RACVN 003
C 1-01

9330

1930

VIII CIRCUITO

SAN SEBASTIAN

14 de Octubre de 1930.

Señor Don José BALANZATEGUI

A L Z O L A

Querido amigo Pepe :

Tengo preparada para ti una caja con 16 botellas de vino de Anjou, cumpliendo así lo prometido y te ruego me comuniques si piensas pasar pronto por nuestra fábrica del Antiguo ó me hagas saber en caso contrario cual te parece el medio más seguro de hacerte el envio para que llegue sin ninguna falta.

Te recomiendo que lo enfries mucho y celebrando sea de tu agrado te envia un fuerte abrazo tu amigo.

Hendaye 6 Novembre 1930

Monsieur M. Rezola
Président du Royal Automobile Club.
San Sébastian.

Monsieur,

Je me permet de vous envoyer ma missive un peu tardive par rapport l'état de ma santé dont vous voudrez bien m'excuser. Par ma présente je tiens de vous remercier de toutes les gentillesses que vous avez eut à mon égard pendant mon séjour à la Clinique de la Croix Rouge.

Veuillez présenter à Madame Rezola et votre famille mes meilleurs souvenirs et mes remerciments anticipées.

Reçevez, Monsieur Rezola, avec mon bon souvenir mes très sincères remerciments et salutations distinguées

C. J. V. Hulzen

28 de Mayo de 1930.

Presidencia

Excmo. Sr. Ministro de Hacienda

Muy Sr. mio y de mi mayor consideración :

Este Real Automóvil Club de Guipuzcoa tiene presentado, con fecha 18 de Noviembre de 1929, un razonado escrito al Excmo. Sr. Ministro de Fomento solicitando una subvención de doscientas cincuenta mil pesetas para las carreras de automóviles del Circuito de Lasarte, al igual que lo concedido en años anteriores por Reales Decretos de 18 de Abril de 1928 y de 16 de Mayo de 1929, debiendo resolverse este asunto en el primer Consejo de Ministros que se celebre, según manifestaciones del Sr. Matos al Sr. Alcalde de San Sebastián.

Muy próxima yá la celebración de dichas carreras de fama mundial, fijada en el Calendario Deportivo Internacional para los días 25 y 27 de Julio próximo, me permito rogar á Vd., facilite en cuanto le sea posible y con toda urgencia, la concesión por parte del Gobierno de la subvención solicitada, atendiendo á la indiscutible importancia deportiva y turística de dichas pruebas automovilistas, que de no celebrarse este año interrumpiría por primera vez esta interesante manifestación internacional, cuyos gastos no puede soportar esta Ciudad desde que carece de los ingresos que perdió hace algunos años por el motivo que Vd. conoce.

Lo que como Presidente de este Real Automóvil Club de Guipuzcoa y cumpliendo acuerdo del mismo tengo el honor de comunicar á Vd., ofreciéndole al propio tiempo la seguridad de nuestra consideración más respetuosa y la de su afmo. y s.s.

q. e. s. m.

(Manuel Rezola)

ES COPIA

Núm. 193.

" GACETA DE MADRID "

Sábado, 12 Julio de 1930.

MINISTERIO DE FOMENTO

EXPOSICION

SEÑOR :

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa se ha dirigido al Gobierno de S.M. manifestando que habiendo recabado ya las fechas para la celebración de las carreras de 1930 del Circuito de Lasarte, la Asociación Internacional de los Automóviles Clubs Reconocidos ha señalado para celebrarlas los días 25 y 27 del mes actual, y, en su consecuencia, solicita la concesión de una subvención, por serle indispensable para el levantamiento de las cargas que tales pruebas representan y que son también motivo de importantes gastos para el Automóvil Club expresado, por ser su norma el que esos certámenes tengan el relieve que corresponde a un acto internacional patrocinado por el Gobierno español. Manifiesta también el citado Club, a la vez, que de continuar la protección que actualmente le dispensa el Gobierno, permitirá a éste poder contar en pocos años, y sin grandes sacrificios por parte del Estado, con un circuito para las pruebas de condiciones inmejorables, tanto en su trazado como en las del firme de la pista y demás instalaciones, y en cuya ejecución han tomado parte muy importante la Diputación de Guipúzcoa y el Ayuntamiento de San Sebastián.

Es un hecho evidente que el certamen de que se trata no puede considerarse desde un punto de vista local, sino que lo tiene evidentemente nacional, tanto por su representación como porque el prestigio y la conveniencia de esas pruebas afectan a la nación, y precisamente por el hecho de que tales pruebas se celebren en carreteras provinciales con ese carácter nacional, es por lo que el Estado debe contribuir y cooperar a los gastos extraordinarios de su mejor utilización, ya que no se trata de necesidades normales del uso habitual de las carreteras, a las cuales, naturalmente, sólo corresponde atenderlas a las Diputaciones concertadas, sino de las extraordinarias de un acto internacional celebrado en España y representativo de la nación, aunque celebrado en carreteras de la provincia.

Fundado en las anteriores consideraciones, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V.M. el adjunto proyecto de Decreto.

Madrid 5 de Julio de 1930 - SEÑOR: A.L.R.P.de V.M. LEOPOLDO MATOS y MASSIEU.

REAL DECRETO
Núm.1.632

A propuesta del Ministro de Fomento y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente :

Artículo 1º. Durante el presente año de 1930 se auxiliará al Real Automóvil Club de Guipúzcoa, por parte del Ministerio de Fomento, en concepto de subvención, con la suma de 125.000 pesetas, para cooperar a los gastos de conservación extraordinaria y mejora de las carreteras afectas -

a las pruebas del Circuito de Lasarte, en cuanto la Diputación de Guipúzcoa pueda exigir al Real Automóvil Club, librándose aquella cantidad con cargo al capítulo 11, artículo 1º, concepto 1º, del presupuesto vigente de este Ministerio.

Artículo 2º. Del Comité de los concursos que celebre el Real Automóvil Club de Guipúzcoa formarán parte los representantes del Estado que se designen, que estarán obligados a presentar una Memoria detallada con las observaciones que interesen, así como de cuantas experiencias se realicen, proponiendo además las experiencias particulares que estimen oportunas realizar a los fines indicados.

Dado en Mi Embajada de Londres a ocho de Julio de mil novecientos treinta. ALFONSO - El Ministro de Fomento - LEOPOLDO MATOS Y MASSIEU.

El Ministro de Fomento

Particular

22 de Novbre 1929

Sr. Don Manuel Rezola

San sebastián

Mi distinguido amigo: Con su atenta carta última, he recibido la instancia que me enviaba, del Real Automovil Club de Guipúzcoa, que ha sido seguidamente puesta en curso para su tramitación.

Celebraré que la resolución que en su dia se adopte deje satisfechos los deseos de la entidad solicitante, y quedo suyo afectisimo s.s. y amigo q.e.s.m

18 de Noviembre de 1929.

Presidencia

Excmo. Sr. Conde de Guadalhorce

Muy distinguido Sr. mio y amigo :

En cumplimiento de un acuerdo de este R.A.C.de G. me permito remitirle la solicitud adjunta que como Ministro de Fomento eleva á Vd. esta Sociedad de mi Presidencia, confiada en que há de merecer la misma favorable acogida que en años anteriores.

Reiterando á Vd. la seguridad de mi mayor consideración y afectuoso reconocimiento le saluda y se ofrece en nombre de esta Junta Directiva y personalmente, su s. s. y amigo.

q. s. m. e.

(Manuel Rezola)

EXCMO. SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO.

Excmo. Señor :

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, en cuya representación tengo el honor de elevar a V. E. esta solicitud siguiendo el programa que se trazó hace ocho años, al acometer por primera vez la organización de las carreras automovilísticas de Lasarte, proyecta realizar en 1930 pruebas del mayor interés, correspondiendo al prestigio logrado en el Extranjero con los magníficos programas realizados consecutivamente hasta la fecha y justificando la valiosa protección dispensada por el Gobierno y singularmente por V.E. a estos certamenes internacionales en los cuales el Gran Premio de España y el Gran Premio de San Sebastián han llegado a ser dos de las más atractivas pruebas automovilísticas mundiales.

El Calendario Deportivo Internacional para 1930 ya tiene registradas las fechas de 25 y 27 de Julio próximo respectivamente para las carreras "VIII GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN" y "GRAN PREMIO DE ESPAÑA" para Vehículos de Sport - y a fin de que revistan el mismo interés que las celebradas hasta la fecha en el Circuito de Lasarte, a V.E. respetuosamente

SUPLICO se digne continuar prestándonos su valiosísimo concurso y conceder para el Circuito de Lasarte, como hiciera en los Reales Decretos de 18 de Abril de 1928 y de 16 de Mayo de 1929, una subvención de doscientas cincuenta mil pesetas, indispensables para la celebración de las carre-

...

ras proyectadas.

Dios guarde a V.E. muchos años.

San Sebastian, 18 de Noviembre de 1929.

Excmo. Señor

El Presidente del R.A.C. de G.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
SAN SEBASTIAN
PLAZA DE OQUENDO
TELEGRAMAS / TELEFONEMAS } AUTOGUI
TELEFONO 115-29

ES COPIA

A.D. José Maria Maquivar, su distinguido amigo, y en contestación a su grata fecha 31 de Agosto ppdo, tiene el honor de manifestarle que ha comunicado a la A.I.A.C.R. y esta ha tomado nota para el proyecto de Calendario Deportivo Internacional 1930, de las fechas 25 y 27 de Julio para las carreras " VIII Gran Premio de San Sebastián " y Gran Premio de España para Vehículos de Sport " respectivamente.

Con este motivo,

CARLOS RESINES

16. Septbre. 1929.

SU ALTEZA REAL PRINCIPE DE ASTURIAS
CRUCERO PRINCIPE DE ASTURIAS
BARCELONA

TENGO EL HONOR DE OFRECER A SU ALTEZA REAL EL RESPETUOSO SALUDO DE ESTE REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA SINTIENDO MUCHO QUE SU ALTEZA NO HAYA PODIDO PRESENCIAR LA PRUEBA DE NUESTRO CIRCUITO AUTOMOVILISTA QUE HA CONSTITUIDO UN VERDADERO EXITO.

MANUEL REZOLA, PRESIDENTE

6 Octubre 1.930

MINISTRO FOMENTO

MADRID

TENGO LA SATISFACCION DE PARTICIPAR A USTED QUE SE HA CELEBRADO HOY CIRCUITO LASARTE CON VERDADERO EXITO EN EL QUE CORRESPONDE A USTED UNA PARTE PRINCIPAL POR APOYO PRESTADO POR LO QUE LE REITERO AGRADECIMIENTO ESTE REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA SINTIENDO NO HAYA PODIDO PRESENCIAR NUESTRA BRILLANTISIMA PRUEBA LE SALUDA .

MANUEL REZOLA-PRESIDENTE

5. Octubre 1930.

PRESIDENTE CONSEJO MINISTROS

MADRID.

CELEBRADO CIRCUITO LASARTE CON PLENO EXITO MUCHO HEMOS SENTIDO SU AUSENCIA PRINCIPALMENTE POR PRIVARNOS PLACER SIGNIFICARLE NUEVAMENTE PARTE PRINCIPAL QUE A USTED CORRESPONDE EN EL RESULTADO DE RESONANCIA MUNDIAL CONSEGUIDO GRACIAS A LA AYUDA DEL GOBIERNO Y DE SU PRESIDENTE AL QUE REITERO AGRADECIMIENTO EN NOMBRE ESTE REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA SALUDALE .

MANUEL REZOLA-PRESIDENTE

5. Octubre 1930.

Gran Premio de Buenos Aires 1926.

Constantino (Argentina). 123.477 media

Vuelta más rápida 131.214.

Por la tarde llovizna.

Gran Premio San Sebastian 1927

Stefani (Argentina) 126.692 media

Vuelta más rápida 139.762

Gran Premio San Sebastian 1928

Chiron (Mónaco) 129.659 media

Vuelta más rápida 141.990.

Gran Premio San Sebastian 1929.

Chiron (Mónaco) 116.600 media

139.449

Mal tiempo.

LISTA DE PARTICIPANTES EN EL "VIII GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN" (5 de Octubre 1930), CON EL NUMERO QUE A LOS MISMOS HA CORRESPONDIDO EN SORTEO. - - - - - - - - - - -.

Nº	CONDUCTOR	COCHE
1	SARTORIO A.	MASERATI
~~2~~	~~STOEFFEL~~	~~PEUGEOT~~
~~3~~	~~SENECHAL~~	~~DELAGE~~
4	ETANCELIN	BUGATTI
5	MONTIER F.	FORD
~~6~~	~~X.~~	~~X.~~
7	FERRAND	PEUGEOT
8	VARZI	MASERATI
9	MONTIER C.	FORD
10	MALEPLANE	BUGATTI
~~11~~	~~X.~~	~~X.~~
12	MAGGI	MASERATI
14	LEHOUX	BUGATTI
15	DREYFUS	BUGATTI
~~16~~	~~SARTORIO P.~~	~~MASERATI~~
18	DE L'ESPEE	BUGATTI
19	ZANELLI	BUGATTI
20	VAN HULZEN	BUGATTI
~~21~~	~~DANIEL~~	~~BUGATTI~~
22	FOURNY	BUGATTI
~~23~~	~~ARTHEZ~~	~~BUGATTI~~

Todos parados excepto Sartorio A. nº 1
12 del mediodía

"VIII CIRCUITO AUTOMOVILISTA"

PALCOS DE INVITACION

= TRIBUNA DE HONOR =

EXCMO. SR. PRESIDENTE DEL CONSEJO DE MINISTROS	Palco	1ª	fila	nº	1
EXCMO. SR. MINISTRO DEL EJERCITO	"	1ª	"	"	3
EXCMO. SR. MINISTRO DE FOMENTO	"	1ª	"	"	5
Don. JUAN JOSE PRADO, ALCALDE DE SAN SEBASTIAN	"	1ª	"	"	7
EXCMO. SR. CAPITAN GENERAL	"	1ª	"	"	2
EXCMO. SR. GOBERNADOR CIVIL DE GUIPUZCOA	"	1ª	"	"	4
EXCMO. SR. GOBERNADOR MILITAR	"	1ª	"	"	6
EXCMA. DIPUTACION DE GUIPUZCOA	"	1ª	"	"	8 y 10
EXCMO. SR. PRESIDENTE PATRONATO NACIONAL TURISMO	"	1ª	"	"	12
EXCMO. SR. CONDE DE GUADALHORCE	"	1ª	"	"	9

= = = = = = = = = =

EXCMO. SR. MINISTRO DEL TRABAJO	"	2ª	"	"	1
COMANDANCIA DE ARTILLERIA	"	2ª	"	"	3
SANIDAD MILITAR	"	2ª	"	"	5
EXCMO. SR. CONDE DE TORRUBIA	"	2ª	"	"	7
EXCMO. SR. MARQUÉS DE SOMERUELOS	"	2ª	"	"	9
A. I. A. C. R.	"	2ª	"	"	2
EXCMO. SR. MINISTRO DE ECONOMIA NACIONAL	"	2ª	"	"	4
REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA	"	2ª	"	"	6
SERVICIO TECNICO R.A.C. de G. Sr. URCOLA (4) Sr. RIVILLA(2)	"	2ª	"	"	10

: : : : : : : : : : : : : : : :

NUEVO GYMNASIO: Sr. Casalonga, Profesor Entrenador.

GIMNASIO [redacted]
DIRECTOR: [redacted]
PROFESOR LICENCIADO DE LA F. F. B.
SAN SEBASTIÁN

BAJOS DE AGUIRRE MIRAMÓN, 4
TELÉFONO 12.025

San Sebastian 4/10/30

Sr. D. Manuel Rezola
Presidente del Real Automovil Club de
Guipuzcoa.
SAN SEBASTIAN.

Muy Sr. mio:

Vd. me dispensará la molestia de pedirle como corresponsal oficial de algunos periodicos extranjeros (Francia y Inglaterra) mi tarjeta de prensa para asegurar las resenas del Circuito de Lasarte de mañana Domingo.

Como Vd. me dijo con muchas razones, cuando fué a visitarle, sus empleados deben ejecutar sus ordenes, pero el Sr. D. Salvador Díaz que he hablado co con el hace dos días, me dijo que presentarme el día 4 a las oficinas, recojer mi tarjeta de corresponsal, no puedo estar detras de este Sr. eso no es el primer año , cada año tengo que discutir para obterner mi tarjeta.

Tendré que darle a Vd. mis gracias por la molestia que Vd. ha tenido y como Vd. me dijo en las oficinas delante de algunos señores Tengo que ocuparme de esto tambien, me he dirigido al Sr. Presidente del Real Automovil Club de Guipuzcoa creyendo de no molestarle.

Sr. Rezola, Vd. tendrá la amabilidad de dar ordenes. iré a recojer mi tarjeta, a sus oficinas.

Hace seis años que he asegurado las resenas del Circuito de Lasarte y tengo que decirle que si soy hoy corresponsal no es la falta de algunos señores de San Sebastian !!!!!, la ~~representacion~~ que han pedido la representacion para ellos a PARIS y a LONDRES .

Que los periódicos hasta ahora me han dado su confianza.

Me despido de Vd. suyo afmo. ss.ss.q.s.m.

Casalonga

NUEVO GIMNASIO

Director Profesor S. CASALONGA (desde 1.° de Junio de 1930)

Escuela de Educación Física

(Cultura Física)

Gimnasia Médica y Ortopédica

Clases particulares y a domicilio de Cultura física y Boxeo

¡VISITAD EL GIMNASIO!

Teléfono 12.025

4, Aguirre Miramón, 4 - San Sebastián

(a 50 metros del Kursaal y al lado del Frontón Urumea)

SERVICIOS DE BAÑOS TURCOS DE VAPOR
DUCHAS CON AGUA FRIA Y CALIENTE

Material de Gimnasia Moderno

Se da CLASE DE ESGRIMA por un profesor de Madrid

Salón apropiado por los esgrimistas *al aire libre.* RING AL AIRE LIBRE que sirve para dar clase de gimnasia, instalado en el patio, *RING de 5 metros cuadrados,* cubierto, único GIMNASIO que tiene un Ring reglamentario al *aire libre.*

Visitad esta instalación moderna en la **Calle Aguirre Miramón, núm. 4 San Sebastián - Teléfono 12.025,** de 9 de la mañana a 9 de la noche.

Los que quieran adelgazar de *8 a 10 kilos* con el nuevo sistema sin cambiar de régimen alimenticio, llamen al Sr. Casalonga, Teléfono 12.025 y dará toda clase de explicaciones por teléfono. *Discreción absoluta.* Método científico reconocido por la ciencia médica. *Nada de charlatanismo, la VERDAD, con este método.* Los incrédulos que pasen al Gimnasio o telefoneen. Referencias de éxito en el mes de Julio; desaparición de 8 a 10 kgs. a personas de toda garantía que pueden atestiguar la veracidad del Método Casalonga, para adelgazar sin molestia alguna y sin cambio de régimen alimenticio.

Siempre es necesario ponerse al habla con el Director del Nuevo Gimnasio, donde encontrarán facilidades para su salud, su agilidad, su esbeltez, su destreza. Es un llamamiento a las SEÑORITAS que deseen guardar la riqueza de su juventud muchos años, con el secreto de los ejercicios científicos MÉTODO CASALONGA, 25 años de estudio del esqueleto humano a base de ejercicios naturales y siempre con muchos éxitos garantizados. NO SE COBRA si lo que se anuncia no llega a dar satisfacción y éxito.

¡VISITAD EL MODELO DE GIMNASIO!

Instrucciones para los Comisarios de Ruta

Los Comisarios deberán hallarse en el R. A. C. G. a la hora que se les señale los días 2, 3 y 4 de Octubre.

La misión de ellos encomendada será:

Vigilar la puntual observancia del Reglamento de Carreras por parte de los corredores.

Dar su opinión a los agentes de la autoridad, hacer cuantas indicaciones crean necesarias y prestarle su ayuda si fuera precisa para la vigilancia de la carretera y para evitar que el público se estacione en ella.

Deberán cuidar asimismo que se estacionen vehículos de ninguna clase en la zona que les esté encomendada.

Se colocarán sin salir de su zona en punto que dominen mayor parte del recorrido.

En el caso de que el espacio que deben de vigilar ocurriera alguna novedad, que pudiera entorpecer la buena marcha de la carrera, presentarán al coche piloto la bandera azul, agitándola para que este se detenga comunicándole lo que ocurriere, de lo contrario se limitarán a hacer señal de que continúe su camino. A partir de este momento la carretera estará cerrada a todos sin **excepción,** entrando en vigor todas las consignas.

Los Comisarios irán provistos de dos banderas: una azul y otra amarilla.

La bandera azul inmóvil se empleará para que los corredores marchen por la derecha, cuando los que le sigvieren pidan paso de una manera ostensible.

La misma bandera agitada, indica **Precaución** y se empleará cuando estuviere interrumpida **parcialmente** la carretera.

La bandera amarilla indica **PARADA ABSOLUTA.** Se hará uso de la misma con verdadera discreción y **únicamente** cuando la carretera estuviere de tal modo interrumpida que fuera imposible el paso de un coche.

Se recomienda muy especialmente a los Comisarios, que se hallen preparados para ejecutar estas instrucciones con el mayor cuidado y esmero cuando en la zona que les corresponda haya revueltas o travesías de pueblos.

En caso de que ocurriera algún accidente con motivo del cual resultase algún herido, deberá prestarle su auxilio ayudando al servicio de orden encargado del transporte en camillas y procurando con toda urgencia la presencia inmediata de médico o practicante al servicio de carreras y si no lo hubiera, de entre el público más próximo poniendo todo su interés en que el auxilio al herido sea lo más rápido y eficaz posible. Los Comisarios deberán dar cuenta detallada por medio de partes telefónicos de cuanto crean conveniente poner en conocimiento del Jurado enviando sus comunicaciones por escrito a los puestos telefónicos para que éstos las trasmitan al puesto central de las tribunas. Podrán emplear para este objeto a los vigilantes inmediatos.

Deberán conocer exactamente la colocación de los puestos telefónicos y de orden más inmediato y estar de acuerdo de antemano con los jefes de ellos para todos los asuntos que marcan estas instrucciones.

Los Comisarios percibirán la cantidad de 25 PESETAS en el concepto de dietas. Será requisito indispensable para el cobro de las mismas la asistencia al Circuito durante todos los días de entrenamiento y de carreras. Serán conducidos al Circuito en Autocars que saldrán los días y a las horas que se señalen oportunamente.

Aparte de estas instrucciones generales recibirán otras verbales que les serán transmitidas por el Comisario General o por los Comisarios Jefes de Ruta y serán las únicas que deberán obedecer y tener presentes aparte de las dictadas por su Jefe inmediato Sr. Lasa, JEFE DE COMISARIOS.

NOTAS IMPORTANTES

El cobro de las dietas se efectuará en las Oficinas del R. A. C. (Plaza de Oquendo) previa presentación del interesado y entrega del brazal y banderines.

Es obligación del Comisario acudir al circuito los días de entrenamiento en las horas fijadas de antemano. sin lo cual no tendrá derecho a percibir la dieta señalada.

Se ruega a los Comisarios lleven consigo la comida correspondiente al día de la carrera, con objeto de no abandonar su puesto en ningún momento.

HS

EL PRESIDENTE
DEL
CONSEJO DE MINISTROS
Y
MINISTRO DEL EJÉRCITO

Madrid 26 de septiembre de 1930,

Señor Don Manuel Rezola.

Mi distinguido amigo:

No encontrandome posiblemente en San Sebastian el proximo dia 5 de octubre en que se celebrará el VIII Gran Premio de San Sebastian he de privarme del gusto de poder presenciar prueba tan interesante, por lo que le adjunto las entradas que ha tenido la atencion de enviarme, por la que le quedo muy agradecido.

Suyo aftmo amigo s.s. q.e.s.m.

Me pides que te que en que días estaré en el [illegible] que [illegible] mañana [illegible] Liga Industrial.

Mercy

RELACION DE INGRESOS Y GASTOS

EN EL VIII CIRCUITO = AÑO 1.930 =

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

PROPAGANDA	IMPRESOS	3.000,=	
	REGLAMENTOS	500,=	
	PRENSA	14.000,=	17.500,=
PREPARACIÓN DEL CIRCUITO	ALQUILER DE TERRENOS	10.500,=	
	VALLAS Y PASARELAS	14.500,=	
	AFFICHAGE	500,=	
	TRIBUNAS, APROVISIONAMIENTOS	26.500,=	52.000,=
GASTOS DE LAS CARRERAS	SEÑALES, BRAZALES, BANDERINES	1.000,=	
	PESADO Y PRECINTADO	300,=	
	CRONOMETRAJE	5.000,=	
	SANIDAD	3.000,=	
	PREMIOS Y PRIMAS ESPECIALES	27.500,=	
	SUBVENCIONES ESPECIALES	59.250,=	
	MILITARES	4.000,=	
	CUSTODIA	3.500,=	
	PERSONAL DE SERVICIO	1.100,=	104.650,=
PUENTE	PUENTE	1.000,=	1.000,=
GASTOS GENERALES	IMPRESOS	500,=	
	FECHAS	350,=	
	GASTOS SECRETARIA	4.500,=	
	RESTAURANT	"	
	INVITADOS	2.000,=	
	IMPREVISTOS	2.500,=	9.850,=
		185.000,=	185.000,=

SUBVENCION DEL GOBIERNO	175.000,=	
A DEDUCIR IMPUESTO DE 1,30 %	2.275,=	172.725,=
RECAUDACION DE BILLETAJE	12.275,=	12.275,=
		185.000,=

San Sebastián 9 de Agosto de 1.930

AUTOMOBILE-CLUB

BASCO-BÉARNAIS

GRANDS PRIX

de l'A. C. F. et de l'U. M. F.

21 Septembre 1930

TRIBUNE D'HONNEUR

CIRCUIT PERMANENT DE PAU

Cette carte est rigoureusement personnelle.

Prière de la porter d'une manière ostensible.

BARON MARCY

PRESIDENT AUTOMOBILE CLUB

MOTT DE MARSAN

MALGRE NOTRE MEILLEUR DESIR IMPOSSIBLE ASSISTER VOTRE RECEPTION HOSSAGOR REGRETS REMERCIEMETTS.

REZOLA PRESIDENT AUTOGUI.

19. Septiembre 1930.

CHARLES COMBES

AUTOMOBILE CLUB

PAU

VOUS REMERCIONS VOS AIMABLES INVITATIONS ASSISTERAI GRAND PRIX AVEC SECRETAIRE MAQUIVAR VOUS PRIANT NOUS EXCUSER POUR BANQUET DEVANT RENTRER IMMEDIATEMENT SAN SEBASTIAN.

REZOLA.

19. 9. 1930.

AUTOMOBILE-CLUB
BASCO-BÉARNAIS
PAU

COMMISSION SPORTIVE

TÉL 15-02 15-03

PAU, LE 17 SEPTEMBRE 1930
PLACE ROYALE

MONSIEUR REZOLA
PRESIDENT DU REAL AUTOMOVIL
CLUB DE GUIPUZCOA
SAN SEBASTIAN

Monsieur le Président,

Nous vous serions très reconnaissants de vouloir bien honorer de votre présence le Grand Prix de l'Automobile Club de France qui aura lieu Dimanche prochain sur le Circuit Permanent de PAU, créé par l'Automobile Club Basco-Béarnais.

Nous serions également très heureux qu'il vous fut possible d'assister au Banquet qui aura lieu le soir même à 20 hs 45 au Casino Municipal.

Je vous remercie pour l'aimable collaboration qui nous a été donnée par votre Club à l'occa--sion de notre manifestation, et

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président l'expression de mes sentiments très distingués.

Le Vice-Président de l'A.C.B.B.

P. CHARLES-COMBES

Le Petite Gironde. 22 sept. 1930.

22 — 9 — 30

LA VIE S

AUTOMOBILISME

A PAU

Les Grands-Prix de l'U. M. F.

(De notre envoyé spécial.)

Pau, 21 septembre. — Malgré quelques averses, la retraite aux flambeaux qui a parcouru samedi soir les rues de la ville, préludant aux grandes manifestations organisées à l'occasion du Grand-Prix, a obtenu un succès sans précédent. La ville entière se pressait sur le parcours, et les musiciens du régiment Gerona de Saragosse, ceux du 18e et la nouba des tirailleurs furent très vivement acclamés. Une animation extraordinaire régnait dans les rues principales. Au Casino, où les musiques militaires espagnole et française donnèrent ensuite un concert suivi de bal, la foule trouva difficilement place dans le vaste hall. La fête ne prit fin que très tard, dimanche matin. La pluie tombait fine et serrée, causant les plus grandes inquiétudes quant au sort du Grand-Prix, mais, vers 8 heures, le ciel s'éclaircit, et c'est sous un beau soleil que des milliers de spectateurs se hâtèrent vers les enceintes du circuit de l'A. C. F., où déjà ronflaient les motos.

LES PARTANTS

500 cmc (3 concurrents) : 2. Durand; 12. Dodson; 42. Stanley Woods. Vingt et un tours à effectuer.

350 cmc (10 partants) : 16. Jeannin; 18. Géo Boudin; 22. Breslau; 24. Williams; 28. Debaisneux; 30. Boetsch; 32. Renier; 36. Lemoine; 38. Hicks; 40. Devenport. Vingt tours à effectuer.

250 cmc (9 partants) : 44. Rolland; 46. S.-A. Crabtree; 48. Smith; 50. A. Mellon; 52. L. C. Crabtree; 54. Johnston; 56. Gaussorgues; 58. Jack Adams; 20. Longman. Dix-huit tours à effectuer.

175 cmc (4 partants) : 60. Hommaire; 62. Sourdot; 64. Ferneborought; 68. John Hood; 70. W.-C. Cooper. Seize tours à effectuer.

LA COURSE

La journée s'annonçait mal. Une pluie diluvienne tombait depuis 3 heures. Le ciel se débarbouilla et lorsque, dix minutes après, on donna le départ, un soleil radieux inondait de lumière les tribunes où se pressait une nombreuse assistance.

Vingt-sept motocyclistes avaient pris le départ et la ronde infernale commença. Mais dès le premier tour Dodson et Stanley Woods passaient avec une avance de quelques secondes sur le peloton qui ne tarda pas, dans les tours suivants, de s'égrener. Les abandons se multiplièrent si bien qu'au cinquième tour dix concurrents n'étaient plus en course. Le sixième tour (94 kil.) est couvert par les deux as anglais Stanley Woods et Dodson, qui sont roue dans roue, en 46' 40", soit à la moyenne de 121 kilomètres. Hick, de la catégorie des 350, est crédité d'une moyenne horaire de 119 kilomètres. La lutte entre Dodson et Woods est passionnante. Ils se suivent à une longueur en maintenant la vitesse de 131 à l'heure. Le troisième au classement général est Hick, de la catégorie des 350.

Stanley Woods et Dodson couvrent 127 kilomètres en 1 h. 1' 59" (moyenne 122 kil. 518). Hick maintient sa moyenne à près de 120 kilomètres.

Dans la catégorie 250 Mellon mène, tandis qu'en 175 Ferneborought est en tête, Hommaire occupant la troisième position. Le soleil a complètement séché la route. Les vitesses augmentent. Stanley Woods marche dès le neuvième tour, à 124 kilomètres à l'heure et on annonce qu'on est sans nouvelles de son rival Dodson. Woods passe seul au tour suivant devant les tribunes, de sorte que Hick, de la catégorie des 350, est second du classement général.

Au dixième tour, Woods a tourné à 125 kilomètres. Il reste seul de la catégorie des 500 et se ravitaille. La lutte reste circonscrite, dans la catégorie des 350, entre Hick et Davenport, Dodson abandonne définitivement.

Jusqu'au quinzième tour pas de changement notable, mais comme Stanley Woods a perdu du temps à se ravitailler, Hick passe en tête avec 28 secondes d'avance, suivi de Davenport qui talonne toujours Hick.

La chasse entre Woods et Hick se poursuit avec acharnement. Woods, à chaque tour, regagne quelques secondes de son retard. Au dix-huitième tour, Hick est rejoint et au passage il est à 30 mètres du champion anglais suivi à une minute par Davenport. La fin approche. Hick, Davenport et Ferneborought entament leur dernier tour. Mellon son avant-dernier, mais il apparaît que Woods réalisera la meilleure moyenne, car à ce moment-ci il a 18 secondes d'avance sur Hick, qui termine très applaudi à 16 h. 44.

LES RÉSULTATS

Le Grand-Prix des motos

Catégorie 500 cmc : 1. Stanley Wood, sur **pneu Dunlop**, 332 km. 535, en 2 h. 42' 49" (moyenne 121 km. 536).

Catégorie 350 cmc : 1. Hick, sur **pneu Dunlop**, 316 km. en 2 h. 36' 41" 1/5 (moyenne 121 km. 225).

Catégorie 250 cmc : 1. Mellors, sur **pneu Dunlop**, 285 km. en 2 h. 48' 28" (moyenne 106 km. 568).

Catégorie 175 cmc : Ferneborough, sur **pneu Dunlop**, 253 km. en 2 h. 40' 27" (moyenne 94 km. 739).

Le Grand-Prix de l'A. C. F.

La course des motos constituait un simple hors-d'œuvre, c'est le Grand Prix des autos qui fut le plat de résistance de la journée.

Mais avant de vous en narrer les péripéties, il convient de rendre un hommage public aux artisans de ce circuit palois, qui a fait l'admiration de tous.

L'Automobile-Club Basco-Béarnais avait tout prévu et tout préparé; grâce surtout au dévouement et à la compétence de M. Charles Combes, grand animateur de cette belle œuvre, aidé par MM. Henri Saut, Charaudeau et Colson, ingénieur en chef des Basses-Pyrénées. Aussi exprimons-nous l'espoir que ce circuit impeccable sera permanent à l'exemple de beaucoup d'autres et que chaque année on organisera une semaine automobile.

A partir de midi, la grande foule envahit les tribunes et l'enceinte du pesage, pendant qu'une à une les voitures de course, sortant du parc, s'alignent devant le stand de ravitaillement, où pilotes et mécanos auscultent une dernière fois leur engin.

Le soleil a définitivement mis en fuite les nuages menaçants. La route sera très roulante. Je rappelle que le circuit est de 15 k. 835, et que les concurrents doivent le boucler 25 fois, ce qui fait, au total, 395 k. 875.

La lutte va être circonscrite entre les Bugatti, Delage, Peugeot et Bentley.

LES PARTANTS

Au milieu de rugissements assourdissants les voitures viennent se ranger sur la ligne blanche de départ; elles sont au nombre de 26.

Casali (La Perle), Czaykowski (Bugatti), Lehoux (Bugatti), Bourdiat Williams (Bugatti), Birkin (Bentley), Sénéchal (Delage), Grimaldi (Bugatti), Montier (Ford), Zanelli (Bugatti), Michel Dore (Bugatti), De L'Epée (Bugatti), Sabipa (Bugatti), Daniel (Bugatti), Etancelin (Bugatti), Stoffel (Peugeot), Delaroche (Bugatti), Caupillat (Bugatti), Williams (Bugatti), Lumacci (Bugatti), Ch. Bontier (Bugatti), Fourmy (Bugatti), Laly (Ariès), Ferrand (Peugeot), De Malaplane (Bugatti).

LA COURSE

A 14 heures précises, le drapeau s'abaisse et les bolides s'élancent sauf celui de Sénéchal qui part avec quelques secondes de retard.

Au premier tour Williams apparaît en tête dans la ligne droite précédant Divo de 30 mètres; Czaykowski et Etancelin très près; Delaroche s'arrête après le tableau d'affichage, puis voici Sénéchal qui cherche à combler son léger retard.

Ce premier tour a été couvert en 6' 42" soit 142 kilomètres 620 à l'heure.

Lehoux abandonne. Au deuxième tour, Williams a augmenté son avance sur Zanelli, Etancelin et Bourdiat; Sénéchal a perdu du terrain. La moyenne est passée à 152 kilomètres 616. L'ordre ne change pas.

Au tour suivant, Sabipa et Max Fourny s'arrêtent et semblent hors de course. La lutte se poursuit émouvante entre les quatre premiers : Williams Zanelli, Bourdiat et Etancelin, tandis que Birkin se rapproche peu à peu des leaders et que Sénéchal perd du terrain. Caupillat s'arrête au ravitaillement.

Au quatrième tour, Williams a accentué son avantage sur Zanelli, Bourdiat et Etancelin, mais Birkin est lâché et Sénéchal a deux minutes de retard.

Williams mène toujours la danse devant Bourriat qui stope devant les tribunes pour céder sa place au volant à Chiron. Etancelin suit d'assez près, ainsi que Zanelli. Chiron va-t-il entamer le duel avec Williams ?

Au septième tour Williams s'arrête pour changer un pneu avant. De ce fait, Chiron et Etancelin le passent. Williams s'élance aussitôt à leur poursuite, le changement de pneu ayant pris à peine une minute. Delarsche et Wimille abandonnent pour avarie de machine. Au huitième tour, l'ordre était le suivant : Williams, en 31' 50", moyenne, 149 km. 330; 2. Zanelli, à 11"; Bourdiat à 30"; 3. Etancelin, à 2'; 4. Birkin, à 3'.

Chiron a pris le commandement, suivi de Etancelin et de Williams; De l'Epée est septième; Williams se rapproche sérieusement de Chiron. Au 9e tour, il n'a plus que 25" de retard. Malheureusement, au tour suivant, deuxième arrêt pour changement de pneu; bien qu'il ait fait le tour en 5 10", soit du 154 km. de moyenne, cet incident lui fait perdre 5' et demie. L'intérêt est accru, on est impatient de savoir si Williams comblera ce lourd handicap, avec un adversaire de la trempe de Chiron.

Du coup, de Malaplane prend la troisième place. Soudain, au douzième tour, Chiron ralentit dans la ligne droite et fait des signaux désespérés à son poste de ravitaillement; lui aussi a un pneu qui a rendu l'âme, et en 1 minute et demie, il procède à la réparation et repart. Etancelin prend alors la première place; cependant, on ne voit pas poindre Williams. Les minutes s'écoulent. Il doit être en panne quelque part; non, car le voici qui arrive au ralenti et stoppe devant son poste de ravitaillement, victime d'une grave avarie. Il abandonne la lutte.

L'abandon de Williams cause une déception profonde. Désormais, il semblerait que Chiron dût être maître de la course, bien que Etancelin se cramponne joliment. Etancelin mène la danse au 14e tour, à la moyenne de 146 k. 800, deuxième Zanelli, troisième Birkin, quatrième Chiron.

Il y a moins de deux minutes entre le quatrième et le premier. Le haut-parleur annonce que Sabipa a fait une chute et est légèrement blessé. Au 15e tour, Etancelin mène toujours devant Zanelli assez loin. Quant à Chiron, il a disparu; on voit surgir à la troisième place Birkin et peu après Chiron, qui fait des signes désespérés à ses ravitailleurs. Il s'arrête encore, ce qui va compromettre sérieusement ses chances. Bourriat remplace Chiron. Mais Bourriat n'est pas plus favorisé que Chiron, car, au tour suivant, il doit s'arrêter par suite de difficultés avec son moteur, il est doublé par Etancelin. Les chances de celui-ci se précisent de plus en plus. Il conduit sagement sa course.

Au 15e tour (237 kilomètres), le classement était le suivant : 1. Etancelin, en 1 h. 37 m. 15 s., moyenne 146 k. 544; 2. Zanelli, à deux minutes; 3. Birkin, à trois minutes; 4. Chiron, à quatre minutes; 5. Sénéchal; 6. de L'Epée; 7. Czaykowski.

La ronde se poursuit, monotone, sans entraîner de modification dans le classement. La fin approche. Etancelin tourne toujours à 146 à l'heure, emmenant dans son sillage Zanelli, Birkin, Sénéchal, de L'Epée, Bourriat et Czaykowski.

Voici le 25e tour. Etancelin franchit la ligne d'arrivée salué par une belle ovation; il a couvert les 395 km. 875 du parcours en 2 h. 43' 19" soit à la moyenne de 145 km. 850.

Classement : 1. Etancelin, sur **pneu Dunlop**; 2. Birkin, sur **pneu Dunlop**; 3. Zanelli, sur **pneu Dunlop**; 4. Czaykowski, 5. De l'Epée, 6. Sénéchal, 7. Bourriat.

Une fois de plus, **Dunlop**, qui truste les grandes épreuves, gagne brillamment le Grand-Prix de l'A. C. F. 1930.

H. H.

LA LISTE DES PERSONNALITÉS

MM. Champetiers de Ribes, ministre des pensions; Lillaz, sous-secrétaire d'Etat d'enseignement technique; de Lassence, maire de Pau; Mireur, préfet des Basses-Pyrénées; Ybarnegaray, Minvielle, députés des Basses-Pyrénées; Blanchet, ingénieur des ponts et chaussées; Teulet, premier président de la cour d'appel; Pineau, directeur de l'Office des combustibles; vicomte de Rohan, président de l'Automobile-Club de France; Peroux, président de la commission sportive; Moreau, Brisson, G. Durand, A. Rousset, Paillettes, de la commission sportive, dirigeants de l'Automobile-Club Basco-Béarnais; Baron, d'Ariste, Charaudeau, Grimard, président du Moto-Club Basco-Béarnais; Cezanne, commissaire général du salon; Colson, directeur général de la voirie routière; Gonfreville, président de l'Automobile-Club du Sud-Ouest; Langon, président de l'Automobile-Club de Tunisie; Gruet, président de l'Automobile-Club du Maroc; Perrigot, président de l'Automobile-Club des Vosges; baron de Marcy, président de l'Automobile-Club des Landes; marquis de Palaminy, comte de Rigaud, de Vaudreuil, Sarrat, de l'Automobile-Club du Midi, comte Pourier de Wolod, vice-président de l'Auto Limousin; Sarthou, président du Moto-Club de Bordeaux.

ALIMENTATION
MAISON J. MAURIN
118, r. de Bègles
25, 27, r. Dauphine
3, pl. des Capucins
52, cours Portal
9, rue Ravez
5, avenue Thiers
86, c. de l'Argonne
58, r. Saint-Rémi
70, r. Fondaudège

Un intérieur élégant

BALATUM

le couvre-parquet moderne, le SUCCÈS du JOUR
Vu sa vente énorme double ses usines !

PRIX ACTUEL : 13 fr. 50 le m. carré

L'hiver est proche...
C'est le moment d'embellir votre intérieur !
Voyez donc la nouvelle collection de BALATUM

En vente dans toutes les bonnes maisons d'ameublement, toiles cirées, art. de ménage, grands magasins, etc...

Magasin de Vente et d'Exposition :
145, rue Sainte-Catherine, 145
BORDEAUX

BON N° 3

Envoi gratuit de l'album contre remise du bon ci-contre.

CAMIONS AMERICAINS
La plus importante organisation du Sud-Ouest
de PIÈCES DÉTACHÉES POUR CAMIONS ET VOITURES AMÉRICAINES toutes marques
Etabts C. RAGOT 282, rue d'Ornano — Téléph. 46.76 — BORDEAUX

Faites réparer vos Carrosseries
AUX Ets J. TABAR-ANTIGNAC & Cie
Exécution rapide. - Prix modérés. - 186, cours de l'Yser, Bordeaux

Avez-vous essayé
Nos Armes
et Munitions ?

CAUNIER
ARMES ET MUNITIONS
1, Place Jean-Jaurès, (ex-Richelieu)
1, cours du Chapeau-Rouge. - BORDEAUX
VENTE, ÉCHANGE

Envoi Franco du Catalogue

INSTALLATION COMPLETE DE
THÉATRES & CINÉMAS
Maison spécialisée pour Fauteuils bascule
A. BORDENAVE - 19, rue du Petit-Goave, BORDEAUX. - Tél. 83.430

A V. Fonds Comm. Bois et Charbons, plein centre, Loyer 4.600 fr., bon bail, téléph., rapport 40.000. Px 65.000. S'ad. A. F. L., 43, crs Intendance, Bx, T. 82.639

SUD-OUEST OCCASIONS
38, cours Pasteur — BORDEAUX
PEUGEOT, 12 CV., 6 cylind., 4 vitesses, pneus neufs.
RENAULT, 8 CV., Monasix, c. i., tr. bon état.
CITROEN, 5 CV., trèfle, ventil., pont banjo.
RENAULT, 6 CV., NN 2, c. i., comme neuve.
AMILCAR, 6 CV., cabriolet 2 places.
CITROEN, 9 CV., torp. commerc., bas prix.
BERLIET, 9 CV., cond. intér., parfait état.
DONNET, 10 CV., 6 cylindres, très bon état.

Dentelles véritables
VENISE FILET
Importation directe de Venise
E. GARDEY
227, r. Malbec, BORDEAUX
FILET AMEUBLEMENT
Prix sans concurrence

ES COPIA

Tengo el honor de confirmarle la solicitud que con fecha 29 de Julio pº pº dirijí a ese Excmo. Atuntamiento de su Presidencia y que está pendiente por su parte de un acuerdo que nos interesa conocer cuanto antes.

Al propio tiempo le notifico que habiendo recibido del Automóvil Club de Francia conformidad con la fecha que tenemos solicitada para la celebración de la carrera VIII GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN, nos vemos en la obligación exigida por el REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA de tener que disponer en nuestra caja de los fondos necesarios a tal objeto.

Por lo tanto ruego a V.E. encarecidamente que con la mayor urgencia se sirva ordenar la entrega a éste REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA de las cantidades destinadas por el MINISTERIO DE FOMENTO y por la COMISION OFICIAL DEL MOTOR Y DEL AUTOMOVIL a los efectos de organización de la prueba a que antes hemos hecho mención.

Dios guarde a V. E. muchos años.

San Sebastián 13 de Agosto de 1930.

Firmado:

M. REZOLA

Presidente.

EXCMO. SR. ALCALDE-PRESIDENTE del EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIAN.

A LA EXCMA. DIPUTACION DE GUIPÚZCOA

Excmo. Sr.

En nombre y representación del Real Automóvil Club de Guipúzcoa y por acuerdo unánime adoptado por el mismo, tengo el honor, ante todo, de expresar a esa Excelentísima Diputación la gratitud de éste Real Automóvil Club y de cuantos se interesan en Guipúzcoa por las pruebas Internacionales de Automóviles que vienen sucediéndose todos los años desde 1.924 en el Circuito de Lasarte, por el concurso eficaz de la Corporación Provincial, para la obtención del crédito total de 175.000 pesetas concedido por el Gobierno con destino a las pruebas de éste año, evitándose de esa manera una interrupción que pudiera ser definitiva en el ciclo de carreras tan interesantes, afirmación que no es aventurada, toda vez que se acaba de dar publicidad al proposito que tenían en Cataluña de celebrar éste año el Circuito en aquella región, contando con la subvención conseguida para dicho fin por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Es tanto el anhelo de éste Real Automóvil Club de patentizar su práctico reconocimiento a V. E., que si bien la cantidad lograda no alcanza a cubrir el presupuesto de dicha prueba, antes de desistir de su celebración, el Real Automóvil Club de Guipúzcoa está resuelto en último extremo a afrontar las pérdi-

das que seguramente se ocasionarán sino obtenemos la subvención o garantia que solicitamos por el presente escrito de esa Corporación.

No creemos necesario para justificar nuestra solicitud fundarnos en la tradicional generosidad con que V. E. estimula pecuniariamente manifestaciones y concursos de esta clase que además de los fines deportivos y turísticos que persiguen, realzan la significación y prestigio de Guipúzcoa por constituir un Certamen Internacional de verdadera importancia.

En atención a lo expuesto y despues de ratificar a V. E. el testimonio de gratitud del R. A. C. G. por su decisiva intervención cerca del Gobierno para que dictase el R. D. de 8 del cte, a V. E.

S U P L I C A se sirva concedernos para el caso de que se produjera déficit en las Carreras de Automóviles de 1.930, la cantidad máxima de 25.000 pesetas para la organización y celebración de las mismas el 28 de Septiembre próximo en cumplimiento de lo dispuesto en el R. D. antes citado.

Dios guarde a V. E. muchos años.

San Sebastián 29 de Julio de 1.930

PRESIDENTE,

AL EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIÁN.

Excmo. Sr.

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, se ha considerado obligado a llevar a cabo este año tambien las carreras de automóviles en el Circuito de Lasarte, que como Vd. no ignora han sido subvencionadas por el Ministerio de Fomento y por la Comisión Oficial del Motor con 175.000 pesetas, no obstante la insuficiencia de ése crédito para el presupuesto de la carrera, en evitación de que se interrumpa la serie de Certámenes Internacionales que desde el año 1.924 viene organizando anualmente con el mayor éxito, afirmación que no es aventurada, toda vez que se acaba de dar publicidad al proposito que tenian en Cataluña de celebrar este año el Circuito en aquella región, contando con la subvención conseguida para dicho fin por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Por acuerdo de éste Real Automóvil Club y teniendo en cuenta los beneficios de todo orden que a la Ciudad de San Sebastián reportan éstos Certámenes que constituyen además de manifestaciones extraordinarias de índole deportiva, un aliciente de gran interés para el turismo de nuestra

Ciudad, a V. E.

S U P L I C A :

Que siguiendo la costumbre de años anteriores y con mayor motivo en el actual, por haberse reducido la consignación del Estado, conceda un subsidio de 25.000 pesetas como maximun en calidad de aportación, para el caso de producirse un déficit en la carrera de Automóviles para cuya celebración el 28 de Septiembre próximo estamos realizando con toda urgencia las gestiones necesarias.

Dios guarde a V. E. muchos años.

San Sebastián 29 de Julio de 1.930

PRESIDENTE.

24 julio 930.-

El Ministro de Fomento

Particular

Sr.Don Manuel Rezola.

Mi distinguido amigo:- He recibido su grata carta del día 23 participándome que en vista de la nueva concesión de 50.000 pesetas a ese Real Automóvil Club de Guipúzcoa, han acordado llevar a cabo la celebración de una prueba de velocidad en el Circuito de Lasarte el día 28 del próximo septiembre.

Yo celebro muy sinceramente el que hayan resultado atendidos y por mi parte he tenido muchísimo gusto en poder colaborar, aunque modestamente, a que las pretensiones de ustedes pudieran verlas convertidas en realidad.

Me reitero, como siempre, suyo afectísimo amigo,s.s.
q.e.s.m.,

23 de Julio de 1930.

Presidencia
Particular.

Excmo. Sr. Don Leopoldo M a t o s

M A D R I D

Mi distinguido amigo :

En contestación á su atta. de 15 del corriente, cúmpleme expresar á Vd. nuevamente mi reconocimiento por sus manifestaciones en favor de este R.A.C.de G. y de San Sebastián. Le participo al propio tiempo, que habiendo sido informados por una carta del Sr. Alcalde de esta Ciudad, fechada el 21 de este mes, de la concesión de Ptas. 50.000,- para esta Sociedad procedentes de la Comisión Oficial del Motor sumando por consiguiente Ptas. 175,000,-- con las concedidas por ese Ministerio de Fomento, hemos acordado llevar á cabo con la mayor urgencia las gestiones necesarias por mediación del R.A.C. de España, para la celebración de una prueba de velocidad en el Circuito de Lasarte el día 28 del próximo mes de Septiembre, confiando en la ayuda económica de nuestras corporaciones municipal y provincial en el caso probable de un deficit.

Teniendo en cuenta la parte principal que á Vd. le corresponde en la celebración de nuestro Circuito, me hé

creido obligado á comunicárselo, repitiéndome de Vd. afmo. amigo y s.s.

q. s. m. e.

(Manuel Rezola)

15 julio 1930.

El Ministro de Fomento

Particular

Sr. Don José Mª. Rezola.

Mi distinguido amigo.

He recibido su carta del dia 8 y ya habrán Vds. visto el decreto que ha publicado la Gaceta concediendo la subvención a esa Capital. Puede Vd. tener la seguridad que me es muy grato colaborar siempre al desenvolvimiento de esa simpática población y a ayudar en la medida de lo posible a solucionar las dificultades que se presenten en su gestión.

Siempre suyo aftmo. amigo s. s. q. e. s. m.

22 de Julio de 1930.

Presidencia.

Señor Don Juan José P r a d o

Alcalde Presidente del Ayuntamiento de San Sebastián.

P R E S E N T E

Muy Sr. mio y distinguido amigo :

Tengo el gusto de contestar á su grata de ayer, de cuyo contenido dí cuenta en la reunión celebrada anoche por la Junta Directiva de este R.A.C.de G., habiéndose tomado en la misma el acuerdo de llevar á cabo con la mayor urgencia las gestiones necesarias por mediación del R.A.C. de España para la celebración de una prueba de velocidad en el Circuito de Lasarte el día 28 del próximo mes de Septiembre, lo que me complazco en comunicar á Vd.

Aunque las subvenciones á que su carta se refiere, que ascienden en total á Ptas. 175.000,-- son insuficientes, este R.A.C. de G. se ha considerado obligado á realizar el esfuerzo que supone la celebración de dicho certamen automovilista, entre otras razones, que Vd. no ignora, por considerar que así convenia á los intereses de San Sebastian y de nuestra Provincia, confiando por lo tanto en la ayuda económica de esa Corporación

de su digna presidencia en el caso probable de un deficit, si bien estamos resueltos á afrontar sus consecuencias de todas maneras.

Teniendo en cuenta lo que antecede me ha parecido improcedente el contestar á la pregunta que por encargo de sus compañeros de la Comisión Permanente me formula Vd. en dicha carta, con lo que no dudo que estará Vd. conforme.

Me reitero de Vd. afmo. amigo y s.s.

q. l. s.

ES COPIA

ALCALDE DE
SAN SEBASTIAN.

21 Julio 1930.

Sr. Don Manuel Rezola.
Presidente del Real Automóvil Club de Guipuzcoa

SAN SEBASTIAN

Muy señor mio y distinguido amigo :

Me complazco en manifestarle que se ha concedido como subvención a ese Real Automóvil Club de su digna presidencia, la cantidad de 175.000 pesetas desglosada en la siguiente forma.

125.000 procedente del Ministerio de Fomento, y
50.000 id de la Comisión Oficial del Motor

con destino al Circuito automovilista.

En vista de ello, ruego á Vd., por encargo de mis compañeros de Comisión Permanente, tenga la bondad de decirme si ese Real Automovil Club cree suficientes las 175.000 pesetas a que me he referido, y en caso de no ser bastantes, me manifieste, si desistido por esa Entidad de la celebración de las carreras por - no tener consignación bastante, se opondría a la pretensión del Ayuntamiento de que las referidas 175.000 pesetas se las reservaran a esta Corporación para otras atenciones de festejos.

En espera de su grata respuesta quedo suyo affmo. amigo y s.s.

q. e. s. m.

firmada : Juan José Prado.

ES COPIA

PRESIDENTE DEL
REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

MINISTRO FOMENTO A

COMPLAZCOME COMUNICARLE CONTESTANDO SU TELEGRAMA QUE A PRIMER CONSEJO MINISTROS LLEVARE PROPUESTA ESTE MINISTERIO CONCEDIENDO SUBVENCIÒN 125.000 PESETAS PARA COOPERAR GASTOS CONSERVACIÓN EXTRAORDINARIA Y MEJORA ESAS CARRETERAS. SALUDOLE

28 de Junio de 1.930

18 de Junio 1928.
Original entregada por Padrón.

Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros - Madrid.

Enterada esta Diputación de las dificultades surgidas para la concesión por parte del Gobierno de su digna presidencia de la acostumbrada subvención al Real Automovil Club de Guipúzcoa para la organización de las carreras de automoviles que con tanto éxito han venido celebrándose en el Circuito de Lasarte y siendo el sentir unánime de la Corporación que no se interrumpan dichas carreras que constituyen ya un número obligado del programa veraniego de esta capital, tanto por el sacrificio económico que se impuso para la construcción del citado circuito, como por el prestigio turístico que reportan no solamente a esta Región, sino a España entera, haciendo que con tanto interés se preocupa de estas pugnas automovilísticas entre las cuales logró adquirir legítimo renombre el Circuito de Lasarte, ruego a V.E., que, a la mayor urgencia posible, dado que está muy próxima la fecha de celebración de las expresadas carreras, se sirva hacer intervenir su decisiva influencia para que el Real Automóvil Club Guipuzcoano no se vea privado este año del acostumbrado auxilio económico del Gobierno por cuyo favor le quedará muy agradecida esta Región, y con lo cual prestará además un valioso servicio a la causa del Turismo Nacional que constituye una de las riquezas de la Nación.

CONTESTACION AL ANTERIOR TELEGRAMA

Pte. Consejo Mtros. = Tomo en consideración telegrama y lo transmito a Ministro Fomento aprovecho ocasión para reiterarle mis saludos mas atentos a la Diputación.

10 Julio 1930

LONDON EMBAJADA ESPAÑA

DUQUE DE MIRANDA

AMPLIANDO MI TELEGRAMA AYER RUEGOLE COMUNIQUE SU MAJESTAD EL REY QUE HACE TIEMPO INFORMAMOS DETALLADAMENTE PRESIDENTE CONSEJO Y MINISTRO FOMENTO MADRID IMPOSIBILIDAD CELEBRAR CARRERAS CIRCUITO LASARTE FECHAS 25 Y 27 DE JULIO SEÑALADAS EN CALENDARIO INTERNACIONAL DEBIDO A APREMIO DEL TIEMPO E INSUFICIENCIA SUBVENCION POR LO QUE ESTAMOS GESTIONANDO AMPLIACIÒN AYUDA ECONOMICA MINISTERIO FOMENTO Y NUESTRO MUNICIPIO PARA PEDIR NUEVAS FECHAS AGOSTO O SETIEMBRE ESTIMANDO CON TODO QUE SERA DIFICIL CELEBRACION DICHAS PRUEBAS ESTE AÑO SALUDALE

MANUEL REZOLA PRESIDENTE

LONDON

EMBAJADA DE ESPAÑA

DUQUE MIRANDA

LE SUPLICO QUE EXPRESE A SU MAJESTAD EL REY EL AGRADECIMIENTO DE ESTE REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA POR SU ATENTO TELEGRAMA DOBLEMENTE APRECIABLE POR LA MERCED CON QUE NOS DISTINGUE Y LA DEFERENCIA DE COMUNICARNOSLO ROGANDO A USTED QUE OFREZCA A SU MAJESTAD EL TESTIMONIO DE AFECTUOSA ADHESION DE NUESTRO CLUB SALUDALE

MANUEL REZOLA

PRESIDENTE,

9 de Julio de 1.930

PRESIDENTE REAL

AUTOMOVIL CLUB SAN SEBASTIAN

DE LONDON 8 de Julio de 1.930

ACABO FIRMAR CON GRAN SATISFACCION DECRETO CONCEDIENDO ESE CLUB SUBVENCION DE CIENTO VEINTICINCO MIL PESETAS

SALUDOS = ALFONSO R

ES COPIA

8 de Julio de 1930.

Señor Don Juan M o n t o j o

PRESENTE

Mi querido amigo :

No habiendo tenido el gusto de verle ayer en la reunión de la Directiva del R.A.C.de G., me complace el acusarle recibo de su atta. del 6 con la copia del texto del telegrama que firmado por el Marqués de Someruelos curso Vd. el día 5 al Presidente del Consejo de Ministros.

Según quedó convenido, nos volveremos á reunir mañana Miercoles para resolver con arreglo á las noticias que para entonces se hayan recibido.

Sin más por hoy quedo de Vd. suyo afmo. amigo.

San Sebastian 6 de Julio 1930

Sr Don Manuel Rezola
San Sebastian

Mi querido amigo:-

A continuacion tengo el gusto de transcribirle el telefonema firmado por Someruelos que se cursp ayer al Señor Presidente del Consejo de ministros y cuyo texto le lei anoche por telefono.

"PRESIDENTE CONSEJO MINISTROS-PALACIO PRESIDENCIA-MADRID=CONTESTA MINISTRO FOMENTO A TELEGRAMA PRESIDENTE AUTOMOVIL CLUB GUIPUZCOA EN EL QUE ESTE LE COMUNICABA SER INSUFICIENTE SUBVENCION ACORDADA PARA CIRCUITO LASARTE LAMENTANDOSE DE ELLO Y OFRECIENDO TRANSLADAR A USTED SUPLICA CLUB DE QUE LE CONCEDAN SUMA PIDIO PARA ESE CERTAMEN-PUNTO-ANTE ESTAS MANIFESTACIONES ME SUPLICAN ME DIRIJA USTED ROGANDOLE TOME EN CONSIDERACION PETICION ESTE AUTOMOVIL CLUB AL SOMETERLE MINISTRO SU DESEO Y SI ES POSIBLE CONCEDA LA AMPLIACION HASTA LA SUMA SOLICITADA O POR LO MENOS EN UNAS VEINTICIONCO O CINCUENTA MIL PESETAS MAS EN CUYO CASO VERIAN SUPLIR DIFERENCIA POR ALGUNA AYUDA LOCAL AGRADECIENDOLE SOLUCION RAPIDA ANTE POCO TIEMPO QUEDA PARA RESOLVER CELEBRACION O SUSPENCION CARRERAS-CARINOSOS SALUDOS=PERICO SOMERUELOS"

Muy de veras me alegraré surta efecto este telefonema y que tengamos en breve una contestacion favorable y podamos tratar, aunque poco tiempo hay para ello, de organizar las carreras.

Le saluda muy afectuosamente suyo buen amigo

8 de Julio de 1930.

Presidencia
Particular.

Excmo. Señor Don Leopoldo M a t o s

M A D R I D

Muy distinguido y estimado amigo :

Tengo el gusto de corresponder á su atta. 3 del corriente, quedándole muy agradecido por sus amables explicaciones á la vez que por haber trasmitido mi telegrama al Sr. Presidente del Consejo.

Esperamos con impaciencia lo que éste acuerde para poder decidir lo que mejor proceda en relación con el VIII Circuito de Lasarte que yá no podrá celebrarse en las fechas señaladas de este mes, siendo dudoso que nos concedan nuevas fechas por Septiembre, toda vez que el Gran Premio de Italia debe correrse el día 7 y el de Francia el 21.

En último caso trataríamos de organizarlo durante el próximo mes de Agosto, aunque fuera más difícil por el apremio del tiempo necesario para su preparación.

De todas maneras no podemos menos de reconocer el interés que há puesto Vd. en favorecer los propósitos de este R.A.C.de G. en su deseo de celebrar, al igual que en años anterio-

res, estas pruebas de fama mundial.

Le reitero por ello la seguridad de nuestro agradecimiento con el saludo de su afmo. amigo y s.s.

q. s. m. e.

3 julio 930.-

El Ministro de Fomento

Particular

Sr. Don Manuel Rezola.

Mi querido amigo:- Contesto su telegrama manifestándole que la subvención de 125.000 pesetas que por este Ministerio se ha concedido es el máximo a que podia llegarse teniendo en cuenta las posibilidades econpomicas existentes y en la creencia de que ello sería suficiente para sus necesidades.

Haciendome cargo del contenido de su telegrama, lo traslado con interés al Presidente del Consejo, con objeto de que vea si es posible hacer algo mas para que el Circuito de Lasarte pueda celebrarse.

