

RACVN 002
C 1-01

-1-

El Gobierno de S. M. y en particular la sección especial del Ministerio de Fomento, no puede por menos de acoger con agrado y reconocer ~~en~~ ^{an} por ser de justicia, los esfuerzos que sucesivamente y de una manera continua ha desarrollado la Excm. Diputación de Guipúzcoa, en la habilitación primero y después en los perfeccionamientos anuales ^{conseguidos en} ~~que ha obtenido para~~ el grupo de carreteras, que forman, lo que hemos convenido en llamar, circuito automovilista de Sarriena, esfuerzos económicos que son de apreciar dado la insignificante potencialidad económica de la más pequeña provincia de España.

Estos dispendios económicos, que como decimos y de-

-2-

hallaremos a continuación, los he ratificado íntegramente
la Corporación provincial, con fines laudables y una
altera de miras más elevada que la que impone
la ^{gran masa del pueblo} ~~mayoría del público~~, pues desligándonos del
carácter de portivos que estas exhibiciones de coches
con las exageradas ~~su~~ velocidades que ~~se~~ obtienen,
~~por~~ ^{en} ^{dunas} competencias entabadas por los fabricien-
tes en estos concursos, sirven con sus repeticiones
Anuales, de ^{instructiva} enseñanza en la práctica construc-
tora de carreteras, ^{consiguiendo} ~~con el fin de~~ que estas vías
de ~~la~~ comunicación se amolden al progreso
incesante ^{en la fabricación} de los vehículos automoviles. Por estas

razones, este circuito de características especiales,
 de trazado sinuoso y desarrollado en plena montaña
 ha obtenido tal renombre, que bien puede ascender
 por sus méritos a la categoría de regional ^{que hoy posee} a la de
 nacional ^{que pretendemos} y tan es así, que ya no nos sería posible leu-
 dar esta afirmación ^{solo} nuestro amor ^{auténtico} al país, sino que
 esta aseveración se ha ^{atestiguado} ~~comprobado~~ por personalida des
 técnicas nacionales y extranjeras que de continuo
 la visitan, recordando entre otras la visita efec-
 tuada ^{por dos ingenieros especialistas alemanes} con motivo del gran premio de Europa
 del año 1926, que tuvo lugar en este circuito,
^{visita relacionada para la preparación}
 para el estudio del gran circuito de "Nurburg Ring".

en Alemania
~~entonces en preparación.~~

Un grupo de valientes deportivos, con el exclusivo fin de enaltecer mi querida España, alternando en estas exhibiciones de alardes constructivos de la mequina de explosión utilizada en ^{terrestres} ~~los~~ transportes ^{civilizados} con las naciones ~~estas~~, que miraban al problema en su justo interés, ^{desprovistos de} ~~con~~ miras industriales y como decimos con ~~no~~ ^{visiones} miras altruistas, se lanzaron, sin preparación alguna a la introducción de las primeras ^{cameras} ~~circuito~~ internaciones en España, eligiendo al efecto por sus excepcionales condiciones de proximidad a Francia este circuito que solo dista ²⁷ ~~30~~ Kilo-

metros de la frontera, circuito que teniendo un desarrollo ^{primitivo} de 18,800 kilometros, tenía los inconvenientes de estar formado de carreteras de interes variado y por tanto de anchuras y pendientes que no obedecian a un plan ^{preconcebido} ~~tanico~~, al que se unia ~~el grave~~ ^{la dificultad} ~~la inconveniente~~ de poseer un paso a nivel con los Ferrocarriles Vascongados, obstaculo este ultimo que hacia imposible que ni en su desaparicion ^{impedia organizar} se celebrara alguna carrera alguna de automoviles. Por la premura del tiempo, para la celebracion del primer concurso el año 1923, las obras se redujeron a la supresion del paso a nivel, ~~se~~ utilizando las carreteras en la forma existente este año y el siguiente de 1924, es decir que el afirmado ^{era} ~~el~~ ^{de} ~~corriente~~ macadam; es cierto

que en ~~su mayor~~ recorrido ~~de~~ de 7 km, que de este circuito corres-
ponde a la actual ruta Nacional u^o 1 existía un firme de
piedra ofita, pero no siendo bastante ~~de~~ esta circunstancia,
nos limitamos al ^{uso del} riego superficial con alquitran deshidrata-
do en ciertas zonas vitadas, especialmente delante de las
tribunas y al riego los días de carreras con disolución ^{en agua}
de cloruro de sodio que preservaba ~~relativamente~~ rudimenta-
riamente la ~~creación~~ ^{formación} del polvo.

El circuito así elegido, presentaba serias dificultades
para ~~organizarlo en él que~~ ^{darle} un carácter defini-
tivo, pues a mén de las sinuosidades sin fin de su trazo de
cubre las travesías de Urrieta y Hernani, con anchos de
solo 4,00 metros, teniendo este último una longitud ^{parte} de 300,00
metros.

Se comprende por tanto el pavoroso problema que se presentaba, para aceptar el compromiso que se ~~anunciaba~~ de celebrar en ese mismo circuito el gran premio de Europa ~~con~~ otorgado a España. Entonces es cuando se planearon, para ejecutarlos en el plazo perentorio de dos años las obras que han modificado radicalmente este circuito, sin perder, ^{por ello} sus características esenciales de accidentalidad, en cuanto a la diversidad y variabilidad de pendientes y alineaciones, que hacen de su recorrido un lugar de admiración de propios y extraños.

El plan de obras ^{ejecutadas} adoptado y en el que la Diputación ha invertido 2.100.000,00 pesetas, consistía en dos grupos de obras

- a) el de supresión total de la travesía de Hernani
- b) el de utilizar la carretera restante en el verto del Tratado

ensanchandolo y noificando en sus alineaciones en forma tal que en el tramo de carretera, ^{en que} circula el tranvia el ancho corriente fuere de 15,00 metros y de 9,00 a 14,00 donde no hubiera via de tranvia. Asi queda reducido el circuito a 17^o 315.

a) La ejecucion de esta variante de Hernani, fue una obra titánica, pues constituida en su mayor longitud con terraplenes y algunos de ellos hasta de 14,00 metros, ~~constituidos~~ ² todos ~~ellos~~ sin excepcion de tierra arcillosa, hubo que proceder al saneamiento de los mismos y obras de consolidacion para poder sin el tiempo preciso ~~se~~ presentar una superficie de rodadura consolidada y lisa para la circulacion de estos vehiculos extra rapidos. Se comprende asi que los 2.030,00 metros que representan esta variante ~~est~~ ^{asi como} ~~este~~ fuera de un corte exaivo, ~~de~~ las reparaciones que constantemente exigen en su conservacion, pues todos los años

- 9 -

se presenten asientos que requieran nuevos gastos, pues a mayor abundamiento cursa en trazado una explotación de lignito cuyo terreno se halla cruzado de antiguas galerías abandonadas que producen los hundimientos con sus consecuentes

(b). Como se ha dicho se ha utilizado en planta el resto de las carreteras que comprende este circuito con la tendencia a obtener el ancho ya explicado ^{con la idea de que todas} ~~y en el~~ que las curvas, sean radio interior no ~~sea~~ inferior a 100 metros. Claro es que se han suprimido ~~los~~ los "dorsos de asno" como llaman los franceses a los rápidos cambios de rampa a pendiente que en la línea existían, que en gracia a pertenecer a carreteras de no gran tránsito, no eran ^{de} perentoria necesidad su supresión, y como es natural, los trabajos realizados en los peraltes de curvas, han motivado estudios técnicos difíciles para armonizar, ^{por ser rino} ~~si no~~ incompatibles,

10

por lo menos ^{mas difíciles} ~~difícil~~ ~~idades~~ de compaginar, los peraltos técnicos que exigen velocidades momentáneas de 180 a 200 Kilómetros por hora, con los ^{admisibles en forma} prácticos, que no hagan imposible el tránsito normal de ^{estos} vehículos ^{con los} más lentos, y como quiera que algunos de ~~estas~~ ^{estas} ~~condiciones~~ ^{curvas para el circuito} ~~condicionan~~ con empalmes de carreteras de gran circunferencia, el problema se complicaba aun mas, exigiendo ~~en estos una redondeada separación~~ para su resolución la ampliación, si cabe excesiva, de esas curvas pero consiguiendo se añ, separar de zonas de circunferencia rápida de la lenta

Es evidente que la preocupación técnica de la Diputación ha sido la creación y la conservación en todo momento de una superficie lisa y perfectamente lisa de rodadura, ~~en~~ condiciones, que si bien no eran difíciles de cumplir en este grupo de carreteras que completan el recorrido del circuito de

- 14 -

Lomarte (llamado así por ser de este nombre la barriada ^{de} ~~en~~ que se instalan los tritones de ^{los} ~~los~~ espectadores) para acomodarla al ordinario tránsito, no de gran ^{pero si pensado} intensidad, fue preciso reparar en grandes zonas los firme existentes, constituyendo ^{los con} ~~los~~ dos capas de afirmado la inferior o de arcillosas, que en algunos puntos llegó hasta los 0,50 metros, ~~ya~~ utilizando la piedra local más próxima de ordinario caliza y la superior en capa de un promedio de 0,20 metros ^{pero} esta selección de de piedra opita. Consecuencia ^{de esta muerte} de la preparación del afirmado se comprende que por bien consolidado y recobado que se ^{cumplir} ~~hacía~~ ofreciere al tránsito no podía ^{hacer} ~~ratificar~~ los firme ^{si viviera para} ~~hacer~~ no ya las pruebas automovilísticas, ni tan siquiera ^{los usos del} ~~los usos del~~ tránsito corriente, sin producción de baches y la consecuencia del polvo, al paso de vehículos ligeros.

En este sentido, si podemos decir, que este circuito

ha sido un verdadero campo de experimentación, pues a parte de los 2.100.000, ~~de~~ pesetas que van mencionados y que se han invertido como se ha dicho en las obras de preparación de la explotación y firme ordinaria, se han ^{gastado importantes} ~~invertido en otros~~ ^{anuales} ~~sumas~~ que no han sido inferiores a 150.000,00 pesetas en el empleo de toda clase de firmes, especiales de revestimientos conocidos, ~~tales~~ ^{tales} a base de riegos de alquitran, betunes, asfaltos derivados de petróleo, emulsiones en frío, habiendo también ensayado el sistema de penetración con tarvia, mostero asfáltico y en una palabra toda la gama de modernos pavimentos bituminosos.

Almogravie pecado en extensión al hacer una descripción detallada de cuanto se ha hecho y se sigue haciendo en este circuito de La parte, pero hemos sido de conveniencia hacer constar que siempre la Diputación, ha considerado

13
Este Zona de interes general, ^{propromiendo} ~~reservandose~~ de esta suerte la rea-
lizacion de ~~otras~~ obras en el resto de la Provincia, y es logico que esta actitud
de sacrificio pecuniario provincial, en las ^{actuales} circunstancias poco propi-
as, de nuestras circunstancias, ~~sean~~ se tomen en consideracion
en por la Superioridad, obteniendo de esta una subvencion
que permite continuar esta actitud por se verante de
la Enm. Diputacion de Guipuzcoa.

Esta recibida de Segorbe
el dia 19 de Mayo 1911.

PREMIOS Y PRIMAS ESPECIALES A PAGAR SEGUN

REGLAMENTO DEL VI CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN = AÑO 1.928 =

VI GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

Primer premio	Ptas =	25.000, =
Segundo premio	Ptas =	15.000, =
Tercer premio	Ptas =	8.000, =
Prima por vuelta más rápida	Ptas =	500, =
		<hr/>
	Ptas =	48.500, =

= GRAN PREMIO DE ESPAÑA PARA VEHICULOS DE SPORT =

Carrera eliminatória = 15 vueltas

Grupo I = Primer premio	Ptas =	1.500, =
I = Segundo premio	Ptas =	500, =
II = Primer premio	Ptas =	1.500, =
II = Segundo premio	Ptas =	500, =
III = Primer premio	Ptas =	1.500, =
III = Segundo premio	Ptas =	500, =
IV = Primer premio	Ptas =	1.500, =
IV = Segundo premio	Ptas =	500, =
Primas de salida = 24 coches a Ptas = 500, =	Ptas =	12.000, =
Prima de Ptas = 100, = por vuelta a los cinco primeros de cada grupo (100 X 15 X 5 X 4)	Ptas =	30.000, =
		<hr/>
	Ptas =	50.000, =

Carrera final =

Primer premio	Ptas =	5.000, =
Segundo premio	Ptas =	3.000, =
Tercer premio	Ptas =	1.500, =
Cuarto premio	Ptas =	500, =
		<hr/>
	Ptas =	10.000, =

=====

PROPAGANDA Ptas = 27.625,=	{	Viajes	5.300,=
		Impresos	4.000,=
		Reglamentos	1.325,=
		Prensa	17.000,=
PREPARACION DEL CIRCUITO Ptas= 57.850,=	{	Alquiler terrenos	12.000,=
		Vallas y pasarelas	15.300,=
		Affichage	550,=
		Tribunas y aprovisionamientos	30.000,=
GASTOS DE LAS CARRERAS Ptas = 204.275,=	{	Señales, brazales, banderines	1.525,=
		Pesado y precintado	350,=
		Cronometraje	7.200,=
		Sanidad	2.700,=
		Premios y primas especiales	108.500,=
		Subvenciones especiales Militares	68.500,=
		Gustodia	7.500,=
		Personal de servicio	6.000,=
PUENTE Ptas = 30.000,=	{	Puente	2.000,=
			30.000,=
GASTOS GENERALES Ptas = 14.250,=	{	Impresos	1.000,=
		Gastos secretaria	4.700,=
		Fechas	500,=
		Restaurant	150,=
		Invitados	3.000,=
		Imprevistos	4.900,=
TOTAL GASTOS Ptas=334.000,=			
DEFICIT Ptas = 9.000,=		DEFICIT=	334.000,=
			9.000,=
PESETAS 325.000,=		PESETAS =	325.000,=

INGRESOS =	{	Subvenciones = Pesetas =	275.000, =
		Venta Localidades = Ptas =	50.000, =
			325.000, =

PREMIOS Y PRIMAS ESPECIALES A PAGAR SEGUN

REGLAMENTO DEL VI CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN = AÑO 1.928 =

VI GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

Primer premio	Ptas =	25.000, =
Segundo premio	Ptas =	15.000, =
Tercer premio	Ptas =	8.000, =
Prima por vuelta más rápida	Ptas =	500, =

Ptas = 48.500, =

= GRAN PREMIO DE ESPAÑA PARA VEHICULOS DE SPORT =

Carrera eliminatoria = 15 vueltas

Grupo I = Primer premio	Ptas =	1.500, =
I = Segundo premio	Ptas =	500, =
II = Primer premio	Ptas =	1.500, =
II = Segundo premio	Ptas =	500, =
III = Primer premio	Ptas =	1.500, =
III = Segundo premio	Ptas =	500, =
IV = Primer premio	Ptas =	1.500, =
IV = Segundo premio	Ptas =	500, =
Primas de salida = 24 coches a Ptas = 500, =	Ptas =	12.000, =
Prima de Ptas = 100, = por vuelta a los cinco primeros de cada grupo (100 X 15 X 5 X 4)	Ptas =	30.000, =

Ptas = 50.000, =

Carrera final =

Primer premio	Ptas =	5.000, =
Segundo premio	Ptas =	3.000, =
Tercer premio	Ptas =	1.500, =
Cuarto premio	Ptas =	500, =

Ptas = 10.000, =

=====
 ::::::::::::::::::::

PROPAGANDA Ptas = 27.625,=

{ Viajes	5.300,=
{ Impresos	4.000,=
{ Reglamentos	1.325,=
{ Prensa	17.000,=

PREPARACION DEL CIRCUITO Ptas = 57.050,=

{ Alquiler terrenos	12.000,=
{ Vallas y pasarelas	15.300,=
{ Afflujo	550,=
{ Tribunas y aprovisionamientos	30.000,=

GASTOS DE LAS CARRERAS Ptas = 204.275,=

{ Señales, brascas, banderines	1.325,=
{ Desecho y precintado	330,=
{ Cronometraje	7.200,=
{ Sanidad	2.700,=
{ Premios y primas especiales	108.500,=
{ Subvenciones especiales militares	68.500,=
{ Custodia	7.500,=
{ Personal de servicio	6.000,=
{ Personal de servicio	2.000,=

PUENTE Ptas = 30.000,= Puente 30.000,=

GASTOS GENERALES Ptas = 14.250,=

{ Impresos	1.000,=
{ Gastos secretaria	4.700,=
{ Fochas	500,=
{ Restaurant	150,=
{ Invitados	3.000,=
{ Improvistos	4.900,=

TOTAL GASTOS Ptas = 334.000,= 334.000,=
 DEFICIT Ptas = 9.000,= DEFICIT = 9.000,=

PRESUPUESTO 325.000,= PRESUPUESTO = 325.000,=

INGRESOS =

{ Subvenciones " Pesetas =	275.000,=
{ Venta localidades " Ptas =	50.000,=
<hr/>	
	325.000,=

Día, 25

GRAN PREMIO DE VELOCIDAD .--

Inscripciones admitidas con todos los derechos = 20 coches.
Distancia 40 vueltas ó sean 692,600 kms.

(Artículo)	Prima de salida - 2.000 pesetas a cada uno-	2.000 X 20 =	40.000 ptas.
	En cada vuelta a los 10 primeros una prima de 100 pesetas	10 X 40 X 100 =	40.000 "
(Artículo)	Al primero de la clasificación General		5.000 "
	Al segundo		3.000 "
	Al tercero		1.500 "
	A la vuelta más rápida		1.500 "
			1.500
			500
			90.000 "
4 Copas a ganador de más de 2, 2, 1.500 y 1.100 c. c.			

Día 29

GRAN PREMIO SPORT

Inscripciones admitidas con todos los derechos = 40 coches .

4 Categorías	{	Distancia de las Eliminatorias = 15 vueltas ó sean 259*715	
		" de la Final = 15 vueltas ó sean 259*715	
		Prima de salida - 500 ptas a cada uno	500 X 40 = 20.000 Ptas
		En cada vuelta (eliminatorias) una prima de 100 pesetas	
		A los cinco primeros de cada categoría - 15 X 100 X 20	= 30.000 "
		En cada vuelta de la final nada.	
		Premios en cada categoría - Al 1º 2.000 X 4	= 8.000 "
		Al ganador general otras	10.000 "
			1º 5000
			2º 3000
			3º 1500
			4º 500
Y Copas y Medallas.--			68.000 "

70
14
225
86

VI GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

Artículo 1º = El Real Automóvil Club de Guipúzcoa organiza, para el día 25 de Julio de 1928, una carrera de automóviles denominada VI Gran Premio de San Sebastián.

Artº 2º = Esta carrera se celebrará de acuerdo con lo dispuesto por el Reglamento Deportivo Internacional de la A.I.A.C.R., cuyas prescripciones, así como las del presente Reglamento especial, se comprometen a acatar todos los corredores y concursantes por el hecho de efectuar sus inscripciones.

Artº 3º = La carrera será Internacional y Reservada.

Artº 4º = Dicho Gran Premio se correrá en el Circuito de San Sebastián, en sentido inverso al de las agujas de un reloj, siendo el perímetro del expresado Circuito de 17,315 kilómetros.

El recorrido total que deberán efectuar los coches será de 692,600 kilómetros, equivalente a 40 vueltas al Circuito.

El R. A. C. de G. señalará oportunamente las horas en que habrán de tener lugar el comienzo y la terminación de la carrera, sin perjuicio de que los Comisarios puedan, si lo creen oportuno, dar por terminada la carrera en cualquier momento.

Artº 5º = Podrán tomar parte en esta carrera los automóviles comprendidos en las diferentes clases de la 1ª Categoría establecida por el Artº. 1º. del anejo C. del Reglamento General Deportivo de la A.I.A.C.R.

Artº 6º = Los pesos se entienden para el conjunto de materiales y piezas que concurren en la construcción del vehículo, por lo que no podrá ser completado en ningún caso por lastre.

Se pesarán los vehículos con sus carrocerías y con sus cuatro ruedas provistas con los neumáticos con que hayan de comenzar la carrera. Los depósitos de los coches no deberán contener agua, combustible ni lubricantes, excepción hecha del aceite que contengan los "carters"; tampoco deberá haber en los coches, en el momento en que se pesen, herramientas, piezas ni neumáticos de repuesto.

Artº 7º = La carrocería podrá ser de uno o de dos asientos.

La parte posterior de las carrocerías no deberá sobresalir más de metro y medio del plano vertical que pasa por el eje de las ruedas traseras del vehículo.

Asimismo, todos los vehículos que tomen parte en esta carrera deberán hallarse provistos de dispositivos que permitan su marcha hacia atrás, accionada por el motor, y un tubo de escape de gases, colocado horizontalmente y dirigido hacia atrás y en forma tal, que su extremidad se halle a suficiente altura para evitar proyecciones de polvo; la extremidad posterior del tubo de escape deberá sobresalir, por lo menos, diez centímetros del plano vertical que pasa por el eje de las ruedas traseras.

Deberán, además, tener un espejo retroscópico de 80 centímetros cuadrados de superficie útil.

Artº 8º = Los vehículos no podrán ir ocupados durante la carrera por más de una persona.

Artº 9º = Será ganador del "VI Gran Premio de San Sebastián" y quedará clasificado como primero, el vehículo que haya efectuado el recorrido total

invirtiendo menor espacio de tiempo.

Se clasificarán en los lugares segundo, tercero, cuarto, etc., los vehículos que, habiendo efectuado el recorrido total, hayan invertido espacios de tiempo superiores al del ganador y por orden de menor a mayor espacio de tiempo.

Artº 10 = El vehículo ganador será proclamado vencedor del "VI GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN y recibirá:

1º = Copa de S. M. el Rey

2º = 5.000 pesetas en metálico

Al vehículo clasificado como segundo le será adjudicado un premio de 3.000 pesetas en metálico.

Al 3º = Un premio de 1.500 pesetas en metálico.

Se adjudicará también un premio de 500 pesetas al conductor del coche clasificado que haya efectuado la vuelta más rápida al Circuito.

Todos los premios se entregarán después de homologada la carrera por el R. A. C. de G.

Artº 11 = Además de los premios indicados en el artículo precedente el R. A. C. de G. entregará las siguientes primas en metálico a los coches inscritos.

2.000 pesetas a cada vehículo que tome la salida y dé un minimum de dos vueltas al Circuito.

A los diez primeros vehículos clasificados en cada vuelta una prima de 100 pesetas por cada vehículo y cada vuelta.

Artº 12 = No habrá más clasificación que la señalada en el artículo 9º. No obstante se adjudicarán también los siguientes premios:

Una Copa para el coche mejor clasificado de entre los que tengan una cilindrada superior a 2.000 c. c.

Una Copa para el coche mejor clasificado de entre los que tengan una cilindrada superior a 1.500 y menor de 2.000 c. c.

Una copa para el coche mejor clasificado de entre los que tengan una cilindrada superior a 1.100 y menor de 1.500 c. c.

Una Copa para el coche mejor clasificado de entre los que tengan una cilindrada menor de 1.100 c. c.

Artº 13 = Los derechos de inscripción para esta carrera serán de 100 ptas. y serán reembolsadas a todos los vehículos que tomen la salida.

Las inscripciones acompañadas del importe de los derechos deberán entregarse en el domicilio del R.A.C.G. (Plaza Oquendo) San Sebastián.

La entrega de inscripciones podrá efectuarse hasta las veinticuatro horas del día 1º de Junio; pasando esta fecha, se admitirán inscripciones, previo el pago de 200 pesetas en concepto de derechos de inscripción hasta el día 1º de Julio, quedando definitivamente cerrada la admisión de inscripciones en dicha fecha y hora. En este último caso sólo serán reembolsadas 100 pesetas a los vehículos que tomen la salida.

Las inscripciones para ser definitivas deberán ser aceptadas por la Comisión Deportiva del R. A. C. de G., la que se reserva el derecho de rehusar a algún concursante y esto sin dar a conocer sus razones.

Artº 14 = Tanto los concursantes como los conductores titulares y suplentes, deberán hallarse en posesión de la correspondiente licencia expedida por un Club afiliado a la A.I.A.C.R.

Artº 15 = Los conductores titulares podrán ser reemplazados por los suplentes, pero tales sustituciones sólo podrán efectuarse a la terminación de una vuelta y en presencia de un Comisario, después de haber previamente obtenido la autorización de éste.

Será condición indispensable que el R. A. C. de G. haya

aceptado a los suplentes designados por los concursantes.

Artº 16 = La salida será lanzada, saliendo los coches precedidos de un coche piloto, que al llegar frente al Puesto de Cronometradores se apartará a su derecha, comenzando en aquel momento la carrera.
El orden en que los coches deban efectuar la salida, se determinará por sorteo.

Artº 17 = Todos los vehículos deberán llevar en su frente, en la parte posterior y en cada lado pintado, el número correspondiente, de modo perfectamente visible. Las dimensiones mínimas de las cifras, serán:
Altura : 35 centímetros.
Ancho uniforme del trazo: 7 centímetros.

Artº 18 = Durante toda la duración de la carrera, los conductores estarán obligados a observar todas las disposiciones que regulan la circulación de vehículos con motor mecánicos por las vías públicas de España.

Estarán también, y muy especialmente, obligados a ceder a su izquierda dos tercios del ancho de la carretera a cualquier corredor que para adelantarlos les pida paso. Asimismo se hallarán obligados a obedecer inmediatamente cuantas indicaciones les hagan los Comisarios de ruta.

Si algún vehículo concursante se detuviera por cualquier causa, su conductor tendrá la obligación de colocarlo a un lado de la carretera, en forma y lugar tales que la presencia de dicho vehículo no constituya obstáculo para la circulación de los demás vehículos concursantes.

Las señales a las que forzosamente deberán obedecer los conductores, serán las siguientes:

- Bandera azul inmóvil : Marche por el lado derecho.
- Bandera azul agitada : Precaución.
- Bandera amarilla : Parada absoluta.

Artº 19 = Cada concursante tendrá derecho a ocupar un emplazamiento en el lugar destinado a los aprovisionamientos; el sitio correspondiente en dicho lugar será designado por sorteo.

Tanto los aprovisionamientos, como las reparaciones, montado o desmontado de ruedas, llantas o neumáticos, así como las operaciones cuya realización esté autorizada en el puesto de aprovisionamiento, deberán ser ejecutadas exclusivamente por el conductor del vehículo y su mecánico. A este objeto, cada conductor deberá designar al R. A. C. de G. el nombre y apellido de su correspondiente mecánico.

Todos los objetos y substancias que puedan necesitar los equipos de los vehículos, deberán hallarse colocados en una mesa cuya altura será uniforme en todos los puestos y de cuya mesa deberán tomarlos personalmente los conductores y mecánicos, quedando terminantemente prohibido entregar objeto ninguno a éstos o recogerlo de mano de ellos, así como también colocar sobre el mostrador recipientes conteniendo gasolina, hasta el preciso momento en que haya de ser utilizada por los conductores.

Durante el aprovisionamiento de combustible de un coche, el conductor deberá parar el funcionamiento del motor.

Estará también obligado cada equipo, cuando el coche correspondiente abandone el puesto de aprovisionamiento, a retirar del suelo cuanto sobre él hubieren dejado con motivo de las operaciones autorizadas realizadas; todo ello deberán ejecutarlo sin ayuda exterior alguna.

No se permitirá la entrada en cada puesto de aprovisionamiento más que al personal técnico designado por los concursantes y en la proporción siguiente: cinco personas por vehículo que tome parte en la carrera.

Todo concursante que haya de tener gasolina en el emplazamiento que le corresponda, tendrá la obligación de colocar, por lo menos, un aparato extintor de incendios en condiciones de funcionamiento.

Artº 20 = Queda terminantemente prohibido cualquier aprovisionamiento, ya sea destinado a los vehículos, ya sea a sus ocupantes, durante la carrera fuera del puesto mencionado en el artº 19, autorizándose, únicamente, los aprovisionamientos, reparaciones y substituciones de piezas llevadas a cabo por medio de útiles, piezas de repuesto o substancias que los vehículos lleven a bordo y cuyas operaciones, efectuadas durante la carrera, sólo podrán ser ejecutadas en cada vehículo por su respectivo conductor.

Artº 21 = Todos los coches que terminen esta carrera, deberán ser puestos a disposición de los organizadores en el mismo momento en que lleguen a la meta y sus conductores los transportarán al lugar que al efecto les sea designado; en dicho lugar quedarán encerrados los vehículos a disposición de los organizadores durante veinticuatro horas.

Artº 22 = Las casas no concursantes, pero interesadas en la carrera, que deseen ocupar un local de aprovisionamiento, podrán solicitarlo del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, el que pondrá a disposición de ellas el número de locales que resulten sobrantes después de atendidas las necesidades de los concursantes.

Por cada local que soliciten deberán entregar la cantidad de 500 pesetas, cantidad en que se fija el precio de dicho local; la expresada suma será devuelta al solicitante si no fuera posible al R. A. C. de G. adjudicar el emplazamiento, y las peticiones de éstos, acompañadas del importe mencionado, deberán dirigirse a la Secretaria del R. A. C. de G., Plaza de Oquendo, San Sebastián, antes de las veinticuatro horas del 1º de Junio. Las peticiones que posteriormente se reciban antes del 1º de Julio deberán entregarse acompañadas de derechos dobles. Estos emplazamientos estarán a disposición de sus titulares los días 25 y 29 de Julio de 1928.

Artº 23 = Toda reclamación deberá formularse por escrito y ser entregada en mano a alguno de los Comisarios, en las condiciones fijadas por el Reglamento General Deportivo de la A. I. A. C. R. y dentro de los plazos siguientes:

Las que se relacionen con la clasificación de los vehículos, conductores ó mecánicos, veinticuatro horas antes de la señalada para el comienzo de la carrera.

Las que se relacionen con hechos ocurridos durante la carrera antes de que transcurra una hora desde el momento de la terminación de aquella.

Artº 24 = Por el hecho de efectuar su inscripción tanto los concursantes como los conductores, reconocen como únicas jurisdicciones deportivas las establecidas por el Reglamento General Deportivo de la A.I.A.C.R. y aceptan las penalidades que pudieran serles impuestas si acudiesen ante otra jurisdicción.

Artº 25 = Los concursantes inscriptos tendrán la obligación de contratar con una o con varias Compañías de Seguros, los siguientes:

1º = Un seguro de responsabilidad civil para cada uno de los coches inscritos, que cubra toda clase de accidentes o daños que puedan ocasionar a tercero o a cosa de tercero. Este seguro, que deberá contratarse con entidades de reconocida solvencia, deberá cubrir una garantía global mínima de 100.000 pesetas por accidente, sin que el importe de la póliza

establezca limitación alguna para la responsabilidad del constructor.

2º = Un seguro para los conductores y mecánicos.

3º = Un seguro contra incendio que cubra los objetos y material depositado en los puestos de aprovisionamiento.

En todas las pólizas de estos seguros, las entidades aseguradoras deberán hacer constar categóricamente que renuncian a toda clase de recursos o acciones que pudieran entablar o ejercitar, en caso de accidente o siniestro, contra el R. A. C. de G. o contra cualquier otra persona de cuya actuación fueran responsables los organizadores.

Los concursantes tendrán la obligación de enviar por carta certificada y antes del 15 de Julio de 1928, un duplicado de cada una de las pólizas que hubieren contratado, entendiéndose que el día de la carrera el R. A. C. de G. no autorizará la salida de los coches para los que no se hubiera cumplimentado lo anteriormente dispuesto.

El hecho de contratar estos seguros, así como de darlos a conocer, no limita la responsabilidad civil en que los concursantes o corredores pudieran incurrir.

Artº 26 = Todo conductor inscrito deberá firmar una declaración haciendo constar que conoce tanto el circuito, como los Reglamentos generales y especiales.

Artº 27 = El R. A. C. de G. dará a conocer por medio de circulares especiales cuantas prescripciones o adiciones al presente Reglamento estime conveniente introducir, las que tendrán, a todos los efectos, el mismo valor y fuerza que las disposiciones contenidas en este Reglamento.

