clima de relativa precariedad.

El diagnóstico del mal es sencillo: la carrocería no es una industria autónoma; va ineludiblemente a remolque del Lecviathan automovilístico propiamente dicho, cuyas dimensiones financieras e industriales son tales que sus relaciones hacen invariablemente pensar en las de un ratón paseando entre las patas de un león, bastante complaciente, pero a veces un poquito miope. Existen riesgos... Un ejemplo concreto: las carrocerías producidas por Bertone sobre la mecánica del Fiat 850. Actualmente, alrededor de 130 unidades son ensambladas cada día laborable, y el día 5 de cada mes Bertone recibe de Fiat —a veces incluso por teléfono— instrucciones precisas referentes al número de vehículos a producir el mes siguiente, así como las previsiones concernientes a los meses siguientes. Aparte de esto no existe ningún compromiso irrevocable, y si la Fiat tomase brutalmente la decisión —improbable, ciertamente— de parar la producción del 850, Bertone se encontraría con 1.500 obreros de brazos caídos.

Y, no obstante, el Spider Fiat 850 Bertone, representa una especie de revolución en el marco de la carrocería; es sin duda, la primera vez que un conjunto de este tipo está formado de elementos estrictamente intercambiables en caso de accidente, sin más ajuste que el mismo de una aleta en un 2 CV.



Este milagro, que un profano no alcanza a ver, es posible porque en Turín se encuentran algunos de los mejores fabricantes de piezas embutidas que trabajan para toda Europa, para los constructores alemanes, franceses e ingleses. Por tanto, estas casas tienen para probar y poner a punto sus útiles, baterías de grandes prensas ultramodernas, cuya rentabilidad no puede asegurarse más que por su uso continuado, único método capaz de llevar a una correcta amortización.

Por ello, Bertone se ha asegurado la utilización intermitente de estas prensas durante las horas muertas, la noche, por ejemplo, y es así como los elementos de la carrocería salen embutidos, con la misma precisión que para una Berlina que tira 2.000 unidades diarias.

EL HOMBRE QUE PIENSA DETRAS DE LAS MAQUINAS

Bertone no es una de esas sociedades doblemente anónimas e imprecisas, a la vez que impersonales. A la cabeza de la marca está Nuccio Bertone, un piemontés de pobladas cejas, cuya robusta humanidad se ilumina cuando es necesario con una sonrisa cordial, la sonrisa de un hombre que sabe vivir a un ritmo más humano que el de las IBM.

Cuando se pregunta a Nuccio Bertone, el carroceros responde sin vacilar; habla lentamente, como si estuviese efectuando un balance, a medida que recuerda la historia de su firma:

—«Yo nací en el mundo de la carrocería, ya que la casa Bertone fue fundada por mi padre en 1910. Por aquella época, nos interesábamos, sobre todo, en la tracción animal, pero muy pronto comenzamos a construir algunas carrocerías provisionales (asientos, parabrisas, aletas) de las que se servían los constructores para probar sus chasis en carretera. Incluso durante las vacaciones, yo permanecía en la fábrica, pero fue a partir de 1938 cuando comencé a tomar responsabilidades personales en la firma. Y luego vino la guerra...

«Con la paz, durante algunos años, todo fue fácil hasta 1950, pues era necesario producir y producir con el fin de renovar el parque automovilístico destruido por la guerra. Pero eso no duró y el cese de producción estuvo a punto de ser fatal para nosotros».

«Fiat decidió presentar en gran serie un coche moderno monocasco. Como sigue ocurriendo actualmente, yo tenía por entonces buenos amigos en la marca y recuerdo que vinieron a verme diciéndome todos aproximadamente lo mismo: «Bertone hay que cambiar de oficio. La carrocería especial está muerta y nosotros que te apreciamos, preferimos prevenirte ahora... Tú no eres capaz de construir monocascos».

Me dediqué a los MG, compré dos chasis TD y realicé sobre ellos dos carrocerías, un coupé y un roadster, con el fin de exponerles en el Salón de Turín de 1952. Quise ver si era posible, primeramente en Italia, encontrar una pequeña clientela en este tipo de coches, en colaboración con el importador de la marca en nuestro país. Los compró un americano impetuoso que era importador MG para las dos terceras partes del mercado USA; yo le tomé un poco por un loco cuando se marchó llevándose los dos coches en avión; hay que tener en cuenta que estábamos en 1952.

Me dejó un contrato para la construcción de cien coches, antes de doblar esta cantidad unos meses más tarde. Por lo menos era un principio, pues, a continuación, los americanos me pidieron que carrozase como roadsters modelos dos litros de Bristol, y luego de Aston Martin. Por entonces me encontraba ante un fenómeno curioso. Alfa Romeo se había propuesto, a toda costa, exportar coches deportivos a USA, pero los industriales de Milán encontraban allí mis coches. Todo el mundo les hablaba del estilo de las carrocerías italianas y ellos no llegaban a comprender que se trataba de los mismos hombres que, según se decía en Italia, estaban a punto de desaparecer.

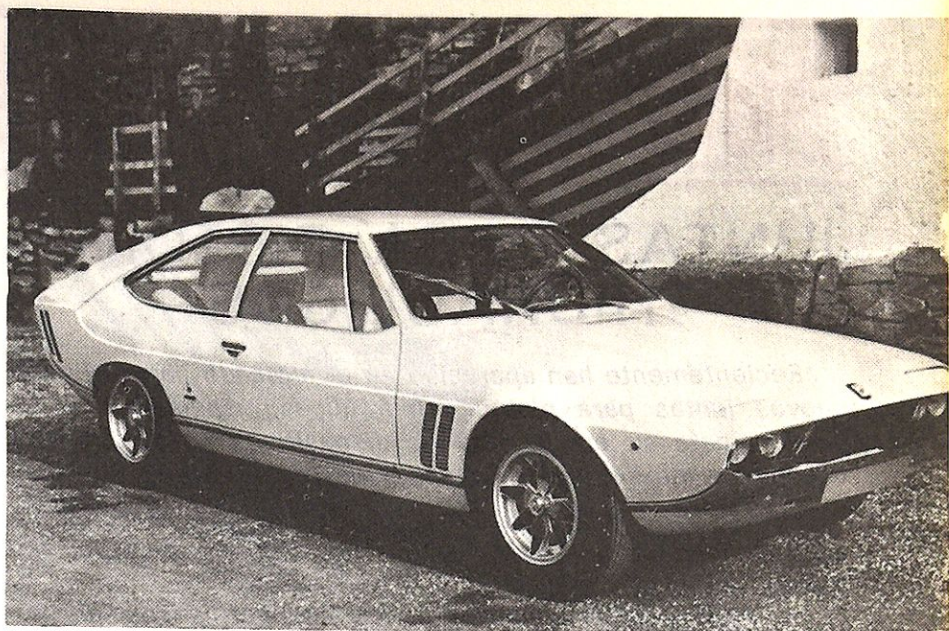
Seguía existiendo la cuestión de las estructuras monocasco, que un carroceros no podía realizar, y fue nuevamente MG la marca que permitió encontrar una solución. En USA había un cierto número de coches accidentados cuyos chasis habían quedado estropeados. Entonces, yo estudié un conjunto monocasco que poseía los mismos puntos de anclaje que el chasis de serie y pude enviar unos cuantos de ellos al otro lado del Atlántico.

Con todo esto los constructores italianos estaban cada vez más sorprendidos. Ellos veían a los MG llegar a mi ta-

lles «desnudos» procedentes de Gran Bretaña, y volver a salir cuarenta días más tarde hacia los Estados Unidos en estado de marcha.