Me reitero de usted aftmo. amigo, s.s. q.e.s.m.,

ES COPIA

A PRESIDENTE
REAL AUTOMOVIL CLUB GUIPUZCOA

MINISTRO FOMENTO
TENGO SATISFACCION COMUNICARLE HABER APROBADO CONSEJO SUBVENCION 125.000 PESETAS CON DESTINO ESA ENTIDAD SALUDOLE

2 de Julio de 1.930

EXCMO SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO

MADRID

EN NOMBRE ESTE REAL AUTOMOVIL CLUB GUIPUZCOA Y EN EL MIO PROPIO AGRADECEMOS SUBVENCION 125.000 PESETAS APROBADAS CONSEJO MINISTROS PARA CIRCUITO LASARTE AUNQUE CONFIRMANDOLE MI TELEGRAMA SIETE JUNIO IMPOSIBLE CELEBRACION CARRERAS FECHAS VEINTICINCO Y VEINTISIETE JULIO SEÑALADAS CALENDARIO INTERNACIONAL POR APREMIAR TIEMPO ADEMAS DE SER INSUFICIENTE DICHA SUBVENCION PUNTO TRATARIAMOS DE OBTENER CONCESION NUEVAS FECHAS AGOSTO SEPTIEMBRE SI PUDIERAMOS CONTAR CON AUMENTO AYUDA ECONOMICA ESE MINISTERIO HASTA 200.000 PESETAS APARTE DE LAS 50.000 MIL NECESARIAS PARA COMPLETAR LAS 250.000 QUE SOLICITARIAMOS DE CORPORACIONES LOCALES DEBIENDO CONOCER RESOLUCION ESE MINISTERIO DENTRO DE ESTA SEMANA SALUDOLE

MANUEL REZOLA

PRESIDENTE

2 de Julio de 1.930

13 de Junio de 1930.

Presidencia

Señor Don Carlos R e s i n e s

Secretario General del R.A.C.E.

M A D R I D

Mi querido amigo :

Recibí oportunamente el telegrama á que se refiere su atta. de 10 del corriente, debiendo expresar á Vd. en nombre de la Directiva de este R.A.C.G. y en el mio propio nuestro agradecimiento por su sentimiento ante el fracaso de nuestras gestiones, en las que como en otras ocasiones há puesto Vd. su mayor empeño.

Reciba con el saludo de mis compañeros de Junta el mio muy efusivo, quedando suyo afmo. y buen amigo

q. s. m. e.

ES COPIA

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA

Madrid. 10 de Junio de 1930.

Señor Don Manuel Rezola.

Presidente del Real Automóvil Club de Guipúzcoa

San Sebastian

Mi querido amigo :

Oportunamente recibí su telegrama copiado el que dirigía Vd. al Ministro de Fomento comunicando el acuerdo adoptado por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa de renunciar a la organización del Circuito de Lasarte ante la carencia de resolución del Gobierno sobre concesión de la subvención solicitada.

Supongo habrá sido en su poder el telegrama que, en contestación al anteriormente citado, le dirigí seguidamente lamentando el resultado negativo de las gestiones practicadas para llegar a una felíz solución del asunto.

De todas maneras, le confirmo dicho telegrama y hoy nuevamente le expreso mi sentimiento por el hecho de que circunstancias especiales hayan obligado a suspender una manifestación deportiva de la significación que tiene ese Circuito, privando a San Sebastian del atractivo de estas carreras de verdadera importancia internacional, tanto por la calidad de los corredores que en ellas tomaban parte, como por lo perfecto de la organización.

Sólo queda la satisfacción de haber hecho cuanto se ha podido y en este sentido nada puede reprocharse a la Junta Directiva del R.A.C.G. ni a Vd. como presidente de la misma.

Tenga la seguridad de que lamento tanto como Vds. lo ocurrido, y rogándole lo comunique así a toda la Junta Directiva, quedo como siempre suyo afmo. y buen amigo.

q. e. s. m.

EL SECRETARIO GENERAL

firmada : C. Resines.

ES COPIA

Don. MANUEL REZOLA - AUTOGUI. SAN SEBASTIAN

de MADRID 9 DE JUNIO DE 1930.

RECIBIDO TELEGRAMA Y LAMENTO CON USTEDES EL RESULTADO NEGATIVO DE LAS GESTIONES PARA CELEBRACION CIRCUITO LASARTE PUNTO LE SALUDA AFECTUOSAMENTE.

RESINES.

Exmo Senor Ministro de Fomento

Madrid

Ante carencia resolucion Gobierno sobre subvencion solicitada por este Real Automovil Club de Guipuzcoa para celebracion Circuito Lasarte , le participo con el mayor sentimiento el acuerdo de hoy de esta Junta Directiva de renunciar organizacion dicho certamen automovilista por falta material de tiempo . Le saluda.

Manuel Rezola

Presidente.

7-6-3o

Resines

Race

Madrid.

Para su conocimiento y efectos consiguientes le comunicamos a continuacion el texto del telegrama que dirigimos en este momento al Señor Ministro de Fomento Punto Ante carencia resolucion Gobierno sobre subvencion solicitada por este Real Automovil Club de Guipuzcoa para celebracion Circuito Lasarte le participo con el mayor sentimiento el acuerdo de hoy de esta Junta Directiva de renunciar organizacion dicho certmaen automovilista por falta material de tiempo .Le saluda .Manuel Rezola.Presidente.Punto .En la seguridad de que lamentara Usted.con nosotros el fracaso de nuestras gestiones le saluda afectuosamente .

Manuel Rezola.

7-6-30

El que subscribe Manuel Rezola Laparte como Presidente del Real Automóvil Club de Guipúzcoa tiene el honor de exponer a V. E. que habiendo sido dirigido al Excmo. Sr. Ministro de Fomento un escrito con fecha 18 de Noviembre de 1.929 y 4 de marzo del corriente año respectivamente en la cual se solicitaba, al igual que en años anteriores, que el Gobierno de S. M. concediese una subvencion para la organización de las carreras de automóviles que habrian de celebrarse en el Circuito de Lasarte los dias 25 y 27 de Julio próximo, escrito sobre cuyo contenido no ha tomado hasta la fecha el Consejo de Ministros resolución alguna, la Junta Directiva de mi Presidencia en reunión del día de hoy, teniendo en cuenta las grandes dificultades de organización que a partir de este momento iban a surgir dada la proximidad de las fechas señaladas para la celebración de las carreras, se ha visto precisada con el mayor sentimiento a desistir de la organización de las mismas, lamentando vivamente, pues ello supone un serio quebranto para los intereses deportivos y materiales de San Sebastián ya que con ello se priva a la población de uno de los espectaculos más importantes de su veraneo, espectaculo que por otra parte tanto ha contribuido a enaltecer el nombre de España en el Extranjero.

Agradecer de antemano que no se haga en lo sucesivo por parte de ustedes limitarse al envío de los telegramas

4 de Junio 1930.

Estado de Lugaueni
4 de Junio 1930

El que suscribe Manuel Rezola Laparte , como Presidente del Real Automovil Club de Guipuzcoa , tiene el honor de ex oner respetu samente a V.E.

Que habiendose dirigido ~~al Excmo Sr~~ al Ministro de Fomento una solicitud con fecha 18 Noviembre de 1929 y otra con fecha 4 Marzo del año actual , respectivamente , en las cuales ~~se~~ se recababa al igual que en las anteriores , ~~que el~~ del Gobierno de S.M. ~~concediese~~ de 250.000 Pts una subvencion para ~~la~~ el objeto de organizacion de las carreras de automoviles que habrian de cele brarse en el Circuito de Lasarte los dias 25 y 27 de Julio proximo, fechas oficialmente concedidas por la Asociacion internacional , escrito sobre cuyos contenidos , ~~hemos~~ fueron aguardado hasta el dia de hoy resolucion del Consejo de ministros , obedeciendo esta espera a promesas verbales hechas en Madrid , a diversas gestiones oficiosas realizadas por distin tas representaciones del Club y de la Ciudad , y al interés turistico d la ~~Ciudad~~ esta seriamente comprometido por la posible carencia de esta orga nizacion, ~~y~~ por acuerdo expreso de la Directiva , ante la absoluta im posibilidad tecnica de poder dar cima a nuestros trabajos aun con ~~tando~~ la posibilidad en fecha proxima con el importe de la subvencion solicitada , este R.A.C ha ~~decidido~~ tomado de acuerdo, decision tomada con el mayor sentimiento y respeto , de desistir de ~~los trabajos~~ la organizacion de las mismas , lamentando vivamente dado que la supresion de las carreras supone no solamente una serio que brante para los intereses deportivos y materiales de San Sebastian ,por privarse a la Provincia de ~~un espe~~ espectaculo de más interes que conoc de años a esta parte y base de su veraneo , sino ~~de~~ por el perjuicio moral que supone para la Nacion , por tratarse de un espectaculo que ta ha contribuido por enaltecer el nombre de España por el Extrangero ,dand fe de las posibilidades de España en pruebas internacionales. de alta clase entre las más destacadas del Progreso.

ES COPIA

Ante-Proyecto de Presupuesto para la organización de un

RALLYX AUTOMOVILÍSTICO . . . . .

- -

El Rally, tendría como fecha viable hacia mediados de Septiembre y la duración de estancia de los participantes podría calcularse de unos 5 días aproximadamente en San Sebastián.

Durante esos 5 días habría que hacer coincidir alguna fiesta como corrida de toros etc. Desde luego, en ellos tendrían lugar las pruebas complementarias de organización del Rally, o sea Concurso de Confort y Elegancia, prueba en cuesta y vuelta a Gruipúzcoa.

Ahora bien; como tiempo, es realmente escasisimo el que se dispone. Hay que tener en cuenta que esta clase de organizaciones requieren para su preparación adecuada por lo menos 6 a 8 meses. Si se quiere materialmente organizar el Rally, podrá hacerse, pero xxx arriesgando el prestigio deportivo del Club y el propio prestigio de la Ciudad y el natural riesgo económico, ya que precisamente por ser la primera organización en su clase se debe poner empeño en hacer una cosa acabada y seria que asegure el exito de Rallys sucesivos, maxime teniendo en cuenta la importancia de San Sebastián en el mundo automovilistico.

PRESUPUESTO -

Premios	:	25.000,-
Propaganda nacional y extranjera	:	16.000,-
Folletos, planos, reglamentos, carteles.	:	5.000,-
Medallas regalo participantes	:	2.000,-
Placas inscripción y correos	:	1.000,-
Imprevistos	:	6.000,-
TOTAL		55.000,-

San Sebastián 23 de Junio de 1.930

27 de Mayo de 1930.

Presidencia

Señor Don Carlos R e s i n e s

M A D R I D

Mi querido amigo :

Con tu atto. B.L.M. del 24 recibí las copias de la carta dirigida por el R.A.C.E. al Ministro de Fomento con fecha 22 del corriente y de su contestación de igual fecha, cuyos términos coinciden con los de la última carta del mismo Sr.Matos á nuestro Alcalde.

De todas ellas dí cuenta ayer á mis compañeros de Directiva y Deportiva de este R.A.C.de G. que acordó en atención á tus gestiones,que agradecemos mucho y á la buena disposición del Ministro de Fomento, esperar á la resolución del primer Consejo de Ministros. En el caso de que no se llegase á tratar de nuestro asunto, desistiremos á la celebración del Circuito,sin demorar por más tiempo, renunciando por consiguiente á la subvención solicitada.

El recorte que adjunto á esta de "El Pueblo Vasco" de hoy, refleja el sentir de lo tratado ayer en el R.A.C.de G.

Te repito las gracias por tu amable intervención enviándote un saludo muy afectuoso, tuyo siempre buen amigo.

LUNES 26 MAYO 1930 = A las 9,30 llamé por teléfono al Alcalde Sr. Prado, que habia vuelto de Barcelona el dia anterior, donde se entrevistó con el Presidente del Consejo General Berenguer y Ministro de Fomento Sr. Matos, que acompañan en la Ciudad Condal a la Familia Real.

Me dijo que almorzó el viernes 23 con Matos, el que le anunció tenia carta suya en San Sebastian, (vease carta) Insistió en las dificultades que tropiezan para conseguir la subvención de 200.000 pesetas para el Circuito del R.A.B.G., por no tener disponibilidades los organismos que las concedieron el año pasado. Le dijo tambien que se proponia llevar el asunto al próximo Consejo de Ministros, confiando en que el Ministro de Hacienda Sr. Argüelles, lo resolveria favorablemente.

El General Berenguer al que presentó un presupuesto de Pts. 600.000 para la explotación del Gran Casino, a base de la Sinfónica de Arbós, le dijo que tenia gran interés en ayudar, donde vendria con el Rey, pero habria de ser con la condición de englobar en una sola la totalidad de las subvenciones para esta Ciudad, pero sin definir nada más en cuanto al plazo en que pudiera resolverse dicho asunto.

El Alcalde me dijo que volvia a salir ésta noche nuevamente para Madrid.

21 mayo 930.-

El Ministro de Fomento

Particular

Sr.Don Juan José Prado.

Mi querido amigo:- He estudiado con todo detenimiento e interés el asunto relativo a la subvención solicitada por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, para la celebración de las carreras de automóviles en el Circuito Lasarte y me encuentro con el inconveniente de que los ingresos de que el año pasado se echó mano para conceder la subvención que con el mismo objeto fué pedida y que están consignados en el Decreto de otorgamiento, están en su casi totalidad agotados por la situación en que se halla una de las instituciones con cargo a cuyos fondos se libró la indicada cifra.

Preveo pues que habrán de encontrarse grandes dificultades para acceder a lo que ustedes pretenden y desde luego no puedo decir a usted de momento concretamente si será posible otorgar dicha subvención ni la cuantía de la misma.

Pienso llevar este asunto al primer Consejo de Ministros que celebremos y antes lo trataré con el Ministro de Hacienda, que es quien más directamente ha de intervenir en la solución de la petición deducida por ese Real Automóvil Club.

Me

reitero de usted afectísimo amigo, s. s. q.e.s.m.,

G/R

El Secretario General
del
Real Automóvil Club de España

B. L. M.

al Sr. Don Manuel Rezola, Presidente del Real A. C. de Guipúzcoa, su distinguido amigo, y de acuerdo con lo convenido en la conversación telefónica sostenida en el día de hoy, tiene el gusto de remitirle copia de la carta dirigida por este R.A.C.E. al Excmo. Sr. Ministro de Fomento con fecha 22 del actual y de la contestación dada por este Sr. en igual fecha, y recibida hoy.

Con este motivo,

Carlos Resines

aprovecha gustoso la ocasión para reiterarle el testimonio de su distinguida consideración.

Madrid, 24 de Mayo de 1930.

Alcalá, 69.

EL MINISTRO DE FOMENTO.

Particular. 22 de Mayo de 1930.

Señor Don Carlos Resines.

Mi querido amigo :

Recibo su carta de esta fecha, que me apresuro a contestar.

He estudiado con la mayor atención é interés el asunto referente a la subvención solicitada por el Real Automóvil Club de San Sebastián para la celebración de las carreras automovilistas del Circuito Lasarte, y me encuentro con el inconveniente de que están casi agotados los fondos de que el año pasado se dispuso para conceder dicha subvención, por la especial situación en que se halla una de las instituciones con cargo a cuyos ingresos fué otorgada.

Nada puedo, pues, decirle de modo concreto y de momento acerca de si será posible acceder a lo solicitado ni la cuantía porque se otorgue.

Me propongo llevar el asunto al primer Consejo de Ministros que celebremos, poniéndome de acuerdo previamente con el Ministro de Hacienda, que es quien de modo más directo tiene que intervenir en esta cuestión.

Lamentando no poder comunicar a V. noticias más satisfactorias, me reitero suyo affmo. y buen amigo

Firma y rúbrica.

Madrid. 22 de Mayo de 1930.

Excmo. Sr. Don Leopoldo Matos.

Ministro de Fomento

M a d r i d .

Querido amigo Leopoldo :

Ante los apremiantes requeriminetos del Real Automóvil Club de Guipuzcoa me veo en la necesidad de insistir cerca de Vd. para recordarle la conveniencia de una rápida resolución en lo que respecta a la,subvención que la entidad de referencia tiene solicitada para la celebración de las Carreras de Automóviles en San Sebastian durante el próximo verano.

Es perfectamente explicable la urgencia de una resolución por el hecho de que como son corredores profesionales los que han de tomar parte en las citadas Carreras, es necesario anticiparme antes de que se comprometan las fechas de las pruebas de San Sebastian inscribiendose en otros concursos y, por otra parte, la organización de unas carreras de la envergadura de las que se proyectan en San Sebastián es algo que no puede improvisarse y que requiere tiempo que ya empieza a faltar.

Además, me permito recordarle quede no poderse conceder la subvención de 200.000 Ptas., es inútil fijar una cifra inferior porque el Real A.C. de Guipúzcoa renunciaría a la organización de una carrera tan costosa que, no disponiendo de una cantidad suficiente, crearía una situación muy dificil a los organizadores.

Por todas estas razones nuevamente me permito recomendarle la mayor urgencia en la resolución de este asunto rogándole encarecidamente me avise sin pérdida de tiempo para poder comunicar a San Sebastián la resolución que definitivamente se haya adoptado, tanto en un sentido como en otro.

Anticipándole las más expresivas gracias y rogándole me perdone la molestia que le ocasiono, sabe es siempre suyo affmo. y buen amigo

q. e. s. m.

EL SECRETARIO GENERAL,

NOTA PARA DON MANUEL REZOLA

Conferencia celebrada de Madrid, del Real Automóvil Club de España, con el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, hoy dia 24 de Mayo de 1930. a las 18 horas.

El Secretario Sr. Sotos de parte Don. Carlos Resines Secretario General del Real Automóvil Club de España comunica, se le transmita a nuestro Presidente Don. Manuel Rezola la siguiente nota:

Que en este mismo momento acaba de recibir una carta particular del Excmo: Sr Ministro de Fomento en la cual le acusa recibo a la que el Sr. Resines le enviaba y en la cual solicitaba para el R.A.C. de G. la subvención del Circuito Automóvilista para el presente año.

Al mismo tiempo el Sr Ministro le hace saber que el vé con sumo agrado esta clase de manifestaciones deportivas y que trata de cumplir sus deseos, pero por el momento se encuentra con el inconveniente de no saber de que capítulo sacar el dinero.

Por lo tanto y para dar una solución a este asunto ha encomendado al Sr. Ministro de Hacienda para que resuelva en definitiva y este a su vez llevarlo al primer Consejo de Ministros que se celebre.

Por este mismo correo remitimos al Sr. Rezola copia integra de la recibida por Don. Carlos Resines del Excmo: Sr.Ministro de Fomento y su contestación a la misma.

ES COPIA

MADRID. 15. Mayo 1930. REZOLA-AUTOGUI.

ME DICEN PALACE ALCALDE SALIO HOY MANANA PARA ESA STOP IMPOSIBLE VERLE MOTIVO YO LLEGUE HOY TARDE MANANA VIERNES VIERNES RESIMES. SALUDOLE.

MAQUIVAR.

ES COPIA

JOSE MARIA MAQUIVAR

HOTEL ALFONSO XIII.

Pi y Margall 12.

MADRID

REUNIDA DIRECTIVA ESTA TARDE ACORDO ROGAR A USTED SE ENTREVISTE SEGUIDAMENTE CON NUESTRO ALCALDE HOTEL PALACE PARTICIPANDOLE NUESTRA RESOLUCION RENUNCIAR CELEBRACION CIRCUITO DE NO COMUNICARSENOS ESTA SEMANA REAL ORDEN CONCESION MINIMUN DOS CIENTAS MIL . SALUDOLE.

REZOLA.

14. Mayo 1930.

ES COPIA

JUAN JOSE PRADO
ALCALDE DE SAN SEBASTIAN
PALACE HOTEL
MADRID

REUNIDA DIRECTIVA ESTA TARDE ACORDO PARTICIPARLE NUESTRA RESOLUCION RENUNCIAR CELEBRACION CIRCUITO POR FALTA MATERIAL TIEMPO PARA ORGANIZACION DE NO COMUNICARSENOS ESTA SEMANA REAL ORDEN CONCESION MINIMUN DOSCIENTAS MIL. SALUDOLE .

REZOLA.

14. Mayo 1930.

ES COPIA

Madrid, 8 Mayo 1930

AUTOGUI

SAN SEBASTIAN

VISITADO MINISTROS FOMENTO Y ESTADO SALGO ESTA NOCHE PARA ESA CONVOQUEN JUNTA MAÑANA VIERNES SALUDALES

REZOLA

INDICACIONES DE SERVICIO

SAN SEBASTIAN
Recibido de
- 7 MAY 1930
RECEPTOR-IMPARES
El Oficial

Número

CIERRE
- 7 MAY 1930

MODELO 2

Para de núm. Palabras depositado el á las

-43262 MADSANSEBASTIAN 18-7-21H-

VISTA CARENCIA NOTICIAS RUEGOLE VEA SI ES CONVENIENTE GESTIONAR NUEVAMENTE SUBVENCION : ZALA

Rivadeneyra (S. A.).—Madrid.

PORTE GRATUITO

TELEGRAMA

Sr. D. MADRID

MM MANUEL REZOLA

RBARA DE BRAGANZA 12 1º-

TELÉGRAFOS

ES COPIA

MADRID. 26. Abril 1930. URGENTE-SECRETARIO MAQUIVAR
REAL AUTOMOVIL CLUB.

MINISTRO SU SALIDA ANOCHE SEVILLA COMUNICO ALCALDE SU PROPOSITO LLEVAR APROBACION CONSEJO MARTES CREDITO DOSCIENTAS CIRCUITO LO QUE COMUNICO RESERVADAMENTE ROGANDO CONVOQUE JUNTA PARA LUNES. SALUDALES.

REMOLA.

FANUM

LONDON

RECIBAN EL PESAME MAS SINCERO DE ESTE REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA QUE SE ASOCIA AL DUELO UNIVERSAL PRODUCIDO POR LA TRAGICA MUERTE DEL MAYOR SEGRAVE. SALUDALES

MANUEL REZOLA

PRESIDENTE,

14-Junio-1930

San Sebastian 28 de Mayo de 1930

EXCMO. SR. MINISTRO DE HACIENDA

Muy respetable Sr. nuestro:

Es y ha sido siempre la primordial ocupacion de este Real Club el mantenimiento en el rango de primer orden del Circuito Automovilista de Lasarte, cuya celebracion obligadamente corresponde por los calendarios internacionales a los dias de la última decena de Julio.

Hasta ahora, con el auxilio de nuestras Corporaciones provincial y municipal, con el del Estado y tambien con el sacrificio de nuestras propias reservas, hemos podido mantener siempre y airosamente dicho empeño con el realce muldial que desde hace siete años le corresponde. Pero para el actual parece condenado a perderse, y a que la precaria situacion de la ciudad hace imposible las necesarias aportaciones no inferiores a 200.000 pesetas. Sabemos que nuestro Alcalde se traslada a Madrid con ánimo de despertar el celo, siempre bien dispuesto del Gobierno hacia estos problemas que, repetimos, no solamente son atendibles por afectar a intereses locales de una ciudad que cifra en el Turismo todo su programa de vida, sino tambien para España entera. Concretamente nos permitimos pues solicitar de V.E. una subvencion de 200.000 pesetas con destino a la organizacion del Circuito Automovilista de Lasarte a celebrar forzosamente en la última decena de Julio. Dicha cantidad es menor que las que se han obtenido al indicado fin en años anteriores.

Estamos seguros de su buen sentido y a él queremos someternos como última apelacion antes de dar por perdidas todas nuestras esperanzas.

Le rogamos acepte el testimonio del maximo respeto de este Real Automovil Club y personalmente el de su afectisimo y

s. s. q. e. s. m.

Respuesta por el Lagoria, no es cuenta!

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
SAN SEBASTIAN
PLAZA DE OQUENDO
TELEGRAMAS / TELEFONEMAS } AUTOGUI
TELEFONO 115-29

EL MINISTRO DE FOMENTO

ES COPIA

21. Abril 1930.

Particular.

Mi querido amigo:

Estoy estudiando la manera de encontrar fondos con que poder atender la legítima aspiración que me formula en su carta, y que ya tenía constancia en este Ministerio, para que atribuya el Estado al arreglo de las carreteras para correr el circuito Nacional de automóviles de Lasarte.

Espero contestarle dentro de breves dias.

Siempre suyo afmo. y buen amigo.

q.e.s.m.
L.Matos.

Querido Manolo:

Me permito recordarte la necesidad de que se coloque un puente provisional de madera sobre la carretera del Circuíto en el alto de Tellerigaña (Hernani) conforme vino haciéndose los primeros años para que el público que desde San Sebastian se dirige a aquel sitio en formidable avalancha, pueda repartirse en los dos lados de la carretera, tanto

mas cuanto que en este año mis inquilinos se proponen cerrar el terreno con una fuerte alambrada. Hay que procurar evitar el conflicto.

Tu primo affmo. que te abraza

Aniceto de Rezola y Cardán

ABOGADO

Septiembre-15-930

Guetaria, 23, 2.º *San Sebastián*

ANICETO DE REZOLA
ABOGADO
GUETARIA, 23, 2.° - TELÉF. 1-12-70
SAN SEBASTIÁN

Mayo-7-930.

Sr D Manuel Rezola.
Itxas-gain.

Querido Manolo :

En vista de que, segun parece, ván á celebrarse las carreras automovilistas en el próximo verano, me permito insistir en la necesidad de la defensa de la propiedad rústica colindante con el circuito, adoptando ~~el efecto~~ todas las medidas que sean necesarias, y sobre todo destinando al efecto un buen contingente de policia ó fuerza armada convenientemente distribuida.

Es tambien de interés general, por fines de órden mas elevado, la supresion absoluta y sin contemplaciones de ningun género, de la prueba nocturna ó de las 12 horas, que dá lugar ó sirve de pretexto para los mas escandalosos desórdenes.

Aparte de estas indicaciones que sin duda estimarás dignas de ser atendidas y que tendria yo la mayor complacencia en que asi lo fueran, someto á tu buen criterio otra que se refiere á mi terreno "Tellerigaña" (Hernani) al par del nuevo Cementerio. En los primeros años se colocaba allá un puente provisional de madera que prestaba un gran servicio; ahora lo suprimen y el público inmenso que vá de San Sebastian, sobre todo por las tardes, se precipita como una avalancha que no encuentra sitio bastante para acomodarse, invadiendo aquel terreno de la manera mas lastimosa.

No quiero molestarte por mas tiempo. Espero que harás lo que puedas. Tu primo affmo que te abraza

Aniceto

Contestando a su grata del 4 sobre la subvencion del Estado a las carreras del Circuito de Lasarte, es preciso tener presente que esta subvencion es un hecho discrecional del Estado, que no dimana de un precepto legal determinante de un obligacion cifrada, la cual el Gobierno venga obligado a cumplir.

En consecuencia la formula no es juridica. Es diplomatica y de esto Ud, creo que me lleva a mi un rato. Es preciso apelar a la, persuasion visitas, escritos, etc razonando siempre que el coste del Circuito para hacerlo en el tren que debe hacerse requiere las 250.000 pesetas. Alegar cuentas y cifras que resulten convincentes. La habitualidad por parte del Estado en la concesion de esta suma, excepcion hecha del corriente año es un argumento fuerte.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
SAN SEBASTIAN
PLAZA DE OQUENDO
TELEGRAMAS } AUTOGUI
TELEFONEMAS
TELEFONO 115-29

San Sebastián 14 de Octubre de 1929.

Sr. Dn. Manuel Rezola, Presidente
Real Automovil Club de Guipuzcoa.
Plaza de Oquendo.
San Sebastián.

Mi querido amigo:

Conforme la ofrecí á Ud., escribí á mi amigo el Sr. Larraz para que nos diera una orientación para la redacción de la instancia que se ha de elevar al Excmo. Señor Ministro de Fomento en suplica de que nos sea concedida la subvención para la realización del proximo Circuito de Lasarte.

El Sr. Larraz me remite la adjunta nota por la que verá que él cree que no existen razones legales para amparar nuestra demanda, tanto en lo que se refiere a obtener la subvencion anual de las 250.000.- pesetas, sino que tambien el procurar que nos sean abonadas las 25.000.- pesetas que nos quitaron de la subvención el pasado Circuito; que cree más bien que es una gestión diplomática, para la cual aunque yo no tenga condiciones como el supone, á Ud. le sobran, y razonar debidamente la instancia que se haga en el sentido de que por la falta en la subvención de este año de las 25.000.- pesetas citadas, hemos andado muy justos para liquidar el presupuesto del circuito, y que esta escasez repercutiria en el próximo Circuito de 1930 sino se nos concede la subvención completa y se nos reintegra de la suma percibida de menos este año.

Sin otro particular, le saluda muy afectuosamente suyo buen amigo

q. e. s. m.

Contestada y enviada
en Lasarte. 25 Octubre 929

»LA PETITE GIRONDE »

Bordeaux, 19 Octubre 1929.

Le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France sera couru à Pau en septembre 1930

L'Automobile-Club Basco-Béarnais nous communique officiellement la nouvelle du choix de Pau par l'Automobile-Club de France pour y faire disputer ses Grand-Prix automobile et motocycliste en 1930.

Cette décision sera accueillie avec une satisfaction très vive par la ville de Pau, qui n'en peut retirer que de grands avantages.

Le Grand-Prix de l'A. C. F. est, en effet, l'un des évènements sportifs les plus importants, l'un de ceux qui amènent l'afflux le plus considérable de visiteurs.

Naturellement, l'organisation d'une pareille épreuve nécessite des frais élevés, environ 1.500.000 fr. Pour les couvrir, il sera fait appel à tous et l'A. C. B. B. espère qu'on y répondra avec empressement.

Déjà, la municipalité et les grands hôtels ont promis leur appui. La course aura lieu le 21 septembre.

Habituellement, elle se dispute en juin, mais, sur la demande de l'Automobile-Club Basco-Béarnais, on a accepté d'apporter cette modification au calendrier.

Le circuit choisi est aux portes de Pau, c'est-à-dire que toutes facilités pour suivre la grande épreuve seront données aux sportsmen. Il mesure une longueur de 17 kilomètres et emprunte la route nationale 117, de Pau à Tarbes, à partir de la bifurcation jusqu'à Ousse pour obliquer ensuite à gauche par la route qui aboutit à mi-côte de Morlaas. Il rejoint enfin la bifurcation par la route départementale n. 6, de Pau à Lembeye.

Tel quel, le circuit comporte de superbes lignes droites et des virages sévères.

Depuis plusieurs mois déjà, l'Automobile-Club Basco-Béarnais poursuivait l'étude et la mise au point de cette manifestation.

Nous sommes heureux d'enregistrer le succès du Club Automobile palois et de le féliciter pour le soin qu'il a mis à défendre devant la commission de l'A. C. F. le choix de Pau.

»LA JOURNEE INDUSTRIELLE»

Paris, 18 de Octubre de 1929.

Le Grand Prix de l'A. C. F. à Pau

Il est officiel, depuis hier soir, que le grand prix de l'A. C. F. se courra à Pau. Le fait ne faisait plus de doute depuis le Congrès du calendrier international où l'A. C. F. renonça à la date du 5 juin pour réclamer celle du 21 septembre, détermination qui impliquait le choix d'un circuit placé dans le Sud-Ouest. Encore fallait-il, pour qu'on annonçâ la décision comme fermement prise, que le Comité directeur se réunisse afin de décréter l'autonomie de l'A. C. basco-béarnais.

Celui-ci n'était officiellement, jusqu'ici, que section de l'A. C. du Sud-Ouest. Or tout l'effort de préparation et d'organisation qui lui vaut de recevoir le grand prix de l'A. C. F. 1930 est strictement local. Une telle preuve de vitalité valait, certes, d'être relevée d'une tutelle que rien ne justifiait plus et dont personne d'ailleurs ne réclamait le maintien.

Les initiateurs de la proposition sont le baron d'Ariste, président de l'A. C. B.-B. ; MM. Pierre Charles-Combes, vice-président ; Charandeau, Salit et Bournac, membres du Comité. Le circuit présenté par les dirigeants palois comporte un triangle d'un développement de 16 kilomètres. L'un des sommets est tout près de Pau, à 2 kilomètres seulement. Deux branches du triangle sont formées de routes larges et en bon état ; le troisième côté, faisant raccordement, recevra tous les travaux d'aménagement nécessaires.

Les tribunes seront élevées sur les terrains du tir aux pigeons, soit à la fourche la plus proche de Pau.

»LA JOURNEE INDUSTRIELLE»

Paris, 5-6 Janvier 1930.

Le règlement du Grand Prix

La commission sportive de l'A.C. de France vient d'éditer le petit opuscule contenant le règlement de son Grand Prix 1930, lequel aura lieu, rappelons-le, le 21 septembre, sur le nouveau circuit de Pau, avec le concours de l'A.C. Basco-Béarnais.

Un communiqué paru en décembre avait déjà précisé que, conformément à la décision internationale, la course aurait lieu sous la formule de la consommation limitée.

L'A.C.F. a arrêté les points suivants: le viatique alloué aux concurrents sera de 14 kilos de carburant et d'huile par 100 kilomètres.

D'autre part, le carburant se composera de 70 0/0 d'essence et de 30 0/0 de benzol.

La distance de la course est fixée à 38 tours de circuit, soit 602 kilomètres environ.

Les prix se monteront à 250.000 fr.: 100.000 fr. au premier, 60.000 fr. au second, 40.000 fr. au troisième, 25.000 fr. au quatrième, 15.000 fr. au cinquième, 10.000 fr. au sixième.

Les engagements (5.000 fr. par voiture) seront ouverts du 15 janvier au 2 juin.

"LA JOURNEE INDUSTRIELLE"

Paris, le 28 Novembre 1929.

l'Automobile et l'Aéronautique

Le règlement du Grand Prix de l'A. C. F. S'ÉLABORE

La commission sportive de l'Automobile Club de France vient de prendre quelques décisions concernant le règlement du Grand Prix. En attendant que le détail des articles soit rédigé, les lignes fondamentales suivantes ont été arrêtées :

La consommation sera limitée à 14 kilos de carburant et d'huile aux 100 kilomètres.

Le carburant sera composé d'un mélange d'essence de tourisme et de benzol dans la proportion de : essence de tourisme 70 0/0 ; benzol, 30 0/0.

La qualité du benzol sera nettement définie, de façon à permettre aux concurrents d'utiliser, pour leurs essais, un carburant exactement semblable à celui qui sera fourni pour la course.

Le poids minimum du véhicule à vide sera fixé à 900 kilos, y compris la roue de rechange obligatoire.

La carrosserie (à deux places) devra présenter une largeur extérieure, à hauteur des sièges, d'un minimum de 1 mètre (sur une hauteur de 25 cm. minimum).

Les réservoirs (et les jauges s'il y a lieu) seront fournis par les concurrents, sous réserve de vérifications préalables par les soins de la commission technique.

Paris, le 1/2 Décembre 1929.

l'Automobile et l'Aéronautique

Le règlement du Grand Prix

Exécutant les décisions de la commission sportive internationale, l'A. C. F. a décidé de faire courir son Grand Prix 1930 sous la formule à la consommation, laquelle a été maintenue pour la saison prochaine en ce qui concerne les Grands Prix nationaux.

Une innovation, cependant, sera mise en œuvre; le carburant ne sera plus de l'essence commerciale pure; on introduira du benzol dans l'essence dans une proportion de 30 0/0.

Ce point est intéressant à souligner. Il marque en quelque sorte la reconnaissance officielle du mélange essence-benzol comme carburant d'usage normal (puisque les règlements de 1929 et de 1930 visent à éliminer temporairement l'emploi des carburants spéciaux de course).

D'ailleurs beaucoup d'automobilistes se sont ralliés déjà à la pratique que conseillent certaines revues par cette phrase lapidaire maintes fois répétée : « Versez un quart de benzol dans votre essence. » Et voilà une nouvelle manière de faire, expérimentée en course, qui est en train de passer dans le domaine public.

Les autres lignes principales du règlement du Grand Prix restent celles de l'an dernier; ainsi le poids minimum des voitures à vide reste fixé à 900 kilos et le gabarit des sièges n'est pas modifié. C'est dire que nous devrons encore cette année renoncer à voir en ligne des voitures de silhouette agréable. Ces prescriptions se marient du reste bien avec la consommation limitée. Nous traversons actuellement une période de règlements de conception sévère, à tendance technique. Mais ce n'est que décision temporaire. Une cure de cette sorte est, paraît-il, nécessaire de temps à autre.

Il y a tout lieu de croire qu'en 1931, on rendra la main et que, pour laisser l'effet de réaction opérer utilement, on instituera la formule libre : le champ des compétitions alors s'élargira. — A. L.

Paris, le 12 Décembre 1929.

l'Automobile et l'Aéronautique

La C. S. I. arrête le règlement du championnat du monde 1930

Au cours de sa réunion d'avant-hier, la commission sportive internationale a fixé la rédaction du règlement du Championnat du monde 1930. En voici les stipulations :

Article premier. — L'A. I. A. organise en 1930 un championnat du monde de l'automobile, réservé aux constructeurs, d'après les résultats obtenus dans les sept courses suivantes :

Grand Prix d'Europe (Belgique),
Grand Prix d'Allemagne,
Grand Prix d'Espagne,
Grand Prix de l'A. C. de France,
Grand Prix de Grande-Bretagne,
Grand Prix d'Indianapolis,
Grand Prix d'Italie.

Toutefois, ces grands prix ne compteront pour le classement dans le Championnat du monde que s'ils sont courus selon la formule internationale de l'A. I. A., en vigueur pour 1930.

Art. 2. — Pour avoir droit au classement dans le Championnat du monde, les marques concurrentes devront obligatoirement prendre part au Grand Prix d'Europe et à une des autres courses indiquées ci-dessus.

Art. 3. — Le titre de champion du monde 1930 ne sera décerné que si deux au moins des courses à formule internationale, dont le Grand Prix d'Europe, ont eu lieu.

Art. 4. — Le classement est fait de la façon suivante :

Les concurrents se verront attribuer un nombre de points égal au numéro de la place qu'ils auront occupée dans le classement de chaque Grand Prix, jusqu'à la troisième place, c'est-à-dire, pour chaque course, le premier comptera un point, le deuxième deux points, le troisième trois points.

Chacun des autres concurrents classés comptera quatre points.

Les concurrents ayant pris le départ mais n'ayant pas terminé compteront cinq points chacun.

Les concurrents n'ayant pas pris part à la course compteront six points chacun.

Les marques qui participeront aux courses avec plusieurs véhicules se verront attribuer, pour chaque course, le nombre de points obtenu par la voiture la mieux classée.

Les points ainsi obtenus aux classements des différentes courses seront additionnés et le vainqueur du championnat sera la marque qui totalisera le plus petit nombre de points.

Art. 5. — En cas d'égalité de points dans le classement du championnat, la place obtenue dans le Grand Prix d'Europe départagera les concurrents.

Art. 6 — Le vainqueur sera détenteur du titre de champion du monde jusqu'à la prochaine compétition.

"LA JOURNEE INDUSTRIELLE"

Paris, le 15 Janvier 1930.

La C.S.I. choisit une formule pour les grands prix de 1931

Le règlement à la consommation limitée cessant d'être en vigueur avec l'année 1930, la commission sportive internationale a tenu hier une réunion en vue de choisir la formule qui serait appliquée aux Grands Prix nationaux en 1931, 1932 et 1933.

Elle a retenu le projet suivant, qu'elle a décidé de soumettre aussitôt aux constructeurs, ceux-ci étant invités à envoyer avant le 31 janvier leur avis favorable ou défavorable.

Cylindrée maximum: 5 litres.

Poids : 20 kilos 800 par 100 cmc., avec minimum de 794 kilos, quelle que soit la cylindrée.

Compresseur interdit, sauf pour les moteurs à deux temps.

Liberté en ce qui concerne le nombre de soupapes par cylindre, et en ce qui concerne le nombre de carburateurs.

Voie : minimum 1 m. 37; maximum : 1 m. 52.

Carrosserie à deux places, d'une largeur minimum de 787 m/m, mesurée à l'extérieur; la place du mécanicien étant à côté de celle du conducteur, avec un décalage autorisé de 30 cm.

Les organisateurs auront la faculté d'exiger, avant la course, une épreuve au cours de laquelle chaque voiture devra réaliser une vitesse minimum de 137 km. à l'heure.

La C. S. I., en outre, a arrêté son règlement en vue de l'organisation d'un championnat européen de la Montagne pour cette année.

Les courses de côte suivantes compteront : Fribourg (Allemagne); Semmering (Autriche) ; Ventoux (France) ; Shelsley Hill (Grande-Bretagne) ; Svab (Hongrie) ; col de la Maddalena (Italie); mont Tatra (Pologne) ; Feleac (Roumanie) ; col de Klausen (Suisse).

» EL PUEBLO VASCO »
S.S. 5 de Abril de 1930.

¿HABRA CIRCUITO?

San Sebastián no puede desinteresarse de este su tan genuino y especial aspecto deportivo

Días pasados dejamos a nuestro buen amigo, nuestro excelente amigo el «socio desconocido» del benemérito Automóvil Club guipuzcoano, en aguas del Bidasoa. Con la imponente riada, naufragó la conversación y previo un compás de espera mientras en Madrid, se ha hablado y mucho, de San Sebastián; y en París y Mónaco se sigue hablando con la natural incertidumbre de los que por escaso internacionalismo político conocen poco de nuestras cosas, vamos a proseguir con lo más interesante a nuestro modesto juicio, de aquel diálogo interrumpido por el brazo de mar laburdiano.

Pero antes, permítanos el amigo lector, dediquemos un elogio póstumo a Brilli-Peri. El «as» de Alfa-Romeo, era el candidato a la victoria en el Circuito donostiarra de 1930. Nos lo dijo Varzi, nos lo dice un testimonio autógrafo suyo que hemos repasado precisamente estos días; y en él, se mezclan los idiomas de Poincaré y Mussolini, en fervoroso elogio de la «autostrada» vasca... Hace de ello precisamente un año. Antes de «sus» mil millas. Hoy ya las cicatrices del impetuoso Conde no despertarán el horror de sus admiradoras y el suelo calcinado de la soleada Africa, habrá recogido los restos de quien entusiasmado nos pedía una «carteta» de socio de esa «societa augusta» donde brillaba un líquido que curó (sic) a su compañero Campari. (Gaztelupe y Ollagorra, en la visita del equipo de Alfa Romeo en 1926). Brilli-Peri, sigue la estela luminosa de los que fueron. Resta. Ascari, Materassi. Y con ellos se lleve un pedazo de nuestras almas con los más fuertes momentos de emoción con ellos vividos.

⁂

El fatal desenlace de Tripolitania, nos llevó a buscar nuevamente al «socio desconocido». El Circuito interesa. Interesa no sólo a San Sebastián, sino a una serie de aficionados, de «supporters» del automovilismo que recorren muchas veces las setenta y tantas fechas del calendario automovilístico internacional. En el, ya lo dijimos, figura la cinta del Buruntza con las fechas del 25 y 27 de julio concedidos por el poder supremo del gran «motor». Muy cerca tiene el Gran Premio de Europa (el 20 de julio en Francorchamps). Algo antes, el 13 de julio el Gran Premio de Alemania, y después como demás Grandes Premios nacionales, el 7 de septiembre en Monza, el de Italia, y el 21 de septiembre el de Francia en... Pau. ¿Se han fijado nuestros lectores? En Pau. La histórica villa bearness, el balcón de los Pirineos, Pau, no tiene un Circuito propiamente dicho, rodean y cruzan el Bearne, estupendas cintas, mejor dicho, soberbias rutas que nada tienen que envidiar a las nuestras vascas, tan estimadas en su fama antigua. Sin embargo, Francia, con un kilometraje elevado de carreteras, tiene de preferencia dos puntos espectaculares y de gran fuerza económica como son Montlhry y Miramas, el desafortunado negocio de Bablot, pero no es ya solo deporte lo que reza en las peligrosas competiciones del gran «motor», y de ahí que la candidatura de la simpática villa que buscó un transpirenáico, tenga cierto valor para nosotros en otro aspecto que no sea precisamente la consecuencia deportiva de estas formidables luchas en que actores y espectadores confunden sus aficiones.

San Sebastián, por un desequilibrio político o gubernamental, como quiera llamársele, se ha visto forzado a una mendicación impropia de su prestigio pero hija de su necesidad. Una de las consecuencias de ese desequilibrio, fué la medida de un favor, a modo de compensación concedido más que por comprensión de la virtual carencia de poderes de atracción, por el prestigio y entusiasmo de los valedores de la idea. No hemos de citar nuevamente los Rezola, San Gil, Montojo, Zappino, Maquívar y tantos otros que avalaran una página no bien agradecida por todos los donostiarras. Pero el poder de esa mendicación, pese a la firmeza y relieve de esos valedores, va menguándose como todos aquellos esfuerzos que incomprendido, no hallan el fruto deseado con la rapidez y comprensión con que fueron solicitados. Hoy y pese a hallarnos, a cuatro meses escasos de nuestros Grandes Premios, es la fecha que se ignora en absoluto, de «donde» vendrá la ayuda metálica que complete los esfuerzos organizadores. En la situación anterior, pese a las dificultades con que tropezaban las naturales demandas de nuestro R. A. C. G., las ayudas económicas a modo de compesaciones concedidas, lo repetimos, quizás más por el prestigio de nuestros valedores que por identificación con el fin natural de estas organizaciones, llegaban de una manera u otra, pero hubo un momento, el año pasado por no ir más lejos, que nuestro propio Municipio, por debilidad económica o lo que fuere, dejó de alimentar la nave de esta embarcación que expande por el mundo entero, cual ningún otro reclamo, un nombre cuyo prestigio —ha de reconocerse— ha ido mermándose en el aspecto moral de un nombre que ha conocido vida próspera en los «milieux» de todos los Continentes sin excepción.

Este año, el problema es más arduo todavía. A la improbabilidad de un apoyo del Estado, que recompense siquiera en parte el esfuerzo de la provincia al dotar al hall de las Españas de una pavimentación maravillosa, se une esa desorientación provocada por nuestra, hasta hace unos días, equívoca situación municipal. Estamos a las puertas del verano, y no conocemos nada de nuestras posibilidades de atracción, ni contamos hasta la fecha con los medios económicos con que pudiéramos improvisarlas. Se ha hablado de compensaciones nuevamente. Parece que Madrid ha ofrecido el "aval" a una gestión provechosa en este sentido, pero San Sebastián, cuyo desarrollo económico ha de ser siempre consecuencia de aspectos que no hemos de silenciar, puesto que todos los conocemos, nos encontramos con esa "lección de competencia" que nos da la villa de Pau al recoger por sí propia, "y todos sabemos el objeto", una organización que no ha de hacer sino salvar cierta mengua que de años a esta parte venía observándose en su prestigio turístico.

¿Hemos de aguardar nosotros a algo parecido?

Proseguiremos, con permiso de nuestro buen amigo, el "socio desconocido".

MEREDITH.

» LA JOURNEE INDUSTRIELLE »

Paris, le 8 Avril 1930.

L'automobile et l'aéronautique

LE GRAND PRIX DE MONACO

Victoire de Dreyfus (Bugatti) -- Chiron battu sur le poteau

(De notre envoyé spécial)

Monaco, 6 avril.

Le deuxième Grand Prix de Monaco, couru aujourd'hui par un temps merveilleux, a donné définitivement raison aux audacieux organisateurs de cette épreuve disputée en pleine ville.

Son succès a été considérable, tant au point de vue populaire, puisque plus de 150.000 personnes en ont suivi les péripéties, qu'au point de vue purement sportif.

L'épreuve fut en effet palpitante de bout en bout et rarement course automobile nous offrit une fin plus émouvante : Chiron qui avait mené de bout en bout sans pouvoir s'assurer plus d'une minute trente sur son suivant immédiat, Dreyfus, dut s'arrêter, alors que le poteau était déjà tout proche. Le temps de resserrer son embrayage et Dreyfus était là; les deux hommes ne furent plus alors séparés que par quelques mètres, Dreyfus en tête.

Les deux coureurs sautaient de virage en virage sous les yeux de la foule avec une témérité et une maîtrise extraordinaires. Il restait vingt tours à faire, soit un peu plus de 36 kilomètres.

D'abord Chiron donna l'impression d'attendre pour porter l'attaque définitive. Mais à sept tours de la fin sa pédale d'accélérateur se coinçait par deux ou trois fois et dès lors l'écart de quelques mètres s'allongeait et Chiron était finalement battu de 22 secondes.

C'est là une grande victoire pour le jeune sportsman qu'est Dreyfus. Il courait sans être officiellement appuyé par la maison Bugatti, ce qui constituait pour lui un handicap certain vis-à-vis de l'équipe officielle du constructeur de Molsheim dont les conducteurs étaient Chiron, Williams et Bouriat, formidable trio dont Divo dirigeait la course.

Les voitures Bugatti ont d'ailleurs nettement dominé le lot. Les italiennes Maserati, très rapides, n'ont pas fini; Mercédès, Austro-Daimler non plus. Ce circuit, qui n'a pas 500 mètres de lignes droites, a tué successivement toutes ces voitures joliment dessinées et dont quelques-unes plus puissantes devaient être également plus rapides que les 2 lit. 300 françaises. Donc succès très net pour Bugatti et cela parce que ses voitures sont très maniables, très sûres et qu'elles ne se contentent pas d'avoir uniquement un moteur excellent.

Côté pneus, la victoire va à Dunlop. Cette fois, la lutte était particulièrement intéressante, puisque cette course marquait la rentrée de Michelin en compétition publique. Michelin a frôlé la victoire avec Chiron et Bouriat, mais Dunlop l'a décrochée avec Dreyfus. D'ailleurs sur les unes comme sur les autres voitures les pneus qui avaient eu à fournir un rude travail étaient intacts à l'arrivée.

Quant aux conducteurs, si Dreyfus s'est définitivement révélé comme un grand champion, calme, adroit, courageux. Chiron n'a rien perdu de sa virtuosité et de sa science du train: c'est lui qui virait le plus vite et longtemps il domina la situation. Bouriat est toujours l'homme sûr et vite. Zanelli, plus acrobate, est aussi moins régulier. Zehender a fini les mains en sang et a fait preuve d'un beau courage. Quant à Doré, qui gagne la catégorie des 1.500, il a marché comme un chronomètre. Les conducteurs étrangers, le comte Arco, les Italiens Borzachini et Arcangeli, l'Autrichien Stuck, que semblaient redouter les champions de Bugatti, ont été desservis par leurs voitures. Un mot encore pour Etancelin qui, avec une simple 2 litres, a fait une course magnifique jusqu'à l'instant où la rupture d'un tube d'essence au ras du réservoir vint sur la fin le mettre hors de course.

Au résumé, course splendide et qui aura été d'une belle propagande française devant la foule cosmopolite de la Riviera.

LE CLASSEMENT

(Distance : 318 kms)

1. Dreyfus (Bugatti 2 lit. 262, pneus Dunlop), 3 h. 41 m. 2 s 3/5 : moyenne horaire : 86 km. 317; record de l'épreuve battu; meilleur tour : 2 m. 7 s. : moyenne horaire : 90 km 141
2. Chiron (Bugatti 1.989 cmc.), 3 h. 41 m. 24 s. 2/5
3. Bouriat (Bugatti 1.989 cmc.), 3 h. 49 m. 20 s. 2/5.
4. Zehender (Bugatti 2.262 cmc.), 3 h. 51 m. 39 s. 3/5
5. Michel Doré (Bugatti 1.500 cmc.), 4 h. 12 m. 6 s 3/5.
6. Stuber (Bugatti 2 lit.), à 6 tours

LES AUXILIAIRES DE LA VICTOIRE

Les pneumatiques

Toujours Dunlop comme nous l'indiquons plus haut. La voiture victorieuse était équipée avec des Dunlop montés sur jante base creuse. C'est là une victoire qui a dû être particulièrement sensible aux dirigeants d'une maison pourtant habituée aux succès. Il y avait lutte cette fois entre diverses marques et ce grand prix nous ramenait aux temps d'avant guerre puisque des noms de pneus célèbres en France et en Allemagne dans l'histoire des grandes courses automobiles se retrouvaient au départ. Mais, à l'arrivée, Dunlop, avec ses pneus et sa jante base creuse, était le premier. Nous avons constaté *de visu* après la course que les bandages de la voiture de Dreyfus étaient absolument comme neufs, les sculptures n'étaient même pas atteintes sur la bande de roulement.

L'allumage

Le moteur de la Bugatti de Dreyfus, qui est un amateur et par conséquent est libre de choisir, avait un allumage assuré par des bougies Champion. Le résultat a été probant : pas un raté, avec

quelque chose comme cent reprises au tour et cela pendant cent tours. Je crois que pourtant rarement épreuve aura été aussi dure pour les bougies.

Le graissage

Ici encore vraie compétition : Dreyfus était à peu près le seul concurrent qui eût confié la lubrification de sa voiture à la Mobiloil (C). Encore, choix librement fait par un amateur propriétaire de sa voiture et c'est ainsi que Mobiloil est associé au succès du grand vainqueur. Beau testimonial que ce choix et que cette victoire. Une huile capable de résister aux hautes températures de tels moteurs de course, de ne perdre malgré d'aussi difficiles conditions d'emploi aucune de ses qualités, assure par suite à nos plus paisibles moteurs de tourisme une absolue sécurité de fonctionnement. La Mobiliol qui a contribué à la victoire de Dreyfus était une huile qui n'avait rien de spécial et telle que nous pouvons en acheter tous les jours sur la route.

Géo Lefèvre.

NDUST

OMMERCE et de L'AGRICULTURE

Le Sénat a ab
de la loi d

Les poêlées d'Alsace
et les portes closes

» EL PUEBLO VASCO »
S.S. 9 Abril de 1930.

¿HABRA CIRCUITO?

San Sebastián no puede desinteresarse de este su genuino y especial aspecto deportivo

II

Dreyfus, nuestro «outsider» del Gran Premio de España, el verano de 1929, ha sido el vencedor del Gran Premio de Mónaco. El hotelero de Niza, (parece que los hoteleros, buscan en las grandes «perfomances» el prestigio de sus mansiones —Lotti— el de Old Charld a Santander —Bret, el cuarto Bugatti del Circuito 1928— Dreyfus, el aspirante de nuestros entusiasmos tras Chiron en el Gran Premio de 1928 en San Sebastián) ha respondido a la confianza puesta en él por los técnicos. No es ni alusión propia, ni propio elogio, puesto que Charles Faroux, lo daba en unión de Chiron, como presunto vencedor del recorrido de las «Allees» fantásticas del Principado.

Dreyfus, todo sencillez y simpatía, se ha revelado por su estilo. Parece que ante un volante, el estilo es quimera o fantasía para los no entendidos. Pero, el estilo existe plenamente. El dominio de un «carro» puede responder y responde en definitiva a reflejos rápidos en el individuo, pero esto no son sino producto de una educación de las propias facultades del sujeto, sometidas a una preparación para la cual, la propia idiosincrasia del conductor ha de prestar su mejor forma o facilidad natural. Ese es el estilo ante el volante.

Y no se hable de valor, porque en estas pugnas de «ases» el valor, no es sino un resultado de una «difícil facilidad» que sólo los que son «ases» encuentran y comprenden como la cosa más natural del mundo.

Dreyfus, como antes Bret y Lotti, convierten en mercadería su prestigio —«bussineès» que dirían los americanos— pero sin que desaparezca ese marchamo de simpatía natural y sencillez tan agradable, en quien tan gratamente impresionó en los entrenamientos de 1929, cuado Joshe Mari Maquivar, ese gran secretario del R. A. C. G., vigilaba sorprendido la ronda matutina de los «bólidos» azules.

Y Dreyfus —uno más— es un convencido del Circuito de Lasarte. Bastaría esto, para concederle la mejor de nuestras simpatías.

⁂

A tres meses fecha de nuestros Grandes Premios, esta es la hora en que se ignora en definitiva la segura celebración de éstas. No es que a San Sebastián, deje de interesar estas rondas automovilísticas, vehículo de propaganda de la mayor eficiencia, sino que existe, por razón de una fuerza costumbrista en la realización, una seguridad en los elementos, que de antemano y con sacrificio de trabajos que se levantan en holocausto a una afición, que da por descontada la ejecución de los más brillantes actos deportivos que conoce el año internacional de España.

Achacábamos, en nuestro anterior artículo, a un desequilibrio gubernamental, la incomprensión que en lo tardío de las respuestas a nuestro R. A. C. G. se notaba en las altas esferas. Sin «ciudadanear» —uso, de nuestro derecho de ciudadanos que el admirado y querido «Alcíbar, duda en conceder a nuestro buen amigo Roberto, deseoso de «meterse en política»— sin adentrarnos en los medios en que se desenvuelven el gobierno de nuestros intereses, que son los intereses de nuestra nación, de nuestra región, de nuestra provincia, de nuestro querido «txokoa» en definitiva, creemos que es justo y lógico, el advertir en aquello que vislumbramos como razón natural y lógica de unas ideas consagradas a la tierra que queremos, que las cosas de nuestra querida Donosti, no van por el cauce que quisiéramos verlas. No es crítica. No es censura. Nos faltaría el aplomo de los años, y el peso de las circunstancias vividas y creadas al amparo de intereses nacidos a nuestro calor en la ciudad. Pero... ¡qué diantre! Juventud y rebeldía, sinónimos, pueden muy bien ir unidos a reflexión y cariño, y afición, que, innata nos presta el entusiasmo necesario para proclamar que San Sebastián está camino de despojarse de sus más pretendidos derechos, al no defender con mesura y discreción, sí, pero convalentía y dureza también, aspectos tan obligados en su expansión y prestigio como este del Circuito automovilista, que bella idea de Felipe M.ª Azcona, halló tan estupendos realizadores en nombres que no he de citar, por ser conocidos de todos.

No hace, si no horas, que el Rey de España, ha vivido nuestro ambiente. Se atribuyen a él, frases, que honran a nuestra querida provincia, que halagan a la Bella Easo, como fiel intérprete de sentimientos que no hemos de negar, porque sería negar nuestros donostiarrismo y sería tilde de sentimiento bastardo que nosotros no poseemos; pero se nos ocurre preguntar... ¿Se ha hecho una labor sincera y efectiva de nuestras «necesidades»? ¿Se ha dicho que nosotros no podemos responder por «medios propios» de tanto y cuanto como esta Perla del Cantábrico necesita para mantener su prestigio? ¿Un prestigio internacional que por el mero hecho de conocerse «fuera de casa», necesita más que nadie el apoyo de quien ha de mantener el suyo propio, al ofrecer este espléndido «hall» de la nación de Cervantes, a la curiosidad extranjera?

Si no se ha hecho esta labor, debe inmediatamente darse comienzo a ella. Los obligados por su cargo y mandato, inicien una recopilación de valores y necesidades, y este VIII Circuito, eslabón de una cadena que «no debe romperse» pueda tener aún efectividad, como deben tenerla otras organizaciones que necesitan un amparo, ayuda y comprensión, cuya lógica, principal y única, reside en los sagrados intereses de la ciudad. Hay «concesiones» muy elocuentes, —no a villas, pueblos ni ciudades—, que justifican un apoyo muy determinado a este baluarte «natural» de la internacionalización española que es San Sebastián.

Y, con mucho mayor motivo, sin dejar que el R. A. C. G. —elemento técnico, de realización en definitiva— quede a expensas de una decisión.

... ...

Nuestro «Roberto», nuestro «socio desconocido» en suma, no ha podido, materialmente, interrumpirnos... «Alcíbar», sonríe.

MEREDITH.

» EL PUEBLO VASCO »

S.S. 19 de Abril de 1930.

¿HABRA CIRCUITO?

San Sebastián no puede desinteresarse de este su genuino y especial aspecto deportivo

III

En la segunda edición del Gran Premio de Mónaco, se han establecido las apuestas mútuas, para las carreras de automóviles. Los aficionados que nos leen, no olvidarán que hace cuatro años, a raíz del IV Gran Premio de Europa que tuvo por escena el Circuito lasarteárra, iniciamos esa posibilidad de realización en las pugnas del gran motor. Claro es, que en Norteamérica existen desde hace muchos años. Las cubetas de los grandes autodromos del Estado federal, permiten un parangón o símil con las carreras de caballos, a tal efecto. "Montas" humanas embridan docenas de C. V. con mayor facilidad que los ases del "turf" sus "pur sang", si que también con mayor peligro. La legislación motorista prevee la dureza y dificultades de la prueba, controlando ésta por organismos en que principalmente entidades de beneficencia tienen el mayor mando. Se regula la apuesta, sin intervenir en los montos que los "boomakers" conceden en aval de sus preferencias, pero éstos también son objeto de cláusulas intervencionistas de carácter económico determinado, que salva la necesaria regularidad de la carrera a fines morales y materiales. No es quizás, el entusiasmo de que los "penucos" disfrutan en América del Sur por ejemplo, pero ya saben los súbditos de Hoover, dolarizar sus preferencias en sumas cuantiosas cuando el interés deportivo de una pugna así lo merece. Júzguese que el Gran Premio de Indianópolis, con una recaudación que sobrepasa los cinco millones de pesetas, se calculan las apuestas en cifra no menor a unos dos millones y medio en una sola jornada.

De ahí que el ensayo de Mónaco, no de otra manera hemos de llamarle, como prueba corrida de autodromo, haya sido halagadoramente prometedor para lo que actualmente suponen las modernas batallas mecánicas. Alrededor de los 400.000 francos, se cruzaron oficialmente en las apuestas y todos sabemos que Dreyfus, nuestro admirable "out-sider" del Circuito de Lasarte, pagó a razón de 7 por 1, a los que siguiendo el consejo del viejo Faroux, pusieron su dinero y sus entusiasmos tras la loca persecución del niceno al monogasco Chiron, que en verdad debió ser avasalladora batalla, llena de emoción y sugestiones sin cuento.

San Sebastián, si el VIII Circuito tiene lugar el año actual, lo que parece dudoso todavía, podrá quizás ofrecer este apasionante aspecto de las luchas modernas, siguiendo derroteros que hallan espléndida asimilación en nuestras costumbres, aquí donde —si bien es suma arrastrada diariamente— se entregan a la fiscalización millones de pesetas que cambian y vuelven —o no— a la mano, después de dejar un remanente brillante a quien explota de mano maestra esa privilegiada (?) psicología del país.

♣ ♣

Pero... Hay un pero. Y éste es trascendental. No sabemos si los "bólidos" zumbarán el año actual por el recorrido hernaularra. Las gestiones iniciadas en su tiempo por nuestro benemérito R. Automóvil Club de Guipúzcoa, han hallado rápido eco —si tenemos en cuenta el tiempo perdido en los titubeos habido para consolidar nuestra situación municipal—, entre los elementos gobernantes de la ciudad. Leopoldo Matos, el actual ministro de Fomento, un gran admirador de Donostia, sino un donostiarra honorario, es quien tiene en su mano el anhelado sí... si el Gobierno Berenguer no dispone otra cosa, pero —vuelta a los peros— el tiempo pasa, y el calendario internacional tan repleto de Pruebas que no da lugar a que los "volantes" aguarden decisiones que el Automóvil Club Guipuzcoano no podrá tomar, sin el preciado aval que con tanto interés se busca... Tres meses justos, para organizar una carrera de la importancia del Gran Premio de San Sebastián, y simultanearla con un Gran Premio de España, no son suficientes para dar el nivel exacto de nuestra potencialidad organizadora, ni el relieve que han de llevar nuestras luchas como verdadero reclamo de ese "europeísmo" que precisa nuestra internacionalización. Se ha hecho, se ha propagado por España, y fuera de ella, una doctrina turística de la que indudablemente se recogerán los frutos. Sangróniz, ha sido el principal artífice de esa labor, cuyas ideas y realizaciones, no por ser fruto de alumbramiento dictatorial, han de verse restringidas o cercenadas, si tanto y tan bueno, pese a los fiscalizadores, se ha hecho por el bien cultural de la nación. Hablamos de lo que hemos visto, de lo que hemos comprobado, aquí en la frontera, como policía avanzada en este trozo de Europa, paso obligado de una corriente turística extranjera, que podemos controlar y juzgar por tanto. Lástima es, que no hayan concedido un margen más sincero y apreciable a este País Vasco —otro día, trataremos de una encuesta habida en Norteamérica sobre Europa, en que la tierra de Aitor, ha salido a relucir con todos los honores— digno de mejor suerte por todos conceptos.