Artº 28 = El R. A. C. E. no acepta responsabilidad de ninguna clase por los accidentes de que puedan ser causantes o víctimas los concursantes a la carrera ni de ningún otro, de cualquier naturaleza que sea, que se produzca con ocasión de la carrera.

LOS COMISARIOS DEPORTIVOS SERAN :

1 = Don

2 = Don

3 = Don

4 = Un Comisario designado por el R. A. C. E.

5 = Don

Será Director de la Carrera.

Don



VI. CIRCUITO
AUTOMOVILISTA
DE
SAN SEBASTIAN

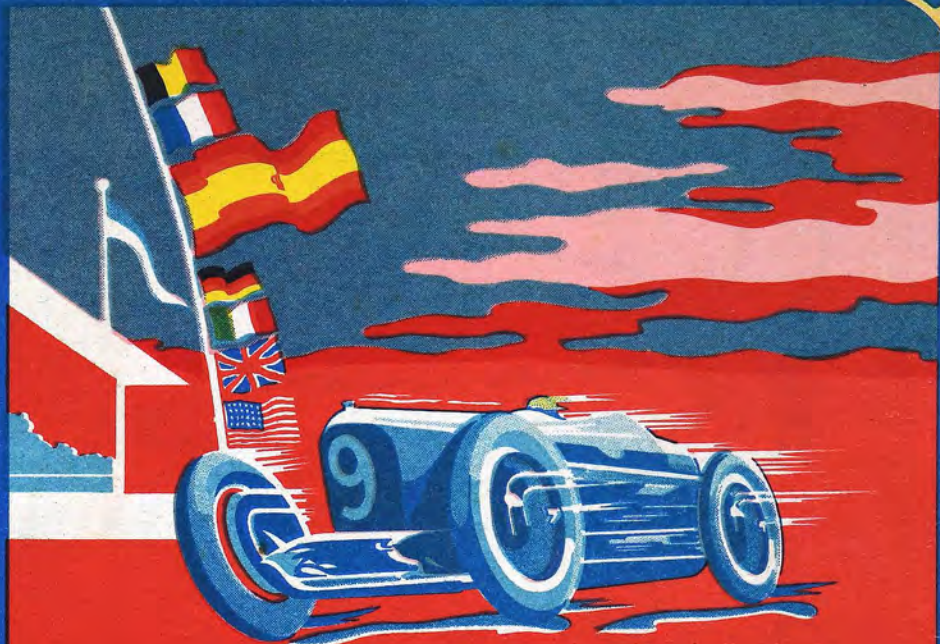


Dias 25 y 29 de Julio
1928



Programa Oficial

PRECIO 1 Peseta

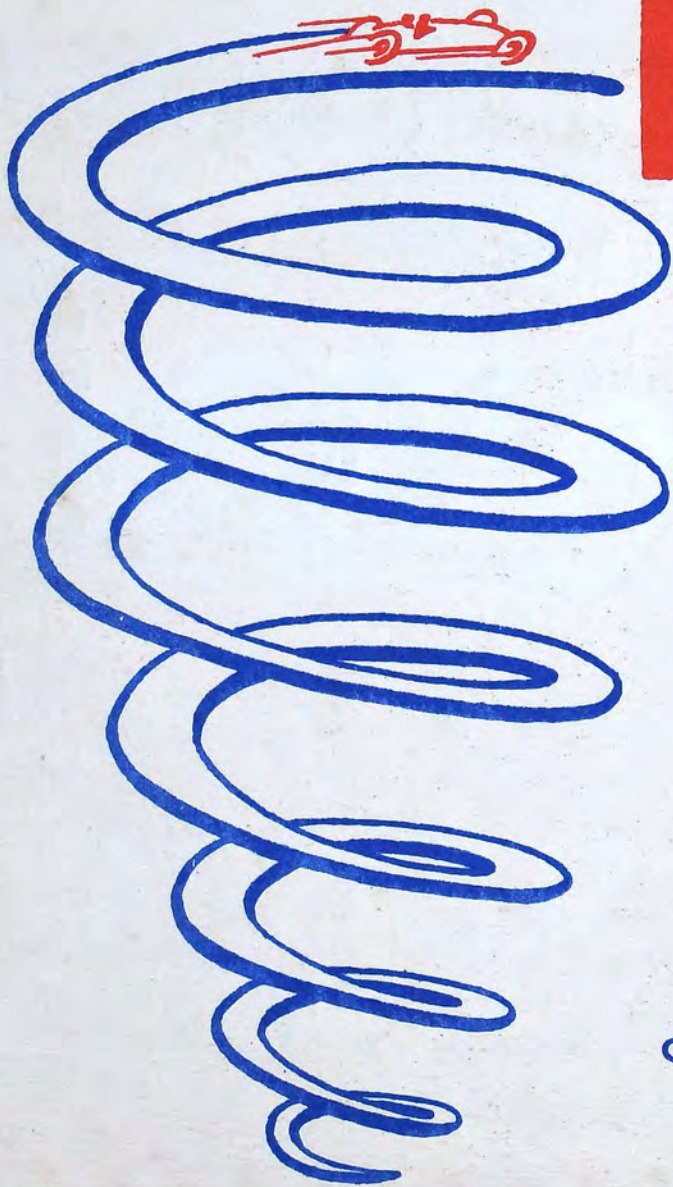


R. Echeburu

S^N SEBASTIAN
VI. CIRCUITO AUTOMOVILISTA
DIAS 25 Y 29 DE JULIO 1928



FIAT



EL COCHE
QUE
SUBE MEJOR
LAS
CUESTAS

Damborenea Hnos. y Bengoechea, S. L.

OQUENDO, 10 SAN SEBASTIÁN

EXPOSICIÓN



VI CIRCUITO AUTOMOVILISTA

DE SAN SEBASTIAN



Bajo el alto patronato de S. M. el Rey don Alfonso XIII

ORGANIZADO POR EL

Real Automóvil Club de Guipúzcoa

CON LA COOPERACIÓN DE LA

Excma. Diputación de Guipúzcoa - Patronato de Firms Especiales,

Comisión del Motor y Centro de Atracción y Turismo, de San Sebastián

25 Y 29 DE JULIO DE 1928





Real Automóvil Club de Guipúzcoa

Presidente de Honor: S. M. el Rey D. Alfonso XIII

SOCIOS DE HONOR

Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros.
» Sr. Ministro de Fomento.
» Sr. Gobernador Civil y Militar.

Excmo. Sr. Presidente de la Diputación.
» Sr. Alcalde de San Sebastián.
» Sr. Presidente del R. A. C. S.

SOCIOS HONORARIOS

Excmo. Sr. Conde de Caudilla.
» Sr. D. Carlos Resines.

Excmo. Sr. D. Felipe Azcona.
» Sr. D. José M. Quiñones.

JUNTA DIRECTIVA

Presidente: D. Manuel Rezola Laparte.
Vicepresidente: D. Juan Montojo Knight.
Id. D. Tiburcio Veá Cirarruista.
Secretario: D. José María Maquibar Arrillaga.
Tesorero: D. Fulgencio de Zala.

Vocales: D. Javier Peña Veá-Murguía.
» D. Federico Zappino Barcaiztegui.
» D. Salustiano Loinaz Susunaga.
» D. José de Orueta y Rivero.
» D. Justo Diez Cortosa.

COMISION DEPORTIVA

Presidente de Honor: S. A. R. el Príncipe de Asturias

Presidente: D. Juan Montojo Knight.
Vicepresidente: D. Antonio San Gil Olo.
Vocales: Excmo. Sr. Conde de Gra.
» D. Julio Segovia Wehne.
» D. León Carrasco Amilibia.

Vocales: D. Luis Larrañaga Mendía.
» D. Vicente Amestoy Mayo.
» D. Alberto Abrisqueta Monzonis.
» D. Manuel Artola Tellería.
» D. José Javier Lizasoain Surrecoechea.

Vocal adjunto: D. Antonio Angulo.



Como **todos** los años
en **todas** las carreras
en **todos** los países

SIEMPRE
TRIUNFANTE

El equipo ideal, NEUMÁTICOS
«DUNLOP» sobre LLANTA DE
BASE HUNDIDA «DUNLOP»

DUNLOP

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA
SEVILLA MADRID BARCELONA





S. A. R. EL PRÍNCIPE DE ASTURIAS



S. A. R. EL INFANTE DON JAIME



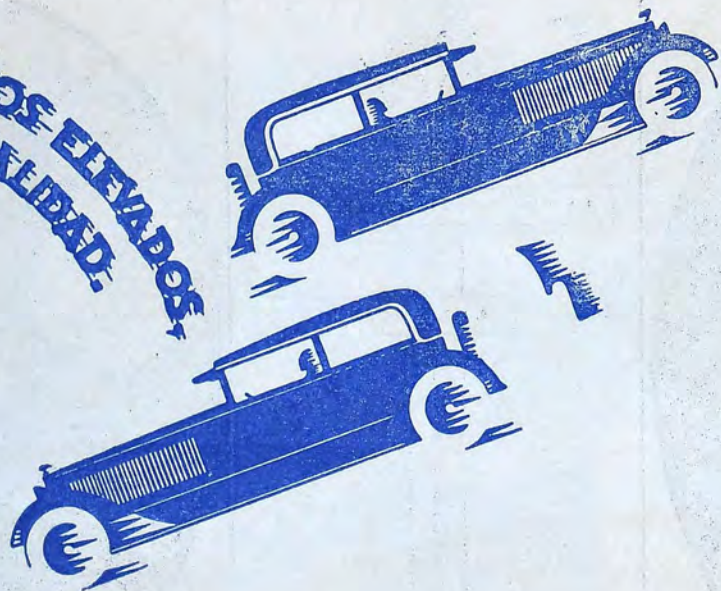
Coche «DELAGE», de carreras, 1500 c. c.



Coche «BUGATTI», de carreras, 1500 c. c.



GASTOS MENOS EFECTUADOS
MÁS ALTA CALIDAD



Agente para Guipúzcoa:
Vicente Ameztoy

GARAGE CANTABRICO

SAN SEBASTIAN

Teléfono 12-375

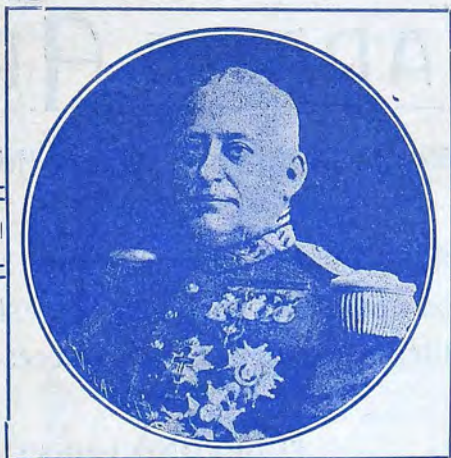


STUDEBAKER
ERSKINE SIX

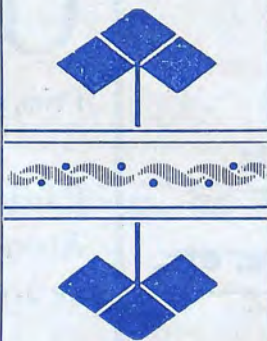


E.A. 61 Y.





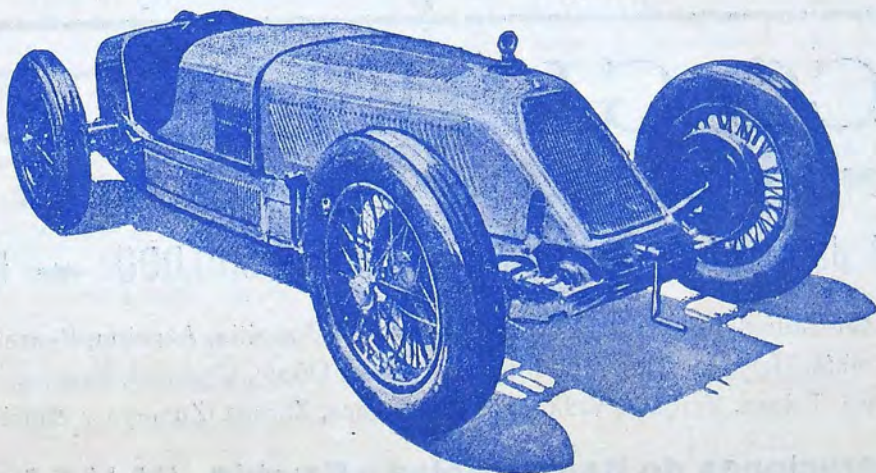
Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros



Excmo. Sr. Ministro de Fomento



Excmo. Sr. Duque de Alba
Presidente del R. A. C. de España



Coche "TALBOT", de carreras, 1500 c. c.



Excmo. Sr. Conde de Caudilla
Vicepresidente del R. A. C. de E.



CARASA, CILVETI Y LACORT, Ltda.
SEGUROS



Seguros - Marítimos

Accidentes - Vida, etc.

Teléf. núm. 1-16-90 - **SAN SEBASTIÁN**

Telegramas y Telefonemas: CARACIL Apartado núm. 96

GARAGE ARCOS

Prim, 59 - Pedro Egaña, 2 - Paseo Arbol de Guernica

* * *

Capacidad 60 coches - Cabinas independientes
Abonos completos para coches estables - Venta
de aceites y grasas Mobiloil - Accesorios diversos

* * *

TELÉFONO 1-16-42

SAN SEBASTIÁN

BANCO GUIPUZCOANO

SAN SEBASTIAN * * * FUNDADO EN 1899

Capital 25.000.000 de pesetas — Desembolsado: 12.500.000 — Reservas; 10.750.000

Sucursales: BILBAO: Calle del Banco de España, 2. Andoain, Azcoitia, Azpeitia, Beasain, Cestona, Deva, Eibar, Elgoibar, Fuenterrabía, Hernani, Irún, Mondragón, Motrico, Oñate, Oyarzun, Pasajes, Placencia, Rentería, Segura, Tolosa, Vergara, Villabona, Villafranca, Zarauz, Zumaya y Zumárraga.

Toda clase de operaciones de Banca, Bolsa y Cambio. CAJAS fuertes de ALQUILER

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: BANCOGUI



- UNA CUARTILLA ELOCUENTE DE FAROUX -

¡SAN SEBASTIAN!

Hace años, con ocasión del IV Circuito de San Sebastián (Campeonato de Europa) brotaron de mi rauda pluma estos o parecidos conceptos:

«La voluntad, la tenacidad, la iniciativa inteligente de los guipuzcoanos, han triunfado...»

Quiero decir, que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa y sus colaboradores oficiales han conquistado para España todo un primer puesto, en un tiempo «record», dentro de las más calificadas y brillantes organizaciones del deporte automovilista europeo.

San Sebastián con su gran «meeting» anual, extiende más y más el radio de sus muchas atracciones y de su alto renombre en el mundo turístico y deportivo.

Su Circuito ha sido convertido en el más admirable recorrido que hay en el mundo.

El lujo y distinción de la concurrencia que se al-

berga en las Tribunas de Lasarte, el desfile inimitable y revelador del espléndido mercado automovilista que es España por la cuantía y riqueza de los coches de tan variadas marcas europeas y americanas; el carácter noble y acogedor de los «sportsmen» que con tenacidad y rectitud admirables llevan el timón del R. A. C. G.; el entusiasmo del pueblo que así disfruta de tan bello y emocionante espectáculo...; todo, concuerda en una palabra: ¡éxito!...

Así pues, San Sebastián alterna con ventaja manifiesta en el grupo escogido de las ciudades europeas que rivalizan en afanes de superación... Yo sé decir, que en el mundo automovilista San Sebastián se ha captado la gratitud, las simpatías y la admiración de los que han sabido comprender su obra y disfrutar los perfumes de su hospitalidad.

Ó. Faroux.

Paris.





Garage Larrañaga

Taller de Reparaciones Jaulas independientes

Garage, Oficinas, Talleres, Almacenes:

CALLE DE ENDARLAZA

Teléf. núm. 310

IRÚN

GARAGE MIGUEL CARRERA

REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES

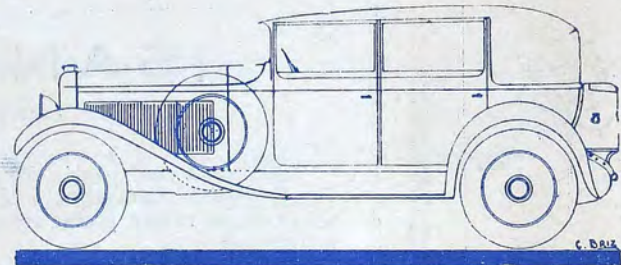
Piezas para automóviles - Reparación de Maquinaria
Eléctrica - Bobinaje de toda clase de Maquinaria
Eléctrica - Motores - Dinamos - Carga de Acumula-
dores - Depósito de Material Eléctrico

TALLERES ELECTRO-MECÁNICOS

Bidebarrieta, 25 - EIBAR

TELÉFONO 59

Carrocerías "BRIZ"



Construcción y Reparación - Guarnecido



Pinturas a la celulosa "Wilcolx"

Talleres montados con maquinaria moderna y
personal competente para trabajos de gran lujo



USANDIZAGA, 17 Y 19 (GROS)

TELÉFONO 1-30-58

SAN SEBASTIÁN



Don Manuel Rezola
Presidente del R. A. C. G.



Don Antonio Beguiristain
Alcalde de San Sebastián



Don Federico Zappino
Vocal de la Directiva del R. A. C. G.



Don Carlos Resines
Secretario general del R. A. C. E.



Don Modesto Luzunariz
Presidente de la Excm. Diputación de Guipúzcoa



Don José María Maquibar
Secretario del R. A. C. G.



REPARACIÓN, ALQUILER Y VENTA
DE MOTORES ELÉCTRICOS

Garage M. PALLARÉS

Colón, 99. — IRÚN Y FUENTERRABÍA
TELÉF. 350

Instalaciones de Automóviles, Dinamos y Magnetos
de cualquier marca
Motores de arranque y Baterías

Hotel de la Paz

ABIERTO TODO EL AÑO

CONFORT - MODERNISMO
COCINA INTERNACIONAL EXQUISITA

Propietario: JUAN LOINAZ

ECHAIDE, 6 - Teléfono 107-41

SAN SEBASTIAN

CHOCOLATES Y CACAO/ SUCHARD



FABRICA EN SAN SEBASTIAN

Marca mundial preferida por sus calidades inimitables
y reconocida pureza

CHOCOLATES A LA TAZA

Clases económicas, superiores y extras de ptas, 1,30
a 6,80, en paquetes de 280, 350 y 400 gramos

DE VENTA EN TODOS LOS ESTABLECIMIENTOS



UN EXITO COMPLETO

Hubo quien supuso que el Circuito de Lasarte pasaría a la historia, después de sus éxitos inolvidables, cerrando de un modo definitivo su «ciclo heroico» en 1927.

La vida es así. En vano los hombres de buena voluntad derrochan energías, constancia, tenacidad, sacrificios...

Parece, de momento, que se les hace justicia reconociendo su mérito. Pero tras la forzada sonrisa con que se les felicita, hay, cuando menos, una trastienda de escepticismo que, difícilmente se cubre con una cortina de disimulo.

En el caso presente, no cabe duda que el escéptico tenía serios motivos en que fundar sus desconfianzas. Las carreras de automóviles sufren en todo el mundo una crisis profunda. Y si se tratase de vulgares organizadores, el fundamento de los escepticismos hubiera sido realmente indiscutible.

Pero el grupo donostiarra que engendró y alumbró con felicidad inconmensurable ese «Circuito de Lasarte» (que ha llevado a muchos rincones del mundo un eco armonioso de los aires de España) es algo más sólido y consistente que un vulgar «comité organizador». Por eso, entre los muchos creyentes que subsistían, nos cupo la suerte de figurar. Y aun cuando en los momentos de mayor cerrazón de horizonte tuvimos una fe absoluta en ese «grupo».

En 1928, y siempre que se lo propongan esos «españoles de primera clase», habrá carreras en el Circuito de Lasarte; y las habrá aunque se hubieran terminado en todo el resto del mundo.

Otrosí: sean de la fórmula que fueren, con «ases» o sin ellos, tendrán un éxito completo.

Madrid.

Ricardo Ruiz Ferry.



Gutiérrez
SASTRE

Avenida de la Libertad, 33, (bajo)
SAN SEBASTIÁN

Juan B. Casamayor
AGENTE DE ADUANAS

Agente oficial del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, Real Automóvil Club de Cataluña y Real Automóvil Club de Andalucía

Despacho rápido de documentación para el paso de frontera de automovilistas

BEHOBIA (ESPAÑA)
A la izquierda del Edificio de Aduanas
BEHOBIE (FRANCIA)
Al lado del Edificio de Aduanas

Compañía Oficial de Seguros del Real Automóvil Club de España y del Real Automóvil Club de Guipúzcoa



OMNIA



Dirección: Avenida Pi y Margall, 16 - Madrid

Agencia General en Guipúzcoa: Garibay, 18 (Tel. 12-230)



Excmo. Sr. Conde de Gra
Vocal del R. A. C. G.



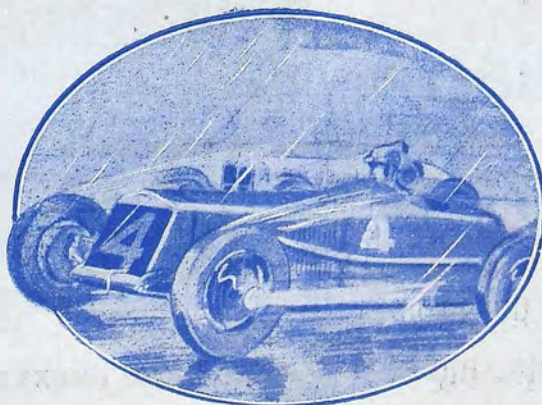
Don Juan Montojo Knigt
Presidente de la Junta Deportiva
del R. A. C. de G.



Don Fulgencio de Zala
Tesorero del R. A. C. de G.



Don Antonio San Gil Olla
Vicepresidente de la Junta Deportiva
del R. A. C. de G.



Don Julio Sagovia Wehne
Vocal del R. A. C. de G.



¡AUTOMOVILISTAS!

Los talleres mejor montados en toda España para toda clase de Niquelados, Dorrados, Bronceados, etc., etc., son los ::

TALLERES OMEGA

Paseo de Colón, 8

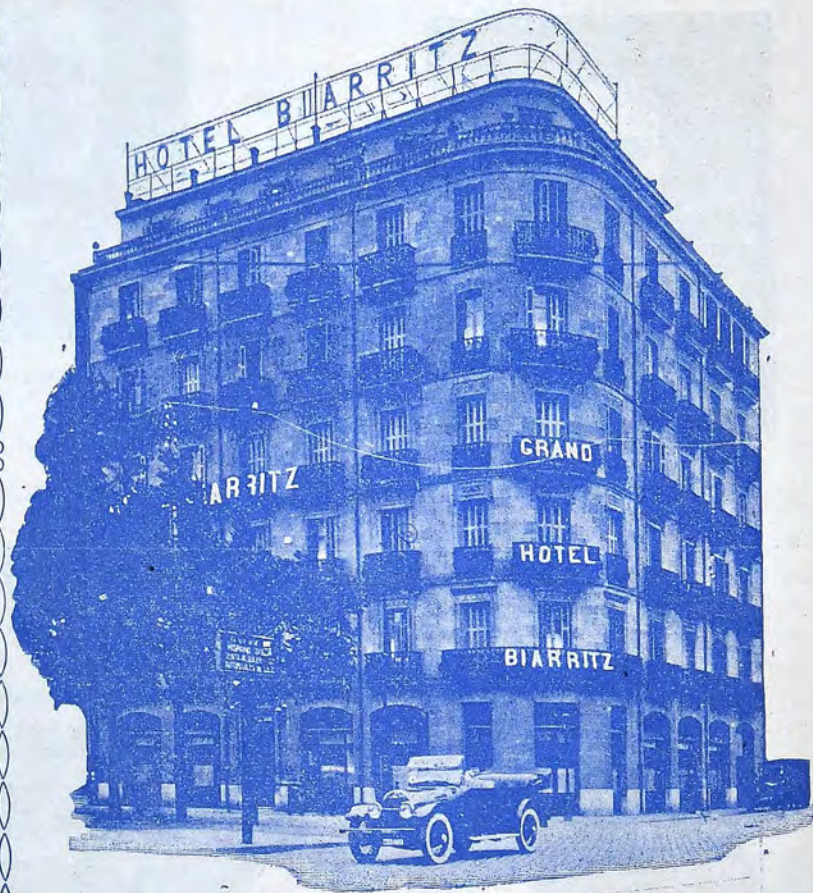
San Sebastián



Especialidad en niquelado de faros, radiadores, parabrisas, etc., etc.

GRAN HOTEL BIARRITZ

Plaza del Arenal - SAN SEBASTIAN



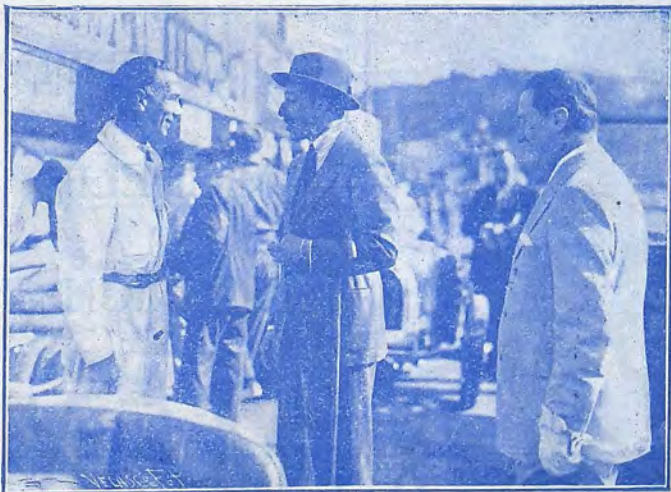
SITUADO FRENTE A LA BAHÍA DE LA CONCHA

GRAN CONFORT - RESTAURANT



CIRCUITO Y TURISMO

Del programa de festejos que anualmente se confecciona para la temporada estival de San Sebastián uno de los números más atractivos sin duda alguna es el referente al circuito automovilista. Desgraciadamente mucha gente no se ha percatado todavía de su gran importancia bajo el punto de vista de atracción y propaganda de nuestra querida ciudad. Todas las playas que se preocupan un poco del turismo tratan siempre de organizar atracciones que no solo sirvan para diversión de sus forasteros, sino para que su nombre sea esparcido con fama por el mundo. Ante las exigencias del rico cosmopolita hace falta encontrar espectáculos nuevos, variados y emocionantes. El hecho de que San Sebastián figure en los calendarios internacionales constituye el reclamo más eficaz de cuantas pudieran ingenjarse. Gracias al circuito, grandes masas de gente se congregan en esta ciudad los días señalados para su celebración dejando a la capital importantes beneficios. Distinguidos sportmen, familias aristocráticas vienen de lejos para presenciarlo. La prensa internacional se ocupa del resultado de las carreras lo mismo que la española. Y bajo el punto de vista de belleza no hay duda que el panorama que presenta Lasarte los días de la competencia automovilista es algo maravilloso. Además para nosotros con el circuito hace una obra educativa iniciando las aficiones del pueblo



al campo fomentando los gustos de la vida libre al aire libre.

Quienes como yo, saben las amarguras que han tenido que sufrir los directivos del Real Automóvil Club de Guipúzcoa para que este año haya carreras comprenderán la tenacidad, actividad e inteligencia que han debido desplegar estos buenos donostiarros que en definitiva recibirán como premio a su labor críticas y maledicencias.

Eso no tiene importancia; la gratitud no es fruta de estos climas ni la deben buscar quienes se preocupan de las cosas públicas. Basta con la satisfacción de haber hecho algo útil para sus convecinos. Así tiene más mérito la labor altruista.

Pero estas divagaciones no son propias de esta crónica y tendrán marco adecuado en su día. Lamentamos que por causas ajenas a la voluntad de los promotores no figure en el programa hasta ahora una prueba internacional de motocicletas que tan bien recibida sería por la opinión deportiva. Otro año será. Igualmente hubiéramos deseado una prueba de elegancia y otra de regularidad desde diversos puntos de España a San Sebastián como lo hacen en Monte-Carlo.

Gil Bare ⑤



NEUMÁTICOS Y BANDAJES MACIZOS

GOODYEAR - FISK



MICHELIN - DUNLOP



GOODRICH - HUTCHINSON

XIMÉNEZ Y C. ^{ÍA}

USANDIZAGA, 1 - (Teléfono 13-004)

San Sebastián





Farmacia de Ramón Jaurrieta

AVENIDA, 39

SAN SEBASTIÁN



Especialidades Nacionales y Extranjeras
Productos de las mejores marcas
aguas minero-medicinales
artículos de higiene

Garage R. A. F.

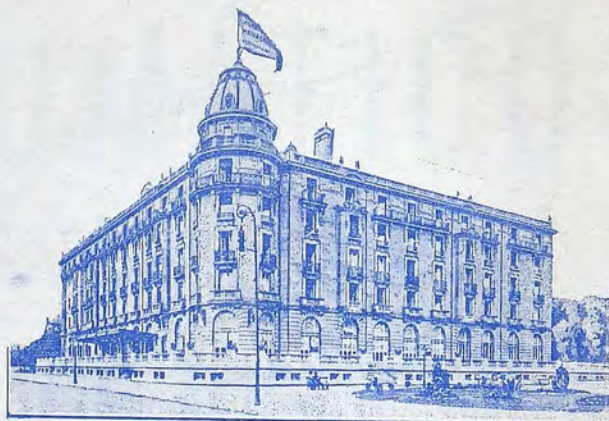
Local espacioso - Jaulas independientes - Gasolina,
Grasas - Accesorios - Servicio permanente

TALLER MECÁNICO - Reparaciones y Construcción
de piezas de automóviles

ARRUABARRENA Y GAINZA

Usandizaga, 23 y 25 - SAN SEBASTIAN - Teléf. 13-432

Advertimos a nuestros favorecedores que disponemos de servicio de remolque al taller y suministro de piezas al lugar donde se encuentra el coche averiado,



Hotel María Cristina

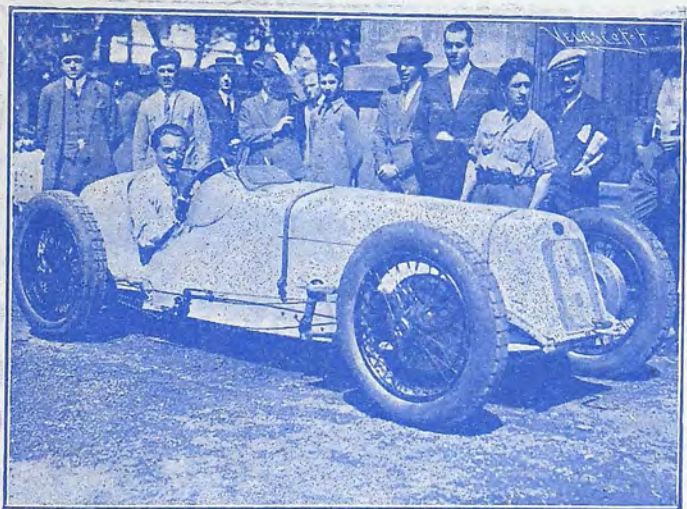
SAN SEBASTIAN

Residencia de invierno de la Familia Real

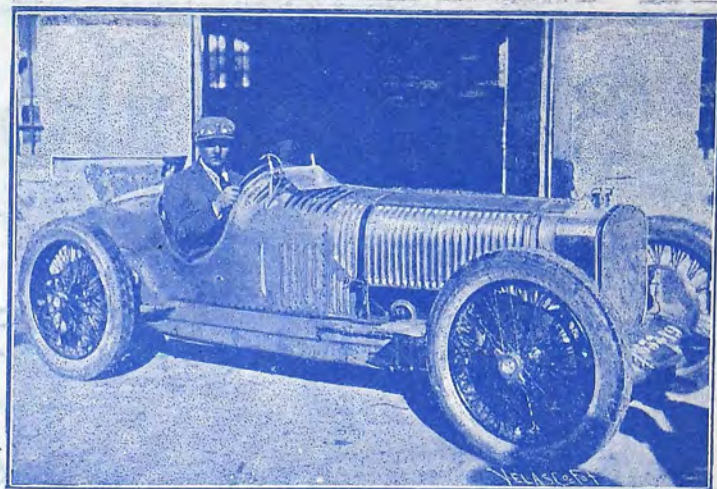
HOTEL DE GRAN LUJO

BAR - GRILL - RESTAURANT

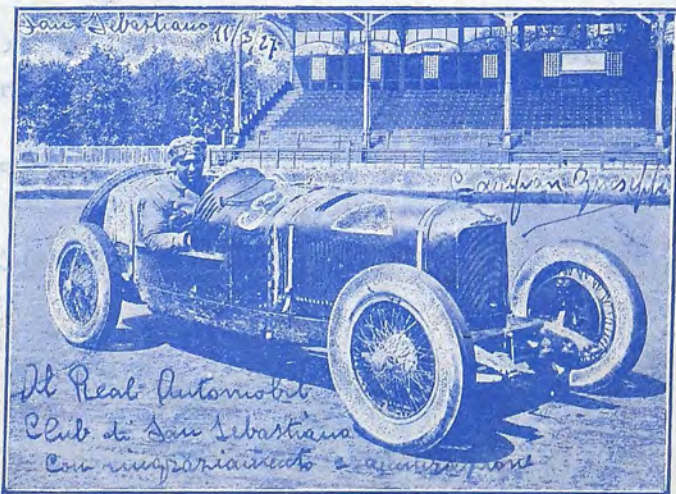
ORQUESTA



ROBERT BENOIST



ALBERT DIVO



GIUSEPPE CAMPARI (Alfa Romeo)



Balneario de Betelu

Completamente reformado en 1927

Abierto desde el 15 de Junio

Manantiales:

Iturri Santu

Sin rival para las afecciones
de la garganta y bronquitis.