Pero el modelo que verdaderamente nos permitió franquear el escalón fue el Giulietta, y este capítulo es suficientemente sorprendente para que merezca ser contado. Por primera vez, Alfa había estudiado una pequeña Berlina de serie, pero si la mecánica estaba perfectamente a punto, los técnicos se habían retrasado con la carrocería. Desgraciadamente, al mismo tiempo, el I.R.I. (Instituto de Reconstrucción Industrial) había lanzado una gran operación financiera, al término de la cual deberían ser distribuidos un cierto número de Giulietta primados. La fecha fatídica se acercaba y el coche seguía sin estar listo, con el riesgo de un auténtico escándalo. Fue entonces cuando un miembro de la dirección de Alfa Romeo tuvo una idea: hacer realizar, a título «provisional», algunos centenares de carrocerías especiales, con el fin de probar que el coche existía verdaderamente. Hubo discusiones de lo más acaloradas, pero, finalmente, se impusieron los partidarios de un coche de gran turismo, y fue así como la casa Bertone recibió el encargo —extraordinario para la época— de mil Giulietta Sprint. Así fue cómo el coupé precedió a la berlina en algunos meses. Comenzamos a construir la Giulietta Sprint al ritmo de dos ejemplares diarios, y era la primera vez que un carrocerero construía las carrocerías por sí sólo sin poseer un chasis como guía. En Alfa Romeo, algunos pesimistas pretendían que el asunto no resultaría, pero, después de la presentación, doblamos la producción diaria, y luego, tras las primeras entregas, comenzamos a fabricar ocho ejemplares diarios. De hecho, construimos hasta cuarenta y ocho coches diarios, por entregas de mil, hasta que la dirección de Alfa nos envió un día un encargo de doce mil coches.

Ahora somos verdaderos industriales y tenemos que operar en cerrada competencia. Somos los colaboradores minoritarios de empresas que construyen dos mil coches del mismo tipo todos los días. Este tipo de trabajo ha permitido reducciones considerables de precios de costo, sobre todo para las firmas importantes.



Bertone define así su estilo: «La cuestión es difícil, pero se puede responder a ella con pocas palabras. Nosotros intentamos traducir de manera equilibrada una búsqueda perpetua, orientada sobre un agudo modernismo, a la vez que sobre el ambiente deportivo que marcará cada vez más al automóvil moderno. Nuestra manera de trabajar lleva en sí misma una contradicción cierta: más que orientarnos al pasado debemos ahondar en la investigación sin cesar, ser osados, pero, simultáneamente, el constructor por cuenta del cual trabajamos desea evidentemente que le diseñemos el coche que permanezca eterno desde el punto de vista de la moda. Yo me acuerdo, por ejemplo, de los reproches que recibimos por parte de un constructor italiano, después de haber presentado, en colaboración con Lamborghini, el Marzal. El modelo era demasiado bello... hasta el punto que el primer constructor, celoso, no quería saber nada más del prototipo que habíamos presentado para él algunos meses antes...»

A. C.

**DIVISIONES
Y
MUEBLES
METALICOS**



CASA NERECAN

exclusiva para Guipúzcoa:

Avda. de España, 19

SAN SEBASTIAN

Teléfono N.º 10356

JUNTAS PARA PISTONES HIDRAULICOS

Recientemente han aparecido en el mercado nacional unas nuevas juntas para pistones hidráulicos, especialmente indicadas para su empleo en los dispositivos hidráulicos utilizados en los vehículos presentados por la marca Simko.

La junta de pistón Simko es un elemento de construcción de hermetización doble, con las siguientes características:

- Junta completamente elástica, con perfil especial, permitiendo un montaje elástico.
- Refuerzo de tejido en el lado de funcionamiento.
- Dos cantos hermetizantes sin tejido.
- Dos aros de refuerzo, que sirven de guía.

FUNCIONAMIENTO

La junta de pistón Simko, montada con pre-tensión, se adhiere enérgicamente a la base de la ranura. Esto garantiza un buen asiento y, gracias al canto especial, un buen efecto hermetizante en el lado de adherencia.

Los dos cantos cortos de hermetización, de construcción robusta, permiten conseguir un efecto separador perfecto en el lado de funcionamiento. El medio hidráulico queda hermetizado, incluso sin aplicar presión todavía. Bajo presión, se distorsiona el elemento hermetizante elástico en el sentido axial, aumentando así las fuerzas de efecto radial que lo comprimen contra la pared del cilindro. Esto aumenta aún más el efecto de hermetización.

El refuerzo de tejido en el lado de funcionamiento garantiza una elevada resistencia al desgaste y buenas propiedades de funcionamiento. Absorbe además pequeñas cantidades del medio hidráulico, consiguiéndose así buenas propiedades de funcionamiento en seco y una disminución de la fricción. Gracias a la mejora conseguida de la capacidad de deslizamiento, se evita el peligro de un funcionamiento discontinuo («stick-slip», atascamiento-resbalamiento), que existe cuando el pistón se mueve muy lentamente. Todo ello influye favorablemente sobre las fuerzas de rozamiento al iniciar el movimiento.

Los aros combinados de refuerzo y de guía que reúnen las propiedades correspondientes combinadas, cumplen con dos objetivos principales.

- Sirven de guía para el pistón en el cilindro, impidiendo así un contacto metálico entre ambos. Esto garantiza una ausencia de fricción y desgaste en la superficie de funcionamiento del cilindro.
- Impide la extrusión del material elástico, que se encuentra bajo presión del elemento hermetizante, entre las piezas de máquina del lado de funcionamiento, que se hermetizan recíprocamente.

Los aros de refuerzo y de guía llevan, por razones de mejor montaje, una ranura inclinada respecto al eje.

Para más información, dirigirse a Epidor, S. A., Camelias, 97, Barcelona-12, firma que representa en España al fabricante de las juntas Simko descritas.

CARROCERIA Y GARAGE



- Arreglo de carrocerías todas las marcas
- Pintura nitrocelulosa y sintética
- Lavado y Pintura Bajos
- Guarnecido y Fundas
- Mecánica general
- Electricidad
- Servicio control de dirección
- Equilibrado de ruedas

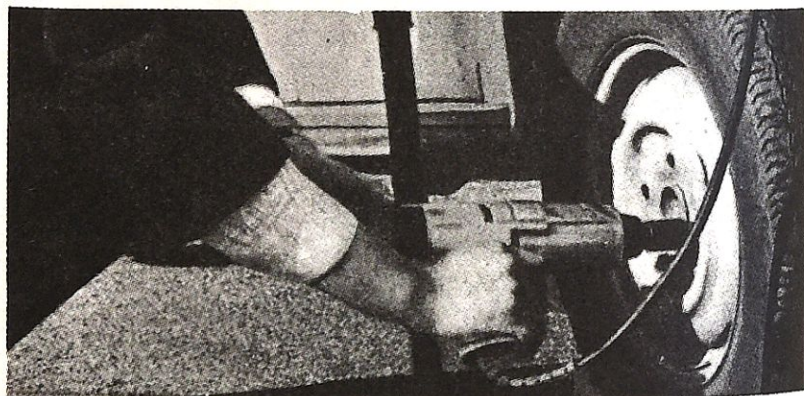
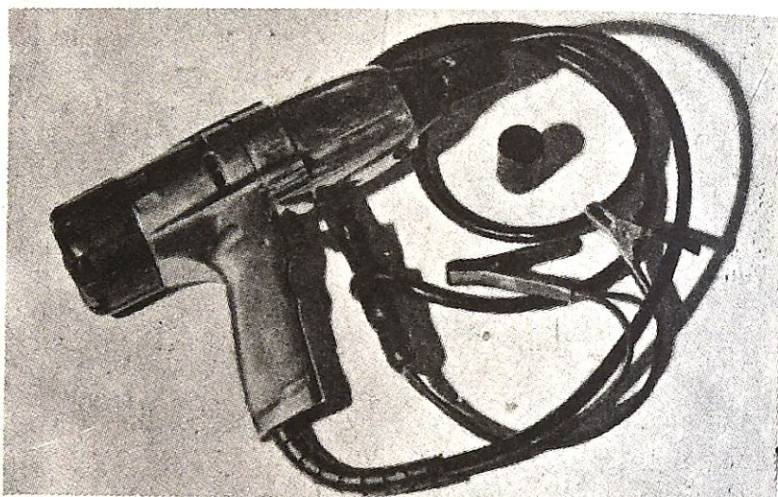
Calle Gloria, 3 y 5 - Carquizano, 5