Bajo ese aspecto, por propia conveniencia y beneficio de todos, hemos proclamado la necesidad de mantener nuestro internacionalismo, nuestro prestigio universal a toda costa. Háganse los sacrificios que sean necesarios para mantener ese grado de cosmopolitismo que es la esencia de la vida natural de San Sebastián y su único y perfecto desarrollo. A estos sacrificios no está obligada solamente la ciudad, sino que el Estado propietario de joya tan preciada como este magnífico "hall" de la patria de Cervantes, debe prestarle su ayuda, distinguiéndola, diferenciándola cual ha hecho recientemente el Gobierno francés, al dar un trato muy especial de favor, a sus estaciones thermales, playas, climáticas, cuya razón de existencia y de vivir es netamente inconfundible con cualquier otro aspecto comercial o industrial, en que puede destacarse el desarrollo de una ciudad. No es preciso decir una vez más, que el Circuito es uno de los que lo abarca todo, y que con otras organizaciones nada despreciables, sino todo contrario, for-

man la masa de la que ha de nutrirse el prestigio de Donostia. Precísanse urgentemente gestiones personales, que respondan a promesas y premisas hechas, y que virtualmente se resuelvan como satisfacción a una necesidad que se deja sentir y es perentoria en verdad. Gobernantes tiene la Bella Easo que hallarán palabras y fórmulas suficientes para llevar al convencimiento de quienes tengan que decir, cuál es la única vía y suerte de San Sebastián. El interés y el empeño, es indudable que todos lo tenemos, pero hay batallas que se ganan o se pierden, por una simple razón de estrategia u oportunidad. No nos queda sino desear que nuestras demandas hayan llevado el sello exacto de nuestra necesidad, que es el primero y único, que podemos plantear de momento. Hay ganas "arriba" de ayudarnos, pero somos nosotros mismos quienes hemos de promover con entusiasmo, actividad y pasión si se quiere, la ocasión de que nuestras necesidades se vean satisfechas, sin esperar a que las cosas se resuelvan por sí solas. Bastante tendrá nuestro R. A. C. G., con encargarse de una labor técnica, dura, laboriosa y apresurada, que ciertamente llevará a buen fin por el mero hecho de su prestigio de organizador, aunque no podremos evitar el consabido comentario de nuestra eterna improvisación. Y a última hora, ni ésta, ni nosotros, ni nadie, podrá hacer bien ni medianamente siquiera todo lo que necesitamos. Y la fracasada será la ciudad. Y de rechazo España, que en definitiva es el nombre que pasea desde hace siete años, por los calendarios autobovilísticos internacionales desde Melbourne hasta Indiana, pasando por Montlhery, Monza y Brooklands.

Y si supieran a cuánto se paga la línea, esta propaganda de "nuestras cosas" en los periódicos extranjeros...

MEREDITH.

"LA JOURNEE INDUSTRIELLE"

Paris, le 23 Avril 1930.

CHRONIQUE DE L'AUTOMOBILE

LE GRAND PRIX DU MAROC

Une Amilcar 1.100 cmc. enlève l'épreuve "course"

L'équipe Renault (Nervastella) prend les trois premières places dans l'épreuve "sport" à plus de 121 kilomètres à l'heure de moyenne

Le Grand Prix du Maroc est une belle manifestation dont le retentissement ne sera pas limité à l'Afrique du Nord.

Bénéficiant d'un temps splendide et d'une organisation impeccable, la fameuse épreuve routière de l'Automobile Club marocain a remporté avant-hier le plus vif succès.

Le circuit, unique au monde, comprenait un ruban continu de 710 kilomètres de route, où les plus grandes vitesses étaient possibles. La formule adoptée comportait des départs espacés et présentait ainsi un intérêt sportif de premier plan : aucun coureur, en effet, ne pouvait connaître sa position par rapport à ses adversaires; roulant isolé pendant toute l'épreuve, il se trouvait dans la nécessité la plus absolue de « pousser » au maximum d'un bout à l'autre de la course.

C'est pourquoi le Grand Prix marocain, maintenant classique, peut être considéré désormais comme une épreuve incomparable pour juger des qualités mécaniques, de la résistance et de la robustesse d'une voiture.

⁂

Deux catégories avaient été prévues : « course » et « sport ».

LE CLASSEMENT DES VOITURES DE COURSE

L'épreuve course, qui se courait en handicap, a été brillamment remportée par une Amilcar 1.100 cmc sans compresseur. Voici le classement de cette épreuve :

1. Charles Bénitah (Amilcar 1.100 cmc sans compresseur, pneus Englebert), 709 kilomètres 500 en 6 h. 21 m. 55 s. Moyenne réelle 111 km. 700.
2. Lehoux (Bugatti 2 litres à compresseur). 6 h. 35 m. 41 s., temps brut. 4 h. 45 m. Moyenne réelle 149 km. 006. Record de l'épreuve battu.
3. Hiercourt (Bugatti 1.500 cmc sans compresseur), 6 h. 44 m. 51 s., temps brut 5 h. 59 m. 51 s. Moyenne réelle 118 kilomètres.
4. Mme Rose Itier (Rally 1.100 cmc sans compresseur), 6 h. 48 m. 52 s. Moyenne réelle 104 km. 100).
5. Zehender (Bugatti 2 litres 300 à compresseur), 7 h. 21 m., temps brut 5 h. 31 m. Moyenne réelle 128 km. 610.

LE CLASSEMENT DES VOITURES SPORT

Un triomphe pour l'équipe Renault

L'épreuve « sport » était réservée aux voitures de tourisme, munies de carrosseries de cotes normales répondant aux règlements internationaux et munies de leur équipement complet de série.

Parmi les trente et un concurrents, représentant de nombreuses marques françaises et étrangères, figurait une équipe Renault, composée de MM. Barthès, Garfield, Liaucourt, sur Nervastella 8 cylindres (4 litres 240 de cylindrée).

Parties ensemble à huit heures du matin ces trois voitures revenaient à Casablanca à treize heures cinquante, terminant groupées à quelques instants d'intervalle, dans le temps formidable de 5 heures 50, qui représente une moyenne de plus de 121 kilomètres à l'heure. Cette performance sensationnelle assure à Renault, outre le Grand Prix « Sport » toutes catégories, les Coupes de Marrakech et de Casablanca, les deux Coupes de régularité « Diamant Bleu » et « Ferdinand Tesch ».

Les trois Nervastella ont produit une impression formidable, bien justifiée si l'on songe que leur moyenne est supérieure à celle de toutes les voitures de course engagées, sauf deux munies de turbo-compresseurs.

Voici donc pour la deuxième fois le nom du grand constructeur de Billancourt au palmarès du Grand Prix marocain. En 1928, déjà, les six cylindres Monasix et Vivasix engagées dans cette épreuve avaient remporté les cinq premières places de la catégorie « sport », affirmant ainsi la supériorité de leur construction.

Aujourd'hui, trois Nervastella remportent à nouveau cette course difficile et où s'alignaient tant de concurrents dangereux.

Sur cette terre africaine, où, dans d'autres domaines, Renault a déjà si souvent triomphé, ce nouveau succès a été particulièrement bien accueilli.

Il nous est agréable, en soulignant les mérites de cette victoire, de féliciter la grande marque de Billancourt, qui, depuis les débuts de l'automobile, a toujours tant fait pour démontrer la supériorité de la construction française.

Voici le classement de l'épreuve « sport » :

Plus de 3 litres. — 1. Liaucourt (Renault Nervastella, pneus Dunlop), 5 h. 50 m. 26 s.; moyenne 121 km. 500.

2. Garfield (Renault Nervastella) ; moyenne 121 km. 050.
3. Barthez (Renault Nervastella).
4. Albert Bénitah (Graham-Paige).
5. Mazacorato (Fiat).

6. Corbelloni (Delage).

3 *litres*. — 1. Maurice Benoist (Citroën), 7 h. 15 m. 4 s.; moyenne 97 km. 860. 2. Delabarre (Citroën). 3. Levecque (Citroën).

2 *litres*. — 1. Domenici (Bugatti), 9 h. 14 m. 2 s.

1.500 *cmc*. — 1. Fourny (Chenard-Walcker, pneus Dunlop), 6 h. 24 m. 15 s., moyenne 110 km. 600. 2. Martin (Chenard-Walcker).

1.100 *cmc*. — 1. Saint-Geniès (Amilcar), 9 h. 12 m. 37 s., moyenne 81 kilomètres.

Les succès d'Amilcar

Amilcar, la marque universellement connue, continue à prouver la valeur de ses fabrications.

Quelques records du monde, vieux de quelques années lui appartiennent toujours. Actuellement les usines fabriquent une voiture 8 cyl. de grand tourisme toujours inspirée spécialement des qualités d'endurance qui ont assuré le succès de la marque.

Cette 8 cyl. 13 CV a débuté par une superbe victoire. Engagé dans le rallye international de Lille qui tenait compte, non seulement de la distance parcourue, mais encore de la vitesse moyenne et du nombre de personnes transportées, un client, M. Pommier, se classe premier devant de très nombreux concurrents avec une conduite intérieure de série, 5 places.

Hier, au Grand Prix du Maroc, sur 700 km., un autre client, M. Charles Bemtha remporte, avec une 1.100 cmc. sans compresseur, la première place, à la catégorie course, à la moyenne splendide de 111 k. 700, devant 5 voitures restant en course sur 25 partants.

Encore Dunlop...

Parmi les performances remarquables qui viennent d'être réalisées au Grand Prix automobile du Maroc, la plus sensationnelle reste bien celle qui fut accomplie dans la catégorie des voitures de série par l'équipe Renault, équipée de pneus Dunlop

Les trois Nervastella engagées enlèvent, en effet, les trois premières places, ayant parcouru les 700 kilomètres du circuit à la vitesse moyenne de 121 k. 500 à l'heure, performance d'ensemble véritablement impressionnante.

Pour cette course, Renault avait fait appel à Dunlop et la victoire que tous deux viennent de remporter pourra compter parmi les plus belles de leur palmarès

Les pneus Dunlop qui ont permis à trois voitures de réaliser une telle moyenne sur une distance aussi longue, viennent de prouver une fois de plus qu'ils sont susceptibles de répondre à tous les efforts et que leurs qualités dominantes sont la résistance et la sécurité

Ces Dunlop, naturellement, étaient montés sur jante base creuse.

Le Tour de France est une dure épreuve

Le Tour de France du M. C. F., dont nous avons annoncé le départ vendredi matin et qui se termine le 4 mai, s'annonce comme une très dure épreuve. Jusqu'à présent les concurrents ont disputé trois étapes dans le Nord de la France puis, après être passés par Mulhouse, sont arrivés hier à Grenoble. La température inclémente qui règne n'a pas été pour alléger leur tâche et l'on compte déjà de nombreux abandons.

Il ne faut donc pas se dissimuler que ce critérium d'endurance et de régularité est un testimonial de très grande valeur et que le seul fait de n'être pas pénalisé constitue déjà une preuve de bienfacture indéniable.

De plus, en dehors de la régularité de marche qui forme la base même du classement, le règlement prévoit des épreuves techniques de freinage, silence, vitesse sur le circuit du Mans, démarrage à froid, etc., épreuves servant au départage des *ex æquo* pour les coupes et les médailles d'or et qui augmentent d'autant la sévérité du concours.

Les résultats seront donc à remarquer lorsque la caravane ralliera la porte Maillot après de rudes assauts.

Le superhuilage et le Tour de France

20 0/0 des concurrents, c'est-à-dire 16 des 80 partants du Tour de France, ont adopté le Fire-Point, marque exclusive de la Société Française Empire Oil, 44, rue de Lisbonne.

Fire-Point, garanti 100 0/0 de pureté absolue, mélangé à l'essence, assure un graissage parfait.

Le Tour de France

Les concurrents suivants :

Groupe blanc :

Motos 350 cmc.: 54. Sterny (de Rovin).
— — 55. Calvet (de Rovin).
— — 68. Von Krohn (Zundapp).

Groupe rouge :

Motos 250 cmc.: 111. Baudart (San Sou Pap)
— — 112. Mouret (San Sou Pap)

continuent *sans pénalisation*. Ils ont, tous les cinq, muni leurs motocyclettes de roulements à aiguilles « Nadella », tenant à s'assurer le maximum de chances dans la dure épreuve où ils s'efforcent de vaincre.

"LA VOZ DE GUIPUZCOA"
S.S. 30 de Abril de 1930.

Según noticias que estimamos de fuente autorizada, marchan por muy buen camino las negociaciones entabladas para la consecución por parte del Estado de la necesaria subvención para realizar también este año el Circuito Automovilista que ha dado fama mundial a San Sebastián. No se nos olvida la frase que el primer año del Circuito de Lasarte oímos de labios tan autorizados como los del director del gran periódico deportivo "L'Auto", de París, quien dijo: "Tenemos mucho que aprender de estos españoles, que en el primer año y por vía de ensayo hacen este alarde de organización".

El Circuito de Lasarte ha adquirido la máxima categoría y cumplen con un deber elemental los gobiernos en contribuir a su fomento y a su acrecentamiento, puesto que ello redunda en beneficio de España. Y no digamos nada de la propaganda que en el mundo entero hace de San Sebastián, cuyo nombre "suena" hasta en los últimos rincones del planeta.

Si nuestras noticias son exactas—y si no lo son las rectificaremos—, se trata de introducir algo que en un circuito extranjero se ha puesto en práctica con un éxito formidable. Esta novedad consiste en las apuestas mútuas en cada carrera, a favor de marcas y corredores. Una cosa igual a lo que se hace en las carreras de caballos, cuyas apuestas mútuas son lícitas y no se resiente la moral.

Si ello se consigue, no cabe la menor duda de que a las carreras de automóviles se les dota de un aliciente formidable. Hasta ahora, el público mostraba sus simpatías por determinados corredores, a lo mejor tripulando coches de las mismas marcas, de una manera que pudiéramos llamar "platónica". Con las apuestas mútuas, seriamente garantizadas, como en las carreras de caballos, a la simpatía se unirá el interés.

"LA JOURNEE INDUSTRIELLE"

Paris, le 6 Mai 1930.

L'automobile

La Targa Florio

VICTOIRE DE VARZI (ALFA-ROMEO)

La XXIe *Targa* Florio s'est courue dimanche sur le classique circuit des Madonies.

La course a donné lieu à un duel émouvant entre les équipes officielles d'Alfa-Romeo et de Bugatti.

Le départ des Alfa fut foudroyant, puisque, au premier tour, trois d'entre elles battirent le record du difficile circuit.

Néanmoins, Chiron se rapprocha progressivement et il parvenait à passer en tête au cinquième et dernier tour, lorsque, sur un dérapage, il brisa deux roues de sa Bugatti.

Pendant le changement de roues, Varzi reprenait le commandement puis devait s'arrêter en panne d'essence. Il trouvait... providentiellement, les quelques litres d'essence nécessaires pour terminer. Mais en les versant hâtivement il provoquait un commencement d'incendie, l'éteignait, repartait et terminait, ayant conservé un peu plus d'une minute sur Chiron.

LE CLASSEMENT

1. Varzi (Alfa-Romeo 2 litres), 540 kilomètres en 6 h. 55 m. 16 s. 4/5, moyenne 78 km. 019, record (ancien record, Divo 7 h. 15 m. 41 s.); 2. Chiron (Bugatti 2 litres 300), en 6 h. 57 m. 5 s. 3/5; 3. Conelli (Bugatti 2 litres 300), en 7 h. 3 m. 13 s.; 4. Campari (Alfa-Romeo), en 7 h. 3 m. 54 s.; 5. Nuvolari (Alfa-Romeo), en 7 h. 13 m. 1 s. 4/5; 6. Morandi (O. M.), en 7 h. 18 m. 31 s. 1/5; 7. Williams, remplacé au dernier par Divo (Bugatti), en 7 h. 19 m. 5 s. 1/5; 8. Ernest Maserati (Maserati), en 7 h. 29 m. 12 s. 1/5; 9. Ippolito (Alfa-Romeo), en 7 h. 29 m. 18 s.; 10. Minola (O. M.), en 7 h. 32 m. 13 s. 4/5; 11. Borzacchini (Maserati), en 7 h. 35 m. 21 s.; 12. Bittmann (Bugatti).

A noter que les cinq premiers classés ont battu les records de l'épreuve, établi en 1929 par Divo.

"LA JOURNEE INDUSTRIELLE"

Paris, le 13 Mai 1930.

l'Automobile

Le Grand Prix d'Algérie

La coupe Repusseau définitivement gagnée par Bugatti

Le Grand Prix d'Algérie, couru hier sur le circuit de Staouéli, s'est disputé, si nous osons dire, en deux temps.

La finale devant être courue sous forme de handicap, deux séries éliminatoires, la première pour les 1.100 cmc., la seconde pour les voitures d'une cylindrée supérieure, furent disputées au préalable, leurs résultats servant de base au handicap final.

Ces deux éliminatoires, courues sur une heure, voyaient se classer en tête:

En 1,100 cmc.: 1. Dupont, 118 km. 970; 2. Marret, 103 km. 600; 3. Lemur, 99 kilomètres 900; 5. Scarron, 98 km. 300.

En plus de 1,100 cmc.: 1. Dreyfus, 128 km. 690; 2. Lehoux, 127 km. 170; 3. Etancelin, 123 km. 111; 4. de Maleplane, 111 km. 350; 5. Czaïkowski, 110 km. 600; 6. Doré, 107 km. 800.

Pour la finale, courue sur trois heures, Dreyfus et Lehoux partaient scratch, rendant 4 m. 20 s. à Etancelin et jusqu'à 54 minutes aux concurrents les plus lâchés.

Etancelin réussit à vivre sur son avance jusqu'au poteau final, Lehoux ne pouvant lui reprendre que quelques secondes et Dreyfus, retardé par le bris de ses lunettes, perdant au contraire un peu de terrain.

Finalement, le classement du Grand Prix d'Algérie était le suivant:

1. Etancelin (Bugatti 2 lit. 300), 274 kilomètres 728 (handicap 4 m. 20 s.); 2. Lehoux (Bugatti 2 lit. 300), 267 kilomètres 625 (handicap: scratch); 3. Dreyfus (Bugatti 2 lit. 300), 265 km. 224 (handicap: scratch); 4. Scarron (Amilcar 1.100 cmc.), 255 km. 300 (hand. : 17 m.); 5. de Maleplane (Bugatti 2 litres), 253 kilomètres 600 (hand. 253 km. 600).

Se sont classés ensuite: Czaïkowski (Bugatti), Hiercourt (Bugatti), Mme Itier (Rally), Avon (Bugatti).

La Coupe Repusseau, objet d'art d'une valeur de 30.000 fr., pour être acquise en toute propriété à un constructeur, devait être gagnée deux fois consécutives.

Bugatti se l'était adjugée en 1929 par la victoire de Philippe de Rothschild dans le Grand Prix de Bourgogne. La victoire d'Etancelin dans le Grand Prix d'Algérie permet au constructeur de Molsheim de la conserver définitivement.

Ajoutons que l'épreuve a été attristée par l'accident qui a coûté la vie à une excellente conductrice, la baronne d'Elern: celle-ci, s'étant engagée sur un bas côté pour doubler un concurrent, fit une embardée et culbuta.

"LA VOZ DE GUIPUZCOA"

S.S. 10 de Mayo de 1930.

BUENAS IMPRESIONES

La ayuda oficial al Circuito automovilista de Lasarte

Ayer regresó de Madrid el presidente del Automóvil Club, don Manuel Rezola, que ha hecho las imprescindibles gestiones en los ministerios de Hacienda y Fomento, para la recabar ayuda económica, base para la celebración del circuito automovilista de este año.

El señor Rezola, con sus impresiones—excelentes al parecer—, reunió ayer a los señores de la directiva que se encuentran en San Sebastián, poniéndoles en antecedentes de sus trabajos en la villa y corte.

Por el momento nada más se puede anticipar del resultado de estas gestiones, esperándose al Consejo de ministros, en el que se tratará de tan importante asunto para San Sebastián. Visto el resultado del Consejo y una vez que aparezca el mismo en la "Gaceta", se llevarán a cabo los trabajos de organización pertinentes para la mayor brillantez de la prueba.

Probablemente la semana próxima se adoptará algún acuerdo decisivo en el Automóvil Club.

"LA VOZ DE GUIPUZCOA"

S.S. 16 de Mayo de 1930.

Las gestiones del alcalde y el Circuito de Lasarte

Días pasados dimos cuenta de una reunión celebrada en el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, en la que don Manuel Rezola dió cuenta a su regreso de Madrid de las impresiones que traía con respecto a la subvención que el Gobierno concede este año para las carreras de Lasarte.

Esperaba el Automóvil Club que este asunto se expusiera en el Consejo de ministros celebrado el martes, para dar comienzo a los trabajos de preparación, dado lo avanzado de la temporada. Como quiera que en dicho Consejo no se trató de ello, aprovechando la estancia del alcalde, señor Prado, y del señor Maquívar en Madrid, la Directiva del Automóvil Club, en nueva reunión, acordó enviar un telegrama a dichos señores, con el fin de que activen en lo posible sus gestiones, cuyo resultado apremia conocerse.

"LA PRENSA"

S.S. 24 de Mayo de 1930.

Las carreras de automóviles deben celebrarse

Con ayuda de Madrid o hasta sin esa ayuda

Hasta última hora de la tarde no se ha recibido noticia alguna confirmando los rumores sobre la concesión de 175.000 pesetas, para la celebración de las carreras de automóviles. El propio presidente del Real Automóvil Club, señor Rezola, nos lo ha dicho así.

—¿Pero ustedes confían...?—le hemos preguntado.

—Sí, confiamos porque nos han dicho que la subvención iba a quedar totalmente tramitada antes de salir el ministro para Barcelona.

—Pero el plazo apremia mucho...

—Díganmelo a mí... Pero en fin, las cosas vienen así y no está en nuestras manos que sean de otro modo. Por nuestra parte, tenemos preparados los Reglamentos y ultimadas otras gestiones. Esperamos, únicamente, noticias de Madrid.

—¿Y si no llegan, señor Rezola?

—Entonces tendremos que resignarnos a que no haya carreras y a que se pierda la labor de siete años.

* * *

LA PRENSA cree que esto no puede ni debe ser. Al fin y al cabo no se trata de una cantidad exorbitante. Y en el peor de los casos con un poco de desprendimiento, un poco de espíritu y un otro poco de amor a San Sebastián, las dificultades podrían quedar resueltas.

Si fuera preciso, ampliaríamos este juicio.

» EL PUEBLO VASCO »
S.S. 27 de Mayo de 1930.

LA REUNION DE AYER

¿Habrá Circuito o no lo habrá?

Ayer tarde a las siete, reuniéronse en los salones del organismo guipuzcoano del gran «motor» la Junta directiva y Comisión deportiva, del R. A. C. G. Y no se nos diga que exageramos al calificar «casi» de histórica a la reunión citada, pues si no acuerdos transcendentales, se señalaron ya posiciones, y Madrid, es quien ha de decir la última palabra.

Hablamos unos momentos con el señor Rezola, y el digno presidente del R. A. C. G. nos dijo:

Hemos tratado acerca de todas las gestiones que hace más de dos meses venimos haciendo cerca del Gobierno, recabando la concesión acostumbrada de subvención al Circuito, gestiones sobre las que hemos insistido dada la premura de tiempo, puesto que las fechas designadas para el Circuito de Lasarte, son las del 27 y 27 de julio próximos.

Madrid —continuó— ha demostrado constantemente una excelente disposición para ayudarnos, muy especialmente el ministro de Fomento, señor Matos, con quien tuve el gusto de conversar personalmente hace unas semanas y me ofreció todo su apoyo para llevar a buen término esta organización.

Sin duda, dificultades nacidas en el funcionamiento de algunos organismos que nutrían la subvención que nos era otorgada, y entre los cuales la Comisión del Motor, por ejemplo, se halla en liquidación, han hecho que el Gobierno haya querido buscar otra fórmula para atender a nuestra petición, que no va encaminada si no hacia un fin netamente deportivo y de enorme interés turístico e internacional, no solamente para San Sebastián, sino para la propia nación española.

Esto lo conoce el Gobierno Berenguer, y nos consta que se ha insistido en la busca de una fórmula que permita continuar el apoyo que venía otorgándosenos por los Gobiernos de la Dictadura, y especialmente la semana pasada, las noticias no podían ser más satisfactorias, esperándose que de un momento a otro, el señor Matos llevase a la aprobación de sus compañeros la concesión citada.

Hasta la fecha no ha sido así, y como la premura de tiempo puede ocasionar todavía una dificultad aún mayor que las anteriores, nos hemos reunido hoy, con objeto de estudiar la especialísima situación nuestra como organizadores, ya que el interés vital de la ciudad y la imprescindible necesidad de la ciudad, para la celebración de las carreras, no hemos de descubrir nosotros, pues es de sobra conocido.

Representa para nosotros —siguió diciendo el señor Rezola— un sacrificio material considerable, el encargarnos de los trabajos de organización, a dos meses escasos de las fechas señaladas, con la consiguiente merma de nuestro prestigio por estos retrasos, pero todo ello lo sufrimos y sacrificamos en bien de los intereses de San Sebastián que están por encima de los nuestros propios. No obstante, esta situación no puede alargarse, ya que puede llegar un momento, en que la organización, dada la premura de tiempo sea materialmente. Hemos estudiado concienzudamente el caso y las circunstancias, y acordado en definitiva, aguardar a la celebración del próximo Consejo de ministros, en el que según nuestras noticias, ha de aprobarse la concesión necesaria para la celebración del Circuito.

De no ser así, nuestro esfuerzo no podrá continuar más, puesto que hay ya una imposibilidad material de organización abonada por múltiples razones, y desde luego la entidad que presido, no puede económicamente hacer nada en el asunto, como no sea la prestación de esfuerzos y sacrificios que anualmente venimos tributando por nuestra propia afición, y por el esplendor, prosperidad y prestigio de Guipúzcoa.

⁂

Los comentarios los hará el lector. El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, entidad que constantemente ha estado prestando generosamente todo el esfuerzo y valía de su organización, llegando incluso a conseguir para Donostia, el famoso IV Gran Premio de Europa, lo que supone ya la neta internacionalización de nuestro Circuito, no puede materialmente correr el riesgo de un desastre en la celebración del Circuito. Se ha aguardado ya mucho tiempo a la resolución gubernamental, que indudablemente ha tenido sus dificultades por la política de economías de Argüelles, pero esmaterialmente imposible dar buen fin a una organización como la citada con dos meses escasos de plazo. No obstante, un sentido neto de donostiarrismo hizo que ayer, se quemara el último cartucho por así decirlo, esperando la decisión del próximo Consejo de ministros, como plazo ya límite. Y aún...

Ello quiere decir, que si en la primera reunión que tengan los ministros de la Corona, nada se decide sobre el particular, el VIII Circuito no tendrá lugar. Nosotros, podríamos afirmar aun más. Quiere decir la desaparición del Circuito de Lasarte y las gravísimas consecuencias que ello pudiera traernos. Con un poco más de tiempo, comentaremos. — M.

" EL PUEBLO VASCO "

S.S. 27 de Mayo de 1930.

AYUNTAMIENTO

El alcalde regresa de Barcelona y marcha a Madrid

El domingo por la mañana regresó de Barcelona el alcalde señor Prado, cuya llegada era esperada con interés para conocer el resultado de las gestiones realizadas. Esta expectación se produjo manifiestamente en el Café del Rhin, a donde fué el domingo por la tarde el señor Prado, conversando con unos y otros sobre las esperanzas y temores que abriga, aunque en general se mostró optimista.

Ayer acudió al Ayuntamiento sin posesionarse de su cargo, pues por la noche salió para Madrid. En la alcaldía dió cuenta a algunos concejales de lo tratado en Barcelona con el monarca, el presidente del Consejo y el ministro de Fomento.

Al conversar con los periodistas, dió también cuenta de haber cumplido con la misión que le encomendara la Prensa al representarla en los actos que se celebraron, habiendo acudido a todas aquellas reuniones a que asistieron los periodistas que fueron de todas las capitales españolas, excepto de San Sebastián.

El señor Prado, aunque no fué explícito al referir las gestiones realizadas, denotaba gran satisfacción por los resultados obtenidos. Manifestó que había hablado con el monarca, que le atendió muy deferentemente; con el presidente del Consejo y con el ministro de Fomento.

En su conversación con el presidente del Consejo le encontró mucho mejor dispuesto que en la anterior visita para conceder lo que se solicitaba, pues en Madrid había puesto muy mala cara al ver a lo que ascendía la subvención solicitada.

Ya saben ustedes —dijo— que le había dejado un bosquejo de fiestas con su presupuesto, a base de las mejores compañías, orquestas, etc., es decir, para abrir el Casino en la forma en que se hacía en sus mejores tiempos. Dicho presupuesto ascendía a 690.000 pesetas, de las que podrían recaudarse por entradas unas doscientas mil pesetas, de modo que lo que habría de abonar el Estado serían unas cuatrocientas mil pesetas.

Examinado el presupuesto, el general Berenguer no solo me dió palabra de que se concedería una subvención, sino que me autorizó para que dijera a la ciudad que podía contar con su apoyo en esta ocasión y en cuantas se le presentaran, siendo factibles con la actuacin del Gobierno.

También me dijo, al conocer las cifras que se necesitan para abrir uno de los centros de recreo: "Si no es más que eso lo que pide San Sebastián, seguarmente será concedido. Lo que hay que hacer ahora, agregó, es tratar con el ministro de Hacienda, que es el "dictador".

De forma —terminó diciendo el señor Prado— que me hallo satisfecho de la palabra que se me ha dado.

En cuanto al Circuito Automovilista, dijo el alcalde que se había entrevistado con el ministro de Fomento, quien le advirtió que con cargo a su ministerio sería imposible conceder la subvención de doscientas mil pesetas que se solicitaba.

Sin embargo, añadió el señor Matos, es posible que el Patronato Nacional de Turismo pueda hacer algo por ustedes en este aspecto. De todas ofrmas, en un próximo Consejo se tratará de esta petición.

Interrogado el señor Prado sobre la posibilidad de que a partir de primero de junio se autorizara el juego, contestó que suponía no fuera verdad la noticia.

Terminó diciendo el señor Prado, que por la noche salía para Madrid para asistir a una reunión que se iba a celebrar en la Diputación madrileña y tratar de apoyar a Burgos en su petición de de que no se suspendan las obras de una doble vía a Madrid, en el ferrocarril directo entre ambas ciudades.

El viaje lo hace el señor Prado a requerimientos de su colega de Burgos, para apoyar la petición, por suponer beneficios para las provincias comprendidas entre Madrid y la frontera.

En este viaje del alcalde se continuarán las gestiones de la anterior visita y también tratará de las subvenciones solicitadas con el ministro de Hacienda, señor Argüelles, que es quien se muestra más irreductible en las concesiones económicas, abrigándose el temor de que quiera reducirlas hasta su mayor límite.

COMENTANDO

Mucho se comentaban en el Ayuntamiento las gestiones del alcalde; mucho y de diversa manera.

Algunos concejales se dolían de que el señor Prado no hubiera convocado al Pleno o siquiera a la Permanente, para explicar sus gestiones de Barcelona. Otros decían que en el boceto de festejos se habla de abrir tal o cual centro, sin haber contado con el Ayuntamiento. Y no faltaba quien se quejase también de que la vida municipal esté demasiado supeditada al asunto de los "recreos", en ver de celebrar frecuentes plenos para resolver otras importantes cuestiones.

En lo que estaban conformes todos los concejales es en que no hay motivo de dimisión que les invite a abandonar sus puestos.

" LA JOURNEE INDUSTRIELLE "

Paris, le 3 Juin 1930.

Le IIIe Grand Prix Bugatti

Nouvelle victoire de Zanelli

Le 3e Grand Prix Bugatti s'est disputé dimanche sur le circuit permanent de la Sarthe et, comme en 1929, c'est l'excellent conducteur italien Zanelli qui a fini premier, sur une deux litres sans compresseur.

Le sport a été d'un intérêt moyen. Le règlement a été publié trop tard et le nombre des engagements s'en est ressenti. Ajoutez à cela quelques accidents mécaniques, lors des sorties d'entrainement qui précédèrent la course et finalement huit concurrents seulement prirent le départ.

La course était disputée sous forme de handicap.

Le scratchman Bouriano (2 litres 300 avec compresseur) fit un début de course splendide jusqu'au moment où une panne malencontreuse (radiateur crevé par une pierre) vint l'arrêter. Dès lors, la lutte fut circonscrite entre les deux 1.500 à compresseur de Tedaldi et Max Fourny, et la 2 litres sans compresseur de Zanelli. Tous trois avaient le même rendement. Après 350 kilomètres d'une course qui comportait — pour eux — 490 km. 800, ils étaient tous trois à quelques secondes l'un de l'autre. Tedaldi, le premier, devait s'arrêter et abandonnait, Fourny ravitaillait maladroitement et trop longuement, tandis que Zanelli, ne s'arrêtant que quinze secondes, également pour ravitailler, prenait le commandement et le gardait jusqu'à la fin pour gagner de trois minutes environ.

Bon conducteur, ayant freiné son ancienne habitude de trop pousser, Zanelli a conduit sagement et gagné pour la deuxième fois, faisant triompher, avec sa Bugatti, les pneus Dunlop, intacts à l'arrivée, le carburateur Solex, l'amortisseur Silentbloc-Repusseau, la bougie Champion, l'huile Purfina et l'essence benzolée Shell, qui était d'ailleurs imposée à tous les concurrents, pour éviter les carburants spéciaux genre antidétonants.

La moyenne de Zanelli, 129 km. 424, est la preuve que l'essence benzolée Shell a gagné la partie.

Mme Hellé-Nice se classa troisième après une course très méritoire.

L'organisation de l'Automobile Club de l'Ouest ? Parfaite, comme à l'habitude. Les installations sont maintenant grandioses véritablement.

Quant aux routes du circuit, elles ont encore été élargies, améliorées et sont maintenant un véritable échantillon-modèle. Les ponts et chaussées le savent. Les ingénieurs en chef de tous les départements français viennent y chercher, d'accord avec le ministère des Travaux publics, les enseignements dont profite déjà tout notre réseau routier français.

Voilà du bon travail.

G. L.

Le classement

1. Zanelli (2 litres sans compresseur, pneus Dunlop), couvrant 30 tours (490 kilomètres 800), en 3 h. 47 m. 31 s. 4/5 (moyenne 129 km. 424).

2. Max Fourny (1.500 cmc. avec compresseur, pneus Dunlop), couvrant 30 tours (490 km. 800) en 3 h. 50 m. 56 s. 3/5 (moyen. hor. 127 km. 510).

3. Mlle Hellé-Nice (2 litres sans compresseur) arrêté au 28e tour.

» EL PUEBLO VASCO »

S.S. 8 de Junio de 1930.

NO HAY CIRCUITO

¿Pero se debe pensar en su supresión definitiva?

Hace unos cuantos días, bastantes quizás, pudimos haber dado la noticia. Nos faltó valor —hablando en términos de donostiarrismo— para dar estos titulares a caja. Suenan a agonía. A agonía, que los propios elementos técnicos guipuzcoanos —Real Automóvil Club de Guipúzcoa— presagiaban ante un titubeo gubernamental que no ha terminado por decidirse; pero que por ello, precisamente, se ha decidido. No hay Circuito, porque falta el apoyo del Estado, concedido otros años bajo los distintos aspectos de protección a que se presta ese maravilloso trazado del recorrido de Lasarte, donde nuestra Diputación ha encerrado más de dos millones de pesetas en mejoras que prestigian la nación. No hay Circuito, porque a las peticiones del crédito necesario para la celebración de las carreras, los elementos organizadores —que, recordemos una vez más, se trata de un núcleo de caballeros guipuzcoanos que ofrecen liberado su esfuerzo y sacrificio en generoso plan deportivo— no han obtenido más que vagas premesas, dilaciones premiosas y muy buenas palabras. Se dice que el ministro de Hacienda, señor Argüelles, está en un plan de economías. Sin referencias particulares nada más. Lo que oficialmente sabemos es que hoy, a contadas semanas de las fechas que la Comisión Internacional tiene reservadas al R. A. C. G. para los consabidos Grandes Premios, no existe decisión alguna en pro ni en contra: y —seguimos hablando oficialmente— se ignora si el Gobierno ha tratado este aspecto tan interesante, tan vital, para el prestigio de la ciudad y de la nación.

Lo único que conocemos, oficialmene también, es que el R. A. C. G. ha acordado, en directiva celebrada ayer, la renuncia a las subvenciones que pudieran llegar, por absoluta imposibilidad —falta de tiempo— técnica de poder llevar a cabo el año actual las carreras de automóviles.

Ahí los hechos. Veamos ahora las consecuencias.

⁂

El año actual, el calendario internacional consta de más de 70 contiendas oficiales. Es decir: se nota un franco progreso en las competiciones del motor, en cuanto a número y clase de pruebas. Sobre todo, si comparamos con el año 1925. San Sebastián, privilegiada estación turística; meca de un cosmopolitismo que tímidamente asoma por el Jaizkíbel; playa de mundial renombre y prestigio; orgullo que es de la nación española; envidia de extraños; ciudad bella y moderna por excelencia en este marco encantador de un grandioso circo que empezando por Mendizorrot, pasando por el Adarra, las Peñas de Aya y cerrando en Ulía, entrega al Cantábrico un perfil desigual y pintoresco; taza de plata, que contuvo aromas de modernismo que fué riqueza y paladeo de desatadas ambiciones, se encuentra hoy en un período de "liquidación de negocio". No cabe negar que esta es la pura realidad. La no celebración del Circuito de Lasarte el año actual, viene a aumentar el caudal de pesimismo que desde hace algunos años corre por la ciudad. Ese suntuoso edificio de nuestro internacionalismo, creado al amparo de una comprensión exacta del rumbo y orientación de estas poblaciones turísticas, se viene abajo por... las causas que el Gobierno cite cuando dé respuesta a las peticiones y reiteradas instancias del órgano del gran "motor" guipuzcoano. Lo esencial es que el año actual los "bólidos" no trepidarán por los pies del Buruntza. Como aficionados lamentamos sinceramente la carencia de esas pugnas modernas, que nos señalan un aspecto de la nueva civilización y algo que tiene un valor consolidado en el extranjero. No es el mejor medio de hacer economías ese del ministro de Hacienda. Quizás, si supiera, si controlara de mano exacta, por estudio, que sus muchas ocupaciones le impedirán hacer, comprobaría que la subvención que ha venido otorgándose durante el período dictatorial a Guipúzcoa, para que las modernas máquinas de acero den una nota de progreso y de emoción, ha producido a España cuantioso tesoro moral, cuál es el del aprecio y admiración de todos aquellos que tras los Pirineos, mirando hacia la ruta de Dakar, no veían más que chilabas o vestigios de la civilización morana...

⁂

¿Pero es necesario, precisamente, el Circuito? La pregunta se nos ha hecho de Madrid; y con más insistencia estas últimas semanas.

El Circuito de Lasarte, en el día de hoy y en la actual categoría de San Sebastián, no es solamente necesario, sino imprescindible. No puede argüirse que en dos días se van 200.000 pesetas. En dos minutos, seis segundos y dos quintos se llevó un caballo 400.000 pesetas; ¿pero hay alguien que, escasamente iniciado en los actuales actividades turísticas, desconozca la importancia de esta clase de manifestaciones, ón un aspecto moderno de "bluff" si se quiere, pero de rotunda eficacia? ¿Los que conocieron el día famoso del Gran Premio del medio millón se dieron cuenta de la calidad y cantidad de nuestros visitantes? ¿Y de que éstos pudieron ser cicerones gratuitos de este bellísimo "hall" de las Españas? Se ha dicho algo sobre las corridas de toros. Las carreras de caballos y las carreras de automóviles, son espectáculo absolutamente distinto en alcance y objetivo que nuestra llamada fiesta nacional. En Londres, en Wáshington, no importa una de "Cagancho". Sin embargo, un vuelco de Henry Segrave, por Oriamendi, es cablegrafiado a todos los periódicos del Universo. Es deporte netamente internacional; por tanto, su consecuencia actualidad mundial; y de rechazo, reclamo internacional completamente liberado, puesto que la generosidad de nuestro gesto deportivo lo paga todo. Y en Melbourn, lo mismo que en San Francisco de California, hay un puñado, mucho o pocos, expectantes del resultado de los Grandes Premios de San Sebastián.

¿Se ha calculado alguna vez lo que representa esa propaganda gratuita de las Agencias al repartir, millares de veces, el nombre de la capital de Guipúzcoa como escenario de competiciones de rotundo carácter universal? ¿No es este el verdadero prestigio de nuestra internalización y la base exacta para el

fomento de una corriente de turismo hacia nuestra nación, disipando el erróneo concepto o la ignorancia que existe acerca de la vieja Iberia? No se nos tache de exagerados. Si pagáramos, al manoseado "tanto la línea", el anuncio de nuestros espectáculos internacionales en los periódicos de ambos Continentes, el presupuesto anual de nuestro Municipio —y alcanza a millones— sería impotente para hacer efectivo ese reclamo a precio de tarifa para los dos únicos Grandes Premios de San Sebastián de automovilismo señalados para el año actual.

La política nuestra debe ser, no recogernos tras la cadena pirenaica, sino remontarla, borrarla si posible y buscar nuestra expansión en lo que posiblemente tengamos que hacer; y obligados, forzados, dentro de una docena de años buscar el aire necesario para sostener nuestros pulmonse. Se habla de industria nacional y se niegan esas enseñanzas que "vienen a domicilio". Mal podremos llegar a igualar a los italiaos, que sin hierro ni carbón están entregando productos maravillososo en los modernos "carros", situándose a la cabeza de la producción europea, por el apoyo gubernamental tan decidido de que todos sus Gobiernos han hecho caso.

Y Alemania... Pero esto va un poco largo.

⁂

Triste porvenir el de San Sebastián si desaparece el Circuito. Ahí, al Norte de París, tenemos el famoso Circuito de Boulogne. Un año suspendió sus carreras. Forcejean ahora por la reanudación, confusos por el error. Más cerca de aquí, casi en el corazón de Bearn, Pau, la vieja villa, "eterno balcón de los Pirineos", ve gastarse su prestigio, su clientela y todo, por abandono de reclamo cuando juzgaba bien garantido su rango. Sin embargo, elementos fieles al pueblo, beneméritos hijos de la "guardadora" de Enrique IV, se han decidido por algo afirmativo. Y han pensado en una carrera de automóviles. Han batallado en París, y conseguido un Gran Premio de Francia. No tenían recorrido adecuado. Han volcado a los Barthou, a los Berast, a toda la alta e influyente politiquería del Bearn, y el Gobierno ha votado cerca de UN MILLON DOSCIENTOS MIL FRANCOS para que ese Gran Premio de Francia se corra con todos los honores en un recorrido adecuado. Total, un día... Pero un día que, moral y materialmente, supone para Pau su resurrección en las primeras planas de los diarios y revistas del Universo. Pau existe, es el grito de guerra; y con ello se quiere recuperar todo aquello que la competencia de otras estaciones climáticas y la evolución de costumbres, en la que el retardo de la villa ha ido quitándole únicamente por su estacionamiento. Nosotros, sin embargo, ¡qué pobre papel! No es el grito de "San Sebastián existe". La supresión del Circuito, como la supresión de las carreras, es todo lo contrario. Es la desaparición de Donostía del mundo civilizado. Por lo menos, de ese internacionalismo base de su vida, de su prestigio y de su esplendor. ¿Es que podemos quedar cruzados ed brazos ante ello?

El año actual no hay Circuito. Si nuestro voto valiera de algo, hubiéramos propugnado por una intervención de la ciudad para que ella misma lo diera a su costa. No es ya el caso ni el moemnto. Pero si el año actual no hay Circuito, corremos grave peligro —y el cronista cree estar suficientemente enterado en el asunto— de que las carreras de automóviles desaparezcan de San Sebastián. Y esto, antes como donostiarra que como aficionado, proclamamos la necesidad de evitarlo por decoro de nuestro internacionalismo. Si el año actual, por las circunstancias que fueren, los "bólidos" no devoran aire vasco, nuestro deber es ya, desde este momento, evitar su total desaparición. Y hemos de poner mano en ello seguidamente.

MEREDITH.

"LA VOZ DE GUIPUZCOA"

S.S. 8 de Junio de 1930.

Desistimiento

Este año no se celebrará y a el Circuito Automovilista

Podemos asegurar ya que este año no se celebrará el Circuito automovilista, que se venía celebrando con creciente éxito hace siete años. Estos últimos días nos hemos ocupado de las reuniones celebradas en el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, a propósito de las gestiones que se han llevado a cabo en Madrid para conseguir una subvención del Gobierno, ayuda imprescindible para que pudiera celebrarse esta prueba deportiva de importancia internacional.

A pesar de las promesas y buenas esperanzas mantenidas hasta última hora, no ha sido señalada la subvención solicitada con fechas de noviembre y marzo últimos. Pendientes de contestación estas peticiones, y en vista de que la temporada avanza y anula toda probabilidad de organización, sabemos que el Real Automóvil Club, cumpliendo el acuerdo adoptado últimamente por la Directiva, ha enviado al ministro de Fomento un respetuoso telegrama renunciando a la subvención, al menos por este año, ya que la falta absoluta de tiempo no permitiría hacer una organización perfecta del Circuito.

La noticia ha de causar su impresión, pues esta suspensión significa un probable fenecimiento de las carreras de automóvil en Guipúzcoa, teniendo en cuenta que el Real Automóvil Club se verá obligado a desprenderse del material de tribunas y prescindir del arrendamiento de terrenos del circuito, sostenidos hasta ahora.

No solamente ha de causar lamentable efecto esta noticia en nuestra ciudad, sino en el extranjero, de donde acudían la mayoría de los participantes en las grandes pruebas de motor.

El interés que despertaban nuestras carreras en el extranjero lo demuestran las peticiones de detalles y condiciones continuamente recibidas en las oficinas del Automóvil Club. Ayer mismo, adoptada ya esta obligada determinación, llegaron dos telegramas de fuertes casas extranjeras solicitando detalles de fechas y clases de carburantes para los coches que serían inscriptos.

Un aliciente, quizá de los más importantes, que debemos restar al veraneo donostiarra.

Sobran todos los comentarios.

" LA PRENSA "
S.S. 9 de Junio de 1930.

Las carreras de automóviles

No hay Circuito porque no hay subvención

Siete años seguidos de carreras, de esfuerzos magníficos, de propaganda y vinculación internacional, ¿van a terminar en un "forfait" definitivo?

Los reiterados aldabonazos del Real Automóvil Club de Guipúzcoa no han tenido la virtud de ser atendidos en las esferas gubernamentales.

Desde el pasado mes de abril en que fueron iniciadas las gestiones para la obtención del apoyo económico con que habitualmente contaba — salvo algún año en que el propio Club organizador del Circuito tuvo que responder de un elevado déficit—la organización de las grandes carreras automovilistas, se ha venido aguardando la decisión del ministerio correspondiente sin éxito hasta el presente.

Hubo, sí, palabras de aliento, de esperanza por parte de quien parecía mostrar interés en proteger la organización de una de las más importantes atracciones del veraneo donostiarra. Pero nada más que palabras... Y el R. A. C. G. al verse huérfano de todo apoyo y ante la marcha ascendente del calendario ,que no atiende a esperas ni contramarchas, se ha visto en la imperiosa necesidad de acordar la suspensión del Circuito, para el que tenía ya reservadas fechas en el programa de las grandes carreras internacionales acordado en el anual Congreso automovilista de París.

Así lo ha comunicado telegráficamente al ministro de Fomento y al Real Automóvil Club de España.

Es muy lamentable que el Gobierno que preside el general Berenguer no haya querido prestar una cumplida atención a esta demanda de los organizadores del Circuito donostiarra, desentonando con otras actitudes francamente favorables de los Estados europeos—Francia entre otros que ha votado una subvención de un millón doscientos mil francos para el Gran Premio que en septiembre próximo se corre en la región bearnesa—que no regatean su protección a estas manifestaciones que suponen vitalidad y prestigio nacional.

Todos los sintomas acusaban una concurrencia numerosa y brillante de participantes al Circuito proyectado para este verano. De los más importantes centros automovilistas se han venido solicitando al R .A. C. G. reglamentos y detalles de las carreras que figuraban entre las más destacadas en el calendario internacional. El éxito deportivo y espectacular habría sido el de las carreras de este año con mayor que las precedentes.

No han querido que así sea quienes podían haberlas favorecido con un apoyo justo, el que merece un pueblo que ha encauzado su vida por y para el turismo, que no entra en el reparto de otros beneficios dimanantes de la protección oficial revestida de formas varias harto conocidas.

* * *

Durante siete años seguidos se han venido celebrando carreras automovilistas en el Circuito de Lasarte.

Fueron inauguradas en 1923 por iniciativa del exalcalde señor Azcona.

El Comité de la Feria de Muestras fué su organizador y el Ayuntamiento su patrocinador moral y material.

Nació al calor de este éxito inicial el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, a cuyos brazos amorosos fué entregada la dirección técnica del Circuito.

La Diputación no regateó su apoyo más decidido y cuantioso. Con ocasión del Gran Premio de Europa, 1926, tomó a su cargo la construcción de la variante de Hernani. El recorrido todo quedó convertido en el mejor circuito rutero.

Dos millones fueron empleados por la Corporación provincial para ofrecer a la representación extranjera las máximas garantías de nuestra capacidad para tan altas organizaciones.

El Estado, bajo la fórmula de la Comisión del Motor y de Firmes Especiales, también arrimó el hombro a esta gran obra de prestigio nacional.

Un puñado de entusiastas donostiarras, legítimos y honorarios, pusieron su excelentísima voluntad en la dirección técnica de todo este complicado tinglado.

Y así, llevando en triunfo el nombre de San Sebastián y de España por todas partes—¿quién es capaz de estimar

el valor inmenso de esta propaganda mundial?—se han deslizado las jornadas anuales de nuestro Circuito hasta 1929 inclusive.

Vinculados y prestigiados internacionalmente. Doctos en la organización. Instalados espléndidamente... ¿vamos a entonar ahora un "forfait" definitivo? Tal equivaldría a exhibir unos harapos morales y materiales humillantes. Nada de eso.

Si por premuras de tiempo ya no es posible, por este año, acudir a remedios enérgicos en evitación de la ya decretada suspensión del Circuito, desde ahora debemos preocuparnos de mantener en pie—tribunas, terrenos arrendados, material de cierre, etc.—para el año venidero. Esto no puede representar ningún sacrificio para los intereses del pueblo. Corresponde a un presupuesto obligado en estas circunstancia en que debe darse el pecho a la esperanza y al optimismo del futuro.

Y no olviden los administradores del pueblo donostiarra, que la verdadera propaganda, la más eficaz publicidad de la ciudad veraniega, no reside en esas pobres gacetillas y en los cuadriculados ladrillos tipográficos que desde ese C. A. T. pésimamente orientado en el punto que nos interesa, han sido desparramados por las páginas de ciertas publicaciones nacionales y extranjeras con un costo total bien elevado. Pongan su atención en la "reclame" que indirectamente provocan en todos los órganos de publicidad estas grandes manifestaciones internacionales y tendrá la prueba más elocuente de la eficacia del sistema, de la necesidad de amparar la permanencia del Circuito donostiarra.

Si sólo las administraciones de las grandes Agencias americanas hablaran... se asustarían nuestros ediles de los miles de pesetas que este año "no" gastarán con la suspensión del Circuito.

Y naturalmente, en parangón con esta economía forzosa irá el silencio absoluto del nombre de San Sebastián en sus informaciones cablegráficas de los acontecimientos nacionales.

Ahora, si nos empeñamos en situar a San Sebastián a la altura pueblerina de Mataporquera... ¡no hemos dicho nada!

J. H.

»LA NOTICIA»

S.S. 9 de Junio 1930.

AUTOMOVIL

Pasión y muerte de nuestro circuito

La Directiva del Automóvil Club de Guipúzcoa ha comunicado al ministro de Hacienda que ya no le interesan las subvenciones solicitadas, porque falta ya tiempo para organizar pruebas de la importancia que suelen alcanzar las de nuestro Circuito.

Después de lo que ha venido sucediendo y del «tira y afloja» entre Madrid y San Sebastián, este era el fin indicado; el que todos veíamos llegar.

La lección es saludable y más expresiva de lo que a primera vista parece. Esperamos que servirá de algo a nuestro pueblo.

Por el momento renunciamos a los comentarios. Nos conformamos con lamentar la desaparición de las carreras, que eran una de las pocas cosas que distinguía nuestro veraneo últimamente del veraneo de Villagarcía del Arosa, o de San Pepinín del Monte.

» EL DIA »

S.S. 11 de Junio 1930.

Obrando en justicia

No había surgido "EL DIA" a la luz cuando tuvieron lugar aquellos sucesos que comenzaron en una manifestación conservadora y concluyeron en tumulto populachero. Sucesos, que, en sus últimas consecuencias, la Prensa donostiarra fué unánime en repobrar. No suponemos necesario "a posteriori", cuando ya se va olvidando lo ocurrido, solidarizarnos con los demás colegas para condenar aquello que no tuvo por qué ocurrir.

La consecuencia oficial de aquel quebranto del orden público fué el retirar las subvenciones que el Gobierno tenía pensado conceder a San Sebastián para confeccionar un programa de festejos que animase el verano. Han sido inútiles todos los intentos que después se han hecho para que el Gobierno rectifique su negativa.

Respetando, desde luego, esta decisión gubernamental, nos creemos obligados a manifestar nuestro criterio discrepante con el del presidente del Consejo. Pues, si entendemos que hace muy bien en castigar con mano dura a cuantos intenten o consigan perturbar la tranquilidad pública, no creemos que los efectos de la reprensión deben sufrirse por personas ajenas a tales maniobras y mucho menos por un pueblo pacífico, de virtudes cívicas, de quienes no pudieron ser representantes los alborotadores que consiguieron conmover a la ciudad. Buena prueba de ello es el ejemplo que apuntamos, de la actitud de toda la Prensa, sin distinción de matices.

No quisiéramos pecar de ilusos, pero esperamos que el general Berenguer se de cuenta del caso y, con un gesto noble, resuelva en justicia.

Hablamos en términos generales y rehuimos citar casos concretos, pero es lástima, por ejemplo, lo ocurrido con el Circuito Automovilista, que si no va a celebrarse no es por culpa del Real Automóvil Club. La imposibilidad de celebrar éste y otros festejos privan a San Sebastián de una fuente de ingresos considerable.

Insistimos en que es de justicia la concesión de tales subvenciones, aunque no tengan otro fundamento que el del fomento turístico. Siempre serán tan justas, cuando menos, como los millones que, con el mismo pretexto se han prodigado en otras ciudades.

» EL PUEBLO VASCO »
S.S. 12 de Junio de 1930.

ACTUALIDAD

No hay Circuito dice el Real Automóvil C. G.

¿PERO INTERESA?

No hay Circuito. Y nos hemos encogido de hombros. Pocos comentarios. No parece que nuestro Municipio, el más llamado, a nuestro juicio, a una tentativa desesperada, a una reacción rápida, se haya conmovido gran cosa con noticia tan desfavorable para los intereses turísticos, deportivos y económicos de Donostia y España. Parece que el movimiento edilicio actual se circunscribe a una toma de puestas. Cual si se tratase de la toma de Oriamendi por los carlistas. Lamentable, verdaderamente lamentable. Mientras, al R. A. C. G., a miembros técnicos que intervinieron en las carreras, a periodistas inclusive, siguen llegando peticiones de datos, demandas de inscripciones, etcétera. Parece que el Circuito de Lasarte es algo tan afirmado, tan realmente inamovible, que, cual si existiera de tiempo, debe existir para siempre, como llevando consigo el hálito, la naturaleza propia de la ciudad creada para estas cosas, de la propia nación que las mparó.

Y aquí, sin enterarnos.

⁂

Madrid insiste. Nuestros argumentos convencen a medias. "¿Por qué ha de ser el Gobierno —nos preguntan— quien dé la subvención para el Circuito?" "A España —insisten— interesa muy relativamente esas carreras." "Ahí está el error", hemos de responder nosotros. Quien moralmente organiza; quien ha dado su vida y calor a estas organizaciones; quien ha recogido los cuantiosos beneficios que bajo mil aspectos se derivan de ellas, ha sido propiamente la nación. Nosotros hemos dado el color. Confeccionamos el marco; construimos la escena; prestamos el elemento técnico, orquesta, tramoyistas... Cedemos todo lo que en esfuerzo local suponen millones de pesetas —exactamente, de 1923 a 1926, 2.095.054 pesetas consumió la Excma. Diputación en la vuelta al Buruntza—, sacrificios personas y todo cuanto pudo prestigiar los nombres puestos en juego. A España se concedió el IV Gran Premio de Europa. A los 65 representantes de Prensa extranjera que vieron el triunfo de Goux desde las tribunas de Oria, toco decir —repetir, diríamos mejor— que es lo que mejor vieron como organización, cortesía, hospitalidad. Fué nuestra nación la que se prestigió ante embajadas extranjeras de clase reconocida. ¿Qué mejor vehículo de propaganda que la Prensa? Las "choses d'Espagne" desaparecían, se diluían de la escasa mentalidad o poca cultura que la mayoría pudieron tener sobre la península ibérica. Perfecto, admirable: elogios ditirámbcios, que dados con frialdad y medida, pero también con toda la razón del entusiasmo por cosas inesperadas, eran la mejor respuesta, el más cortés saludo a esa europeización nuestra en el gran "motor"; a esa entrada nuestra, magnífica y honrosa, en la industria más potente y progresiva del siglo.

En estos momentos, en que la situación económica nuestra en el exterior no es agradable ni mucho menos, no creemos que nuestro ministro de Hacienda —y sospechamos que por falta de tiempo y no de interés— se haya asomado un poco al extranjero antes de dar la respuesta que confidencialmente se nos da como segura; pero que todavía los interesados no conocen en ninguno de los sentidos. Si lo hubiera hecho, vería el efecto moral tan pobre que ha causado en los medios deportivos internacionales esa suspensión del Circuito de 1930. Fechas concedidas; calendarios preparados por las Casas; constructores comprometidos en sus ensayos; corredores en pleno entrenamiento...

No es nada que nos favorece en estos momentos, en que tanto y tan fácilmente, como sin carencia de motivos ni justificación de cosas, se piensa —y se piensa mal— fuera de nuestras fronteras, repercutiendo todo ello en esas maniobras de la Banca negra, que tira por tierra una peseta bien saneada. No es sensación de inercia la que hemos de dar en estas circunstancias. Diplomacia pobre, la que busque economías en estos planes, que producen en el aspecto reclamista muchos miles por ciento. Es, quizás, circunstancia la más apropiada para dar una nota de vigor económico, de varilidad de la nación, al pasear el peso y lujo de nuestras organizaciones por el Universo entero. Sevilla, Barcelona, San Sebastián. ¿Por qué no reconocer a esta Perla del Cantábrico algo de lo que palpablemente necesita y justifica como sabia administtradora, y como peón de brega de mérito y valía poco comunes dentro de la propia nación española? Justifiquemos que en Londres, en París, en Nueva York, en las principales capitales del mundo en suma, los centros motorísticos se nutren de firmas comerciales adineradas, de gente de fortuna, de aficionados que son los que trillan los surcos donde el turismo busca su cosecha. Las carreras del Circuito de Lasarte tienen ya un estado de cosas talmente formado, tan arraigado, que la supresión de las mismas significa un golpe moral y material, para San Sebastián desde luego; pero más, muchísimo más para España, que económicamente causará —y esto es indudable— más perjuicio que esas 200.000 pesetas que se niegan —que no se han negado todavía, que es peor— para el fomento de unas organizaciones que económciamente, dentro de la misma nación, tienen una contrapartida espléndida con más de 180 millones de pesetas de beneficio líquido que produce al Estado los impuestos de rodaje de los vehículos más modernos del siglo: los automóviles.

—Pregunte el señor Argüelles a Bilbao, a Barcelona, a Madrid, pripiamente; coteje datos, y vea que no es caso de una subvención de la que dependa más o menos la vida de San Sebastián. Para mendicaciones, ya se ha visto que Donostia no ha tenido acierto. Y lo lo tuvo alguna vez, de poco le valió. Se trata ahora de España. Piense, recapacite, asómese un poco por el Pirineo y verá lo que se hace ahí cerca, a 180 kilómetros, en una villa bearnesa. Tampoco había presupuesto, ni consignación ni esas formalidades burocráticas, que deben desaparecer cuando se trata del interés general. Y de un interés general reconocido por todos —¿verdad, Torréns?; ¿verdad, Corbinos?; ¿verdad, "Rubryck"?— como el del recorrido lasartearra, que es el banco

de ensayos hecho por la provincia de Guipúzcoa para la nación. Regalo de millonario, que bien merece mejor aprecio.

Si no hubiera Circuito el año actual por falta de tiempo, por falta de subvención, por lo que fuere, la preocupación inmediata debe ser la de su existencia. ¿No cree el ministro de Hacienda que España debe tomar como valor propio esta organización?

Empezando ahora mismo, pensamos nosotros

MEREDITH.

» EL PUEBLO VASCO »

S.S. 15 de Junio de 1930.

LA MUERTE DE UN "AS".

Segrave, el campeón que murió sonriendo...

El mayor Segrave, retratado en el Circuito de Lasarte. — (Fot. Marín.)

El trágico accidente que ha costado la vida a sir Henry Segrave ha sido muy comentado en San Sebastián, donde el gran as del volante contaba con numerosas amistades y simpatías por sus actuaciones en el Circuito de Lasarte. En 1924 conquistó brillantemente el Gran Premio de San Sebastián, en una prueba en la que perdió la vida el mecánico Lee Guinnes y sufrió también un serio accidente Benoist. Entonces estuvo a punto de sufrir un tropiezo el corredor inglés ahora fallecido; pero le salvó de él su gran serenidad. Al llegar a la cima de una colina, Segrave se encontró con el coche de Masseratti, parado a conosecuencia de un choque. Un oportuno viraje salvó la difícil situación.

Segrave contaba en la actuaalidad 34 años. Pertenecía a una aristocrática familia británica; y durante la guerra perteneció a las fuerzas aéreas de la Gran Bretaña, como comisionado de las cuales concurrió luego a Wáshington.