Dama Iturri

Agua de régimen, similar
a Vittel

Restaurant y Hotel de primer orden

Autocars desde Colosa y a todos los trenes a la estación de Lecumberri

Nota.—Este año se ha habilitado el tercer piso del Balneario, lo cual permite establecer pensión completa en primera clase, desde quince pesetas.

Solicítense informes y habitaciones del Sr. Administrador del Balneario



Wagner



Chassagne



Nazzaro



Bordino



Algunos "ases," del volante...



Goux



Andre Boillot



Morel



Foresti



EUGENIO STINUS

CARROCERIAS

DE LUJO Y COMERCIALES



REPARACIONES

GUARNECIDOS Y PINTURAS

AL BARNIZ Y NITROCELULOSAS



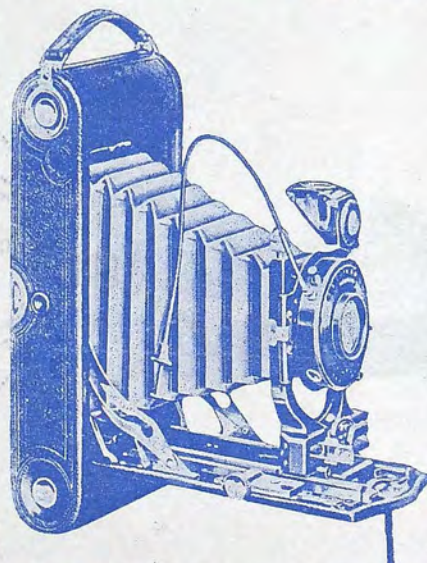
GLORIA, 3 (Barrio de Gros)

(TELÉFONO 10-235)

SAN SEBASTIAN

CENTRAL
PHOTO-FILM
L. PEDROSA

MATERIAL FOTOGRAFICO



KODAK

ZEISS

ICA

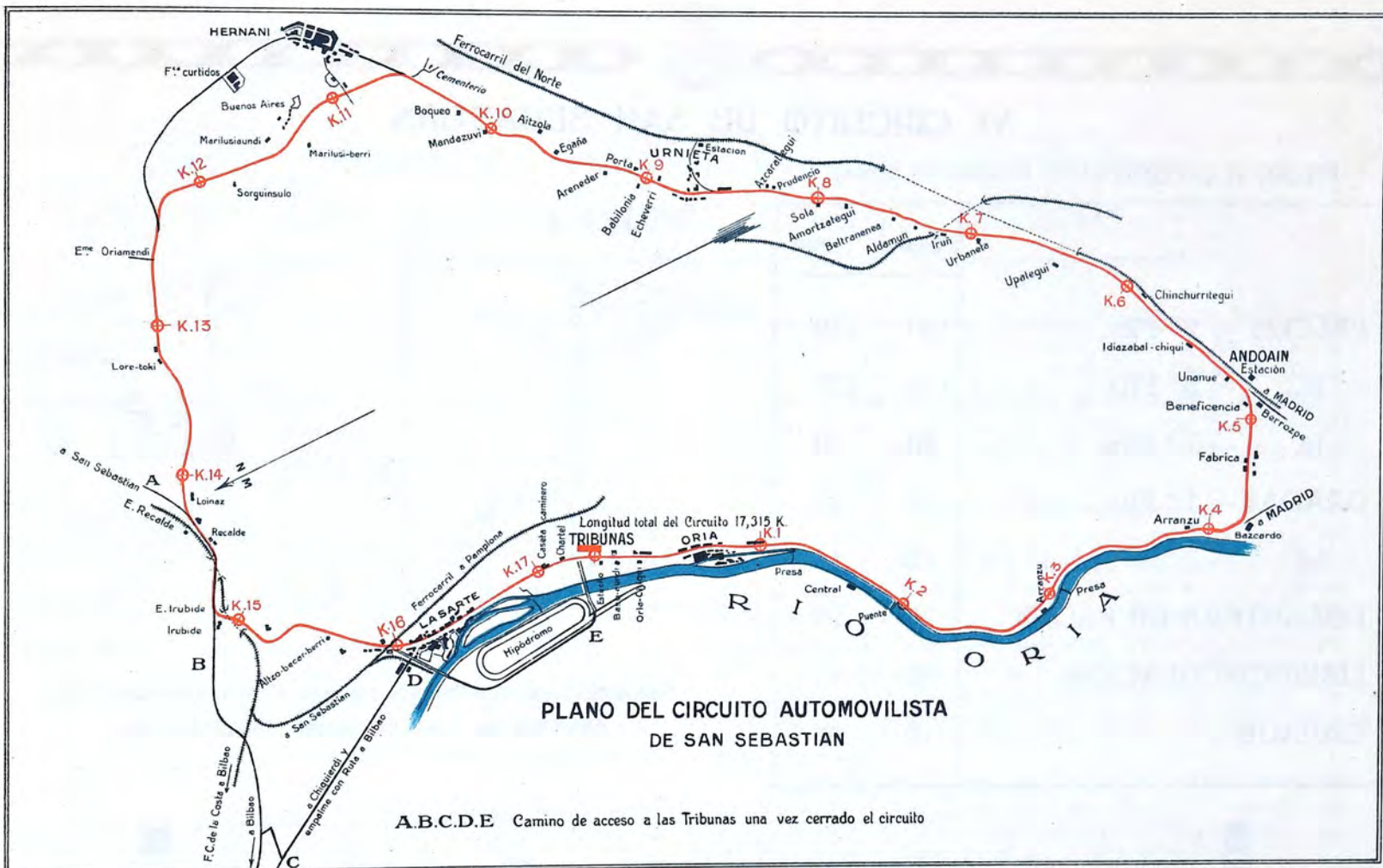
etc.

PELÍCULAS

GEMELOS PRISMÁTICOS
CINEMATÓGRAFOS

EASO, 3 (TELÉF. 118-77)

SAN SEBASTIAN



BUJIAS - MAGNETOS
BOCINAS - FAROS - DI-
NAMOS - ARRANQUES
BOBINAS - LIMPIA PA-
RABRISAS
BATERIAS "KAW"

Bosch

BARCELONA _____ Mallorca, 281
 MADRID _____ Viriato, 18
 SEVILLA _____ P.^o Colon, 4 dup^o

AMORTIGUADORES
HARTFORD-SILENTBLOC
CINTAS DE FRENO
"JURID"
SERVO-FRENO
DEWANDRE

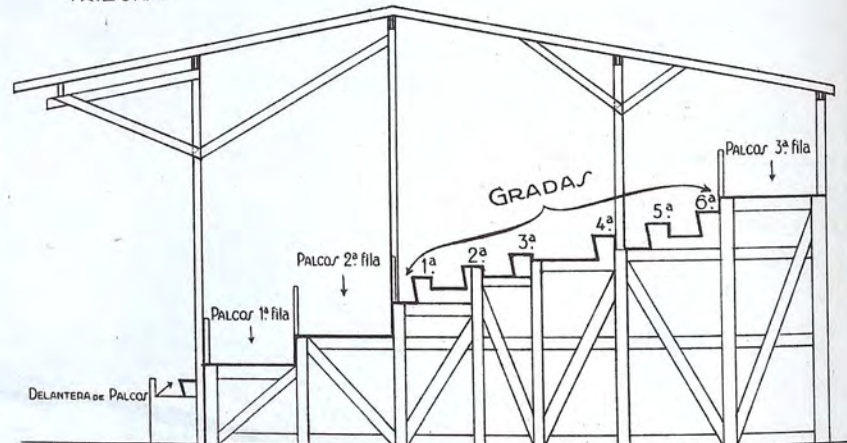


VI CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

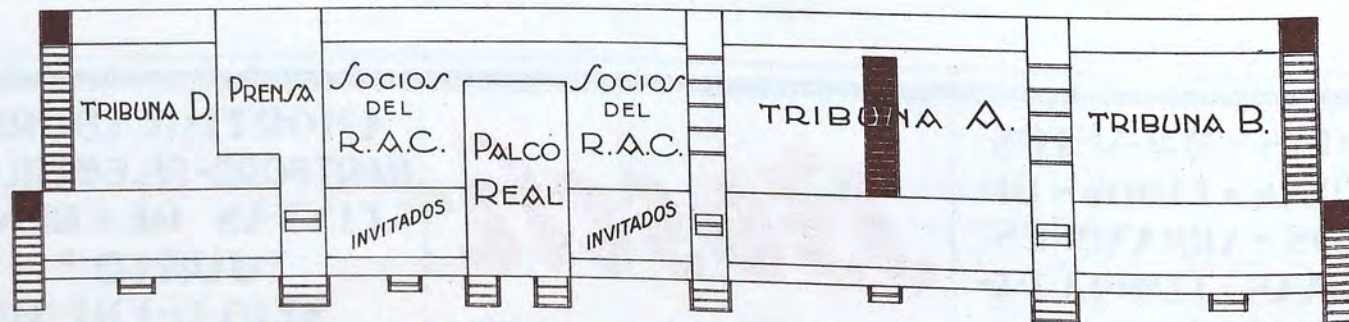
PRECIOS DE LAS LOCALIDADES (Incluidos impuestos)

	S. Sebastián	ESPAÑA
PALCOS — 1. ^a Fila	150	150
Id. — 2. ^a Fila	125	125
Id. — 3. ^a Fila	90	90
GRADAS — 1. ^a Fila	20	20
Id. — 2. ^a , 3. ^a , 4. ^a , 5. ^a y 6. ^a	15	15
DELANTERA DE PALCO	25	25
LIBRE CIRCULACIÓN	10	10
GARAGE	10	10

CORTE DE LA TRIBUNA



Las localidades se hallan a la venta en el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, Plaza de Oquendo, San Sebastián.





Una exposición de detalles inéditos

Cuando mejor se aprecia una organización en pruebas automovilistas de velocidad es cuando la emoción ante sus incidencias llega al rojo. No basta, entonces, que en el público aparezcan numerosos «cronógrafos» ni que los técnicos que llenan las tribunas expliquen posibles acontecimientos. Hace falta el detalle, la información constante de lo que ocurre sobre el circuito, dar al espectador la sensación de que vive toda la carrera al segundo. Este, quizá, es el aspecto más interesante de toda organización; por que es la que llega directamente al gran público. Y nadie tan bien situado como el periodista para «sentir» el efecto que producen entre los espectadores estos detalles, que encauzan y facilitan el interés, máxime si, como en San Sebastián, todo va aderezado con una escenografía admirablemente dispuesta.

Este, precisamente, es uno de los méritos del R. A. C. de Guipúzcoa. El haber conseguido que, incluso los que se desplazan a Lasarte por ser de buen tono o por lucir su «toaleta», acaben apasionándose por la lucha a que se entregan conductores y marcas....

Pero, junto a esta organización del espectáculo, hay otra organización más oculta, más silenciosa, pero mucho más importante, por que requiere un trabajo impropio, y que no sale a flor. La organización técnica. Por mi parte, puedo señalar que las primeras organizaciones automovilistas que he conocido, datan de 20 años. Presencié las primeras Copas Catalunya; par «voiturettes», disputadas en Sitjes y en Vilasar, y que organizó Ráfols—¡qué lejos parecen, a través de los programas oficiales, con las damas en miriñaque en los fotograbados!—Vi nacer en

ellas a los Hispanos Suiza que luego triunfaron en Boulogne de los Peugeot y Sizaire-Naudin, con los Zuccarelli, Ravelli, Thomas, Boillot, Goux, carreras en los volantes. Luego, los Grandes Premios de la Penya Rhin, con los Sworoski y Lee Guines. Un Gran Premio de España en Terramar, con Nuvolari. Un Gran Premio de Francia en Le Mans. Y, desde luego, tres organizaciones donostiarras.

Si con razón se dice que un moderno «racer» es la suma y compendio de las experiencias de 40 años, y que un salón del automóvil es la exhibición de estas experiencias, los Grandes Premios de San Sebastián vienen a ser como el más moderno Salón de Organizaciones, en el cual no sólo se enseña todo lo que esta experiencia lleva acumulada,—todo lo esencial que he visto en las pruebas enumeradas—si no que se ponen en práctica soluciones nuevas. Los clubs organizadores de otros países, «copian» ya a San Sebastián. Esto, bien patente, es el mejor elogio que puede hacerse.

Una novedad sensacional, en Europa, es el Reglamento del Criterium de los Ases que se corre este año, y que seguramente copiarán los demás. Pero, limitándonos a la organización ¿qué detalle nuevo nos ofrecerá este año el R. A. C. G?

Repetimos que las organizaciones donostiarras son como una exposición de detalles inéditos a las cuales acuden los más famosos técnicos en busca de la idea nueva, que nunca falta en el Circuito de Lasarte.

Fsidro Corbinos.



**EL EMOCIONANTE
CHRYSLER MEJORA
CON EL CONSTANTE
USO**

Trabajo impecable y material excelente. El cigüeñal sujeto por siete cojinetes para evitar toda vibración. Suaves y automáticos frenos hidráulicos sobre las cuatro ruedas que protegen el chasis contra sacudidas y conmociones. El aire que va al carburador se purifica mecánicamente, el aceite pasa por un filtro con continuidad y el carter del motor positivamente ventilado, protegen el poderoso motor de seis cilindros contra todo desgaste interior. Estas son las razones por las que un Chrysler continúa su brillante funcionamiento después de viajar miles y miles de kilómetros. Venga Vd. a nuestros salones de exposición, conduzca Vd. mismo un Chrysler sin que le cueste a usted nada y sin compromiso alguno. Hay coches de toda clase de tipos y precios.



AGENTE PARA GUIPÚZCOA Y NAVARRA

J. ITURRALDE - MIRACRUZ, 27

VENGA VD. Y HAGA UNA PRUEBA GRATIS



VI GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

Gran Premio de San Sebastián



— 25 de Julio de 1928 —

Gran Carrera de Velocidad (Fuerza libre)

Recorrido total: 692 kilómetros 600 metros - Cuarenta vueltas al Circuito

Perímetro del mismo 17 kilómetros 315 metros

A las 12 en punto del mediodía (salida lanzada de los coches inscriptos) empezando la Carrera al llegar el coche Piloto frente al Puesto de Cronometradores
(UNA HORA ANTES DE LA CARRERA QUEDARÁ CERRADO EL CIRCUITO)

DIRECTOR DE LA CARRERA

Don Juan Montojo, Presidente de la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Comisarios Deportivos: { Don Tiburcio Bea.
» Federico Zappino.
» Antonio San Gil.
Delegado del R. A. C. E.

Secretario del «meeting»: Don José María Maquivar.

Presidente del R. A. C. G.: Don Manuel Rezola.

Jueces de Llegada: { Sr. Conde de Caudilla.
Don Carlos Resines.
» Javier Peña.
» Julio Segovia.

Comisarios técnicos: { Sr. Conde de Grá.
Don Vicente Ameztoy.

Comisarios de Pesaje: { Don Salustiano Loinaz.
» Justo Diez Tortosa.
» J. Javier Lizasoain.
» Antonio Angulo.
» José de Orueta.
» Luis Larrañaga.
» León Carrasco.

Comisarios Jefes de Ruta: { Don Alberto Abrisqueta.
» Manuel Artola.

«Speaker»: Don José Balanzategui.



GE CALSE, S. L.

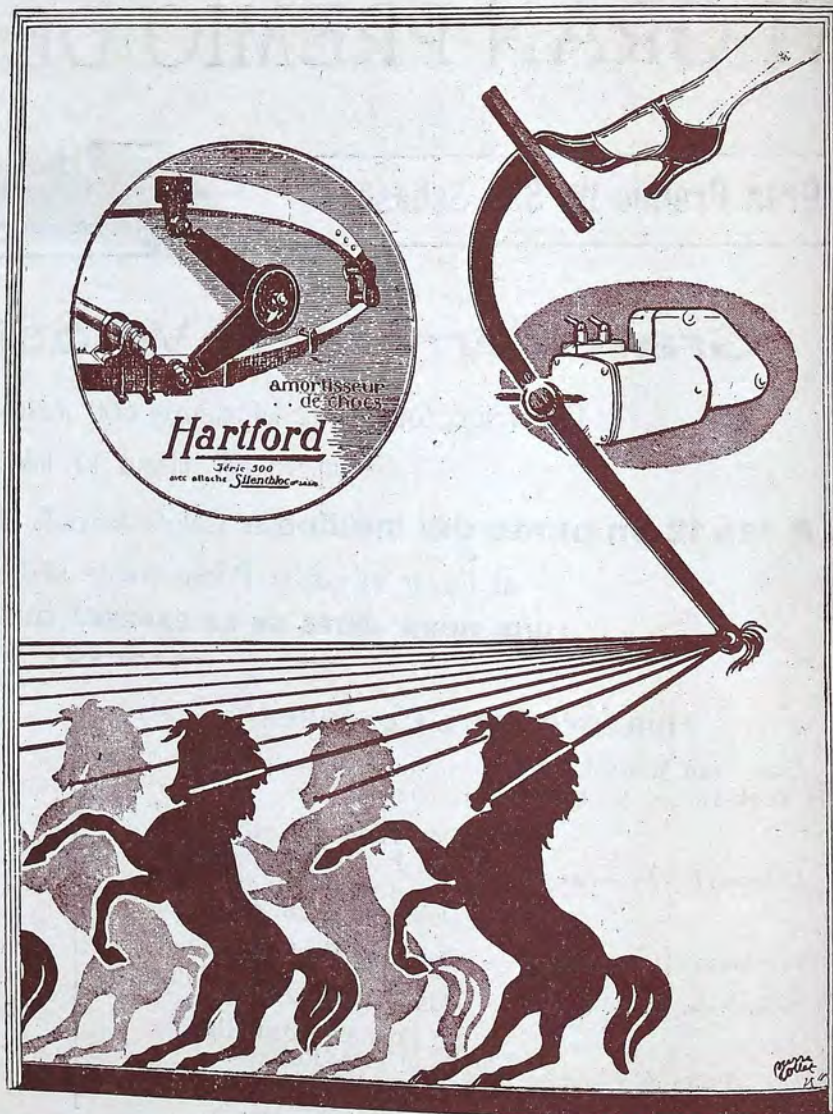
Suministradora General de Accesorios
para Automóviles

Servo-Freno «DEWANDRE REPUSSEAU»
Frenos «PERROT PIGANEAU»
Amortiguadores «HARTFORD»
Comprobadores «PRESION NEUMATICOS»
Para-sol, para-sol azul.
BUJÍAS.
FAROS de todas clases y marcas.
GRUPOS DELCO.
DINAMOS.
BOBINAS.
DISYUNTORES.
INDUCIDOS.
TABLEROS.
BENDIX.
FUSIBLES.
INDICADORES de SEÑALES.

**Sección especial de Radio. - Stock completo
de toda clase de Accesorios para automóvil.**

OFICINAS Y ALMACENES

Usandizaga, 1 - SAN SEBASTIAN





GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

CRITERIUM de los «ASES»



— 25 de Julio de 1928 —

INSCRIPCIONES OFICIALES

Conductor	Marca del Coche	Cilindrada
CHIRON	Bugatti	2.000 c. c.
BRILLI PERI	Bugatti	2.000 c. c.
MINOIA	Bugatti	2.000 c. c.
CARACCIOLA	Mercedes	2.000 c. c.
DORÉ	La Licorne	1.500 c. c.
BENOIST	Bugatti	2.000 c. c.
DIVO	Bugatti	2.300 c. c.
WILLIAMS	Bugatti	2.000 c. c.
ROST	G. Irat	3.000 c. c.
DELZAERT	Bugatti	2.300 c. c.
BLANCAS	Bugatti	2.300 c. c.
LEPORI	Bugatti	2.000 c. c.
BOURLIER	Bugatti	2.000 c. c.
SRA. JENKY	Bugatti	2.000 c. c.
LEHOUX	Bugatti	2.000 c. c.



BUICK

Ciordia y Larrinaga

EXPOSICIÓN: Easo, 1 - (Teléf. 13376)



CAMIONES G. M. C.

desde 1 y media tonelada a 6 toneladas



Garage - Talleres - Oficinas - Almacenes

MARINA, 4

Teléf. 10-909

SAN SEBASTIAN

Gran Hotel Albéniz

Propietario: Víctor Erro

VERGARA, 16

TELÉF. 100-69

SAN SEBASTIÁN

Hotel recomendado

Económico y moderno

"CHEVROLET"

Coches de Turismo y Camionetas

AUTO-SALON



PRÍNCIPE, 51

TELÉF. 143-53

San Sebastián



Algunos artículos interesantes de la Carrera del día 25

Art. 4.º Dicho Gran Premio se correrá en el Circuito de San Sebastián, en sentido inverso al de las agujas de un reloj, siendo el perímetro del expresado Circuito de 17, 315 kilómetros.

El recorrido total que deberán efectuar los coches será de 692.600 kilómetros, equivalente a 40 vueltas al Circuito.

Art. 8.º Los vehículos no podrán ir ocupados durante la carrera por más de una persona.

Art. 10. El vehículo ganador será proclamado vencedor del VI. Gran Premio de San Sebastián, y recibirá:

- 1.º Copa de S. M. el Rey, 25.000 pesetas y un coche ofrecido por el señor Bugatti.
- El Segundo, 15.000 pesetas.
- « Tercero, 8.000 «

Se adjudicará también un premio de 500 pesetas al conductor del coche clasificado que haya efectuado la vuelta más rápida del Circuito.

Todos los premios se entregarán después de homologada la carrera por el R. A. C. de G.

Art. 11. Además de los premios indicados en el artículo pre-

cedente, el R. A. C. de G. entregará las siguientes primas en metálico a los coches inscriptos:

2.000 pesetas a cada vehículo que tome la salida y dé un mínimo de dos vueltas al Circuito.

A los diez primeros vehículos clasificados en cada vuelta, una prima de 100 pesetas por cada vehículo y cada vuelta.

Art. 12. No habrá más clasificación que la señalada en el artículo 9.º. No obstante, se adjudicarán también los siguientes premios:

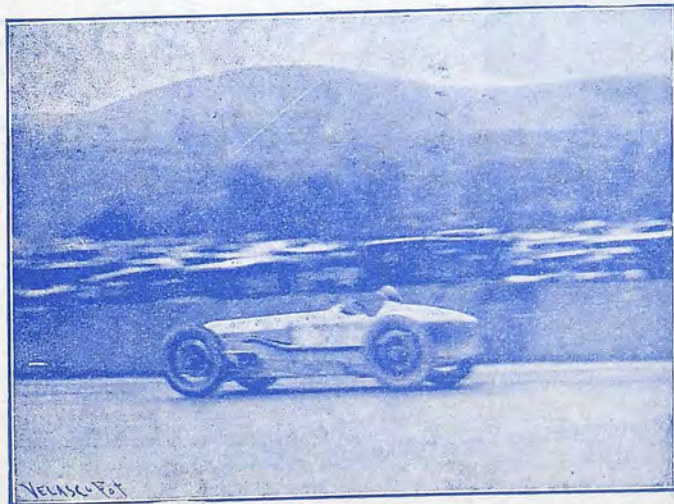
Una Copa para el coche mejor clasificado de entre los que tengan una cilindrada superior a 2.000 c. c.

Una Copa para el coche mejor clasificado de entre los que tengan una cilindrada superior a 1.500 y menos de 2.000 c. c.

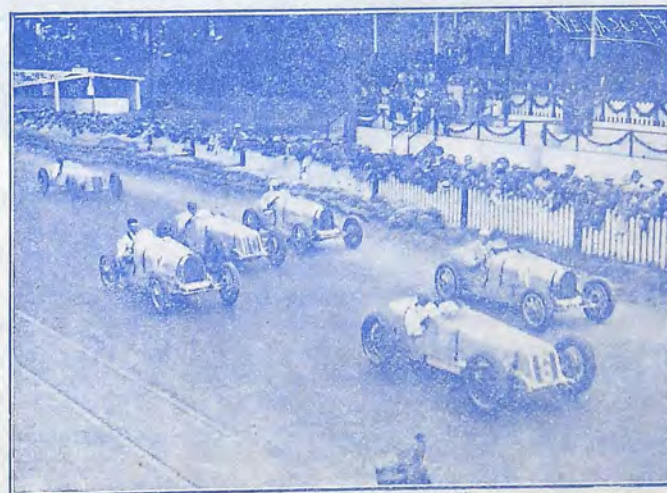
Una Copa para el coche mejor clasificado de entre los que tengan una cilindrada superior a 1.100 y menor de 1.500 c. c.

Una Copa para el coche mejor clasificado de entre los que tengan una cilindrada menor de 1.100 c. c.

Art. 16. La salida será lanzada, saliendo los coches precedidos de un coche piloto, que al llegar frente al Puesto de Cronometradores se apartará a su derecha, comenzando en aquel momento la carrera.



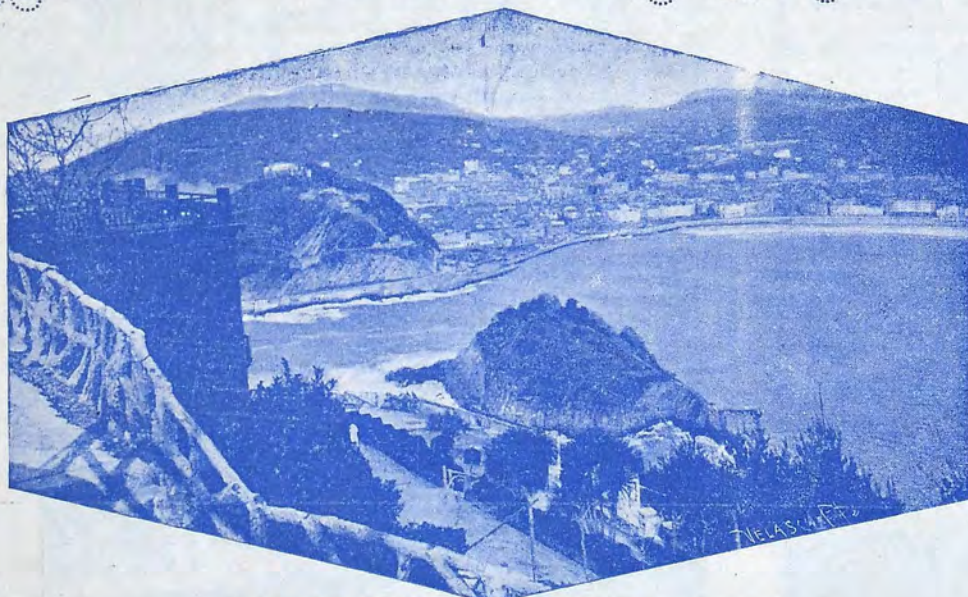
PASO FRENTE A LAS TRIBUNAS



SALIDA DE UN «GRAN PREMIO»



Centro de Atracción y Turismo de San Sebastián



SAN SEBASTIAN - La Reina de las Playas

PROGRAMA DE FIESTAS

AÑO 1928

Día 22 de Julio

Concurso de Aurrekularis - Tiro Nacional
Representación de Teatro Vasco, organizado por la Semana Vasca - Festival de Danzas Folklorides - Conferencia por Miss Alford Boirrel.

Gran Partido de Pelota, interviniendo el campeón Atano - Tiro Nacional - Gran festival atlético - Gran Corrida de la Prensa

Día 23

Concurso de Tiro Nacional

Día 24

Concurso de Tiro Nacional

Día 25

Concurso de Tiro Nacional
Circuito Automovilista

Día 26

Concurso de Tiro Nacional

Día 27

Concurso de Tiro Nacional

Día 28

Concurso de Tiro Nacional

Día 29

Concurso de Tiro Nacional
Circuito Automovilista

Día 30

Concurso de Tiro Nacional

**Día 31**

Caravana Motorista a Azpeitia - Tiro Nacional - Fiesta Nocturna en el Puerto de Pasajes.

Dentro del mes de Julio se celebrará el Campeonato de Ciclismo de Guipúzcoa.

Día 1.º de Agosto

Concurso de Tiro Nacional

Día 2

Concurso de Tiro Nacional

Día 3

Concurso de Tiro Nacional

Día 4

Concurso de Tiro Nacional

Día 5

Concurso de Tiro Nacional

Día 12

Corrida de Toros

Día 15

Corrida de Toros

Día 19

Corrida de Toros

Día 24

Tiro de Pichón (Copa de SS. MM.)

Día 25

Tiro de Pichón (Copa de S. M. la Reina Doña María Cristina).

Día 26

Carrera Motorista en Igueldo
Corrida de Toros

Día 27

Tiro de Pichón (Gran Premio 30.000 ptas.)

Día 28

Tiro de Pichón (Gran Premio 30.000 ptas.)

Día 29

Carreras de Caballos

Día 30

Tiro de Pichón (Copa del Excmo. Ayuntamiento).

Día 31

Tiro de Pichón (Campeonato 30 metros). Durante el mes de Agosto se celebrarán el Campeonato de Natación de Guipúzcoa - Gran Verbena en Igueldo - Fiestas culturales en el Gran Casino, a cargo del Ateneo Guipuzcoano y Fiestas en honor de los balandristas Americanos.

Día 1.º de Septiembre

Carreras de Caballos.

Día 2

Regatas de traineras - Corrida de Toros de la Beneficencia.

Día 3

Tiro de Pichón (Gran Premio de Guipúzcoa, 15.000 pesetas).

Día 4

Tiro de Pichón (Gran Premio de Guipúzcoa, 15.000 pesetas).

Día 5

Carreras de Caballos.

Día 6

Tiro de Pichón (Copa de Excmo. Diputación).

Día 7

Tiro de Pichón (Copa)

Día 8

Tiro de Pichón (Automóvil 8.000 ptas.)

Día 9

Regatas de Traineras - Segunda Corrida de la Beneficencia - Carreras de Caballos

Día 10

Tiro de Pichón (Gran Premio Monte Ulía, 10.000 ptas.)

Día 11

Tiro de Pichón (Gran Premio Monte Ulía, 10.000 ptas.)