Teléfonos 10235 y 10350

SAN SEBASTIAN

Agencia Oficial Peugeot

TALADRO PARA CAMBIAR LAS RUEDAS

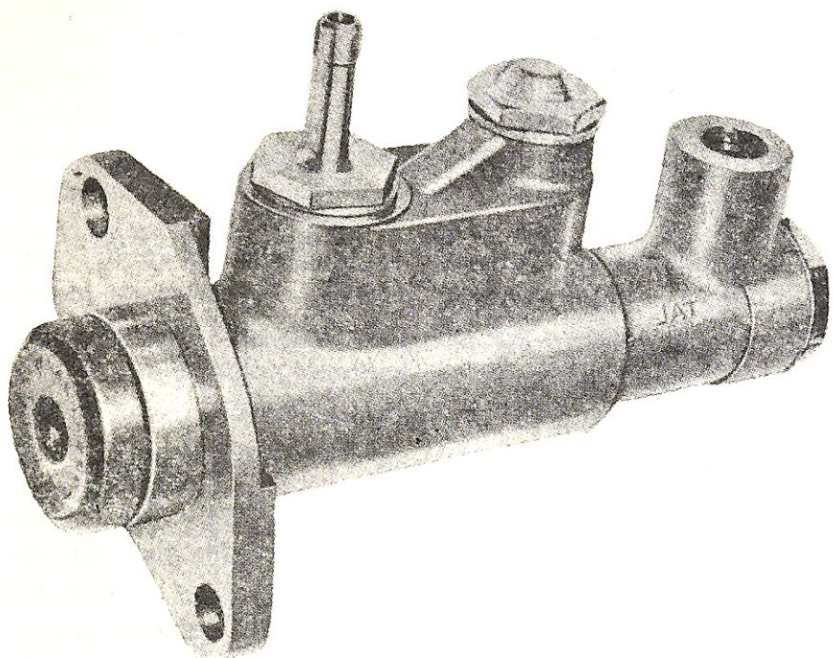


El aparato que presentamos puede interesar más al profesional que al particular. Es parecido a un taladro eléctrico que tiene los dos giros moviendo una palanca. Funciona con la corriente de la batería del coche y se consigue apretar las tuercas de las ruedas con una presión de 15 mkg.

BOMBA DE FRENO DE DOBLE EFECTO PARA TURISMOS

Ha aparecido en el mercado nacional una bomba de freno de doble efecto, para su utilización en automóviles, que cumple las funciones de un auténtico servofreno, con notable incremento en la potencia de frenado y en la precisión de esta maniobra, reduciéndose al mismo tiempo el esfuerzo a ejercer por el conductor.

Esta bomba de doble efecto, de la marca JAT, es adaptable a la mayor parte de los modelos nacionales de turismo, por tener las mismas dimensiones que las bombas con que vienen equipados de origen, siendo su montaje sencillo y rápido, sustituyendo simplemente la bomba normal por la bomba JAT, sin necesidad de adaptar los empujes, ya que su acoplamiento es el mismo que el de la bomba normal, y efectuándose el sangrado del circuito también como en las bombas normales.



La bomba JAT de doble efecto está formada por un solo cuerpo de fundición y un solo émbolo, evitándose así cualquier defecto motivado por una mala alineación como consecuencia del acoplamiento de cuerpos por medio de rosca. Su estructura la componen una válvula y dos cámaras, en las cuales va alojado el émbolo, que es accionado por la palanca del pedal de frenado. La primera cámara tiene la misión de la aproximación de las zapatas o pastillas al tambor o al disco, con mayor rapidez, por ser de superior diámetro al de la bomba original, predisponiendo de esta forma la acción propia del frenado. La apertura de la válvula permite el accionamiento del émbolo en la cámara de menor diámetro, que es inferior al de la bomba original, obteniéndose así un aumento de potencia de frenado, que es alrededor de un 25 por 100 superior al que se obtiene con un sistema convencional.

El incremento de presión, que es progresivo, está calculado para cada sistema de frenos, de forma que no resulte superior al que, según las normas de seguridad, pueden soportar los diferentes elementos del sistema de frenado, latiguillos, bombines, gomas, etc.

Para más información pueden dirigirse a la Dirección Comercial JAT, cuyas señas son las siguientes: Trevisa, Ibarrecolanda (Deusto), Bilbao-14.

RENAULT  **4**
furgoneta



la furgoneta "todo ventajas"

350 kgs. de carga útil. Trampilla especial que permite el transporte de mercancías de gran longitud. Suspensión ideal para un mayor confort del conductor. Velocidad y economía de trabajo. 35 c.v. de potencia. Y 4 velocidades sincronizadas.

LE PAGAMOS SU COCHE USADO AL CONTADO. VD. DISPONE DE 36 MESES PARA SU NUEVA FURGONETA.

CONCESIONARIO
PARA GUIPUZCOA

ALBERDI, S. A.



Avenida Tolosa, s/n
Teléfono 4148



Zabaleta, 52
Teléfono 18551



SAN SEBASTIAN

DUPLIQUE LAS LLAVES DE SU COCHE

Se evitará problemas



EN EL ACTO LE ENTREGAREMOS
COPIAS DE CUALQUIER LLAVE

CENTRAL de FERRETERIA

Sancho El Sabio, 13 - San Sebastián

Recambios
Accesorios

RADU

DOMINGUEZ UGARTE

Avda. Sancho El Sabio, 3

Teléfonos 25423-28723

SAN SEBASTIAN

La Ley

y la

Defensa

de los

Automovilistas

en

España

En el semanario «Touring», órgano informativo del Touring Club Suizo, de 23 de abril pasado, se publicó un interesante artículo suscrito por Don Claude Maget, Secretario de Dirección de dicho organismo, sobre la legislación vigente, en materia de circulación de vehículos a motor, en los principales países de Europa.

Los datos contenidos en dicho artículo encierran indudable interés y así, a través de él, nos informamos de que un mismo delito, el de homicidio por imprudencia, puede ser sancionado en Suecia por una simple multa, mientras que en Bulgaria, a poco más de 1.500 Kms. de distancia lineal, y en los casos en que concurren circunstancias agravantes calificadas, con la pena de muerte.

Les transcribimos a continuación el contenido íntegro de dicho artículo:

«A consecuencia de un accidente de circulación, tres problemas distintos surgen en relación al automovilista responsable del mismo, total o parcialmente:

1. Un problema de derecho público, resultante de la defensa de la Sociedad en general y que se resuelve mediante la sanción al que ha infringido las reglas establecidas, en este caso, las reglas de la circulación. Es una reacción en cadena: atestado de la Policía, procedimiento penal y aplicación del derecho penal general y del derecho penal especial para la circulación de vehículos a motor: multas, detenciones, eventualmente prisión.

2. A continuación se origina un problema de derecho administrativo, resultante también de la defensa general de la Sociedad y, en particular, de los demás usuarios de la carretera: teniendo en cuenta su infracción, ¿el infractor no reúne ya las condiciones necesarias para poseer el permiso

de conducir? Es el problema de la anulación indeterminada o definitiva del permiso de conducir, o bien, de la simple suspensión del mismo, marginando al titular, temporalmente, del tráfico por carretera.

3. Finalmente aún hay un problema de derecho privado, de derecho civil: la reparación de los perjuicios causados a tercero. Ello se realiza bien con base a la culpabilidad del automovilista: responsabilidad basada exclusivamente en la culpa probada, o bien sin culpabilidad, al menos probada, por el simple empleo de un vehículo considerado, de por sí, como un instrumento peligroso: responsabilidad objetiva o causal, basada en el riesgo creado inherente a dicho vehículo.

Establecidos estos grandes grupos, veamos sucintamente cuál es la situación en los diferentes países de Europa.

I. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL AUTOMOVILISTA

1. Ciertos países, como Bélgica, Inglaterra e Irlanda, se atienen aún al sistema de la responsabilidad fundada en la prueba de la culpabilidad del automovilista. En este sistema, no se indemniza a la víctima si no se puede aportar ninguna prueba que demuestre dicha responsabilidad.