Su vida deportiva logró el mayor relieve el 11 de marzo del pasado año, al establecer en Daytona el record de velocidad con su famosa "Flecha de oro", alcanzando una media horaria de 231,36 millas (372 kilómetros), superando en 36 kilómetros el record anterior. En canoa, durante sus dos ensayos anteriores al que le costó la vida, ha logrado batir también el record mundial, con una media de 101,11 millas. Este record será enviado ahora a la Federación Internacional para su homologación oficial.

El "hombre más rápido de la tierra", que según parece tenía también el propósito de participar en la prueba Schneider para batir el record de aviación, ha participado en nuestras más importantes pruebas; y llevado de su amor a las cosas de España, llegó a torear en una novillada que se celebró en Tolosa durante el verano de 1926. El festejo se organizó con un fin benéfico; y sirvió también para que algunos diarios franceses llegasen a decir que había apostado con Belmonte una prueba que consistiría en matar un toro cada uno y dar un determinado número de vueltas en coche por el ruedo.

SEGRAVE MURIO SONRIENDO

Londres. — Todos los periódicos dedican elogios al mayor Segrave, muerte en el accidente de ayer cuando intentaba batir su propio "record" de velocidad.

Una de las primeras personas que llegaron al lugar en que Segrave estaba gravemente herido, fué su esposa.

Segrave le preguntó si había batido el "record"; y como le contestaron que sí, murió sonriendo.

MOTOR

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, muy impresionado por el trágico fin del mayor Segrave, vencedor del II Circuito, en el Gran Premio de San Sebastián, campeón de velocidad y una de las primeras figuras mundiales del gran "motor", al enterarse de la dolorosa desgracia, telegrafió ayer mismo a la The Automobile Association de Inglaterra en sentidísimo y cordia pésame.

Sir Henry Segrave, era, como es sabido, un guipuzcoano honorario. Gran entusiasta del Circuito de Lasarte, pertenecía como socio de número a la entidad organizadora, lo que demuestra su cariño a esta tierra. Entre los que conocieron su relación, ha dejado el recuerdo de su espíritu señorial y acendrada personalidad de verdadero "gentleman".

⁂

El R. A. C. G. ha visto con agrado una interesante nota que el periódico "Excelsior", de Bilbao, recoge en su edición del viernes último referente a un banquete que celebraron el jueves, por la noche, los periodistas catalanes; y al final del cual, por espontánea y unánime decisión, se acordó telegrafiar al presidente del Consejo de ministros, rogándole conceda la subvención necesaria para que el VIII Circuito de Lasarte pueda tener lugar.

Entre los que han conocido la citada noticia, los comentarios han sido en extremos elogiosos para los críticos deportivos catalanes, verdaderos inspiradores de la idea; y, seguramente, en su próxima reunión el organismo guipuzcoano acordará agradecer oficialmente tan desinteresado como valioso y cordialísimo apoyo, que estrecha los lazos entre ambas regiones, de carácter deportivo tan señalado.

El Pueblo Vasco. 15 de Junio 1930.

San Sebastián

CIRCUITO Y TURISMO

Sobre la suspensión del Circuito de este año

Indudablemente, San Sebastián no despierta. Coro de lloronas, lamentaciones por doquier, pero nada de ideas o iniciativas o soluciones. Todos esperando al consabido mamá gubernamental... que no puede solucionar ningún problema de la ciudad ya, puesto que esas concesiones que a modo de balones de oxígeno quieren aplicarse a Donostia, vienen tan menguadas, tan desnaturalizadas y tan a destiempo —si es que llegan— que no han de servir sino para que la reacción del enfermo —de la enferma en este caso— sea de horas, minutos... Justamente para que sus amigos, sus familiares los veraneantes puedan conocerla en el mes de septiembre con vida aún... En octubre... todo ha terminado.

Y por qué no hemos de ser nosotros, quienes apliquen el remedio con nuestras propias fuerzas? Basta ya de mendicaciones que no han conseguido sino hacernos perder tiempo, mucho tiempo. Con la crisis de la peseta, Donostia debiera haber aprovechado todo el invierno último y esta primavera para hacer un reclamo de estancias a bajo precio. Bajo precio para el turista por razón de esa depreciación de nuestra moneda. En Biarritz, por ejemplo, un buen Hotel de segunda, el Excelsior, vaya por caso, cotiza su pensión para temporada entre los 110 y 120 francos por día. Sin impuestos, ni tasas que menudean en la vecina playa. A un cambio de 32 por 100, que es el tipo intermedio de la temporada el precio en pesetas de esa pensión alcanza sus 40 pesetas. En San Sebastián, un Hotel que se cataloga en segunda, pero que nosotros lo elevamos casi a primera por su actuación, confort y "savoir faire" en materia hotelera de sus dueños, el amigo Juantegui, entre ellos —y conste que es reclamo, tan justo como gratuito, que sorprenderá incluso al mismo propietario— el Hotel Biarritz, por 20 o 25 pesetas brinda una excelente pensión veraniega más brillante que su correspondiente de Biarritz, bajo todos los aspectos. Pero dónde está esa propaganda? En la post-guerra, pocos fueron los españoles que no fueron a "beneficiarse" del cambio, para hacer correrías por Alemania, Italia y Francia. Aquí mismo, en los Pirineos, los fronterizos podrían sumar por millones las pesetas que en un radio de 200 kilómetros han entregado por cosas que salían de balde". Todo cuestión del cambio. Ahora mismo Alemania, ha dado un golpe de muerte al turismo francés, arrancándole más del 60 por 100 de su clientela estadounidense y todo —explotando— como base, desde luego— una diferencia de precio de vida entre los germanos y los yanquis... Francia no supo mantener aquel aspecto y se confió demasiado en sus propias fuerzas, llegando a una explotación demasiado descarada, que hoy Gerard, el alto comisario del turismo galo trata de deshacer por medio de una política de supresión de impuestos, etc., que todavía no ha comenzado a dar sus resultados.

Y permítasenos este inciso turístico...

⁂

Días pasados, nuestro Ayuntamiento, ha tenido un rasgo. Ha votado una subvención para la Feria de Industrias del Mar. Este es el camino. Sin examinar ahora la importancia de dicha organización, esa solución nos gusta más por su proceso, que por su propio interés. El certamen citado, lo mismo que el circuito, las carreras de caballos y otras cosas que interesan a Donostia debieran estar incluídas en un presupuesto X hace ya seis meses. Que sea el Gobierno, el obligado moralmente, pero qué no lo haga por diversidad de circunstancias, no es motivo para que parodiemos a la bella durmiente... San Sebastián, actualmente se halla en un plan de no esperar nada de nadie, ni es que quiere atender a su propia vida. Busquemos los medios en nosotros mismos. No se dice que las Cajas de Ahorros, están ahitas de dinero? Pues sean ellas, si les parece a ustedes, quienes nos concedan esos empréstitos turísticos destinados a sostener el papel y rango, de nuestra hermosa ciudad. Que es el Gobierno, como acertadamente indica Alcibar, quien está obligado moral y materialmente a conceder esas compensaciones por el anacronismo que existe en las leyes españolas con respecto al problema del juego? Pues, solicítese del Gobierno, a modo de concesión o préstamo, las cantidades necesarias para nuestro sostenimiento anual hasta que "esto" varíe. San Sebastián no tiene la culpa que exista un Código penal que es anterior a su propia creación, vida y esencia como circad moderna, cosmopolita y avanzada, que todos la han disfrutado. Y la han disfrutado bien. Por eso, cuando vemos ese gesto de nuestro Municipio, lamentando lo tardío, creemos que ensanchando el camino, podemos llegar a mayores cosas. El Circuito de Lasarte, nuestro admirado autodromo natural, debe subsistir para gloria y honor de la nación y de nosotros propios. Ya dijimos, en nuestra molesta perorata del jueves, que moralmente es el Estado el obligado a atenderlo, por múltiples razones, pero si el Gobierno no lo considera así, nosotros temos de recoger esta herencia que se va a pique. Si este año, no hay Circuito, es la Ciudad quien debe salvar el "bache" sosteniendo todos los gastos que ocasione el plan de arriendos, concesiones, etc., que con carácter anual se hace, por parte de propietarios de terrenos intervenidos por las carreras. El R. A. C. G. es un organismo técnico y privado que no puede meterse en empresa deficitaria alguna, por la misma razón de que su fin no es especulativo y de que constantemente no ha hecho sino prestación de generosos sacrificios personales. La Ciudad debe hacerse cargo inmediatamente del cierre desse "bache". Serán unos miles de pesetas bien empleados. A no ser que supliendo a Madrid, que todavía no ha dicho ni sí ni no, con respecto a la concesión solicitada, se decida con ese gesto magnánimo del viernes último, a la concesión de esas 200.000 pesetas que necesitan las carreras en su intrincada manera de premios, organización, subvenciones, etc.... Tanta generosidad nos aturdiría verdaderamente.

⁂

Nos llegan más noticias del Extranjero, con respecto al Circuito. Para qué callárnoslas? Al "rumiarlas"... la afición, nuestra imaginación, nos lleva sin querer, a ese ambiente espléndido de emoción cual ningún otro, en que las luchas de bólidos se desenvuelven. Ante nosotros, tenemos una misiva de Chiron. Está inscrito con sus compañeros Williams y Bouriat, para el Gran Premio de Europa, que correrá por los "puro-cielo" Bugatti, en Francorchamps (Bélgica), el día 20 de julio. "On attende —nos dice— que le programme des "rouges" Alfa-Romeo) nous porte a Saint-Sebastien..." Y los Alfas, —vaya nota sensacional— quieren venir a San Sebastián, con Aquiles Varzi a la cabeza, Campari y Nuvolari, los tres "ases" de la casa. Que la noticia no es "bluff" respondemos de ella por amigos nuestros de Bilbao, que oyeron su confirmación por propia boca de Hans T. Moller, el representante general de la casa en España. Inscriptos los Alfas, pues en Lasarte, Bugatti con su "cuadra", busca —ignoran todavía la suspensión del Circuito— su revancha de la Targa Florio, precisamente en nuestro recorrido que tan bien les va... Como pocas veces, pues, tendríamos la base de dos equipos oficiales. Después, otro "tuyau" de importancia, para las "6 horas". Hudson, con Morel, el as campeón de la Vuelta de Francia en "carro" de turismo, con Oscar Leblanc y con nuestro dinámico Emilio Ciordia, tienen su inscripción preparada. Después, los Chrysler, los Stutz, los Bentey, ausente en Le Mans.

Es una verdadera lástima. No se quiere comprender las necesidades de Donostia, ni su papel de peón de brega en organización netamente nacional. No es concesión a nosotros lo que hace el Gobierno, en la subvención del Circuito de Lasarte. Es propia organización. No puede ni debe tampoco el Gobierno, considerarnos al igual que otras provincias españolas. Zamora —y muy lejos de que esto sea alusión vejatoria— no será nunca San Sebastián, por la misma razón de que San Sebastián, no podrá producir nunca lo que Zamora produce. A cada una la Naturaleza le dió lo que quiso y pudo, y por razón de ambiente, clima y geografía, las mentalidades y las necesidades son completamente distintas. Por tanto, el Gobierno no puede ni debe tratarnos jamás con la misma medida. Nuestra vida, es diferente a aquella. Si nos parece bien que el Gobierno, consuma millones en plantaciones de oliva que beneficien a Extremadura, fomentando el único medio de riqueza cabal en aquellas tierras, porqué ha de parecer a nadie mal, que aquí, donde nuestra vida es y ha sido siempre, con permiso de Reyes y Gobiernos, y con agrado de todos ellos, con mucho agrado, porqué, repetimos ha de parecer mal a nadie que ese mismo Gobierno fomente nuestra riqueza turística bajo los mil aspectos que nuestra mentalidad, por el roce extranjero, vivificada por un cosmopolitismo especial, se presta con carreras de caballos, carreras de automóviles, y organizaciones adecuadas a la magnífica prestancia de este suntuoso "hall" que hemos construído a expensas nuestras para las Españas?

Todo Gobierno, podrá exigir los mismos derechos y obligaciones a los ciudadanos de una Nación pero igual mentalidad, cultura y provecho, no. Se nace así. Y por tanto, nosotros necesitamos un trato adecuado... Ha de juzgársenos de manera muy distinta...

MEREDITH.

Mot de la fin. — Al final de un banquete que celebraron anoche los periodistas deportivos de Barcelona, se acordó cursar un telegrama interesante, dirigido al Presidente del Consejo de Ministros, solicitando le sea concedido al R. Automóvil Club de Guipúzcoa, la subvención necesaria para que puedan celebrarse el Gran Premio de España y el Gran Premio de San Sebastián, en Lasarte". ("Excelsior", de Bilbao, edición del viernes último). Esto quiere decir, que el mismo día, jueves, que nosotros instábamos al Ministro de Hacienda a recoger impresiones en Barcelona, Madrid, Bilbao, en la capital catalana, coincidiendo con nuestras notas, y desde luego con una espontaneidad que debemos agradecer en todo lo que vale, se alzaba una opinión sensata, que es, para nosotros, el sentir de todos los que en España, están iniciados en estas cosas

Para qué más comentarios?.

»LA PETITE GIRONDE»
Bordeaux, 15 de Junio 1930.

LA MORT TRAGIQUE DU MAJOR SEEGRAVE

Londres, 14 juin. — Le tragique accident qui a coûté la mort au major Seegrave a eu lieu en présence de milliers de personnes qui, sur les bords du lac et dans des canots de plaisance, assistaient à l'épreuve, parmi lesquelles lady Seegrave, qui a été un des témoins horrifiés.

C'est à 13 h. 55 que le « Miss-England », muni d'une nouvelle hélice, fut mis à l'eau. 15 minutes plus tard l'épreuve commençait; le « Miss-England » fendait l'eau à une vitesse terrifiante et couvrait sans accident le mille imposé. Le temps de faire demi

Le major SEEGRAVE.
(Photo Meurisse.)

tour et de nouveau le mille se jalonnait d'écume. Les chronométreurs avaient déjà pu enregistrer 43 secondes et 41 secondes pour chacune des deux épreuves, soit une vitesse moyenne de 154 kilomètres à l'heure, supérieure par conséquent à la vitesse record de l'Américain Garbroods.

C'est au cours du troisième tour que l'accident se produisit.

Le rugissement du moteur résonnait d'une rive à l'autre. Il sembla alors que la vitesse du canot allait encore s'accélérant, lorsque tout à coup le canot qui, jusqu'alors, avait filé droit, fit un brusque écart, plongea et disparut sous l'eau.

Des bords du lac des cris affolés retentirent et des femmes s'évanouirent. Une énorme colonne d'eau s'éleva. Plusieurs secondes plus tard, le canot revint à la surface, mais à son apparition l'anxiété redoubla, car le canot remonta la coque la première, révélant une large brèche. Plusieurs canots automobiles s'élancèrent vers l'épave.

Le mécanicien J. Villecocks fut le premier repêché. Il semblait à demi-mort et avait de graves blessures au-dessus des yeux et aux jambes. M. King, qui se trouvait dans un des canots, sur le lac, se jeta à l'eau tout habillé et parvint à ramener sir Seegrave dans son canot. Quant au mécanicien, M. Hallivell, on le chercha en vain.

Du canot de sauvetage où M. King l'avait déposé à demi inconscient, Henry Seegrave fut transporté à bord d'une chaloupe automobile qui le ramena à terre où les médecins constatèrent qu'il avait un bras et une jambe fracturés et de sérieuses blessures aux côtes.

Lorsqu'il revint à lui, sir Henry, bien que le corps brisé et le cerveau, murmura avant toute autre chose : « Ai-je battu le record ? » Il sourit quand on lui répondit : « Oui, vous l'avez battu ». Il demanda alors : « Où est ma femme ? » Il ne croyait pas qu'il était mourant, heureux d'avoir battu son record.

Un peu plus tard, le major fut transporté dans une ambulance à Belle, grande maison située sur la rive ouest du lac. Là, en dépit des soins qui lui furent donnés, son état, rapidement, empira, et il expira dans les bras de lady Seegrave.

LA CAUSE

La carène du canot ressemble beaucoup à un flotteur d'avion. Elle est presque plate et reliée à la proue par un gradin destiné à emprisonner un certain volume d'air dont la pression suffit à élever l'avant au-dessus de l'eau quand le canot augmente sa vitesse. C'est ce gradin qui a cédé. Le demi-gradin situé à bâbord et l'arête qui le prolonge jusqu'à la proue ont été tordus sous la pression de l'eau et l'effet des secousses, tandis que le demi-gradin de tribord a résisté. C'est ce qui explique qu'au moment où l'accident s'est produit, le canot ait brusquement dévié de sa ligne et se soit ainsi renversé sur sa gauche en plongeant. Henry Seegrave étant au centre et Willcocks à sa droite, ont été naturellement précipités hors de l'embarcation, tandis que Halliwels, placé à gauche de Seegrave, a dû être immédiatement submergé et rendu inconscient par la violence du choc de l'eau. Le « Miss-England » était muni de moteurs construits avec l'alliage d'aluminium récemment découvert et connu sous le nom de « hiduminium R R 50 », alliage infiniment plus résistant, assure-t-on que les mêmes alliages d'aluminium sous l'effet de la chaleur et des vibrations prolongées. On assure que c'est un des alliages employés dans les moteurs des hydravions britanniques qui remportèrent la Coupe Schneider en septembre dernier, et le canot avait d'ailleurs été construit dans le plus grand secret, avec le concours des experts du ministère de l'air. Il avait une longueur de 11 m. 40 et un déplacement de 4 tonnes 1/4.

MALCHANCE

Dès le début des essais sur le lac de Windermere, Seegrave avait été en butte à une malchance persistante.

Mardi, le « Miss-England-II » filait à une allure suffisante pour lui permettre de glisser sur l'eau lorsqu'une des palettes d'acier de son hélice s'aplatissait à l'extrémité, tandis qu'une gerbe de flammes jaillissait du bateau.

Mercredi, le « Miss-England-II » atteignait une grande vitesse, mais l'hélice qu'on lui avait temporairement fixée se rompit.

Jeudi après-midi, un désastre faillit se produire. Le canot venait de prendre son élan pour un nouvel essai, quand, soudain, il fut secoué d'un soubresaut. Il s'arrêtait brusquement, cependant qu'une flamme jaillissait près de la cabine du pilote. Une palette de l'hélice fixée à peine 50 minutes auparavant s'était détachée et avait éraflé la quille du canot.

On rapporte d'ailleurs qu'avant l'épreuve qui devait être fatale, Seegrave, faisant allusion à ses récentes mésaventures, avait déclaré :

« Et maintenant, allons-y ! Mon bateau a dévoré trois hélices, j'en ai fait

mettre une de bronze maintenant. Si elle flanche, je la remplacerai par une autre d'acier, et si celle-ci manque à son tour, je suspendrai mes essais pendant une semaine pour expérimenter un autre genre de propulseur. Le « Miss-England » est en tous points une expérience, et n'importe quoi peut arriver, mais il faut nous fier à la chance et à la miraculeuse habileté de ceux qui, pendant si longtemps, ont travaillé à la mise au point du canot. »

Après le drame, la consternation régnait parmi les mécaniciens qui, des semaines durant, avaient travaillé sans relâche au montage du canot, et pour qui Seegrave était un véritable dieu. « Aujourd'hui était le vendredi 13. C'en est assez pour nous rendre superstitieux », dit l'un d'eux.

LA PRESSE ANGLAISE

Londres, 14 juin. — Les journaux retracent la brillante carrière automobiliste de sir Henry Seegrave. Ils rendent hommage à son froid courage et à son parfait mépris du danger qui firent de lui le recordman de vitesse du monde sur terre et sur l'eau et qui lui valurent le titre de chevalier.

Le « Morning Post » rappelle en particulier que ce fut en France qu'il fit son apprentissage et que sa renommée fut consacrée du jour où il arracha aux Français et aux Italiens le Grand-Prix de France en 1923, prouesse que jamais un Anglais n'avait réussie avant et ne put réussir après lui.

De son côté, le « Daily Telegraph » écrit :

« Sir Henry Seegrave est devenu un héros national. Son nom est synonyme de cette nouvelle forme d'audace qui est le produit spécial de cet âge de la mécanique : l'audace du mécanicien qui unit le sport et la science et affirme sa maîtrise sur des puissances infiniment plus grandes que celles de la chair et du sang. »

14 Junio 1930

LA PR

EL CIRCUITO DE LASARTE

Un telegrama al Gobierno y una nota de agradecimiento

Barcelona.—Dando cumplimiento a lo propuesto por don Narciso Masferrer en el acto que le dedicó el Sindicato de Periodistas Deportivos de Barcelona, esta entidad ha cursado el siguiente telegrama:

"Excmo. señor presidente Consejo ministros.—Madrid.

Reunidos afiliados Sindicato Periodistas Deportivos hacer solemne entrega título presidente honorario decano periodistas deportivos españoles Narciso Masferrer acuerdan impulsados por sus arraigados entusiasmos pro sport encarecer vuecencia incline Gobierno su digna presidencia acuerde subvención como en años anteriores carreras automóviles Circuito San-Sebastián incluidas calendario internacional. Confiando acogerá benévolo nuestra súplica le saludan respetuosamente: doctor Cabeza, presidente; Aymami, secretario".

* * *

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, en una nota enviada a la Prensa local, recoge con agrado la noticia del acuerdo de los periodistas deportivos barceloneses y dice:

"Entre los que han conocido la citada noticia, los comentarios han sido en extremo elogiosos para los críticos deportivos catalanes, verdaderos inspiradores de la idea y seguramente en su próxima reunión, el organismo guipuzcoano, acordará agradecer oficialmente tan desinteresado como valioso y cordialísimo apoyo, que estrecha los lazos entre ambas regiones de carácter deportivo tan señalado".

ES COPIA

18 Junio 1930

DOCTOR CABEZA

PRESIDENTE SINDICATO PERIODISTAS DEPORTIVOS

DIPUTACION 338

BARCELONA

SATISFACEME TRASMITIRLE ACUERDO ESTE R.A.C.G. EXPRESANDOLE NUESTRO AGRADECIMIENTO MAS EFUSIVO POR SU TELEGRAMA A GOBIERNO EN SUPLICA CONCESION SUBVENCION PARA NUESTRO CIRCUITO PUES APRECIAMOS MUY SINCERAMENTE SU VALIOSO APOYO QUE REFUERZA LAZOS DEPORTIVOS CORDIALISIMOS CATALUÑA Y GUIPUZCOA PUNTO RUEGOLE TAMBIEN ACEPTE NUESTRA ADHESION MERECIDO HOMENAJE SU DECANO MASFERRER UNIDA A VOTOS PROSPERIDAD ESE SINDICATO SALUDALE

MANUEL REZOLA PRESIDENTE

» LA PRENSA »

S.S. 18 de Junio 1930.

Un telegrama y un ofrecimiento

¿Se celebrará, a pesar de todo, el Circuito Automovilista de Lasarte?

Un extenso despacho, una conferencia telefónica, un probable viaje a Madrid y un ofrecimiento de una elevada personalidad

Habíase dicho ya, de manera oficial y rotunda, que el circuito automovilista de Lasarte no se celebraría este año. Así lo declaró el R. A. C. G. ante la demora en conceder la subvención que era necesaria para realizar las gestiones organizadoras.

Sin embargo, nuestras noticias, de carácter puramente confidencial, y que transcribimos como es lógico a título de información interesante, son otras bien distintas.

Bien pudiera ser que la Diputación provincial hubiera dirigido al jefe del Gobierno un extenso telegrama, diciendo que después de los millones que se han invertido en el arreglo y conservación de carreteras, especialmente para tener en magníficas condiciones las que se utilizan para el circuito, no se conceda la subvención y San Sebastián se quede este año sin la interesante prueba automovilística que se viene celebrando desde hace cinco.

En ese telegrama, que bien puede haber sido remitido hace ya algunos días, se hacen constar estos gastos, y se pide al Gobierno que estudie rápida, pero detenidamente, este asunto, para ver si se halla una fórmula mediante la cual puedan quedar satisfechas las justas aspiraciones de la ciudad y de la provincia.

Sabemos, sin embargo, que ese telegrama no ha tenido aún contestación, pero que el Gobierno ha tomado buena nota de él y que pudiera resolverse en consecuencia uno de estos días.

Tampoco es improbable que el miembro del Automóvil Club de Guipúzcoa don Juan Montojo haya celebrado una conferencia telefónica con un aristócrata madrileño, personalidad deportiva bien destacada, que pudiera ser el marqués de Someruelos.

Y que el marqués de Someruelos, que está admirablemente enterado de estas cosas, dijera al señor Montojo que las impresiones son favorables, aconsejando al repetido señor que se pusiera en viaje para la villa y corte.

Tampoco sería aventurado decir que el mismo marqués de Someruelos haga manifestado su opinión de que, en el caso de que el Gobierno no concediera la subvención solicitada, hay quien está dispuesto a que el proyecto se lleve a la práctica.

En efecto, por referencias de buena fuente creemos saber que una muy elevada persona, al enterarse de las dificultades con que ha tropezado este año la organización de Circuito de Lasarte, ha declarado que en el caso de que el Gobierno del general Berenguer no concediera la subvención, ella estaría dispuesta a dar la cantidad que fuese precisa, para que la gran prueba automovilística tenga realización. Y las palabras han sido éstas:

—San Sebastián no se quedará este año sin circuito.

En cuanto a las inscripciones, a pesar de lo avanzado de la época, también se resolverían con éxito. Pues hasta este momento las casas "Bugatti", "Mercedes" y "Alfa Romeo" están dispuestas a acudir a nuestro circuito. Y de aquí a la fecha de celebración se cree que podrían lograrse otras inscripciones muy interesantes, entre ellas "Delage".

"EL PUEBLO VASCO"
S.S. 19 de Junio de 1930.

MOTOR

EL CIRCUITO DE LASARTE

Los periódicos de ayer tarde se ocuparon de un telegrama que, al parecer, ha enviado la Diputación a Madrid, haciendo consideraciones sobre la conveniencia de que el Gobierno apoye esta organización motorista, de interés y renombre mundial, y para la cual tantos esfuerzos morales y materiales ha realizado Guipúzcoa.

En las oficinas del R. A. C. G. no se sabía palabra alguna acerca de la existencia de dicho despacho. Por lo tanto, todo parece suponer que, si realmente existe, ha sido iniciativa espontánea y nacida en la Casa de la provincia al objeto de apoyar "in extremis" las peticiones hechas anteriormente.

No nos parece mal la actitud de nuestros diputados. Pero nos hubiera parecido mejor en momento más oportuno. También el Ayuntamiento pudo

haberlo hecho; pero no parece que se ha dado por enterado. Y, sin embargo, ¡qué es lo que no supone para San Sebastián la celebración de las carreras de automóviles!

Por nuestra parte podemos decir que ese telegrama de la Excma. Diputación a llegado a Madrid. No sabemos que curso le será dado, ni si correrá la suerte de las peticiones oficiales del Club de la calle Oquendo. En todo caso, nos consta, y esto es un hecho claro y concreto, que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha renunciado a la celebración de las carreras. Si Madrid, en última instancia, subvenciona, ¿se ha contado con él para los trabajos oportunos? ¿Es que verdaderamente quedaría tiempo suficiente para que las pruebas revistiesen la vistosidad y prestigio acostumbrados? Sabemos el grado de capacidad y suficiencia de los organizadores, y hasta qué punto han llegado sus sacrificios. ¿Es que continuamente va a estarse exigiéndose una labor que tiene ya un límite?

No obstante, y hablado algún directivo sobre la posibilidad de celebración, claramente deja entrever que por encima de las dificultades materiales que pudiera haber, y que realmente existen desde el momento que se anunció la supresión, habría una sola razón; y ésta, la muy poderosa de ese donostiarismo acendrado de que han dado prueba los miembros del R. A. C. G. Y ella es la que resolvería, en definiva, todo lo que por ahí puede suceder..., si la subvención es concedida.

Pero, decimos nosotros, ¿hasta cuándose va a durar este estado de cosas, que nada favorece a los prestigios de la nación?

⁂

En los diarios de ayer noche se recogen algunas noticias referentes a gestiones realizadas en Madrid por el señor Montojo, prestigioso elemento directivo de R. A. C. G.

El citado señor, en conversación sostenida con uno de nuestros redactores, manifestó que, efectivamente, había realizado determinadas gestiones en la Corte; pero desde el momento en que el R. Automóvil C. G. expresó su renuncia, ignora si aquellas gestiones han tenido una continuación y menos, desde luego, la solución deseada.

» LA PRENSA »

S.S. 19 de Junio 1930.

ACLARACIONES

El señor Montojo y las posibilidades del Circuito de Lasarte

El señor Montojo nos ha escrito una carta en la que dice que son inexactas las manifestaciones que se le atribuyen en la información publicada ayer por LA PRENSA en orden a las posibilidades de celebración del circuito automovilístico de Lasarte. Lamenta que no se le haya consultado antes de publicar dicha información, con la cual considera que desaparecen las posibilidades de obtener la subvención que se había solicitado.

Los argumentos que esgrime el señor Montoj para convencernos de la improcedencia de nuestra información son a la verdad bien pueriles y faltos de densidad.

Primero, porque el señor Montojo, antes de lanzarse a una rectificación, debió advertir que no le atribuíamos manifestación alguna, sino que dábamos cuenta de la posibilidad de que hubiera celebrado una conversación con un aristócrata destacado en cuestiones deportivas. He aquí en primer lugar cómo no es posible que rectifiquemos manifestaciones que en ningún momento le hemos atribuído.

Segundo, porque siendo, como eran, de buena fuente nuestras referencias, no nos pareció oportuno consultarle ya que, si en su ánimo estaba el propósito de ocultación, bien lejos de ratificar nuestras informaciones, las hubiera rectificado, negándoles veracidad. Y en este orden de procedimientos informativos, comprenderá el señor Montojo que hemos de opinar nosotros, y no es lógico que para publicar una información o para dejarla de publicar nos acojamos a consejos más o menos competentes y bien intencionados.

Tercero, porque en ningún caso puede suponerse siquiera que por informaciones de tal naturaleza disminuyan, y mucho menos se eliminen, las posibilidades de obtener la subvención que se había solicitado. Y, en resumen, si el señor Montojo opina de tal manera, nosotros opinamos en contrario, y todos tan satisfechos.

Con un rasgo de donostiarrismo podían estar ya organizadas las carreras de automóviles. ¡Cuarenta mil duros! ¿Es que no hay una Corporación o un grupo de particulares capaces de dar un aval por esa cantidad?

"LA VOZ DE GUIPUZCOA"

S.S. 19 de Junio de 1930.

COMIENZA LA TEMPORADA

¿Habrá al fin carreras de automóviles en el Circuito de Lasarte?

¿HABRA CARRERAS DE AUTOMOVILES?

¿Se llevará a cabo este año la fiesta más importante del verano? ¿Se correrán las carreras de automóviles en el ya famoso Circuito de Lasarte? Según el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, no. Este año no podía llevarse a cabo esa fiesta tan importante de turismo y tan popular porque, siquiera como espectador, tomaba parte todo el pueblo. El Comité del R. A. C. G. rechazó toda subvención del Estado adelantándose a toda resolución y previendo ésta, porque a cada visita se respondía invariablemente "en el próximo Consejo se resolverá", y toda gestión escrita quedaba sin contestación.

Así sucedió con una carta redactada después de buscar una fórmula, que recientemente se dirigió al ministro de Hacienda, no pidiéndole subvención, que ya era muchos hacer la postulación para "la pobre Easo" venida a menos, sino rogándole que se resolviera esta cuestión del Circuito de Lasarte dando una respuesta a todo cuanto se había escrito.

El resultado fué el mismo, porque aún nada se sabe como contestación a las distintas diligencias llevadas a cabo desde hace tiempo.

Pero inopinadamente ha surgido la Diputación de Guipúzcoa, y cuando ya todo estaba abandonado por el R. A. C. G., la Corporación provincial guipuzcoana envía un largo telegrama (unas doscientas palabras formaban el texto) al jefe del Gobierno para hacerle comprender que la provincia había invertido muchos miles de duros en la construcción del Circuito, declarado el mejor de Europa, y que si procedió así fué porque tenía la esperanza, la seguridad más bien, de que el Circuito sería subvencionado todos los años para que pudieran celebrarse las carreras de automóviles.

La razón es muy fuerte; pero aparte de estas razones hay un gran interés en que se celebren las carreras de automóviles. En efecto, sabemos que el rey, en el Tiro de Pichón, en Madrid, habló detenidamente con don Alvaro Caro, a quien puso de manifiesto el gran interés que tiene en que se corra el Circuito este año. El conde de Torrubia habló con el marqués de Someruelos, y con el rey, explicándoles la situación de San Sebastián en orden al Circuito.

Don Alfonso volvió a interesarse grandemente y encargó a Someruelos que se entrevistase con el general Berenguer, entrevista que acaso se efectuaría ayer por la mañana, y en la que el marqués había de exponer al jefe del Gobierno todo el gran interés que tiene puesto don Alfonso en el Circuito de Lasarte.

No sólamente la Diputación de Guipúzcoa ha intervenido, sino también el Sindicato de periodistas deportivos catalanes, que reunidos en banquete para homenajear al decano Masferrer, acordaron dirigir al jefe del Gobierno un telegrama pidiéndole que sea subvencionado el Circuito de Lasarte como en años anteriores, actitud inesperada también y que don Manuel Rezola, del R. A. C. G. ha agradecido por medio del siguiente telegrama:

"Doctor Cabeza. — Presidente Sindicato periodistas deportivos de Cataluña. — Diputación, número 338, Barcelona.

"Satisfáceme transmitirle acuerdo este Real Automóvil Club de Guipúzcoa expresándole nuestro agradecimiento más efusivo por su telegrama a Gobierno en súplica concesión subvención para nuestro Circuito, pues apreciamos muy sinceramente su valioso apoyo, que refuerza lazos deportivos cordialísimos de Cataluña y Guipúzcoa. Ruégole también acepte nuestra adhesión merecido homenaje su decano Masferrer, unida a votos prosperidad ese Sindicato. Salúdale. — *Manuel Rezola*, presidente."

Esto es cuanto hemos podido saber acerca del Circuito de Lasarte. ¿Serán más afortunados la Diputación de Guipúzcoa, el marqués de Someruelos y los periodistas del Sindicato catalán que el R. A. C. G.?

De desear es que así suceda.

"LA VOZ DE GUIPUZCOA"

S.S. 19 de Junio de 1930.

INDECISION

—Encuestas siempre estamos haciendo. ¿Por qué no hacemos pa saber de qué nos va a servir el circuito?

"LA JOURNEE INDUSTRIELLE"

Paris, le 20 Juin 1930.

Le Grand Prix de l'A. C. F. 1930

Un nouveau règlement

On sait que pour son Grand Prix de 1930, sous la formule à la consommation, l'A. C. F. n'avait reçu aucun engagement.

Tentant un nouvel effort, l'A. C. F. a établi un nouveau règlement qui est, purement et simplement, un retour à la formule libre.

Voici l'essentiel de ce règlement :

Le Grand Prix de l'A. C. F. sera couru, le 21 septembre 1930, sur le circuit de Pau (Basses-Pyrénées) dont le parcours est de 15 kil. 835 m. environ.

Le Grand Prix sera disputé sur un parcours de 395 kil. 875 m. environ, soit 25 tours du circuit.

Seront admis les véhicules de la catégorie course des classes A à G, qui seront répartis en trois groupes ainsi qu'il suit :

Groupe I : au-dessus de 2.000 cmc. ;

Groupe II : au-dessus de 1.500 cmc. et jusqu'à 2.000 cmc. ;

Groupe III : au-dessus de 1.100 cmc. et jusqu'à 1.500 cmc.

Le droit d'engagement est fixé à 2.000 francs par véhicule. Il sera remboursé aux concurrents 1.000 francs pour toute voiture ayant pris le départ et ayant accompli au minimum quatre tours du circuit.

Les engagements seront reçus du 20 juin au 6 août 1930.

Les opérations de vérification auront lieu, le 20 septembre, aux tribunes officielles du circuit de Pau.

Il sera donné un départ arrêté, moteur en marche.

La course sera arrêtée après le passage du sixième et, au plus tard, une heure après l'arrivée du premier. Ne seront classés que les concurrents qui auront accompli au moins 20 tours du circuit.

Le Grand Prix de l'A. C. F. est doté de 250.000 francs de prix en espèces, répartis comme suit :

1° Classement général :

Au conducteur 1er du classement général, 100.000 francs ; au 2e, 40.000 francs ; au 3e, 30.000 francs ; au 4e, 15.000 francs ; au 5e, 10.000 francs ; au 6e, 5.000 francs.

2° Prix spéciaux :

Au conducteur 1er du groupe II, 25.000 francs ; au conducteur 1er du groupe III, 25.000 francs.

Ces prix spéciaux ne peuvent se cumuler avec ceux du classement général. Le conducteur gagnant un prix du classement général et un prix spécial touchera le plus important des deux prix.

» LA JOURNEE INDUSTRIELLE »
Paris, le 24 Juin 1930.

Le Grand Prix des 24 heures
(COUPES RUDGE-WHITWORTH)

Une épreuve d'un vif intérêt sportif

UN GRAND SUCCÈS

Rude démenti à ceux qui affirment que le grand public perd le goût des courses d'automobiles : le succès du 8e Grand Prix d'endurance des 24 heures a été formidable. Jamais les immenses enceintes du circuit permanent de la Sarthe, n'avaient vu foule aussi compacte. Les garages, si vastes eux aussi, étaient absolument bondés.

Et toute cette foule n'a pas regretté son déplacement : les dix premières heures ont vu battre tous les records de l'émotion... en même temps que les records du classique circuit.

Le duel de la Mercédès, pilotée par deux grands virtuoses, Caracciola et Werner, contre toute l'équipe des Bentley, demeurera dans le souvenir de tous ceux qui en ont suivi les péripéties.

Finalement, l'expérience de la course de 24 heures et le nombre aussi ont parlé. La Mercédès est arrêtée après 10 heures de course par une panne de dynamo : plus de démarrage électrique pour quitter son box de ravitaillement, plus de phares ; c'était l'élimination exigée par un règlement sévère.

Des cinq Bentley coalisées, deux seulement terminèrent. Pour qui sait leur degré de préparation, ce pourcentage en dit long sur la sévérité de l'épreuve.

Mais aussi, voilà des voitures de plus de 2.000 kilos qui ont tournée à plus de 130 de moyenne, tant que la Mercédès a été là ; qui ont établi le record du tour à 144 à l'heure et qui ont terminé les 24 heures à 122 de moyenne générale.

Autre bel exploit, celui des deux Talbot anglaises, de simples deux litres et quart, qui enlèvent la première et la troisième places du classement au rendement, à plus de 110 de moyenne, avec des tours à 120.

Bref, beau et grand sport, et sport utilitaire, puisqu'il s'agissait de voitures gréées en tourisme, avec toutes les exigences du grand tourisme, notamment en ce qui concerne l'obligation de ne ravitailler en essence, huile et eau, que tous les 20 tours, soit tous les 326 kilomètres.

On peut regretter que l'industrie française n'ait été défendue, et avec quelle vaillance pourtant, que par de petites voitures, dont l'infime cylindrée les condamnait à ne lutter que pour le classement au rendement. Une Bugatti, conduite par deux jeunes femmes qui ont terminé à 92 de moyenne, et deux Tracta à essieu avant moteur ont été, en effet, nos seuls champions : *mais toutes trois ont terminé.*

⁂

Le Grand Prix d'endurance (coupes Rudge-Whitworth) créé sur l'initiative de M. Emile Coquille qui en eut le premier l'idée, a bénéficié de l'organisation véritablement impressionnante de l'Automobile Club de l'Ouest. Tous les délégués des A. C. étrangers ont déclaré qu'ils n'avaient jamais rien vu de plus parfait sous ce rapport.

Et cela, c'est une victoire qui n'est ni anglaise ni allemande.

J.-P. LEFÈVRE.

QUELQUES ENSEIGNEMENTS

L'on attendait avec quelque curiosité l'essai en grand de l'essence benzolée.

Le règlement disait en effet : ou essence de tourisme, ou mélange 30 0/0 benzol et 70 0/0 essence, ou benzol pur.

Tous les concurrents, sauf deux, qui marchaient au benzol pur, ont employé l'essence benzolée, fournie à tous par Shell.

La résultat a été décisif et prouve que les moteurs les plus poussés peuvent fonctionner à plein rendement sans produits antidétonants, avec l'essence benzolée.

Quant à la lubrification des moteurs victorieux, notons que les Bentley, de Barnato-Kidston et de Clément-Watney employaient l'huile Shell.

⁂

Les pneus ont été mis à terrible épreuve : des voitures de plus de deux tonnes, tournant à plus de 140 de moyenne, font subir aux bandages, un travail que l'on peut imaginer.

Or, tous les concurrents, sans exception, sont partis avec du Dunlop, sur jantes à base creuse. Et l'on a vu la Mercédès de Caracciola-Werner s'arrêter après 10 heures, à 135 de moyenne, avec ses quatre pneus intacts et comme neufs.

Les vainqueurs, Barnato-Kidston, ont fait 122 de moyenne générale pendant 24 heures : quelle victoire pour Dunlop.

Quant à la fameuse n° 9 de Birkin-Chassagne, choisie par Bentley pour pousser en avant la Mercédès, elle a dû sacrifier quelques pneus, mais la jante à base creuse a empêché, rigoureusement, tout déjantage, fatal à ces allures, puisque c'est cette Bentley qui a établi le record du tour à 144 de moyenne.

Grande journée pour Dunlop et pour sa jante base creuse.

⁂

Toutes les voitures ayant pris le départ avaient des roues à rayons métalliques. Nette indication en faveur de ce système. Toutes ces roues étaient des Rudge-Whitworth.

⁂

Tenue de route : la Mercédès, qui était probablement la voiture la plus rapide du lot, était aussi celle qui a prouvé la plus parfaite tenue de route. Il faut donc noter qu'elle était munie du stabilisateur Shimex, dont les Etablissements Mertens ont cédé la licence à Mercédès-Benz.

Il est notoire que la Mercédès n'a pas usé un pneu en 10 heures à 130 de moyenne : le Shimex a gagné sa bataille.

⁂

Autre résultat d'importance : deux Talbot, première et troisième du classement général au rendement, avaient toutes leurs articulations de ressorts assurées par le dispositif Silentbloc : 110 de moyenne pendant 24 heures. Peut-on mieux prouver l'indestructibilité de ce

dispositif, d'ailleurs également appliqué sur les amortisseurs des deux Talbot des 24 heures ?

***

De même, ces deux Talbot ont valu un nouveau succès à la bougie Champion, dont le palmarès-courses est si éclatant.

Après son succès dans les 1.000 milles, voici la bougie Champion associée à la victoire du moteur ayant eu le meilleur rendement : la Talbot, une simple 2 litres 250 qui, grâce à sa moyenne générale de 112, avec des tours à plus de 120, bat tout le lot. Or, le haut rendement, exige une bougie exceptionnellement sûre. Donc, succès technique de haute valeur pour la bougie Champion.

LES CLASSEMENTS

VIIIe Grand Prix d'Endurance de 24 heures 1930

1. BENTLEY (Barnato-Kidston), 6.597 cmc., sans turbo, couvrant 2.930 km. 663 (moyenne horaire 122 km. 111), *record général de l'épreuve battu.*
2. Bentley (Clément-Watney), 6.597 cmc, sans turbo, 2.832 km. 483.
3. Talbot (Lewis-Eaton), 2.276 cmc, sans turbo. 2.651 km. 977.
4. Talbot (Hindmarsch-Richards), 2.276 cmc, sans turbo, 2.625 km. 494.
5. Alfa-Roméo (Earl Howe-Collingham), 2.278 cmc. avec turbo. 2.607 km. 660.
6. Lea Francis (Peacock-Newsome), 1.947 cmc, avec turbo. 2.291 km. 886.
7. Bugatti (Mme Mareuse-Mme Siko), 1.497 cmc, sans turbo, 2.164 km. 701.
8. Tracta (Grégoire-Valon), 988 cmc, sans turbo. 2.109 km. 879.
9. Tracta (Bourcier-Debeugby), 988 cmc, sans turbo, 2.013 km. 693.

Finale de la VIe Coupe biennale Rudge-Whitworth (1929-1930)
(au rendement)

1. BENTLEY (Barnato-Kidston).

Eliminatoires de la VIIe Coupe biennale Rudge-Whitworth (1930-1931)

Se qualifient pour la finale de 1931 :
(Classement au rendement)

1. TALBOT (Lewis-Eaton), indice 1.176.
2. Bentley (Barnato-Kidston), 1.172.
3. Talbot (Hindmarsch-Richards), 1.164.
4. Alfa-Roméo (Collingham-Howe), 1.136.
5. Bentley (Clément-Watney), 1.133.
6. Tracta (Grégoire-Valon), 1.054.
7. Lea Francis (Beacock-Newsome), 1.041.
8. Bugatti (Mmes Mareuse-Siko), 1.016.
9. Tracta (Bourcier-Debeugay), 1.009.

"LA JOURNEE INDUSTRIELLE"

Paris, le 25 Juin 1930.

CHRONIQUE DE L'AUTOMOBILE

A PROPOS DES 24 HEURES DU MANS

L'avenir des courses

Les 24 heures du Mans ont obtenu un incontestable succès. Une foule considérable a suivi l'épreuve et s'est intéressée à la lutte sportive qui a présenté, surtout au début, des épisodes brillants.

Les chroniqueurs sportifs déplorent, comme ils l'avaient fait l'an dernier, l'abstention des constructeurs français et certains d'entre eux formulent encore l'espoir que cette abstention prendra fin l'an prochain.

Tenaces illusions... Non seulement rien ne permet de penser que nos grands constructeurs soient tentés de revenir à la course, fût-elle d'endurance, mais encore les 24 heures de cette année marquent un nouveau stade dans la régression des épreuves automobiles selon la formule classique.

La fin de la formule classique

La formule classique, c'est la course conçue en vue du « progrès » technique; c'est le règlement étudié dans le but d'obliger les constructeurs à la réalisation de véhicules répondant aux exigences de ce règlement ; c'est l'engagement des véhicules par les constructeurs, mettant dans la balance leur prestige et leurs intérêts commerciaux.

Cette formule, qui ne subsistait que péniblement depuis longtemps déjà, l'année 1930 aura vu sa mort et son enterrement.

Le règlement des 24 heures du Mans pour 1930 lui avait déjà porté un coup sérieux. En effet, alors que cette épreuve a été spécialement créée pour permettre aux constructeurs d'automobiles d'affirmer, dans des conditions probantes, les qualités d'endurance de leurs « voitures de clients », les organisateurs du Mans ont dû cette année, pour réunir un nombre suffisant d'engagements, solliciter les engagements individuels de possesseurs de voitures non constructeurs. C'était abandonner l'essentiel des traditions de l'épreuve, en la plaçant sur le terrain proprement sportif. La lutte entre constructeurs se muait, là comme ailleurs, en une lutte entre conducteurs.

L'aventure du Grand Prix de l'A.C.F. a été, pour la formule classique, le coup fatal. On sait que l'A.C.F., fidèle et obstiné gardien des traditions sur lesquelles repose le pouvoir des automobiles clubs, avait décidé de faire disputer son Grand Prix sous la formule à la consommation, dont l'Association internationale des A.C. avait décidé le maintien pour 1930. Il y avait quelque mérite au moment où les Américains, pour leur Grand Prix d'Indianapolis, jetaient pardessus bord, purement et simplement, le règlement international. Quel a été le résultat de ce touchant attachement aux décisions d'un aréopage international qui légifère sans se préoccuper beaucoup des réalités ? C'est que l'A.C.F. n'a réuni aucun engagement et que, pour ne pas laisser mourir son Grand Prix — ce qui serait d'ailleurs regrettable —, il a dû changer son fusil d'épaule et improviser un nouveau règlement qui n'est pas autre chose que le retour à la formule libre : on prendra tous ceux qui voudront bien s'engager.

L'avenir de la formule sportive

Faut-il conclure que la course elle-même se meurt ? Ce n'est pas notre avis. Nous pensons même que l'année 1930 sera marquée par un renouveau sensible de l'intérêt porté aux épreuves automobiles. Toutes celles qui ont été organisées (à Monaco, à Alger, à Oran, à Tunis, au Maroc, à Lyon et enfin au Mans) ont connu un réel succès. Le public s'intéresse à la lutte purement sportive entre les conducteurs, se passionne même quand elle est ardente, s'émeut des dangers courus. On est bien loin de la lutte entre marques ! N'a-t-on pas vu des épreuves, où la majorité, même la totalité des concurrents montaient des voitures de la même marque, intéresser un public important ?

La course ne se meurt donc pas. Ce qui est mort, c'est la course à formule technique imposée. Les constructeurs n'en veulent plus. Ils ont tort, disent certains pontifes qui ne veulent pas voir que tout a évolué et que la course, à laquelle le progrès technique doit beaucoup, ne peut plus lui rendre les mêmes services, aujourd'hui que les problèmes posés aux constructeurs ne sont plus, en majorité, de l'ordre strictement mécanique.

D'autre part, les intérêts commerciaux en jeu sont aussi devenus tels qu'un constructeur d'automobiles important ne peut les exposer sur le coup de dés de la course. En prenant part à une course, il a tout à perdre et bien peu de chose à gagner. Les constructeurs qui s'engagent encore dans les courses sont ou des débutants qui n'ont rien à perdre et tout à gagner, ou des constructeurs dont la production, très limitée, s'adresse à une clientèle restreinte et qui se trouvent sensiblement dans la même situation. Qu'on lise avec attention la liste des participants aux 24 heures du Mans et

l'on verra que les rares constructeurs engagés se classent dans ces deux catégories. Et même n'avons-nous pas vu, dans cette liste, une marque espagnole dont l'existence ne s'est encore affirmée que par cet engagement non suivi de départ ?

Notons d'ailleurs que l'abstention des grands constructeurs n'est pas particulière à la France : en Amérique, les courses, d'ailleurs très nombreuses et très suivies, ne réunissent que des voitures spéciales et aucun grand constructeur n'y participe depuis bien longtemps ; de même en Italie où Fiat s'est retiré de la lutte ; de même en Angleterre où les plus grands producteurs, comme Morris, se désintéressent complètement des épreuves automobiles.

La conclusion ? C'est que les obstinés qui, prenant leurs désirs pour des réalités, espèrent que les objurgations ramèneront les grands constructeurs à la course perdent leur temps. Il est vain de penser que les constructeurs consentent, à nouveau, à consacrer une part de leur activité et de leurs moyens matériels à l'étude de véhicules spéciaux destinés à satisfaire aux exigences de règlements élaborés par des organismes dont la compétence a été souvent contestée. La course à formule technique a vécu.

Mais la course sportive, la course spectaculaire vivra et l'on peut même penser qu'elle se développera. Les coureurs qui y prendront part seront, de plus en plus, de véritables professionnels à qui les organisateurs non seulement ne demanderont plus de droits d'engagements, mais assureront des « garanties », en dehors de prix en espèces substantiels. N'est-ce pas sur ces bases qu'a été assuré le succès de la plupart des épreuves courues cette année, dans lesquelles on retrouve, du Nord au Midi, les mêmes spécialistes du volant ?

On aura ainsi, de plus en plus, des « courses de coureurs ». Le sport automobile se rapprochera ainsi du sport cycliste, avec moins d'effort athlétique, mais plus de risques. Faut-il s'en plaindre ? Constatons seulement la prospérité et la vogue croissante du sport cycliste.

Georges DERAINE.

"LA VOZ DE GUIPUZCOA"

S.S. 1º. de Julio 1930.

Hoy se tratará en el Consejo de ministros de la subvención para el Circuito

En la Diputación provincial y en el Real Automóvil Club se recibió ayer un telegrama en contestación al que envió la Corporación provincial, en el que da cuenta el ministro de Fomento de que su propuesta para subvencionar el Circuito automovilista al parecer es de una subvención de 125.000 pesetas.

Para dar cuenta del telegrama recibido, que hace variar la decisión adoptada en principio por el Automóvil Club, se reunió ayer la Junta directiva, sin que adoptara ningún acuerdo, hasta no recibir la confirmación oficial de que la cantidad señalada haya sido concedida.

El Automóvil Club considerará, hoy con más fundamento, que lo avanzado de la estación es un serio impedimento para que se puedan organizar las importantes pruebas de motor que se pensaban. Por otra parte, la cantidad de 125 mil pesetas sólamente permitiría la organización de una carrera, y ésta desde luego no en julio, sino en agosto o septiembre, cuando lo permita la combinación del calendario internacional.

Confirmada la concesión de las 125.000 pesetas, se volverá a reunir el Automóvil Club para decidir lo que haya de hacerse, que desde luego sería recabar la ayuda económica del C. A. T. o del Ayuntamiento para completar la cantidad necesaria si se quiere celebrar el circuito con el programa de carreras primeramente trazado.

"EL PUEBLO VASCO"

S.S. 3 de Julio de 1930.

TARDE Y ESCASA.

La subvención para el Circuito

Ayer, por fin, se recibió un telegrama oficial concodiendo la anhelada subvención para el Circuito de Lasarte. Decimos mal: parte de lo que se había solicitado. El Gobierno de S. M. ha concedido, según comunicación del ministro de Fomento al Real Automóvil Club de Guipúzcoa, la cantidad de 125.000 pesetas para que sirvan a la organización de nuestros Grandes Premios.

Desde luego, las pesetas llegan tarde, muy tarde; ;y llegan pocas. El R. A. C. G. no puede hacer uso de las fechas concedidas por la Internacional: 25 y 27 del actual; ;pero antes de hacer petición de otras, se verá precisado —si es que en San Sebastián hay interés porque las carreras se celebren— a buscar el complemento oportuno. Con una subvención de 200.000 francos y el cambio a 24 pesetas los 100 francos, nuestro organismo motorista realizaba verdaderos malabarismos para dar buen fin, económicamente hablando, a las pruebas. Con un cambio a 35 por 100 y la mitad de subvención, mal puede llegar ni para una sola carrera, que parece es el Criterium de Consolación...

Por tanto, antes de realizar gestión alguna en materia de organización, el R. A. C. G. se dispone a buscar el aumento de su subvención y en corto plazo. Así se ha solicitado del Gobierno. Pudiera ser que, si la Ciudad se da cuenta de ello, sea ella misma quien se adelante a la posible, si no negativa, tardanza —que a los efectos es igual— de Madrid; y, en ese caso, sea ella misma quien avale la diferencia por lo menos para dar siquiera una sola carrera: la de velocidad; y logrado con ello que el Circuito no se interrumpa. Esto es lo primordial. Si conseguimos siquiera un solo día, y bueno, de carreras, no estará mal la cosa; pero, desde luego, no sueñe el Gobierno ni la Ciudad que con la cantidad concedida pueden hacerse milagros.

Hay interés en hacer constar que las peticiones hechas por el R. A. C. G. al Gobierno, han ido siempre más bien por lo bajo de las reales necesidades del Circuito. Bien que en Madrid impere una política de economías; pero la concesión, en el presente caso, es lo mismo que —aun aplaudiendo la buena intención— si no hubiera sido hecha. No resuelve nada. A no ser que venga una resolución heroica de la Ciudad.

Cosa de esperar unos días...

M.

"LA JOURNEE INDUSTRIELLE"

Paris, le 8 Juillet 1930.

Chute du record des 24 heures belges

Sur le circuit de Spa-Francorchamp, de samedi à dimanche, s'est déroulée une épreuve intéressante, où le nombre des voitures de type différent et la valeur des équipes de conducteurs assurèrent un très net succès au Grand Prix belge des 24 heures.

A Spa, la course est multiple, puisqu'on y établit un classement par catégorie. Or dans chaque catégorie, il y eut assez de concurrents pour animer la lutte. En outre, la rivalité entre les leaders de chaque catégorie et la chasse au record de l'épreuve accentuèrent le caractère combatif qui caractérisa la grande course belge.

En général, la préparation fut assez bonne : le fait que 21 voitures sur 38 présentes au départ allèrent jusqu'au bout souligne les heureux effets produits par une série soutenue d'épreuves de 24 heures.

Après l'abandon de la Bugatti de Chiron-Bouriat qui mena durement le début de la course, l'équipe des trois Alfa-Roméo, renouvelant leur exploit de 1929, prit la tête et avec une inflexible régularité tint jusqu'au bout, enlevant les trois premières places, battant son propre record, Marinoni-Gherzi en tête, précédant Ivanowski-Cortese et Zehender-Canavesi. Très belle course d'équipe, où les 1.750 cmc. Alfa-Romeo se firent à nouveau remarquer par leur sureté de marche.

En trois litres, deux amateurs belges, Shumann et Dreyfus, menèrent au succès leur Bugatti et une Hotchkiss dépassa les 2.000 kilomètres.

Dans la catégorie supérieure, Stoffel-de-Costier, sur Chrysler, et Jacques Ogez, sur 8 cylindres Delage, prirent les deux premières places. En 1.500 cmc. succès d'une Bugatti (Evrard-Trasenster) et en 1.100 cmc., très belle performance de Doré-Treunet (B. N. C.) précédant de peu Duray-Laly (Ariès).

» LA PRENSA »

S.S. 11 de Julio 1930.

AUTOMOVILISMO

EL CIRCUITO DE LASARTE

Hay que procurar a todo trance su celebración.--El Gobierno aumenta la subvención a 150.000 pesetas.

El mundo del sport automóvil vive de los esfuerzos tenaces, de las ilusiones encendidas, de los entusiasmos, inquebrantables de la raza de los animadores.

Si el Circuito de Lasarte ha sido lo que todos hemos admirado, tened la seguridad, yo os lo garantizo, que ello se ha debido, ante todo, a los esfuerzos fuera de ponderación, que un año tras otro, hasta contar siete, han realizado los animadores sportivos del Automóvil Club de Guipúzcoa. Pero esta temporada el Circuito ha corrido desde el primer momento mala suerte, muy mala... Y los entusiasmos tienen su limite. No hay nada que resista a la incomprensión... Así, el Circuito se ha visto en peligro de muerte, que algunos daban ya por descontada, con pesimismo idiota e informaciones faltas de garantía. Porque lo cierto, señores, es que jamás se ha perdido la esperanza de hacer correr este año en San Sebastián un Gran Premio o dos, a pesar de todos los pesares, a pesar de todas las declaraciones "oficiales" de los propios organizadores.

* * *

Conocida ya la subvención del Gobierno al Circuito de Lasarte, importante 125.000 pesetas, se han hecho gestiones en Madrid para lograr un aumento de esa consignación. Noticias confidenciales nos informan que, accediendo a los deseos de los interesados, la subvención anterior se ha elevado a 150,000 pesetas.

Tal acuerdo facilita mucho la celebración de las carreras de automóviles en Lasarte. Porque añadiendo a la mencionada cantidad las 50.000 que debe conceder el Ayuntamiento donostiarra, se llega a la cifra bastante aceptable de 40.000 duros, con los que puede ya pensarse, sin vacilaciones, en organizar un magnífico Gran Premio de resistencia.

¿Fechas? Hemos escuchado muchas sugestiones a este particular. La más interesante es la de celebrar el Circuito entre el Gran Premio de Monza y el de Francia. En septiembre. Porque en agosto, el calendario internacional está muy cargado. En última instancia, la Comisión Sportiva Internacional decidirá. Y debe obligársela a que autorice ese cambio de fechas, porque cosas más fuertes se han permitido en otros paises...

* * *

El Automóvil Club de Guipúzcoa tiene en estos momentos, conseguida en s uparte principal la ayuda econó-
en su parte principal la ayuda econó-
bilidad moral y material de organizar el Circuito de Lasarte.

Un año más de esfuerzos, pedimos todos los aficionados. Todo antes que se interrumpa la historia de los Grandes Premios donostiarras. La afición lo pide; estad seguros, pues, que a la afición interesan las carreras.

A. F. NAVA."

(De "Excelsior".)

"LA VOZ DE GUIPUZCOA"

S.S. 18 de Julio de 1930.

En el Automóvil Club

Se gestionará un aumento en la subvención concedida para las carreras de automóviles

Ayer se reunió la Junta directiva del Real Automóvil Club. El señor Rezola, que por la mañana se había entrevistado con el alcalde, dió cuenta de su visita a la autoridad local, en la que se habló de la probabilidad de contar con la fecha 28 de septiembre para organizar una carrera, aunque se tuvo en cuenta que en esa época son muy frecuentes las lluvias, y tal vez sea éste otro de los impedimentos para que pueda desarrollarse parte del programa de carreras que había organizado el Automóvil Club.

Como se sabe también, la subvención con que oficialmente cuenta el Automóvil Club no es todo lo suficiente para el desarrollo de un programa completo. A este efecto se cambiaron impresiones, y todo quedó pendiente de que se consiga o no ampliar la subvención.

" LA PRENSA "

S.S. 19 de Julio 1930.

Un libramiento para el Circuito

En la delegación de Hacienda se ha recibido esta mañana un libramiento de 125.000 pesetas que envía el Gobierno con destino al presidente del R. A, C. para ser invertidas en el próximo circuito automovilista.

" EL PUEBLO VASCO "

S.S. 20 de Julio de 1930.

SESION MUNICIPAL

El señor Arizmendi lee su moción sobre "La Perla del Océano"

A las cinco de la tarde comenzó la anunciada sesión del Pleno municipal, que había despertado especial interés. Ello hizo que se llenara la tribuna pública. En los concejales también había interesado esta sesión, como lo prueba el que asistiera el señor Gurruchaga, que había dimitido irrevocablemente y ayer reapareció en la sesión. También vimos al concejal señor Rebollar, que no había aparecido por el Ayuntamiento desde los días primeros en que fué nombrado; y lo mismo ocurría al señor Elósegui, que estaba retirado de la vida municipal.

Presidió el pleno el alcalde señor Prado, y asistieron los concejales señores Goitia, Arsuaga, Gurruchaga, Arrondo, Elizondo, Goñi, Castañeda, Lartigue, Goenaga I. y M.), Rebollar, Echeverría, Arizmendi, Martínez Iriberri, Loyarte, Peña Vea Murguía, Areitio, Dorronsoro, Iturria Mendizábal, Elósegui y Mendiola. Se excusó de asistir el señor Marcellán, por enfermedad de su esposa.

Abierta la sesión, el secretario lee el acta de la sesión anterior y da cuenta del objeto de la convocatoria para tratar los asuntos que figuran en el orden del día.

Las gestiones del Sr. Goitia. — Seguidamente pide la palabra el señor Goitia para presentar el descargo de las gestiones que, en unión del señor Arsuaga, había realizado en Madrid para obtener subvenciones de distintos centros y departamentos ministeriales.

Después de relatar en forma detallada las visitas que hicieron a ministros y oficinas, señalando los días y la labor realizada en cada uno de ellos, da cuenta del resultado obtenido, que es la concesión de subvenciones por valor de 490.000 pesetas, distribuidas en la siguiente forma:

	Pesetas
Del Patronato Nacional de Turismo...	200.000
Del ministerio de Economía	50.000
Del ministerio de Fomento	125.000
De la Cría Caballar	25.000
Del ministerio de la Guerra	10.000
De la Comisión del Motor	50.000

Total: 460.000 pesetas; además de otras 30.000 anticipadas por el Patronato Nacional del Turismo para el Club Náutico.