Día 12

Carreras de Caballos

Día 13

Tiro de Pichón (Clausura)

Día 14

Tiro de Pichón (Popular)

Día 16

Carreras de Caballos - Corrida de Toros (probable).

Día 17

Distribución de Premios del Concurso de Tiro.

Día 19

Carreras de Caballos

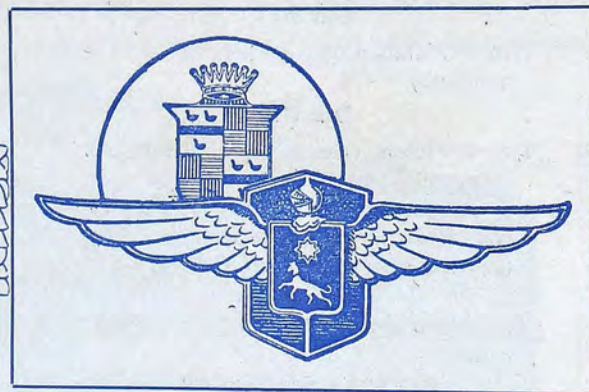
Día 22

Llegada de los Congresistas del Hierro y el Acero - Carreras de Caballos.

Día 23

Visita a la Ciudad de los Congresistas del Hierro y el Acero - Carreras de Motos a Ulía.

Durante el mes de Septiembre se celebrarán los festejos siguientes: del 5 al 22, Feria de Industrias del Mar - Del 1 al 15, Concurso Internacional de Tennis - Corridas de Toros - Fiestas en honor de los Balandristas Americanos - Travesía del Urumea, Campeonato de gran fondo. Campeonato de Guipúzcoa Ciclo-Pedestre



- Cadillac - La Salle -

CONCESIONARIOS

Olasagasti y Bregaña, S. L.

SALÓN EXPOSICIÓN

Paseo Ramón M. Lili, 3



VI GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

**GRAN PREMIO ESPAÑA
para vehículos SPORT**



— 29 de Julio de 1928 —

Gran Carrera de Velocidad (por Grupos)

Recorrido Total: 519 km. 430 (30 vueltas al Circuito)

Esta carrera dará comienzo a las 10 de la mañana cerrándose el circuito a las 8,45. Consta de una eliminatoria y una final cada una de 15 vueltas al circuito. La eliminatoria que principiará a las 10 terminará a la una y cuarto; hora en que se neutralizará la carrera durante dos horas para volver a dar la salida de la final a las 3 y cuarto de la tarde.

DIRECTOR DE LA CARRERA

Don Juan Montojo, Presidente de la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Comisarios Deportivos: { Don Tiburcio Bea.
» Federico Zappino.
» Antonio San Gil.
Delegado del R. A. C. E.

Secretario del «meeting»: Don José María Maquivar.

Presidente del R. A. C. G.: Don Manuel Rezola.

Jueces de Llegada: { Sr. Conde de Caudilla.
Don Carlos Resines.
» Javier Peña.
» Julio Segovia.

Comisarios técnicos: { Sr. Conde de Grá.
Don Vicente Ameztoy.

Comisarios de Pesaje: { Don Salustiano Loinaz.
» Justo Diez Tortosa.
» J. Javier Lizasoain.
» Antonio Angulo.
» José de Orueta.
» Luis Larrañaga.
» León Carrasco.

Comisarios Jefes de Ruta: { Don Alberto Abrisqueta.
» Manuel Artola.

«Speaker»: Don José Balanzategui.

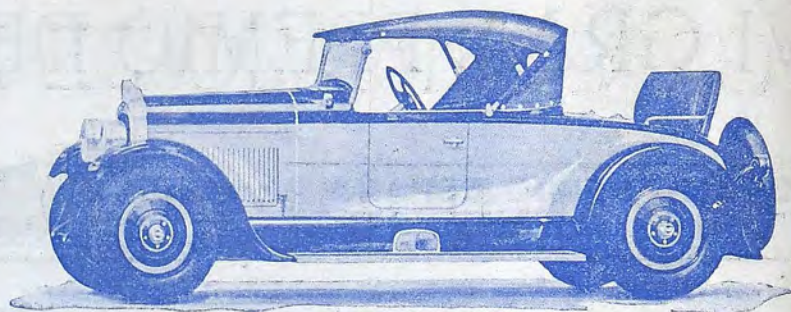


"NASH"

SPECIAL SIX

STANDARD SIX

ADVANCED SIX



La característica más notable de los nuevos modelos NASH es su funcionamiento sencillamente irreprochable.

Es extraordinariamente notable la rápida aceleración bajo todas las condiciones de marcha, la cual es tan perfecta que nada se le puede comparar y constituye un nuevo triunfo de los esfuerzos NASH por llevar el máximo de la comodidad del viaje y la facilidad de manejo. El factor básico de esta magnificante ejecución, es el motor NASH, con siete cojinetes, el cual fué perfeccionado para desarrollar inagotable potencia con toda suavidad y quietud.

No menos importantes para la comodidad de los pasajeros, son los muelles de diseño NASH, hechos de una aleación de acero, cuya fórmula es un secreto NASH.

La facilidad de dirección también fué objeto de especial atención de los ingenieros NASH, perfeccionándola al grado que no tiene paralelo en cualquier otro coche del mercado.

Ahora cada automóvil NASH se destaca como obra maes-

tra de ingeniería que está fuera de toda comparación.

Las artísticas líneas de sus carrocerías han sido notablemente enriquecidas con exquisitas combinaciones de colores. El elegante radiador, de nuevo diseño; y las ruedas pequeñas que actualmente están en boga entre los círculos automovilistas refinados, forman una nota de aristocrática distinción en estos coches.

Los interiores han sido acabados con una riqueza de detalles y refinamientos que hasta ahora eran desconocidos en automóviles de este precio.

El encanto de sus piezas metálicas interiores, brillantemente plateadas, las finísimas molduras de nogal y magníficas tapicerías, forman un conjunto que necesariamente merecerán la completa aprobación de todos aquellos amantes de lo bello.

Manejar un coche NASH es disfrutar en toda la amplitud del lujoso placer del automovilismo moderno.

El mejor sistema de frenos a las cuatro ruedas

MADRID: Gran Vía, 7 -:- SAN SEBASTIAN: J. L. Londaiz - Lasala, 1



GRAN PREMIO DE ESPAÑA (SPORT)

- 29 JULIO -



- 1928 -

GRUPO I — Más de 3.000 cc.

Stoffel — Chrysler I	Leblanc — Stutz I	Delemer — Peugeot
Zehender — Chrysler II	Ríos — Stutz II	X. — Rio
De Vere — Chrysler III	Laly — Aries I	Dupeyren — Renault
Chika — Chrysler IV	Duray — Aries II	Legros — Voisin
X — Chrysler V	X — Auburn	Galiano — Ford

GRUPO II — Más de 1.500 y menos de 3.000 cc.

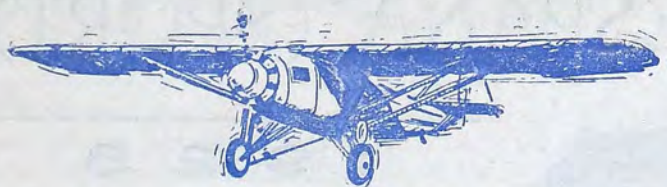
Chiron — Bugatti I	Besaucle — X.	Bouriano — Bugatti VIII
Maleplane — Bugatti II	Mesnel — Bignan	Velitkovitch — Bugatti IX
Delzaert — Bugatti III	Carrizosa — Bugatti VI	André — G. Irat.
Charlier — Bugatti IV	Drouet — Bugatti VII	Sabipa — Bugatti X
Reynatz — Bugatti V	M. de Zúñiga — X.	Barette — X.

GRUPO III — Más de 1.100 y menos de 1.500 cc.

Ivanoski — Alfa Romeo I	Ballard — Tracta I	Lemoine — Bugatti XVI
Marinoni — Alfa Romeo II	Gaupillat — Bugatti XIV	Dore — La Licorne
Palis — Bugatti XI	X — Bugatti XV	Atorrasagasti — Bugatti XVII
X — Bugatti XII		Chaisagne — Schenechal
X — Bugatti XIII		L. Espee — Bugatti XVIII

GRUPO IV — Menos de 1.100 cc.

Christian — Lombard I	Martinati — Salmson IV	Lepicard — Donnet
Morel — Lombard II	X — B. N. C. I	Gregoire — Tracta II
Laffitte — Amilcar I	Bollack — B. N. C. II	X — Rally I
Sarasua — Amilcar II	Rigal — Aries III	Raphael — Aries V
X — Lombard III	Delaneau — Aries IV	X — Marchal
Jourdan — Salmson I	X — M. Marguerite	Signoret — Salmson V
Davadie — Salmson II	Iseaia — B. N. C. III	De Joncy — Norton Special
Gauthier — Salmson III	Carbone — Tony Special	Larrinaga — Riley



Con alas o con ruedas, "CHAMPION" siempre vence

El Mayor **Mario de Bernardi** bate todos los records mundiales de velocidad sobre hidroplano «Macchi-Fiat» de 1.000 caballos de vapor

a 512,776 kilómetros por hora

Equipado con **Bujías CHAMPION** (Modelo A. E. 1 - Aviación)



En Daytona, Florida (E. U. A.) **Ray Keech** bate el **record** mundial de velocidad sobre automóvil

a 334 kilómetros por hora

Equipado con **Bujías CHAMPION**
(Modelo R. 3 V.)



CHAMPION SPARK PLUG CO.
TOLEDO, OHIO U. S. A.

Concesionario para España: **FRANCISCO FLORES**
ESPINARDO-MURCIA

LA CASA EL ANDORRANO

Garibay, 11 - Peñafiorida, 8
SAN SEBASTIÁN



SU ROPA INTERIOR
de lujo, para Señora

SU LENCERÍA
de refinado gusto

SU CAMISERÍA
fina, sobre medida,
para Caballero

SUS NOVEDADES

Hacen de ella el rendez-vous de
la distinguida colonia veraniega



Algunos artículos interesantes de la Carrera del día 29

Art. 3.º Se correrá esta carrera en el Circuito cerrado de San Sebastián, cuya longitud es de 17,315 kilómetros y la marcha de los vehículos concursantes tendrá lugar en sentido inverso al de las agujas de un reloj.

Art. 4.º Esta carrera tendrá lugar en dos partes de igual recorrido de 259,715 kilómetros (15 vueltas al Circuito), en la forma siguiente:

1.º Eliminatorias destinadas a clasificar los vehículos que tomen parte en la final.

2.º Una final con handicap determinado por las eliminatorias y que establecerá la clasificación de la carrera.

Art. 5.º Podrán tomar parte en esta carrera los vehículos de la categoría «Sport» aprobada por la A. I. A. C. R., comprendidos en las clases A a G. y repartidos en cuatro grupos, en la forma siguiente:

GRUPO	CLASE	CILINDRADA	Peso mínimo	Número mínimo de personas y de asientos
I	A	Más de 8.000 c. c.	1.800 Kgs.	4
	B	Más de 5.000 c. c. y menos de 8.000 c. c.	1.680 »	4
	C	Más de 3.000 c. c. y menos de 5.000 c. c.	1.200 »	4
II	D	Más de 2.000 c. c. y menos de 3.000 c. c.	860 Kgs.	2
	E	Más de 1.500 c. c. y menos de 2.000 c. c.	780 »	2
III	F	Más de 1.100 c. c. y menos de 1.500 c. c.	660 Kgs.	2
IV	G	Más de 750 c. c. y menos de 1.100 c. c.	420 Kgs.	1

Los coches provistos de compresores correrán en su grupo con los coches de su misma cilindrada, pero tendrán un handicap, tanto a la salida de la eliminatoria como a la final, de

6 minutos para el Grupo I
8 » » » II
10 » » » III
12 » » » IV

Art. 15. La carrera eliminatoria será disputada sobre una distancia de 259,715 Kilómetros o sean 15 vueltas del Circuito y terminará 3 y cuarto horas después de la primera salida que se dé.

Art. 21. El conductor que termine primero el recorrido de la final será proclamado vencedor del «Gran Premio de España para vehículos Sport» y recibirá:

1.º Una Copa de S. M. la Reina.

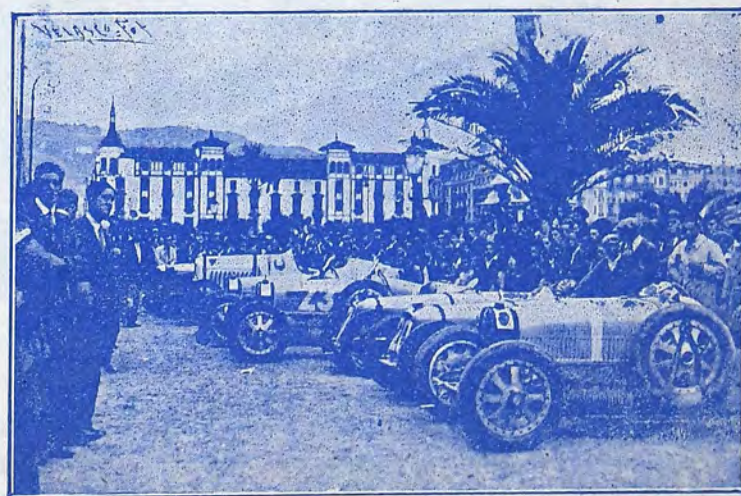
2.º 5.000 pesetas en metálico.

El segundo recibirá 3.000 pesetas en metálico

El tercero » 1.500 » »

El cuarto » 500 » »

Todos los premios se entregarán después de homologada la carrera por el R. A. C. de G.



Los «bóolidos» ante el pesaje

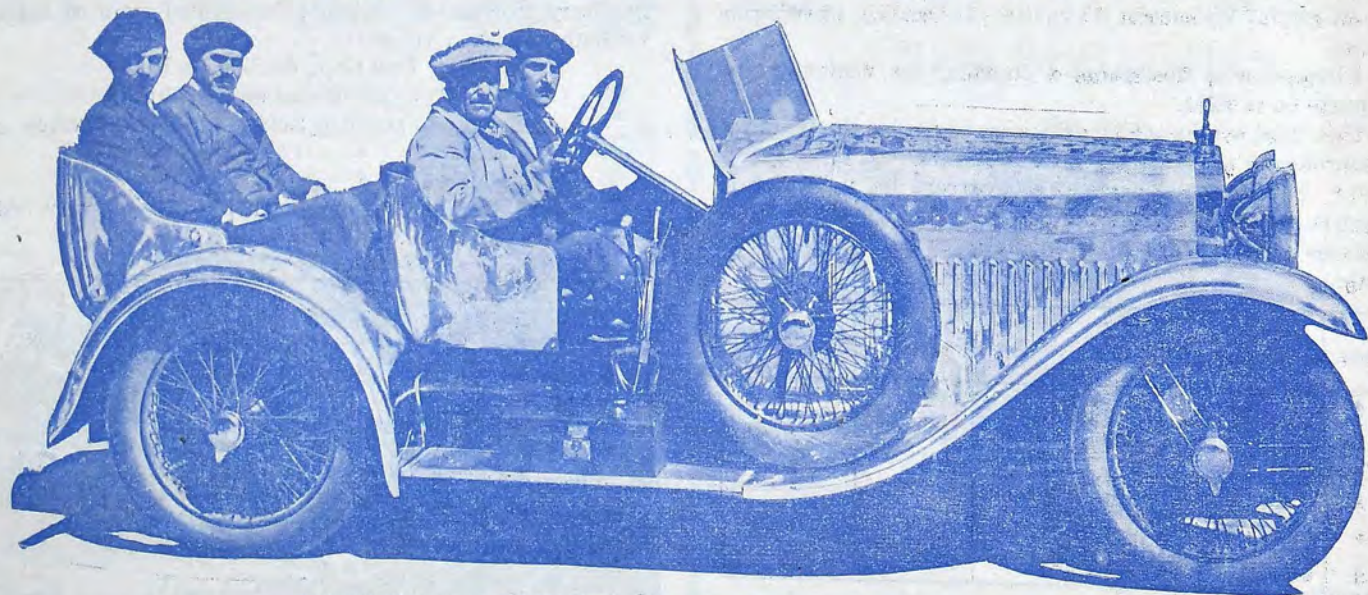


GARAGE INTERNACIONAL

MAÑERO Y MENDIBURU

PASEO DE ATEGORRIETA, 7 — (Teléfonos 12436 y 13495) — SAN SEBASTIAN

GRANDES TALLERES MECANICOS



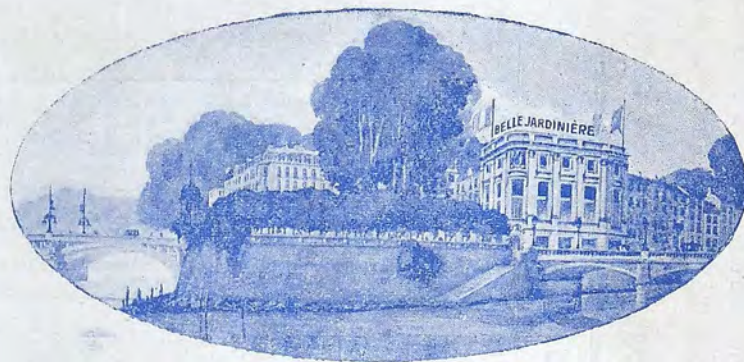
Automóvil marca «DONOSTI», enteramente construido en nuestros talleres

Rodamientos a bolas S. K. F. - Depositarios en Guipúzcoa del Carburador Nacional «IRZ» - Neumáticos - Accesorios en general. - Magnetos y Accesorios «BOSCH» - Jaulas independientes. - Servicio permanente. - Personal técnico.
CONSTRUCCIÓN de toda clase de piezas para automóviles y maquinaria en general. - Camisaje y rectificación de cilindros de bloques. - Rectificación de Cigüeñales.



Aproveche usted sus vacaciones para vestirse en casa DUCHEN, Sastre Camisero, Plaza de las Armas, en BAYONA, donde encontrará los mismos géneros, el mismo corte y confección que en los grandes talleres de LONDRES, pero

A MITAD DE PRECIO



BELLE JARDINIÈRE - BAYONNE

Le plus importante Maison de Vêtements du Sud-Ouest de la France

Proveedores exclusivos

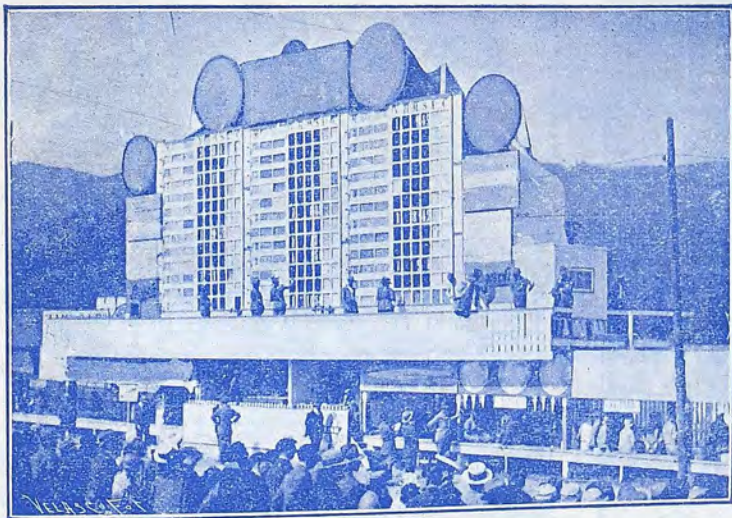


de la Real Casa Española

BELLE JARDINIÈRE - BAYONA

La Casa más importante en confecciones del Sudoeste de Francia

- Trajes de caballero, sobre medida, 150 pesetas.
- Uniformes chauffeur, en color gris, negro o azul, 85 ptas.
- Guardapolvos, Gorras, Leggings, Guantes, etc. etc.
- Pantalones de franela gris o beige, 29 pesetas.
- Trincheras de tela verdaderamente impermeable, y no en algodón o drill, como se venden en general.



Servicio de Cuadros indicadores y Comunicaciones

Para que en todo momento pueda conocer el público la marcha de las carreras y la situación particular de cada coche durante su transcurso, se establece el servicio de cuadros indicadores.

Estos son distintos para las carreras de velocidad (Gran Premio de Europa y Gran Premio de España) para la carrera de turismo.

En las primeras constituyen los cuadros tres bastidores, cada uno para doce coches. En la primera columna de cada cuadro encabezado con una M van los números de las matrículas de los coches, conforme les han correspondido en el sorteo, y que son el número que llevan pintado los coches en la parte delantera, costado y parte trasera. En la columna inmediata derecha, figura la marca del coche y en la siguiente, de las mismas dimensiones que la anterior, figura el nombre del correspondiente conductor. Dentro de cada fila, a continuación, y correspondiéndose con los datos anteriores, existe un encasillado con cinco huecos; el primero encabezado con una V indica el número de la última vuelta correspondiente al coche cuya matrícula, marca y conductor, figuran en la misma fila y a su izquierda, el segundo, tercero y cuarto huecos marcados con una H, una M y una S expresan el tiempo que ha transcurrido desde el principio de la carrera hasta el final de la vuelta expresada en el

hueco anterior, marcado por la V. En los dos últimos huecos de cada fila se expone: en el que corresponde a las letras Inés, los coches retirados o con avería, en el de la C, o último de la fila, la clasificación cada cinco vueltas.

El cuadro indicador para la carrera de turismo, consta de dos partes. La primera está formada las tres primeras casillas de cada fila de los cuadros anteriores en los que hemos dicho figuraban la matrícula, marca y nombre del conductor del coche.

La segunda parte la integra un bastidor independiente cuya primera columna lleva las letras M (matrícula), V (vueltas) e Inés (indicaciones). Con cada una de estas letras se corresponden, en sus respectivas filas, los datos por ellas representadas. De esta forma, en la fila que comienza por la M, figurarán las matrículas de todos los coches por orden de numeración y de izquierda a derecha. La fila de la V contendrá en grandes hojas y a modo de un gran bloque, el número de la vuelta, que indica las veces que cada coche ha pasado delante de las tribunas, para lo cual, cada vez que pase un coche, se arrancará una hoja del correspondiente bloque aparecerá expresado en la hoja, además del número de vueltas efectuadas, el número de kilómetros recorridos. Este número de kilómetros, al finalizar la carrera, tiene que ser superior a mil para que el coche pueda clasificarse. Claro es, que, teniendo en cuenta la ventaja que en la hora de salida se concede a los coches de categorías inferiores, en la clasificación final figurarán por el orden del mayor número de kilómetros que indica su correspondiente hoja y recorridos desde que se dió la salida a su categoría hasta la hora de la terminación de la carrera.

La última fila marca los coches retirados o que hayan sufrido avería

Con objeto de dar a conocer el coche que se aproxima a las tribunas, se anunciará su paso por las inmediaciones del pueblo de Lasarte mediante su sistema combinado de teléfonos, timbres eléctricos y bombillas coloradas, situadas éstas enfrentándose con el número de matrícula que figuran los bastidores de los cuadros de velocidad. Un golpe de timbre anunciará la proximidad del coche, y el encendido de la bombilla correspondiente señalará el número de su matrícula marca y conductor.

Con objeto de que en todo momento el público de las tribunas pueda conocer las incidencias de las carreras ocurridas en todo el recorrido del circuito, la Excm. Diputación de Guipúzcoa tiene instalada una red telefónica de todo lo largo de él, con ocho centrales en los puntos más importantes. Todas estas centrales comunican directamente en y auxilio de cuadros distribuidores entre sí y con la central instalada en la caseta de las tribunas. Entre las centrales de la Excm. Diputación existe una instalación de teléfonos militares, cuyas centrales están espaciadas un kilómetro. Estas centrales militares, que rellenan los espacios comprendidos por las otras centrales, están distribuidas de tal forma, que cualquier incidente de las carreras es comunicado por ellas a las centrales principales, las que sin pérdida de tiempo, las transmitirán a la central de las tribunas. Cuantas noticias interesan al público son puestas en su conocimiento por potentes «altavoces» instalados en las inmediaciones de los cuadros indicadores.





AHORRO POSITIVO OBTENDRÁ UD.
SI COMPRA EN

EL BARATO

ALAMEDA, 7 (Antiguo Café del Norte)

SAN SEBASTIAN

Tejidos, Confecciones, Géneros de Punto



Hotel Restaurant "RENERIA"

Casa Perico (Sucesor de Mateo)

RENERIA (Guipúzcoa) - Teléfono 6-084

Casa recomendada para los buenos
deportistas

GARAGE-JARDIN



En secreto...

—Confidencialmente, Nelita: me caso este invierno.

—Eso no me lo debías decir a mí, Polito. ¿Has olvidado ya que fuimos novios?...

—¡Bah!; quién se acuerda de eso. Hicimos bien en romper nuestro idilio. No hubiéramos llegado nunca a comprendernos.

—¿Crees tú que alguien se comprende en el matrimonio?
—¡.....!

—¿Me guardas rencor, ¿Nelita?

—¡Nunca, Polito! Yo también... pienso casarme.

—¿Tú?

—¿Te ofende? ¡Bueno está! Yo lo he pensado bien, como tú, y ahora más que nunca creo que acertamos con nuestro rompimiento. Tú—no te ofendas—, no me hubieras hecho todo lo feliz que yo sueño...

—Es verdad; mi fortuna...

—Lo sé. Más consumida que un mantecado puesto al sol.

—Y él, ¿quién es?

—Un formidable corredor de bólidos.

—¡Ya! Se te ve el «volante»... Lo que tú quieres es...

—Ir muy lejos, ¡ganso!

* * *

—En las carreras, «el que no corre, vuela». Vea usted, querida amiga, qué entusiasmado baila ese pollo con esa rubia alemana.

—Se llevará un petardo.

—¿Pues?

Se trata de la mujer del corredor número 14.

—No se apure. Se comprende el afán de conquista. El es un representante de bujías...

* * *

—Las tribunas del Circuito son como estantería de bazar de lujo.

—Tiene usted razón. ¡Quién fuera niño!

—¿Para qué?

—Para jugar con tanta linda muñeca.

* * *

—El «speaker» impone silencio con su bocinazo, voz cavernosa, de monstruo.

—Callemos, entonces, y quede todo en secreto...

Olivante de Laura. ☺



PACKARD



El coche de suprema calidad

Pregunte a quien tenga uno



Olasagasti y Peña, S. L.
AGENTES

OQUENDO, 12 - EGUÍA, 1
TEL. 12-901 TEL. 12-327

SAN SEBASTIÁN

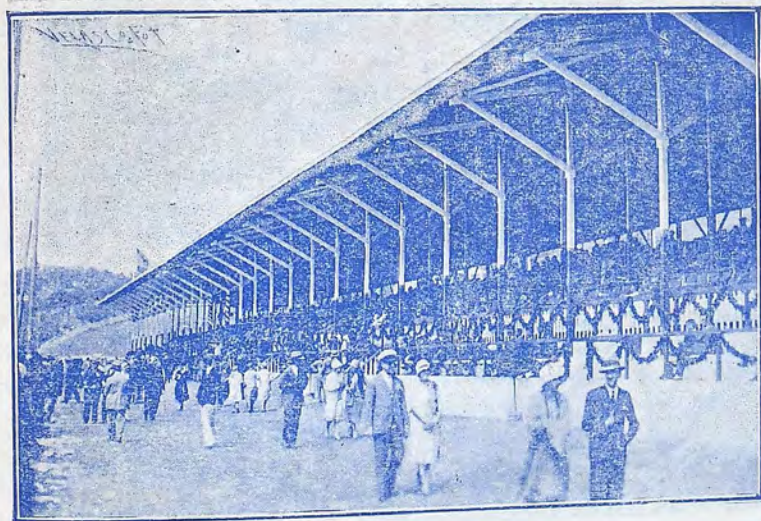


GRAHAM—
—PAIGE

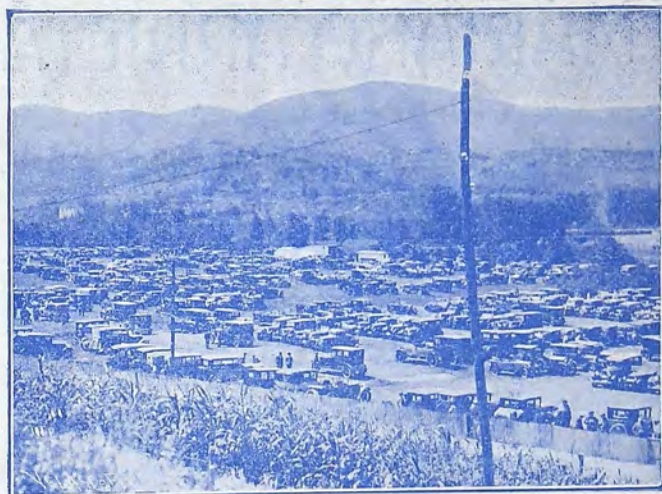
Olasagasti y Peña, S. L.
AGENTES

OQUENDO 12 - EGUÍA, 1
TEL. 12-901 TEL. 12-327

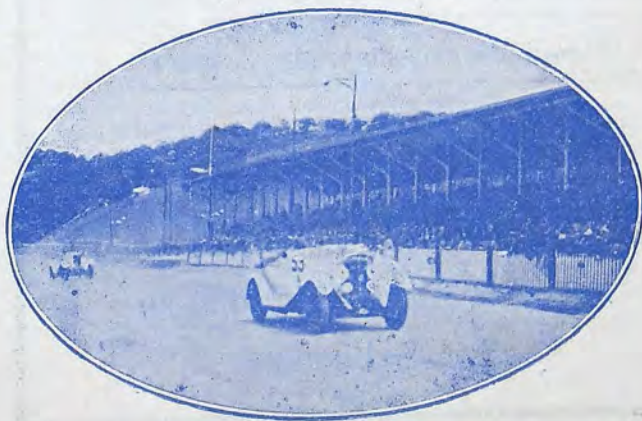
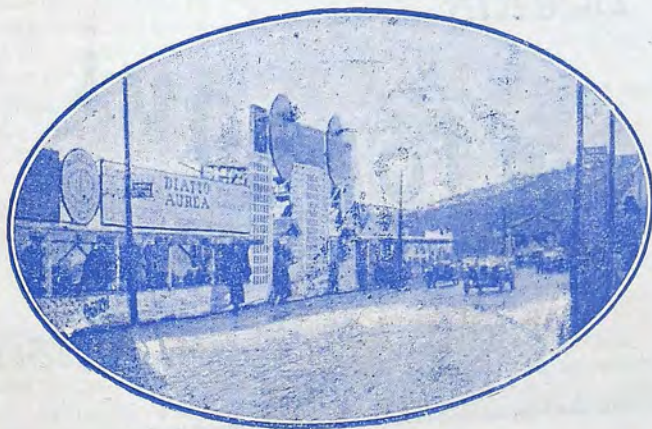
SAN SEBASTIAN



Las tribunas de Lasarte en día de carreras



Aspecto del Garage de coches en día de carreras





MARIANO ARRIETA

Stockista de los Gargoyle
Moviloil de la Vacuum Oil Company, S. A. E.
Proveedor oficial y exclusivo del R. A. C. G.



PASAJES

(Teléfono 5-166)

Talleres de Niquelados y Plateados

Especialidad en chapeados de cobre
y niquelados de espesor para automóviles

Antonio Mendicute

Paseo de Colón, 11 (Teléf. 130-39)

San Sebastián

... un buen grabador es el medio más eficaz de exteriorizar su idea

Estamos dispuestos para servirle rápidamente

Fotograbador

ENRIQUE VELASCO

BUEN PASTOR 18 TEL. 14537

Uno de los mejores talleres de España S. SEBASTIÁN

Boinas

Elósegui

Tolosa



El Circuito de San Sebastián, desde Madrid



Si el Circuito Automovilista anual del Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha adquirido fama universal, nada tiene de extraño que haya conquistado la popularidad mayor en la capital del país. Entre nuestros automovilistas, deportivos o no, el clásico meeting de San Sebastián es la gran fiesta anual del motor, que apenas se aproxima el verano, todos se disponen a disfrutar. Los detalles de la organización son seguidos con interés en la prensa madrileña, que sabedora del que despierta el mee-

ting donostiarra, suele concederle un amplio espacio en sus secciones deportivas.