2. Un segundo grupo de legislaciones, las de Italia, Luxemburgo y Turquía, mejoran la posición del perjudicado haciéndolo beneficiario de una presunción de culpa a cargo del automovilista. Por lo tanto, será a éste a quien le incumbirá exculparse, aportando la prueba negativa —difícil, pues, de conseguir— de que no ha cometido falta o de que ha tomado todas las precauciones para evitar el evento (inversión de la carga de la prueba).

3. Finalmente, varias legislaciones, las de Alemania Federal, Austria, Dinamarca, España (para daños corporales exclusivamente), Finlandia, Grecia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Suecia, Suiza y Checoslovaquia, consideran que el automovilista se debe tener por responsable, no solamente desde el momento en que comete una falta, sino ya en razón del riesgo creado al emplear su vehículo automóvil. No conseguirá, pues, exonerarse de su responsabilidad, probando que él no ha incurrido en falta. Es necesario, además, que se establezca la existencia de medios liberatorios especiales: fuerza mayor, falta grave y exclusiva del lesionado, o de un tercero. Esta reglamentación moderna y socialmente avanzada, se funda sobre la teoría de la utilidad y del riesgo: quien sustrae utilidad de algo peligroso por sí mismo (auto, tren, máquina, embarcación e incluso animal), debe

asumir sus riesgos, independientemente de toda culpa por su parte.

Francia ocupa una posición intermedia: la jurisprudencia ha elaborado a partir del Código Civil de Napoleón el sistema de la responsabilidad del «gardien», muy próxima a la responsabilidad causal del poseedor o propietario.

4. Ante esta responsabilidad civil agravada del automovilista, se concibe, sin dificultad, la importancia de un seguro de responsabilidad civil suficiente para que el lesionado sea siempre indemnizado. Es por esta causa que el seguro de responsabilidad civil es obligatorio en casi todos los países de Europa, excepto en Grecia, Portugal, y aún por algún tiempo, en Italia. En cuanto a las primas de este seguro son de carácter social y en casi todas partes se establece una tarifa única convenida entre las Compañías y aprobada por la Administración, salvo en los Países Bajos.

Finalmente, para los casos excepcionales en los que hay ciertamente un responsable, pero el lesionado no puede obtener satisfacción por un motivo extraño a la responsabilidad (autor desconocido o no asegurado, asegurador insolvente), varios países han creado fondos de garantía subsidiarios, mediante «pools» o bien cargo directamente del Estado (Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Francia, Inglaterra, Finlandia, Noruega, Suecia, Suiza y España).

5. En lo concerniente a la defensa de los intereses de los automovilistas en materia de responsabilidad civil y de seguro, es necesario distinguir entre su defensa en un plano general y en el individual. En un plano general está, en primer lugar, el control de la Administración en relación a las garantías que debe reunir toda Compañía aseguradora y en segundo término, la supervisión en la confección de las tarifas para impedir la explotación del automovilista a causa de primas demasiado elevadas. En bastantes países, particularmente en Suiza, los Clubs tienen también derecho a hacer valer su opinión sobre la estructuración y el cálculo de las tarifas y sobre ciertos aspectos de la liquidación de los siniestros.

En un plano de defensa individual, se tiene que destacar —aparte de la organización judicial clásica y de los abogados— el creciente desarrollo del seguro de protección y asistencia jurídica en Europa occidental, bien a través de compañías de seguros de responsabilidad civil que unen este seguro a sus pólizas, como en Francia y en España, o bien a través de entidades obligadas a especializarse y concretarse únicamente en este riesgo, como en Alemania y, en parte, en Suiza, en Italia y en Austria.



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

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

LA LEY Y LA DEFENSA DE LOS AUTOMOVILISTAS EN ESPAÑA

II. LA RESPONSABILIDAD PENAL DEL AUTOMOVILISTA

El automovilista sólo puede comprometer su responsabilidad civil a consecuencia de un accidente en que esté implicado y del cual sea, total o parcialmente, responsable del daño causado al lesionado. Por el contrario, compromete muchas veces su responsabilidad penal, independientemente de cualquier accidente, desde el momento en que infringe las reglas de la circulación y si ello ocasiona, además, el accidente, lo agrava en culpabilidad y, por consiguiente, en la graduación de la pena.

¿Qué ocurre, por lo general, en los países de Europa Occidental? A grandes trazos:

1. La Policía.

Tanto si se trata de policía municipal, cantonal (Suiza), o nacional (Francia), o bien de cuerpos de policía especializados de carretera («Corpo delle guardie di polizia stradale», en Italia), los cuales por lo general están motorizados, puede decirse que en casi todas partes la policía opera uniformada (con el efecto preventivo que ello comporta), y que tiene la consigna de detener a los infractores en el mismo lugar, para señalarles inmediatamente su falta y, llegado el caso, levantar el atestado pertinente.

En efecto, aparte de su función de mantener el orden en la carretera y de hacer respetar las reglas de la circulación, si

existe supuesta falta debe limitarse a constatar los hechos y a tomar las declaraciones pertinentes, pero, en principio, no debe juzgar.

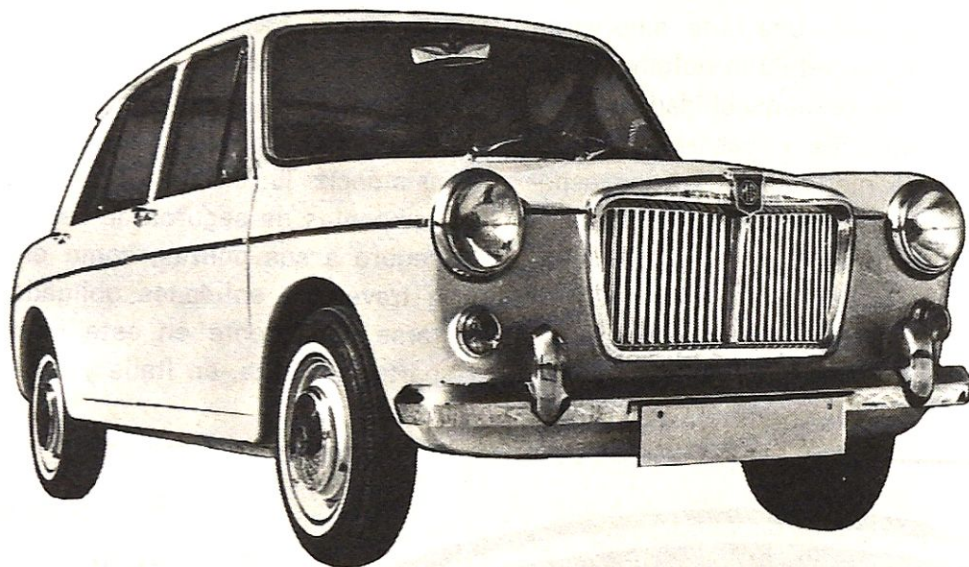
Sin embargo, se vislumbra una evolución en numerosos países de Europa, tendiendo a dar funciones jurisdiccionales a la policía, o en todo caso a los oficiales de policía, al menos en las infracciones de carácter leve o menos grave, a fin de descargar de trabajo a los tribunales y acelerar, al mismo tiempo, el procedimiento sancionador. Existe, por ejemplo, en Alemania la «Gebührenpflichtige Verwarnung», en Austria la «Organmandat», en Francia la «Amende forfaitaire», en Inglaterra el «Ticket system», en Italia la «Oblazione in via breve», etc. En otros la policía está habilitada para cobrar de los extranjeros, no una multa definitiva, pero sí un simple depósito en garantía de una multa que será eventualmente impuesta más tarde por un tribunal o un organismo con carácter definitivo (ciertos cantones suizos y España).

2. Los tribunales represivos, las penas, su aplicación

En principio, en la mayor parte de los países de Europa, es el Juez o los Tribunales penales, o los de policía correccionales, raramente los órganos administrativos (Austria), quienes tienen la función de juzgar las infracciones de circulación y penar a sus autores.