Hace el señor Goitia elogios de cuantas personas le facilitaron sus trabajos; y propone se envíen comunicaciones de gracias al presidente del Consejo, al ministro de Economía, al director general de Agricultura, marqués de Rochena, al presidente del Patronato Nacional de Turismo, señor Sangroniz, y al representante del Municipio señor Freijero, que con tanto entusiasmo dieron toda clase de facilidades, ayudando a las gestiones emprendidas.

El señor Arizmendi interviene para elogiar a los comisionados señores Goitia y Arsuaga, que durante once días, con laboriosidad extremada, han conseguido lo que en dos meses no se había hecho por el señor Prado; y pide por tanto al

alcalde haga el descargo de sus gestiones anteriores, ya que si a los primeros había de felicitárseles, esa misma felicitación envolvía un voto de censura para el señor Prado, puesto que el resultado obtenido por unos y otro era totalmente opuesto

Si en las primeras gestiones hechas por el señor Prado y solamente por él, se hubiera obtenido lo que ahora se concede, no se hubiera dado lugar a que a mediados de julio tenga que confeccionarse de prisa y corriendo un programa de festejos, que ya debiera estar ultimado. ¿Qué ha sucedido?, ¿Qué ha sucedido? Esta explicación debe darla el señor Prado.

El señor Arsuaga suscribe las manifestaciones hechas por el señor Goitia; y respecto a las palabras del señor Arizmendi, cree no necesita defensa la alcaldía, que en todo caso preparó el terreno y adelantó las gestiones que han conducido al resultado ahora obtenido. El señor Prado —dice— si no tuvo resultado satisfactorio, fué debido a lo que por entonces pasó; y es más, creo que si ahora, en lugar de nosotros hubiera sido él quien que hubiera ido a Madrid, los resultados hubieran sido análogos.

Insiste el señor Arizmendi en que se diga la verdad de lo ocurrido, porque no puede creer que el resultado se debiera a lo que paseba en San Sebastián y porque además, después de aquellos sucesos, el señor Prado hizo gestiones con los mismos resultados negativos. Aquellos sucesos...

El señor Prado interrumpe agitando la campanilla fuertemente, entablándose una viva discusión entre dichos señores. El señor Prado advierte que no le dejará hablar de aquello. El señor Arizmendi dice que quiere hablar y que lo hará, porque tiene que pedir explicaciones sobre aquel viaje. Sigue en la misma actitud el señor Prado; y el señor Arizmendi insiste en que no obedece a la Presidencia porque obra de manera ilegal al retirarle el uso de la palabra.

Sigue el incidente entre los murmullos del público; y el señor Prado declara que no se siente molestado por lo dicho por el señor Arizmendi, con lo que queda zanjado el incidente, acordándose enviar los comunicados de agradecimiento indicados por el señor Goitia.

"LA JOURNEE INDUSTRIELLE"

Paris, le 19 Juillet 1930.

l'Automobile et l'Aéronautique

Demain, sur le circuit de Spa, a lieu le Grand Prix d'Europe

Le circuit belge de Spa fonctionne à nouveau demain, pour le Grand Prix d'Europe, dont la Belgique a, cette année, le soin d'organisation.

Le R. A. C. B. jouait la difficulté, tenu qu'il était de rédiger son règlement selon la formule obligatoire, soit consommation limitée à 14 kilos d'essence et d'huile aux 100 kilomètres.

La commission sportive est néanmoins parvenue à réunir un lot de partants suffisamment relevé pour que la course soit intéressante à coup sûr. La présence d'une équipe officielle de la maison Bugatti; de six Bugatti indépendantes; de trois Imperia (la marque belge faisant sa rentrée en course) assure largement à la course tous éléments propres à donner du beau sport.

Voici les partants :

Zehender (Imperia), M. Doré (Imperia), Dupont (Imperia), Duray-Laly (Ariès), Montier (Ford), Montier fils (Ford), Chiron (Bugatti), Divo (Bugatti), Bouriat (Bugatti), Burie (G.-Irat), Gouvion (Lombard), Henry (Peugeot), André (Bugatti), d'Orimont (Bugatti), Reinartz (Bugatti), Bouriano (Bugatti), Delsaert (Bugatti), Maxio (Bugatti).

La course a lieu sur quarante tours du circuit de Spa, soit 596 km. 560.

Les précédents vainqueurs de la course, depuis sa création, furent : 1923 (Monza), Salamano (Fiat); 1924 (Lyon), Campari (Alfa-Romeo); 1925 (Spa), Ascari (Alfa-Romeo); 1926 (Saint-Sébastien), J. Goux (Bugatti); 1927 (Monza), R. Benoist (Delage); 1928 (Monza), L. Chiron (Bugatti); 1929, pas couru.

"LA JOURNEE INDUSTRIELLE"

Paris, le 22 Juillet 1930.

l'Automobile

Le Grand Prix d'Europe

Victoire de Bugatti

Cette épreuve classique, disputée sur le difficile circuit de Spa, sous la formule internationale 1929-1930 (consommation en essence et huile limitée) a permis à Bugatti de classer en tête ses trois voitures officiellement engagées, tout comme il avait gagné le Grand Prix de l'A. C. F. l'an dernier, au Mans, avec le même règlement.

En 1929, Bugatti avait trouvé un rude adversaire : la Peugeot d'André Boillot.

Cette fois, cette même Peugeot était aux mains de Stoffel. Elle anima à nouveau la lutte ; mais, moins sage, moins bien préparé qu'André Boillot, Stoffel ne put pas conserver assez de carburant et il disparut, immobilisé à l'avant-dernier tour avec son réservoir vide.

Tout d'abord, les trois Bugatti conduites par Chiron, Bouriat et Divo avaient pris le commandement. Le premier, Divo, était retardé par une crevaison ; puis Chiron par ses bougies. Du coup, la Peugeot passait devant, derrière la Bugatti de Bouriat, mais à 12 secondes seulement.

C'était alors la panne sèche de Stoffel et Bouriat qui avait 1 m. 30 s. d'avance sur Chiron au dernier tour attendait ce dernier pour suivre les ordres du constructeur et Chiron passait premier la ligne devant ses deux camarades d'écurie Bouriat et Divo. Moyenne du vainqueur : 115 km. 913.

Il nous faut d'ailleurs noter que le geste de Bouriat a été diversement commenté. Pour notre part, il nous paraît absolument inadmissible.

***

La quatrième place est revenue à l'Ariès d'Arthur Duray, à moins de 9 minutes de Divo. L'Ariès a couvert les 600 km du parcours (exactement 596 km 560) à plus de 101 de moyenne. Performance remarquable pour une voiture qui est une vraie voiture de grand tourisme. Le vieux champion Duray l'a d'ailleurs conduite en maître.

Bonne course également de Montier sur sa Ford (près de 109 de moyenne) et de Imperia dont le refroidissement n'était pas suffisant et donna des ennuis à Zehender et à Leduc.

Au résumé : course émouvante de par la bataille Peugeot-Bugatti, mais qui a fini un peu comme la queue du poisson.

Le classement

(La course a eu lieu sur 596 km 560)

1. Louis Chiron (Bugatti, pneus Englebert), 5 h. 8 m. 34 s. (moy. horaire : 115 km 913).
2. Bouriat (Bugatti, pneus Englebert), 5 h. 9 m. 34 s.
3. Albert Divo (Bugatti, pneus Engelbert) 5 h. 13 m. 54 s.
4. Arthur Duray (Ariès), 5 h. 22 m. 26 s.
5. Zehender (Imperia), 5 h. 25 m. 19 s.
6. Montier père (Ford), 5 h. 30 m. 30 s.
7. Ledür (Imperia), 5 h. 41 m. 47 s.

» LA PRENSA »
S.S. 21 de Julio 1930.

NOTAS LOCALES

¿Se celebrarán o no este verano las carreras de automóviles?

Ventajas e inconvenientes del retraso de fecha.--El sentir de la opinión.--Lo que nos dice un miembro destacado del R. A. C. G.

El señor Rezola, ya lo decimos en otro lugar de este número, estuvo esta mañana en el despacho de la Alcaldía para tratar del Circuito Automovilista.

¿Se celebrarán, o no, este año carreras de automóviles? He aquí una pregunta difícil de responder. En el seno del Real Automóvil Club existen dudas, vacilaciones y suspicacias de diversa índole.

—Es indudable—nos decía hoy uno de sus miembros más caracterizados—que de la subvención que trajeron los ediles hay consignadas oficialmente, pues se consiguieron con anterioridad a las gestiones del Municipio, 175.000 pesetas, de las cuales 125.000 han sido otorgadas por el Ministerio de Fomento y el resto por el Consejo del Motor. Es decir, que esas pesetas son exclusivamente "nuestras", para organizar las carreras de automóviles. Pero, en cierto sector, no parece que tiene muchas simpatías el propósito de que el dinero obtenido "por nosotros" y "para nosotros"—para el R. A. C.—sean destinadas a carreras de automóviles y se piensa, tal vez, que con 175.000 pesetas más, añadidas a las "subvenciones", podría organizarse un programa magno de festejos para la temporada veraniega. Y nuestro temor y nuestra inquietud es simplemente esta: Se consideran las carreras como un festejo eficaz para la atracción y retención de forasteros? ¿Piensa la opinión que debe celebrarse el Circuito o, por el contrario, opina que con el dinero empleado en él podrían organizarse otras fiestas más eficaces? Nuestro criterio es bien conocido. Tampoco ofrece dudas el criterio oficial puesto que en el decreto de concesión se hace notar "la importancia no local, sino nacional que tiene dicho certamen". Nos falta por conocer el criterio de la opinión, pues no queremos laborar si no es de acuerdo con ella. Pero, ¿cómo pulsar esa opinión? Nadie mejor que ustedes, desde las columnas de la Prensa, pueden hacerlo. Si la opinión se pronuncia con nosotros, habría carreras de automóviles. Esta noche tenemos reunión y quizá en ella se resuelva ya algo definitivo.

—¿Se dispone de otra fecha, además de la del 28 de septiembre?

—No. Todas las demás están ya ocupadas. Pero quizás este verano tendría una eficacia de importancia, la de que prolongara la temporada, pues a mi juicio estas pruebas automovilistas tienen un gran interés para la gente y pocos festejos como las carreras de automóviles dan a Donostia tanto renombre mundial. Un peligro puede advertirse: el mal tiempo. Pero tengamos en cuenta que ocho días antes se corre el Gran Premio de Pau, a poco más de 100 kilómetros de nosotros. ¿Es mucho mayor nuestro riesgo que el de la vecina ciudad francesa por solamente ocho días de diferencia? Y, sobre ese peligro problemático, otras ventajas notables, como las de que vinieran a nuestra prueba las casas y pilotos que habían concurrido a Pau.

—Entonces, ¿se celebrarán este año las carreras de automóviles?

—Ya se lo he dicho. Por nosotros, desde luego. Y si la opinión está con nosotros, ni hablar. Pues, por otra parte, no sé yo como habría de recibirse en las altas esferas oficiales el hecho de que se dedicara a festejos de carácter local un dinero que se había concedido exclusivamente al R. A. C. teniendo en cuenta "la importancia nacional" de las pruebas que organiza.

"LA VOZ DE GUIPUZCOA"
S.S. 22 de Julio de 1930.

Si no es demasiado tarde...

Espérase celebrar una carrera de automóviles, en el Circuito de Lasarte a fines de septiembre

Ayer por la tarde se reunió la Junta directiva del Real Automóvil Club, convocada y presidida por don Manuel Rezola, que por la mañana se había entrevistado con el alcalde para tratar del circuito automovilista.

Asistieron a esta reunión los señores Peña Vea Murguía, Maquíbar, Zappino, Orueta (J.), Díaz Tortosa y Zala.

Los entusiastas directivos del Automóvil Club decidieron dar ayer un paso en firme hacia la celebración del circuito automovilista de este año, a pesar de que las subvenciones recibidas hasta hoy, de Fomento y la Comisión del Motor, no son lo suficientemente elevadas para desarrollar todo el programa trazado en principio.

Se trata de que el Circuito no muera definitivamente, como existía el peligro de no haberse realizado este año. Como ya dijimos anteriormente, el Automóvil Club de Guipúzcoa se hubiera visto obligado a desprenderse de las tribunas y de los terrenos arrendados en todo el cinturón del circuito. Se ha querido evitar esto, y con la esperanza de que su esfuerzo ha de ser correspondido por el entusiasmo de todos, la Junta del Real Automóvil Club decidió ayer llevar adelante la empresa y celebrar una importante carrera el día 28 de septiembre, si esta fecha la autoriza, como es de esperar, la Asociación Internacional, que tiene ya confeccionado el calendario y comprometidas todas las fechas anteriores a la elegida como factible.

Mala es la época, teniendo en cuenta las lluvias frecuentes; pero es de esperar que el factor tiempo favorezca en esta ocasión al

Automóvil Club, que bien se merece todos los apoyos.

En agosto la carrera resulta imposible porque la premura del tiempo nada permite organizar, y ya en septiembre hay que tener en cuenta que el calendario internacional ha marcado las fechas del día 7 para el Gran Premio de Italia, que se correrá en Monza, y la del 21 para el Gran Premio de Francia, que ha de jugar en Pau. Es de esperar que en estos siete días, hasta el 28 en que se señala la carrera en San Sebastián, puedan prepararse corredores y coches, para que la participación en nuestra prueba sea brillante.

El Real Automóvil Club cuenta en estos momentos únicamente con las subvenciones de Fomento y de la Comisión del Motor, pero aún cabe esperar que se reciba otro apoyo oficial tan necesario para una organización como se merece nuestro circuito, cuyo prestigio deportivo se quiere mantener a toda costa.

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa dará comienzo inmediatamente a sus gestiones para asegurar la fecha de la carrera, que será a no dudar el 28 de septiembre, y la inscripción de los "ases" del volante.

El Real Automóvil Club, al adoptar su terminante decisión, merece un cálido aplauso.

Por fin este año también habrá circuito, lo más interesante del programa de verano.

"EL PUEBLO VASCO"
S.S. 22 de Julio 1930.

HAY CIRCUITO

Probablemente, el 28 de Septiembre, se celebrará el Gran Premio de velocidad

Sí, señores; hay Circuito. Quizás lo presagiábamos en uno de nuestros últimos artículos. Tarde, un poco tarde, pero... —y en estos puntos suspensivos pongamos un ferviente elogio para los Rezola, Maquívar, Zappino, Montojo— ha podido más el donostiarrismo de algunos elementos que la realidad de las cosas y de los tiempos. Circunstancias muy ajenas al asunto han hecho que aquél equivocara su rumbo algunas veces; no estaba todo perdido, sin embargo, y hasta última hora ha habido confianza en una solución mínima: la de que no se interrumpiera en forma alguna esa maravillosa organización que tanto ha prestigiado a España, a Guipúzcoa y a San Sebastián. Y esto se ha conseguido. Hay carreras. Decimos mal: habrá una carrera, una sola; pero ésta —Gran Premio de España, de velocidad— reunirá en la fecha probable del 28 de septiembre, que a no dudar concederá la Comisión Internacional, en sustitución de las anuladas, a todos los "ases" europeos". Los italianos a la cabeza; después, la nube de Bugattis y los que aún confíen en recoger en ese maravilloso final de temporada algún premio a sus esfuerzos del año...

La magnífica obra de la Excma. Diputación de Guipúzcoa no se hallará, pues, desamparada, al menos por este año y creemos que ni en los sucesivos, ya que el texto de la real orden de Fomento concediendo la subvención es demasiado elocuente, concreto y definitivo para que en San Sebastián no nos demos cuenta de que el Circuito es algo sustancial en la vida deportiva nacional y en los futuros derroteros turísticos de la ciudad.

⁂

Ayer tarde, don Manuel Rezola reunió a la Directiva del R. A. C. G. El acuerdo fué unánime. Se dispone de 125.000 pesetas de subvención del Ministerio de Fomento y de 50.000 pesetas de la Comisión del Motor. Se hará una sola carrera: la de velocidad, que es la que rotundamente puede obtener y obtendrá un éxito incomparable, dado como están actualmente las "montas" de marcas. Quizás el total de dicha suma sea insuficiente para que esa carrera lleve el prestigio y característico sello de esplendidez de nuestra organización. Para que ésta sea acabada, habría que completar las 200.000 pesetas. Tengamos en cuenta que la adquisición del franco —moneda que rige esta disputa motorista por razones que todos conocemos— supone un 50 por ciento más que en años anteriores. El presupuesto, pues, se encarece en igual forma. Después, el gasto de preparación representa, por sí, el de las dos pruebas de otros años. No obstante, la proximidad del Gran Premio de Francia —21 de septiembre en Pau— hará que nuestra carrera, medio cierre de la temporada, tenga un éxito definitivo.

Hagamos notar, y ayer se recordaba el hecho con el agrado que es de suponer, que una de las primeras noticias que tuvo el R. A. C. G. sobre la concesión de la subvención llegó de Londres. Su Majestad el Rey, tan pronto estampó su firma del real decreto, telegrafió directamente al organismo guipuzcoano, dándole cuenta de ello y felicitándole por la concesión.

Inmediatamente han de comenzar los trabajos de organización de este magno acontecimiento, que dará realce brillantísimo a la temporada veraniega de la ciudad.

⁂

Pero, saliendo al encuentro de determinados comentarios, ¿qué es lo que ha sucedido desde el día 8 de mayo, fecha en la cual, y en Madrid, don Manuel Rezola obtuvo del ministro de Fomento, señor Matos, la promesa de que inmediatamente llevaría al Consejo la concesión de esta subvención de 175.000 pesetas, para que no se haya elevado a definitiva hasta la fecha de hoy?

» LA PETITE GIRONDE »

Bordeaux, le 22 Juillet 1930.

PAU

AVANT LA GRANDE EPREUVE

SUR LE CIRCUIT

Un vaste autocar quittait vendredi soir la place Royale. Il emmenait, avec MM. Charles-Combes, vice-président de l'Automobile-Club Basco-Béarnais; Henri Sallenave, président de l'Aéro-Club du Béarn; Bournac, Saût, Charandeau, Henri Couget, Bijon, commissaires ou membres de l'A. C. B. B.; les représentants de la presse paloise, conviés à une visite des aménagements faits sur le circuit Pau-Morlaas-Ousse où se disputera le 21 septembre prochain le Grand-Prix de l'A. C. F.

Mais avant l'embarquement M. Charles-Combes, ayant excusé M. le baron d'Ariste, avait fort aimablement tenu à nous rappeler comment Pau avait obtenu l'organisation du circuit au détriment de certaines villes rivales, l'intérêt que présentait une telle épreuve et la façon dont on procédait pour la mettre sur pieds.

C'est une grosse affaire et pour laquelle des frais considérables doivent être engagés. L'A. C. B. B. a fait de son mieux. Il a obtenu des concours non négligeables — celui, notamment, de la Ville ... et tout laisse prévoir un très gros succès sportif dont Pau tirera profit. Le geste de la municipalité a donc été un geste de haute compréhension, et les organisateurs du circuit s'en félicitent et lui en sont reconnaissants.

UN PEU D'HISTOIRE

Un court historique, les derniers Grands-Prix d'avant-guerre, celui de Lyon, par exemple, où la lutte fut si vive entre les marques françaises et allemandes, comme si un duel de vitesse devait préluder à l'autre...

Après la guerre, une période de stagnation. Puis le vicomte de Rohan prend la présidence de l'A. C. F. C'est un esprit nouveau qui entre avec lui dans l'hôtel de la place de la Concorde. Les Grands-Prix ressuscitent et les records du Mans, les batailles ardentes entre Bugatti, notre meilleur représentant en vitesse, et les marques étrangères attestent la vitalité d'une épreuve pour laquelle les Français se sont toujours passionnés.

Vient ensuite ce que l'on pourrait appeler les querelles des formules, le point de vue français — consommation limitée — s'opposant à celui de la consommation libre cher aux constructeurs étrangers

Et l'on en vient à l'année 1930. Pau offre son circuit aux portes de la ville. L'A. C. B. B. s'efforce d'enlever la palme et triomphe, comme on le sait.

Mais un obstacle restait à vaincre. Si, pour assurer le succès d'une telle épreuve, il est inutile de réunir un nombre élevé de voitures, du moins un minimum de partants est-il indispensable et, autant que possible, représentant toutes les marques-vedettes, de chez nous ou d'ailleurs, du moteur à explosion.

Les constructeurs étrangers semblaient nous bouder à cause de la consommation limitée.

L'A. C. F. eut un geste heureux; il abolit l'ancien règlement et lui en substitua un autre qui donnait satisfaction à tous.

Et M. Charles-Combes put vous annoncer, non sans un accent de très légitime fierté, que d'ores et déjà, et bien qu'il ne lui fut pas encore possible de désigner momentanément les engagés, on pouvait compter sur un lot fort intéressant de voitures, que viendront encore grossir les tard-venus. Parmi les équipes, les « groupés », on compte sur Bugatti, Alfa-Roméo, Masarelli, sans doute Mercedès.

Il y a en outre les « isolés » qui n'en sont pas moins des pilotes de classe et grandement susceptibles d'amener la lutte et même de triompher. L'exemple de Dreyfus au Grand-Prix de Monaco est probant.

Tout laisse prévoir la réussite de la grande épreuve. L'Automobile-Club Basco-Béarnais a prévu tout ce qu'il était possible de prévoir, et rien ne clochera. Il suffira d'avoir du soleil.

En terminant son exposé, M. Charles-Combes adresse ses remerciements à tous ceux qui avaient aidé l'A. C. B. B. dans sa tâche, et se félicite une fois des concours qu'il avait trouvé.

VERS LE 200 A L'HEURE

On embarqua dans l'autocar, qui gagna la route de Tarbes, puis commença son tour de circuit par la route de Morlaas et celle d'Ousse. Dans cet aimable village, on fit escale chez l'hôtelier Daugas, bien placé au virage. L'A. C. B. B. tenait à traiter ses hôtes. Garbure et confit, arrosés des vins pris aux caves Saût, furent royalement fêtés par les convives. On but, au dessert, au succès du Grand-Prix, à la prospérité du club organisateur, à ses dirigeants sympathiques.

L'autocar ramena dans la nuit la petite caravane. Mais cette dernière partie du parcours n'a point besoin d'être étudiée de près. C'est la belle ligne droite de cinq ou six kilomètres, soigneusement élargie, qui court d'Ousse à la Bifurcation.

C'est là que les moins rapides friseront le 200 à l'heure et que les plus vites le passeront.

Mais on n'y trouve aucun de ces virages en S ou en V, où se postent les amateurs d'émotions fortes.

Ceux-là sont à Morlaas et sur l'ancien chemin qui va de la côte à Ousse, bien transformé aujourd'hui.

Allons les voir.

UN BEAU TRIANGLE

Les tribunes seront édifiées du côté droit de la route de Tarbes, en venant de Pau. Elles seront très vastes. Les « populaires » les précédent, distantes du virage de la bifurcation d'environ 500 mètres, elles permettront de voir passer les concurrents en pleine vitesse. De l'autre côté sont déjà dressés quelques baraquements et la charpente des abris réservés aux ravitailleurs en huile, essence, pneus.

La route, sur une bonne distance, a été élargie pour permettre aux concurrents, rangés tout au bord, de prendre un départ d'ensemble.

Filons du Morlaas par la D. 6, après avoir passé le virage à angle aigu — l'un des plus durs du parcours — où les concurrents devront déployer toute leur virtuosité. La route a été élargie et les voitures pourront aisément s'y dépasser. Bordée de champs, elle sera d'une surveillance facile pendant la

course. Sa remise en état n'est pas encore entièrement effectuée, mais prochaine.

C'est à mi-côte de Morlaas que s'amorce le grand virage par lequel les coureurs aborderont le G. C. 6, transformé actuellement de telle manière que la plupart des routes nationales pourraient envier le fini de sa surface.

Où sont les trous et les bosses d'antan ?

Au virage de Morlaas seront édifiées des tribunes qui ne resteront certainement pas vides quand viendra le grand jour.

Nous sommes au point le plus accidenté du circuit. Ici, impossible de se risquer à pleine vitesse. Le tournant de Morlaas est à peine franchi qu'un autre se présente, en pleine descente, en form d'S aux boucles resserrées, le plus difficile peut-être, en ce sens qu'il obligera les pilotes à se redresser deux fois coup sur coup.

Mais quel bel aménagement ! Les pentes sont relevées. Cela tient plus de l'autodrome que de la route.

Après avoir coupé la voie du tramway départemental qui sera mise le moment venu, rigoureusement au niveau de la route, on aborde la partie de celle-ci qui est entièrement terminée. Cela dure tout près d'un kilomètre. C'est le parfait billard.

« Nous ne souhaitons qu'une chose, explique M. Charles Combes, cicerone obligeant tout au long de cette promenade, c'est que le roulage soit suffisant pour chasser la couche de gravier jetée sur le goudron. Ainsi le balayage nous sera évité. »

Nous croisons plus loin les rouleaux de petit modèle que les ponts et chaussées utilisent pour le dernier fignolage. Et c'est bien le moment de rendre hommage aux efforts faits par l'administration qui a charge des routes pour mettre à la disposition des organisateurs du Grand-Prix un circuit irréprochable.

L'état actuel du chemin G. C. 6 illustre avec un singulier relief l'œuvre de M. Blanchet, le distingué ingénieur en chef, et de ses collaborateurs. On ne saurait, sans manquer à la plus élémentaire reconnaissance, omettre de citer M. Colson, qui précéda à Pau M. Blanchet, et qui n'a pas oublié les Basses-Pyrénées depuis qu'il a pris la direction de l'un des grands services du ministère des travaux publics.

UN VIRAGE REDOUTABLE

Poussons enfin jusqu'à Oresse, où des tribunes seront encore édifiées face au virage qui serait redoutable si l'excès même de la difficulté n'obligeait les conducteurs à modérer leur allure. Nous retrouvons les routes de Tarbes et quelques minutes plus tard reparaissent les installations, déjà décrites, de l'arrivée.

Deux mois restent encore pour parachever l'œuvre. Tout sera prêt, et bien prêt. On ne peut que présager une course splendide. Le circuit est l'un des plus vites qu'on ait jamais vus. Les moyennes du Mans seront certainement abaissées. C'est principalement dans la grande ligne droite qu'on enregistrera les temps les plus sensationnels, mais les deux autres côtés du triangle qui se développe sur une longueur de 16 kilomètres environ permettront, par l'état parfait de la chaussée, de maintenir de fortes vitesses.

Mais le circuit de Pau ne présente pas des avantages intéressant seulement pour les constructeurs et les pi-

La proximité de la ville le rend accessible à tous. On pourra venir à pieds, à son petit pas. C'est une aubaine pour toute une population qui a déjà montré, par son empressement à suivre les épreuves hivernales de l'A. C. B. B., combien le sport automobile la passionnait.

Ce sont là autant d'éléments de succès pour le club palois, qui s'est crânement offert à assurer l'organisation d'une épreuve d'envergure.

La fortune sourit aux audacieux.

Nous avons pleine confiance dans celle de l'Automobile-Club basco-béarnais.

" LA PRENSA "

S.S. 24 de Julio 1930.

Las carreras del Circuito

El 28 de septiembre se disputará el Gran Premio de Velocidad

Si la Asociación Internacional accede.--El R. A. C. G. cuenta con 175.000 pesetas de subvenciones.

Anuladas ya las fechas del 25 y 27 de julio que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa había solicitado y conseguido ser incluidas en el calendario internacional para su clásicas carreras en el Circuito de Lasarte, por las causas sabidas—la demora lametable en la concesión de las subveciones oficiales—el problema que ahora se presenta a los organizadores tiene sus dificutlades: la elección de nueva fecha.

Porque para los no iniciados en estas cuestiones técnico-automovilistas, parecerá que no hay más que tomar otras a comodidad o capricho del Club organzidaro. Y esto, desgraciadamente, no es posible por razones bien fundadas.

Anualmente se reune en París el Congreso convocado por la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos, y en esta asamblea de Delegados nacionales es donde se confecciona el calendario de carreras ajustado a las previsiones reglamentarias.

Allí, donde tantas solicitudes llegan, es donde se aquilatan méritos de prelación y se debaten las conveniencias de fechas hasta llegar a un acuerdo en el orden en que han de fijarse en el calendario los Grandes Premios a disputarse en las diferentes naciones.

Y con arreglo a este calendario acordado con muchos meses de antelación, las Casas y los corredores disponen del suyo particular tomando naturalmente, sus medidas previsoras para concurrir a las carreras.

El Circuito de San Sebastián, por sus méritos propios, hubo impuesto, sin oposición, las fechas anuales del 25 de julio y domingo inmediato.

¿Qué impresión habrá podido producir en el alto organismo internacional el forzado "forfait" de las fechas solicitadas y otorgadas oficialmente a España para 1930?

Desde luego, no es muy serio el paso dado y sería lamentable que la F. A. I. A. C. R. no se aviniera ahora a dar facilidades para otorgar la nueva fecha que va a ser solicitada "a forciori".

Según las disposiciones reglamentarias, entre un Gran Premio y otro, debe mediar un plazo mínimo de 15 días. Y en el mes de septiembre se anuncian oficialmente el Gran Premio de Italia, día 7, y el Gran Premio de Francia, día 21.

¿Accederá la Internacional a que ocho días más tarde se celebre el Gran Premio de San Sebastián?

• • •

En la reunión celebrada ayer por los directivos del R. A. C. G., el presidente señor Rezola dió amplia cuenta de su conversación con el alcalde y del comunicado oficial del señor Prado anunciando las subvenciones que el Ministerio de Fomento y la Comisión del Motor, en total 175.000 pesetas, habían otorgado para las carreras del Circuito, cantidades que podía disponer el Club para montar su organización si estimaba que aun podía verificarse este festejo automovilista.

Ante todo, justo es consignar que la subvención que el señor Matos hubo concedido y anunciado hace muchos días, fué gestionada y obtenida por la intervención directa del R. A. C. G. Esto es innegable, aunque los comisionados municipales hayan querido incluirla en la lista general de las otras...

Ya se contaban con esas pesetas, pero no bastaban a llenar el presupuesto total de las carreras. Y aun con las 175.000 pesetas—dada la baja de la peseta—parece no son suficientes para hacer frente a la cuantía que exijen las contratas de corredores extranjeros y otros gastos inherentes a tan complicada organización.

De todos modos, el R. A. C. G. trató ayer de buscar un aval de la diferencia hasta las 200.000 pesetas y de comenzar los trabajos para la organización del VIII Circuito, cuya continuidad debe interesar a todos.

Por telégrafo fué requerida la mediación del Real Automóvil Club de España para que se dirija a la Aso-

ciación Internacional solicitando la fecha del 28 de septiembre.

Si, la respuesta es favorable, se procederá inmediatamente a la confección del Reglamento para el Gran Premio de Velocidad—única prueba que se proyecta celebrar—y a poner en conocimiento de las Casas y corredores la fecha y condiciones técnicas de la carrera.

A pesar de la fecha avanzada del veraneo en que se piensa celebrar, es de esperar que el éxito más completo corone el gran festejo automovilista donostiarra.

"EXCELSIOR"

Bilbao, 26 de Julio de 1930.

EL VIII GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

(29 septiembre 1930)

DE LA FORMULA DE LA CARRERA... Y DE LOS QUE QUERIAN LLEVARLA A CATALUÑA

El VIII Gran Premio de San Sebastián, velocidad, es ya un hecho. Afortunadamente. Porque los catalanes, midiendo, atentos a su conveniencia, el retraso sufrido en decidir su organización, lanzaban ya a modo de "ballón d'essai" la sugerencia que el Gran Premio podría muy bien correrse este año en Cataluña... traspasando a ellos la subvención concedida con tal objeto a Guipúzcoa, visto que los donostiarras hicieron constar la imposibilidad de organizar en las fechas establecidas por la Comisión Sportiva Internacional.

No criticaremos la atención prestada a este asunto por los elementos deportivos de Cataluña. Antes al contrario, ellos merecen un elogio por su disposición a hacer correr el Gran Premio en su territorio, buscando no quedase rota la continuidad necesaria a una organización del calibre internacional de la que nos ocupa. Los guipuzcoanos deben aprender mucho de esa presteza de los catalanes... Pero entendámonos: la carrera se intitula Gran Premio de San Sebastián, es decir, que no se trata de un Gran Premio de España, que ha correspondido siempre, en las organizaciones donostiarras —salvo obligadas excepciones—, a pruebas de coches de sport. Y precisando así, se verá bien diáfanamente la imposibilidad de correr un Gran Premio de San Sebastián en terreno catalán. Claro que todo se arreglaría con cambiar el nombre de la organización.

Pero es que, con intención o sin ella, no se ha hecho la advertencia... y surge el equívoco. Conviene, pues, remarcar que lo que interesaba aquí era la celebración este año del Gran Premio de San Sebastián, no el establecimiento de una nueva carrera internacional, pues que el prestigio ganado lo ha sido con aquel Gran Premio, prueba de velocidad pura, que empezó a vivir, con el primer Circuito, en 1923.

Si a Cataluña interesa organizar otra gran prueba, procúrelo con todo el entusiasmo de que ya conocemos son capaces los sportivos de su región. Pero no se toque para ello a las organizaciones donostiarras...

Y aprendan, repetimos, los guipuzcoanos, aunque la culpa no sea de ellos, sino de... la subvención.

* * *

Veamos ahora la cuestión de la fórmula, mejor dicho, de la manera que se disputará el VIII Gran Premio de San Sebastián, porque no hay que pensar en hacer valer la fórmula internacional en vigor, la famosa fórmula "consumo limitado". La temporada ha sido pródiga en carreras de corto kilometraje, con una eliminatoria a modo de prólogo... Es el fruto del Gran Premio de Monza 1929, sacado fuera por Vicenzo Florio. Este año, hasta el mismo Gran Premio del Automóvil Club de Francia tendrá su semejanza con la carrera de Milán. Y es que nada como esa fórmula para confeccionar una prueba con interés, emoción, velocidad: espectáculo, en una palabra. En San Sebastián podríase, pues, siguiendo la tendencia apuntada, correr el Gran Premio con una eliminatoria sobre 100 kilómetros, clasificando para la final, de 300 o 400 kilómetros, a las tres máquinas más rápidas de cada categoría. Pero para esto hay que contar con las categorías y con una gran abundancia de concurrentes, y no es probable que acudan a Lasarte coches de muchas marcas y de distintas cilindradas; lo probable será una uniformidad de color y de etiquetas, todos o casi todos con Bugatti. Y en estas condiciones, sobra el pensar en la fórmula Florio. Por otra parte, una carrera así rompería con la costumbre que ha hecho ley en Lasarte. En fin de cuentas, que lo más juicioso se nos antoja mantener la prueba dentro de su tradición y procurar a todo trance que vengan los italianos; pero bien entendido, los racers auténticos —Alfa-Romeo, Maseratti, etc.— y aun la participación de la "estrella" alemana Rudolf Caracciola, con su gigante Mercedes-Benz. A todo trance. De otra forma, antes de celebrarse la carrera podría ya calcularse con certeza su resultado y aun su desarrollo. Y esto ya, francamente, sería terriblemente aburrido...

Regatón: A los que *estaban en el secreto*: el VIII Gran Premio de San Sebastián es ya un hecho.

A. F. Nava.

" LA PRENSA "

S.S. 2 de Agosto de 1930.

ANTE EL CIRCUITO

Las gestiones del Real Automóvil Club de Guipúzcoa

La fecha del 28 de septiembre y las subvenciones

El R. A. C. G. sabe pisar a fondo el acelerador de su actividad siempre que se trata de hacer algo en beneficio de los intereses de la ciudad. Y si cuando iniciara sus gestiones hace varios meses, para obtener del Gobierno las subvenciones solicitadas, hubiera hallado la cooperación eficaz de quienes a ello estaban más obligados, a buen seguro que las carreras del Circuito habrianse ya celebrado en las fechas designadas oportunamente. No ha sido así, pero tampoco se ha perdido todo. Las subvenciones trabajadas directamente por el R. A. C. G.—aunque ahora han llegado por conducto municipal—están ya en casa. Es decir, en poder del Ayuntamiento, porque éste en concépto de intermediario las ha cobrado e ingresado en sus arcas sin darles aún el destino correspondiente.

Lo cierto es, que se cuenta con 175.000 pesetas para las carreras de Circuito y que el R. A. C. G. se ha creído en el deber moral y deportivo de aceptarlas para dar cumplimiento al deseo general de los donostiarras de añadir un eslabón más a su cadena de brillantes carreras automovilistas, aún a trueque de tropezar con las dificultades inherentes a la rectificación de un "forfait" oficial al que fué llevado por las circunstancias ya conocidas.

Del calendario internacional, bien cargado de pruebas oportunamente autorizadas por la Asociación Internacional, fué elegida la fecha del 28 de septiembre próximo para disputar en nuestro Circuito un Gran Premio de velocidad. El R. A. C. G. con toda urgencia cursó la solicitud reglamentaria. Y aprovechando la estancia en París de uno de sus directivos, el señor Montojo, encomendó a éste ciertas gestiones cerca del Automóvil Club de Francia, por la coincidencia de celebrar éste su Gran Premio en Pau en fecha próxima a la elegida por nuestra entidad automovilista.

El señor Montojo ha regresado de París con las impresiones más favorables. Por parte del A. C. de Francia no habrá obstáculo alguno para que tengan lugar las carreras de San Sebastián el 28 de septiembre. Con este paso, se ha avanzado ya mucho. Falta ahora la confirmación oficial que ha de venir por conducto del Automóvil Club de España. No se hará esperar, seguramente.

El R. A. C. G. sin dejar de pie el acelerador de su actividad, ha acudido al Ayuntamiento solicitando un aval máximo de 25.000 pesetas, dado que todos sus cálculos están basados sobre un presupuesto de 200.000 pesetas. No hay que olvidar la baja de la peseta y que la concurrencia de corredores ha de ser extranjera y los premios y primas de salida deben tenerse en cuenta en relación con el valor actual de nuestra moneda.

También ha sido solicitado el apoyo de la Diputación, que siempre se ha mostrado presta en cooperar a estas manifestaciones automovilistas de carácter internacional, velando por el prestigio de sus servicios de carreteras que tanto enaltece y favorece al turismo provincial y nacional.

Puede decirse, pues, que están echados los cimientos de la organización del octavo Circuito y que una vez más, el R. A. C. G. viejo experimentado en la labor técnica que le compete, sabrá ofrecernos una manifestación digna del renombre deportivo y turístico de San Sebastián.

» L'AUTO »

Paris, le 2 Août 1930.

LES GRANDES EPREUVES AUTOMOBILES

LE GRAND PRIX DE L'A.C.F. qui va avoir lieu le 21 septembre sur le beau circuit de Pau doit être une épreuve grandiose

Un appel aux dirigeants de l'A.C.F.

Il faut que le 24e Grand Prix de l'Automobile Club soit une épreuve grandiose. Il le faut parce que cette course est toujours, au point de vue national et international, la plus représentative de l'activité du sport automobile.

Hélas, les temps ne sont plus où les constructeurs français et étrangers rivalisaient d'empressement pour s'aligner dans cette grande course annuelle qui déclancha le mouvement sportif automobile dans le monde entier.

Nos constructeurs — ils ont grandement tort — ont renoncé à la course. Ils ne sont pas les seuls à avoir tort et une certaine part de responsabilité doit être prise par certains dirigeants de l'A.C.F. qui ne surent pas conserver à la France la direction du sport automobile international à laquelle elle avait droit.

Parmi ces constructeurs, un seul : Bugatti, a continué la glorieuse tâche qui consiste à défendre les couleurs françaises et le prestige de notre industrie dans les grandes luttes internationales. Grâces lui en soient rendues.

Le sport automobile serait donc bel et bien mort en France, si Bugatti ne restait solide au poste et surtout si une phalange de vaillants sportsmen — ses clients pour la plupart — n'était pas là pour répondre à l'appel de tous les bons Français qui au Mans, à Reims, à Dieppe, au Comminges, à Lille, à Pau, à Grenoble, n'hésitent pas à sacrifier leur temps et leur argent, pour organiser de belles épreuves automobiles dont — ô ironie — tout le profit est pour les constructeurs qui ont abandonné la lutte.

C'est donc sur ces amoureux du sport automobile que l'on doit uniquement compter maintenant. L'A.C.F. et son épreuve majeure n'échappent pas à la règle commune.

Pour ces coureurs indépendants, la question des dépenses élevées nécessitées par la pratique de leur sport favori devient de jour en jour plus importante et l'A.C.F. ne semble pas, cette année encore, s'être décidé à adopter la ligne de conduite des autres organisateurs. Tous, en général, ont compris que les prix, aussi beaux qu'ils puissent être, ne suffisent plus pour s'assurer des coureurs intéressants.

En voulant rester fidèles à la tradition sportive, ils s'exposent à ne pas grouper tous ceux dont les noms s'inscrivent en lettres d'or sur les palmarès des grandes épreuves. Ils s'exposent aussi, et cela est plus grave, à rendre vains les remarquables efforts de l'A.C. Basco-Béarnais.

Un exemple devrait pourtant les convaincre. C'est celui de nos voisins transalpins. Il y a quelque temps, ceux-ci décidèrent que tout coureur automobile ayant sollicité ou accepté une prime de départ ou un arrangement quelconque avec un organisateur serait très sévèrement pénalisé. Or, ne voit-on pas aujourd'hui un des principaux dirigeants du sport automobile italien engager des pourparlers avec les coureurs indépendants et les maisons françaises pour les amener à prendre le départ dans une grande épreuve italienne !

On a compris en Italie qu'il fallait savoir s'adapter aux circonstances. Bravo !

Ce nouveau régime est indispensable ; tôt ou tard l'A.C.F. devra y venir. Les prix d'achat d'une voiture de course, son entretien, les droits d'engagement élevés, les primes d'assurance aux chiffres astronomiques, et tous les autres frais de course rendent la pratique du sport automobile pour ainsi dire impossible et devant une liste de prix, aussi imposante qu'on puisse l'établir, un coureur indépendant, même le meilleur, pensera toujours à cet aléa du sport !

De grâce, messieurs de l'A.C.F., songez bien à tout cela. Votre Grand Prix 1930 se présente sous les auspices les plus brillants : 300.000 francs de prix en espèces, un circuit idéal, dans une région superbe et vraiment touristique, une formule heureuse. Allez-vous gâcher tout cela en ne faisant pas ce qu'il faut pour obtenir l'indispensable, c'est-à-dire un lot imposant de coureurs de valeur ? Ce serait une folie et nous connaissons trop la sagesse de M. Pérouse, le président de votre Commission sportive pour supposer un instant que vous puissiez la commettre.

Quand même !

L'article 8 du règlement prévoit que la C.S. de l'A.C.F. se réserve le droit d'annuler le Grand Prix si au 6 août le nombre des véhicules engagés est jugé insuffisant.

En admettant que notre appel à la logique ne soit pas entendu par l'A.C.F., nous nous adresserons alors à tous ceux qui sont les glorieux artisans du sport automobile en leur disant :

« Il faut que ce Grand Prix de l'A.C.F. 1930 ait lieu et soit brillant : il le faut pour le prestige de la France à l'étranger, il le faut dans votre intérêt qui est intimement lié à celui du sport automobile international. N'hésitez donc pas à vous imposer un nouveau sacrifice et engagez-vous quand même pour cette belle épreuve ! » — *Maurice Berson.*

La formule

Voitures course (Groupe I, au-dessus de 2 litres ; groupe II, au-dessus de 1.500 cmc. et jusqu'à 2 litres ; groupe III, au-dessus de 1.100 cmc. et jusqu'à 1.500 cmc.).

Vitesse pure, sur 25 tours de circuit : 395 km. 875.

Les prix

1° Classement général ; au 1er 100.000 francs ; au 2e 40.000 fr. ; au 3e 30.000 fr. ; au 4e 15.000 fr. ; au 5e 10.000 fr. ; au 6e 5.000 francs ;

2° Prix de groupes (ne se cumulant pas avec ceux du classement général) : aux premiers des groupes II et III : 25.000 fr.

Au conducteur de la voiture qui se classera première des véhicules à cylindrée supérieure à 2 litres et inférieure ou égale à 3 litres : 25.000 francs.

Au conducteur de la voiture qui se classera première des véhicules à cylindrée supérieure à 3 litres : 25.000 francs.

Soit un total de 300.000 francs de prix en espèces.

Pour s'engager

Engagements (2.000 fr. par voiture — dont 1.000 francs seront remboursés à tout concurrent ayant effectué un minimum de 4 tours : à l'A.C.F., 6, place de la Concorde. Clôture définitive le 6 août, à 18 h.

"LA VOZ DE GUIPUZCOA"
Sn. Sn. 17 de Agosto 1930.

Ayer en el Ayuntamiento

Reunión de la Comisión Permanente

Aval para una corrida de toros.

A la hora anunciada dió comienzo la reunión bajo la presidencia del alcalde, señor Prado, y con asistencia de los señores Arsuaga, Marcelián, Martínez Iriberri, Gurruchaga, Loyarte, Garbayo (suplente) y Arizmendi.

Leída y aprobada el acta de la sesión anterior, se pasó al despacho de los asuntos que figuraban en el **ORDEN DEL DIA**

De la Comisión especial

Proponiendo se proceda a la colocación en los jardines de Ondarreta de la estatua de su majestad la reina doña Cristina (q. e. p. d.) que figuró en el derruido monumento del Centenario.

Se aprueba sin la menor discusión.

De las Ponencias de Hacienda y Fomento

Proponiendo se desestime el escrito elevado por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa y en consecuencia no concederle la subvención que solicita.

De Fomento

Proponiendo se conceda a don Manuel Sánchez un aval hasta 10.000 pesetas para garantizar posibles pérdidas que pudieran originarse con la organización de una corrida de toros el día 14 de septiembre próximo.

Sin discusión se concede el aval de las diez mil pesetas.

» EL PUEBLO VASCO »

S.S. 28 de Agosto de 1930.

AUTOMOVILISMO

El 5 de Octubre: Gran Premio de San Sebastián

Por fin, la Comisión Internacional de los Automóviles Club reunidos, ha dado su "placet" a la fecha 5 Octubre próximo para la celebración del VIII Gran Premio de San Sebastián. Las últimas dificultades, pues, han sido resueltas. Laboriosas han sido las gestiones, en principio, para conseguir la fecha 28 Septiembre, y después, la ahora conseguida. Se han puesto en juego todos los resortes a fin de obtener el asentimiento de las principales naciones interesadas en la ocasión. Primeramente, Txeko-Slovaquia adujo la propiedad de fecha para una carrera que ha de celebrarse en Bron. No es de la importancia de la nuestra, pero justo era respetar los derechos, y, por fin, la fecha 5 de Octubre, con el asentimiento de Inglaterra y Austria principalmente, cuyo valioso apoyo es digno de hacer mención, ha sido la designada en definitiva para que en ella tenga lugar nuestro Gran Premio.

Quizás haya sido más ventajoso el aplazamiento. El Gran Premio de Francia tiene lugar el 21 Septiembre. ¿Hubieran preparado en siete días sus "carros" y entrenamiento correspondiente los que acudieran a Pau? De esta manera tienen tiempo sobrado para ello, y la carrera - cierre de la temporada internacional revestirá, a juzgar por las impresiones existentes, un éxito excepcional en cuanto a calidad y cantidad de participantes.

El señor Maquívar, digno secretario de nuestro benemérito R. A. C. G., timonel de envergadura en esta nave deportiva que va abriéndose camino contra todas las incomprensibles dificultades que, principalmente el año actual se han hecho manifiesta con extraña fuerza, reunió ayer, mediodía, en la sede social de la Plaza de Oquendo a los redactores deportivos de los distintos diarios de la localidad. En esta entrevista nos dió cuenta de la decisión de la Internacional. Pero dejemos sus propias frases:

" Quiero—nos dijo—dar conocimiento a ustedes oficialmente, por ser ya decisión autorizada y avalada por la Comisión Internacional y el Real Automóvil Club de España, de que el VIII Gran Premio de San Sebastián se celebrará el 5 de Octubre próximo. Ya conocen ustedes—añadió—que para su organización contamos con las subvenciones del Ministerio de Fomento y de la Comisión Oficial del Motor, o sea que el Estado nos ayuda con la suma de 175.000 pesetas, dado el carácter internacional de nuestra carrera, y no olvidemos tampoco el agradecimiento que debemos a nuestra querida Diputación, que ha comprendido con exacta visión del porvenir la trascendencia del certamen y la importancia del Circuito, al poner mano inmediata en los arreglos necesarios del mismo, avalando además con un crédito de 25.000 pesetas el posible déficit que la situación de nuestra peseta producirá indudablemente.

Hasta la fecha ya conocen ustedes el resultado de nuestras gestiones, puesto que lo hemos visto en los propios diarios nacionales y extranjeros que se han ocupado, y con interés grande algunos, de la cuestión. Desaparecida la posibilidad de celebración en las fechas acordadas por la Internacional, 25 y 27 de Julio, por haber llegado tardías las subvenciones, solicitamos de la Internacional la fecha 28 Septiembre. El Reglamento de estas pruebas señala de hecho la distancia de carrera a carrera en orden a su celebración. Son quince días; pero como el que más seriamente perjudicado podía salir era el Automóvil Club de Francia, por la celebración de su Gran Premio en Pau, el 21 del mismo mes, solicitamos y obtuvimos de éste su voto en favor de nuestra demanda. Todas las demás naciones no pusieron impedimento alguno, salvo Tcheko-Slovaquia, que el mismo día celebrará una carrera internacional, aunque no de igual importancia, pero incluída ya desde el primero de año en el Calendario del gran "motor". Así las cosas, la única fecha libre era la del 5 de Octubre. Austria tiene una carrera en cuesta para ese día; Inglaterra, sus 500 millas nacionales en rooklands. Nuestros participantes no están interesados en dichas pruebas, pero dichas naciones podían hacer valer sus derechos para la retención de sus fechas. No ha sido así. Todo lo contrario. Inglaterra y Austria han sido las primeras, desde luego en unión de Francia, no hay que olvidarlo, en dar toda clase de facilidades para que la Internacional pudiese acceder a nuestra demanda. Con ello, todas las dificultades quedaban resueltas. Y ayer noche, a última hora, un telegrama urgente me daba la grata noticia que comunico a ustedes con la satisfacción que pueden ustedes suponer.

Más cosas, nos dijo muy amablemente, el señor Maquívar, "factótum" de empeño y valía en esta organización. De ellas hablaremos extensamente en los comentarios que han de preceder a la gran carrera, que tendrá por todo ello una trascendencia que quizás en estos momentos no podríamos vaticinar.

Baste decir que, siendo carrera-cierre, en vísperas de la apertura del Salón de París, esta coincidencia beneficiará notablemente a San Sebastián bajo distintos conceptos.

"LA JOURNEE INDUSTRIELLE"

Paris, le 6 Septembre 1930.

Le Grand Prix de Monza se courra demain

Le meeting milanais de septembre a évolué depuis deux ans. Jadis consacré au Grand Prix d'Italie, qu'on organisait conformément aux obligations du sport international (ce Grand Prix d'Italie étant, parfois, le Grand Prix d'Europe), il subit, l'an dernier, une transformation inspirée par le désir d'accentuer l'intérêt spectaculaire des courses sur piste.

L'épreuve nouvelle, dite Grand Prix de Monza, comporta des séries éliminatoires de 100 kilomètres, chaque catégorie ayant sa série, les premiers de chaque série se retrouvant en une finale unique, de courte distance également. D'autre part, une très large dotation de prix assurait à un très grand nombre de coureurs la possibilité d'un gain suffisant.

L'essai fut concluant. On eut à Monza, en 1929, une journée de bon sport avec un lot important de vedettes. On réédite donc, cette année, le dispositif en question.

Deux changements seulement : la finale, demain, se courra sur 252 kilomètres; la piste a été modifiée, un circuit de 7.200 mètres ayant été obtenu par un raccordement à angle droit entre la piste de vitesse et la piste routière.

Ainsi l'autodrome milanais a-t-il indiqué le chemin où doit se revivifier le sport automobile sur piste.

Soixante concurrents, tous de haute valeur, participeront demain à la réunion, pour laquelle 655.000 francs de prix seront distribués. Notons au premier rang : Varzi, Campari, Nuvolari, Lehoux, Etancelin, Arcangeli, Caracciola, Maserati, Maggi, Scaron, Borzacchini, etc. C'est, à part Divo, Chiron et Williams, tout le lot des meilleurs conducteurs du moment.

Paris, le 9 Septembre 1930.

Varzi a gagné à Monza

La course milanaise a donné ce qu'on attendait d'elle : elle fut âprement disputée et le nombre comme la qualité des conducteurs en présence assura aux diverses rencontres un net intérêt sportif.

D'abord eurent lieu, sur 96 kilomètres, les séries éliminatoires. Dans l'épreuve des deux litres, il y eut dix partants : le Français Etancelin gagna à 146 km de moyenne devant l'Allemand von Morgen, tous deux sur Bugatti ; le fait saillant de cette série fut la défaite des 1.500 cmc Talbot de Brivio et Biondetti.

En catégorie trois litres, dix voitures (4 Bugatti, 3 Alfa Romeo, 3 Maserati) ; lutte sévère entre Arcangeli (Maserati), Varzi (Maserati) et Nuvolari (Alfa Romeo). Puis Borzacchini (Alfa Romeo) se rapproche. Campari et Lehomo sont éliminés. La moyenne du vainqueur, Arcangeli, est de 157.

Dans la grosse catégorie, la 4 litres 16 cylindres Maserati, conduite par le constructeur, les deux Mercédès de Caracciola et de Calfisch et la Duensenberg de Stapp se classèrent.

Le repêchage qualifia Nuvolari et Campari, tous deux sur Alfa Romeo, et l'épreuve des 1.100 cmc Premoli (Salmson) et Scaron (Amilcar).

La finale se courut sur 240 kilomètres. Alors qu'on escomptait une défense énergique des Alfa Romeo contre la terrible équipe des Maserati, des défaillances de pneus éliminèrent rapidement les premières. Dès lors, les nouvelles Maserati de 2 litres 500, ainsi que la 4 litres Maserati dominèrent la situation. Ce fut néanmoins la bataille des hommes : Varzi y domina ses camarades d'écurie, réalisant, malgré un arrêt, la moyenne de 150 kilomètres à l'heure. Voici le classement :

1. Varzi (Maserati 2 lit. 500, pneus Dunlop), en 1 h. 35 m. 44 s. (moy. hor. 150 km 500).
2. Arcangeli (Maserati 2 lit. 500, pneus Dunlop), en 1 h. 35 m. 45 s.
3. Ern. Maserati (Maserati 16 cyl., pneus Dunlop), en 1 h. 36 m. 11 s.
4. Minozzi (Bugatti 2 lit.), 1 h. 39 m. 23 s.
5. Fagioli (Maserati 2 lit. 300), 1 h. 39 m. 24 s.
6. Etancelin (Bugatti 2 lit.), 1 h. 39 m. 44 s.
7. Caracciola (Mercédès 7 lit.), 1 h. 42 m. 59 s.

Non classés (la foule ayant envahi la piste) : Stapp (Duensenberg), Calfisch (Mercédès), Scaron (Amilcar).

Ont abandonné : von Morgen (Bugatti), Pedrazzini (Bugatti), Borzacchini (Alfa Romeo), Nuvolari (Alfa Romeo), Campari (Alfa Romeo).

⁂

Le Grand Prix de Monza fut dur aux pneus, à tel point que, dans la finale, seuls les concurrents montés sur Dunlop purent prétendre aux premières places. Et Dunlop s'adjuge une victoire écrasante, avec l'équipe Maserati que la célèbre maison équipait, ajoutant un nouveau succès de choix à la longue liste de ses triomphes sportifs.

" EL PUEBLO VASCO "

S.S. 31 de Agosto de 1930.

EL 5 DE OCTUBRE

EL VIII GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

Los comentarios hechos alrededor de la noticia que EL PUEBLO VASCO dió días pasados sobre la determinación de la Comisión Internacional, respecto a cesión de la fecha 5 de octubre para la reapertura del gran Circuito donostiarra, no han podido ser más elogiosos para la labor del Real Automóvil Club Guipuzcoano. Y entre ellos destaca este que A. F. Nava, el excelente crítico de "Excelsior" el popular diario deportivo da en la primera columna, rodeándole de la importancia debido al caso.

Dice así:

"Ese contento por el éxito franco que han tenido, al fin, las gestiones de los organizadores del Gran Premio de San Sebastián es, aparte de las razones expuestas, justificado en absoluto. Es sabido que el Circuito de Lasarte es la única manifestación española del automóvil que tiene categoría, que "suena" en el campo internacional, ya con cartel de clásica, ganada con siete años de grandes pruebas, al igual exactamente, que Le Mans, que Spa... De donde se ha desprendido un señaladísimo aumento de nuestro prestigio sportivo mundial: en los Estados Unidos, ni una sola publicación motorista deja de mencionar en su cuadro semanal de grandes pruebas mundiales —un cuadro selectísimo—, el meeting de Lasarte. Y en Inglaterra y en Francia, y en Italia, y en Alemania sucede otro tanto. Que es, precisamente, lo que no sucede con ninguna otra manifestación motorista —del automóvil o de la motocicleta— de las que anualmente se organizan en España. Reconoced estos hechos y decirnos luego si no hay motivo para felicitarnos de la continuación de la obra de la Comisión Sportiva del Automóvil Club guipuzcoano, como obra de interés nacional que ella es.

Y no se piense que alcanzado el objetivo principal, la continuación anual del Circuito, después de una labor que hay que conocerla de cerca para saber de su mérito excepcional y que ha necesitado para triunfar de una afición y de una voluntad casi milagrosa, no se imagine que garantizada ya la celebración del Gran Premio de 1930, se ha entendido que era llegado el momento de descansar ...dando la carrera con un número "X" de uniformes "azulines". Todo al revés, precisamente. "Un triunfo debe traer otro". He aquí el lema de los animadores de Lasarte. Para confirmar lo cual ellos proceden en estos momentos con el más hermoso de los entusiasmos a montar el tinglado de un Gran Premio que, con todas las probabilidades, será lo más estupendo que en carreras de velocidad se haya visto sobre el embetunado del circuito donostiarra, y en el que —estad seguros— todos los records serán batidos..."

Como verá el lector, entre el mundillo deportivo automovilístico, la noticia no ha podido causar mejor efecto. Deseemos ahora que los esfuerzos del R. A. C. G. se vean recompensados con la asistencia de los "ases" europeos, cuya participación parece afirmarse.

Y justo es, también, agradecer el noble comentario que tanto enaltece a San Sebastián.

S.S. 19 Setiembre 1930.

MOTOR

Ayer llegó la confirmación de esta noticia, al Real Automóvil Club de Guipúzcoa. Senechal, a quien todos admiramos en aquel famoso Circuito del año 1927, se presentará nuevamente en España, participando esta vez con decidido carácter propio, con su famoso "Delage" 8 cilindros, litro y medio que sirvió a Benoist para recoger su famoso título de Campeón del Mundo.

Así, pues, a los "Bugatti" dos litros y dos litros 300 con compresor, se unirá la más fina maravilla de mecánica que hayan construído los franceses. Coche magníficamente preparado, estudiado como pocos y al mando del mismo ese gran sportivo que es Senechal, cuyas simpatías en el Circuito de Lasarte son bien conocidas.

Así, pues, la batalla de este año, además de ser una lucha de montas que guarda enorme interés, quizás lo más interesante de cinco años a esta parte en materia de carreras, se unirá la batalla de industrias. Francia, presentada por "Bugatti" y "Delage" en cabeza, y después por "Peugeot". Italia por los célebres e insuperables "Masseratti" y los conocidos "Alfo-Romeo".

La confirmación de la inscripción de Senechal, fué recibida con verdadero júbilo entre los "sportmon" que dirigen nuestra organización motorista, pues aventura una pugna llena toda ella de interés en los 520 kilómetros de la carrera.

⁂

La carretera del Circuito está mejorando de día en día, si es que en alguna parte estuvo regularmente atendida alguna vez, o simplemente algo deteriorada por lo intenso del tráfico. Brigadas de obreros, llevan a cabo con toda rapidez las obras de afirmado que han de dejar el Circuito en inmejorables condiciones para la gran carrera del 5 de octubre.

Principalmente en dos o tres curvas se ha afirmado el terreno magníficamente prometiéndonos bellos momentos de emoción gracias al magnífico trabajo del ingeniero de nuestra Excma. Diputación, señor Pagola, verdadero entusiasta de estas cosas del motor y uno de los primeros técnicos nacionales.

⁂

Los trabajos de propaganda también avanzan. Cerca de 2.000 carteles van siendo situados en los principales puntos de travesías y cruces de poblaciones importantes. En el extranjero, se habla ya de nuestra carrera, y "La Gazzetta dello Sports"de Milano, le consagra uno de sus primeros artículos como noticia de enorme interés nacional, al ser la primera vez por así decirlo, que los italianos concurren a España oficialmente en carreras de velocidad y con sus mejores ases al frente.

" LA VOZ DE GUIPUZCOA "

S.S. 19 Setiembre 1930.

El Circuito de Lasarte

Varzi y el constructor Maserati se han inscripto

Roberto Senechal pilotará un "Delage"

Los grandes ases italianos vienen este año al escenario lasartearra tras los laureles de la victoria. No sólo en la lucha de marcas, sino en la de equipos nacionales van a presentar una batalla formidable.

A las muy valiosas inscripciones anunciadas tenemos que agregar hoy la del famoso campeón italiano Varzi — ganador del último Gran Premio de Italia — y la del constructor y notabilísimo piloto Maserati. El equipo Maserati, imbatido en cuantas carreras ha participado en la última temporada, va a presentarse en el VIII Gran Premio de San Sebastián con sus ases del volante: Varzi, Argangeli, Pachioli y Alfieri Maserati.

¿Quién puso en duda el éxito del próximo Circuito donostiarra? Pues a rectificar tocan. La prueba del 5 de octubre va a ser la más interesante de la temporada europea desde todos los puntos de vista, técnicos y deportivos.

Los famosos Maserati 8 cilindros 2.500 c. c., que han revelado de manera formidable el mérito excepcional de su diseño y de su construcción triunfando en todas las grandes pruebas italianas, van a zumbar en Lasarte. La presencia de los "rojos" constituirá sin duda el más grande aliciente de la carrera. Pero sin olvidar que sus aspiraciones de victoria encontrarán una rudísima oposición en el camino de las proezas. Porque ya es segura la participación de Roberto Senechal con el famoso 8 cilindros litro y medio "Delage"; la de Stoffel con un "Peugeot" potente y rapidísimo; los "Bugatti" de Etancelin, Dreyfus, y los que forman el equipo oficial de los "pur sang" —aunque ésta falta confirmarse oficialmente, pero se espera de un momento a otro—, Chiron, Divo y Bouriat.

Hay, también, otras inscripciones en cartera... que irán saliendo. Y entre éstas las correspondientes a dos productos "Ford" que han corrido ya en el Norte de Francia con éxito completo.

Los "Ford" de Montier, padre e hijo, especialmente preparados para el Circuito de Lasarte y capaces de una velocidad media espeluznante a juzgar por los ensayos hechos y por las pruebas dadas, competirán llevando los colores de los Estados Unidos contra Italia y Francia.