Los «amateurs» se conocen al dedillo los episodios de los diferentes circuitos que han presenciado, y son familiares los nombres de los ganadores, los records del circuito, las marcas diversas participantes.

...También es frecuente oír en las peñas del Pidoux o del Aero, cada vez que algunos de los automovilistas deportivos se jacta de proezas fantásticas al volante de su nuevo coche, como «le para la jaca» algún contertulio preguntándole: «¿Y por qué no te inscribes en Lasarte?»

Este año, igualmente, el Circuito Automovilista ha suscitado el interés de todo el mundo. Desde aquí hemos admirado una vez más el esforzado tesón de los directivos del R. A. C. G. para derribar cuantas dificultades se alzaron a su paso, para sostener con la organización del Circuito, el gran prestigio creado con él para el nombre deportivo de España y de Guipúzcoa. Cuando se consolidó la organización de este año, puede decirse que la alegría fué general,

El meeting donostiarra es, entre otras cosas, fiesta obligada ya anualmente en el veraneo de la buena sociedad madrileña.


Pero también entre la pléyade de aficionados más modestos, que se largan a Donostia en su pequeño coche o en moto (pero ¿no salen también excursiones de esforzados cicleros?), la seguridad de que la única manifestación internacional automovilista que tiene su escenario en España, va a celebrarse, fué motivo de regocijo.

Se espera que las dos grandes carreras que constituyen el meeting obtengan un gran éxito. El Gran Premio de Coches de Sport, va a ser la «reprueba» de todas las carreras semejantes que se hayan celebrado en Europa durante el año. El Gran Premio de San Sebastián, verdadero Criterium de los Ases, con su participación selecta y nutrida, va a constituir una carrera del más alto valor técnico y de la mayor emoción deportiva, que nos envidiarán seguramente los organizadores de otros países.

En suma, el éxito que todos nos prometemos, no será más que una recompensa muy merecida y muy justa a la abnegada e inteligente labor del Real Automóvil Club de Guipúzcoa. Quizá insuficiente.

A lo largo de los años, esa labor que ha servido para crear un prestigio universal—dentro y fuera de las esferas deportivas—al nombre de España, merece alguna recompensa mayor que las apoteosis de triunfo que señalan el final de cada Circuito. Los hombres que de tal manera han trabajado, han merecido bien de la Patria.

Redactor de «La Nación» y de «Estampa», de Madrid

Mobiloil

*Aceite especial
para automóviles*

Vacuum Oil Company. S. A. E.-BARCELONA



GALLETAS

LA MEJOR MARCA ESPAÑOLA

CANTABRIA

MARÍA



CANTABRIA ROYALTA



El Palmares del I Circuito de San Sebastián

1923

Gran Carrera de Motocicletas

Clasificación general:

- 1.º Eduardo Landa, 450 kilómetros en 3 horas, 59 m. 16 s. Velocidad media por hora, 90 kilómetros.
- 2.º Riganti, en 4 h. 19 m. 34 s.-2.
- 3.º Gremont, Pean, en 4 h. 33 m. 32 s.-2 (Primero en su categoría)
La vuelta más rápida la estableció Eduardo Landa, cubriendo los 17,750 km. en 10 m. 20 s.

Premio de Sidecars

Clasificación general:

- 1.º Vicente Naurer, 270 km. en 2 h. 53 m. y 57 s.-2. Media, 73 kilómetros 800 m. por h.
- 2.º Villar, en 3 h. 50 m. 45 s.-6.
- 3.º P. Pi, en 3 h. 56 m. 25 s.-2.
La vuelta más rápida, Vicente Naurer, kms. 17,750 m. en 12 minutos 25 s.

Gran Premio de Turismo

1.ª Categoría:

- 1.º Satrustegui, Bugatti, 106 km. 500 m. en 1 h. 14 m. (media 86 km. 667 m. por h.)
- 2.º Espée, Bugatti, en 1 h. 16 m. 4 s.
- 3.º Pruner, Citroen, en 1 h. 29 m. 35 s.

2.ª Categoría:

- 1.º Martín, Bignan, 117 km. 500 m. en 1 h. 57 m. 34 s. Media 91 kilómetros 358 m. por h.
- 2.º Belven, Delage, en 1 h. 58 m. 6 s.

3.ª Categoría:

No se clasificó ningún corredor.

4.ª Categoría:

- 1.º Dubonnet, Hispano Suiza, 443 km. 750 m. en 4 h. 52 m. y 52 s. Media 91 k. 650 m. por h.

- 2.º Garnier, Hispano Suiza, en 4 h. 59 m. y 2 s.
- 3.º Boyriven, Hispano Suiza. 5 h. 13 m. 23 s.

La vuelta más rápida, Dubonnet, en 9 m. y 26 s. (media 113 kms. 310 m. por hora.)

Prueba de Autociclos

Categoría 1100 c. c.:

- 1.º Bueno, Salmson, 461 km. 500 m. en 5 h. 39 m. 14 s.-6. (Media 82 km. por h.)
- 2.º Benoist, Salmson, 5 h. 30 m. 15 s.
- 3.º Mauve, Mauve, en 6 h. 10 m. 43 s.-8. Este tiempo lo invirtió en dar 19 vueltas, obligándole el Jurado a parar.

Categoría 750 c. c.:

- 1.º Palazón, Senechal, en 6 h. 00 m. 50 s. Media 76 km. 350 m. por hora.
- 2.º Sierra, B. N. C. en 6 h. 20 m. 26 s. (Sólo dió 23 vueltas al circuito).

Gran Premio de San Sebastián

- 1.º Guyot, Rolland Pilain, 443 km. 750 m. en 4 h. 45 m. 57 s. (media 93 km. 773 m. por h.)
- 2.º Delalande, Rolland Pilain, en 5 h. 19 m. 12 s.
- 3.º Hamovichi, Ballot, en 5 h. 37 m. 16 s.

La vuelta más rápida, Guyot en 10 m. 9 s. (Media de 105 kms. 300 m. a la hora.)

Gran Premio de Voiturettes

- 1.º Barón de L'Epée, Bugatti, 587 km. 895 m. 6 h. 54 m. 22 s. (Media de 85 km. 58 m. por hora.)
- 2.º De Vizcaya, Elizalde, en 7 h. 25 m. 46 s.
- 3.º Satrustegui, Elizalde, en 7 h. 25 m. 46 s.-1

La vuelta más rápida, Benoist, Salmson, con 11 m. 6 s. (Media de 96 km. 297 m. a la h.)



Agencia General de Transporte y Wagonés Capitonnées
Agencia de la Compañía Internacional de Wagonés-Camas
GUARDAMUEBLES

ASCENSIO LASARTE

Traslado de muebles de una población a otra
y mudanzas dentro de la población
Transporte de toda clase de mercancías

Telegramas: Ascensio Lasarte

Teléfono núm. 10.008

Administración: Alfonso VIII, 6
SAN SEBASTIAN

GARAGE GARNIER

CALLE IPARRAGUIRRE

Grandes Talleres de reparaciones especializados en
automóviles Citroen, Renault, Talbot, etc., etc.

COCHE DE REMOLQUE

ABIERTO DÍA Y NOCHE

Depósito de los neumáticos FIRESTONE

Agentes de los automóviles Talbot, Maimon

On parle Francais - Tel. 10398 - English spoken

OLABOUR, S. A.

ESPECIALIDADES PARA AUTOMÓVILES

Guarnición para frenos DURACO

Correa eslabonada ESSENHIGH

Parches ROMAC

Cuentakilómetros SMITH

BUJÍAS K. L. G.

Son las preferidas por los cons-
tructores y conductores

concienzudos de su motor

SIN RIVAL EN EL MUNDO

La Casa OLABOUR constituye una garantía de calidad y perfección en los accesorios

Reina, 35-37

Gran Via, 36

Avenida de la Libertad, 12

Madrid

Bilbao

San Sebastián

Paseo de Pereda, 28

Caputxas, 4

Santander

Barcelona

Hotel de France et Suisse

GUETARIA, 7

SAN SEBASTIÁN

Hermoso edificio - Situación céntrica
Instalación completa moderna

Agua corriente caliente y fría

Habitación con baño, etc.

Servicio de Mesa esmerado. Precios módicos.

(Se habla francés, alemán, inglés, italiano)



El Palmares del II Circuito de San Sebastián

1924

Gran Premio de Motocicletas

Categoría A:

- 1.º Marc, Alcyón, 266,250 km. en 3 h. 4 m. y 24 s.-2 (Media de 87,020 km. por hora).
- 2.º Jolly, Alcyón, en 3 h. 16 m. 5 s.-6.
- 3.º Cantó, Velocette, en 3 h. 43 m. 17 s.
La vuelta más rápida, Marc, en 11 m. 17, 8-s

Categoría B:

- 1.º Mateos, Douglas, 355 kms. en 4 h. 14 m. 32-8 (Media de 84,055 km. por h.)
- 2.º Anstice, Douglas, en 4 h. 41 m. 27.-s2
- 3.º Whalley, Douglas, en 4 h. 44 m. 51 s.
Vuelta más rápida, Whalley, en 11 m. 4 s.-2

Categoría C:

- 1.º Fuentes, Harley, 433,750 kms. en 5 h. 53 m. 34 s.-6 (Media de 75,629 kms. por h.)
- 2.º Arteche, Harley, en 5 h. 53 m. 44 s.
Vuelta más rápida, Fuentes, en 11 m. 31 s.-2

Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa

1.ª Categoría:

- 1.º Leblanc, Salmson, 177,750 en 2 h. 8 m. 55 s.-4 (Media de 82,600 kms. por hora).
- 2.º Rigal, Aries, en 2 h. 9 m. 33 s.-4
- 3.º Bloch, Amilcar, en 2 h. 19 m. 21 s.-8

2.ª Categoría:

- 1.º Sailer, Mercedes, 213 kms. en 2 h. 38 m. 27 s.-8 (Media de 80,650 kms. por h.)

- 2.º Peris, Aurea, en 2 h. 43 m. 51 s.-6

3.ª Categoría:

- 1.º Matthis, Bignan, 319,300 km. en 3 h. 41 m. 17 s. 2 (Media de 86,631 km. por h.)
- 2.º Springuel, Bignan, en 3 h. 51 m. 48 s.
- 3.º Maseratti, Diatto, en 4 h. 15 m. 37 s.

4.ª Categoría:

- 1.º Laly, Aries, 355 km. en 4 h. 13 m. 9 s.-2 (Media de 84,130 km. por hora).

5.ª Categoría:

- 1.º Courcelles, Lorraine-Dietrich, km. 408,250 en 4 h. 43 m. 19 s. (Media 86 km. 460 m. por hora).
- 2.º Brisson, Lorraine-Dietrich, en 5 h. 00 m. y 51 s.-4

6.ª Categoría:

- 1.º Gartner, Mercedes, 443,750 km.

Clasificación general:

- 1.º Leblanc, Salmson.
- 2.º Matthis, Bignan.

Gran Premio de San Sebastián

- 1.º Seagrave, Sumbean, 621,250 km. 35 vueltas, en 6 h. 1 m. 19 s. 6. (Media 103,190 kms. por hora).
- 2.º Constantini, Bugatti, en 6 h. 2 m. 44 s.-4
- 3.º Morel, Delage, en 6 h. 3 m. 49 s.
- 4.º Divo, Delage, en 6 h. 11 m. 10 s.-8
- 5.º De Vizcaya, Bugatti, en 6 h. 29 m. 9 s.-4
- 6.º Chassagne, Bugatti, en 6 h. 46 m. 29 s.-8
La vuelta más rápida, Constantini, Bugatti, en 9 m, 15 s. 2/5.



LA CHAUMIERE

Teléf. 1-15 BIARRITZ

RESTAURANT

Precio fijo y a la Carta

Todos los días de 5 a 7 de la tarde,

THÉS-DANSANTS

Sábados

COMIDAS DE GALA

Noche

DANCING-SOUPER FROIDS

ABIERTO TODA LA NOCHE

AMERICAN BAR

Gran Garage y Reparación
de Automóviles

GARAGE IRIARTE

Calle de José María Usandizaga, núm. 6

SAN SEBASTIAN

Lencería fina toda hecha sobre medida

Trousseaux, Canastillas, Artículos para bodas
Vestidos para niños



E. CASTELBON

19, Rue Guilhamin - BAYONA

Gran Hotel y Restaurant

DE JUANA EREÑAGA
(ANTES MARTIJA)

Cocina vizcaína, española y francesa, con her-
mosas habitaciones y cuartos de baño

EL MEJOR EN TOLOSA
(Teléfono 223) Recientemente renovado



El Palmares del III Circuito de San Sebastián

1925

II Gran Premio de Autociclos

30 vueltas; 531 kilómetros

Categoría 1100 cm.³

- 1.º Casse, Salmson, en 5 h. 36 m. 10 s. (Media de 94 kms. 82 m.)
- 2.º Uribesalgo, Hisparco, en 6 h. 5 m. 39 s. 2/10.
- 3.º Marandet, S. A. R. A. en 6 h. 6 m. 57. s. 4/10.
- 4.º Fuentes, Hisarco, en 6 h. 51 m. 53 s. 2/10.
- 5.º Arteché, A. S. en 7 h, 22 m. 47 s. 4/10.

Categoría 750 cm.³

- 1.º Zubiaga, Austin, en 6 h. 48 m. 43 s. 2/10. (Media de 91 kms. 780).
Vuelta más rápida en la categoría B: Casse, 10 m. 2 s. (Media de 105 kms: 847).
Vuelta más rápida en la categoría A: Zubiaga, en 11 m. 10 segundos (Media de 95 km. 104).

Copa de S. A. R. el Príncipe de Asturias

- 1.º Zubiaga, 18.330.942,5.
- 2.º Casse, 22.146.660.

Copa Packard:

Tiempo más rápido: Casse, 20170 segundos.

Tiempo más lento: Arteché, 26567, 4/10 "

Corredores que pueden concursar al a Copa por hallarse dentro de la fórmula del apartado 3.º del Reglamento.

Casse: T=20.170 segundos.

Uribesalgo: T=21.939,2 "

Marandet: T=22.017,4 "

Los restantes quedan eliminados por no reunir dichas condiciones.

Regularidad: 1.º Marandet 16 m. 18 s.

2.º Uribesalgo 21 m. 53 s. 9/10.

3.º Casse 24 m. 21 s. 7/10.

La Copa Packard es adjudicada por lo tanto a Marandet sobre coche S. A. R. A.

III Gran Premio de Guipúzcoa

Turismo: Doce horas

Categoría C:

- 1.º Rigal, Peugeot, 1.144 kms. 732. (Media de 95 kms. 94 por h.)
- 2.º Nicolas Diels, Excelsior, 1.113 kms. 181 (Media de 92 kilómetros 765 por h.)

Categoría E:

- 1.º De Buck-Decrose, Ballot 1.190 kms. 504. (Media de 98 kilómetros. 375 por h.)
- 2.º Foresti Balestiero, O. M. 1.097 kms. 813. (Media de 91 kilómetros 484 por h.)
- 3.º Minola Morande' O. M. 1.066 kms. 592. (Media de 88 kms. 872 por h.)

Categoría F:

- 1.º Sabipa, Bugatti, 1.051 kms. 722. (Medida de 87 kms. 872 por h.)
- Copa de S. M. la Reina
De Buck-Decrose, 1.180 kms. 504.

Trofeo de la Excm. Diputación de Guipúzcoa

- 1.º De Buck-Decrose 15.789.
- 2.º Sabipa 8036.
- 3.º Boillot-Rigal 6175.

III Gran Premio de San Sebastián

40 vueltas; 708 kilómetros

- 1.º Divo, Delage, en 5 h. 45 m. 1 s. 6/10 (Media de 123 kms. 249).
- 2.º Benoist, Delage, en 5 h. 55 m. 43. s.
- 3.º Thomas, Delage, en 5, h. 56 m. 26 s. 2/10.
- 4.º P. de Vizcaya, Bugatti, en 6 h. 1 m. 45 s.
- 5.º F. de Vizcaya, Bugatti, en 6 h. 18 m. 39 s. 4/10.
- 6.º Goux, Bugatti.
- 7.º Lehoux, Bugatti.

La vuelta más rápida: Divo, en 8 m, 6 s. 8/10 a 131 kms. por h.
Record de la vuelta: Constantini, en 7 m. 57 s. 6/10 a 133,584 kms. por hora.



El Palmares del IV Circuito de San Sebastián

1926

Gran Premio de Europa

45 vueltas; 779 kilómetros, 175 metros

- 1.º Goux, Bugatti, 6 h. 51 m. 52 s (Media de 113 kms. 513 por h.)
- 2.º Bourlier-Senechal, Delage, 6 h. 59 m. 52 s.
- 3.º Constantini, Bugatti, 7 h. 28 m. 18 s.
- 4.º Morel-Benoist, Delage, parado en las 41 vueltas.
- 5.º Minoia-Dupier, Bugatti, parado en las 41 vueltas.
- 6.º Benoist-Wagner, Delage, parado en las 34 vueltas.

Gran Premio de Turismo (doce horas)

Categoría G:

- 1.º Manso de Zúñiga-Leonard, Ch. Walcker, 1.245 kms. 372 a una media de 103 kms. y 780 m. por hora.
- 2.º Lagache-Pizard, Ch. Walcker, 1.229 kms. y 345 m. a una media de 102 kms. 445 m.
- 3.º Senechal, Senechal, 1043 kms. 444 m. a una media de 86 kms. 953 m.

Categoría E:

- 1.º Minoia-Morandi, O. M. 1.128 kms. 529 m. a una media de 94 kms. 701 m.
- 2.º Ballestero-Danieli, O. M. 1.059 278 m. a una media de 88 kms. 890 m.
- 3.º Rost-Ladhier, Georges Irat, 1.058 105 m. a una media de 88 kms. 792 m.

Categoría C:

- 1.º Boillot-Letailleur, Peugeot, 1.083 kms. y 547 m. a una media de 100 kms. 787 m.
- 2.º Rigal-Serre, Peugeot, 1078 kms. a una media de 100 kms. 295 m.

Categoría B:

- 1.º Merz Gatner, Mercedes, 1.069 kms. 074 m. a una media de 101 kms. 816 m.
- 2.º Caracciola Kulharte, Mercedes, 1.067 kms. 153 m. a una media de 101 kms. 633 m.
- 3.º Werner-Walb, Mercedes, 1.055 kms. 685 m. a una media de 100 kms. 541 m.

Clasificación general: 1.º Manso de Zúñiga-Leonard, Chenard-Walcker.

Gran Premio de España

40 vueltas: 692 kilómetros, 600 metros

- 1.º Constantini, Bugatti, 5 h. 35 m. 47 s. (Media de 123 kms. 776 metros por h.)
 - 2.º Goux, Bugatti, 5 h. 52 m. 15 s. (Media de 117 kms. 964 m. por hora).
 - 3.º Wagner, Delage, 5 h. 56 m. 57 s. (Media de 116 kms. 425 m. por hora).
 - 4.º Minoia, Bugatti, 5 h. 57 m. 26 s.
 - 5.º Ferry, Bugatti, parado en la vuelta 33.
- Record de la vuelta: Constantini (Bugatti), en 7 m. 40 s. velocidad media 135 kms, 214 m. por h.)

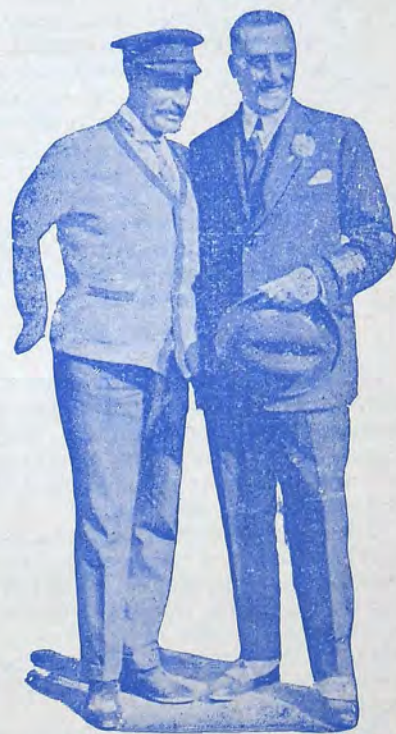




El famoso constructor Ettore Bugatti



El corredor Louis Chiron



Mr. Albert Delage, con el Presidente del R. A. C. G.



¡LASARTE, FOR EVER!



organizaciones del Real Automóvil Club de Guipúzcoa. No había duda alguna. Una de las cosas de más envergadura, más serias, de España, proyectadas con un fin deportivo, es este Circuito de Lasarte, que se realiza contra todos los obstáculos y contra todas las dificultades.

* * *

La pista de Lasarte se modifica, se mejora, se pule todos los años. Rectificación de virajes, ampliación de la carretera, eliminación de obstáculos... Cada año, una grata sorpresa para los asiduos a este formidable espectáculo sportivo; cada año, una nueva satisfacción ofrecida a los participantes en las luchas del motor.

Y una organización perfecta, hecha, sobre todo, con el mayor cariño. Los hombres que la llevan a cabo, no sólo demuestran su competencia, sino también su entusiasmo y su afán de superarse. Suele palpitar en el Circuito de Lasarte, por encima de todos los detalles de una previsión sin precedentes en nuestro país, algo que brota del corazón y que es el amor de los del Real Automóvil Club de Guipúzcoa a su propia obra.

Nosotros que les hemos felicitado tantas veces personalmente, creemos un deber hacerlo desde estas líneas también,

como agradecimiento a las emociones que nos proporcionaron.

* * *

Hoy en día, las pruebas de San Sebastián tienen todo el prestigio internacional de las competiciones de primera fila. Por allí desfilaron las grandes marcas especializadas en el «racer» y los mejores pilotos del mundo. Por ese cinturón alquitranado, que se cuida como una joya, se han entablado luchas llenas de interés, escaramuzas terribles, entre los Benoist, los Materassi, los Seagrave, los Constantini, los Minoia, los Divo... En Lasarte se controlaron fórmulas y se aquilataron sistemas de Reglamentación. En Lasarte se comprobó que la Comisión Sportiva de los Automóviles Clubs, había lanzado prematuramente el 1.500 centímetros. En Lasarte se revelaron futuros super-ases del «bólide», como nuestro compatriota Manso de Zúñiga y como el inefable «Sabipa», llegado por primera vez a San Sebastián en las tinieblas de la noche, la víspera de la carrera, a bordo de un Bugatti fantasma.

Y toda la labor realizada por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, toda esa inmensa labor, se ha desarrollado a pesar de la indiferencia de las gentes, en una nación falta del primer elemento necesario para la vida de las competiciones de esta índole: la industria automóvil. Este es el milagro.

No sorprenden, no pueden sorprender, ni Monthlery, ni Brooklands ni el Circuito de las Madonias, verdaderos «picaderos» de las grandes marcas de Francia, Inglaterra e Italia. Pero si Lasarte, enclavado en una nación en la que la limitadísima industria del motor no se digna conceder ningún apoyo sportivo.

Lasarte es la demostración más palpable de lo que puede el entusiasmo y el amor a una bella idea.

J. Miquelarena,

Bilbao, Junio de 1928.



El Palmares del V Circuito de San Sebastián

1927

V. Gran Premio de San Sebastián

Clasificación General:

- 1.º Materassi, Bugatti. en 5 h. 28'09. Velocidad media 126,695 kms. por hora.
- 2.º Dubonnet, Bugatti, 5 h. 32'11.
- 3.º Conelli, Bugatti, 5 h. 40'30.
- 4.º Chiron, Bugatti, 5 h. 59'45.
- 5.º Bret, Bugatti, 6 h. 21' 56.
- 6.º De Maleplane B. U. C.

Categoría: 1.100 cm.

- 1.º Martin Amilcar en 6 h. 25'34. Velocidad media 107,844 kms por hora.
- 2.º Jourdan Salmson en 7 h' 11'22

Vuelta mas rápida-Record del Circuito:

Materassi. Tiempo, 7'26. Velocidad media 139'762 kilómetros

V. Gran Premio de Guipúzcoa (Criterium de las 12 horas).

Clasificación por Categorías:

Categoría C.

- 1.º Peugeot Rigal-Serre 1.187-168 kms.
- 2.º Lorraine Brisson-Bloch 1.171 547 kms.

Categoría D.

- 1.º Aries Laly-Chassagne 1.146,359 kms.
- 2.º Aries Duray-Chassagne 1.136,897 kms.

Categoría E.

- 1.º Georges Irat Rost- Rehoux 1.204,469 kms.
- 2.º Bignan Clause-Gros 1.110,642 kms.

Categoría G.

- 1.º E. H. P. Bouriat-Bussienne 1.115,553 kms.

Clasificación General:

- 1.º Georges Irat. Rost- Lehoux 1.1472
- 2.º E. H. P. Bouriat-Bussienne 1.1157

V. Gran Premio de España

Clasificación General:

- 1.º Benoist sobre Delage en 5 h. 20'45 Velocidad media 129, 592 kms por hora.
- 2.º Conelli sobre Bugatti en 5 h. 23'01 9/10.
- 3.º Bourlier sobre Delage en 5 h, 28'12 5/10.

Vuelta mas rápida 7.33 2/10.

Velocidad media 137,602. kms por hora.



DISTANCIAS KILOMÉTRICAS desde SAN SEBASTIAN

a los siguientes puntos de la Provincia:

Alegria	32	Mendaro	62
Alzola	63	Mondragón por Tolosa Zu-	
Andoain	16	márraga-Vergara	78
Azcoitia } por Zumaya-Cestona	53	Oñate por Vergara	83
Azcoitia } por Tolosa	57	Orio	21
Azpeitia por Zumaya-Cestona	48	Oyarzun	11
Beasain	45	Pasajes	5
Cestona	42	Rentería	7
Deva	52	Tolosa	26
Eibar	72	Usúrbil	11
Elgoibar	66	Vergara } por Tolosa-Zumárraga	70
Fuenterrabía	20	Vergara } Zumaya-Azpeitia-Zumárraga	81
Guetaria	31	Villafranca	43
Hernani	10	Villabona	20
Iciar	47	Zarauz	26
Irún	18	Zumárraga	57
Lasarte	8	Zumaya	36
Loyola } por Zumaya-Cestona	50		
Loyola } por Tolosa	54		

DISTANCIAS KILOMÉTRICAS desde SAN SEBASTIAN

a las siguientes poblaciones de España:

Alsasua	70	Leiza	45
BARCELONA	570	LEON por Oviedo	547
Briviesca	187	Limpías	189
BURGOS	228	LOGROÑO	175
Calahorra por Vitoria-Logroño	232	MADRID	469
Castro Urdiales	154	Miranda de Ebro	149
CORUÑA (Costa)	806	Munguía (Alava)	134
Echarri-Aranaz	78	Mugaire	60
Elizondo	80	OVIEDO	427
Endarlaza	30	PAMPLONA	88
Estella	116	Panticosa por Pamplona-Liédena-Jaca	252
FERROL	751	PONTEVEORA por Orense-Ponferrada	919
GIJÓN	422	Puerto Velate	75
Haro por Tolosa-Vitoria	159	Reinosa	255
HUESCA } por Pamplona-Jaca	287	Salvatierra	90
HUESCA } por Zaragoza	355	SANTANDER	229
Irurzun	67	Santesteban	65
Jaca por Pamplona-Liédena	198	Santiago de Compostela por Lugo	773
Laredo	179	Santoña	200
Lecumberri	53	Sobrón por Vitoria-Miranda	170

Solares	208	Vigo por Orense-Ponferrada	922
Tafalla	122	VITORIA	115
Tudela	181	ZARAGOZA	264
Vera	33		

DISTANCIAS KILOMÉTRICAS desde SAN SEBASTIAN

a los siguientes puntos de la Provincia de Vizcaya:

Amorebieta	97	Lekeitio	77
Bermeo	114	Marquina } por Ondárroa	76
BILBAO	118	Marquina } por Elgoibar	81
Durango	87	Munguía	121
Elorrio por Durango	97	Ondárroa	64
Ermua	77	Orduña por Vitoria	145
Euba	92	Plencia } por Bilbao	146
Galdácano	108	Plencia } por Guernica-Munguía	134
Guernica	99	Portugalete	131
Las Arenas	131	Urquiola (alto de) por Durango	100

DISTANCIAS KILOMÉTRICAS desde SAN SEBASTIÁN

a las siguientes poblaciones de Francia:

Auch	217	Lourdes por Bayona-Pau	199
Bagnères de Bigorre	221	Montauban	300
Bayona	55	Mont-de-Marsan	155
Behovia	20	PARIS	790
Bétharram	188	Pau	160
Biarritz	47	Peyrehorade	90
Bidart	39	Pierrefitte	221
BURDEOS	229	Oloron	180
Cambo	65	Orthez	133
Cauterets	232	Sare	48
Dax	103	Saint-Jean de Luz	31
Espelette	57	Saint-Jean-Pied-de-Port	95
Gavarnie	227	Tarbes	201
Guethary	37	Toulouse	361
Hendaye	20	Urrugne	26
Hendaye-Plage	23		

Itinerario SAN SEBASTIAN-PARIS:

Bayona	55	Poitiers	463
BURDEOS	230	Tours	563
Angulema	353	Chartres	701
PARIS	790		



DAMBORENEA HERMANOS Y BENGOCHEA

SAN SEBASTIAN

ALQUILER DE AUTOMÓVILES GRAN TURISMO

SERVICIO DIARIO DE AUTOCARS A BIARRITZ Y BAYONA

SERVICIO DE LA MAÑANA

Salida de San Sebastián . . 9 y media mañana
Id. de Bayona (vuelta) . . 6 y media tarde
Id. de Biarritz (vuelta) . . 7 tarde.

SERVICIO DE LA TARDE

Salida de San Sebastián . . 2 tarde
Id. de Bayona (vuelta) . . 7 tarde
Id. de Biarritz (vuelta) . . 7 y media tarde

Precio del billete de ida y vuelta: A BAYONA, 13 pesetas. — A BIARRITZ, 11 pesetas

BIARRITZ (ida) 8 pesetas — BAYONA (ida) 10 pesetas

CAMIONES

SPA

Con frenos potentísimos en
las cuatro ruedas

Modelo 30 - Longitud total del chasis 6.660

Carrozable para el transporte de 30-32 personas

Infórmese bien la garantía
que ofrece esta marca

Damborenea Hnos. y Bengoechea, S. L. Oquendo, 10

Montar un *Fisk*



CONCESIONARIOS PARA ESPAÑA

M. ODRIUZOLA E HIJOS

MIRACRUZ, 5 — TELEFONO 12833

SAN SEBASTIAN



AGENTES PARA GUIPUZCOA

XIMENEZ & C^o

USANDIZAGA, 1 — TELEFONO 1-30-04

NEUMATICOS "FISK"



VI CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

**GRAN PREMIO
DE SAN SEBASTIÁN**

25 JULIO 1928

**GRAN PREMIO DE ESPAÑA
PARA VEHÍCULOS SPORT**

29 JULIO 1928

REGLAMENTOS

VI GRAN PREMIO
DE
SAN SEBASTIÁN

VI GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

Artículo 1. — El Real Automóvil Club de Guipúzcoa organiza, para el día 25 de Julio de 1928, una carrera de automóviles denominada *VI Gran Premio de San Sebastián*.

Art. 2. Esta carrera se celebrará de acuerdo con lo dispuesto por el Código Deportivo Internacional de la A. I. A. C. R., cuyas prescripciones, así como las del presente Reglamento especial, se comprometen a acatar todos los corredores y concursantes por el hecho de efectuar sus inscripciones.

Art. 3. La carrera será Internacional y Reservada.

Art. 4. Dicho Gran Premio se correrá en el Circuito de San Sebastián, en sentido inverso al de las agujas de un reloj, siendo el perímetro del expresado Circuito de 17.315 Kilómetros.