Las penas son, para las infracciones leves, las detenciones del vehículo en la misma carretera, cuya prolongación varía mucho de un país a otro, y la multa, penas que pueden a veces ser aplicadas el mismo tiempo.

Las infracciones más graves que implican un peligro concreto (o incluso solamente abstracto), así como las lesiones



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

corporales ligeras y graves y el homicidio por negligencia, constituyen delitos que pueden ser castigados como tales con prisión (con o sin libertad provisional). Pero las penalidades varían, naturalmente, según la legislación de cada país. Citemos, como ejemplo, la diversidad en las legislaciones de la sanción en el homicidio por imprudencia o negligencia: cuando hay circunstancias atenuantes, este delito, en Suecia, sólo se castiga con una multa, mientras que en Bulgaria la pena puede llegar hasta veinte años de prisión, o bien, pena de muerte en los casos más graves (conducir en estado de embriaguez). El derecho de este país no establece prácticamente diferencia entre el delito de homicidio por negligencia y el doloso, lo cual asombra a la mentalidad jurídica occidental.

A causa del principio «nullum crimen, nulla poena sine lege», los tribunales no aplican otras penas que las establecidas de antemano en su legislación. No se conoce en Europa, por así decirlo, ninguna pena dejada a la libre apreciación o a la fantasía del juez, como en los EE. UU.: aprenderse el Código de Circulación de memoria, lavar el coche del juez; etcétera. Se observa, no obstante, excepciones en los países del Este: trabajos forzados en las carreteras.

Por el contrario, se vislumbra, especialmente en Alemania una tendencia a modificar las condiciones de ejecución de la pena privativa de libertad, al hacerla cumplir en otros establecimientos penitenciarios distintos a los de los delincuentes de derecho común, a fin de sustraer de dicha pena su carácter infamante, inmerecido en condenas en esta materia. Mencionemos finalmente que el principio de «lo penal no ata lo civil», a fin de dejar al juez civil margen para fijar a su criterio las responsabilidades y la indemnización del daño, parece ser de aplicación en todos los países de Europa. Naturalmente, es evidente que el que ha sido condenado penalmente tiene muchas probabilidades de ser considerado en vía civil, como civilmente responsable. Por esta causa, en ciertos países «lo penal obliga a lo civil» en este aspecto.

3. La defensa de los automovilistas en materia penal

Sobre todo ello, ciertos clubs de algunos países aportan una ayuda considerable al automovilista. En un plano individual, mencionemos alguna de las facilidades creadas por estos clubs: bono de garantía de adelanto del importe de la multa (TCF), utilización de cartas de crédito para el pago inmediato de las multas, etc. Por otra parte, los servicios jurídicos y las compañías de defensa jurídica, ligadas a los clubs o independientes, asumen la defensa penal de sus miembros y asegurados, en su país y en el extranjero.

III. LAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

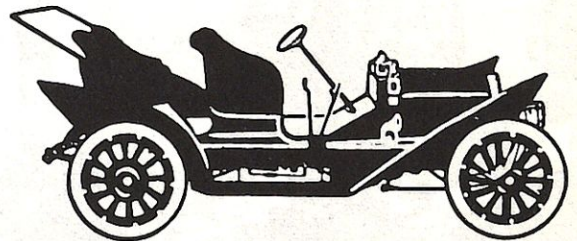
Sobre este punto, estamos desafortunadamente poco informados. El derecho administrativo de los diferentes Estados europeos aparece en mutación constante, ya que descansa más sobre reglamentos que sobre la Ley misma.

Sin embargo, se puede decir que numerosos países de Europa aplican la retirada del permiso de conducir definitiva o de duración indeterminada, cuando, a consecuencia de un accidente o infracción grave, se descubre que las condiciones para su otorgación ya no las reúnen los automovilistas en cuestión (enfermedades, edad, etc.).

La suspensión del permiso o la retirada temporal de éste (que en los casos graves puede hacerse incluso en el mismo lugar de la infracción), en general se deja a la apreciación de la autoridad administrativa o del juez.

Ciertos países, como Suiza, aplican la retirada del permiso en ciertos casos muy precisos: conducir en estado de embriaguez, delito de fuga, hurto de uso. La retirada del permiso de conducir trae consigo, en todas partes, amplias discusiones. Por supuesto, en ciertos países esta medida es determinada por el juez penal, como una verdadera pena accesoria a la multa o la prisión, y con las garantías contra la arbitrariedad inherentes al procedimiento penal y a la organización judicial. Pero en otros países, por el contrario, se acuerda esta medida independientemente del procedimiento penal y, a veces, incluso antes de éste, por la autoridad administrativa a través de un expediente muy sumario, lo que encierra, indudablemente, pocas garantías de objetividad. Por ello existe una tendencia consistente en reconocer sólo atribuciones a los tribunales de Justicia para la retirada del permiso de conducir, o al menos prever un recurso contra la resolución administrativa ante la jurisdicción ordinaria. El problema es tanto más grave por cuanto la retirada del permiso de conducir supone la privación al interesado del uso de su vehículo, del cual tiene quizás necesidad profesionalmente. Hay aún mucho campo a recorrer en este dominio. Ciertamente, hay que evitar la circulación de los que comportan habitualmente un peligro para la misma, pero sería necesario hacerlo con las máximas reservas sólo en casos determinados, y sin que constituyera un atentado demasiado grave a la libertad individual y al ejercicio de una profesión.

Como se ha visto, a pesar de los esfuerzos de unificación, ya bastante avanzados, de las normas que regulan la circulación en Europa (convenciones internacionales, proyecto de código europeo, etc.), hay aún mucho que hacer. Los clubs automovilísticos y sus organizaciones se ocupan intensamente en ello.»



MARPE

ELECTRICIDAD Y ACCESORIOS

DEL AUTOMOVIL

FAROS - PILOTOS - BOCINAS - BOBINAS - PRODUCTOS DE CONSERVACION - ENCENDEDORES - CABLES ANTIPARASITARIOS - ALFOMBRAS FUNDAS - CINTURONES DE SEGURIDAD - CENICEROS, ETC. ETC.