El Circuito está sufriendo una transformación en varias de sus curvas más peligrosas. Se ha reafirmado el terreno, peraltando dos o tres de las más dificultosas, aumentando con esto el interés de la carrera.

EL GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN DEL AÑO PROXIMO

En París se ha reunido el A. C. I. para acordar las fechas que se conceden a los grandes premios automovilísticos, en vista de las solicitudes que hay recibidas.

Como se sabe, de una gran prueba a otra debe mediar un plazo mínimo de 15 días.

Según el calendario internacional aprobado, las carreras se celebrarán:

Mayo de 1931.—Gran Premio de Indianópolis.
21 de junio.—Gran Premio del A. C. de Francia.
5 de julio.—Gran Premio de Bélgica.
18 de julio.—Gran Premio de Alemania.
2 de Agosto.—GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN.
22 de agosto.—Gran Premio de Inglaterra.
6 de septiembre.—Gran Premio de Italia, en Monza.

» LA VOZ DE GUIPUZCOA »

S.S. 23 de Setiembre de 1930.

MOTOR

El Gran Premio del Automóvil Club de Francia

La capital bearnesa se vistió el domingo de gran gala. Hasta ahora, simples organizaciones locales o cuando más regionales de carreras en cuesta. Después del gran Rally, una de sus mayores atracciones. Ahora, el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, a cuya escenificación ha contribuído Pau, construyendo un magnífico Circuito, capas de velocidades medias insuperables y enclavado admirablemente cerca de la capital. Realización costosa en la que todos han puesto mano, desde el Gobierno hasta el menor contribuyente de la región, pues son millones de francos los que se han volcado en esos trabajos de preparación en carreteras que ya antes eran más que buenas.

No nos extraña pues, el éxito obtenido. Se dice, aunque nosotros no podamos asegurarlo, que los automóviles que acudieron a este Gran Premio, presentado con su hermano menor el Gran Premio de Motos, llegaron a la asombrosa cifra de 12.000. Con esto queda dicho todo. Nosotros sí podemos decir haber visto la ficha 5693 en poder del coche Z-3383, de España. Cabe, pues, afirmar que más de 10.000 coches acudieron a la grandiosa manifestación del gran "motor" probando lo que tantas veces hemos repetido en estas mismas columnas acerca de la fiebre de estas grandes organizaciones deportivas que bajo el punto de vista turístico —único por el cual Pau se ha decidido a crear su Circuito Permanente— tienen un interés primordial para las regiones que han de pasear sus nombres por el extranjero, en reclamo de situación y bellezas dignas de conocerse.

Champetier de Ribes, ministro de Pensiones, lo dijo en su discurso de la noche: "Nosotros os damos los medios, vosotros pondréis la obra". Política gubernamental, digna de ser imitada en el caso concreto de estas ciudades de turismo, cuya orientación necesita su alcance.

♣ ♣

Etancelin, ganó el Gran el Gran Premio de Francia, y ganó bien. Mejor dicho, merecidamente. Fué el más regular, un tanto así temerario al cruzar tribunas a 176 teniendo la "epingle a chevoux" a 800 metros. Hizo una carrera bellísima. No participan de esta opinión algunos de sus competidores cuyos nombre he de omitir. Recogiendo impresiones de la carrera, en una mesa rotundamente sportiva que sirvió para que en el banquete de la noche, en los Ambassadeurs, conociéramos el buen humor de Lehoux, de Daniel, de Ciaszkowsky, de L'Espee, de Etancelin mismo, pudimos comprobar que Etancelin no dió todo lo que podía dar. No tenía enemigo ante sí, y desde la vuelta 15, navegaba en conserva con 2, 3 y hasta 4 minutos sobre el verde Bentley del capitán Birkin. "Etancelin pudo y debió haber dado más, insistía X. en nuestra mesa" —el vencedor "hizo" una media horaria de cerca 146 kilómetros sobre los 400 de recorrido—. El comentario general era que no apretó en las últimas vueltas, porque tenía ya la carrera en la mano. Así vimos que De l'Espee, que quizás haya hecho la mejor carrera de su vida, ya que sin dos pérdidas estúpidas de 2 y 3 minutos respectivamente, hubiera copado el puesto al polaco Ciasskosky y al chileno Zanelli, anduvo durante algunas vueltas en las "faldas" del rouennais, navegando también a su vez en conserva. Etancelin le llavaba una vuelta exacta de ventaja, o sea aproximadamente 6 minutos y segundos. Y es que Etancelin, con ese magnífico 2 litros con compressor, que con el 14 y el 58 (Chiron y Williams) eran los más rápidos sobre el terreno, no quiso forzar esa maravilla de mecánica que ha rodado a 150 de media en Monza, ni quiso exponerse a un posible fracaso. Chiron, bajo, muy bajo de forma el año actual; Dreyfus, el gran favorito de Pau, y Williams, el hombre más rápido sobre el terreno (record de la vuelta a 154 kms. 70 metros en su novena), desaparecido de la carrera, ¿qué enemigos de verdadera calidad tenía ese admirable conductor, muy del tipo italiano por su ardid y fogosidad sí que no por virtuosismo de conductor?

Hay muchos que están ya convencidos de que Etancelin es la estrella del año..., siempre que Dreyfus no esté a su lado. Hoy forman los dos el equipo más completo y más peligroso que pueda enviarse a una carrera, porque en los dos concurren las mismas circunstancias: juventud, ambición, valentía y mucho conocimiento de la máquina. Se ha hablado de Chiron. Chiron hizo una carrera desastrosa; dejaba el mando a Bouriat sin motivo alguno; no justificó su reputación, quizás por algo de "nonchalance", producida por sus relaciones con la Casa y cuestiones de orden interior; pero esto sólo aparente, puesto que lo que es verdaderamente cierto es que Chiron solamente ha ganado un primer premio este año: el Gran Premio de Europa, en Bélgica; y para ello, Bouriat tuvo que "aflojar" el acelerador al objeto de que el compañero de cuadra designado ganara la carrera.

Williams era nuestro favorito. Conocíamos algunos de sus tiempos en los ensayos; creíamos saber algo de su máquina, y siempre, aunque no lo parezca, aunque ni aparente así, apoyado por Bugatti, aunque el gran y rubicundo constructor de Molsheim se lo calle o lo niegue a veces. A Willias debemos los momentos de más emoción de la carrera. Anduvo a 150 de media constantemente hasta su retirada en la vuelta décimaquinta; pero llevando la cabeza en las diez primeras vueltas.

De los demás, Zanelli nos gustó bastante; y mucho, muchísimo el barón de l'Espée, le "coureur-journaliste", propietario de "Le Courrier de Bayona". Hizo la carrera más regular y a 136 de media horaria; y el ocupar el quinto lugar de la clasificación entre los 13 que terminaron la carrera —puesto ganado a Senechal en la última vuelta—, justifica lo que de él hemos dicho antes respecto a que muy posiblemente sea la mejor carrera de su vida deportiva, y quizás... la última.

No olvidamos a Birkin. El capitán inglés llevó más que honrosamente los colores británicos y acreditó ser un piloto de categoría, y quizás más merecedor de un triunfo rotundo al llevar su "ca-

rro" con pasmosa facilidad contra las dificultades aerodinámicsa, que le desventajaba en relación a los "Bugatti", por su especial construcción, que, en realidad, es casi la misma de serie, pues es coche que ha corrido en Le Mans en gran "sport". Su clasificación de segundo le honra; y hora es ya de que se rompa esa pretendida superioridad de los "puro-cielo", contra los cuales no se conoce otra competencia que la de los propios coches de carrera y de construcción especial, por lo tanto.

Ciakosky, el polaco, fué cuarto. Quizás el "6" no esperaba esta clasificación. Es bueno; pero dejó atrás a Senechal, a Bouriat, a De l'Espée mismo y a otros que son mejores que él. Y con la criba de coches que hizo la recta de Tarbes (salieron 28 y llegaron 11), se vió en un cuarto lugar que le valió sus buenos 25.000 francos de premio, inesperados en verdad, pues no hay más que seguir su colocación cada cinco vueltas, y hasta la última serie no llegó a figurar en los primeros lugares, y eso gracias a determinadas retenciones.

En resumen: una carrera más bien sosa. Eso sí, espléndida en cuanto al aparato, presentación y número de coches. Pero... faltó algo. Espíritu de lucha, acometividad, competencia, en suma. Es preciso presentar a los azules otros coches de calidad para que aprieten. ¿Qué es lo que no haría la fantasía de Dreyfus y un Etancelin, "bien empujados", en Lasarte?

Fué muy de lamentar el accidente del popular Sabipa. Tiene la mandíbula fracturada. En los entrenamientos se prometía a sí mismo inquietar al vencedor, que se veía en Dreyfus. Lástima el "humour" de Charavel, pues posee una enorme clase de conductor, que es la que le permitió ser gran vencedor en Monza. Pero esto se alarga. Prometemos la reanudación con una porción de detalles interesantes sobre el I Gran Premio corrido en Pau y sus incidencias, aunque antes de terminar hemos de señalar un gesto muy consecuente y muy deportivo. Don Gregorio Odriozola, gerente de la Delegación Ford en Guipúzcoa, tuvo la gentileza extrema de poner a disposición del enviado especial de EL PUEBLO VASCO uno de los últimos modelos de la Casa. "Con un "Ford" se va a todas partes", se dice; y a esto, que es quizás su mejor elogio, debemos añadir que se va tan bien como en el mejor "carro". Palabra. Prueba es que estaríamos dispuestos a elegir un viaje más largo y más rápido que a la capital bearnesa... Muchas gracias, repito, a ese gesto tan bellamente deportivo...

MEREDITH.

⁂

RESULTADOS TECNICOS

Cinco vueltas: 1. Williams (m. h.: 149,230); 2. Zanelli; 3. Chiron; 4. Etancelin; 5. Birkin.

Diez vueltas: 1. Chiron (m. h.: 147,112); 2. Etancelin; 3. Williams; 4. Birkin; 5. Zanelli.

Quince vueltas: 1. Etancelin "m. h.: 146,544); 2. Zanelli; 3. Birkin; 4. Chiron; 5. Senechal.

Veinte vueltas: 1. Etancelin (m. d.: 146,655); 2. Birkn; 3. Zanelli; 4. Senechal; 5. Ciakosky.

Veinticinco vueltas: 1. Etancelin (media horaria: 145,850); 2. Cap. Birkin; 3. Zanelli; 4. Ciakosky; 5. Barón de l'Espée.

Carrera, 25 vueltas. Total de kilómetros, 395,875.

* *

A las ocho de la mañana se dió la salida a los motoristas, que tenían distintos recorridos que cumplir, según el cilindraje de sus máquinas respectivas.

Desde la vuelta 18 tomó el mando el inglés Stanley Woods, que probó pronto ser el más rápido de los concurrentes. Las clasificaciones han sido:

Categoría 500 cmc.:

1. Stanley Woods, en 2 h. 43' 43", a una media de 121,830.

Categoría 350 cmc. (una vuelta menos):

1. Hicks, en 2 h. 36' 44", a una media de 121,227.

Categoría 250 cmc.:

1. A. Mellors.

Categoría 175 cmc.:

1. Fernborough.

» LA VOZ DE GUIPUZCOA »

S.S. 24 de Setiembre 1930.

AUTOMOVILISMO

Ante el Gran Premio de San Sebastián

Las localidades para el Circuito

Los distinguidos directivos del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, señores Rezola, Maquívar y Zabala, estuvieron el pasado domingo en Pau presenciando la carrera del Gran Premio del A. C. de Francia.

Según sus manifestaciones al regreso de Pau, no han asimilado ninguna enseñanza en el orden técnico de la organización. Por el contrario, se mostraban francamente satisfechos al comparar el espectáculo presenciado con los ya clásicos del Circuito donostiarra.

Solo una cosa—decían—hemos envidiado: la concurrencia extraordinaria de espectadores en aquellas amplias tribunas y en la libre circulación. En San Sebastián nos falta ese apoyo decidido del público, acaso por la configuración del Circuito de Lasarte que permite situarse en muy diversos puntos del recorrido libremente, sin contribuir a la taquilla.

Se calcula en unos 600.000 francos lo recaudado por entradas en Pau.

El número de coches nacionales y extranjeros llegados el mismo día al Circuito bearnés fué, según los datos estadísticos, de diez mil.

Todo ello revela el gran entusiasmo deportivo del pueblo francés que responde siempre con su adhesión y presencia a estos acontecimientos.

Cuanto al interés e importancia de la carrera ofrecida por el A. C. de Francia, la que se anuncia para el día 5 de octubre en nuestro Circuito reunirá indudablemente mayores alicientes.

La participación italiana será el "clou" del Gran Premio de San Sebastián. En Pau no pudieron lograr la inscripción de los famosos bólidos "rojos" que veremos en Lasarte.

Como la lista de inscripción se cierra mañana, jueves, día 25, pronto podremos ofrecer a nuestros lectores el cuadro completo con los nombres de los corredores y marcas participantes.

Ya se ha recibido en el R. A. C. G. la Copa del rey destinada al ganador del Gran Premio de San Sebastián. Es un espléndido trofeo de plata que lleva grabadas las cifras reales.

En el R. A. C. G. han comenzado a recibirse encargos de localidades para la gran tribuna de Lasarte.

Los precios fijados para el Gran Premio son lo ssiguientes:

Palcos: Primera fila (6 asientos), pesetas 175; ídem segunda, tercera, cuarta, quinta y sexta fila (sin numerar), pesetas 15.

Delantera de palco (numeradas), ptas. 25.

Libre circulación, pesetas 10.

Garaje, pesetas 10.

Las localidades se hallan de venta todos los días, en el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, Plaza de Oquendo, de once a una y de cuatro a ocho.

» LA VOZ DE GUIPUZCOA »
S.S. 26 de Setiembre de 1930.

Automovilismo

Las inscripciones para el Gran Premio de San Sebastián

El equipo completo de los "Masseratti", los grandes vencedores de Monza, correrán en Lasarte. - A última hora han formalizado su inscripción Etancelin, el ganador del Gran Premio de Francia, y Dreyfus, que no pudo correr en Pau

Si la carrera de Pau se caracterizó por la ausencia de lucha, por la carencia de batalla, debido a que los ases no existieron desde el primer momento, no podrá decirse otro tanto de Lasarte. Ocho corredores italianos hemos de ver al mando de los "Masserati", los "Alfa" y algún "O. M," que aparezca a última hora; pero forzoso es señalar la enorme importancia, el colosal acontecimiento que supone para San Sebastián la participación del as de los campeones, del coloso Varzi, vencedor en Monza a una media horaria impresionante; vencedor el año pasado en Lasarte en sport, y la primera figura, al lado de Nuvolari, de las montas del "fasció".

Todos los records de Lasarte caerán este año. Los 141 kilómetros de media, de la mejor vuelta de Chiron, serán pulverizados. La media de 130, a la que no se ha sobrepasado todavía en Lasarte, será a su vez deshecha. Se cuenta y no se acaba de los dos litros y medio "Masserati" que han ganado en Monza. Tanto es así que, comparados con los más rápidos "Bugatti", que al decir de los técnicos son los 2.300 con compresor, no hay lucha con ellos, ni siquiera con los nuevos dos litros con compresor, que se asegura todavía ser más rápidos. No cabe sino que los hombres y las máquinas hagan un esfuerzo colosal, jugándose materialmente coches y montas, apretando todo lo que hasta la fecha no han apretado por no tener más que "Bugattis" alrededor, como el año pasado.

Se terminaron ya los paseos de los "puro-cielo" por Lasarte. Ahora habrán de correr, y si la participación de Dreyfus y de Etancelin, el gran vencedor del Gran Premio de Francia, es definitiva, prepárense nuestros lectores a ver la lucha más memorable del Circuito donostiarra, la más dura, la más sangrienta, porque esa competencia francoitaliana que por primera vez, y en este magnífico terreno de Lasarte, ha de jugarse, debe terminar entregándonos un vencedor a costa de bajas en las filas enemigas. Forzosamente.

Los "Masserati" andan mucho, muchísimo. En Monza han rodado a 167 de media en algunas vueltas, pero aquello es una pista. En Lasarte los "Bugatti" están más habituados. Es más coche el "puro-cielo" para rodar por Lasarte, al parecer; y con un Lehoux, con De l'Espee, con Dreyfus, que era el gran favorito —no se presentó—en Pau; con Etancelin, el formidable ganador, ¿qué es lo que podrán hacer estos tres hombres contra el equipo italiano? ¡El mejor equipo italiano que jamás haya salido al extranjero!

✿

La propaganda sigue su curso, y ascendente, en los locales del R. A. C. G. Ahora es Francia la que solicita envío de billetaje. De las grandes masas de Pau vendrán elevados contingentes, aprovechando unos la baja de la peseta y otros la oportunidad de ver a los italianos contra los franceses, por primera vez desde hace algunos años, en plan de competencia tan dura y numerosa.

Navarra, Vizcaya, Alava... Zaragoza mismo hizo ayer encargo de localidades. Esto quiere decir que la participación de los italianos por primera vez — entiéndase bien, *por primera vez* — en nuestro Circuito, en plan de carrera, en plan de formidable batalla, ha causado tal sensación que serán contados los que se queden sin ver el virtuosismo de un Varzi, de un Maggi, del incomparable Maggi, el conductor más arrojado de la "cuadra" italiana, que romperán, a no dudar, todos los records establecidos en Lasarte, obligando a los "Bugatti", esta vez sí, a emplearse a fondo, hasta quemar sus máquinas...

Al menos eso dicen los cronistas y técnicos italianos. "San Sebastián, la carrera del año", la denominan, y no están exagerados en el elogio.

✿

Los socios del R. A. C. G. pueden pasar con la mayor premura a recoger su totalidad y pase de garaje, en evitación de contingencias de última hora, pues la demanda de billetaje es grande. Palcos han sido varios los reservados. Lo mismo que localidad de tribuna, en abundancia. Ante la posibilidad de que llueva, los que hayan de recoger sus localidades deberán hacerlo seguidamente, pues hay grandes propabilidades de que se agoten las localidades cubiertas quizás antes de que lleguen a taquilla en el Circuito.

Estos últimos son detalles que nos ruega el Real Automóvil Club de Guipúzcoa hagamos constar en nuestra información, en beneficio de todos, pues la demanda es grande.

LA INSCRIPCION DE ETANCELIN

Ayer a última hora de la noche conocióse la noticia. A la lista de inscripciones, bien nutrida por cierto, y de calidad, con la presencia de los Masseratti ha venido a añadirse la que sobre el papel, en estos momentos, más prestigio pueda darle: la de Etancelin. La del vencedor del Gran Premio de Francia, recientemente, en Pau, ante muchedumbres elevadas y no menos número de compatriotas nuestros, que pudieron apreciar la magnífica forma del admirable corredor francés, as de los ases en la presente temporada.

La noticia es realmente sensacional. Había sus dudas si el "rouennais" podría venir a San Sebastián después de la elevada categoría a que le ha elevado su reciente victoria. Entre los miembros del R. A. C. G., cuyos esfuerzos no podían quedar baldíos y bien merecían un premio.

Etancelin, el admirable ganador a más de 145 kilómetros de media, correrá en San Sebastián y tendrá a su lado a Dreyfus, al admirable "driver" nicense que en Pau no pudo tomar la salida.

"EL PUEBLO VASCO"
S.S. 26 Setiembre 1930.

DE PAU A LASARTE

EL APOGEO DE LOS GRANDES PREMIOS

Hemos abandonado Pau y nos hallamos a menos de doce días de nuestro gran Circuito de Lasarte. La impresión de los "bólidos" deberá permanecer latente por lo menos durante estas dos semanas, en las que los ensayos, las puestas a punto, las inscripciones definitivas mantendrán nuestro ánimo dispuesto a las mayores emociones. Es, pues más bien una continuación, aunque sea una continuación mejorada...

El Gran Premio de Francia se ha disputado en medio de un temporal técnico y deportivo, que para nosotros no lo quisiéramos. Que si Bugatti, que si Faroux, que si Perousse, que si... X. El resultado de ello fué entregarnos una carrera en la que no hubo disputa ni acometividad, no hubo sensaciones fuertes, porque no las podía haber, no habiendo batalla. Después el "rajamiento" de los "ases" haciendo acto de presencia en plan de

exhibición, colmó nuestro "spleen" y anuló nuestras esperanzas.

Qué mal pago para el esfuerzo de los organizadores. Qué mal pago para el esfuerzo de ese gran público que "cotizó" su visita al Circuito con esplendidez que, por aquí desconocemos, y qué mal pago para esos caballeros del Club Basco Bearnais, entre los que destaca como figura privilegiada P. Charles Combes, nuestro Zappino, nuestro Maquívar de aquí, cuya labor obscura de meses y meses, no ha sido vista hasta la más bella realización de público que jamás un Gran Premio de Francia haya logrado.

Por lo demás... los comentarios póstumos de un 24 Gran Premio de Francia, podrían y pueden confundirse con los que llevamos dados a nuestro VIII Gran Premio de San Sebastián, y si aquel en el aspecto técnico espectacular careció de interés ¿por qué no acudir al consuelo de este maravilloso Circuito de Lasarte, que no nos cansamos de alabar y al que aquí mismo, en casa, hay quien se niega la colosal importancia que debiera dársele?

♣ ♣

Se ha dicho —y es rigurosamente cierto— que la "recette" que tuvo el Gran Premio de Pau, ascendió a más de 600.000 francos, o sea, superior a 210.000 pesetas. Vemos al señor Zala, tesorero de nuestro R. A. C. G. crear miel en los labios. Vaya panal, pensará... Pero ha de explicarse cómo esto puede suceder. Acotando materialmente todo el perímetro del Circuito y sus principales vías de acceso. Creando un inmenso cierre sobre unos veinte kilómetros cuadrados de terreno... Tribunas principales en la recta de Tarbes. Tribunas accesorias en los virajes. Tribunas en Morlass, sobre las "eses" —que el domingo parecían "ies"— amplios garages para todos esos servicios ¡y "cotizando" el acceso! Y aquí, en Donostia, vamos a descubrir que el Circuito es absolutamente gratuito? ¿Qué recaudación no tendríamos si los de Oriamendi, los de Bazcardo, los de Urnieta, los de Telley Gañe, los de Oria, los de Lasarte, los de Chiqui-Erdi mismo, pagasen en la proporción debida?

El Circuito de Lasarte, es un Circuito eminentemente popular. No hay que descubrirlo. Lo dijeron Segrave, Lee Guinnes, Benoist, Massetti, Materassi... Es un Circuito de "elan", de empuje, "se siente uno como llevado por las masas..." nos decía Constantini, "y por fuerza apretamos el acelerador hasta la imposible". Lasarte, se diferencia de otros Circuitos, y principalmente de los franceses (cuya estructura en general responde a estos principios: una recta, curvas en ángulo agudo, curvas en S y vuelta a la recta), en que es un autodromo realmente natural, que exige calidad de corredor, de máquina, de virtuosismo. Un trazado que desconoce una recta siquiera sea ésta de 1.000 metros y sobre el que Chiron ha rodado a más de 141 de media, que no podrá estar magníficamente preparado, como pocos o como ninguno para que en sus 17 kilómetros 315 de recorrido pueda mantenerse el cuenta revoluciones en 11-12 y 13? Lasarte es algo tan privilegiado, que después de haber visto otros trazados, se comprende, se aprecia palpable, la magnificencia de esa carretera a más de 20 metros de ancho en casi todas sus partes y con un mínimo de 14... Esta "recta curvada" de Oria vista desde tribunas, es algo magnífico e imponderable. Ante ella se han dado las magníficas batallas Benoist-Matesarri, bella como ninguna, y me remito al juicio de los comentaristas extranjeros Fareux, Phillippe, Petit... En las tribunas de Lasarte, que quizás en otra parte del Circuito se "sienten" las carreras, se vive en ellas, y a pesar de todo el recorrido está siempre magnífico de vitalidad, de humor, de interés, de... nuevos técnicos reloj en mano. No conoce el cronista los recorridos italianos, pero juraría que en ellos se muestra el mismo ardor de lucha que en este lasartearra ...Ahora que aquí la escena es mayor, más soberbia, más teatro y más real...

No hay solamente más que un defecto: que no se... paga. Es popular, eminentemente popular y basta.

♣ ♣

Lasarte, por obra y gracia de... —¿qué diremos, amigo Maquívar, de la casualidad?— esa casualidad si ustedes quieren, pero también de un magnífico tesón e interés, que rechaza todos los elogios, tiene en su poder la carrera del año. Pero para ello, cuánto sacrificio y cuánto desvelo... Se ignora probablemente, que el Automóvil Club de Guipúzcoa es un organismo regido por "amateurs" del automóvil. Se ignora que al poner éste esa magnífica obra, de que hablaba Champetier de Ribes, el ministro de Pensiones —de quien dicho sea de paso tenemos guardados unos conceptos más que elogiásticos para esta maravilla del País Vasco —el R. Automóvil Club de Guipúzcoa, no ha hecho hasta el momento sino ofrendar su trabajo y poner en riesgo las raras economías que pueda tener su especial organización defensiva en los intereses de sus socios. En Pau, no. En Pau, el Ayuntamiento ha empezado por ceder gratis un local al Automóvil Club Basco Bearnais, después ha venido el apoyo, financiación, etc., de las ideas que han dado por resultado la celebración de ese Gran Premio, que para el año próximo lo repetimos, se lo disputan ocho villas francesas —tres con terreno apropiado y cinco dispuestas a construirlo—. No quieren ustedes que el cronista se sienta satisfecho, identificado, con esa exacta ideología y comprensión de las necesidades de un pueblo, demostradas tan palpablemente y que bien las quisiera ver en el suyo, en vez de esa labor casi mendicante, por así decirlo, de los caballeros del R. A. C. G., para una organización que es de interés local, regional y nacional, y si cuya organización a ellos compete por el tecnicismo que ella exige, su celebración no es cosa que ellos debieran hacer y sí el pueblo?

¿O es que vamos a dejar caer esa maravilla de Circuito?

MEREDITH.

» EL PUEBLO VASCO »

S.S. 27 de Setiembre 1930.

MOTOR

CIRCUITO DE LASARTE

El VIII Gran Premio de San Sebastián

La gran prueba de velocidad que ha de correrse el día 5 de Octubre ha logrado el interés de todos los aficionados, y promete revestir extraordinaria importancia.

Respecto a la hora de comienzo para la carrera, los dirigentes del R. A. C. G. se entrevistaron ayer ayer con Su Majestad, pidiendo a don Alfonso que, puesto que ha de asistir a la prueba, designase la hora más a propósito. Se acordó que comenzase la prueba a las doce. El Monarca hizo elogios del estado del Circuito, que recorrió ayer con uno de sus automóviles.

A continuación damos las inscripciones y demás detalles:

1. Lehoux (Bugatti I).
2. Dreyfus (Bugatti II).
3. Maleplane (Bugatti III).
4. Stoffel ((Peugeot I).
5. Ferrand (Peugeot II).
6. A. Sartorio (Maserati I).
7. F. Sartorio (Maserati I).
8. Senechal (Delage).
9. Ch. Montier (Ford I).
10. F. Montier (Ford II).
11. Fourny (Bugatti IV).
12. Daniel (Bugatti V).
13. Varzi (Maserati III).
14. Maggi (Maserati IV).
15. Etancellin (Bugatti VI).
16. Arthez (Bugatti).
17. Van Hulzen (Bugatti).

LOS ENTRENAMIENTOS

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha señalado las fechas 2, 3 y 4 de octubre próximo para los entrenamientos oficiales, siendo las horas en que se hallará neutralizado el Circuito las de las seis y media a ocho de la mañana.

PRECIOS Y VENTA DE :: :: LOCALIDADES :: ::

Los precios fijados para el Gran Premio de San Sebastián (incluídos los impuestos), son los siguientes:

Palcos, primera fila (seis asientos), 175 pesetas; ídem segunda fila, 150; ídem tercera fila, 100.

Gradas, primera fila (numeradas), 20 pesetas; ídem segunda, tercera, cuarta, quinta y sexta fila (sin numerar), 15 pesetas.

Delantera de palco (numerada), 25 pesetas.

Libre circulación, 10 pesetas.

Garage, 10 pesetas.

Las localidades se hallan a la venta todos los días en el Real Automóvil Club de Guipúzcoa (Plaza de Oquendo), de once a una y de cuatro a ocho.

A LOS SOCIOS DEL R. A. C. G.

Los socios del R. A. C. G. deberán solicitar en el domicilio social las localidades para la tribuna de Lasarte y los pases para el garage mediante la presentación de la tarjeta de socio co[illegible] te al año actual.

Es indispensable el cumplimiento de este requisito y por ello se advierte a todos los socios el Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

LAS INSTALACIONES DEL CIRCUITO

Las carreteras del Circuito están siendo objeto de una completa reparación en aquellos trozos que así lo requerían.

Una vez más la Diputación Provincial acude a prestar su valioso concurso a esta gran prueba automovilista, poniendo en evidencia encomiable sus peritísimos servicios técnicos y la bondad de las carreteras provinciales.

En Lasarte las tribunas han sido desalojadas de todos los materiales destinados a las instalaciones de los "stands", "affichage", etc. Dentro de muy pocos días, todos los trabajos estarán terminados y ofrecerá aquel pintoresco lugar el aspecto de un escenario puesto para la representación de gala.

Como en los años precedentes, la instalación telefónica para las comunicaciones del Circuito estará a cargo de la Red Provincial y la parte auxiliar la realizarán los artilleros militares.

No faltará el menor detalle, pues habrá hasta restaurante.

"LA VOZ DE GUIPUZCOA"

S.S. 30 de Septiembre 1930.

Notas del Circuito

Ayer se realizó el sorteo de los "partants" que correrán en el Gran Premio automovilista de San Sebastián

AYER SE VERIFICO EL SORTEO DE LOS "PARTANTS"

"Nunca es tarde si la dicha es buena", dice el aforismo popular, aplicando éste al próximo Circuito, quiere decir, que la última carrera del calendario europeo va a ser la primera en todos los aspectos: técnico, deportivo y espectacular.

Circunstancias conocidas, han querido que el VIII Gran Premio de San Sebaostián haya sido demorado hasta el próximo domingo, 5 de octubre. Con ello hemos salido notablemente beneficiados. Se ha conseguido una lista nutrida y valiosa de inscripciones, en la que se destaca la presencia de los famosos "ases" italianos, y se ha estirado la jornada veraniega con este sensacional festejo automovilista.

En el Real Automóvil Club se verificó ayer el sorteo de números de los "partans" correspondiendo los siguientes:

1. Sartorio A. (Maserati).
2. Stoeffel (Peugeot).
3. Senechal (Delage).
4. Etancelin (Bugatti).
5. Montier F. (Ford).
6. X. (X.)
7. Ferrand (Peugeot).
8. Varzi (Maserati).
9. Montier C. (Ford).
10. Maleplane (Bugatti
11. X. (X.)
12. Maggi (Maserati).
14. Lehoux (Bugatti).
15. Dreyfus (Bugatti).
16. Sartorio P. (Maser
18. De L'Espee (Bugatti
19. Zanelli (Bugatti).
20. Van Hulzen (Bugatti
21. Daniel (Bugatti).
22. Fourny (Bugatti).
23. Arthez (Bugatti).

ECOS DEL CIRCUITO

Los entrenamientos oficiales están señalados con el Circuito neutralizado los días 2, 3 y 4 de octubre, de seis a ocho de la mañana.

—En el sorteo de números de los coches participantes, fueron excluídos el 13 y 17 porque, según los corredores, tiene "jettatura".

—En la lista de "partants" aparecen dos X. Una corresponde al italiano Nuvolari, que después de estar inscripto fué víctima de un grave accidente en Monza y se declró "forfait". Posteriormente hemos leído su nombre entre lo sinscriptos para el Gran Premio de Checoeslovaquia. Se le sigue reservando el número por si se decide a correr en el Circuito donostiarra.

—Los hermanos Sartorio que tripularán dos "Maserati", han anunciado telegráficamente su arribo a San Sebastián hoy, martes. Y el jueves a primera hora, Varzi y Maggi, con sus máquinas rojas de "corsa".

—El chileno Zanelli salió ayer de Niza con dos de sus "racers". Viene por caretera para estar mañana por la noche en ésta.

—El barón de L'Espée estuvo ayer en el Circuito con su coche de ensayos. Para la carera del domingo espera un nuevo dos litros de la fábrica de Molhseim.

—Etancelin, el ganador del Gran Premio de Pau, ha anunciado también su llegada para mañana a fin de comenzar el jueves los entrenamientos en el Circuito.

—Los señores comisarios de ruta, han sido convocados para esta tarde, a las siete, en los locales del R. A. C. G. al objeto de recoger brazaletes e instrucciones.

—Sigue muy animado e ldespacho de localidades para las tribunas de Lasarte en las oficinas del R. A. C. G. (Plaza de Oquendo)

Los encargos solo se reservarán hasta el próximo viernes. Pasado este último plazo serán puestos a la venta las localidades que no hayan sido recogidas.

—De Pau y organizado por el Automóvil Club Vasco-Bearnés vendrá el domingo una caravana de mas de 50 coches para presenciar la carrera.

EL CIRCULO MERCANTIL E INDUSTRIAL Y EL CIRCUITO AUTOMOVILISTA

Lo ssocios y sus familias podrán presenciar las carreras de automóviles desde uno de los puntos más estratégicos del Circuito, gozando de las delicias de un día de campo.

El lugar designado es una hermosa campa del caserío "Hermotegui" situado en Urnieta Habrá puesto de meriendas, bebidas y refrescos.

Para la mejor organización de la excursión se ruega a los señores socios pasen por Secretaría de cuatro a siete de la tarde para retirar la tarjeta con indicación del lugar que les dará derecho al acceso al campo.

» EL PUEBLO VASCO »
S.S. 3 de Octubre de 1930.

MOTOR

FIGURAS DEL CIRCUITO

EL BARON DE L'ESPEE

Corredor, periodista, pelotari...

Vasco, nacido y afincado en Guethary, ¿quién no conoce, siquiera de oídas, ese magnífico palacio campestre, de enamorado, que él llama "Martienia"?

De l'Espée viene al Circuito. Estuvo en el año 1923, cuando las carreras no eran sino buceos de organizaciones mayores. Y ganó. Ganó su carrera, en coches de "sport". Ochenta y cinco de media no es considerable; pero de aquí a entonces, el Circuito ha ganado en rapidez y la máquina..., la máquina también. Contra el viejo 4 cilindros de entonces, hoy recibirá de Molsheim un magnífico 8 cilindros 2 litros., "derniere nouveauté", de Bugatti. Alrededor de los 228 en "palier"...

—¿Y cree usted dominar ese verdadero "pursang" en Lasarte?

El director de "Le Courrier de Bayonne" sonríe;..., sonríe como un "grand enfant":

—¡Oooh! Sí. "Hace" más todavía; pero Lasarte es ancho, mucho más ancho que Pau. Se puede rodar... si hay alma.

—¿Cómo ha encontrado usted las modificaciones del Circuito?

—Buenas. Muy buenas. Rápido y duro a la vez. Hay que ir de prisa; y no puede confiarse uno, porque no hay rectas.

—¿Entonces?

—No hay que soñar en ganar. Hay gente de clase, de mucha clase delante de mí: Varzi, Zanelli, Maggi, Etancelin, Lehoux, Dreyfus. ¡Ah! Verán ustedes a Dreyfus, en su propia salsa, contra los italianos. Buen plato. Y todos andan mucho; todos, porque hay muy buenas máquinas, sobre todo entre los "Bugatti".

—¿Y los "Maserati"?

—Tengo entendido que son lo mejor que se ha hecho en coches de carrera, como rápidos y resistentes. Y así tiene que ser para ganar ellos solos en Monza, y muy fácilmente, a los "Alfa", a los "Bugatti" y a todo el mundo.

—Entonces, ¿vencedor del Gran Premio Var...?

—Veremos. Todo es cuestión de táctica. Hay una batalla en toda regla a plantar a los italianos. Son más rápidos que nosotros y muy valientes. Varzi, además, conoce bien el Circuito; y seguramente que, debido a eso, cuenta ustedes con la inscripción que ha codiciado todo el mundo, por ser el mejor corredor del año, ya que Maserati pretenderá sostener su triunfo de Monza.

—Luego, ¿el pronóstico?

—Imposible. Son muchos, muchos. Dieciocho máquinas rodando en el Circuitode Lasarte, es demasiada gente para crer que este Gran Premio lo puedan ganar los ases precisamente. Hay que luchar, y mucho.

—Con sinceridad. ¿Qué cree usted de nuestra carrera?

—Muy buena. Lo mejor, lo mejor del año. Tienen ustedes los italianos, y eso cuesta dinero.

Y De l'Espée prosigue en su "Bug" de entrenamiento, un "puro-cielo" juguete de la juventud moderna, una ronda demasiado veloz cerca de Bazcardo. — EL SPEAKER.

NOTAS DEL CIRCUITO

Ayer mañana, primera sesión de entrenamiento, rodaron ocho coches; a saber: Stoeffel, con "Peugeot"; Ferrand, con "Peugeot"; Van Hulzen, con un "Bugatti" naranja (holandés); Zaneli, Fourny (el 68), Lehoux, De l'Espée, Dreyfus, con "Bugatti", azules. Todos ellos apretaron de firme desde el comienzo. "¿Qué sucede?", nos preguntamos.

Lo ignoramos. Lo cierto es que se "pegó" muy fuerte.

Lehoux anduvo a cerca de 139 de media; Fourny le pisó los talones; Zanelli hizo diabluras con su "puro-cielo". A la "gente" le dió por pisar muy fuerte. Cosa que no se ve jamás en el primer ensayo.

"¿Qué sucede?", nos preguntamos.

⁂ ⁂

Los italianos rodaron por la tarde. En plan de preparación, Varzi fué enseñando las "concéntricas" al conde Maggi. Los "rojos" anduvieron en pasos de tanteo, probando las dificultades a muy poca "allure".

Hoy quizás aprietan un poco; aunque lo dudamos, puesto que los coches vienen nuevecitos, con una puesta a punto cronométrica; y por si acaso, con... cinco mecánicos.

Varzi y Maggi, primeros conductores italianos, con coche italiano, en plan de velocidad pura, bien venidos seáis al Circuito donostiarra. Y suerte.

⁂ ⁂

Las localidades siguen vendiéndose con más animación que nunca en el R. A. C. G. El tiempo, los italianos, las inscripciones, la lucha de ases, todo ha podido determinar esa fiebre que se denota a través de los continuos encargos.

Se advierte nuevamente a los que los tienen hechos, que solamente hasta hoy, a las siete de la tarde, les serán reservadas. Después de esa hora, venta libre de todas las localidades.

⁂ ⁂

Ayer hubo 119 coches frente a tribunas. Hora, seis y media de la mañana. Primer día de entrenamiento. Cifra-"record" de los ensayos del Gran Premio de Europa, batida. ¿Puede darse detalle más demostrativo del interés que ha despertado la "carrera del año"?

Plan deportivo puro... Hasta el madrugón.

⁂ ⁂

Hay una apuesta sensacional. Cien "amadeos" a ochenta, a que los italianos ganan la carrera. El

de los cien, un tolosano; y el de los ochenta, un donostiarra.

Thomas está en San Sebastián. Ayer discurrió, sin "bólido", desde luego, por las rúas donostiarras e hizo acto de presencia en la Plaza de Oquendo.

—En París —nos dijo— se aguarda con interés loco el resultado de la batalla "Bugatti" - "Maserati". Además, como estamos en pleno Salón, todos preguntan "¿Qué hará "Bugatti"?".

Es un factor interesante de ventas el resultado de la carrera del domingo, para el constructor de Molsheim. Su supremacía puede ir de golpe hacia abajo, si Varzi y Maggi hacen lo que los italianos, y con ellos sus técnicos, creen.

Será la imposición definitiva de los "rojos"; porque el año que viene...

⁂

No olvidarse que la carrera comienza a las doce en punto del mediodía. Una hora antes se cierra el Circuito. Los artilleros, como en otros años, guardarán la carrera. Ellos y los comisarios tienen tienen órdenes severísimas para los contraventores de las disposiciones dadas para garantizar la seguridad del corredor y... del público, a la vez. No lo olviden.

⁂

Lehoux es la quinta vez que corre en San Sebastiá. "No hay quinto malo", suele decirse en términos tauróflos. ¿Será éste el de la "sorpresa"? No sé por qué me parece que este año será el animador de la carrera. El Constantini de 1930. Está en forma; rápido y con suerte. Veremos.

⁂

Ayer no se hablaba más que de la presencia de los italianos en San Sebastián. Tanto se ha hablado ya de ellos, tantas hantas han sido las gestiones para que acudiesen a tal o cual Gran Premio, que las masas dudaban de si Varzi y Maggi rodarían por Lasarte.

Ya están ahí. Ahora, como as, no falta más que Etancelin. El vencedor del Gran Premio de Francia, en Pau. El hombre de la temporada. También ése llega, y el cuadro de super-ases queda completo.

El Ayuntamiento de Rouen, su villa natal, le ha hecho una espléndida despedida —según leemos en "L'Auto"— antes de salir para San Sebastián, y llegará a la capital guipuzcoana en avión.

Hoy, al mediodía, Etancelin, que conoce perfectamente el Circuito por haber corrido ya en él, estará en Parma (aeródromo de Parma, en Biarritz, no confundirse).

⁂

Para terminar hoy. Todos los "records" de participantes en velocidad en San Sebastián, desde el año 1923, batidos. Diecinueve coches. Seis filas de a tres en la salida. Emocionante. Se masca ya el vértigo. — EL SPEAKER.

» EL PUEBLO VASCO »

S.S. 4 de Octubre de 1930.

MOTOR

EL CIRCUITO DE LASARTE

Ayer rodaron espléndidamente hasta trece máquinas. Más que día de entrenamiento, parecía ya el día de la carrera. Hubo dos "pasos" colosales, de "poder a poder", a cargo de Etancelin. Emocionantes ambos. Saludamos al campeón de Francia, vencedor del Gran Premio de Pau. Se halla encantado de la forma en que se encuentra el Circuito.

Admirable, admirable... —nos decía— Se puede "andar". Nos contó su viaje, que hubo de adelantarlo por fuerza, a causa de la salida prematura de su avión, llegando con un día de anticipación a Hendaya, donde ya le aguardaba su fiel "44".

Que ayer mismo quedó transformado en el "4" para nuestra carrera, con sólo una pincelada de azul ultramar.

Igual que el "holandés", que pretendía pintar en su "naranja" —no se puede decir aquí media-naranja, Balantza— la nacionalidad del coche, la suya, la de su mecánico y los números, en colores.

Muy holandés.

⁂ ⁂

También ayer se pegó algo fuerte. Fourny hizo una gran exhibición. Etancelin hizo los 135. En la recta de Oria, en la curva de tribunas, entró a 4.850 revoluciones, que dan aproximadamente —según el puente— unos 184 kilómetros por hora. Lo vimos en un precioso gráfico que Dreyfus tuvo la amabilidad de prestarnos.

Desde luego es una velocidad calculada y no cronometrada; pero que puede errar, a lo sumo, en unos tres o cuatro kilómetros. Los 180 por hora, pues, fueron bien cubiertos.

⁂ ⁂

En el Circuito vimos más gente, mucha más gente que el primer día. Se contaron hasta 200 automóviles. La presencia de los italianos provocó el arribo de muchos coches bilbaínos, navarros, etcétera, que tuvieron que darse el madrugón correspondiente.

Por todo el recorrido la animación fué enorme, según manifestaciones de los corredores. Los italianos se sentían admirados por los gritos que su presencia levantaba en determinados lugares.

Decididamente, los "rojos"...

⁂ ⁂

Ya es sabido que la Familia Real acudirá al Circuito. Lo anticipó S. M. el Rey a los señores Rezola y Maquívar, en su reciente visita a Palacio.

⁂ ⁂

Alfieri Masserati, el denodado constructor, ha hecho manifestaciones muy favorables para el Circuito donostiarra. Considera —y es opinión destacada de todos los "connaisseurs"— que es duro y rápido a la vez, dificilísimo, quizás más que la propia Targa Florio; y desde luego que para ganar se necesita no solamente una buena máquina, sino categoría de "as".

Masserati, constructor, conoce ya la carrera, aunque de antes de la reforma de 1926. En 1924 participó sobre un Diatto, que los aficionados recordarán todavía.

Tiene, pues, el recorrido motivos de simpatía para el genial constructor de los formidables "carros" italianos. Sus esperanzas, no hay que decirlo, son grandes y bien fundadas, después de la serie de victorias del año, que han culminado recientemente en Monza, derrotando en toda la línea la competencia de Alfa y Bugatti.

⁂ ⁂

Ayer llegaron los hermanos Sartorio. Montarán, en tandem, un precioso Masserati, dos litros, del que hoy veremos los ensayos definitivos, pues viene directamente de la fábrica de Bolonia.

Con este coche, la representación italiana va lucida y completa. Tres "carros" y tres corredores de "primissimo cartello".

⁂ ⁂

También vimos ayer representantes de periódicos italianos, que se han anticipado en unos días para ver los entrenamientos de la Gran Prueba. Nos anunciaron el arribo, en el día de hoy, de más representaciones de la nación del "fascio", diciéndonos que en Italia se espera con interés grandísimo el resultado del Gran Premio, final de la temporada.

Y no será preciso decirlo: con él, el triunfo de la "vettura nazionale".

⁂ ⁂

En el entrenamiento estuvieron ayer:

Montier, con Ford; Stoeffel, con Peugeot; Ferrand, con Peugeot; Van Hulzen, con Bugatti; Fourny, De L'Espée, Etancelin, Dreyfus, Maleplane y Zanelli, con Bugatti; Varzi y Maggi, con Masserati.

Las mayores velocidades las hizo Etancelin, con un escalofriante paso frente a tribunas. Dreyfus parece está contento de la puesta a punto de su coche. Mlle. Rosa Tier también saludó a los comisarios deportivos del R. A. C. G.; pero en "tenue de ville".

Parece ser que Bugatti y Faroux llegarán mañana, domingo, en el sudexpreso de París. Son las últimas noticias.

⁂ ⁂

Un pronóstico:

Zanelli	Bugatti.
Etancelin	?
De L'Espée	Bugatti.
Dreyfus	?
Lehoux	?
Van Hulzen	Bugatti.
Varzi	?
Masserati	Masserati.
Maggi	Masserati.
Los críticos (?)	Masserati.
Un espectador	Masserati.
El del 100 a 80	Varzi.

⁂ ⁂

Hoy, de once a una y de cuatro a siete, se expenderán localidades en el R. A. C. G. Aviso a los rezagados.

Hoy también, último día de entrenamiento, de siete menos cuarto a ocho de la mañana. Y pesaje. Los "carros", pues, rodarán por una vez por la gravilla de la plaza de Oquendo.

Periodistas en el Circuito

La importancia del VIII Gran Premio de San Sebastián, con la participación oficial de Italia, en velocidad, frente a los invencibles Bugatti, ha hecho que la afluencia de representaciones de Prensa sea considerable, hasta el extremo de que hemos de retrotraernos al IV Gran Premio de Europa, en 1926, para buscar un parangón.

Ayer se hallaban ya en San Sebastián don Alfredo Giorgi, del "Corriere della Sera", de Milán, y "Stampa", de Torino; y Nava, de "Excelsior", el diario deportivo bilbaíno. Hoy llegan más representantes italianos, franceses y madrileños. Ruiz Ferry y Díez de las Heras, de la villa y corte; "L'Intransigeant", de París, y "La Petite Gironde", de Burdeos, desplazan también representantes; Biarritz, Bayona y Toulouse igualmente anuncian el viaje de enviados especiales, sin contar corresponsales especiales de Prensa, etc.; Giovanni Canestrini es esperado de un momento a otro.

A todos les deseamos cordialmente una estancia grata y de excelente recuerdo en San Sebastián. — EL SPEAKER.

HOY, EN LASARTE

El Gran Premio de San Sebastián, a las doce

A las once se cierra el circuito. La formidable batalla "Bugatti„ "Masserati„ Seis favoritos para el primer puesto. Participarán 15 corredores; y se supone quedarán batidos todos los records.

Participantes definitivos

Núm. 2: Stoeffel (Peugeot). Cilindrada, 3.950. Color, azul.
" 4: Etancelin (Bugatti): 2.000 y azul.
" 5: Montier (hijo) (Ford): 2.300 y blanco.
" 7: Ferrand (Peugeot): 3.950 y azul.
" 8: Varzi (Maserati): 2.500 y rojo.
" 9: Montier (padre) (Ford): 3.200 y blanco.
" 10: Maleplane (Bugatti): 2.000 y azul.
" 12: Maggi (Maserati): 2.500 y rojo.
" 14: Lehoux (Bugatti): 2.3000 y azul.
" 15: Dreyfus (Bugatti): 2.3000 y azul.
" 16: P. Sartorio (Maserati): 2.000 y rojo.
" 18: De l'Espée (Bugatti): 2.000 y azul.
" 19: Zanelli (Bugatti): 2.300 y azul.
" 20: Van Hulzen (Bugatti): 2.300 y naranja.
" 22: Fourny (Bugatti): 2.300 y azul.

Azul, Francia; rojo, Italia; blanco, Norteamérica; y naranja, Holanda.

Jurado de la carrera

Director de la carrera: D. Juan Montojo, presidente de la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club Guipúzcoa.

Comisarios deportivos: D. Federico Zappino, D. Tiburcio Bea, D. Antonio San Gil, conde de Gra y marqués de Espeja (delegado del R. Automóvil C. E.).

Secretario de "meeting": D. José María Maquívar (secretario del R. A. C. G.).

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

Jueces de llegada: Conde de Caudilla, D. Carlos Resines, D. Javier Peña y D. Julio Cegovia.

Comisarios técnicos: Conde de Gra y D. Vicente Ameztoy.

Comisarios de pesajes: D. Salustiano Loinaz, D. Justo Díez Tortosa, D. Javier Lizasoain, D. Antonio Angulo, D. Fulgencio Zala, D. José Orueta y D. Luis Larrañaga.

Comisarios jefes de ruta: D. Alberto Abrisqueta y D. Manuel Artola.

"Speaker": D. José Balanzategui.

Palmarés de velocidades del Circuito de Lasarte

Año 1923: Eduardo Landa (Harley Davidson). Velocidad en la vuelta más rápida, 105 kms. 850. Media horaria en la carrera más rápida, 106 kms. 50.

Guyot (Rolland - Pilain). Media horaria en la carrera más rápida, 105,350.

Dubonnet (Hispano-Suiza). Velocidad en la vuelta más rápida, 113,310.

1924: Seagrave (Sunbeam). Media horaria en la carrera más rápida, 103,190.

Constantini (Bugatti). Velocidad en la vuelta más rápida, 112,313.

1925: Divo (Delage). Media horaria en la carrera más rápida, 123,249.

Constantini (Bugatti). Vuelta más rápida, 133,584.

1926: Constantini (Bugatti). Media horaria en la carrera más rápida, 123,776.

Constantini (Bugatti). Vuelta más rápida, 135,214.

1927: Benoist (Delage). Media horaria en la carrera más rápida, 129,592.

Materasi (Bugatti). Vuelta más rápida, 139,762.

1928: Chiron (Bugatti). Media horaria en la carrera más rápida, 129,659.

Chiron (Bugatti). Vuelta más rápida, 141,764.

1929: Chiron (Bugatti). Media horaria en la carrera más rápida, 116,119.

Chiron (Bugatti). Vuelta más rápida, 139,449.

El chileno Zanelli, "recordman"

Ayer, tercer día de entrenamiento, fué algo apoteósico. Todos los "carros" rodaron y los ases hicieron cosas inverosímiles.

Nada digamos del público, que acudió en número incalculable a los puntos estratégicos y, sobre todo, por todo lo largo de las tribunas.

Vayamos con los participantes de hoy:

Zanelli. — El millonario, y que, a pesar de eso, arremete con destreza y valor insuperable en una empresa como la carrera de autos.

En sus entrenamientos de ayer, los "cronos" marcaron una vuelta en 7' 19", a una media de 141,990 a la hora, batiendo el "record" de Chiron por 7/10.

Lehoux. — El formidable piloto de "Bugatti" dió dos vueltas, empleando 7' 21" en cada una de ellas. Lo que supone 141,346 de media. ¡También se acerca a la marca de Chiron!

¡Dreyfus! ¡Etancelin! — Algo fantástico. Con un dominio insuperable, dieron muestra elocuente de hallarnos ante dos virtuosos del volante; y, a no dudar, han de emocionar en el día de hoy.

Los "Maserati". — Los rojos, o sea los italianos se mostraron en plan de "misteriosos".

Decimos esto, porque [illegible] no quisieron mostrar su potencialidad y más bien se limitaron a actuar en plan de observación: el terreno, las curvas, etc.

No obstante, hubo rojo que en la vuelta invirtió 7' 26", lo que supone una media de 139.

¡Varzi! ¡Conde Maggi! Aguardemos, aguardemos.

Los "Ford" entusiasman. — Es posible que los que aman sólo la velocidad no se hayan fijado en la proeza de los "Ford". Pero los entendidos han dirigido sus miradas a esos preciosos coches que han dado en el entrenamiento la nota de regularidad. Un detalle francamente admirable: los dos coches han dado sus cuatro vueltas exactamente a la misma velocidad. ¡Sin que de una a otra haya habido la diferencia de un segundo!

Los "Peugeot". — Modestos y hasta de aspecto un poco anticuado estos "Peugeot". Pero la gran marca francesa ha tomado estas cosas con cariño y las velocidades que "sacaron" ayer a los coches prueban que pueden ser los "Peugeot" enemigos temibles para los mejores.

El pesaje

Ayer, por la mañana, se verificó el pesaje y demás preliminares.

Los alrededores del R. A. C. G. fueron invadidos por la gente, que deseaba ver de cerca dichas operaciones y conocer los detalles de cada coche.

D. JOSE M. MAQUIVAR,
secretario del R. A. C. de Guipúzcoa.

En las oficinas de dicho organismo se encontraba el infante don Jaime, quien estuvo conversando con directivos y corredores.

Gran animación

La animación sigue "in crescendo. De todas partes hay pedidos de localidades, lo cual quiere decir que hoy el aspecto de las tribunas será algo imponente.

Del elemento popular, ni que decir tiene que acudirá en masa, pues no siempre se presenta ocasión como la de hoy.

También se encuentran en ésta numerosos compañeros de Prensa italianos, franceses, de Madrid, Barcelona y Bilbao. A todos nuestra bienvenida y que guarden grato recuerdo de su breve estancia en Donostia.

Ultimos detalles

La carrera comenzará a las doce en punto del mediodía. A las once será cerrado el Circuito. Los coches que quieran llegar a tribunas, deberán ir por la variante de Lasarte - Hipódromo.

El restaurante dará dos servicios, que se anunciarán en tribunas, bajo el siguiente "menú": Entremeses. Huevos a la rusa. Langosta con mahonesa. Pollo asado. Postres. Habrá, como de costumbre, servicio de "avituallamiento" en bebestibles y comestibles.

Las fuerzas de Artillería y buen número de comisarios guardan el Circuito. Se espera de la cultura del público la fiel observancia a las órdenes de ellos en evitación de incidentes desagradables.

La familia real

Como es sabido, la familia real presenciará la carrera, para la cual S. M. el Rey, principalmente, está interesadísimo en su desarrollo, confirmando su personalidad y afición al gran "motor".

Extraordinaria animación

Es realmente extraordinaria la animación que existe para la gran carrera, y absolutamente desconocida en años anteriores.

Los trenes de Madrid llegaron ayer noche completos; y los de hoy, por la mañana, según informes de los servicios ferroviarios, tomados a última hora, vienen también con todas las plazas cubiertas.

De Bilbao se anuncian trenes especiales, sin contar el sinnúmero de vehículos que han de llegar por carretera.

En Francia se ha levantado un interés enorme por presenciar la batalla Francia Italia, traducido en el arribo de centenares de automóviles que llegaron anoche, principalmente de Toulouse, Pau, Burdeos y algunos de París. De Biarritz y Bayona se anuncian también grandes contingentes.

Al éxito deportivo, descontado ya, viene a añadirse el éxito de público. Premio merecido a los esfuerzos de los dirigentes del R. A. C. G.

Pronósticos

Muy difícil darlos. Nadie se atreve a pronosticar. Unicamente, que los "records" de Lasarte quedarán pulverizados. En eso están todos de acuerdo; pero lo mismo los italianos que los franceses cuentan con grandes simpatías y presentan un equilibrio de fuerza que hace difícil aventurar el vencedor.

La carrera, pues, tiene un interés desconocido hasta la fecha.

El "speaker"

Como en pasados años, el inconmensurable y popularísimo Pepe Balanzategui se encargará de informar en tribunas de todas las "performances" que se aguardan y... de contarnos algún que otro chiste.

Es el complemento inevitable de la carrera.

Deseo piso

de 100 a 110 pesetas, soleado, buen sitio. Informes a esta Administración.

Compraría dos casas

en el casco; villa en Miraconiha. Doy dinero en hipoteca. Iturraide; Hernani, 9.

CAMIONES TRACTORES
Sterling

REGADERAS, TANQUES.
Sterling

VOLQUETES
Sterling

CUADRO DE VELOCIDADES DEL CIRCUITO

Sos.	7 m.	8 m.	9 m.	10 m.	11. m	12. m.	13. m.	14 m.	15 m.	16 m.
0	148'414	129'862	115'433	103'890	94'441	86'575	79'915	74'207	69'260	64'927
1	148'061	129'592	115'218	103'717	94'302	86'454	79'813	74'118	69'183	64'863
2	147'710	129'323	115'007	103'544	94'160	86'335	79'710	74'030	69'106	64'796
3	147'361	129'055	114'795	103'373	94'018	86'215	79' 609	73'943	69'029	64'728
4	147'014	128'789	114'584	103'201	93'876	86'096	79'507	73'855	68'953	64'661
5	146'668	128'523	114'374	103'031	93'735	85'977	79'406	73'768	68'877	64'594
6	146'323	128 259	114'164	102'861	93'594	85'859	79'305	73'680	68'801	64'527
7	145'981	127'995	113'956	102'691	93'454	85'741	79'204	73'593	68'725	64'461
8	145'640	127'733	113'748	102'584	93'314	85'623	79'104	73'507	68'649	64'394
9	145'300	127'472	113'533	102'354	93'174	85'506	79'003	73'420	68'574	64'328
10	144'962	127'212	113'334	102'186	93'035	85'389	78'989	73'334	68'498	64'261
11	144'626	126'953	113'128	102'019	92'897	85'272	78'804	73'247	68'423	64'195
12	144'314	126'695	112'923	101'825	92'758	85'155	78'704	73'161	68'348	64'129
13	143'957	126'438	112'719	101'686	92'621	85'039	78'605	73'076	68'273	64'063
14	143'626	126'182	112'516	101'521	92'483	84'923	78'506	72'990	68'199	63'997
15	143'296	125'927	112'313	101'356	92'346	84'808	78'407	72'905	68'124	63'932
16	142'967	125'673	112'111	101'191	92'210	84'692	78'309	72'820	68'050	63'866
17	142'640	125'420	111'910	101'027	92'073	84'578	78'210	72'735	67'976	63'801
18	142'315	125'168	111'709	100'864	91'938	84'463	78'112	72'650	67'901	63'736
19	141'990	124'917	111'509	100'701	91'802	84'349	78'015	72'565	67'828	63'671
20	141'668	124'668	111'310	100'538	91'667	84'235	77'917	72'481	67'754	63'606
21	141'346	124'419	111'112	100'376	91'533	84'121	77'820	72'397	67'680	63'541
22	141'027	124'172	110'914	100'215	91'398	84'008	77'723	72'313	67'607	63'470
23	140'708	123'924	110'717	100'054	91'265	83'895	77'626	72'229	67'533	63'412
24	140'392	123'678	110'521	99'894	91'131	83'782	77'529	72'145	67'461	63'347
25	140'076	123'433	110'325	99'734	90'998	83'669	77'433	72'062	67'388	63'283
26	139'762	123'189	110'130	99'575	90'865	83'557	77'337	71'979	67'315	63'219
27	139'449	122'946	109'936	99'416	90'733	83'445	77'341	71'896	67'242	63 155
28	139'138	122'704	109'743	99'257	90'601	82'334	77'146	71'813	67'170	63'091
29	138'828	122'463	109'550	99'100	90'470	83'222	77'055	71'730	67'097	63'027
30	138'520	122'223	109'357	98'942	90'339	83'112	76'955	71'643	67'025	62'963
31	138'212	121'984	109'166	98'786	90'208	83'001	76'860	71'566	66'953	62'900
32	137'907	121'745	108'959	98'629	90'078	82'890	76'766	71'483	66'881	62'836
33	137'602	121'508	108'785	98'477	89'949	82'780	76'671	71'402	66'810	62'773
34	137'299	121'272	108'595	98'318	89'818	82'671	76'577	71'330	66'738	62'710
35	136'997	121'036	108'406	98'163	89'689	82'561	76'483	71'238	66'667	62'647
36	136'697	120'802	108'218	98'009	89'560	82'452	76'389	71'157	66'596	62'584
37	136'398	120'568	108'031	97'855	89'431	82'343	76'296	71'076	66'522	62'521
38	136'100	120'333	107'844	97'702	89'303	82'234	76'202	70'995	66'454	62'458
39	135'803	120'104	107'658	97'549	89'175	82'126	76'109	70'914	66'383	62'396
40	135'508	119'863	107'472	97'936	89'048	82'013	76'017	70'834	66'308	62'334
41	135'214	119'642	107'304	97'244	88'921	81'910	75'924	70'753	66'242	62'271
42	134'922	119'413	107'120	97'093	88'794	81'803	75'832	70'673	66'171	62'209
43	134'630	119'185	106'919	96'942	88'668	81'695	75'739	70'593	66'101	62'147
45	134'051	118 731	106'553	96'641	88'417	81'482	75'556	70'433	65'961	62'023
46	133'763	118'505	106'372	96'492	88'291	81'375	75'464	70'354	65'892	61'962
47	133'477	118'280	106'190	96'343	88'166	81'269	75'273	70'275	65'822	61'900
48	133'192	118'056	106'009	96'179	88 042	81'164	75'272	70'195	65'753	61'839
49	132'908	117'826	105'830	96'046	87'904	81'058	75'191	70'116	65'683	61'777
50	132'625	117'611	105'650	95'898	87'794	80'953	75'101	70'038	65'614	61'712
51	132'343	117'389	105 472	95'751	87'670	80'848	75'010	69'959	65'545	61'655
52	132'063	117'169	105'293	95'604	87'547	80'743	74'920	69'881	65'476	61'594
53	131'784	116'949	105'133	95'457	87'424	80'629	74'830	69'802	75'408	61'534
54	131'506	116'730	104'939	95'311	87'302	80'534	74'741	69'724	65'339	61'473
55	131'229	116'512	104'763	95'166	87'180	80'430	74'651	69'646	65'271	61'412
56	130'953	116'294	104'587	95'021	87'058	80'327	74'562	69'569	65'202	61'352
57	130'679	116'078	104'412	94'876	86'937	80'223	74'473	69'491	65'134	61'292
58	130'405	115'862	104'237	94'732	86'816	80'120	74'408	69'414	65'066	61'231
59	130'133	115'666	104'062	94'588	86'695	80'017	74'295	69'336	64'998	61'171

La primera casilla es la fracción de segundos empleada en dar una vuelta. Las demás casillas representan la velocidad media por vuelta expresada en kilómetros y metros. Un ejemplo: si un corredor invierte 10 minutos y 37 segundos en la vuelta, la velocidad media se halla en la columna indicada por los minutos, o sea 10, en la que hay que bajar al encuentro con la fila señalada por los segundos, o sea 37. El cruce de ambas da 97 kilómetros 852 a la hora.