El recorrido total que deberán efectuar los coches será de 692,600 Kilómetros, equivalente a 40 vueltas al Circuito.

El R. A. C. de G. señalará oportunamente las horas en que habrán de tener lugar el comienzo y la terminación de la carrera, sin perjuicio de que los Comisarios puedan, si lo creen oportuno, dar por terminada la carrera en cualquier momento.

Art. 5. Podrán tomar parte en esta carrera los automóviles comprendidos en las diferentes clases de la 1.ª Categoría establecida por el art. 1.º del anejo C. del Reglamento General Deportivo de la A. I. A. C. R.

Art. 6. Los pesos se entienden para el conjunto de materiales y piezas que concurren en la construcción del vehículo, por lo que no podrá ser completado en ningún caso por lastre.

Se pesarán los vehículos con sus carrocerías y con sus cuatro ruedas provistas con los neumáticos con que hayan de comenzar la carrera. Los depósitos de los coches no deberán contener agua, combustible ni lubricantes, excepción hecha del aceite que contengan los «carters»; tampoco deberá haber en los coches, en el momento en que se pesen, herramientas, piezas ni neumáticos de repuesto.

Art. 7. La carrocería podrá ser de uno o de dos asientos.

La parte posterior de las carrocerías no deberá sobresalir más de metro y medio del plano vertical que pasa por el eje de las ruedas traseras del vehículo.

Asimismo, todos los vehículos que tomen parte en esta carrera deberán hallarse provistos de dispositivos que permitan su marcha hacia atrás, accionada por el motor, y un tubo de escape de gases colocado horizontalmente y dirigido hacia atrás, y en forma tal que su extremidad se halle a suficiente altura para evitar proyecciones de polvo; la extremidad posterior del tubo de escape deberá sobresalir, por lo menos diez centímetros del plano vertical que pasa por el eje de las ruedas traseras.

Deberán, además, tener un espejo retroscópico de 80 centímetros cuadrados de superficie útil.

Art. 8. Los vehículos no podrán ir ocupados durante la carrera por más de una persona.

Art. 9. Será ganador del «VI Gran Premio de San Sebastián» y quedará clasificado como primero, el vehículo que haya efectuado el recorrido total invirtiendo menos espacio de tiempo.

Se clasificarán en los lugares segundo, tercero, cuarto, etc., los vehículos que, habiendo efectuado el recorrido total, hayan invertido espacios de tiempo superiores al del ganador y por orden de menor a mayor espacio de tiempo.

Art. 10. El vehículo ganador será proclamado vencedor del «VI Gran Premio de San Sebastián», y recibirá:

- 1.º Copa de S. M. el Rey.
- 2.º 5.000 pesetas en metálico.

Al vehículo clasificado como segundo le será adjudicado un premio de 3.000 pesetas en metálico.

Al tercero un premio de 1.500 pesetas en metálico.

Se adjudicará también un premio de 500 pesetas al conductor del coche clasificado que haya efectuado la vuelta más rápida al Circuito.

Todos los premios se entregarán después de homologada la carrera por el R. A. C. de G.

Art. 11. Además de los premios indicados en el artículo precedente, el R. A. C. de G. entregará las siguientes primas en metálico a los coches inscritos:

2.000 pesetas a cada vehículo que tome la salida y dé un mínimo de dos vueltas al Circuito.

A los diez primeros vehículos clasificados en cada vuelta, una prima de 100 pesetas por cada vehículo y cada vuelta.

Art. 12. No habrá más clasificación que la señalada en el artículo 9. No obstante, se adjudicarán también los siguientes premios:

Una Copa para el coche mejor clasificado de entre los que tengan una cilindrada superior a 2.000 c. c.

Una Copa para el coche mejor clasificado de entre los que tengan una cilindrada superior a 1.500 y menor de 2.000 c. c.

Una Copa para el coche mejor clasificado de entre los que tengan una cilindrada superior a 1.100 y menor de 1.500 c. c.

Una Copa para el coche mejor clasificado de entre los que tengan una cilindrada menor de 1.100 c. c.

Art. 13. Los derechos de inscripción para esta carrera serán de 100 pesetas y serán reembolsadas a todos los vehículos que tomen la salida,

Las inscripciones acompañadas del importe de los derechos, deberán entregarse en el domicilio del R. A. C. de G. (Plaza de Oquendo), San Sebastián.

La entrega de inscripciones podrá efectuarse hasta las veinticuatro horas del día 1.º de Julio; pasando esta fecha, se admitirán inscripciones, previo el pago de 200 pesetas en concepto de derechos de inscripción, hasta el día 15 de Julio, quedando definitivamente cerrada la admisión de inscripciones en dicha fecha y hora. En este último caso sólo serán reembolsadas 100 pesetas a los vehículos que tomen la salida.

Las inscripciones para ser definitivas deberán ser aceptadas por la Comisión Deportiva del R. A. C. de G., la que se reserva el derecho a rehusar a cualquier concursante y esto sin dar a conocer sus razones.

Art. 14. Tanto los concursantes como los conductores titulares y suplentes, deberán hallarse en posesión de la correspondiente licencia expedida por un Club afiliado a la A. I. A. C. R.

Art. 15. Los conductores titulares podrán ser reemplazados por los suplentes, pero tales sustituciones sólo podrán efectuarse a la terminación de una vuelta y en presencia de un Comisario, después de haber previamente obtenido la autorización de éste.

Será condición indispensable que el R. A. C. de G. haya aceptado a los suplentes designados por los concursantes.

Art. 16. La salida será lanzada, saliendo los coches precedidos de un coche piloto, que al llegar frente al Puesto de Cronometradores se apartará a su derecha, comenzando en aquel momento la carrera.

El orden en que los coches deben efectuar la salida, se determinará por sorteo.

Art. 17. Todos los vehículos deberán estar pintados con los colores correspondientes a la nacionalidad respectiva, y llevarán en su frente, en la parte posterior y en cada lado, pintado el número correspondiente de modo perfectamente visible. Las dimensiones mínimas de las difras, serán:

Altura: 35 centímetros.

Ancho uniforme del trazo: 7 centímetros.

Art. 18. Durante toda la duración de la carrera, los conductores estarán

obligados a observar todas las disposiciones que regulan la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España

Estarán también y muy especialmente obligados a ceder a su izquierda dos tercios del ancho de la carretera a cualquier corredor que para adelantarlos les pida paso. Asimismo se hallarán obligados a obedecer inmediatamente cuantas indicaciones les hagan los Comisarios de ruta.

Si algún vehículo concursante se detuviera por cualquier causa, su conductor tendrá la obligación de colocarlo a un lado de la carretera, en forma y lugar tales que la presencia de dicho vehículo no constituya obstáculo para la circulación de los demás vehículos concursantes.

Las señales a las que forzosamente deberán obedecer los conductores, serán las siguientes:

Bandera azul inmóvil: Marche por el lado derecho.

Bandera azul agitada: Precaución.

Bandera amarilla: Parada absoluta.

Art. 19. Cada concursante tendrá derecho a ocupar un emplazamiento en el lugar destinado a los aprovisionamientos; el sitio correspondiente en dicho lugar será designado por sorteo.

Tanto los aprovisionamientos como las reparaciones, montado o desmontado de ruedas, llantas o neumáticos, así como las operaciones cuya realización esté autorizada en el puesto de aprovisionamiento, deberán ser ejecutadas exclusivamente por el conductor del vehículo y su mecánico. A este objeto, cada conductor deberá designar al R. A. C. de G. el nombre y apellido de su correspondiente mecánico.

Todos los objetos y sustancias que puedan necesitar los equipos de los vehículos, deberán hallarse colocados en una mesa, cuya altura será uniforme en todos los puestos y de cuya mesa deberán tomarlos personalmente los conductores y mecánicos, quedando terminantemente prohibido entregar objeto ninguno a éstos o recogerlo de mano de ellos, así como también colocar sobre el mostrador recipientes conteniendo gasolina, hasta el preciso momento en que haya de ser utilizada por los conductores.

Durante el aprovisionamiento de combustible de un coche, el conductor deberá parar el funcionamiento del motor.

Estará también obligado cada equipo, cuando el coche correspondiente abandone el puesto de aprovisionamiento, a retirar del suelo cuanto sobre él hubieran dejado con motivo de las operaciones autorizadas realizadas; todo ello deberán ejecutarlo sin ayuda exterior alguna.

No se permitirá la entrada en cada puesto de aprovisionamiento más que al personal técnico designado por los concursantes y en la proporción siguiente: cinco personas por vehículo que tome parte en la carrera.

Todo concursante que haya de tener gasolina en el emplazamiento que le corresponda, tendrá la obligación de colocar, por lo menos, un aparato extintor de incendios en condiciones de funcionamiento.

Art. 20. Queda terminantemente prohibido cualquier aprovisionamiento, ya sea destinado a los vehículos, ya sea a sus ocupantes, durante la carrera fuera del puesto mencionado en el art. 19, autorizándose, únicamente, los aprovisionamientos, reparaciones y sustituciones de piezas llevadas a cabo por medio de útiles, piezas de repuesto o substancias que los vehículos lleven a bordo y cuyas operaciones, efectuadas durante la carrera, sólo podrán ser ejecutadas en cada vehículo por su respectivo conductor.

Art. 21. Todos los coches que terminen esta carrera, deberán ser puestos a disposición de los organizadores en el mismo momento en que lleguen a la meta y sus conductores los transportarán al lugar que al efecto les sea designado; en dicho lugar quedarán encerrados los vehículos a disposición de los organizadores durante veinticuatro horas.

Art. 22. Las casas no concursantes, pero interesadas en la carrera, que deseen ocupar un local de aprovisionamiento, podrán solicitarlo del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, el que pondrá a disposición de ellas el número de locales que resulten sobrantes después de atendidas las necesidades de los concursantes.

Por cada local que soliciten deberán entregar la cantidad de 500 pesetas, cantidad en que se fija el precio de dicho local; la expresada suma será devuelta al solicitante si no fuera posible al R. A. C. de G. adjudicar el emplazamiento, y las peticiones de éstos, acompañadas del importe mencionado, deberán dirigirse a la Secretaría del R. A. C. de G., Plaza de Oquendo, San Sebastián, antes de las veinticuatro horas del 1.º de Junio. Las peticiones que posteriormente se reciban antes del 1.º de Julio deberán entregarse acompañadas de derechos dobles. Estos emplazamientos estarán a disposición de sus titulares los días 25 y 29 de Julio de 1928.

Art. 23. Toda reclamación deberá formularse por escrito y ser entregada en mano a alguno de los Comisarios, en las condiciones fijadas por el Código Deportivo Internacional de la A. I. A. C. R. y dentro de los plazos siguientes:

Las que se relacionen con la clasificación de los vehículos, conductores o mecánicos, veinticuatro horas antes de la señalada para el comienzo de la carrera.

Las que se relacionen con hechos ocurridos durante la carrera, antes de que transcurra una hora desde el momento de la terminación de aquélla,

Art. 24. Por el hecho de efectuar su inscripción tanto los concursantes como los conductores, reconocen como únicas jurisdicciones deportivas las establecidas por el Código Deportivo Internacional de la A. I. A. C. R. y aceptan las penalidades que pudieran serles impuestas si acudiesen ante otra jurisdicción.

Art. 25. Los concursantes inscriptos tendrán la obligación de contratar con una o con varias Compañías de Seguros, los siguientes:

- 1.º Un seguro de responsabilidad civil para cada uno de los coches ins-

critos, que cubra toda clase de accidentes o daños que puedan ocasionar a tercero o a cosa de tercero. Este seguro, que deberá contratarse con entidades de reconocida solvencia, deberá cubrir una garantía global mínima de 100.000 pesetas por accidente, sin que el importe de la póliza establezca limitación alguna para la responsabilidad del constructor.

2.º Un seguro para los conductores y mecánicos.

3.º Un seguro contra incendio que cubra los objetos y material depositado en los puestos de aprovisionamiento.

En todas las pólizas de estos seguros, las entidades aseguradoras deberán hacer constar categóricamente que renuncian a toda clase de recursos o acciones que pudieran entablar o ejercitar, en caso de accidente o siniestro, contra el R. A. C. de G. o contra cualquier otra persona de cuya actuación fueran responsables los organizadores.

Los concursantes tendrán la obligación de enviar por carta certificada y antes del 15 de Julio de 1928, un duplicado de cada una de las pólizas que hubieren contratado, entendiéndose que el día de la carrera el R. A. C. de G. no autorizará la salida de los coches para los que no se hubiera cumplimentado lo anteriormente dispuesto,

El hecho de contratar estos seguros, así como de darlos a conocer, no limita la responsabilidad civil en que los concursantes o corredores pudieran incurrir.

Art. 26. Todo conductor inscrito deberá firmar una declaración haciendo constar que conoce tanto el Circuito, como los Reglamentos generales y especiales.

Art. 27. El R. A. C. de G. dará a conocer por medio de circulares especiales cuantas prescripciones o adiciones al presente Reglamento estime conveniente introducir, las que tendrán, a todos los efectos, el mismo valor y fuerza que las disposiciones contenidas en este Reglamento.

Art. 28. El R. A. C. de G. no acepta responsabilidad de ninguna clase por los accidentes de que puedan ser causantes o víctimas los concursantes a la carrera ni de ningún otro, de cualquier naturaleza que sea, que se produzca con ocasión de la carrera.

Los Comisarios deportivos serán:

Don Tiburcio Bea, Vicepresidente del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

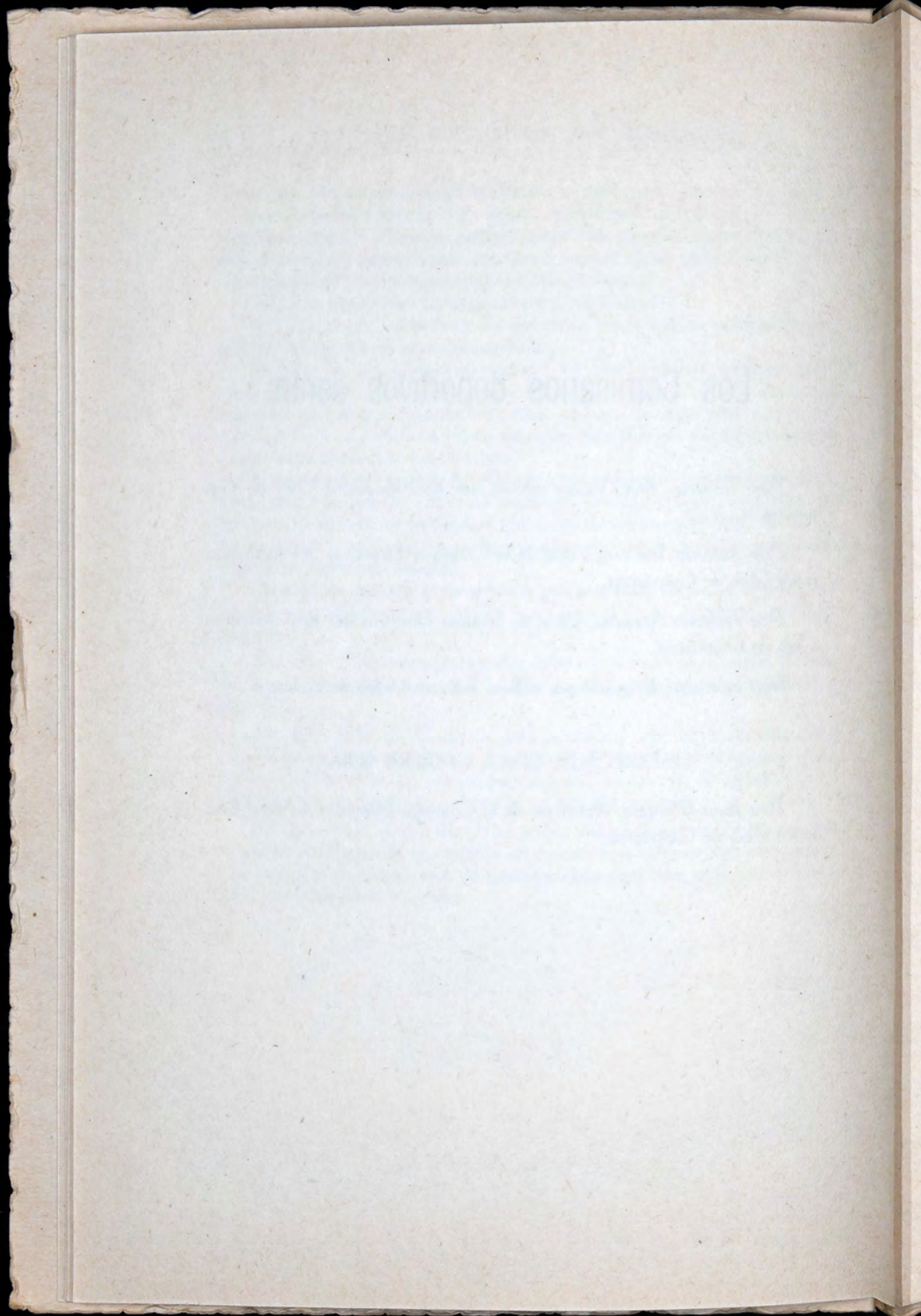
Don Antonio San Gil, Vocal de la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Don Federico Zappino, Vocal de la Junta Directiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Un Comisario designado por el Real Automóvil Club de España.

EL DIRECTOR DE LA CARRERA SERÁ:

Don Juan Montojo, Presidente de la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.



GRAN PREMIO DE ESPAÑA
PARA VEHÍCULOS SPORT

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

GRAN PREMIO DE ESPAÑA PARA VEHICULOS SPORT

Artículo 1. El Real Automóvil Club de Guipúzcoa organiza para el día 29 de Julio de 1928, una carrera de automóviles denominada *Gran Premio de España para vehículos Sport.*

Art. 2. Esta carrera se celebrará de acuerdo con lo dispuesto por el Código Deportivo Internacional de la A. I. A. C. R., cuyas prescripciones, así como las del presente Reglamento especial, se comprometen a acatar todos los corredores y concursantes por el hecho de efectuar sus inscripciones.

Art. 3. Se correrá esta carrera en el Circuito cerrado de San Sebastián, cuya longitud es de 17,315 Kilómetros y la marcha de los vehículos concursantes tendrá lugar en sentido inverso al de las agujas de un reloj.

Art. 4. Esta carrera tendrá lugar en dos partes de igual recorrido de 259,715 kilómetros (15 vueltas al Circuito), en la forma siguiente:

1.º Eliminatorias destinadas a clasificar los vehículos que tomen parte en la final.

2.º Una final con handicap determinado por las eliminatorias y que establecerá la clasificación de la carrera.

Art. 5. Podrán tomar parte en esta carrera los vehículos de la categoría «Sport» aprobada por la A. I. A. C. R., comprendidos en las clases A a G y repartidos en cuatro grupos, en la forma siguiente:

GRUPO	CLASE	CILINDRADA	Peso mínimo	Número mínimo de personas y de asientos
I	A	Más de 8.000 c. c.	1.800 Kgs.	4
	B	Más de 5.000 c. c. y menos de 8.000 c. c.	1.680 »	4
	C	Más de 3.000 c. c. y menos de 5.000 c. c.	1.200 »	4
II	D	Más de 2.000 c. c. y menos de 3.000 c. c.	860 Kgs.	2
	E	Más de 1.500 c. c. y menos de 2.000 c. c.	780 »	2
III	F	Más de 1.100 c. c. y menos de 1.500 c. c.	660 Kgs.	2
IV	G	Más de 750 c. c. y menos de 1.100 c. c.	420 Kgs.	1

Los coches provistos de compresores correrán en su grupo con los coches de su misma cilindrada, pero tendrán un handicap, tanto a la salida de la eliminatoria como a la final, de

6 minutos para el Grupo I	
8 » » » »	II
10 » » » »	III
12 » » » »	IV

Art. 6. Los vehículos no podrán ir ocupados durante la carrera por más de una persona.

Los pasajeros, en el número impuesto por el presente Reglamento, serán reemplazados por lastre a razón de 60 Kilogramos por persona.

El lastre será entregado sellado por el R. A. C. de G. antes de la salida, y los vehículos deberán llevarlo a bordo durante toda la carrera y presentarlo completo a la llegada.

Art. 7. Los pesos se entienden para el conjunto de materiales y piezas que concurren en la construcción del vehículo, por lo que no podrá ser completado en ningún caso por lastre.

Se pesarán los vehículos con sus carrocerías y con sus cuatro ruedas provistas con los neumáticos con que hayan de comenzar la carrera. Los depósitos de los coches no deberán contener agua, combustible ni lubricantes, excepción hecha del aceite que contengan los «carters»; tampoco deberá haber en los coches, en el momento que se pesen, herramientas, piezas ni neumáticos de repuesto.

Art. 8. Las carrocerías de los coches que tomen parte en esta carrera, deberán ser de sport, abiertas o cerradas; deberán asimismo ser normales, es decir, como se usan generalmente. Por lo tanto, los Comisarios podrán rechazar todo coche que, a su juicio, se presente con carrocería que no sea usual y corriente en coches de sport, sin que el concursante pueda formular reclamación de ninguna clase.

Las carrocerías deberán, además, ser cómodas y los coches deberán llevar durante toda la carrera aletas, faros, estribos, aparato de señales acústicas, puesta en marcha automática, espejo retroscópico, capota y silencioso eficaz, todo ello según se especifica más adelante.

Art. 9. Los asientos delanteros y los posteriores deberán responder a las medidas expuestas en las figuras 1, 2, 3 y 4:

Anchura mínima de cada asiento 40 ctms.

Anchura mínima para la cabida de las piernas
y los pies y para cada asiento 30 ctms.

a) Medidos horizontalmente y paralelamente al eje longitudinal del chasis a la altura del suelo.

Para el asiento del conductor a) se mide desde la aplomada del pedal más atrasado y en posición de reposo; para el de los pasajeros, a) se mide (a una altura de 20 centímetros) entre los dos puntos extremos delanteros y posteriores de la parte horizontal del suelo.

b) Medido verticalmente, una persona de 60 kilos por lo menos, sentada en el almohadón.

c) Medido horizontalmente y paralelamente al eje longitudinal del chasis y en el centro de cada asiento para los que tengan forma de baquet.

d) Medido verticalmente.

Las carrocerías deben ser de forma que
 $a + b + c = 1,10$ m. minimum
 y con la condición que las dimensiones mínimas sean respetadas.

$a = 30$ ctms.

$b = 20$ »

$c = 40$ »

$d = 40$ »

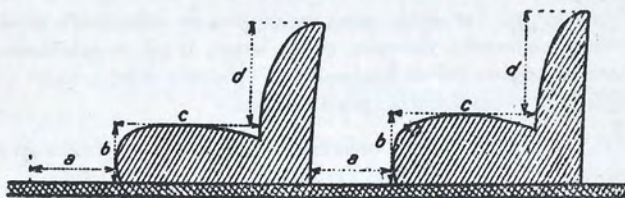


Fig 1

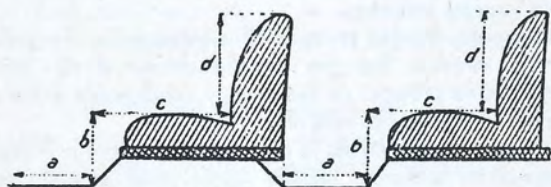


Fig 2

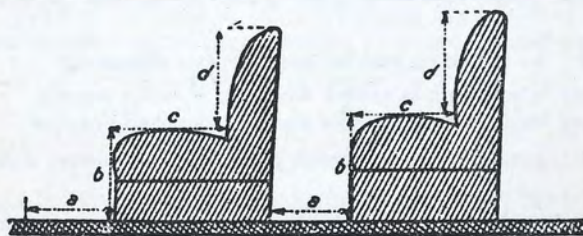


Fig. 3

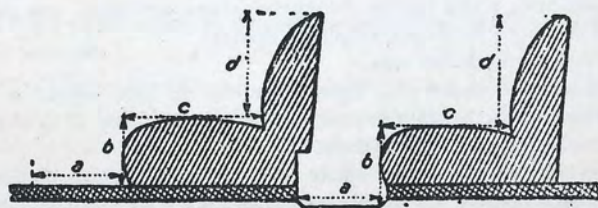


Fig. 4

Ejemplo: $a = 40$, $b = 20$, $c = 50$, o bien: $a = 30$, $b = 40$, $c = 40$, etc.

Art. 10. Las aletas de los vehículos deberán estar colocadas encima de las ruedas y cubrir éstas eficazmente envolviéndolas, por lo menos, en un tercio de su circunferencia.

Su anchura mínima será de 15 centímetros para la clase G y de 20 centímetros para las demás clases y sin solución de continuidad.

Esta anchura será exigida salvo en las partes recortadas para su unión con la caja.

En el caso en que las aletas estén recubiertas en todo o en parte por los elementos de la carrocería, deberán, desde luego, reunir la condición de protección continua exigida por el Reglamento; la rueda deberá estar recubierta en un tercio de su circunferencia, por lo menos.

Art. 11. Todos los coches abiertos están obligados a tener capota.

Las capotas serán enteramente cerradas por el panel posterior.

Se entiende por panel posterior:

- 1.º El panel del fondo.
- 2.º Los dos paneles laterales.

Los paneles laterales deberán proteger eficazmente a los dos pasajeros de los vehículos de dos asientos. Para los vehículos de más de dos asientos, los paneles laterales deberán proteger en las mismas condiciones a los pasajeros sentados en la parte posterior del vehículo.

La altura mínima del conjunto de la capota, para todos los vehículos, será de 80 centímetros como minimum, medida de la parte superior del asiento posterior, sin presión ni con persona alguna sentada.

La capota podrá llevarse plegada en el interior del coche durante la carrera.

Art. 12. La puesta en marcha automática es obligatoria:

- 1.º Para la salida de la carrera dada con el motor parado.
- 2.º Para las puestas en marcha ulteriores durante la carrera.

Art. 13. Los vehículos que tomen parte en esta carrera, deberán además tener:

1.º Un aparato de señales acústicas potente, que los concursantes deberán hacer funcionar en las curvas del recorrido y cada vez que traten de adelantar a otro coche.

2.º Dos faros y dos faroles delanteros, como minimum, que podrán estar integrados (faro y farol) por el mismo aparato.

3.º Farol piloto de luz roja.

4.º Un espejo retroscópico cuya superficie no sea inferior a 80 centímetros cuadrados, y cuyo espejo permita ver al conductor al coche que, siguiendo al suyo, pretenda adelantarle.

5.º Un aparato silenciador eficaz y dirigido en tal forma que no levante polvo y que no estorbe a los demás concursantes.

La eficacia del silencioso se define así:

El escape deberá dar la sensación de un ruido sordo en el cual se confundan las explosiones de cada cilindro.

Los aparatos silenciadores serán probados encima de una capa de serrín o polvo colocado en el suelo, y estando el motor en marcha no deberán levantar polvo ni serrín.

Art. 14. Las ruedas o bandajes de repuesto, dos como máximo, deberán hallarse colocadas en lugar distinto al destinado a los pasajeros, cuyo espacio tampoco podrán ocupar las cámaras o piezas de repuesto, ni las herramientas, ni la capota.

Art. 15. La carrera eliminatoria será disputada sobre una distancia de 259,715 Kilómetros o sean 15 vueltas del Circuito y terminará tres y cuarto horas después de la primera salida que se dé.

Art. 16. Tomarán parte en la carrera final los conductores de los vehículos clasificados en las eliminatorias.

Serán clasificados para la final un porcentaje de conductores que hayan terminado las eliminatorias en el tiempo previsto en el artículo 15.

Este porcentaje será fijado por el R. A. C. de G. antes del 15 de Julio de 1928.

Art. 17. Los conductores clasificados en cada grupo para la final, correrán ésta con un handicap de tiempo, calculado en función del tiempo de la mejor vuelta efectuada en su grupo durante la eliminatoria.

El handicap será, pues, el mismo para todos los concursantes de un mismo grupo, salvo para los vehículos provistos de compresores, que tendrán además del handicap, aplicado a los concursantes de su mismo grupo el handicap suplementario indicado en el artículo 5.º y que es como sigue:

6 minutos para el Grupo	I
8 » » » »	II
10 » » » »	III
12 » » » »	IV

Si el mejor tiempo de una vuelta es hecho por un vehículo con compresor, este tiempo que sirve de base al cálculo del handicap del grupo, será aumentado de 1/10 del handicap suplementario dado a los coches con compresor de este grupo.

Art. 18. La carrera final se disputará sobre 259,715 Kilómetros o sean 15 vueltas al Circuito.

Art. 19. El conductor que en cada grupo termine primero el recorrido de la carrera eliminatoria será proclamado vencedor de la eliminatoria de su grupo y recibirá un premio de 1.500 pesetas en metálico.

El segundo de cada grupo recibirá un premio de 500 pesetas en metálico.

Art. 20. Además de estos premios, el R. A. C. de G. entregará las siguientes primas en metálico a los coches inscritos:

500 pesetas a cada vehículo que tome la salida y dé un minimum de dos vueltas al Circuito.

A los cinco primeros vehículos de cada grupo, en cada vuelta, una prima de 100 pesetas.

Art. 21. El conductor que termine primero el recorrido de la final será proclamado vencedor del «Gran Premio de España para vehículos Sport» y recibirá:

- 1.º Una Copa de S. M. la Reina.
 - 2.º 5.000 pesetas en metálico.
- El segundo recibirá 3.000 pesetas en metálico.
- | | | | | |
|------------|---|-------|---|---|
| El tercero | » | 1.500 | » | » |
| El cuarto | » | 500 | » | » |

Todos los premios se entregarán después de homologada la carrera por el R. A. C. de G.

Art. 22. Los derechos de inscripción para esta carrera serán de 100 pesetas y serán reembolsadas a todos los vehículos que tomen la salida.

Las inscripciones acompañadas del importe de los derechos deberán entregarse en el domicilio del R. A. C. de G. (Plaza de Oquendo), San Sebastián.

La entrega de inscripciones podrá efectuarse hasta las veinticuatro horas del día 1.º de Julio; pasando esta fecha, se admitirán inscripciones, previo el pago de 200 pesetas en concepto de derechos de inscripción hasta el día 15 de Julio, quedando definitivamente cerrada la admisión de inscripciones en dicha fecha y hora. En este último caso sólo serán reembolsadas 100 pesetas a los vehículos que tomen la salida.

Las inscripciones para ser definitivas deberán ser aceptadas por la Comisión Deportiva del R. A. C. de G., la que se reserva el derecho de rehusar a cualquier concursante y esto sin dar a conocer sus razones.

Art. 23. Cada vehículo concursante deberá llevar pintado el número que le será designado.

Dicho número deberá hallarse pintado en la forma siguiente:

- a) En cada lado del «capot» y perfectamente visible.
- b) En la parte delantera del coche, pintado también muy visiblemente.
- c) En la parte posterior del vehículo.

Las dimensiones mínimas de los guarismos serán:

Altura de cada cifra.....	30 centímetros.
Anchura del trazado.....	5 »

Art. 24. Tanto los concursantes como los conductores deberán hallarse en posesión de la correspondiente licencia expedida por un club afiliado a la A. I. A. C. R.

Art. 25. Durante la carrera sólo el conductor deberá ir a bordo. Este

conducirá el coche durante las eliminatorias y durante la final, por lo tanto queda prohibido todo cambio de conductor.

Art. 26. Durante toda la duración de la carrera, los conductores estarán obligados a observar todas las disposiciones que regulan la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España.

Estarán también, muy especialmente, obligados a ceder a su izquierda dos tercios del ancho de la carretera a cualquier corredor que para adelantarlos les pida paso. Asimismo se hallarán obligados a obedecer inmediatamente cuantas indicaciones les hagan los Comisarios de ruta.

Si algún vehículo concursante se detuviera por cualquier causa, su conductor tendrá la obligación de colocarlo a un lado de la carretera, en forma y lugar tales que la presencia de dicho vehículo no constituya obstáculos para la circulación de los demás vehículos concursantes.