SAN SEBASTIAN

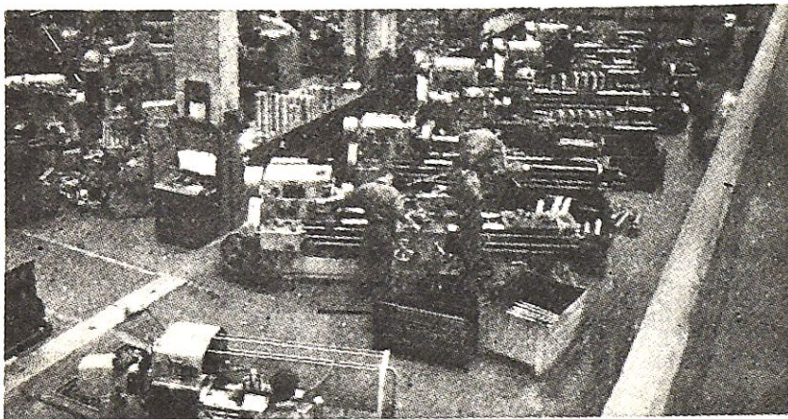
Paseo Colón, 23

Telfs. 11434-10341

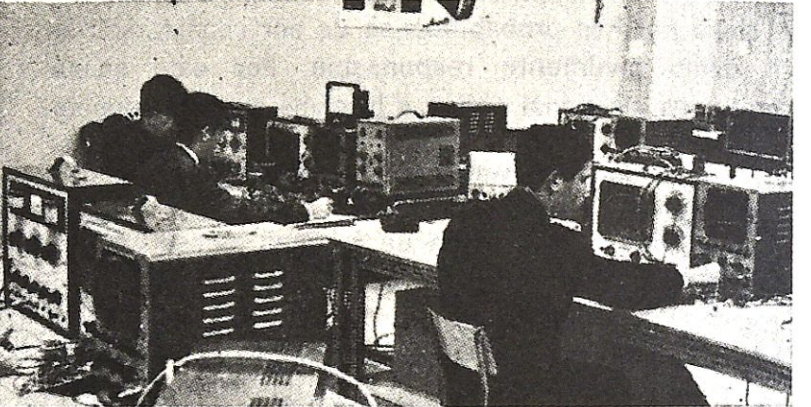
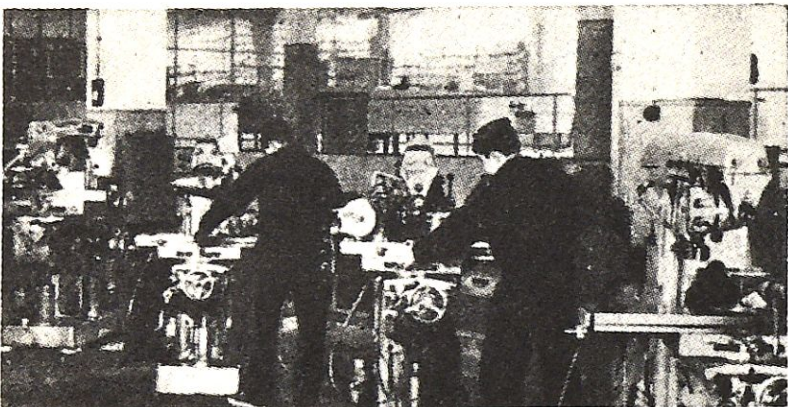
La CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA al servicio de la provincia

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

Préstamos a la pequeña y mediana empresa guipuzcoana.



Eficaz y rápido servicio en nuestras cuentas corrientes.



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

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

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



CAJA DE AHORROS PROVINCIAL



Todos conocemos el caso de un humano que se siente mal durante un viaje en automóvil y la necesidad de detener el vehículo y esperar hasta que el malestar desaparece. En Medicina conocemos este síndrome con el nombre de enfermedad del movimiento, que consiste en un desorden de las funciones orgánicas al ser expuesto el cuerpo a fuerzas no habituales, y que se caracteriza por sensación de malestar general, náuseas y vómitos, sensación de mareo o vértigo, etc., que a veces obligan a suspender el viaje.

El mal del movimiento se debe a impulsos nerviosos anormales, en el sentido de no estar habituado el organismo a ellos, que parten del llamado laberinto, que es un órgano situado en el oído interno a cuyo cargo corre mantener el equilibrio del cuerpo y, sobre todo, su sentido de la orientación espacial. El laberinto está formado por tres tubos de forma semicircular, cada uno orientado siguiendo la dirección de cada una de las direcciones del espacio: vertical, horizontal y perpendicular a éstas; dichos tubos están medio llenos de un líquido en el que flotan unos minúsculos corpúsculos llamados otolitos, los cuales baten con el movimiento las paredes de los tubos, en las que se encuentran ciertas terminaciones nerviosas. Cada vez que el sujeto cambia de postura, el líquido, siguiendo las leyes de la gra-

vedad, se desplaza, excitando las susomentadas terminaciones, con lo que informan al cerebro de todo cambio de posición. Ahora bien, cuando el hombre viaja se producen en el laberinto (y en el organismo, en general) una serie de movimientos que inducen al líquido que contiene a desplazamientos desordenados: tales son el bache, que desplaza al líquido de arriba a abajo; la curva rápida y pronunciada, que desplaza al líquido centrífugamente; el frenado rápido, que por inercia desplaza al líquido hacia adelante. En el curso del viaje es frecuente se produzcan tales desplazamientos, incluso al mismo tiempo, momento que es cuando la sensación de mareo o vertiginosa es más pronunciada. Y es que los impulsos nerviosos emanados del laberinto se propagan a ciertos núcleos cerebrales y al cerebelo (o pequeño cerebro posterior), y como llegan mezclados, rápidamente dichos núcleos pierden su capacidad de coordinación y no los aprovechan, de forma que tales impulsos ganan el vecino centro del vómito, en la parte superior de la médula.

Por supuesto, hay dos laberintos, uno para cada oído, y no cabe la menor duda de que es el laberinto el productor de estos trastornos, ya que algunos sordos que no poseen tal función no sufren mareos durante los viajes.

Los fenómenos se exageran si al mismo tiempo existen otras impresiones sensoriales desagradables o inacostumbradas, tales como emociones, malos olores, espectáculos deplorables, etcétera.

El síntoma clave por excelencia es la náusea, cuyo punto culminante es el vómito; signos premonitorios de que el mareo va a aparecer son la somnolencia, bostezos, aceleración de la respiración, palidez, sudor frío y profuso, etcétera. Síntomas más graves son vértigo, dolor de cabeza, malestar general y desvanecimiento. Con frecuencia, el hombre acaba por adaptarse al movimiento, pero, en cierto número de casos la adaptación no aparece o el malestar reaparece al reanudarse la marcha. En los enfermos de aparato circulatorio, digestivo, nervioso, etcétera, la enfermedad del movimiento puede ser grave.

Entre las medidas profilácticas de esta enfermedad se cuentan la supresión de viajes a convalecientes de afecciones importantes. La posición tendida o semitendida es mejor que la erecta (sentada). La lectura es perjudicial, también la visión de horizontes con precipicios, etc. Alcohol y excesos en la alimentación son nocivos; deben ingerirse alimentos fácilmente digeribles en pequeñas dosis y con frecuencia.

Pueden tomar drogas los que, por viajes anteriores, saben pueden verse afectados, por el mareo. Una pastilla de un barbitúrico sesenta minutos antes de emprender el viaje determina una sedación y hasta un sueño ligero que es muy eficaz; tales son el Somatarax, Pristinal, etc. Cuando la enfermedad está establecida, son muy eficaces los preparados de escopolamina, tales como el Espacil, Speasmi-pront, etc., de los que se ingerirá un comprimido.

Queda claro que lo primero que hay que hacer cuando el mareo aparece es suspender el viaje y tender al paciente, recurriéndose a la medicación en caso de no desaparecer los síntomas; si tomada la droga el mareo no desaparece, ha de buscarse rápidamente al médico.

Dr. FRANCISCO MARTINO.

consejos

Tú dejas un cepo para atrapar la vida de los demás cuando después de reparar el vehículo no limpias la grasa caída en el piso.

Una cubierta gastada es un peligro para tu vida y para la de tus semejantes. La muerte por deslizamiento y por reventón viaja a tu lado.

Imagínate un conductor ciego: tú eres el culpable de su ceguera, de su muerte, de la que cause a otros y aún a ti mismo, cuando le deslumbras.

Ciclista sin luces: llevas tres cuartos de muerte sentada en el cuadro.

A menos de 150 metros del vehículo que te precede, tu luz larga molesta en el espejo y os pone en peligro. Con luz de cruce veréis mejor los dos.

De día y con niebla es obligatorio encender el alumbrado de cruce o el especial anti-niebla, pero nunca los dos a la vez.

El espejo retrovisor debe poner ante tus ojos 50 metros de calzada por lo menos. Míralo con frecuencia. El prójimo está detrás de ti.

No consientas que el mal reglaje de tu motor de gas-oil proyecte nubes de humo por el escape. Es un atentado a la vida de los demás: en la carretera, porque estorba la visión. En la ciudad, porque ataca la salud.

FIAT
SEAT

CANO, S. A.

VESPA
M. A. N.