EL CIRCUITO DE LASARTE

Ante el Gran Premio de San Sebastián

Un éxito técnico y deportivo. Un pronóstico difícil.

Este es, en resumen ,el resultado de los generosos esfuerzos del R. A. C. G. Las tribulaciones han pasado, y ahora se apunta espléndido y significativo, el éxito verdaderamente definitivo del Circuito de Lasarte, al dar en su carrera-cierre, en un 5 de octubre, la Prueba del año. La pugna más emocionante bajo todos los aspectos de la temporada internacional. Tanto hemos dado a las linotipias sobre el particular, que no haríamos, en estos momentos, sino volver a repetir términos conocidos. Unicamente queda la lección. S. M. el Rey presenciará esta carrera. El sabe mejor que nadie, pues él intervino en la concesión, las súplicas, los trabajos, las gestiones que hubieron de realizarse para poner en pie la magnífica organización de la que será hoy el primero, más brillante y decidido espectador. Se fijará también en la importancia enormísima dada en el extranjero a estas luchas modernas, al dirigir su vista sobre el cuadro de representaciones de la Prensa mundial, que ha de cobijarse bajo Tribunas. Pues bien: el mejor argumento que puede darse de una organización nacional sólida, bien cimentada y de decidido relieve y prestigio, lo dará hoy Lasarte en esta magnífica escena honra para el espíritu del país y para los obreros guipuzcoanos. Miles de papeles azules comunicarán esta tarde y esta noche, a todo el mundo civilizado, el prestigio de una soberbia realización española, desvendando la incultura de las gentes. Lasarte, Guipúzcoa por mejor decir, que ha llevado a cabo ese "tour de force" espiéndido de presentar el mejor Circuito rutero de Europa, ante los ojos atónitos de las representaciones extranjeras, ofrece a España su obra. El Circuito permanente de Lasarte, debe ser un hecho, con un apoyo oficial y determinado ya de antemano por parte del Gobierno, al igual que sucede en la vecina nación francesa. Y Lasarte, banco de ensayos oficial del país, no verá en peligro ese espectáculo incomparable y utilitario en extremo, que la intervención de S. M. en un angustioso "azul" de Londres pudo salvar a tiempo, como premio para esa bella obra guipuzcoana.

⁂ ⁂

El animadísimo entrenamiento de ayer, cerró definitivamente las puertas de nuestros "tuyaux" y de la requisitoria constante que hemos realizado estos días sobre hombres y máquinas. Se trata de una carrera de velocidad, y nada hay ya que decir sobre lo que hemos citado estos días, como no sea estudiar propiamente la carrera y ofrecer a las masas una deducción de lo que legítima y lógicamente —¡ay, la lógica está reñida con la velocidad!— puede ser, el maravilloso espectáculo que nos ofrece hoy la competencia sensacional rojo-azul, Francia-Italia. Bugatti-Masserati. Dos constructores, latinos ambos, que traen su discusión a tierra latina, pero neutral. Los españoles, los guipuzcoanos en suma, debemos sin duda, gozar buen crédito ante esos brillantes portavoces del progreso de sus países. Pero va a faltar espacio. Y basta de digresiones. Hemos dicho estos días que la carrera tiene un interés bajo el punto de vista espectacular jamás conocido en Lasarte. Y esto es cierto. De los 15 coches que tomarán la salida, ha de eliminarse en plan vencedor a los "Peugeot" de Ferrand y Soteffel. A los "Ford" de los Montier. A los hermanos Sartorio, con su "Masserati" dos litros. A Maleplane, De l Espee, Van Hulzen, a Fourny, y dejamos para eso primer puesto a seis hombres, a saber: Varzi, Maggi, sobre "Masserati" y Dreyfus, Zanelli, Lehoux y Etancelin sobre "Bugatti". Seis campeones. Seis vencedores de Pruebas de importancia en Francia e Italia. Seis "ases" que con iguales derechos pueden aspirar al codiciado trofeo de S. M. el Rey y... a las 15.000 pesetas del premio. Y, después de esa eliminación lógica de nueve hombres, sin que esto quiera decir que algún entre ellos no deje de dar alguna sorpresa —la espléndida selección de esas seis magníficas montas, nos deja verdaderamente absortos, cubileteando con el máximo y mínimo de probabilidades que hemos de buscar en la suma de hombre y máquina. Porque no será preciso aclarar, que ambos aunque unidos en la carrera, marchan independientes y pueden destrozar al pronóstico más lógico, el vencedor más legal (?) sobre el papel.

Los "Masserati" —empecemos por las máquinas— son unos "carros", dos litros y medio, ocho cilindros, cuya magia mecánica ha dado ya sus resultados. Ha vencido, sin más enumeraciones fatigosas en el Gran Premio de Monza, llegando a realizar la fantástica velocidad de 165 kilómetros 104 metros (vuelta más rápida de Arcangeli en su eliminatoria) para triunfar definitivamente con la máquina de Varzi, a una media horaria de 150 kilómetros 444, en la final del Gran Premio. Como detalle comparativo de la competencia "Bugatti"-"Masserati", podemos indicar que Etancelin, que días más tarde había de ganar el Gran Premio de Francia, en Pau, y que hoy montará en San Sebastián el "4", fué séptimo a cuatro minutos y segundos del vencedor. Montenero y la Copa Acerbo, vieron antes ya victorias de la brillante producción de Alfieri Masserati y colocan definitivamente este "carro" en cabeza de los más rápidos y victorioso al final de la temporada.

Veamos ahora los hombres. Achilles Varzi, no es preciso descubrirlo. Dos victorias de este año, la Targa (sobre "Alfa") y ese Gran Premio, son suficientes para exigir de su categoría de "as" la justificación a ese título de favorito de que viene precedido desde tierra italiana. Las masas, lo dicen así, y de los "rojos ha de ser la victoria, a juzgar por las simpatías que han levantado estos días, y entre los "rojos" justo es destacar a Varzi, de su compañero el magnífico "driver" Aymo Maggi, sin que esto quiera decir que el conde italiano no sea capaz de suplir su carencia de entrenamiento con las maravillosas cualidades que le hicieron en un tiempo, con el finado Brilli-Peri, ídolo de los públicos del "fascio". Y entonces todavía, vivía Bordino, y Camapri, Ascari, refulgían como estrellas de primera magnitud.

Por el lado azul, cuatro "Bugatti" seleccionados. Cuatro espléndidas máquinas, de magnífica puesta a punto. Dreyfus, Lahoux y Zanelli, con una dos litros 300; Etancelin, con una dos litros. Todos con compresor. La dos litros 300 va mejor en Lasarte, puesto que la sinuosidad del Circuito exige fuertes reprises. La dos litros tiene más "estirada" su directa... Cada conductor guarda una opinión diferente en cuanto a la preparación de la máquina para nuestro Circuito y de ahí, esa diversidad de opiniones en aspectos que si mejoran la velocidad del "carro" pueden influir también para dudar de su duración hasta el fin de la carrera. Como "montas" Zanelli, ganador del Gran Premio Bugatti el año pasado y éste, y espléndido tercero en el G. P. de Francia, en Pau. Etancelin, cuyo título de campeón de Francia, en Pau, le basta a nuestro juicio, dejando de lado sus pequeños triunfos sobre otras Pruebas. Lehoux, ganador en Argelia, eterno segundón, de una seguridad asombrosa, y cuya máquina es, a nuestro juicio la que mejor puesta a punto ha conocido, y Dreyfus.

Dejamos para último lugar como se ve, al nicense. El vencedor del Gran Premio de Mónaco, vencedor absoluto de Chiron, sin contemplaciones ni cesiones de ningún género, era nuestro modesto "out-sider" del año pasado. Su constancia y su "sagesse" le valió un excelente cuarto puesto detrás de Lehoux, en nuestra carrera. Hoy ya este año, ha progresado más, y en Pau era rotundamente el favorito, pero no salió. ¿Quién es capaz entre el chileno y los tres franceses, de señalar al vencedor de "l'ecurie Bugatti", y oponerlo al presunto vencedor de "l'ecurie Masserati" para buscar el primero del codiciado puesto?

La lucha ha de ser dura, durísima. A la competencia de máquinas, hay una competencia personal, quizás de nacionalidad (deportivamente hablando) y esto hará que todos los "records" del Circuito peligren hoy. Desde luego creemos que los 7 m. 19 s. 7-10 de la vuelta 31 en el Criterium de Asesx, que en julio de 1928, vió el triunfo de Chirón será derribado completamente. La media más elevada del Circuito, que pertenece también al monegasco, con 129 kilómetros 659, el mismo año (si bien sobre 692 kilómetros de recorrido) será más difícil superarla pese al acortamiento de la prueba a los 520 kilómetros.

Sobre el papel el vencedor lo hemos de buscar entre Varzi, sobre "Masserati" y Dreyfus, sobre "Bugatti". Etancelin y Lehoux guardan de los puestos de honor, con Zanelli y Maggi al lado. Pero esto sobre el papel, porque para el cronista hay una incógnita: adaptación de los "Masserati" a la carretera guipuzcoana. A los "Bugatti" les va admirablemente. A los "rojos" más rápidos sí, pero no tan "hechos" como los puro-cielo a los accidentes de la carretera, ¿qué sorpresas ha de guardarles el contorneado del Buruntza?

Ahí estará la carrera. El "record" de la vuelta caerá, pero esto no será sino una consecuencia de la lucha fantástica en que se habrán metido los seis campeones. Y la consecuencia de esta lucha, a nuestro juicio, tiene probabilidades de no ser nada beneficiosa para los "rojos". Y en este caso, la decoración cambiará por completo. Un triunfador azul, pero ¿quién, éste?

¿Dreyfus? ¿Etancelin? ¿Zanelli? En cualquier caso, demos como un "out-sider" peligroso al veterano Lehoux. El 14.

MEREDITH.

VELOCIDAD, ECONOMIA, RAPIDEZ CON CHASSIS
Sterling

Ungüento URTUBI

Cura con rapidez quemaduras, úlceras y toda clase de heridas, por importantes que sean.

R. REZABAL
DENTISTA
FUENTERRABIA, 4, 1.º — Teléfono 1-35-06.

CENTRO CATOLICO

Hoy, como de costumbre, habrá dos sesiones de cine. La primera, con programa especial, está dedicada a los niños y empezará a las cuatro y cuarto, proyectándose una película cómica en dos partes y una interesante cinta en cinco.

En la segunda, que comenzará a las siete, se proyectará una divertida película cómica en dos partes y una entretenida y divertida cinta en dos.

Salón Euskalduna
BARRIO DE LOYOLA.

Grandes bailes de cuatro y media a ocho y media, amenizados por la banda de música y orquestina "La Lira".

PUBLICITAS, S.A.
ORGANIZACION MODERNA DE PUBLICIDAD
Proporciona - Distribuye
Crea - Redacta
Difunde
Administra
Edita
Si sus anuncios no le rinden el beneficio natural, consulte gratis a
SAN SEBASTIAN
CALLE SAN MARCIAL, 17
TELEFONO 12664

Academia Corte de París

Sistema de las grandes Academias de París. Al mismo tiempo que aprenden a coser, cortar y probar toda clase de prendas, cosen sus vestidos y de su familia, bajo la dirección de la profesora.
BUEN PASTOR, 11, 2.º — Teléfono 1-39-62.

AUTO - BOMBAS
Sterling

TODOS LOS DEPORTES

INFORMACIONES

Ha muerto en Valencia el púgil Gabiola

Esta tarde, en Gal, el partido Real Unión - Tolosa. En Rentería, Euskalduna - Beasain (amistoso). Una charla con el presidente de la Asociación de Rebote.

PELOTA

EL JUEGO DE REBOTE

Hablando con el presidente de la Asociación

De todos son conocidas las actividades rebotísticas de don José Trecu, el digno presidente de la Asociación de Fomento del juego de Pelota a Rebote" y, por lo tanto, huelga su presentación.

Ha sido de los pocos que han conservado su afición a esa modalidad del juego de pelota, y de los poquísimos que nunca desesperaron de hacerla resurgir. Unos cuantos años ha consiguió agrupar algunos aficionados entusiastas que, animados de los mejores deseos, emprendieron una cruzada en pro de tan hermoso deporte. El malhadado derribo de la Plaza de Atocha dió al traste con los entusiasmos de aquellos aficionados. Ya se daba por definitivamente perdida la partida y nadie pensó en ocuparse más del asunto, con la sola excepción del señor Trecu, que se obstinó en la lucha. No resultó inútil esta tenacidad de nuestro interviuvado, porque andando el tiempo se encontró con la valiosísima colaboración del infatigable don Luis Salis, de Irún, secundado por don Carlos Indart y otros amigos de la misma ciudad, y este ha sido el verdadero y definitivo punto de partida u origen del apogeo a que seguramente llegará muy pronto.

Después de todo esto nos pareció que podría interesar una charla con don José acerca del asunto y, en efecto, le abordamos en un momento en que juntos saboreábamos algunas notables jugadas de un bien peloteado partido.

—Parece que está usted contento del éxito a que se ha llegado, ¿verdad?

—Lo estoy, en efecto —nos contestó— porque veo que hemos conseguido buena parte de cuanto deseábamos y mucho más de lo que podíamos esperar en tan corto tiempo.

—¿Será duradera esta afición o una ráfaga momentánea?

—A mi juicio, el movimiento rebotístico iniciado y desarrollado este verano, responde a un verdadero estado de afición y no una ráfaga tan sólo, como usted dice. Es demasiado hermoso e interesante este juego para que nadie que se haya introducido un poco nada más en su conocimiento lo abandone sin pena, por el gran placer que la práctica de tan bello sport proporciona. Además, tengo plena confianza en que, contando con los bríos juveniles del viejo Embil, la entusiasta actuación de los bravos villabonatarras y la inteligencia y actividad nada comunes del señor Salís, el auge iniciado y que por momentos se va consolidando, tardará poco en llegar al grado máximo.

Queremos poner una nota de pesimismo en los entusiasmos del señor Trecu y le decimos:

—Acuérdese de lo sucedido anteriormente.

Y nuestro interlocutor replica, rápido:

—Es que ahora no existen las circunstancias que motivaron el fracaso aludido.

—¿Quiere usted concretarme las causas de aquel fracaso?

—Unicamente el derribo del frontón de Atocha —y agrega— ¡Qué lástima!

Le objetamos que no vemos claramente tal influencia, porque ahora, sin aquel frontón, ha resurgido la afición, a lo que él contesta:

—Ya le he dicho que las circunstancias han cambiado. Antes era San Sebastián nuestro centro de actuación. Aquí nos reunimos unos cuantos aficionados que llegamos al sacrificio de una suscripción voluntaria de cincuenta pesetas cada uno, en gran parte; otros veinticinco, treinta, etc., consiguiendo reunir de 3.500 a 4.000 pesetas. Se regalaron cestas y pelotas a los jóvenes de los pueblos en que había plazas, se hizo una campaña en pro de la afición, se jugaron partidos en Asteasu, Villabona, San Sebastián, etc., salieron a la palestra figuras de relieve como Ayestarán, que llevaba 25 años retirado, etc., y cuando parecía que todo estaba en marcha, vino el derribo de Atocha y con él el enfriamiento general de los buenos aficionados donostiarras. Los que hasta entonces se sacrificaron, cosa muy natural, al ver que ya no podían contemplar partidos en San Sebastián y su sacrificio había de redundar tan sólo en beneficio de los pueblos que conservaban su plaza. Hoy, en cambio, se ha buscado a los pueblos, y de ellos viene la influencia a la capital. Por eso no ha importado el que no existiera frontón en San Sebastián.

—Pero, aun a pesar de ellos, ¿no cree usted indispensable un frontón en la capital para el buen desenvolvimiento de la afición?

—Tanto como indispensable ,no; pero muy conveniente, sí.

Queremos ahondar en este terreno y le mostramos nuestra extrañeza ante la falta de dicho frontón, cuando lo tienen los más diminutos pueblos como Asteasu, Lazcano, Ibarra, etc.

—Es cierto —responde don José— pero no ha sido por nuestra falta, como va usted a ver. El frontón de Atocha se derribó con la promesa formal por parte de todo el Ayuntamiento, de construir uno nuevo en breve plazo. Pero vino la fatalidad, el Directorio, y con él se fueron nuestras promesas. A pesar de ello, hemos continuado nuestras gestiones con todos los Ayuntamientos, hasta que surgió el proyecto del Stadium, quedando paralizados nuestros trabajos con la esperanza de que se edificaría en breve la plaza; pero parece que este proyecto está estancado por causas de todos conocidas.

Ahora bien; fiel a mi sistema de esperar siempre andando, no he cejado en mi labor y he seguido, sigo y seguiré laborando hasta conseguir mi empeño. Es más, hoy creo poder asegurar que se construya o no el Stadium, no transcurrirán dos años sin que haya plaza de rebote en San Sebastián.

Realmente es una vergüenza que poblaciones como San Sebastián y Tolosa, que siempre figuraron como las más genuinas representantes del vasquismo yendo a la cabeza en lo que concierne a las bellas tradiciones del país, vayan en este aspecto a la cola de los más insignificantes villorrios y carezcan de un frontón de rebote, cuya edificación no sería onerosa, en tanto que en aquéllos se juegan muchos y hermosos partidos de este género.

Queremos terminar esta charla y espetamos la última pregunta a nuestro interrogado:

—¿Qué le ha parecido la temporada rebotística de este verano?

—Espléndida, en grado sumo —nos responde entusiasmado—. Se han jugado más de veinte partidos —sin contar los jugados en Francia— en las plazas de Irún, Fuenterrabía, Andoain, Zubieta, Usúrbil, Villabona, Ibarra, Lazcano, etc. Ahora mismo estamos solicitados por el Ayuntamiento de Villafranca para jugar un partido en dicha villa y no hemos podido atender los deseos de otros pueblos por carecer de plaza adecuada.

Contamos como usted sabe, con unos sesenta jugadores en activo, pues tenemos seis equipos de segunda categoría y cuatro de primera, aparte de una buena reserva de jóvenes que empiezan a destacar. Lo difícil está hecho y es de suponer que antes de mucho tiempo estos sesenta lleguen al ciento y se eleve también el número de equipos, pues, como dice un refrán francés: "cuesta más conseguir el primer millar que el segundo millón".

—¿De modo que podemos mirar con optimismo el porvenir rebotístico?

Y en forma categórica y rotunda replica:

—Sin género alguno de duda.

Y con estos optimismos nos despedimos de nuestro infatigable presidente, que conserva aún la tenacidad, el entusiasmo y el espíritu que para sí quisieran muchos jóvenes. — IRRINTZI.

DESAFIO A LOS JUGADORES DE REBOTE DE GUIPUZCOA

Los jugadores de rebote de Sara desafían a cualquier equipo guipuzcoano a jugar un partido en la plaza de Sara (domingo o día de labor) antes del día 25 del corriente mes; y la apuesta será de 3.000 francos.

Si se animan los guipuzcoanos, se les ruega contesten a D. Carlos Aguirre; Sare (Bajos Pirineos; Francia).

AYER, EN EL MODERNO

La lucha de remontistas navarros contra guipuzcoanos, llevó ayer tarde al frontón del paseo de Atocha, a un público tan numerosos que, parecía tratarse de un día festivo.

En su palco se encontraba, también, el infante don Gonzalo.

Jugaron el primer encuentro, Arce y Ezponda (del cuadro de Pamplona) rojos, contra los hermanos Salaverría II y I (del del San Sebastián) azules, sacando de los cuadros diez y medio y once Ezponda y Salaverría II respectivamente.

La "cátedra" se inclinó por los hermanos, pero pronto tuvo que rectificar al ver la excelente disposición de los pamploneses, que se empleaban a fondo desde el comienzo del partido.

Arce, dando sus tremendos cachetazos y Ezponda extendiendo la pelota guapamente, tuvieron acorralados a los Salaverría —en una tarde desgraciada de éstos— y así no hubo lucha ni cosa que se le pareciera, demostrando con el tablero que marcó el tanto 50 para los rojos, por 28 los Salaverría.

Dijimos hace días, que la pareja Arce y Ezponda es pareja de gran respeto y sólo podía inquietarles y hasta ganarles la de los hermanos Salaverría; pero ayer nos encontramos con unos Salaverría que no dieron una a derechas.

♣ ♣

Después jugaron, también a remonte, Izaguirre y Zumeta, rojos, contra Lasa y Altuna, sacando los delanteros del cuadro once.

El encuentro resultó de los revoltosos, con su vuelta final de harto quebranto para la "cátedra".

Esta, salió en sus ofertas a favor de los rojos, cotización que tuvo sus alternativas, siguiendo el curso del tablero, ya que en oscilación constante, anotamos las igualadas en los tantos 3, 5, 15, 19, 21, 23, 25 y 26. Pero a partir de este empate lograron imponerse los rojos, y en su dominio salieron avanzando en la puntuación, llegando en algunas ocasiones a los siete tantos de ventaja.

Y cuando todo hacía suponer en el fácil triunfo de los rojos (43 por 28) por su gran dominio vino el súbito decaimiento de Izaguirre con su falta de saque y sus contínuas pifias, y esto unido a la arrancada de Lasa, nos trajo como de la mano las igualadas a 43 y 44 con paso franco de Lasa y Altuna, hasta el tanto 50 por 46 en que quedaron Izaguirre y Zumeta.

♣ ♣

Para esta tarde tenemos este excelente cartel: a remonte, Ostolaza y Salaverría II, contra Mina y Zabaleta, después a pala, Gallarta III y Quintana II contra Solozábal y Perea.

La Empresa advierte que, con motivo de las carreras de autos que se juegan en Lasarte, comenzarán los partidos a las cuatro de la tarde, a fin de no privar a muchísimos aficionados del espectáculo del Circuito y tengan tiempo de llegar después a los partidos de pelota.

De modo que ya lo saben: Hoy los partidos de pelota a las cuatro de la tarde.

♣ ♣

Mañana, lunes, comienza la temporada de invierno a los efectos de los precios de entrada, que serán populares.

Enfermedades de los ojos
R. MARTICORENA
Consulta de 10 a 1 y 3 a 6. — Garibay, 13 bis.

FIGURAS DEL CIRCUITO: el barón de L'Espée, Etancelin y Leonx, y Van Hulzent. — (Fot. Marín.)

BOXEO

DEL "RING" A LA TUMBA

Ha muerto el púgil Antonio Gabiola

Valencia. — Como se temía, ha muerto, como consecuencia de las lesiones sufridas en su combate contra el filipino Luis Pellicer Logan, el boxeador vzcaíno Antonio Gabiola.

En la mañana de ayer pareció reaccionar; pero a las doce del mediodía fallecía, rodeado de algunos familiares, su "ménager" y varios compañeros.

La Federación Nacional de Boxeo se ha reunido para tomar acuerdos relacionados con esta desgracia, que ha causado penosa impresión en los Centros pugilísticos.

♣ ♣

N. de la R. Antonio Gabiola, el malogrado pugilista vizcaíno, era natural de Amoroto y se hizo boxeador animado por algunos entusiastas de su fuerte complexión, en los tiempos en que el encumbramiento de Paulino Uzcudun puso de moda en España, y sobre todo en las provincias vascongadas, el pugilismo.

De levantador de pesos pasó así a pugilista, trasladándose a París con ánimo de unirse a Uzcudun—por aquel entonces a las órdenes de Descamps—. Pero tuvo que conformarse con servir de aguantagolpes, antes que fueran reconocidas sus excelentes cualidades.

De vuelta a Vizcaya, tuvo varias brillantes actuaciones; y pronto quedó convertido en el ídolo de los bilbaínos. Y, como tantos otros, tuvo a su lado a gentes que trataron, más que de encauzarle debidamente en el deporte pugilístico, en explotar su nombre. No siempre, según parece, con arreglo a la más estricta moral deportiva.

Se apuntó una serie de victorias por descalificación de sus contrarios; y llegó a campeón español de los semipesados. Retado por Ignacio Ara y Mateo Osa, hubo de pelear al fin con éste, que le desposeyó del título, como se esperaba. La victoria de Osa fué por abandono del vizcaíno.

Ahora, cuando ya había anunciado su retirada, el combate celebrado en Valencia contra el filipino Logan le ha traído la muerte. El percance ha de ser lamentado en toda España, y muy especialmente en Vizcaya, donde, como ya hemos dicho, Gabiola tenía numerosos admiradores, a pesar de que ciertas desavenencias entre él y su "ménager" pusieron alguna vez en evidencia ciertos detalles no muy claros de su vida pugilística.

FOOT-BALL

EN BARCELONA HAN QUERIDO SOBORNAR A UN ARBITRO

Barcelona. — Se ha presentado un caso curioso.

Hace unos días personóse en la Federación de Fútbol el árbitro señor Boada, a quien se había confiado el arbitraje del partido Sabadell - Europa, jugado el domingo último, para denunciar una coacción de que fué objeto por un individuo que fué a visitarle en su domicilio y que, según dijo, era aficionado al fútbol y admirado del Europa.

El Consejo de la Federación envió un delegado al encuentro y se dió aviso a la Policía sabadellense de lo que ocurría. Convínose ya de antemano que, si el árbitro veía al autor de la coacción cerca de la caseta, cambiaría un saludo con él; y así lo hizo al llegar al descanso, terminado el primer tiempo, al ver a dicho individuo cerca del vestuario.

Adelantóse entonces la Policía, deteniendo al autor del intento de soborno y llevándole a la Comisaría, a donde acudió también el árbitro al terminar el "match".

Parece ser que el señor Boada se ratificó en la acusación, y que el asunto ha quedado en manos del Juzgado.

Dícese que el autor de la coacción obró por cuenta propia, y que en este asunto no tiene nada que ver el C. D. Europa.

HOY, EN LARZABAL

Por la mañana, Beasain y Euzkalduna en partido amistoso

Bonito encuentro el que se anuncia para esta mañana en el campo renteriano. Nada menos que los beasaindarras, que este año poseen un conjunto excelente, según lo han demostrado en los varios partidos que llevan jugados y en los cuales han salido victoriosos, serán los que se enfrenten contra el once euzkaldunista.

El Beasain, queriendo hacer un brillante papel frente a sus antiguos rivales, manda todo su primer equipo, que será como sigue:

Zubiri; Arquiñano, Olaran; Arrillaga, Eloy, Ardura; Martín, Sasieta, Elicegui, Pérez, Cacho.

El Euzkalduna les opondrá el siguiente "team":

Benito; Maíz, Illarramendi; Gamborena, Querejeta, Gamborena; Portugal, Berrondo, Samperio II, Zalacain, Víctor.

Suplentes: Arrillaga, Carlos, Retegui y Narciso.

Para que los aficionados puedan presenciar la carrera desde su comienzo, el encuentro dará comienzo a las nueve menos cuarto en punto.

¡Todos a Larzábal! — X.

EN EL ESTADIO GAL

Tolosa F. B. - Real Unión

Muchos partidos llevan jugados, entre amistosos y de campeonato, los equipos de Tolosa e Irún; y poquísimas veces se habrá dado el caso de observarse tanta animación como la que hoy se da por el partido que esta tarde juegan en el campo del Club campeón de Guipúzcoa.

Por esta razón esperamos ver en la tarde de hoy sumamente concurrido el Estadio Gal, y pasarnos en él un par de horas agradables viendo jugar un buen fútbol a los equipos contendientes, que van con entusiasmo tras los dos puntos, tan apetecidos por todos los participantes en el torneo mancomunado de Navarra-Guipúzcoa.

Como ya hemos dicho, el encuentro dará principio a las tres y media en punto, por ser esta hora señalada por la Federación regional. Los precios establecidos para este acontecimiento, son idénticos a los habidos en el anterior.

Y ahora nos queda esperar a saber cuál de los dos onces triunfa, cosa para la que no tenemos sino que aguardar unas horas.

Noticias que nos vienen de la antigua capital foral, dan la seguridad de que los "urdiñas" están dotados de un entusiasmo formidable para la lucha con los blanquinegros, abrigando cierta esperanza de alcanzar la victoria, contando para ello con la juventud y los bríos por todos reconocidos de sus defensores, que saben llegar bien y pronto a los dominios de la zaga adversaria e inquietar constantemente al guardameta. Una vez más quieren demostrarlo ante la afición.

Por su parte, los irundarras llevan también férreo empeño por vencer; y en este ambiente se desarrollará con la nobleza deportiva necesaria, el partido de hoy. — X.

EL EQUIPO DEL TOLOSA

Ha sido señalado el once que, en definitiva, defenderá hoy, domingo, frente al Real Unión, los colores del Tolosa F. C.

Es el siguiente:

Cenzano; Andonegui, Areso; Orcolaga, Gabarain, San Martín; Insausti, Lángara, Arteche, Churruca, Urquicia.

Difiere del que luchó con el Osasuna, en que se ha dado entrada a los ordicianos Areso y Churruca, reemplazando a Calparsoro y Aguirre. — S.

EN ZARAUZ

Un anciano se ahorca con la faja

Comunican de Zarauz que a las seis de la tarde de ayer, José Martín Echeverría, vecino de Aya, de 95 años y soltero, que se hallaba recluído en la Beneficencia, aprovechó la ausencia de un compañero suyo y se ahorcó, utilizando para ello la faja, con la que hizo un nudo corredizo, atándola por el otro extremo a un travesaño de la ventana del dormitorio.

ENSEÑANZA MUNICIPAL

LA FIESTA DEL LIBRO

La Comisión de Instrucción, en compañía de varios maestros de la localidad, se ha encargado de la adquisición de volúmenes de carácter instructivo-recreativo, volúmenes que serán repartidos en las escuelas públicas de la localidad con motivo de la Fiesta del Libro, que tendrá lugar el martes, 7.

Este día, los maestros darán una clase de media hora explicando a los alumnos el alcance del libro en las sociedades humanas.

Por la Alcaldía se ha comunicado al señor jefe de la Guardia Municipal, como el año pasado, para que en esta fecha se permita a los dueños de librerías de la localidad que monten a las puertas de sus respectivas casas puestos de venta de libros, teniendo cuidado solamente que la colocación de los mismos no estorbe la circulación de los transeuntes.

BECAS MUNICIPALES

Con la subvención de 2.500 pesetas anuales se han anunciado por el Municipio dos becas de las llamadas «Reina María Cristina», una para la especialidad de la música en sus distintas manifestaciones, y otra para los obreros que deseen cursar estudios profesionales, bien en España o en el Extranjero.

La admisión de solicitudes para la beca de música expira el lunes, 6.

La destinada para los obreros tiene un plazo hasta el 25 del corriente mes para recibo de solicitudes.

Las condiciones que se exigen para el disfrute de estas becas se hallan de manifiesto en los soportales de la Casa Consistorial.

MATRICULAS PARA LAS ESCUELAS DE ADULTOS

En la Sección de Gobernación-Fomento se halla abierta la matrícula para las Escuelas de Adultos de la localidad, en las horas comprendidas de nueve a una de la tarde. Los derechos de inscripción son tres pesetas.

EN LA ESCUELA DE ARTES Y OFICIOS

A las siete y media de la tarde se celebró en el salón de sesiones del Ayuntamiento el acto de apertura de curso de la Escuela de Artes y Oficios. Presidió el gobernador civil; y asistieron el ayudante de la Comandancia de Marina, varios concejales y los profesores de la Escuela.

En primer lugar, el secretario de la Escuela dió lectura a una interesante Memoria, en la que recordó su fundación, aludiendo al primer director, don Nicolás Bustinduy, y al venerable don Rogelio Gordón, y analizó la obra que se viene realizando; el aumento de clases y de alumnos, la excursión realizada este año a Barcelona, las subvenciones que se conceden, etc. Este meritísimo trabajo del señor Gil Montes fué muy aplaudido.

A continuación el señor Loyarte leyó una extensa conferencia sobre la belleza y el arte, cantando, con gran acopio de citas, las excelencias de la espiritualidad, que siempre ha de estar por encima de las cosas terrenas. Hizo consideraciones sobre la belleza y el arte en sus manifestaciones de escultura, arquitectura, pintura, etc., y exhortó a los alumnos para que las cultiven como base principal del trabajo. Fué muy aplaudido.

Se procedió seguidamente al reparto de premios; y por último el gobernador dijo que, tras lo leído por el señor Loyarte, iba a ser breve. Glosó algunos conceptos del señor Loyarte y recordó cómo llegaron a ser artistas célebres algunos humildes alumnos que aprendieron en estas Escuelas. Elogia al profesorado y excita a los alumnos para que trabajen, porque el trabajo, que es castigo y rehabilitación, dignifica al hombre. También el señor Santaló fué muy aplaudido.

La falta de espacio nos impide publicar la relación de alumnos premiados.

ESCENAS DEL CIRCUITO.

Espectáculos

FRONTON MODERNO. — Grandes partidos de pelota para hoy, a las tres y media de la tarde. Primero: Mina y Salaverría II (rojos) contra Jurico y Zabaleta. Segundo: Lasa y Aramburu (rojos) contra Izaguirre e Iturráin.

GRAN KURSAAL. — Hoy, martes, cine selecto. Sesión continua de seis menos cuarto a nueve y a las diez y media. Reestreno de la preciosa comedia moderna, de la "UFA", "Paraíso", la mejor creación de la famosa estrella Betty Balfour.

PRINCIPE. — Compañía de comedias de Carmen M. Ortega. A las seis y media y diez y media de la noche, reposición de la comedia en tres actos, de Fodor, traducida por Tomás Borrás y Andrés Revezs, "¡Atrévete, Susana!".

MIRAMAR. — Sesiones a las seis menos cuarto, siete y media tarde y diez y media de la noche. Estrenos de la "Revista Paramount número 50" y de la bella comedia, en siete partes, "Sueños de amor", interpretada por Joan Crawford y Nils Asther.

BANDA MUNICIPAL. — Concierto para hoy. De siete y media a nueve: 1, "Majezas" (pasodoble), Betoré; 2, "La princesa persa" (fantasía), Jones; 3, "La perfecta casada" (selección), Alonso; 4, "Escenas alsacianas", Massenet; 5, "Amar, beber y cantar" (valses), Strauss.

TRUEBA. — Sesiones continuas de cinco y cuarto a nueve y a las diez y cuarto de la noche. Estrenos del film documental, en tres partes, "De la selva a la pantalla" y del drama de gran emotividad, en siete partes, "Madre pecadora", por Irene Rich.

SALON NOVEDADES DEL CIRCULO DE SAN IGNACIO. — Hoy, martes, a las siete y cuarto, función de cine con el siguiente programa: Una cómica y "El balcón de los aires", seis partes, por John Garrick y Helen Chandler.

PETIT CASINO. — Sesiones continuas de cinco y media y nueve y a las diez y cuarto noche. Reprise del drama muy intenso y humano, en nueve partes, "El patriota", interpretada por Emil Jannings.

VICTORIA EUGENIA. — Compañía lírica española Eugenio Casals. Funciones para hoy. A las seis y media, el sainete lírico de costumbres madrileñas, en un acto, dividido en tres cuadros, en prosa, original de Carlos Arniches, música del maestro Torregrosa, "El santo de la Isidra", y reposición del sainete en un acto, dividido en tres cuadros, en prosa, original de los señores Sevilla y Carreño, música del maestro Serrano, "Los claveles". A las diez y media, grandioso éxito del sainete en dos actos y tres cuadros, original de los señores Sevilla y Carreño, música del maestro Daniel, "Paca la telefonista o el poder está en la vista".

BELLAS ARTES. — Sesiones continuas de cinco y media a nueve y a las diez y cuarto noche. Estrenos del "Noticiario Fox número 2" y de la película basada en un asunto policíaco, convertido en una magnífica obra de arte, en seis partes, "Ronda nocturna", por Chester Morris, Eleanor Griffith, Mae Bush y Pat O'Malley.

Teatro Victoria Eugenia

COMPAÑIA LIRICA ESPAÑOLA
EUGENIO CASALS
en la que figura SELICA P. CARPIO.

Funciones para hoy, martes.
A las seis y media, el sainete lírico de costumbres madrileñas, en un acto, dividido en tres cuadros, en prosa, original de Carlos Arniches, música del maestro Torregrosa,
"EL SANTO DE LA ISIDRA".
Y reposición del sainete en un acto, dividido en tres cuadros, en prosa, original de los señores Sevilla y Carreño, música del maestro Serrano,
"LOS CLAVELES".
A las diez y media, GRANDIOSO EXITO del sainete en dos actos y tres cuadros, original de los señores Sevilla y Carreño, música del maestro Daniel,
"PACA LA TELEFONISTA O EL PODER ESTA EN LA VISTA.

TEATRO DEL PRINCIPE

Actuación de la Compañía de comedia
CARMEN M. ORTEGA

Funciones para hoy, martes.
Tarde: A las seis y media.
Noche: A las diez y media.
Reposición de la comedia, traducida por Tomás Borrás y Andrés Revezs,

"¡ATREVETE, SUSANA!"

—: OBRA DE GRAN EXITO :—

MAÑANA, MIERCOLES:

PIPIOLA

Gran creación de CARMEN ORTEGA.

SALON MIRAMAR

HOY, MARTES DE MODA. ESTRENO EXTRAORDINARIO.
JOAN GRAWFORD EN "SUEÑOS DE AMOR,,
COMEDIA CINEMATOGRAFICA DE LA "METRO-GOLDWIN". —:— EN SIETE PARTES.

Compañía Naviera "SOTA Y AZNAR,,

Servicio rápido semanal de Pasajes a Barcelona
El martes 7, miércoles 8 y jueves 9 de Octubre cargará en Pasajes el buque-motor
"ARTZA - MENDI,,
Para los puertos de Santander, Musel, Vigo, Sevilla, Bonanza, Málaga, Almería, Alicante, Valencia, Sagunto, Tarragona y Barcelona.
Para más informes, dirigirse a sus consignatarios en PASAJES y SAN SEBASTIAN
SEÑORES HIJOS DE JULIAN DE SALAZAR (S. EN C.), PASAJES. —:— Teléfono 5-0-27.
Carbones nacionales y extranjeros. Agencia de Aduanas.

†

LA SEÑORA

D.ª María Fernández Izaguirre

Falleció el día de ayer, víctima de un accidente de automóvil

A LOS 53 AÑOS DE EDAD,

Habiendo recibido los Santos Sacramentos y la Bendición de S. S.

R. I. P.

Sus desconsolados hermanos, don Antonio, doña Rita, don Manuel y don Alejandro; hermanas políticas, doña Felipa Ruisena y doña María Gorostegui; primos, sobrinos y demás parientes participan a sus amigos tan dolorosa pérdida y les ruegan la tengan presente en sus oraciones y asistan a los funerales que se celebrarán hoy, MARTES, a las NUEVE de la mañana, en la iglesia parroquial del BUEN PASTOR, y acto seguido a la conducción del cadáver desde la CRUZ ROJA (Antiguo) al cementerio de Polloe, por lo que les quedarán eternamente agradecidos.

San Sebastián, 7 de Octubre de 1930.

¡Abrigo piel a cualquier precio!

Por traslado a Madrid, liquidamos toda la existencia en Peletería, Abrigos, desde 95 pesetas hasta 10.000 pesetas. Renares desde 25 pesetas hasta 4.000, infinidad de pieles sueltas lo más nuevo, desde 1'90 pesetas.
Depósito de mantones Manila.
BAJOS DEL TEATRO VICTORIA EUGENIA
:::UNICA FABRICA DE PELETERIA!!!

Costureras

para trabajar en sus casas, se necesitan General Arteche, D, primero, barrio de Gros.

OCASION

Vendo maquinaria modernísima, garantizada, nueva y seminueva, para labrar madera; y motores de Gasolina y Aceites pesados, tipos DIESEL y SEMIDIESEL. Precios muy ventajosos. Escribid: Apartado de Correos, 301, BILBAO.

CLINICA ESTILOGRAFICA

(UNICA EN SU CLASE))
Se arreglan toda clase de plumas, piezas de recambio para todas clases y sistemas de plumas. Plumillas oro ley en todos los tamaños. Especialidad Waterman's, Conklin y Swan.
NOTA. — Todos los trabajos que hace esta casa son garantizados por el maestro Manuel.
URBIETA, 15 — VACIADOR

GARAGE
AZCARATE HERMANOS

Alquiler de automóviles de todo lujo, abiertos y cerrados. Precios módicos.
PIDIM, 12. — Teléfono 1-25-71. — San Sebastián.

El mayor peligro del deporte automovilista

suele ser el marco. El incremento que tomaría ese deporte sería mucho mayor si las personas deseosas de disfrutarlo no se mareasen. Pues bien; hoy se ha conseguido evitar el mareo gracias a la nueva especialidad medicinal: el Ondoibil. Basta tomar dos capsulitas de Ondoibil veinte o treinta minutos antes de ponerse en marcha para evitar toda manifestación del mareo y hacer el viaje sin molestias y a toda satisfacción. En farmacias.

Antidiabético KIMMEROL

Elimina rápida y gradualmente el azúcar. No produce alteraciones en el organismo y facilita extraordinariamente la vida normal del diabético. Depositario: Farmacia de Azcárraga, Plaza de Guipúzcoa, 9 y en todas las farmacias y droguerías bien surtidas.

ASMATICOS

Encontraréis un gran alivio inesperado con el procedimiento "Asmone Brumona", muy superior a todo lo hasta hoy conocido: Venta: Farmacias.

GRAN LIQUIDACION

IMPERMEABLES.
TRINCHERAS.
GABARDINAS.
GABANES CUERO.
Fábrica de Impermeables "EL GRAN MUNDO,,
HERNANI, 9 (frente al Gran Casino).

TEATRO DEL PRINCIPE

Representaciones de "¡Atrévete Susana!,,

Mañana, "Pipiola", creación de Carmen Ortega

Brillante, artísticamente, es la campaña que en el Príncipe viene realizando la Compañía de Carmen M. Ortega; brillante, por la calidad de las obras que pone en escena y por la excelente interpretación que a las mismas da. Diariamente varía las obras. El sábado se representó "Marianela", que constituyó para Carmen Ortega un triunfo personal rotundo. Pocas actrices, contadísimas, lograrán encarnar el personaje central de esta producción con el acierto que lo hace la referida primera actriz. El público así debió comprenderlo, ya que le ovacionó con calor al final de los tres actos.

Para hoy, martes, anúnciase la reposición de "¡Atrévete, Susana!", producción de Borrás y Andrés Revecz. Es una comedia humorística, optimista, muy agradable. La Compañía de Carmen Ortega la interpreta primorosamente, y la monta con mucho lujo y propiedad. Tarde y noche irá esta obra.

* * *

Para mañana, miércoles, anúnciase otro de los grandes éxitos de Carmen Ortega: "Pipiola", comdeia de los hermanos Quintero.

Estreno extraordinario

El viernes habrá un estreno interesante. La Compañía de Carmen Ortega nos dará a conocer "Rirri o la niña del perro", película americana, escenificada en tres actos (el segundo, dividido en dos cuadros), traducida expresamente por Luis de Olive y R. Hernández.

De esta producción tenemos las mejores referencias, y sabemos que en cuantos sitios se ha estrenado ha sido un éxito extraordinario.

DESDE AZPEITIA

El homenaje a los señores Ventura y Jáuregui. —Ya podemos hoy contestar a los muchos que se nos han acercado preguntándonos lo que había sobre el proyectado homenaje a don Leoncio Ventura y don Agustín Jáuregui.

Como prometíamos en nuestra anterior crónica, nos hemos visto con uno de los miembros de la Comisión, que para la preparación y organización de los actos a celebrarse se nombró en la reunion que tuvo lugar y de la que en su día dimos cuenta.

Nos ha expuesto la idea de los comisionados, idea de programa a desarrollarse, que de momento nos ha parecido acertadísimo. Como quiera que ninguno de los puntos se ha fijado con carácter definitivo, el programa, que recogiendo lo a nosotros dicho, pudiéramos publicar, carecería de seguridad y podría dar lugar a alguna equivocada interpretación, vamos a dejar de exponerlo, concretándonos, por hoy, a advertir a todos aquellos que pensaban participar en el homenaje, que la fecha del 12 de Octubre que primeramente se fijó, se ha descartado, y que la idea de los Comisionados es celebrar el homenaje el próximo mes de Noviembre.

Volveremos sobre ello en la primera ocasión

Fiesta Nacional. — Para el día 19 del corriente, está anunciada la celebración de la fiesta nacional en nuestra villa.

El programa que se prepara es explén[illegible]do de verdad, y los organizadores trabajan sin d[illegible]canso.

Sabemos de sus proyectos, y podemos [illegible] felicitarles. La procesión, en la que figuran grupos de niños y niñas, a juzgar por la actividad que están desplegando, va a ser alg[illegible] que llame la atención.

— BESTE-BAT.

EN EL MIRAMAR

Estreno de "Sueños de amor", por Joan Grawford

Un estreno extraordinario tendrá lugar hoy, martes y día de moda, en el Miramar.

En todas las sesiones, que comenzarán a las horas de costumbre, se pasará "Sueños de amor", bella y amena comedia cinematográfica de la acreditada Casa Metro-Goldwin, en siete partes. A Joan Grawford, que está delicioso en su papel, secúndale Allen Pringle, exquisita actriz americana.

Como complemento de programa irá en primer lugar una revista de actualidad, en una parte.

La orquestina de Betoré prepara un selecto programa musical.

M. CONDE LOPEZ

GRAN SEMANA DEL LIBRO

Del LUNES día 6 al SABADO día 11 de Octubre

PARA CELEBRAR LA

GRAN SEMANA DEL LIBRO

— LA —

LIBRERIA INTERNACIONAL

CHURRUCA, 6

CONCEDERA DURANTE ESOS DIAS

GRANDES DESCUENTOS

EN

TODA CLASE DE LIBROS

LITERATURA, CIENCIAS, ARTES, ETC. ETC.

APROVECHEN ESTA UNICA OCASION

PARA COMPRAR LOS LIBROS CON
rebaja de 10 y hasta 50 %
— SOBRE EL PRECIO MARCADO —

Interesante para los Centros culturales, Bibliotecas, Colegios, etc., etc. Los pedidos que vengan de la Provincia por correo, gozarán de la misma ventaja.

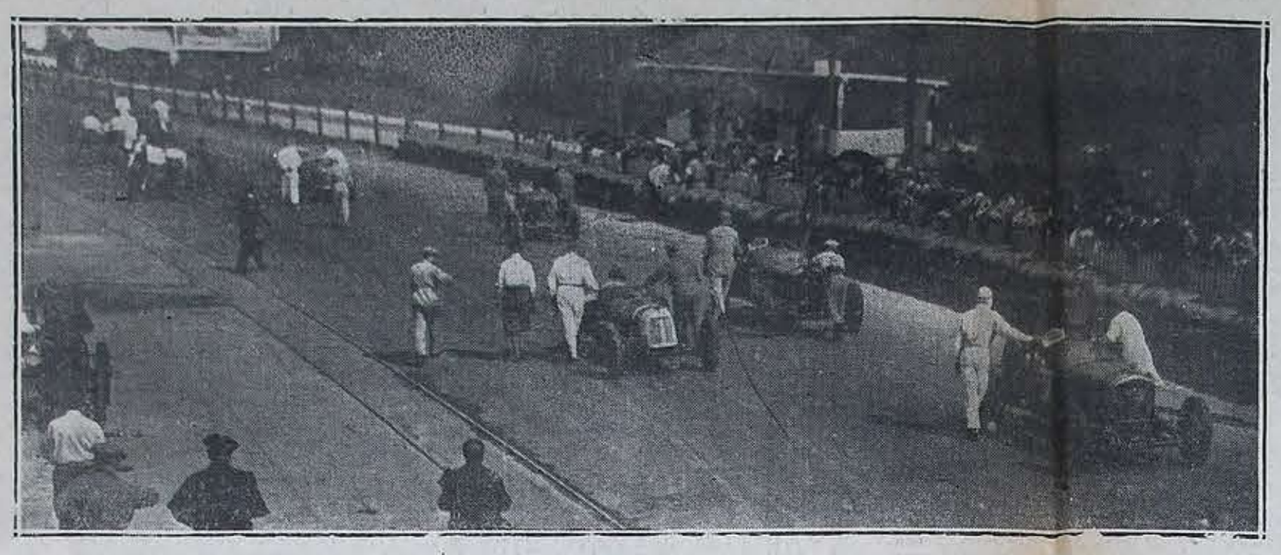
VISITE

por curiosidad durante esta semana la

LIBRERIA INTERNACIONAL (CHURRUCA Nº 6)

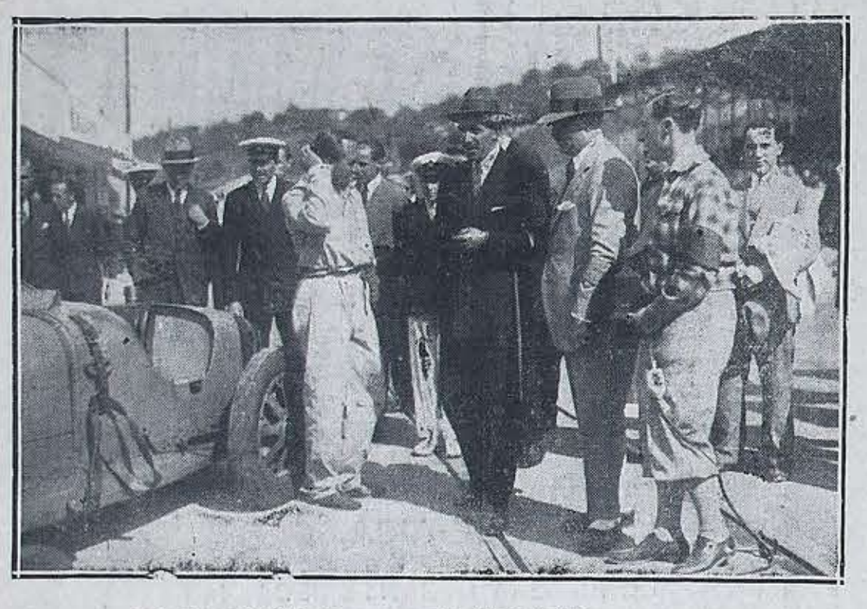
Teléfono 10-261

ENTRADA LIBRE



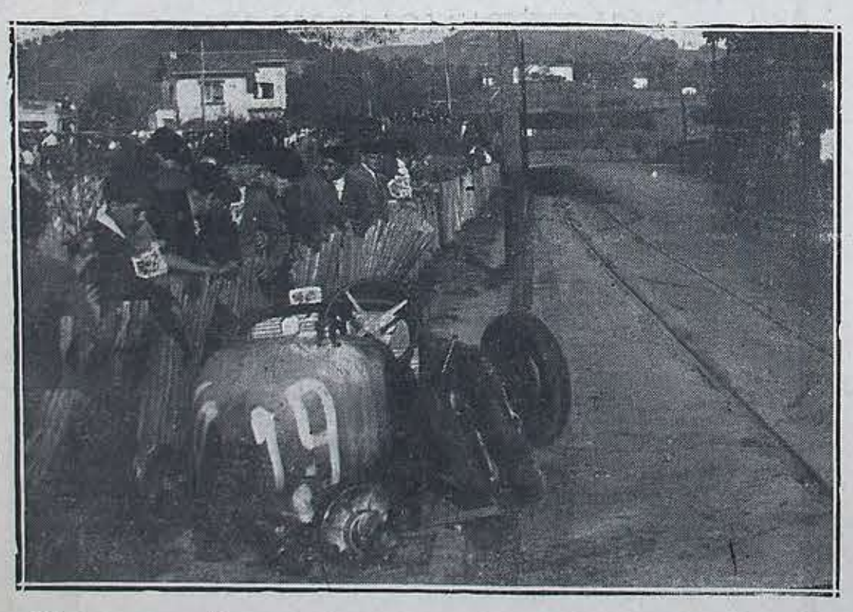
Preparando la salida de los coches que habían de disputarse el VIII Premio de San Sebastián. — (Fot. Marín.)

VARZI, AL TERMINAR TRIUNFANTE LA CARRERA. — (Fot. Marín.)



EL REY CONVERSANDO CON LOS CORREDORES. — (Fot. Marín.)

Van Ruiten, el corredor holandés cuya vida se espera salvar. — (Fot. Marín.)



Estado en que quedó el coche de Zanelli, después de su despite. — (Fot. Juanes.)

NOTICIAS

—o—

Inspección de Centros militares. — El domingo llegaron a San Sebastián el capitán general de la región y el comandante de ingenieros de la zona, que ayer realizaron una visita de inspección a los distintos centros militares, hallándose gratamente satisfechos del resultado de esta visita.

—o—

Incendio en Ategorrieta. — El domingo por la tarde se declaró un violento incendio en el chalet de Ategorrieta "Angel-Enea", propiedad del doctor Elvira, que lo tiene arrendado a la familia de la señora viuda del Río.

Se inició el siniestro en la chimenea por causas desconocidas aún, pero es de suponer se tratara de alguna chispa que prendió en el hollín. Las llamas adquirieron pronto gran proporción, destruyendo la parte alta del edificio.

Para última hora de la tarde consiguieron los bomberos localizar el siniestro, cuando las llamas habían destrozado ya la parte alta del edificio.

Las pérdidas, no calculadas, son de bastante importancia, pues además quedaron destruídos muchos enseres.

En el momento de producirse el accidente se hallaban en casa únicamente la señora del Río y una hija, pues el resto de la familia había marchado al Circuito.

Con los bomberos, que trabajaron con gran entusiasmo, se hallaban presentes el arquitecto municipal y alcalde y otras autoridades municipales.

No hubo que lamentar desgracia personal alguna.

—o—

Hallazgo de un cadáver en Segura. — De Segura participan que en la carretera de Mutiloa fué hallado el cadáver de un hombre de unos cuarenta y cinco años de edad, que vestía con pobreza y que hasta la fecha no ha sido identificado.

—o—

PIDA DOS
CUELLOS Otis CARAS

Arrollado por un autocamión. — Un autocamión arrolló ayer en Pasajes de San Pedro a José Juaristi, de veintinueve años, que montaba una bicicleta. En San Sebastián, adonde se le trasladó, fué atendido de lesiones diversas, de pronóstico reservado.

—o—

Se ahorca colgándose de una viga. — En una tienda de la calle de Peña y Goñi fué hallado el domingo por la mañana el cadáver de Félix Azcona, de cuarenta y tres años, que se había colgado de una viga por medio de una fuerte cuerda, ahorcándose. Se ignoran las causas que influyeron al suicida a adoptar tal resolución.

—o—

Observatorio de Igueldo. — Observaciones a las diez de la mañana de ayer:

Presión al nivel del mar, 1.020'8 milibares.

Temperatura del aire a 1'20 metros del suelo, 14'1° C. Humedad, 100 %. Tensión del vapor de agua, 16'0 milibares. Viento: dirección O.NO.; velocidad, 7'6 m/s. Nubosidad, 10 décimos. Llueve. Marejada; fondo ligero. Niebla.

En 24 horas:

Máxima, 20'8° C. Mínima, 13'3° C.

Media, 16'1° C.

Temperatura a 110 cms. sobre yerba, 12'3° C.

Precipitación, 12'6 milímetros. Recorrido del viento, 452 kilómetros. Insolación, 8 horas, 18 minutos, o 72 %. Evaporación, 1'0 mms.

Tiempo probable en Guipúzcoa y el Golfo de Vizcaya durante la tarde de ayer y mañana de hoy: Aguaceros y chubascos moderados del Noroeste. Marejada y mar de fondo ligero.

Situación atmosférica a las siete de la mañana de ayer:

La zona depresionaria de la mitad Norte de Europa presenta hoy un mínimo importante sobre el Sur de Escandinavia y el Mar Báltico, ocasionando lluvias y vientos del Oeste moderados en todo el Occidente de Europa. El viento sólo es fuerte y se observan algunas turbonadas en Inglaterra.

La presión es elevada al Oeste de la Península Ibérica, y entre Italia y España se forma un mínimo secundario.

Por el Cantábrico el viento sopla del Oeste moderado y se registran algunos chubascos; la lluvia es general en la costa Norte de España. — **Doporto.**

—o—

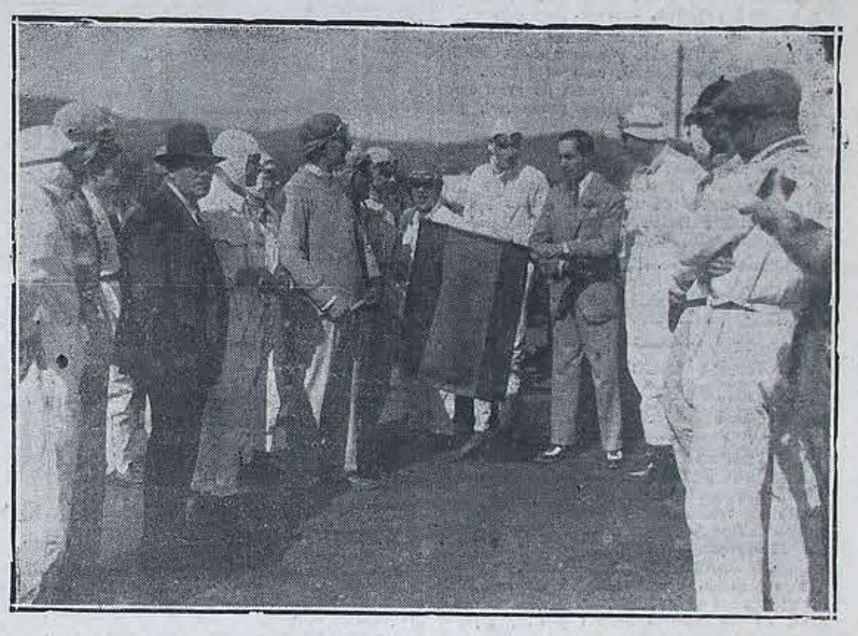
Acuerdos de los republicanos. — En reunión celebrada por la Directiva del partido republicano de San Sebastián se acordó solidarizarse con los oradores del mitin de Madrid, dando por repetidos, personalmente y uno por uno, todos los conceptos que aquellos oradores expresaron.

Estos acuerdos han sido firmados por toda la Junta directiva y muchos afiliados.

—o—

Pescadería. — Venta de pescado efectuada el día 6 de Octubre:

Merluza de primera, 1.872 kilos, a 6'20 kilo.
Mediana, grande y pequeña, 3.327 kilos, a 4'70 y 3'90 kilo, respectivamente.
Pescadilla, 8.953 kilos, a 2'50 y 1'65 kilo.
Gallos, 1.153 kilos, a 2'35 kilo, al por mayor.
Besugo, 1.182 kilos, a 1'75 kilo.
Bacalao fresco, 396 kilos, a 2'10 kilo.
Cabras, 148 kilos, a 1'45 kilo.
Almejas, 540 kilos, a 1'80 kilo.
Congrio grande, 630 kilos, a 2'65 kilo.
Sapos, 1.918 kilos, a 1'90 kilo.
Panchos, 102 kilos, a 1'70 kilo.
Martines, 6 kilos, a 1'50 kilo.
Ordinarios, como mielga, colayo, perlón, chicharro pequeño, rayna, gatos, lijas y perlitas, 3.633 kilos, a 0'50 kilo.
Cabezas y cogotes de merluza, a 1'50 kilo.



MAQUIVAR DANDO INSTRUCCIONES A LOS CONDUCTORES. — (Fot. Marín.)

UN ASPECTO DE LA CARRERA DE AUTOMOVILES EN ORIAMENDI. — (Fot. Marín.)

ATENEO GUIPUZCOANO

—o—

Convocatoria a junta general ordinaria y extraordinaria ::

La Junta de Gobierno del Ateneo Guipuzcoano, en virtud de lo que se dispone en el artículo 29 de su Reglamento, convoca a los señores ateneistas a junta general extraordinaria que tendrá lugar en su domicilio social el día 15 del corriente a las siete de la tarde, para tratar de una propuesta de la Junta Directiva que se refiere a la subsistencia, modificación o supresión de las Secciones.

Cualquiera que sea el acuerdo que se tome sobre este asunto, acto continuo se celebrará la junta general ordinaria, con arreglo al siguiente orden del día:

1. Lectura de la memoria que la Junta de Gobierno presenta a la general como descargo de su gestión durante el año.
2. Aprobación de cuentas.
3. Renovación de la Junta de Gobierno, en la que corresponde elegir los siguientes cargos:
   Presidente, vicepresidente segundo, secretario primero, contador, bibliotecario y dos vocales.
4. Proposiciones generales.

Se recuerda a los señores socios, que el artículo 28 del Reglamento dice que los acuerdos que se tomen serán válidos cualquiera que sea el número de socios que concurren a las referidas juntas.

San Sebastián, 7 de octubre de 1930. — El presidente, **José Múgica.** — El secretario, **Fermín Vega de Seoane.**

PERDIDA

de un sobre, conteniendo documentos de suma importancia únicamente para la interesada (Plaza Guipúzcoa a Isabel la Católica, por calle Loyola). Se ruega su entrega en esta Administración, donde se gratificará.

J. Ibarra Aramburu

CIRUGIA GENERAL. Consulta: 10 a 1 y 3 a 5.
VIAS GENITO-URINARIAS.
TELEFONO 1-45-14.
31 DE AGOSTO, 33, 3.° (esquina de Santa María).

Los peluqueros. — La Federación Nacional de Obreros peluqueros-barberos (Sección de San Sebastián) participa a sus socios que en junta general celebrada el día 26 de Septiembre acordó que el pago de cuotas se efectúe en el domicilio social, los martes y jueves de la primera quincena de cada mes, de ocho y media a nueve y media de la noche.

Asimismo, esta Sección tiene el honor de rogar a todos los obreros peluqueros de señoras pasen por nuestro domicilio social, Puerto, 7, primero, hoy, martes, a las nueve y media de la noche, con objeto de comunicarles asuntos de gran interés. — La Directiva.

—o—

Choque de autocamiones. — En el kilómetro 39 de la carretera, cerca de Villafranca, chocaron dos autocamiones de la matrícula de Vitoria, números 7.138 y 1.189, propiedad de don Domingo Zabaleta y don Víctor Padón, respectivamente.

A consecuencia del choque resultaron los dos coches con grandes desperfectos y herido levemente el conductor del primero, Jesús Díaz.

—o—

Registro civil. — Inscripciones de ayer:

Nacimientos: María Aguado Aramburu, Gregorio Argote Sánchez, José Gastesi Artola, Antonio Capa Roca, Francisco Arrastia Alonso, Luis Sasiáin Labandívar, Eduardo Martínez Tolosa, Angel Morrondo González y Alvaro Larregui Arteche.

Defunciones: Eustaquia Múgica Zavala.

SOLO HOY

Por ser la Fiesta del Libro,

LA BIBLIOTECA POPULAR

(Circulante) admite nuevos abonados sin cuota de entrada.

Lea usted cómodamente en su casa novelas de los mejores autores clásicos y modernos.