Las señales a las que forzosamente deberán obedecer los conductores serán las siguientes:

Bandera azul inmóvil: Marche por el lado derecho.

Bandera azul agitada: Precaución.

Bandera amarilla: Parada absoluta.

Art. 27. Todos los coches inscritos para esta carrera deberán ser presentados al Jurado veinticuatro horas antes de la carrera, en el lugar que al efecto se designe y se procederá a comprobar la identidad de los mismos y a su clasificación, quedando sellados todos los admitidos.

Los corredores deberán conservar intactos los precintos o sellos colocados por el R. A. C. de G. hasta después de transcurridas las veinticuatro horas, contadas desde la terminación de la carrera, durante cuyo espacio de tiempo todos los vehículos que hubiesen comenzado la carrera quedarán encerrados y a disposición del Jurado para cuantos exámenes o comprobaciones estime necesario efectuar dicho Jurado.

El transporte de los vehículos al lugar en que deben quedar encerrados, se efectuará por los concursantes mismos, para lo cual éstos adoptarán las medidas necesarias.

Art. 28. Cada concursante tendrá derecho a un emplazamiento para el aprovisionamiento de sus coches; la adjudicación de los emplazamientos se efectuará por sorteo.

Se prohíbe terminantemente que personas ajenas al servicio de los concursantes entren en los aprovisionamientos. Para autorizar la entrada en estos recintos, el R. A. C. de G. facilitará los correspondientes distintivos, en número de tres por cada coche inscrito.

Todo concursante que haya de tener gasolina en el emplazamiento que le corresponda tendrá la obligación de colocar un aparato extintor de incendios en condiciones de funcionamiento.

Art. 29. Queda prohibido todo aprovisionamiento de cualquier clase que

sea, del vehículo y del conductor, durante las eliminatorias y durante la final; los aprovisionamientos, reparaciones o sustituciones de piezas necesarias deberán efectuarse con los elementos que el vehículo lleve a bordo y con la condición rigurosa de que sean efectuados única y exclusivamente por el conductor.

Art. 30. Los aprovisionamientos podrán hacerse después de terminada la eliminatoria y antes de la final en frente de las Tribunas, en el lugar indicado en el art. 28 y dispondrán para ello de treinta minutos.

Cada conductor podrá ser ayudado por un mecánico debidamente autorizado por el R. A. C. de G.

Art. 31. Las casas no concursantes, pero interesadas en la carrera, que deseen ocupar un local de aprovisionamiento, podrán solicitarlo del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, el que pondrá a disposición de ellas el número de locales que resulten sobrantes después de atendidas las necesidades de los concursantes.

Por cada local que soliciten deberán entregar la cantidad de 500 pesetas, cantidad en que se fija el precio de dicho local; la expresada suma será devuelta al solicitante si no fuera posible al R. A. C. de G. adjudicar el emplazamiento, y las peticiones de éstos, acompañadas del importe mencionado, deberán dirigirse a la Secretaría del R. A. C. de G. (Plaza de Oquendo) San Sebastián, antes de las veinticuatro horas del 1.º de Julio. Las peticiones que posteriormente se reciban antes del 15 de Julio deberán entregarse acompañadas de derechos dobles. Estos emplazamientos estarán a disposición de sus titulares los días 25 y 29 de Julio de 1928.

Art. 32. Toda reclamación deberá formularse por escrito y ser entregada en mano a alguno de los Comisarios, en las condiciones fijadas por el Código Deportivo Internacional de la A. I. A. C. R. y dentro de los plazos siguientes:

Las que se relacionen con la clasificación de los vehículos, conductores o mecánicos, veinticuatro horas antes de la señalada para el comienzo de la carrera.

Las que se relacionen con hechos ocurridos durante la carrera, antes de que transcurra una hora desde el momento de la terminación de aquélla.

Art. 33. Por el hecho de efectuar su inscripción, tanto los concursantes como los conductores, reconocen como únicas jurisdicciones deportivas las establecidas por el Código Deportivo Internacional de la A. I. A. C. R. y aceptan las penalidades que pudieran serles impuestas si acudiesen ante otra jurisdicción.

Art. 34. Los concursantes inscritos tendrán la obligación de contratar con una o varias Compañías de Seguros, los siguientes:

1.º Un seguro de responsabilidad civil para cada uno de los coches ins-

critos, que cubra toda clase de accidentes o daños que puedan ocasionar a tercero o a cosa de tercero. Este seguro, que deberá contratarse con entidades de reconocida solvencia, deberá cubrir una garantía global mínima de 100.000 pesetas por accidente, sin que el importe de la póliza establezca limitación alguna para la responsabilidad del constructor.

2.º Un seguro para los conductores.

3.º Un seguro contra incendio que cubra los objetos y material depositado en los puestos de aprovisionamiento.

En todas las pólizas de estos seguros, las entidades aseguradoras deberán hacer constar, categóricamente, que renuncian a toda clase de recursos o acciones que pudieran entablar o ejercitar, en caso de accidente o siniestro, contra el R. A. C. de G. o contra cualquier otra persona de cuya actuación fueran responsables los organizadores.

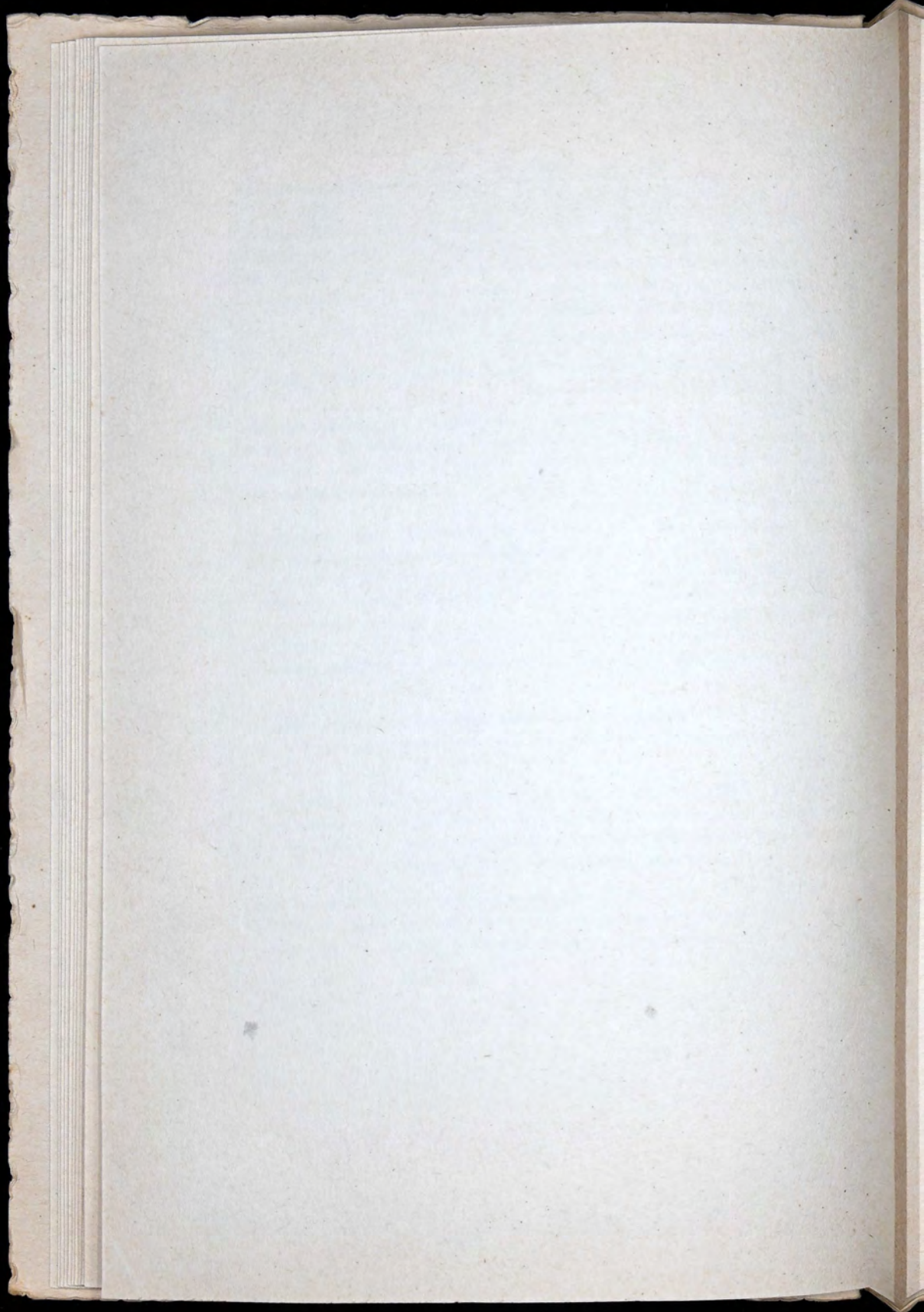
Los concursantes tendrán la obligación de enviar por carta certificada y antes del 15 de Julio de 1928, un duplicado de cada una de las pólizas que hubieren contratado, entendiéndose que el día de la carrera el R. A. C. de G. no autorizará la salida de los coches para los que no se hubiera cumplimentado lo anteriormente dispuesto.

El hecho de contratar estos seguros, así como de darlos a conocer, no limita la responsabilidad civil en que los concursantes o corredores pudieran incurrir.

Art. 35. Todo conductor inscrito deberá firmar una declaración haciendo constar que conoce tanto el Circuito como los Reglamentos generales y especiales.

Art. 36. El R. A. C. de G. dará a conocer por medio de circulares especiales cuantas prescripciones o adiciones al presente Reglamento estime conveniente introducir, las que tendrán, a todos los efectos, el mismo valor y fuerza que las disposiciones contenidas en este Reglamento.

Art. 37. El R. A. C. de G. no acepta responsabilidad de ninguna clase por los accidentes de que puedan ser causantes o víctimas los concursantes a la carrera ni de ningún otro, de cualquier naturaleza que sea, que se produzca con ocasión de la carrera.



Los Comisarios deportivos serán:

Don Tiburcio Bea, Vicepresidente del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

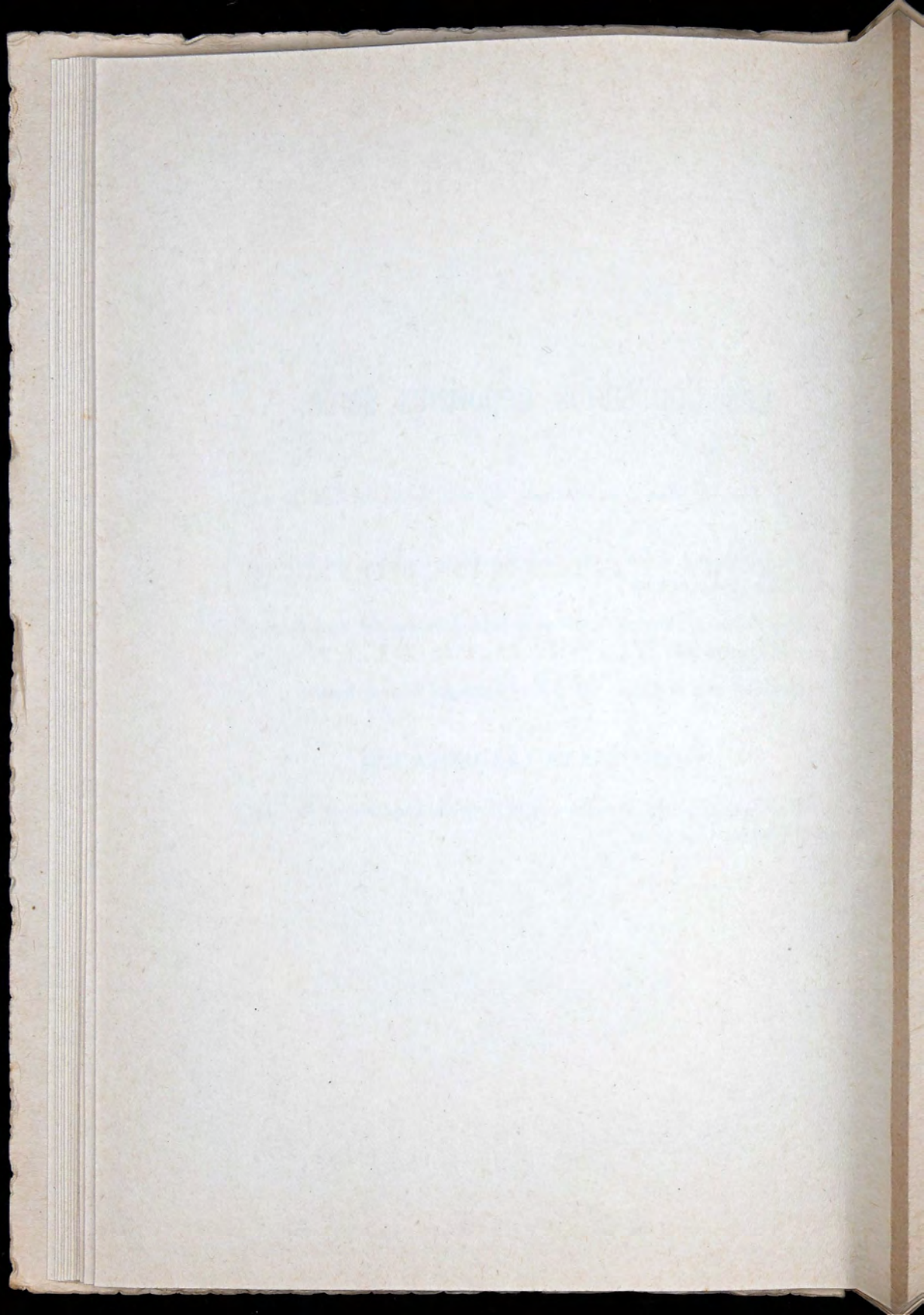
Don Antonio San Gil, Vocal de la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Don Federico Zappino, Vocal de la Junta Directiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

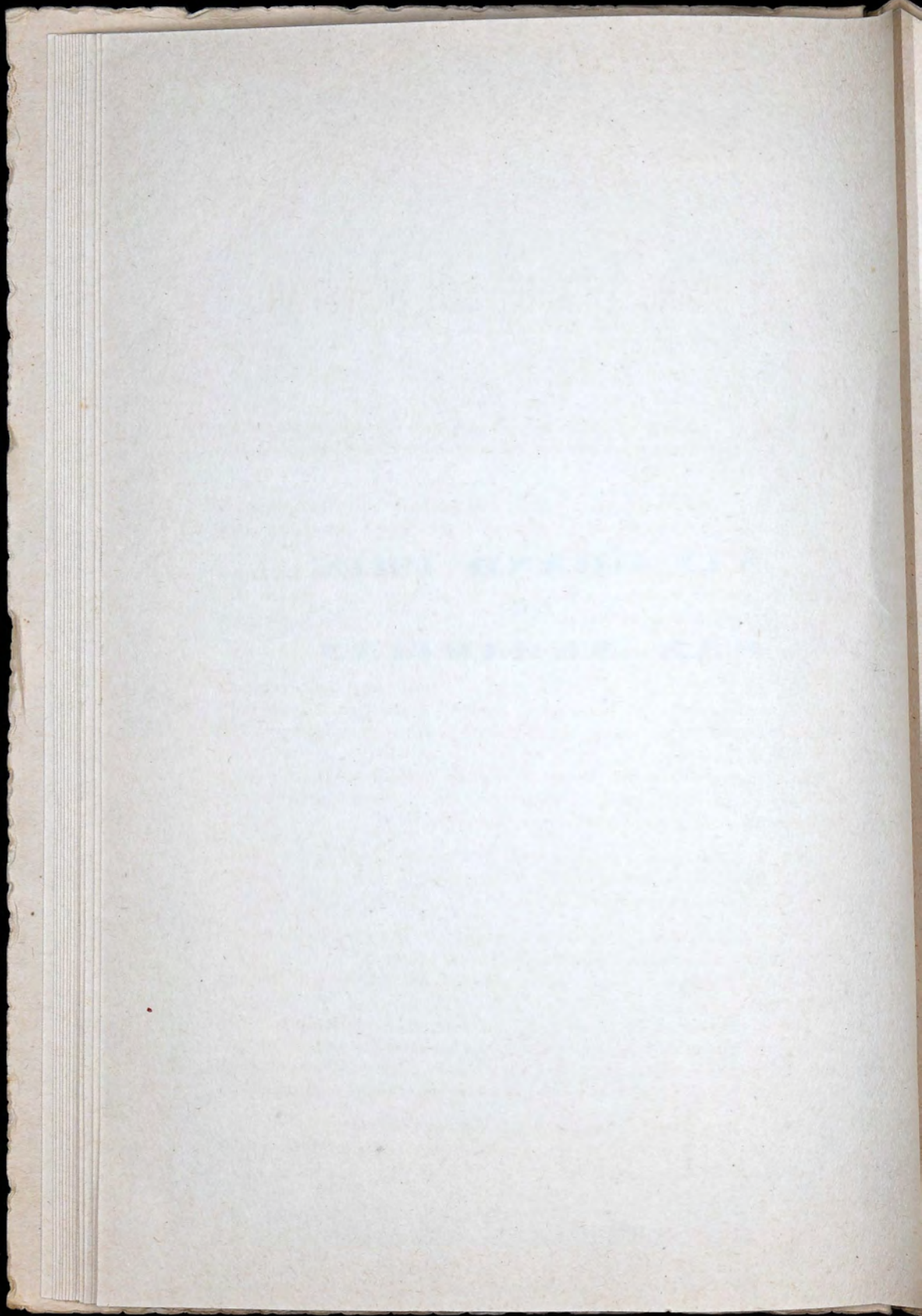
Un Comisario designado por el Real Automóvil Club de España.

EL DIRECTOR DE LA CARRERA SERÁ:

Don Juan Montojo, Presidente de la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.



VI.^E GRAND PRIX
DE
SAN SEBASTIÁN



VI.^e GRAND PRIX DE SAN SEBASTIAN

Article 1. Le Royal Automobile Club de Guipúzcoa organise pour le 25 Juillet 1928 une course d'automobiles, désignée sous le nom de *VI Grana Prix de San Sebastián*.

Art. 2. Cette course sera organisée conformément aux prescriptions du Règlement Général Sportif de l'Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus (A. I. A. C. R.).

Ce Règlement, auquel tous les concurrents s'engagent à se soumettre par le seul fait de leur engagement, est obligatoire pour tout ce qui n'est pas prévu au présent règlement particulier.

Art. 3. La course sera Internationale et Reservée.

Art. 4. Ce Grand Prix sera couru sur le Circuit fermé de San Sebastián, d'un périmètre de 17 kilomètres 315 mètres, et dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre. La distance à parcourir est de 40 tours, soit 692.600 kilomètres.

Les heures du commencement et de la fin de la course seront fixées par le R. A. C. de G., toute fois les Commissaires sportifs pourront arrêter la course quand ils le jugeront à propos, avant l'heure fixée.

Art. 5. Seront admis à prendre part à cette course les véhicules compris dans les classes de la première catégorie prévues par l'article 1.^o de l'Annexe C du Règlement Général Sportif de l'A. I. A. C. R.

Art. 6. Les poids s'entend pour l'ensemble des matériaux et pièces concourant à la construction du véhicule, châssis et carrosserie.

Ce poids minimum ne pourra par conséquent, être complété par une surcharge quelconque.

Les voitures seront pesées avec les carrosseries, les quatre roues, pourvues d'enveloppes, qui devront être celles que porteront les voitures en prenant le départ, les carters garnis de lubrifiant, mais elles ne devront contenir ni eau, ni combustible utile, ni pièces, ni roues, ni enveloppes de rechange.

Art. 7. Les carrosseries pourront avoir une ou deux places.

Le fuselage arrière des carrosseries ne pourra dépasser de plus d'un mètre cinquante l'axe des roues arrière.

Tous les véhicules prenant part à la course devront avoir une marche arrière mue par le moteur et un échappement horizontal dirigé vers l'arrière ayant son extrémité suffisamment relevée pour éviter les projections de poussière. Le tuyau d'échappement devra dépasser de 10 centimètres au minimum l'axe des roues arrière.

Tous les véhicules devront être munis d'un miroir rétroscopique de 80 cm² de surface utile.

Art. 8. Pendant la course le conducteur sera seul à bord.

Art. 9. Celui qui aura accompli le parcours dans le meilleur temps sera proclamé vainqueur du «VI Grand Prix de San Sebastián», le second celui qui aura accompli le meilleur temps après celui du premier et ainsi de suite.

Art. 10. Le vainqueur du "VI Grand Prix de San Sebastian" recevra les prix suivants:

1^{er}. Coupe de S.M. le Roi, 25.000 pesetas et une voiture offerte par Mr. Bugatti.

Le second recevra; 15.000 pesetas.

Le troisième recevra; 8.000 pesetas.

Il sera aussi décerné un prix de 500 pesetas au conducteur de la voiture classifiée ayant accompli le tour le plus rapide du circuit.

Tous les prix seront distribués aux vainqueurs après homologation de la course par le R.A.C. de G.

Art. 12. Il sera établi un seul classement d'accord avec l'article 9. Cependant il sera attribué aux concurrents les prix suivants:

Une coupe à la voiture ayant fait le meilleur temps de toutes les voitures d'une cylindrée de plus de 2.000 c. c.

Une coupe à la voiture ayant fait le meilleur temps de toutes les voitures d'une cylindrée comprise entre 1.500 et 2.000 c. c.

Une coupe à la voiture ayant fait le meilleur temps de toutes les voitures d'une cylindrée comprise entre 1.100 et 1.500 c. c.

Une coupe à la voiture ayant fait le meilleur temps de toutes les voitures d'une cylindrée inférieure à 1.100 c. c.

Art. 13. Les droits d'engagement pour cette course seront de 100 pesetas par voiture; ils seront remboursés, aux conducteurs prenant le départ.

Les engagements accompagnés du montant des droits devront parvenir au R. A. C. de G. (Plaza de Oquendo-San Sebastián) avant le 1^{er} Juillet.

Tous les véhicules prenant part à la course devront avoir une marche arrière mue par le moteur et un échappement horizontal dirigé vers l'arrière ayant son extrémité suffisamment relevée pour éviter les projections de poussière. Le tuyau d'échappement devra dépasser de 10 centimètres au minimum l'axe des roues arrière.

Tous les véhicules devront être munis d'un miroir rétroscopé de 80 cm² de surface utile.

Art. 8. Pendant la course le conducteur sera seul à bord.

Art. 9. Celui qui aura accompli le parcours dans le meilleur temps sera proclamé vainqueur du «VI Grand Prix de San Sebastián», le second celui qui aura accompli le meilleur temps après celui du premier et ainsi de suite.

Art. 10. Le vainqueur du «VI Grand Prix de San Sebastián» recevra les prix suivants:

- 1.° Coupe de S. M. le Roi.
 - 2.° 5.000 pesetas.
- Le second recevra: 3.000 pesetas.
Le troisième recevra: 1.500 pesetas.

Il sera aussi décerné un prix de 500 pesetas au conducteur de la voiture classifiée ayant accompli le tour le plus rapide du circuit.

Tous les prix seront distribués aux vainqueurs après homologation de la course par le R. A. C. de G.

Art. 11. En plus de ces prix le R. A. C. de G. offre aux concurrents les primes suivantes:

2.000 pesetas à chaque véhicule prenant le départ et faisant au moins deux tours du circuit.

Aux dix premières voitures classifiées dans chaque tour 100 pesetas par tour et par voiture.

Art. 12. Il sera établi un seul classement d'accord avec l'article 9. Cependant il sera attribué aux concurrents les prix suivants:

Une coupe à la voiture ayant fait le meilleur temps de toutes les voitures d'une cylindrée de plus de 2.000 c. c.

Une coupe à la voiture ayant fait le meilleur temps de toutes les voitures d'une cylindrée comprise entre 1.500 et 2.000 c. c.

Une coupe à la voiture ayant fait le meilleur temps de toutes les voitures d'une cylindrée comprise entre 1.100 et 1.500 c. c.

Une coupe à la voiture ayant fait le meilleur temps de toutes les voitures d'une cylindrée inférieure à 1.100 c. c.

Art. 13. Les droits d'engagement pour cette course seront de 100 pesetas par voiture; ils seront remboursés, aux conducteurs prenant le départ.

Les engagements accompagnés du montant des droits devront parvenir au R. A. C. de G. (Plaza de Oquendo-San Sebastián) avant le 1^{er} Juillet.

A partir de cette date les engagements seront reçus avec droits doubles et seront définitivement clos le 15 juillet.

Dans ce dernier cas seulement seront remboursés aux concurrents prenant le départ, la moitié des droits d'engagements, soit 100 pesetas.

Les engagements pour être définitifs devront être agréés par le R. A. C. de G. qui se réserve le droit de refuser tout concurrent sans avoir à en donner ses raisons.

Art. 14. Tous les conducteurs devront être munis d'une licence délivrée par un Club affilié à l'A. I. A. C. R.

Art. 15. Les conducteurs pourront être changés pendant la course, mais seulement à la fin d'un tour, et remplacés en présence d'un commissaire sportif et avec son autorisation.

Ces suppléants devront être préalablement agréés par le R. A. C. de G.

Art. 16. Le départ sera lancé: les coureurs seront précédés d'une voiture pilote qui en arrivant devant le poste des cronometreurs s'écartera vers la droite pour laisser le passage libre aux concurrents. A partir de ce moment la course sera virtuellement commencée. L'ordre des départs sera fixée par tirage au sort.

Art. 17. Les véhicules devront être peints des couleurs qui correspondent à la nationalité à laquelle ils appartiennent.

Ils devront porter à l'avant, à l'arrière et de chaque coté leur numéro peint d'une façon très apparente. Les chiffres devront avoir au moins 35 centimètres de hauteur et 7 centimètres de corps.

Art. 18. Pendant la course les conducteurs sont obligés d'observer toutes les dispositions qui règlent la circulation des véhicules à traction mécanique, spécialement ils doivent laisser à leur gauche les deux tiers de la route, afin de permettre le passage à toute autre voiture qui le sollicite; ils sont en outre obligés d'obéir à toutes les indications qui pourront leur être faites par les Commissaires de route.

Si une des voitures concurrentes désire s'arrêter par une cause quelconque, le conducteur est obligé de l'arrêter sur un des cotés de façon à ne pas être un obstacle pour les autres voitures.

Pendant toute la course, les signaux ci-après sont rigoureusement obligatoires pour les concurrents:

Drapeau bleu immobile: serrez votre droite.

Drapeau bleu agité: ralentissez.

Drapeau jaune: arrêt absolu.

Art. 19. Chaque concurrent aura droit à un emplacement, tiré au sort dans le poste de ravitaillement.

Les ravitaillements, réparations, remontage de roues, jantes ou pneus, ainsi que toutes les opérations autorisées au poste de ravitaillement, ne pour-

ront être effectués pour chaque véhicule que par le conducteur et son mécanicien.

À cet effet, chaque conducteur devra désigner préalablement le nom de son mécanicien.

Tous les objets et matières dont les équipages pourront avoir besoin devront être placés sur une planche «ad hoc», installée à la même hauteur pour tous, et sur laquelle les conducteurs et mécaniciens devront les prendre, sans qu'il soit permis de les leur passer directement ou de les leur reprendre.

Egalement il est défendu de mettre sur la dite planche des réservoirs d'essence jusqu'au moment où elle sera nécessaire aux conducteurs.

Pendant le ravitaillement de combustible d'un véhicule, le conducteur devra arrêter le moteur.

Les équipages devront, avant de quitter leur poste de ravitaillement, avoir débarrassé le sol de tout ce qui pourrait s'y trouver pendant les opérations autorisées et cela sans aucune aide extérieure.

L'entrée du poste de ravitaillement de chaque concurrent ne sera autorisée qu'au personnel technique, désigné par chaque concurrent, à raison de cinq personnes par véhicule prenant part à la course.

Les concurrents devront avoir à sa disposition dans les boxes de ravitaillement et en bon état de fonctionnement au minimum, un extinteur.

Art. 20. Aucun ravitaillement d'aucune sorte, ni de l'équipage ni du véhicule, n'est autorisé en cours de route en dehors du poste prévu à l'article 19 mais les ravitaillements, réparations et remplacements de pièces effectués au moyen de l'outillage, des pièces de rechange ou de matières se trouvant à bord sont autorisés en cours de route, à la condition rigoureuse qu'ils soient effectués strictement et uniquement par le conducteur,

Art. 21. Toutes les voitures qui auront fini la course dans les délais réglementaires seront mises à la disposition des organisateurs au moment de l'arrivée et seront conduites à un emplacement préalablement désigné; elles resteront enfermées pendant 24 heures, à la disposition des organisateurs.

Art. 22. Les maisons non concurrentes, mais intéressées à la course, désirant occuper un emplacement dans les postes de ravitaillement, devront en faire la demande au R. A. C. G. (Plaza de Oquendo-San Sebastián) lequel mettra à leur disposition les postes disponibles une fois que les nécessités des concurrents auront été couvertes.

Ils devront payer un droit de 500 pesetas qui sera remboursé au cas où ce poste ne pourrait pas leur être attribué.

Les demandes de ces emplacements accompagnées du montant de droits seront reçues avant le 1.^{er} Juillet à 24 heures.

Après cette date les demandes d'emplacements seront acceptées à droits doubles jus'au 15 Juillet à 24 heures.

Ces emplacements seront à la disposition des titulaires les journées du 25 et 29 Juillet 1928.

Art. 23. Toute réclamation devra être formulée par écrit et remise entre le mains de l'un des Commissaires sportifs d'après les conditions fixées par le Règlement Général de l'A. I. A. C. R.

Vingt-quatre heures avant le départ de la course, celles relatives à la qualification des véhicules ou des conducteurs ou des mécaniciens.

Une heure après la course, celles relatives à la course.

Art. 24. Par le fait de son inscription, tout concurrent reconnaît comme seule juridiction sportive celle établie par le Règlement Général Sportif de l'A. I. A. C. R. et accepte les pénalités auxquelles il pourrait s'exposer en s'adressant à une autre juridiction.

Art. 25. Les concurrents engagés sont tenus de contracter à une ou plusieurs compagnies d'assurances:

1.° Pour chacune de leurs voitures engagées, une assurance contre les accidents de toute nature pouvant être causés à des tiers pendant la course. Cette assurance — souscrite auprès des Compagnies ou des Sociétés de solvabilité indiscutable — devra comporter une garantie contre tous recours jusqu'à une concurrence de 100.000 pesetas au minimum, par accident sans que le montant de la police limite la responsabilité du concurrent.

2.° Une assurance pour le conducteur et mécanicien.

3.° Une assurance contre l'incendie pour les marchandises et matériel déposé dans le ravitaillement.

Toutes ces polices devront expressement stipuler que les Compagnies ou Sociétés d'assurances renoncent à tous recours qu'elles seraient amenées à exercer en cas d'accident ou de sinistre, contre le R. A. C. G., et contre toute personne dont les organisateurs seraient responsables.

Les concurrents seront tenus d'adresser au R. A. C. G. par lettre recommandée un mois avant la date de la course le double des polices qu'ils auront souscrites.