SERVICIO OFICIAL

EXPOSICION - VENTA - ASISTENCIA TECNICA

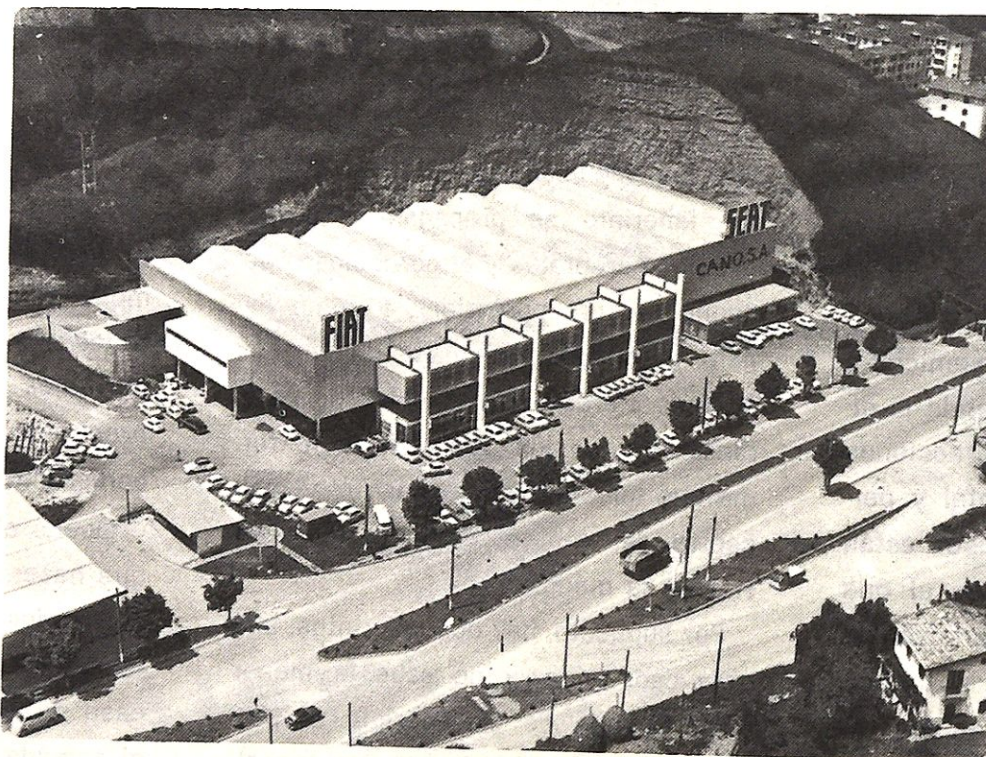
Asistencia
en garantía

Revisiones

Chapistería

Pintura

Recambios
originales



Mecánica

Electricidad

Engrases

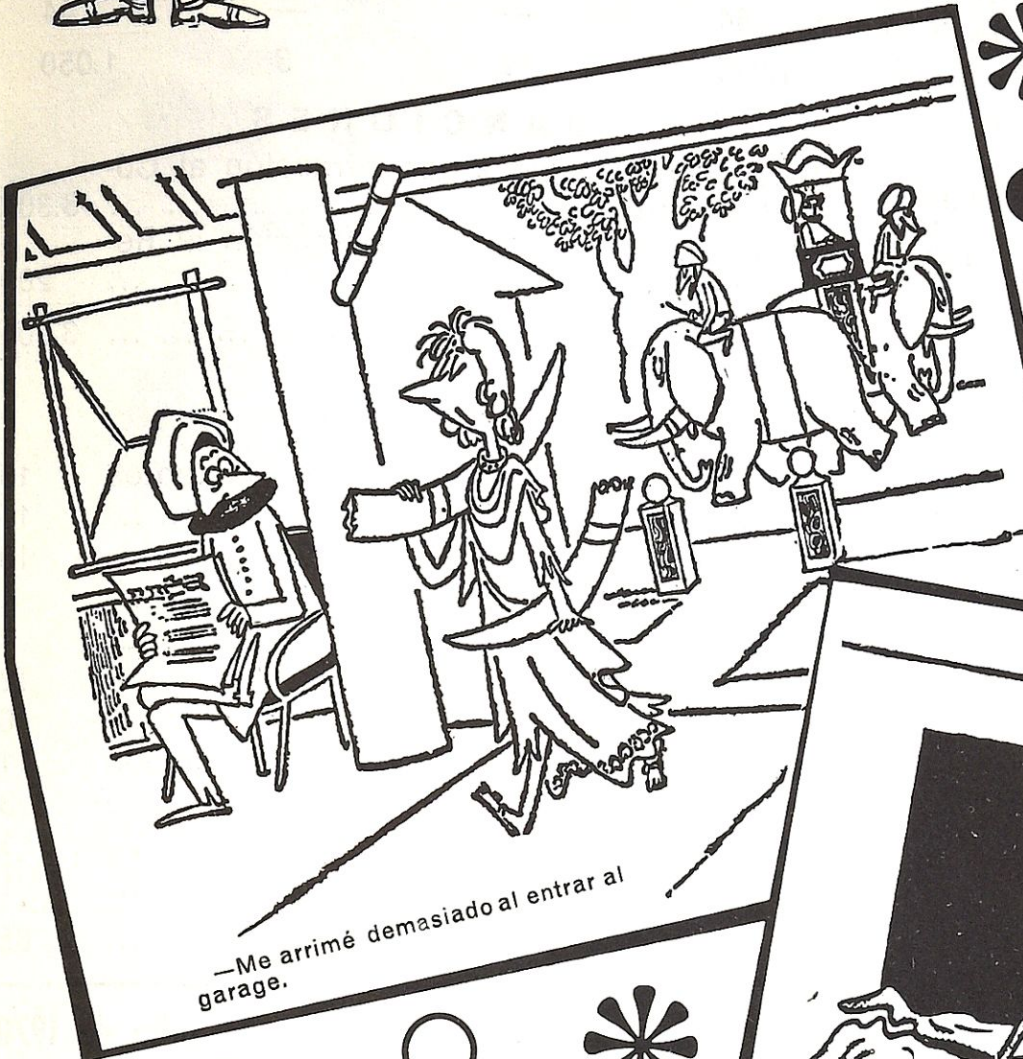
Lavados

Avda. Tolosa s/n. • Teléfonos 25.402 - 29.880 (3 líneas) • SAN SEBASTIAN

Mayor, 50 • Teléfono 613.335 • IRUN



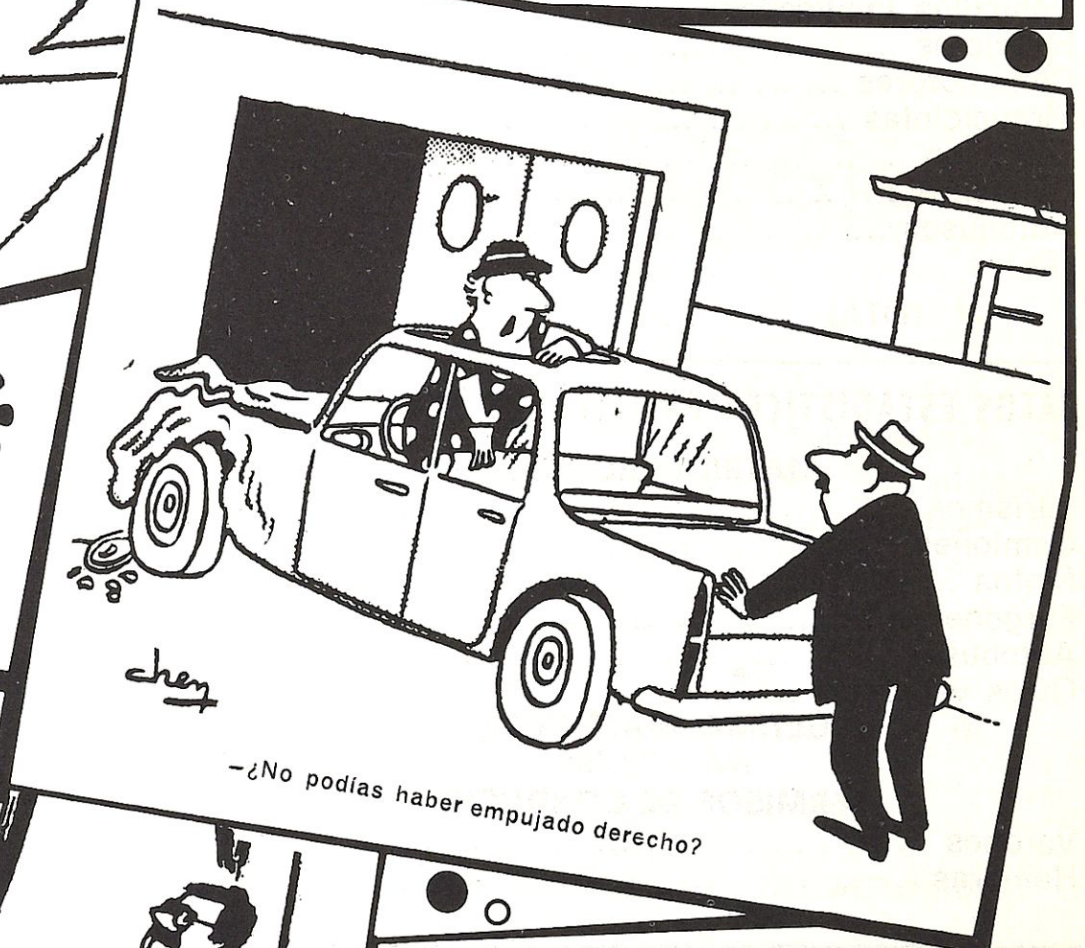
RUEDA EL HUMOR



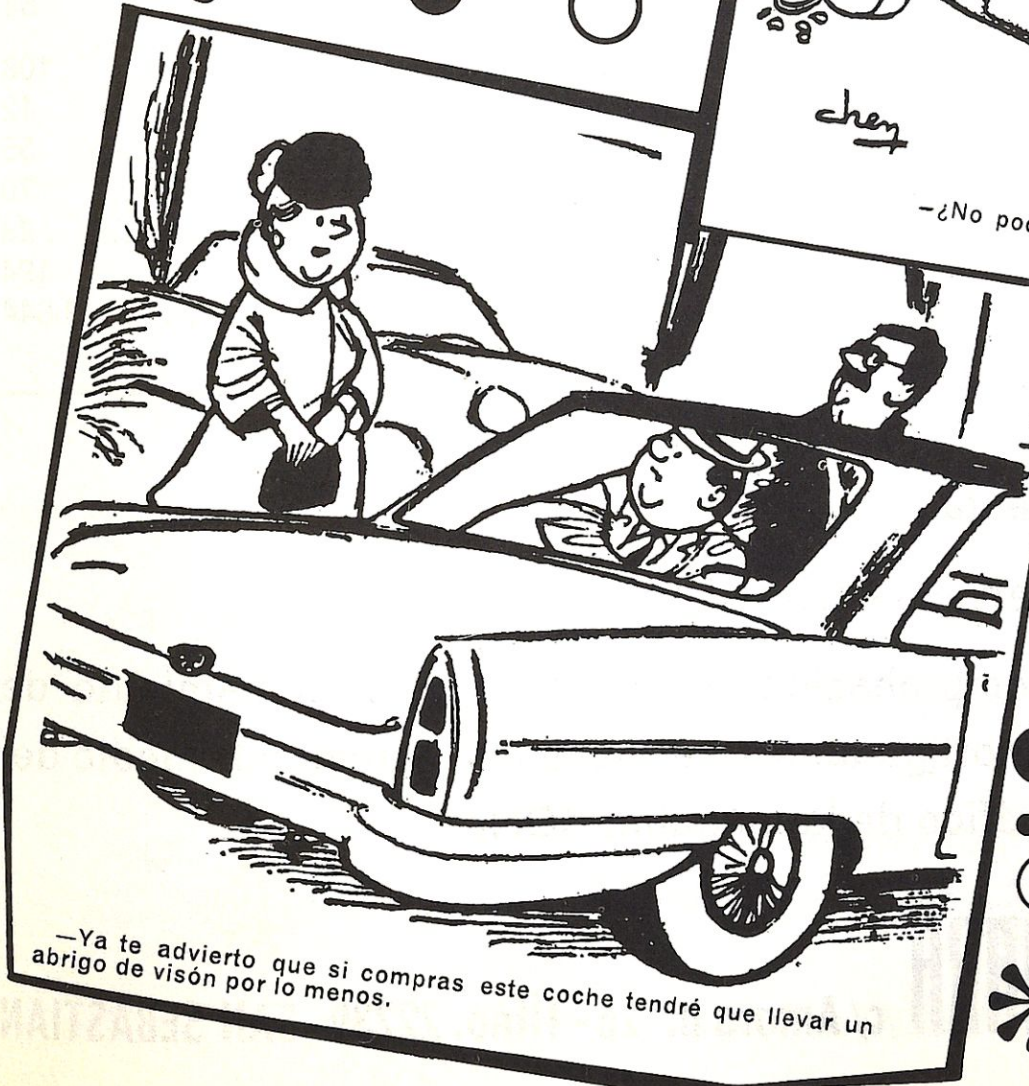
—Me arrimé demasiado al entrar al garage.



Procesión del silencio. HREN



—¿No podías haber empujado derecho?



—Ya te advierto que si compras este coche tendré que llevar un abrigo de visión por lo menos.



—Además de nuestra merienda, he traído un saquito de algarrobas para los «caballos» que tú siempre dices que tiene el coche.

JEFATURA DE TRAFICO DE GUIPUZCOA - Datos estadísticos relativos a Julio de 1970

MATRICULACION

	Fabricación nacional	Importación	Subasta	TOTAL
Camiones	61	5	—	66
Autobuses	3	—	—	3
Turismos	916	3	3	922
Motocicletas	11	1	—	12
Tractores	—	3	—	3
Furgonetas y mixtas	44	—	—	44
TOTAL	1.035	12	3	1.050

PERMISOS CONDUCCION

Varones	597
Hembras	110
TOTAL	707

SANCIONES

Denuncias formuladas por infracción al Código Circulación	3.304
Denuncias formuladas por infracción al Reglamento Transportes	200
TOTAL	3.504

ACCIDENTES

NUMERO DE ACCIDENTES: 85

Muertos	9
Heridos graves	42
Heridos leves	51
Daños materiales	18
Vehículos implicados:	
Bicicletas	10
Ciclomotores	6
Motocicletas	11
Turismos	95
Camiones	23
Autobuses	7
Carros	2
TOTAL	154

Causas:

Velocidad peligrosa condiciones existentes	19
Circular parte izquierda calzada	11
No guardar intervalo seguridad	10
Giros incorrectos	4
Adelantamientos prohibidos	7
No respetar prioridades	12
Otras infracciones	6
Irrumpir peatón en la calzada sin precaución	11
Avería mecánica	3
Deficiencias calzada	1
Patinazo	1
TOTAL	85

DATOS ESTADISTICOS FACILITADOS POR LA JEFATURA DE TRAFICO DE NAVARRA - Mes de Julio de 1970

MATRICULACIONES

Turismos	507
Camiones	77
Motos	14
Furgonetas	50
Autobuses	4
Otros vehículos	23

ULTIMA MATRICULA

NA - 72.498

PERMISOS DE CONDUCIR

Varones	320
Hembras	96

LICENCIAS DE CONDUCIR

Varones	270
Hembras	54
NUMERO DE ACCIDENTES	108
NUMERO DE MUERTOS	12
NUMERO DE HERIDOS GRAVES	55
NUMERO DE HERIDOS LEVES	70
DAÑOS MATERIALES	28
VEHICULOS IMPLICADOS	194
SANCIONES	3.644

AMORTIGUADORES



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

TALLERES AMARA

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



nosotros somos ... ¡ ustedes mismos !

esta es la más esencial idea mutualista llevada a término por **MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL**, y en la que se encuentran unidos, en defensa de sus intereses, más de 70.000 propietarios de vehículos. Sea Vd. uno más, cuidando sus propios intereses a través de **su propia** entidad aseguradora especializada únicamente en el seguro de automóviles.

*Es un consejo que le dá el **REAL AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO**, con el deseo de prestarle, una vez más, un óptimo servicio.*

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 AUTOMOVIL CLUB VASCO-NAVARRO

SOLICITE LAS CONDICIONES OTORGADAS A LOS SOCIOS



Banco Guipuzcoano

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