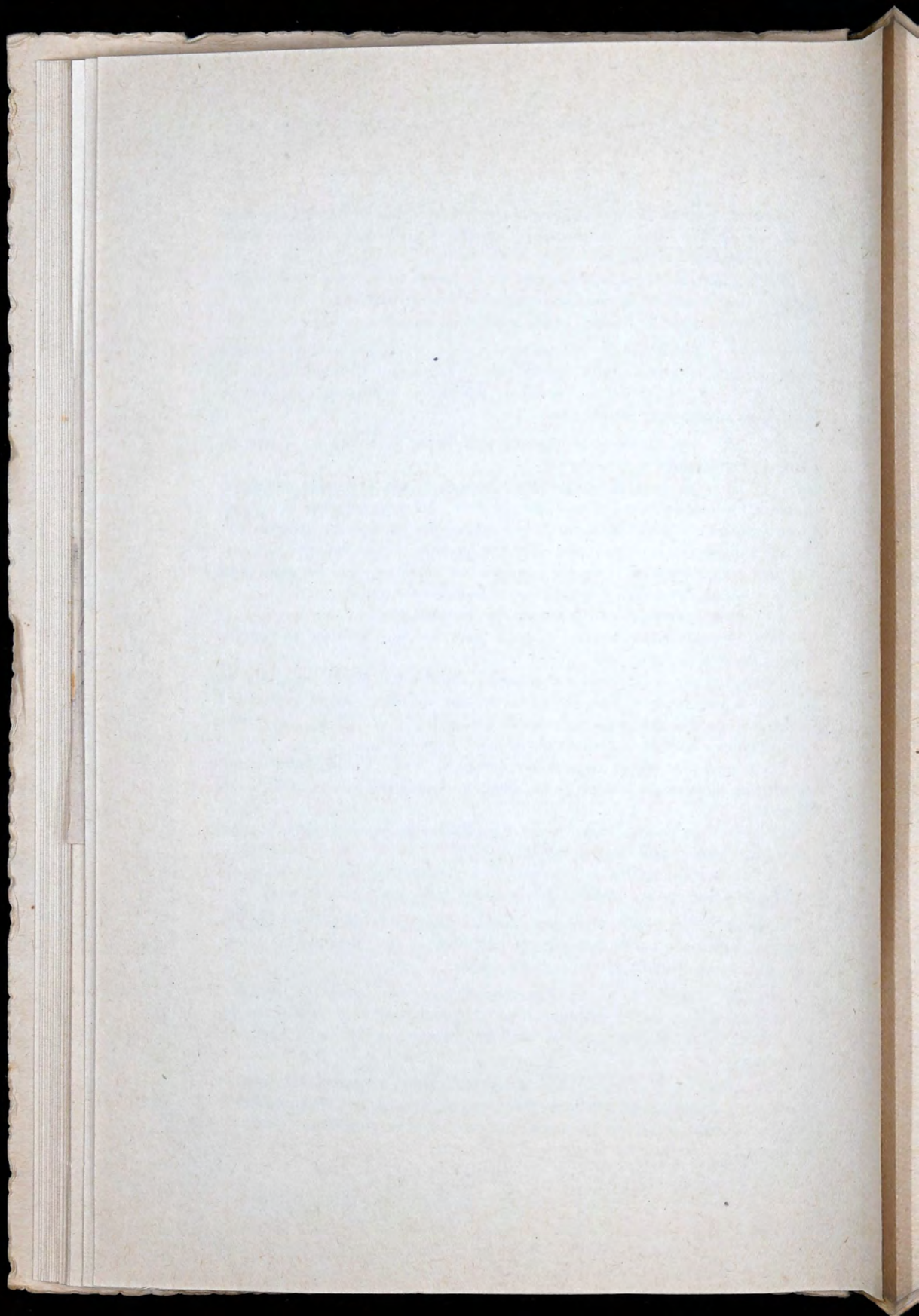
Le jour de la course, le R. A. C. G. refusera le départ à tout concurrent qui n'aurait pas rempli cette formalité.

La communication des polices, pas plus que leur établissement, ne dégage les concurrents des responsabilités civiles qu'ils pourraient encourir.

Art. 26. Les conducteurs des véhicules engagés devront signer une déclaration établissant qu'ils connaissent parfaitement le Circuit de la course, ainsi que les règlements généraux et particuliers.

Art. 27. Le R. A. C. G. fera connaître, par des circulaires spéciales, toutes prescriptions ou les additions à ce règlement particulier qu'il croira devoir édicter. Ces circulaires auront force de loi au même titre que le Règlement lui-même.

Art. 28. Le R. A. C. G. n'accepte aucune responsabilité pour les accidents qui pourront se produire et dont peuvent être victimes les concurrents aux courses ainsi que pour tous ceux qui pourraient se produire à l'occasion de la course, quelles que puisse en être la nature.



Les Commissaires sportifs seront:

Mr. Tiburcio Bea, Vice-président du R. A. C. G.

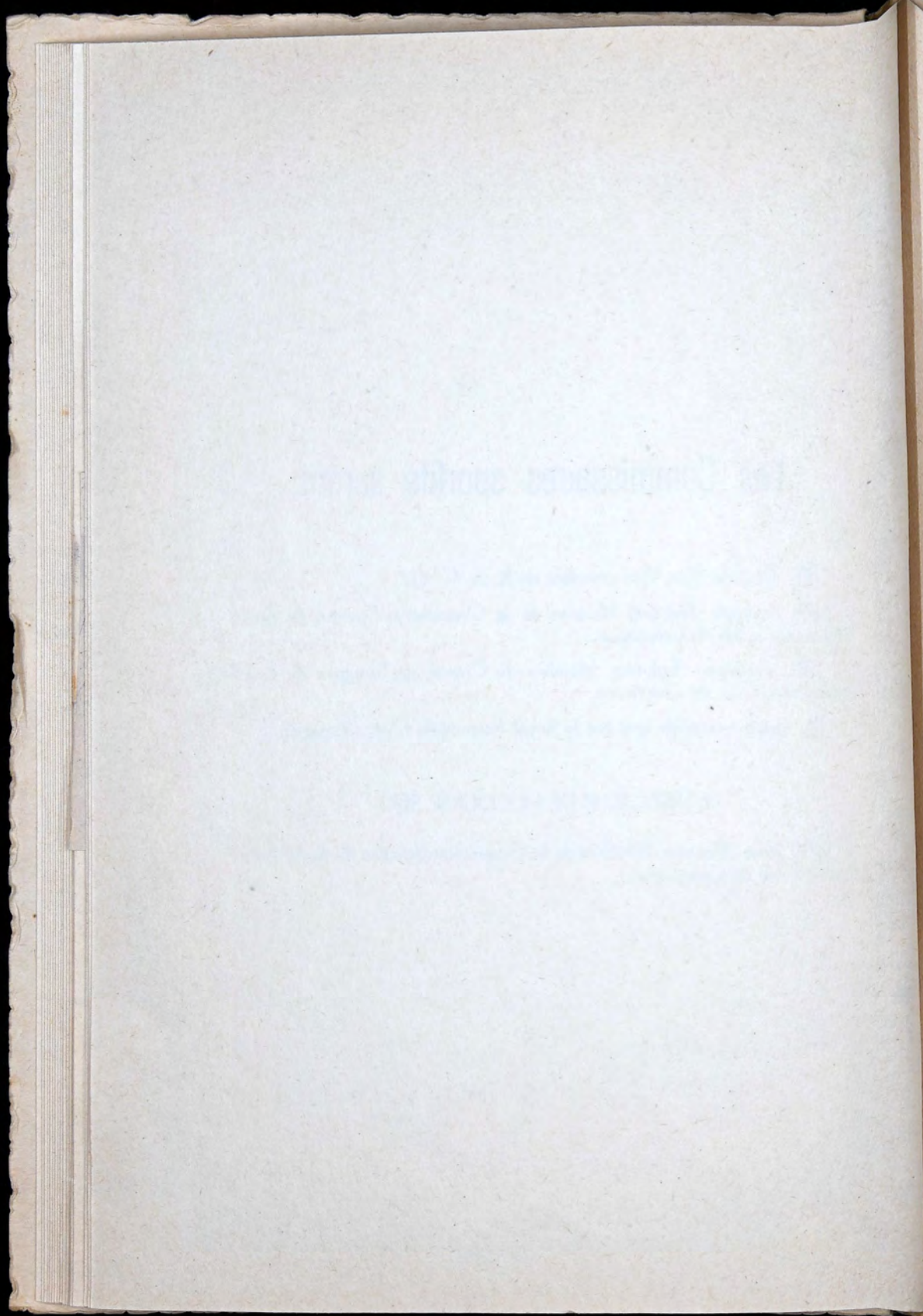
Mr. Antonio San Gil, Membre de la Commission Sportive du Royal Automobile Club de Guipúzcoa.

Mr. Federico Zappino, Membre du Comité de Direction du Royal Automobile Club de Guipúzcoa.

Un Commissaire désigné par le Royal Automobile Club d'Espagne.

LE DIRECTEUR DE LA COURSE SERA:

Mr. Juan Montojo, Président de la Commission Sportive du Royal Automobile Club de Guipúzcoa.



GRAND PRIX D'ESPAGNE

(VOITURES SPORT)

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

GRAND PRIX D'ESPAGNE VOITURES SPORT

Article 1. Le Royal Automobile Club de Guipúzcoa organise pour le 29 Juillet 1928 une course d'automobiles désignée sous le nom de *Grand Prix d'Espagne Voitures Sport*.

Art. 2. Cette course sera organisée conformément aux prescriptions du Règlement Général Sportif de l'Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus (A. I. A. C. R.).

Ce Règlement, auquel tous les concurrents s'engagent à se soumettre par le seul fait de leur engagement, est obligatoire pour tout ce qui n'est pas prévu au présent Règlement particulier.

Art. 3. Ce Grand Prix sera couru sur le Circuit fermé de San Sebastián dont la longueur est de 17 kilomètres 315 mètres, et dans le sens contraire à la marche des aiguilles d'une montre.

Art. 4. Le Grand Prix d'Espagne Voitures Sport sera couru en deux parties égales de 259.715 kilomètres, 15 tours du Circuit, chacune:

1.° Des éliminatoires qualifiant les voitures destinées à prendre part à la finale;

2.° Une finale, courue avec un handicap indiqué par les éliminatoires, et déterminant le vainqueur du «Grand Prix d'Espagne Voitures Sport».

Art. 5. Seront admis les véhicules de la catégorie Sport (Règlement Général Sportif de l'A. I. A. C. R., annexe C) des classes A à G qui seront réparties en quatre groupes, ainsi qu'il suit:

GROUPE	CLASSE	CYLINDRÉE	Poids minimum	Nombre minimum de personnes et de places
I	A	Au-dessus de 8.000 cc.	1.800 Kgs.	4
	B	Au-dessus de 5.000 cc. et jusqu'à 8.000 cc.	1.680 »	4
	C	Au-dessus de 3.000 cc. et jusqu'à 5 000 cc.	1.200 »	4
II	D	Au-dessus de 2.000 cc. et jusqu'à 3.000 cc.	860 Kgs.	2
	E	Au-dessus de 1 500 cc. et jusqu'à 2.000 cc.	780 »	2
III	F	Au-dessus de 1.100 cc. et jusqu'à 1.500 cc.	660 Kgs.	2
IV	G	Au-dessus de 750 cc. et jusqu'à 1.100 cc.	420 Kgs.	1

Les voitures munies de compresseurs courront dans leur groupe, avec les

voitures de même cylindrée, mais seront handicapées, tant au départ de l'éliminatoire, qu'au départ de la finale, de

- 6 minutes pour le groupe I
- 8 minutes pour le groupe II
- 10 minutes pour le groupe III
- 12 minutes pour le groupe IV

Art. 6. Le conducteur sera seul à bord.

Les passagers imposés par le présent Règlement seront remplacés par du lest en raison de 67 kgs. par personne.

Le lest plombé sera fourni par le R. A. C. de G. au moment du pesage; il devra être conservé pendant toute la durée de la Course et présenté complet à l'arrivée.

Art. 7. Le poids s'entend pour l'ensemble des matériaux et pièces concourant à la construction du véhicule; il ne pourra, par conséquent, être en aucun cas, complété par un lest quelconque.

Les véhicules seront pesés avec les carrosseries et les roues munies de pneumatiques ou bandages avec lesquels ils prendront le départ, sans eau, combustible, outillage, pièces, roues pneus ou bandages de rechange.

Art. 8. Les carrosseries des voitures inscrites pour prendre part dans cette course devront être de sport, ouvertes ou fermées. Elles devront être normales, c'est-à-dire généralement employées. Les Commissaires pourront refuser tout véhicule qui se présenterait avec une carrosserie non usuelle ou courante dans les voitures de sport, sans que le concurrent puisse formuler réclamation.

Les carrosseries devront être confortables et devront porter pendant toute la course: ailes, phares, marche-pieds, appareil de signaux sonores, mise en marche automatique, miroir rétroviseur, capote et silencieux efficace, comme il est dit dans les articles suivants.

Art. 9. Les sièges AV et AR devront répondre aux conditions exposées dans le tableau ci-après (fig. 1, 2, 3, 4):

Largeur minimum de chaque siège 40 cent.

Largeur minimum pour le logement des jambes
et des pieds (pour chaque place) 30 cent.

a) Mesuré horizontalement et parallèlement à l'axe longitudinal du châssis au niveau du plancher ou du fond des caves s'il y en a.

Pour la place du conducteur a) se mesure depuis l'aplomb de la pédale la plus reculée dans sa position de repos; pour celles des passagers, a) se mesure (sur une hauteur de 20 cent.) entre les deux points extrêmes AV et AR de la partie horizontale du plancher.

b) Mesuré verticalement, une personne de 60 kilos au moins étant assise sur le coussin.

c) Mesuré horizontalement, parallèlement à l'axe longitudinal du châssis, et au milieu de chaque place pour les formes à baquets.

d) Mesuré verticalement.

Les carrosseries doivent être établies de telle façon que:
 $a + b + c = 1 \text{ m. } 10$ au minimum
 à condition que les dimensions minimales soient respectées:

$a = 30$ centimètres

$b = 20$ »

$c = 40$ »

$d = 40$ »

Exemple: $a = 40, b = 20, c = 50. a = 30, b = 40, c = 40, \text{ etc.}$

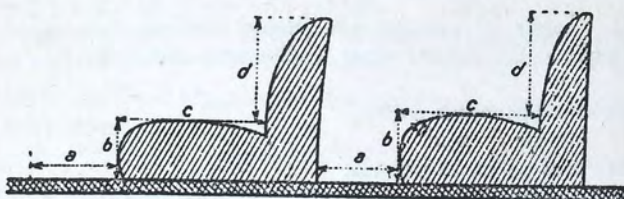


Fig 1

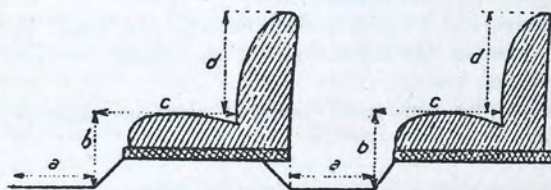


Fig 2

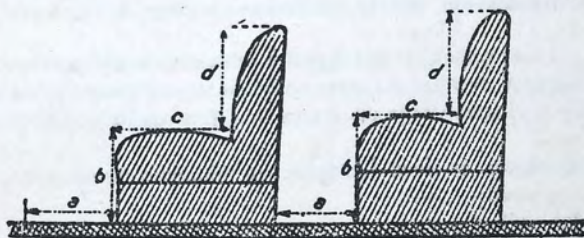


Fig.3

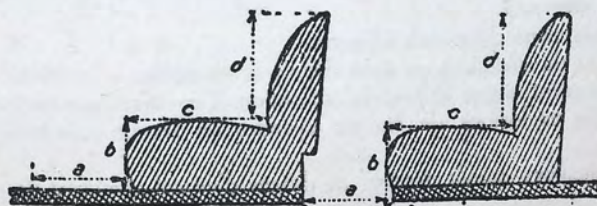


Fig. 4

Art. 10. Les ailes des véhicules seront exactement placées au-dessus des roues et devront les couvrir efficacement, en entourant au moins un tiers de leur circonférence, sans solution de continuité. La largeur des ailes sera au minimum de 15 cents. pour les véhicules des classes G, et au minimum de 20 cents. pour les véhicules des classes A à F.

Dans les cas où les ailes seront recouvertes en tout ou en partie par les éléments de la carrosserie, l'ensemble des ailes et de la carrosserie ou la carrosserie seule devra néanmoins satisfaire à la condition de protection prévue ci-dessus.

Art. 11. Toutes les voitures non fermées devront obligatoirement être munies de capotes. Les capotes seront entièrement closes sur les panneaux arrière.

On entend par panneaux arrière:

- 1.° Le panneau de fond.
- 2.° Les deux panneaux latéraux.

Les panneaux latéraux devront protéger les deux voyageurs de voitures à deux places. Pour les voitures à quatre places, les panneaux latéraux devront protéger les voyageurs assis aux places arrière.

La hauteur minime de l'ensemble de la capote, pour toutes les voitures, sera de 0 m. 80 au-dessus du coussin arrière sur lequel personne ne sera assis ni aucune pression exercée.

Pendant la course, les concurrents pourront avoir les capotes levées ou baissées à volonté.

Art. 12. La mise en marche automatique est obligatoire:

- 1.° Pour mettre en marche le moteur au moment du départ de la course.
- 2.° Pour les mises en marche ultérieures au cours de l'épreuve.

Art. 13. Toute voiture prenant part à cette course devra avoir:

- 1.° Un appareil avertisseur sonore puissant, que les conducteurs devront faire fonctionner à chaque virage ou toutes les fois qu'ils voudront dépasser un véhicule.
- 2.° Deux phares et deux lanternes au minimum pouvant être compris dans le même appareil.
- 3.° Un feu arrière rouge.
- 4.° Un miroir dont la surface utile ne doit pas être inférieure à 80 cm.² pour permettre au conducteur de voir si une voiture qui vient derrière a l'intention de la dépasser.
- 5.° Un appareil silencieux efficace.

L'efficacité du silencieux est ainsi définie et contrôlée:

L'échappement devra donner la sensation d'un bruit assourdi et fondu dans lequel les explosions de chaque cylindre ne seront pas brusquement accusées.

Les «silencieux» seront essayés au-dessus d'un sol recouvert de poussière.

re ou de sciure de bois, et le moteur étant en fonctionnement l'échappement obligatoirement horizontal ne devra soulever ni la poussière ni la sciure.

Art. 14. Les roues de rechange, deux au maximum, seront fixées à l'extérieur de l'emplacement réservé aux voyageurs.

Les enveloppes et les chambres dont le nombre est illimitée, ainsi que les pièces de rechange ne pourront non plus être à aucun moment placés dans l'emplacement réservé aux voyageurs, ni la capote non plus.

Art. 15. La course éliminatoire sera courue sur une distance de 259,715 kilomètres environ, soit 15 tours du Circuit.

La course sera arrêtée, pour toutes les voitures, 3 heures 15 minutes après que le premier départ aura été donné.

Art. 16. La finale sera ouverte aux conducteurs des véhicules qualifiés par les éliminatoires.

Seront qualifiés pour la finale un certain pourcentage des conducteurs ayant terminé les éliminatoires dans le temps prévu à l'art. 15.

Ce pourcentage sera fixé par le R. A. C. G. avant le 15 Juillet 1928.

Art. 17. Les conducteurs qualifiés dans chaque groupe pour la finale, recevront un handicap de temps qui sera calculé en tenant compte du temps du meilleur tour accompli dans leur groupe, pendant l'éliminatoire.

Le handicap sera donc le même pour tous les concurrents d'un même groupe, sauf pour les véhicules à compresseur qui recevront, en plus du handicap appliqué aux concurrents de leur groupe, un handicap supplémentaire, fixé comme il est dit à l'article 5 et comme suit:

6	minutes	pour	le	groupe	I
8	»	»	»	»	II
10	»	»	»	»	III
12	»	»	»	»	IV

Si le meilleur temps d'un tour est fait par une voiture à compresseur, ce temps, servant de base au calcul du handicap du groupe, sera majoré du 1/10 du handicap supplémentaire donné aux voitures à compresseur de ce groupe.

Art. 18. La finale sera courue sur une distance de 259,715 kilomètres, soit 15 tours du Circuit.

Art. 19. Le conducteur qui dans chaque groupe terminera le premier le parcours de la course éliminatoire, sera proclamé vainqueur de l'éliminatoire de son groupe. il recevra un prix de 1.500 pesetas.

Le second recevra 500 pesetas.

Art. 20. En plus de ces prix le R. A. C. G. offre aux concurrents les primes suivantes:

500 pesetas a chaque véhicule prenant le départ et faisant au moins deux tours du Circuit.

Aux cinq premières voitures de chaque groupe 100 pesetas par tour et par voiture.

Art. 21. Le conducteur qui terminera premier le parcours de la finale sera proclamé vainqueur du «Grand Prix d'Espagne Voitures Sport», il recevra:

La Coupe de S. M. la Reine.

5.000 pesetas.

Le second recevra: 3.000 pesetas.

Le troisième recevra: 1.500 pesetas.

Le quatrième recevra: 500 pesetas.

Tous les prix seront distribués aux vainqueurs après homologation de la course par le R. A. C. G.

Art. 22. Les droits d'engagement pour cette course seront de 100 pesetas par voiture, ils seront remboursés aux conducteurs prenant le départ.

Les engagements accompagnés du montant des droits devront parvenir au R. A. C. G. (Plaza de Oquendo-San Sebastián) avant le 1.^{er} Juillet.

A partir de cette date les engagements seront reçus avec droits doubles et seront définitivement clos le 15 Juillet.

Dans ce dernier cas seulement seront remboursés, aux concurrents prenant le départ, la moitié des droits d'engagements, soit 100 pesetas.

Les engagements pour être définitifs devront être agréés par le R. A. C. de G. qui se réserve le droit de refuser tout concurrent sans avoir à en donner ses raisons.

Art. 23. Chaque véhicule devra porter le numéro d'inscription obtenu au tirage au sort, de la façon suivante:

a) De chaque côté du capot, un numéro peint visiblement

b) Devant la voiture un numéro peint visiblement.

c) Dans la partie arrière du véhicule.

Ces numéros devront avoir au moins trente centimètres de hauteur et cinq centimètres de corps.

Art. 24. Tous les conducteurs devront être munis d'une licence délivrée par un Club affilié à l'A. I. A. C. R.

Art. 25. Pendant la course, le conducteur sera obligatoirement seul à bord. Il devra conduire son véhicule pendant les éliminatoires et pendant la finale.

Aucun changement de conducteur ne sera autorisé.

Art. 26. Pendant la course les conducteurs sont obligés d'observer toutes les dispositions qui règlent la circulation des véhicules à traction mécanique, spécialement ils doivent laisser à leur gauche les deux tiers de la route, afin de permettre le passage à toute autre voiture qui le sollicite: ils sont en outre obligés d'obéir à toutes les indications qui pourront leur être faites par les Commissaires de route.

Si une des voitures concurrentes désire s'arrêter par une cause quelconque le conducteur est obligé de l'arrêter sur un des côtés de la route de façon à ne pas être un obstacle pour autres voitures.

Pendant toute la course, les signaux ci-après sont rigoureusement obligatoires pour les concurrents;

Drapeau bleu immobile: serrez votre droite.

Drapeau bleu agité: ralentissez.

Drapeau jaune: arrêt absolu.

Art. 27. Les voitures inscrites seront présentées au Jury 24 heures avant la course; elles seront identifiées et classées et toutes celles qui auront été admises seront plombées.

Les coureurs devront conserver ces plombs intacts jusqu'à 24 heures après les courses; pendant ces 24 heures, toutes les voitures concurrentes seront à la disposition du Jury, aux fins d'examen et de constatation qui pourraient être estimés nécessaires.

Le transport de ces véhicules jusqu'à l'emplacement où ils seront renfermés pendant ces 24 heures sera fait par les concurrents mêmes.

Art. 28. Chaque concurrent aura droit à un emplacement destiné au ravitaillement de ses voitures et qui sera adjugé par tirage au sort. L'entrée au poste de ravitaillement de chaque concurrent ne sera autorisée qu'au personnel technique désigné par chaque concurrent, à raison de trois personnes par véhicule inscrit.

Tous les concurrents ayant de l'essence dans leur poste de ravitaillement seront tenus d'avoir un extincteur.

Art. 29. Aucun ravitaillement d'aucune sorte, ni du conducteur, ni du véhicule, n'est autorisé pendant les éliminatoires et pendant la finale; mais les ravitaillements, réparations et remplacement de pièces effectués au moyen de l'outillage, des pièces de rechange ou des matières se trouvant à bord, sont autorisés, à la condition rigoureuse qu'ils soient effectués strictement et uniquement par le conducteur.

Art. 30. Les ravitaillements pourront être faits, entre la clôture de l'éliminatoire et le départ de la finale, à l'endroit désigné à l'article 28.

Il sera accordé, à chaque conducteur classé pour la finale, 30 minutes pour procéder aux ravitaillements autorisés:

Chaque conducteur aura droit à un aide pour effectuer son ravitaillement.

Art. 31. Les maisons non concurrentes, mais intéressées à la course, désirant occuper un emplacement dans les postes de ravitaillements, devront en faire la demande au R. A. C. G. (Plaza de Oquendo-San Sebastián) lequel mettra à leur disposition les postes disponibles une fois que les nécessités des concurrents auront été couvertes.

Ils devront payer un droit de 500 pesetas qui sera remboursé au cas où ce poste ne pourrait pas leur être attribué.

Les demandes de ces emplacements accompagnées du montant de droits seront reçues avant le 1.^{er} juillet à 24 heures.

Après cette date les demandes d'emplacements seront acceptées à droits doubles jusqu'au 15 Juillet à 24 heures.

Ces emplacements seront à la disposition des titulaires les journées du 25 et 29 Juillet 1928.

Art. 32. Toute réclamation devra être formulée par écrit et remise entre les mains de l'un des Commissaires sportifs d'après les conditions fixées par le Règlement Général de l'Association Internationale d'Automobiles Clubs Reconnus.

Vingt-quatre heures avant le départ de la course, celles relatives à la qualification des véhicules ou des conducteurs ou des mécaniciens.

Une heure après la fin de la course, celles relatives à la course.

Art. 33. Par le fait de son inscription, tout concurrent reconnaît comme seule juridiction sportive celle établie par le Règlement Général Sportif de l'A. I. A. C. R. et accepte les pénalités auxquelles il pourrait s'exposer en s'adressant à une autre juridiction.

Art. 34. Les concurrents engagés sont tenus de contracter à une ou plusieurs compagnies d'assurances:

1.° Pour chacune de leurs voitures engagées, une assurance contre les accidents de toute nature pouvant être causés à des tiers pendant la course. Cette assurance – souscrite auprès de Compagnies ou de Sociétés de solvabilité indiscutable – devra comporter une garantie contre tous recours jusqu'à une concurrence de 100.000 pesetas au minimum, par accident sans que le montant de la police limite la responsabilité du concurrent.

2.° Une assurance pour le conducteur.

3.° Une assurance contre l'incendie pour les marchandises et matériel déposé dans le ravitaillement.

Toutes ces polices devront expressement stipuler que les Compagnies ou Sociétés d'assurances renoncent à tous recours qu'elles seraient amenés à exercer en cas d'accident ou de sinistre, contre le R. A. C. G. et contre toute personne dont les organisateurs seraient responsables.

Les concurrents seront tenus d'adresser au R. A. C. G. par lettre recommandée un mois avant la date de la Course le double des polices qu'ils auront souscrites.

Le jour de la course, le R. A. C. G. refusera le départ à tout concurrent qui n'aurait pas rempli cette formalité.

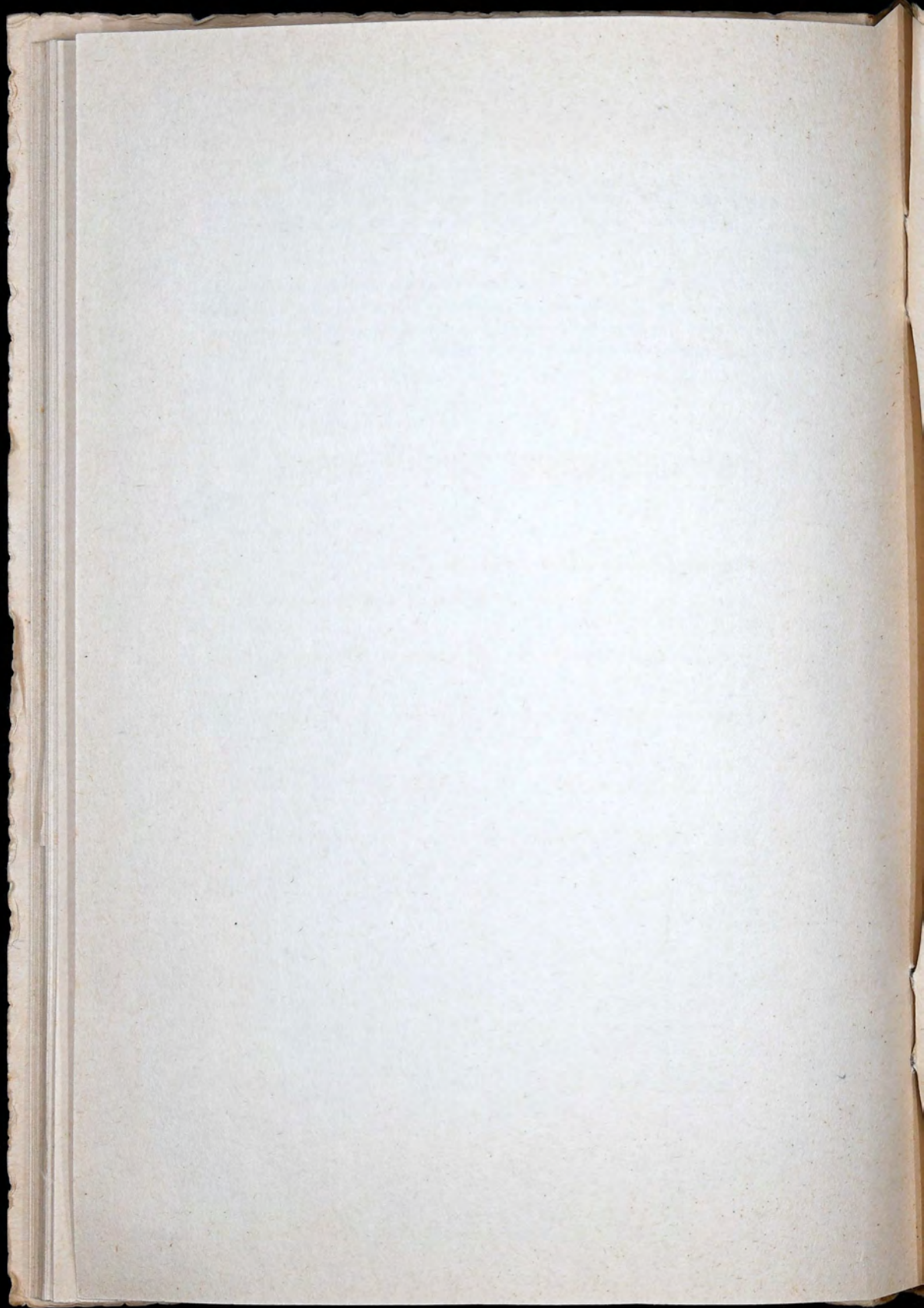
La communication des polices, pas plus que leur établissement, ne dégage les concurrents des responsabilités civiles qu'ils pourraient encourir.

Art. 35. Les conducteurs des véhicules engagés devront signer une déclaration établissant qu'ils connaissent parfaitement le Circuit de la course, ainsi que les Règlements généraux et particuliers.

Art. 36. Le R. A. C. G. fera connaître, par des circulaires spéciales, tou-

tes prescriptions ou les additions à ce Règlement particulier qu'il croira devoir édicter. Ces circulaires auront force de loi au même titre que le Règlement lui-même.

Art. 37. Le R. A. C. G. n'accepte aucune responsabilité pour les accidents qui pourront se produire et dont peuvent être victimes les concurrents aux courses ainsi que pour tous ceux qui pourraient se produire à l'occasion de la course, quelles qu'en soient la nature.



Les Commissaires sportifs seront:

Mr. Tiburcio Bea, Vice-président du R. A. C. G.

Mr. Antonio San Gil, Membre de la Commission Sportive du Royal Automobile Club de Guipúzcoa.

Mr. Federico Zappino, Membre du Comité de Direction du Royal Automobile Club de Guipúzcoa.

Un Commissaire désigné par le Royal Automobile Club d'Espagne.

LE DIRECTEUR DE LA COURSE SERA:

Mr. Juan Montojo, Président de la Commission Sportive du Royal Automobile Club de Guipúzcoa.