Las condiciones ordinarias son 3'50 por año y 25 céntimos por cada libro, con derecho a retenerlo en casa doce días.

Anote en su carnet: GUETARIA, 21, bajo. Teléfono 1-34-72.

DESDE VERA

Termina la huelga. —Afortunadamente, ha quedado resuelto el conflicto social, que desde primeros de julio próximo pasado, había llevado la angustia y la amenaza del hambre a los hogares de estas pobres familias. Desde el 1 de octubre corriente, fecha en que se abrieron las Fundiciones de Vera, han vuelto al trabajo cuantos en su mayoría componían el elemento obrero de la fábrica, con anterioridad al planteamiento de la huelga; y aunque el hecho de la reanudación del trabajo, por sí solo tiene una gran importancia, esta se multiplica atendiendo a las condiciones que han regulado la vuelta al mismo, teniendo en consideración la penuria y escasez anterior. Por lo pronto y como medida básica, se han reintegrado a sus puestos los 23 obreros cuyo despido motivó la declaración de huelga, obteniendo conjuntamente otras muchas ventajas que a continuación reseñamos, y que en principio, ni los obreros esperaban conseguir, ni la gerencia sospechaba conceder, y que durante el desenvolvimiento del conflicto han ido surgiendo y revistiendo el carácter de necesaria imposición. Entre ellas las siguientes:

La jornada de 8 horas, implantada en las fundiciones, será continua, sin aquella arbitraria y poco humana distribución, hecha por la gerencia al principio de su implantación. Los obreros comerán dentro del recinto fabril, en las horas señaladas y al amparo de las inclemencias del tiempo. El pago de jornales se efectuará quincenalmente, en lugar de ser mensual como con anterioridad se hacía. Serán respetados los obreros en sus puestos, no pudiendo la empresa admitir a otros nuevos hasta tanto que la totalidad de los ex-huelguistas se encuentren colocados. La imposición de una multa o sanción a cualquier obrero, la cual antes revestía carácter indiscutible y ejecutivo, podrá ser objeto de reclamación ante la superioridad para su anulación en caso de que el reclamante compruebe lo injusto de la medida, con lo que se evitan de un plumazo las represalias. La gerencia pretendía suprimir radicalmente una de las dos cuadrillas de laminación, basándose en la falta de pedidos, y por consiguiente, de trabajo, consiguiendo los obreros que en lugar de la supresión, turnen semanalmente las dos cuadrillas. A todo obrero se le han abonado 10 jornales en concepto de indemnización. Durante los dos meses que aproximadamente dure la reparación del horno alto, los obreros afectos a este servicio, únicos que en la actualidad quedan fuera provisionalmente, percibirán 25 jornales durante el plazo del paro forzoso por la causa expuesta, reintegrándose al trabajo tan pronto como el horno quede reparado. En el departamento del taller de muelles, el más numeroso, se han obtenido, además, las siguientes ventajas económicas: Desde 2 pesetas de jornal a 7,50, veinticinco céntimos de peseta por individuo; y de entre estos, el 12 por 100 de aumento en los jornales que desde 2 pesetas no pasan de 5; el 10 por 100 desde 5 a 7.50 pesetas; el 8 por 100 desde 7.50 a 10 pesetas y el 4 por 100 desde 10 pesetas de jornal en adelante.

Se ha impuesto, por lo tanto, la justicia, afortunadamente, y se han relegado los odios; felicitamos pues, cordialmente, al elemento obrero de esta villa, cuya cordura y sensatez se ha puesto de relieve en las pasadas difíciles circunstancias, en un alarde digno y bello gesto de serenidad y cultura; felicitamos por su acertada, aunque tardía ecuanimidad, al consejo de administración de las "Fundiciones de Vera de Bidasoa", y hacemos constar nuestro voto de agradecimiento, que es el voto del pueblo en general, al culto y filántropo abogado señor Gallano, que con su intervención eficaz, en representación de las clases humildes, ha sabido llevar al ánimo de los consejeros, el clamor de los pobres necesitados de amparo. "Ganarás el pan, con el sudor de tu frente", dijo Dios al hombre cuando le arrojó del Paraíso; y en Vera habría que añadir que no solo con el sudor de la frente del obrero se ganaba el pan, sino que la amargura de las lágrimas iba mezclada al sudor del humilde para hacer menos sabroso el alimento necesario; unos hombres se habían encargado de hacer más pesada la maldición de Dios; pero la acertada gestión de otros ha logrado que a tantas amarguras no se uniera el acre sabor de la sangre que quizá se hubiera vertido en represalia de inferidos ultrajes. Que la era de paz comenzada no se turbe con nuevos conflictos y que en lo sucesivo la fraternidad sea el lema entre pudientes y menesterosos..

De sociedad. Hemos tenido el gusto de saludar y ver entre nosotros al nuevo señor Inspector de Sanidad e Higiene Pecuarias de esta Aduana doctor don Agustín Pérez Tomás, quien se ha posesionado seguidamente de su cargo. El señor Pérez Tomás, que al propio tiempo ostenta los títulos de doctor en medicina y especialista en enfermedades de los ojos, al participarnos su satisfacción por su nuevo destino, mostrándose encantado de las bellezas naturales de este admirable rincón navarro, nos ha manifestado sus deseos de dedicarse al cultivo de su especialidad, extendiendo su radio de acción a las cinco villas y a los pueblos del Baztán, deseándole, por nuestra parte, a tan activo y culto funcionario un feliz acierto en la realización de sus loables propósitos y que su estancia entre nosotros le sea tan grata que no nos veamos privados de su amable compañía, en muchos años.

Próximo enlace matrimonial. — El 9. de los corrientes recibirán la bendición nupcial, en la iglesia parroquial de esta villa, la bellísima y encantadora joven de esta localidad Emilia Linazasoro y el simpático y distinguido empleado del Banco Guipuzcoano, en Irún, don Pedro Murugarren; le deseamos a la feliz pareja una luna de miel interminable en su cuarto creciente. — CORRESPONSAL.

¿Quién puede vender los mismos ABRIGOS a mejor precio?

Almacenes ROIG

Ya que sus importantes compras para surtir sus casas de Haro, Vitoria, Calahorra y San Sebastián, consigue mejores precios.

Vean sus escaparates y se convencerán

Garibay, 4 y 6

En el mundo entero más personas corren sobre neumáticos Goodyear que sobre los de cualquier otra marca

GOODYEAR

SAN SEBASTIAN USANDIZAGA-1 TEL - 13004

XIMENEZ & Cº DISTRIBUIDORES GOODYEAR

PAMPLONA AV. CARLOS III, 7 TEL - 1551

DESDE TOLOSA

El acondicionamiento de nuestro apeadero. — Mucho ha laborado nuestra Comisión Permanente en conseguir sus propósitos de establecimiento de unas marquesinas o cobertizos en los andenes de nuestro apeadero, y no poco han contribuído, según nos consta por noticias fidedignas que hemos adquirido, en el éxito de sus gestiones, nuestro activo y digno Alcalde señor Azurza y el inteligente secretario de la Corporación señor Baudrés. A ellos, se debe, en gran parte, la realización de esta importante obra, que redunda, a las claras, en utilidad y conveniencia del público viajero de nuestra localidad, y agreguemos los beneficios que la implantación de esa mejora ha de reportar y traer al vecindario en general.

Persistente la Comisión Permanente en esa idea en ningún momento la ha abandonado, antes bien laborando en pos de su realidad va a conseguir que en breve espacio de tiempo sea un hecho real y verdadero su establecimiento. Fundamentando su actitud hemos de exponer que en principio, sí es verdad, tenía resueltos sus firmes intenciones en ese sentido. Pero, ¿cómo? Sufragando de su cuenta y riesgo el total de esta obra que comprende la construcción de un pabellón en el andén ascendente para oficina y abrigo de viajeros, y otro en el descendente, sólo para abrigo de los viajeros.

Comprendiendo que el implantamiento de esta mejora en sí era de una innegable utilidad y provecho para la Compañía del Norte, insistió la Permanente en que contribuyera en su realización desarrollando su petición con argumentos y bases tan de peso y eficaces, que, aquella, abrazando y ciñendo tan poderosos y excelentes razonamientos, ha optado, según nos consta de buena fuente, ayudar en su realización con el 50 por 100 del total del presupuesto de 15.000 pesetas que abarca la obra.

Es así que ni Carlos ni su compañero temerán en lo sucesivo, a los... maleantes.

Una boda. — El pasado jueves, en la iglesia de Santa María, tuvo lugar la ceremonia religiosa de unión en indisoluble lazo matrimonial del joven tolosano don Pascual Arteaga con la encantadora señorita Juanita Otegui. Los nuevos desposados salieron a recorrer, en viaje de luna de miel, las principales capitales de España. Nuestra efusiva felicitación a la venturosa pareja.

La huelga de "Los Talleres de Tolosa". — Continúan, desde el jueves, en huelga, los obreros metalúrgicos de "Los Talleres de Tolosa. En la Alcaldía han celebrado varias reuniones los patronos y obreros, deduciéndose de todo ello que, a parecer, no son muy grandes las diferencias que eqisten para avenirse a un arreglo, suponiendo desde luego, lleguen a un acuerdo en sus peticiones, lo que veríamos con agrado.

Los que viajan. — Regresaron de Bilbao la señora doña Carmen Amilibia de Tolosa, acompañada de su encantadora hija Laurita.

—De Zarauz las distinguidas familias de don Ramón Larrañaga y don Juan Irazusta Zanoni.

—De Fuenterrabía la de los señores Oria.

—Del Balneario de Betelu don Cesáreo Larramendi y señora.

—De San Adrián (Navarra), a donde se trasladó a dar un concierto de piano, don José Azarola.

—Para Madrid ha salido el aprovechado estudiante Bibiano Larramendi.

Teatro Gorriti. — Para el martes y miércoles está anunciada la atracción "Mary Ondra", que está constituída por los elementos *Lady and Jaun* atracción coreográfica; Agudiez, denominado por todos los públicos "La maravilla fonética del siglo" y Mary Ondra, la novel estrella de la creación. — EL CORRESPONSAL.

—o—

Cambio de local. — Los «urdiñas» han cambiado de domicilio.

Se han trasladado a los bajos del popular Bar Alai,, sito en la calle Rondilla.

Un local reducido, pero simpático y conquistón.

Es el local que últimente tuvo la fenecida Sociedad Uzcudunista.

Escuela de Artes y Oficios. — El alcalde publicó ayer un bando dando a conocer la próxima reapertura de la Escuela de Artes y Oficios en el que se hacía resaltar la importancia de sus distintas clases y apuntaba la conveniencia de procurar un mayor número de asistentes a ellas que en cursos anteriores.

El lunes se abrirá el plazo habilitado para la matriculación de alumnos de dibujo, música, ebanistería y mecanografía. — S.

DESDE PASAJES

El homenaje popular a los remeros sampedrotarras. — Existe verdadero entusiasmo para llevar a cabo el homenaje a los remeros de esta villa. La Comisión organizadora no coja en su empeño de hacer algo grandioso, algo que salga de los homenajes corrientes, homenajes que se rinden por fútiles motivos. El haber ganado ocho regatas consecutivas, galardón no conseguido hasta la fecha por ninguno de los que concurren a la incomparable Concha de San Sebastián y que será la admiración de la generación presente, todo se lo merece.

Las tarjetas para el banquete que se celebrará (Dios mediante) el día 12 del presente mes, son muy solicitadas, nosolamente e n t r e sampedrotarras, sino también por los pueblos circunvecinos inclusive de la capital, prueba palpable de las grandes simpatías que han conquistado nuestros muchachos.

Dichas tarjetas para el banquete-homenaje, cuyo precio es de quince pesetas, se hallan en venta en los siguientes establecimientos:

En San Pedro: Fonda del Puerto, Ezkerra, bar Velasco, bar Náutico, Odriozola (comestibles), Lasagabaster (droguería).

En Ancho: Lasagabaster (farmacia), Elizalde (ferretería), Valverde (ferretería).

En San Juan: restaurant Cámara.

La venta caduca el jueves, 9 del actual, a las ocho de la tarde.

Llamamos la atención a los que siempre se rezagan, se acuerden de esta fecha, para no entorpecer los trabajos de la organización. — X.

Academia de corte

SAN MARTIN, 29, 4.º izqda.

En quince días se compromete la señora Eugenia Iza a enseñar a cortar a sus discípulas toda clase de prendas (blancas y de color) de señora y caballero y niños. Sistema práctico y más moderno. Se habla vascuence y castellano.

Señoras de su casa

No se dejen coaccionar, pues todas las virtudes que pueda tener tal o cual marcha de achicoria las tiene la acreditada marca de ACHICORIA "EL 43".

EL VIII GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

Varzi, sobre "Masserati", vencedor en emocionante pugna

Se borraron todas las marcas, deportivas y de concurrencia. Dos accidentes graves: una mujer muerta y un corredor gravemente herido.

Contra los negros presagios de quienes auguraban el fracaso, la prueba automovilística de este año en el Circuito de Lasarte ha alcanzado el máximum de interés, borrando todas las marcas registradas en años anteriores. Todas las marcas. Las de velocidad, las de público, las de automóviles y hasta las de emoción, porque la emoción ha sido una de las más destacadas características del VIII Gran Premio de San Sebastián.

Ya desde la víspera comenzó a notarse la afluencia de automóviles de diversos puntos conduciendo espectadores para la gran prueba. Se llenaron los "garages"; y algunas calles quedaron convertidas en tales.

Pero el arribo de autos, que fué incrementándose de madrugada, alcanzó su máximo grado durante las primeras horas de la mañana. De Madrid, Francia, Valencia, Sevilla, Barcelona, Zaragoza, Pamplona, Bilbao, etc., venían coches. Y por cierto que de la capital vizcaína se notaba una afluencia tan extraordinaria, que no faltaban quienes la atribuían a los sucesos desarrollados en aquella villa, que habían supuesto un poderoso aliciente para que numerosas familias se animasen a venir a San Sebastián aprovechando el pretexto del Circuito.

De una o de otra forma, lo cierto es, como decimos, que la animación rebasó en mucho la de años anteriores, incluso la registrada con motivo del Gran Premio de Europa.

Desde las primeras horas de la mañana comenzó a notarse en la ciudad el movimiento del público que acudía a los puntos estratégicos del Circuito. La provisión de alimentos que hicieron los excursionistas, llegó a producir en algunos establecimientos una merma tan extraordinaria, que quedaron agotados rápidamente algunos artículos.

Ya a media mañana, las carreteras que conducen a Hernani, Lasarte, Recalde, Oriamendi, Bazkardo, Andoain y, en general, cuantos caminos llevan al Circuito lasartearra, se vieron invadidas por autos, motocicletas, bicicletas y viandantes que se disponían a acampar en las proximidades del Circuito.

En tribunas la concurrencia fué numerosísima bastante antes de comenzar la carrera. Con media hora previa llegaron los Reyes con los infantes, siendo recibidos por el presidente del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, don Manuel Rezola, y otros elementos oficiales de la carrera. La familia real ocupó su palco, siendo cariñosamente ovacionada.

En un palco estaba el ex ministro don Santiago Alba, con su familia y el ex ministro francés M. Malvy.

Durante toda la carrera, la animación en las tribunas fué extraordinaria. Siendo insuficientes los terrenos destinados a "garage", fueron habilitados otros; y el total de coches entrados en ellos se calcula en más de 4.000. La recaudación en taquilla fué de unas 50.000 pesetas.

Entretanto iban llenándose de autos todos los terrenos adyacentes al Circuito. Resulta imposible hacer ni siquiera aproximado un cálculo sobre el número de autos que la pugna deportiva congregó; pero algunos curiosos pretendieron haberlo hallado, diciendo que muy bien podía asegurarse que en los alrededores del Circuito había coches suficientes para, colocados uno tras otro, formar una línea como de San Sebastián a Bilbao. Esto era suponer que ascendían a unos 30.000; lo cual bate el "record" de las exageraciones absurdas. Con 10.000 coches ya podrían darse por satisfechos. Y ya es dato expresivo que, a cierta hora, hubo coche que tardó hora y media en volver de Lasarte a San Sebastián.

Pero ya hemos dicho que el cálculo es imposible. Lo cierto es que la unanimidad era absoluta en reconocer que la animación había superado a todas las pruebas anteriores; y lo evidente es que, abierto el Circuito al terminarse la prueba, todos los caminos que a él conducen se vieron materialmente ocupados por filas interminables de autos. Por lo demás, solamente los que se encontraban en el "garage" de tribunas hubiesen llenado, formados en línea, la carretera de San Sebastián a Irún.

⁂

Dos dolorosos accidentes empañaron la agradable jornada. Del primero resultó víctima el corredor holandés Van Hulzen (número 20, sobre "Bugatti"). Cuando iba este corredor en su vuelta décimosexta ocupando el sexto puesto en la clasificación, sufrió su coche un aparatoso despiste entre Arrazu y Bazkardo, yendo a chocar contra un muro y cayendo el conductor por un lado, mientras el bólido se incendiaba fuera de la carretera. Rápidamente fué auxiliado el desgraciado corredor, avisándose al auto-ambulancia, en el que fué conducido, desde el Hospitalillo de Andoain, a la Clínica de la Cruz Roja, donde el doctor Martín Santos examinó detenidamente sus heridas. Sufría Van Hulzen fuerte conmoción cerebral y visceral, fractura del parietal y hundimiento de la base del cráneo. A pesar de que se intentó hacerle reaccionar con varias inyecciones, su estado de postración impidió que pudiese hacérsele la trepanación. Ayer continuaba el herido en el mismo estado de gravedad; pero parece que ya el doctor Martín Santos no estimaba necesaria la trepanación.

El señor Rezola y algunos directivos del Real Automóvil Club, así como otras personalidades, acudieron a la Clínica de la Cruz Roja para interesarse por el herido. Cuando éste volvió en sí, miró a los que le rodeaban y preguntó:

—¿Quién ha ganado?

⁂

El otro accidente ocurrió al chileno Zanelli en su vuelta 25, en el kilómetro 14 y 15, después de Recalde; y parece que fué debido a la salida de una de las ruedas. Es el caso que el excelente corredor "amateur", que iba haciendo una magnífica carrera y había logrado ya colocarse en el segundo puesto, fué a chocar con su coche contra un poste, al que derribó cortándolo casi de cuajo. El choque fué con la parte trasera del coche, que quedó completamente destrozada; y el corredor salió lanzado aparatosamente.

Aunque el auto no llegó a trasponer la carretera, el accidente ocasionó víctimas en el público que presenciaba la prueba tras los cañaverales que delimitan el lugar destinado a los espectadores. Una de las ruedas salió lanzada contra un grupo; y ella, o parte del poste destrozado, fueron a dar a dos señoras, una de las cuales, doña María Fernández Izaguirre, de 57 años de edad, sufrió tan graves heridas que ayer, a las diez y media de la mañana, dejó de existir en la Clínica de la Cruz Roja, donde había quedado instalada.

Zanelli, que recibió en Bayona la noticia, se afectó profundamente y se trasladó a San Sebastián, prestando declaración sobre el suceso. Manifestó que al intentar pasar a otro coche sufrió un despiste, de cuyo desarrollo no pudo darse cuenta y en el cual resultó herida grave una señora espectadora.

Antes de trasladarse de nuevo a Bayona, el corredor chileno encargó una corona de flores para la víctima del doloroso accidente. El Real Automóvil Club encargó, por su parte, otra corona para el entierro de la infortunada señora.

⁂

Terminada la prueba, los Reyes abandonaron la tribuna a los acordes de la Marcha Real, mientras un auto del Real Automóvil Club abría el Circuito, por el que inmediatamente comenzó un desfile de coches que duró más de dos horas.

Y así, cuando ya caía la tarde, comenzó a animarse la ciudad, que durante las horas del Circuito apareció completamente desierta, sin gente en los paseos ni en la playa.

Los últimos momentos de la prueba fueron animados por las acrobacias de un aeroplano, cuyo conductor dió un par de vueltas por el Circuito presenciando el final de la emocionante pugna.

UNA CENA A LOS PERIODISTAS

En Casa Baraudiarán se celebró el domingo, por la noche, una cena en obsequio a los periodistas que han hecho la información del Circuito de Lasarte. Presidió la comida el popular "speaker" señor Balanzategui; y asistieron a ella compañeros nacionales y extranjeros.

A los postres habló el señor Balanzategui, para agradecer, en nombre del Real Automóvil Club de Guipúzcoa la colaboración de la Prensa, pidiendo a los periodistas hagan público el agradecimiento de dicha entidad por la ayuda prestada por la Diputación de Guipúzcoa, sin la cual no hubiera podido celebrarse esta prueba.

REPARTO DE PREMIOS

En el Real Automóvil Club se verificó ayer el reparto de premios a los corredores que han participado en el VIII Gran Premio de San Sebastián.

Presidieron el acto los directivos del Real Automóvil Club de Guipúzcoa y el señor Resines, secretario del Real Automóvil Club de España.

Acudieron todos los corredores premiados.

—o—

¡¡Salió rojo...!! Se libró ya, la batalla Bugatti-Masserati. Si hubo quien dudó de ella, habrá comprobado que el plato fuerte del domingo, fué rigurosamente exacto. La carrera del año, y no hubo exageración. Rivalidad, entre seis ases, y en la cuneta quedaron los cuatro que pusieron más tesón y energía en cumplir su papel, en aquella loca persecución al "8" Varzi. Etancelin y Zanelli, despistados. Lehoux y Dreyfus, pagando mecánicamente, su pretensión de vencer al "bólido" rojo... Y los rojos, copando los dos primeros puestos de la clasificación, después de aquella admirable carrera en la que no supimos qué admirar más si el hombre o la máquina. O, la táctica a sí mismo impuesta por el ganador de Monza, por el ganador de la Targa Florio.

La víspera de la carrera, René Dreyfus, nos decía en plan de confesiones: «No me dé Vd. como ganador. Es la primera vez que corro con coche propio. Montaré un puente "15", que no puede proporcionarme tan fuertes reprises como un puente "14" sobre la 2.300. Iré a colocarme solamente, porque los «rojos» son más rápidos que nosotros y correría el riesgo de quemar inútilmente la máquina. Esperaré un segundo o tercer puesto. Nada más". Y el nicense, donde despunta una magnífica clase de "driver" que los mismos italianos han sido los primeros en reconocer, hizo esa carrera. Tercero en las cinco vueltas. Segundo en la 15, para pasar a tercero en la 20 y seguir siendo segundo en la 25. Después vino su retirada por rotura del depósito de esencia, cuando tenía el segundo puesto ya suyo.

Con esta "confesión" de Dreyfus, que es el que destacaba entre los 4 "azules" seleccionados (?) para dar la batalla a los italianos, el cronista se abría una interrogante. ¿Qué darán de sí las máquinas rojas que corren por primera vez en Lasarte? En los entrenamientos, tal cual lo digimos hace unos días, no forzaron e hicieron una vuelta, ambos en 7 m. 26 s., o sea a 7 segundos escasos del "record" de Chirón. Luego si las máquinas respondían, no era razonable esperar algo sensacional, algo así como una demolición absoluta de "records"? Y, les dimos, ya de anticipado, el "record" de la vuelta a ellos, pero Alfredo Masserati, el desde hoy, desde esta formidable victoria de San Sebastián, constructor internacional de renombre, suplió nuestra omisión, y "ordenó" a sus máquinas: El "record" del Circuito también.

Eso es, "ordenó". Cuando un fabricante llega a esa perfección mecánica de sus ideas, consiguiendo que el "racer" obedezca en esa maravillosa puesta a punto del "8", a los órganos de mando del mismo, esa es la frase. Ordenar. Confianza, seguridad en la propia labor... Modestia de un trabajo obscuro de laboratorio que el año actual se ve premiado con las más resonantes victorias, sobre todo ésta que tiene por banco de prueba, un Circuito duro, amplio pero sinuoso, que pone a prueba todos los mandos del «bólido». Y así, no hay sino "ordenar". estaban Achilles Varzi, el conductor de más clase de todos cuantos salieron frente a tribunas el domingo, superiores, de indudable valía, y él completó la unidad que había de salir victoriosa forzosamente, en una batalla donde nada se dejaba al azar.

Ese fué, sencillamente, el secreto de la victoria de los "rojos".

LA CARRERA

No podía ser otra cosa. Etancelin, el "4", desaparecía en la 11.ª vuelta. Coche menos rápido que los 2.300, y desde luego menos rápido que el Masserati 2.500, el vencedor del Gran Premio de Francia, suplía con su ardor y conocimiento de la carrera, ese "handicap" de su "Bug". Resultando, que debía aprovechar su "directa" muy estirada ya... y Mandazubi, en el descenso famoso recogía, milagrosamente ileso, al gran "rouennais". La batalla había dado comienzo. Y allá, estaban durante las 10 primeras vueltas nuestros 5 "ases". Varzi, Lehoux, Dreyfus, Zanelli y Etancelin. Varzi, solo contra los cuatro Bugattis. El italiano, precedía a Lehoux y Dreyfus, que marchaban juntos, de unos 15 segundos aproximadamente. Zanelli y Etancelin, iban a escaso tiempo del nicense y del argelino. El motor del chileno, no "sonaba" muy bien. Maggi, "andaba" menos pero rondaba el quinteto. La caza era tenaz, preciosa, porque se veía los "4" Bugattis en persecución del Masserati, dando la impresión que a la menor detención o accidente, habían de coger inmediatamente la cabeza, y así sucedió en la vuelta 15, dándonos a los espectadores de tribunas, un magnífico espectáculo en aquel maravilloso "coup de theatre". Varzi se detiene para aprovisionarse, y Lehoux, Dreyfus y Zanelli, pasan a tomar la cabeza. Etancelin, se había despistado en la vuelta 11, y Maggi, coge el quinto puesto detrás de Varzi.

Desde luego se veía que la decoración había de sufrir nuevas modificaciones, llevando al "rojo" a la cabeza, pues se apreciaba una mayor rapidez en Varzi, dando mayor sensación de velocidad que los "azules", pero Achilles lo tomó con un poco de calma y dejó a Lehoux, que llevase el mando. Lehoux hizo una preciosa carrera el domingo, y en la vuelta 20.ª la clasificación era: Lehoux, Varzi, Dreyfus, Zanelli y Maggi. En la 21.ª, aparecía ya el "rojo" frente a tribunas levantando tempestades de entusiasmo. Y en la 22, ya no estaba Lehoux, que, averiado, era la segunda víctima que quedaba en la carretera. Varzi, siguió su ronda infernal. En la vuelta anterior había casi igualado su "record" de la vuelta, pues invirtió 7 m. 5 s. 8/10 (el "record" fué en la 8.ª, con el magnífico tiempo de 7 m. 5 s. 3/10, lo que representa una media horaria de 146 kms. 500 m.) y al ver caer a Lehoux, amainó por precaución, y ya su vuelta 23, subió a 7 m. 18 s., siguiendo en progresión ascendente de tiempo hasta el final de la carrera (última vuelta en 8 m.) falto ya de enemigo, puesto que en la vuelta 25, Zanelli, el tercero "as" de Bugatti se despistaba con verdadera suerte, dado el lugar y la velocidad, y en la 26.ª, René Dreyfus, quedaba sin esencia en la variante de Oria, debido a la perforación del depósito de gasolina...! Los cuatro "ases" de Bugatti, habían quedado en la carretera! ¿Era o no cierto que la batalla iba a ser dura y tenaz, como jamás lo había conocido el circuito del Oria?

La eliminación de Dreyfus, hizo que Varzi bajase más el tren, y esto permitió acercarse algo a los Maggi, a los Stoeffel, Ferrán y Fourny, que habían de suplir a bastantes vueltas del vencedor, porque habían sido "doblados" varias veces, a los hombres que quedaron, esparcidos en el durísimo recorrido vasco.

Y, por donde, —ya lo decíamos ¡la lógica está reñida con la velocidad!— vimos la clasificación más disparatada que pueda darse en una carrera de velocidad, donde 6 "ases" trituraron todas las marcas de tiempo, pundonor y valentía. Una verdadera lucha de héroes, magnífica e imponderable, e incomparable a todo lo que hemos conocido en el Circuito de Lasarte hasta la fecha.

Y esa clasificación nos entregaba al indiscutible vencedor, Varzi, en cabeza, con una ventaja de 22 minutos (3 vueltas) sobre su compañero de "cuadra" el conde Maggi, y de 25, 27 y 30 minutos, respectivamente, sobre los Peugeot de Stoffel y Ferrand respectivamente, y el Bugatti número 22, de Fourny.

Los "ases" azules, habían quedado en el hueco de esas tres vueltas de ventaja de Varzi a Maggi...

Desgracia, sí, pero dura lección también para Ettore Bugatti.

VELOCIDADES

El domingo se marchó muy de prisa. Varzi hizo 189 kms. en el kilómetro anterior a las tribunas, pero Dreyfus superó todavía la marca realizando ¡¡191 kms. 300!!, tiempo tomado eléctricamente.

En medias horarias, vamos a señalar unas cuantas, que dan idea de lo durísima que fué la carrera y la memorable "escolta" de los Bugattis, al "rojo" de Varzi. No solo Varzi batió el "record" de la vuelta de Chirón, sino que también hicieron lo propio Lehoux, Dreyfus y Zanelli. El argelino tuvo su vuelta más rápida en la 10.ª Tiempo, 7 minutos, 8 s., 5/10. Velocidad, 145 kms. 640.

Dreyfus, en la 11.ª Tiempo, 7 m. 9 s. Velocidad, 145 kms. 300.

El chileno, en la 12.ª. Velocidad, 7 m. 7 s. 2/10. Velocidad, 145 kms. 981. Es decir, a 519 metros del "record" de Varzi.

Todos ellos batieron el "record" del monegaco, por más de 10 segundos. Lo dejaron prever los entrenamientos y la enorme rivalidad deportiva, que nos ha entregado la carrera más sensacional del año, técnica y deportivamente.

LOS CORREDORES

Qué diremos de Varzi? Inevitablemente hemos de repetir los conceptos que estos días se han dado acerca de su personalidad como "driver". Si su máquina "andaba" sería el primero indiscutible. La máquina ha "andado", y Varzi, cuya diferencia de "clase", repetimos, le destaca sobre todo el lote de magníficos corredores que vimos el domingo, no ha hecho sino confirmar que el semillero verdad, está en la tierra del "fascio". Se comprende esto, en un país donde hay más de 200 carreras al año, con más de seis millones de liras de premios. Es el espectáculo nacional por excelencia, beneficiando intensamente una industria aristocrática y utilitaria que ha colocado a Italia a la altura de las primeras naciones del mundo.

Después de Varzi, Dreyfus. El gran René hizo una carrera admirable. "La que había escrito sobre el papel". Una "panne" estúpida, cuando su segundo puesto está ya asegurado, no quita relieve a esa excepcional figura, joven todavía, pero en quien sus propios enemigos destacan cualidades y habilidad suficiente para hacer de él un "super-as". Valiente y reflexivo a la vez, tiene toda la escuela de Luis Chirón. Y superó al maestro.

Y el argelino Lehoux? Lo presentamos como "out-sider" de la carrera, y a fé que llenó admirablemente su cometido, segundo en las 10 vueltas y llevando la cabeza en la 15 y 20, hasta su eliminación por accidente mecánico. Disputó el nicense el primer puesto de Bugatti durante toda la carrera.

Zanelli, es el tercero. Fogoso, valiente en extremo, de acometividad incomparable, no guarda proporción su esfuerzo con los resultados y no es debido sino a que no corre —a nuestro juicio— con suficiente calma. El domingo fué el único que corrió con neumáticos lisos. Y esto es jugarse el coche y la "monta" en alarde arriesgadísimo, que luego hubo de costarle el formidable "darrapage" de Recalde, que ocasionó una lamentable desgracia, sin mayor mal, milagrosamente, para el conductor. Pero Zanelli, según últimas noticias ha terminado ya con sus "Bug" y se decide a buscar sus "carros» en Bolonia. En los «rojos» Masserati. ¿Qué no veremos con el chileno, sobre los rapidísimos "bólidos" italianos?

Etancelin, no pudo hacer nada. Tal como fué la carrera, con la reflexión de Pau, hubiera llevado el segundo puesto, pero era mucho el acicate de destacar su título entre los "4" azules que marchaban a la cabeza.

Maggi marchó en conserva. El gran "driver" italiano —ya lo dijimos está falto de entrenamiento y, sin embargo, terminó admirablemente la carrera, decidiéndose en la vuelta 23, cuando vió que los "ases" franceses se desparramaban sobre el circuito, presentando la maravillosa oportunidad de un espléndido segundo puesto, no esperado, sin duda por él.

Stoffel, Ferrand y Fourny, deben su clasificación a las mismas causas. Desaparecidos los ocupantes sobre el "papel" de los primeros puestos, ellos forzosamente habían de llenarlos. Justo es consignar en honor de los dos primeros, su admirable carrera sin una retención, y dando una sensación de regularidad y preparación en los viejos "carros" de la Targa, que denota una excelente máquina y una gran habilidad mecánica.

De l'Espee, fundió una biela. Sin ello, como marchaba en cabeza de los Peugeot, he ahí por donde el "guetariano-francés" se hubiera clasificado con su viejo Bugatti, en el tercer puesto. No podía hacer más que lo hizo con un coche que lleva más de 100.000 kms. en sus entrañas... Maleplane cumplió. Y los Fords, admiraron por su estupenda "tenue en route" y el trucage de sus máquinas que les permitió hacer velocidades muy elevadas, sobre chassis, motor y órganos de serie... Una experiencia que acredita a los Montier, como reyes de la preparación y que tiene su miaja de reclamo, para el gran hombre de Detroit. Lo vimos en Pau, y en San Sebastián, nos hizo una impresión pasmosa de seguridad.

LOS DESPISTES

El plan de batalla calentó los ánimos. Los Bugattis forzaron y Lasarte, que exige en todo momento una gran atención, una atención reconcentrada, por la carencia de rectas y las enormes velocidades que pueden adquirirse, dió ayer una lección práctica y dolorosa. La conocíamos en teoría, pero no en consecuencias tan duras. Etancelin, Van Hulzen y Zanelli, se despistaron. Sin gran mal, el 4 y el 19, pero gravísimo el holandés, simpático muchacho que había acudido a la prueba en completo plan amateur. Zanelli tuvo la suerte de salir ileso, pero ocasionó una lamentabilísima desgracia.

Fué la única nota triste de la jornada, que por su brillantez y alcance, está llamada a tener repercusiones insospechadas, y sin perjuicio de seguir comentando las consecuencias de este VIII Gran Premio de San Sebastián, terminemos por hoy, felicitando a esa comprensiva Excma. Diputación de Guipúzcoa, a quien se debe gran parte del grandioso éxito apuntado, al Estado, que ha sabido comprender la necesidad de ese espectáculo maravilloso y utilitario y a nuestros dignos dirigentes del R. A. C. G., cuyo más legítimo orgullo y cuyo mejor premio, ha de ser, sin duda, el rotundo, rotundísimo éxito técnico, deportivo y espectacular obtenido, ante la absurda y lamentable incomprensión de cierto sector local, que el domingo no habrá podido dar crédito a sus ojos.

MEREDITH.

—o—

LA CARRERA CADA CINCO VUELTAS

5 vueltas: Varzi, Lehoux, Dreyfus, Zanelli, Etancelin.
10 vueltas: Varzi, Lehoux, Dreyfus, Zanelli Etancelin.
15 vueltas: Lehoux, Dreyfus, Zanelli, Varzi, Maggi.
20 vueltas: Lehoux, Varzi, Dreyfus, Zanelli, Maggi.
25 vueltas: Varzi, Dreyfus, Maggi, Fourny, Stoeffel.
30 vueltas: Varzi, Maggi, Stoeffel, Ferrand, Fourny.

CLASIFICACION GENERAL

1.º Varzi, 3 h. 43 m. 4 s. 8/10.
2.º Maggi, sobre Masserati, 4 h. 5 m. 3 s. 8/10.
3.º Stoeffel, sobre Peugeot, 4 h. 8 m. 48 s. 2/10.
4.º Ferrand, sobre Peugeot, 4 h. 10 m. 10 segundos 8/10.
5.º Fourny, sobre Bugatti, 4 h. 13 m. 58 s. 7/10.

Velocidad media del vencedor: 139 kms. 762 m.
Vuelta más rápida: Varzi, en su 8.ª, 146 kilómetros 500 m.

—o—

ANTES DEL CIRCUITO

—o—

Momentos antes de ser cerrado el circuito y aprovechando el día del motor, que bien pudiera llamarse, una formidable caravana de diferentes modelos STERLING dió una vuelta al mismo, llamando poderosamente la atención de cuantos esperaban el momento en que los bólidos diesen la nota de emoción.

Nosotros contamos hasta veintiún chassis diferentes y oímos elogiosos comentarios para la formidable marca americana y para sus representantes en España, Sres. Ciordia y Larrinaga.

Aprovechamos esta oportunidad para dar a estos señores nuestra más cordial enhorabuena por el éxito que vienen alcanzando con los camiones STERLING, éxito que les augurábamos cuando nos enteramos que los afamados chassis iban a ser representados por la prestigiosa firma donostiarra.

Nos entrevistamos con su Director-Gerente, señor Ciordia, quien nos dijo que entre los modelos que habíamos visto desfilar figuraba el nuevo chassis de dos toneladas, una verdadera maravilla mecánica que la fábrica de Milwaukée ha lanzado hace poco tiempo al mercado y que bastaría para acreditar cualquier marca que no estuviese ya suficientemente reconocida como formidable.

Paso al STERLING, que representa el adelanto formidable, al que contribuyen estas maravillosas exhibiciones del motor, que algunos creen no sirven más que para diversión del público.

STERLING REPRESENTA CALIDAD, POTENCIA, SEGURIDAD Y ECONOMIA EN LOS TRANSPORTES.

EN EL HOTEL BIARRITZ

Por el Hotel Biarritz, donde se hospedan Maserati, el famoso constructor y los ases Varzy y Maggi, hubo ayer un constante desfile de elementos que, simpatizantes o entusiasmados por la victoria obtenida por los italianos, han acudido a felicitarles.

En el Hotel Biarritz, con este motivo, la animación ha sido tan extraordinaria como en los mejores días de la temporada estival.

Ungüento URTUBI

Cura con rapidez quemaduras, úlceras y toda clase de heridas, por importantes que sean.

La acreditada tintorería

"EL ARCO IRIS"

de Zarauz, nos participa la apertura en la calle Camino, núm. 4, de una sucursal, en la que admitirán todos los encargos, que serán ejecutados con la acostumbrada prontitud y esmero habituales en esta Casa.

Una llamada al teléfono 1-13-75, y un simpático botones pasará por su domicilio a recoger el encargo.

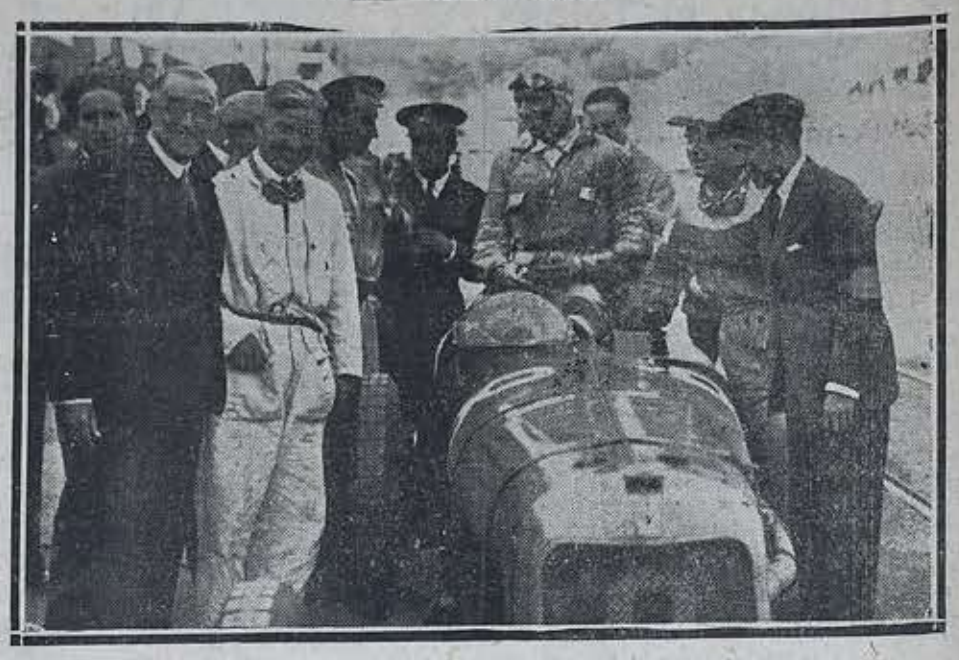
R. REZABAL
DENTISTA
FUENTERRABIA, 4, 1.º — Teléfono 1-35-06.

HOTEL IZARRA
El más pintoresco y económico.
Restaurant de primer orden.
Avenida de Loyola. — Azpeitia.

"EXTOMAKINE"
Remedio eficaz en todas las enfermedades del ESTOMAGO.
CURA LA ULCERA, GASTRALGIA, DISPEPSIA, HIPERCLORHIDRIA, etc.
FACILITA LA DIGESTION.
Depositarios: Unión Farmacéutica Guipuzcoana y Droguerías Sres. de Elzaurdi y Compañía y don José María Olaizola.
Pídase en todas las Farmacias y Droguerías.

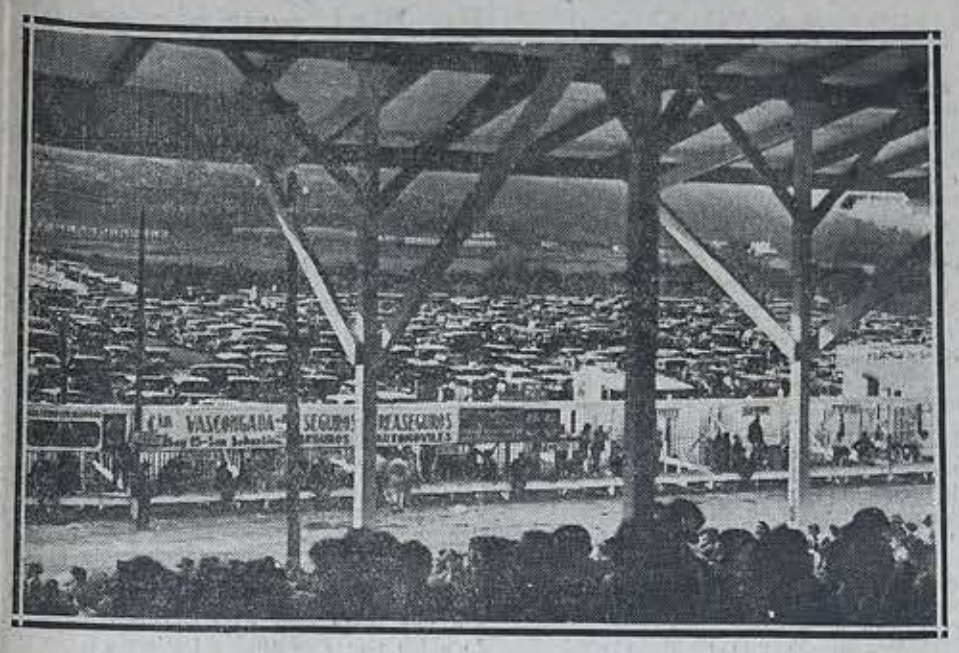
Cola en frío "UNITOL,,
Resistente contra agua, ácidos, aceites, calor y frío. Mejor y más barata que la cola animal.
Depositario para Guipúzcoa:
A. MAZARICO
Arrabal del Sur. —:— Teléfono 67.
ZARAUZ.

GLORIA



Varzi, el vencedor de la carrera del domingo, el hombre que parecía venablo lanzado por un cazador mitológico. Su aspecto no es el del caudillo que ha ordenado a otros que laborasen su victoria... Esta victoria es la suya propia, él ganó el premio y la admiración de las gentes.

¡SAN SEBASTIAN!



Cosmópolis en que se reunieron el domingo multitudes ávidas de emociones; gentes que en la lucha de los corredores buscaban satisfacciones patrióticas... El «garage» es un detalle del público que sólo a las tribunas acudió el domingo, día de reunión en nuestro pueblo, el más grande.

8. Stoeffel, en 2-5-58.
9. Maleplane, en 2-6-17.
10. De l'Espée, en 2-6-25.
11. Ferrand, en 2-6-30.
12. Sartorio, en 2-8-44.

La velocidad media de Lehoux era entonces de ¡142 km. 315 m!

Y aunque la clasificación "oficial" daba a Lehoux en primer lugar porque había pasado la línea del cronometraje antes que Varzi, hay que advertir que Varzi se detuvo a tres metros de aquella línea para tomar combustible. Luego moralmente, Varzi concluyó en cabeza la vuelta 15.

CAZA EMOCIONANTE

Dos minutos tardó en aprovisionarse el italiano. Todas las operaciones las realizó sin grandes apresuramienos y salió tras de Lehoux y Dreyfus cual una centella.

En la vuelta 16 se detuvo para cambiar de gafas.

Durante cinco vueltas la lucha es épica y la caza que el italiano da a Lehoux es emocionante en extremo.

Lehoux, Dreyfus y Varzi cubren todas las vueltas a más de 140 kilómetros. En alguna de ellas sobrepasan los 143 y los 144. Poco a poco, muy poco a poco, Varzi va acortando la distancia.

Zanelli, para para aprovisionarse.

Dreyfus le imita.

También Lehoux toma gasolina.

Pero los "Bugattis" han verificado la operación de aprovisionamiento con celeridad increíble y la han terminado sin dejar que Varzi los adelantara.

EL PERCANCE DEL HOLANDES

Van Hulze se detiene para tomar gasolina. Al frenar gira en redondo y se queda mirando hacia Lasarte. Modifica su posición y llena su depósito, saliendo inmediatamente.

Poco más tarde, entre los kilómetros 3 y 4, Van Hulze se despista y va contra un muro. Sale el conductor despedido y el coche se incendia y queda destrozado.

De Lasarte sale la camioneta de la Cruz Roja y anuncian que al holandés van a transportarlo a Andoain con objeto de que allí pueda ser mejor atendido.

CLASIFICACION DESPUES DE LA VUELTA 20 :: :: ::

He aquí la clasificación después de cubiertas las dos terceras partes del recorrido:

1. Lehoux, en 2 h. 27 m. 48 s.
2. Varzi, en 2-27-56.
3. Dreyfus, en 2-32-23.
4. Zanelli, en 2-33-38.
5. Maggi, en 2-42-5.
6. Fourny, en 2-46-44.
7. Stoeffel, en 2-47-25.
8. Ferrand, en 2-47-28.
9. Maleplane, en 2-50-43.
10. Sartorio, en 2-51-52.

La media horaria del primero es de 140 kilómetros 500 metros.

¡DREYFUS HABIA PINCHADO!

Cuando el joven Dreyfus cubría su vuelta 20, tuvo la desgracia de pinchar y perdió cerca de cinco minutos. Llegó a su "book" con la goma destrozada por completo y cambió de rueda en ¡45 segundos!, saliendo disparado tras de Lehoux y Varzi.

VARZI EN CABEZA

Varzi ha pasado de nuevo a Lehoux. El italiano pasa por las tribunas a un segundo del francés. Ambos corren vertiginosamente.

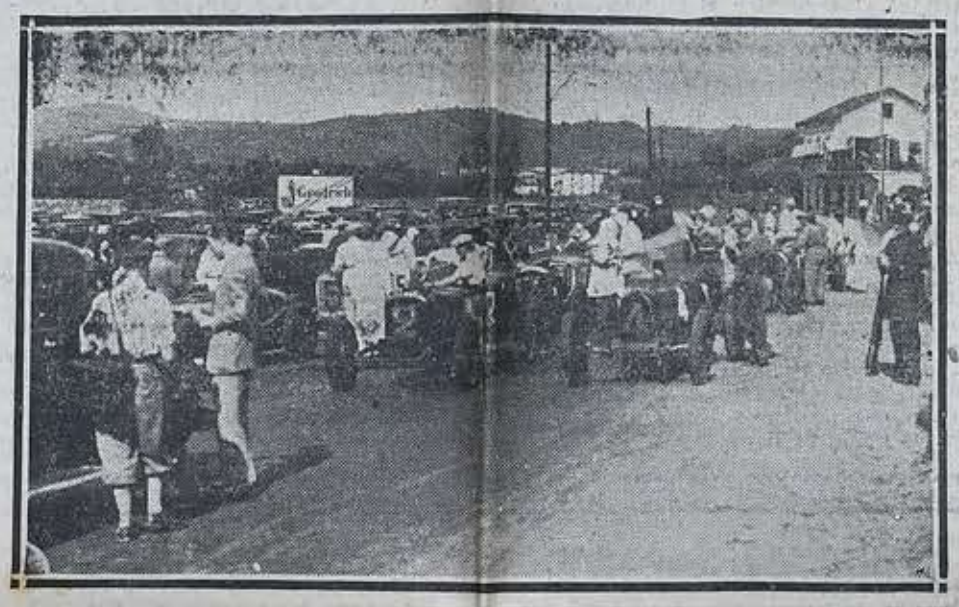
Ya en la vuelta 22 aparece Varzi, pero no Lehoux y en seguida el micrófono dice que por avería mecánica Lehoux, parado entre los kilómetros 10 y 12, abandonaba oficialmente la carrera.

CLASIFICACION DESPUES DE LA VUELTA 25 :: :: :: :: ::

1. Coche número 8, Varzi, en 3-4-15, a 141 kilómetros de media.
2. Coche 15, Dreyfus, en 3-10-44.
3. Coche 12, Maggi, en 3-21-56.
4. Coche 22, Fourny, en 3-27-48.
5. Coche 2, Stoeffel, en 3-27-59.
6. Coche 7, Ferrand, en 3-28-48.
7. Coche 1, Sartorio, en 3-37-19.
8. Coche 5, Montier, en 4-13-30.

LA VOLTERETA TRAGICA DE ZANELLI Y LA RETIRADA DE DREYFUS

Cuando el chileno Zanelli reñía con Dreyfus los palmos de terreno y lograba en alguna ocasión ocupar el segundo lugar, sobrevino su desgraciado accidente.



Fiesta cosmopolita la carrera de automóviles. No tiene el sello característico de una carrera de caballos en Epsom ni una corrida de toros en San Sebastián; pero empieza lo mismo: nerviosidad, fatiguedad, acaso oraciones «in monte»... El momento de espera que se prolonga...

No hay número 13, pero la muerte acecha... El bravo corredor holandés Van Hulzem (de blanco), que en la carrera del domingo fué el campeón de la desdicha. En primer término, su mecánico, que al ver al corredor en tan grave estado lloraba como un niño, como un hermano...

(Foto Gueréquiz.)

Al tomar la curva de Recalde derrapóle el coche y dió vuelta, saliendo Zanelli lanzado. El coche se precipitó sobre uno de los postes del tranvía de Tolosa, derribándole y destrozándose el coche. Una de sus ruedas alcanzó a dos mujeres, una de las cuales fué transportada en muy grave estado al hospital, donde falleció el lunes por la mañana.

Zanelli salió milagrosamente ileso del accidente, aunque naturalmente afectado por las consecuencias del mismo.

***

Dreyfus también quedaba parado por falta de esencia, cuando estaba cubriendo su vuelta 26.

CLASIFICACION GENERAL

Damos a continuación la clasificación general, después de las 30 vueltas al circuito:

1. Varzi, sobre "Masserati", que cubrió los 520 kilómetros de recorrido en tres horas 43 m. 5 s., a una velocidad media de 139 k. 762 m. (¡Record!)
2. Conde Aymo Maggi, sobre "Masserati", número 12, en 4 h. 5 m. 3 s., a una media de 127,186 por hora.
3. Stoeffel, sobre "Peugeot", núm. 2, en 4-8-48, a una media de 125,938.
4. Ferrand, sobre "Peugeot", núm. 7, en 4-10-10, a una media de 124,584.
5. Fourny, sobre "Bugatti", núm. 22, en 4-13-58, a una media de 122,722.
6. Maleplane, sobre "Bugatti" núm. 10, en 4-15-46, a una media de 121,856.
7. Sartorio, sobre "Masserati", núm. 1, en 4-18-28, a una media de 120,584.

FELICITANDO A LOS VENCEDORES

Por el Hotel Biarritz, donde se hospedaban los italianos, desfiló numeroso público para felicitar a los vencedores.

Entre los que hicieron acto de presencia en el mencionado hotel se encontraba el cónsul de Italia y muchas distinguidas personalidades.

BREVE COMENTARIO

Se impusieron los "Maseratis". Los azules quizá forzaron excesivamente sus máquinas. Lo cierto es que a Varzi le vimos correr con cierta seguridad, con un convencimiento íntimo de salir victorioso, y con serenidad para "pisar" lo necesario y suficiente.

Las 10, 15, 20 y 25 vueltas fueron cubiertas a velocidad de record, ya que las 15 se hicieron a cerca de 143, las 20 a más de 140 y las 25 por encima de los 141.

Después en los cinco últimos "giros" Varzi se paseó a poco más de 135 para concluir a la prueba a una media de 140, por exceso.

Los "Bugattis" fueron cediendo el paso a Varzi, Lehoux y Dreyfus, ya que la exclusión de Etancelin tuvo efecto en la vuelta 11, quemaron todas sus energías. Corrieron con Varzi durante 20 vueltas a velocidades increíbles, después quizá convencidos de que era imposible despegar al italiano, se desmoralizaron y cedieron el campo...

Formidable hazaña la de Varzi. Ahí quedan sus "records", veremos cuándo y quién los destruye.

Y no menos formidable, que escapa a toda ponderación, la que realizaron los dos "Peugeot", con sus cuatro cilindros, y sin detenerse ni una sola sola vez en el curso de toda la carrera.

*

Háse celebrado el VIII Circuito automovilístico, para nombre y realce de San Sebastián.

Sus organizadores son acreedores al agradecimiento de todo el pueblo, y nosotros nos unimos a todos para felicitarles por sus desinteresados esfuerzos y desvelos.

Y no hemos de silenciar que la Diputación de Guipúzcoa también merece participar en el elogio, que ella avaló 25.000 pesetas—que afortunadamente no hay necesidad de tocar—además de cooperar muy eficazmente en las gestiones encaminadas a la consecución de la subvención oficial.

Para todos, pues, dirigentes del R. A. C. de G. y Diputación, nuestra más cordial enhorabuena.

LOS GRAVES ACCIDENTES DEL DOMINGO :: :: :: :: ::

Una mujer muerta y otra herida.—El ac-

cidente sufrido por el corredor chileno en Recalde tuvo fatales consecuencias. Despistado el coche, fué a chocar con la rueda posterior derecha contra un poste conductor de la línea eléctrica del tranvía de Tolosa. La rueda, al desprenderse, alcanzó a dos mujeres que se encontraban tras el vallado de cañas presenciando la prueba.

Asimismo el poste, al caer roto por su base, con la escuadra de hierro donde iba sujeto el cable del tranvía, alcanzó a una de las espectadoras, produciéndola una extensa herida en el frontal izquierdo, contusiones en el vientre y en otras partes del cuerpo. Se llamaba esta desgraciada mujer María Fernández Izaguirre, de 57 años. Fué trasladada inmediatamente a la ambulancia militr de la Cruz Roja, frente a las tribuns, donde le prestó asistencia el doctor Tortosa, quien le apreció la probable fractura de la base del cráneo. Sin que recobrara el conocimiento se le llevó con todo género de cuidados al Hospital de la Cruz Roja, del Antiguo, donde dejó de existir a las diez de la mañana de ayer, sin que la Ciencia pudiera hacer nada en su favor.

En la ambulancia de las tribunas, y también por el doctor Tortosa, recibió asistencia otra mujer—cuyo nombre no fué anotado—, que también había resultado herida a consecuencia del accidente sufrido por Zanelli. Presentaba una pequeña contusión en la frente.

La conducción de los restos de la infortunada María Fernández tendrá lugar hoy, desde l Hospital de la Cruz Roja a Polloe.

Zanelli, que prestó ayer declaración en el Automóvil Club, para levantar el acta del accidente, ha enviado una corona de flores para que figure con la del Automóvil Club.

Val Hultzen, gravísimo.—El corredor holandés Van Hultzen fué asistido primeramente en el botiquín del kilómetro 3, donde se encontraba de servicio el practicante don Bernardino Lasa.

Este le apreció intensa conmoción cerebral, herida contusa en el lado izquierdo de la cara y la fractura de la región temporal derecha, de carácter grave.

Le puso varias inyecciones de cafeína y aceite alcanforado, para hacerle reaccionar. El doctor Martín Santos se presentó en aquella ambulancia y después de reconocer al herido dispuso su inmediato traslado a la Cruz Roja de San Sebastián, donde pudo apreciar nuevamente la gravedad de su estado. Además de la fractura del parietal derecho, presentaba hundimiento de la base del cráneo. Su estado inspiró seria inquietud desde los primeros momentos, no atreviéndose los médicos a operarle.

Se le aplicaron varias inyecciones, contribuyendo, con la constitución vigorosa del herido, a que reaccionara un poco. Sus primeras palabras fueron para pedir un poco de agua, logrando hacerse entender en francés y alemán.

A última hora de la tarde nos comunicaron de la clínica que dentro de la gravedad había experimentado una halagüeña mejoría en su estado, confiando los médicos en salvarle.

Tanto en la Cruz Roja como en el Automóvil Club se piden continuamente noticias del estado del desgraciado corredor.

Pablo Gastaminza

Tratamiento de la blenorragia y de sus complicaciones en el hombre y en la mujer, por el procedimiento del doctor Roncayrol (corriente de alta frecuencia).

CHURRUCA, 2, primero

¡COLEGIALES!

Trincheras e Impermeables

PETIT PARIS

CURSO GANADO

son las mejores y más baratas

PETIT PARIS

URBIETA, 39

Los campeonatos regionales

En Gal empataron el Real Unión y el Tolosa

Nuevas derrotas del Celta y del Español.-El Madrid, pese a Zamora, venció al Racing por la mínima diferencia

REAL UNION, 2 - TOLOSA F. C., 2

Poco público en el Stádium Gal. Los equipos se alinearon así:

Real Unión: Emery; Alza, Cotarelo; Casiano, Gamborena, Maya; Echeveste, Pedro Regueiro, Urtizberea, René y Lecuona.

Tolosa: Cenzano; Andonegui, Areso; Orcolaga, Gabarain, San Martín; Insausti, Churruca, Arteche, Langara y Urquiola.

Una mano de Areso produce el primer penalty contra los tolosanos. Lo tira Alza y por exceso de fuerza va la pelota a un costado.

Nuevo penalty en favor de los unionistas y esta vez lo lanza Urtizberea, parando Cenzano.

Y con empate a cero concluye la primera mitad.

En el segundo tiempo, los tolosanos marcan por mediación de Churruca, empatando a los pocos segundos Urtizberea.

Nuevo tanto del Real Unión, resultado de un pase de Pedro Regueiro a Urtizberea.

Y nuevo y definitivo empate para el Tolosa, a resultas de un bombeado de Orcolaga que Arteche envía a las mallas irunesas.

Arbitró el encuentro el guipuzcoano José Luis Usandizaga, que estuvo acertado en su función.

OTROS RESULTADOS

En El Ferrol: Racing, 3; Celta, 1.

Y con éste son ya dos los partidos consecutivos que pierde el campeón gallego.

—En Baracaldo, el titular perdió frente al Athletic de Bilbao, por 2 a 1.

Arbitró este encuentro el guipuzcoano Ramón San Sebastián, que fué felicitado por ambos equipos.

—En Vitoria, el Deportivo Alavés aplastó al Sestao, metiéndole siete tantos por cero.

—En Madrid, el Real Madrid, con Zamora, ha ganado justamente al Racing, por tres tantos a dos.

En las Corts, el Barcelona ganó por cuatro a uno al Europa. Los dos onces presentaron lo mejor de sus jugadores.

—En Teatinos, el Real Oviedo triunfó del Sporting de Gijón, por 2 a 1.

—En Zaragoza, el Real Zaragoza ha vencido al Iberia por un goal a cero.

—En Sabadell, el equipo local venció al Español, con Padrón, por 4 a 2.

—En Badalona, el Badalona triunfó del Júpiter por 3 a 1.

—En Pontevedra, el Eiriña le marcó cinco goles al Coruña (no al Deportivo), mientras éste no lograba inaugurar el tanteador.

—En Riazor, el Deportivo de La Coruña ganó por cinco a dos al Burgas.

—En Valencia, el Levante le ganó por tres a uno al Saguntino.

—También en Valencia, el Gimnástico y el Castellón empataron.

—En Málaga, el Málaga y el Sevilla empataron.

—El Racing de Santander y el Eclipse empataron. (El Racing mandó a su primer equipo a Las Arenas y enfrentó sus reservas al Eclipse.)

Ciclismo

LA SEGUNDA VUELTA A LEVANTE

Nuestro estimado colega de Valencia "El Pueblo", que tan brillantemente celebró el pasado año la importante carrera que denominó Vuelta ciclista a Levante, por desarrollarse su circuito por toda esta hermosa región española, ha organizado la segunda edición de aquella magna prueba deportiva, que comenzó el pasado domingo día 5, durante ocho días, distribuídos en seis etapas y dos días de descanso y un recorrido de muy cerca de los mil kilómetros, por las carreteras de Alicante, Valencia y Castellón.

Cerrada la lista de incripción con 78 corredores, destacan en ella las nombres más valiosos del ciclismo español, bastante recordar los de Cañardo, Montero, Trueba, Ezquerra, Telmo García, Elviro Rodríguez, Escuriet, Ibáñez, Soler, los catalanes Barramban, Tubau, Mateu, Pons, hermanos Albiñana, Sant, Figueras, el bilbaíno Golzarri, Tallada y otros, dispuestos todos ellos a competir en franca lucha por alcanzar y repartirse las siete mil quinientas pesetas que el colega destina a premios, siendo el detalle más importante y ejemplar de esta carrera, que a todos los corredores que no alcancen premio se les dará una gratificación, si acaban la carrera dentro del tiempo reglamentario, de setenta y cinco pesetas.

Felicitamos por el éxito al colega.

Escultores decoradores = Hacen falta =

Avenida del Carmen, 2 ZARAGOZA

Los grandes éxitos

en carreras y pruebas automovilistas son solo posibles, teniendo absoluta seguridad en el funcionamiento del Encendido sea Magneto, Bobina, Bujía o Distribuidor, y ésto solo se consigue adoptando el

Equipo eléctrico

Bosch

De venta en todos los garajes y principales casas de accesorios para automóviles

Liquidamos toda la existencia en Peletería

a cualquier precio por traslado a Madrid. Abrigos piel, 95 pesetas; renares, 25; echarpes, 15; infinidad de pieles sueltas, lo más nuevo, desde 1'90 pesetas.

Nota. Depósito de mantones de Manila.

Bajos del Teatro Victoria Eugenia

UNICA FABRICA DE PELETERIA

Ex-jefe de contabilidad

de importante fábrica, aceptaría cargo por las mañanas, o llevaría contabilidad por horas.

Dirigirse por escrito a A. B., a esta Administración.

Hombres cultos

Increíbles facilidades para adquirir la famosa «Enciclopedia Espasa». La obra más notable del mundo. Fuente inagotable de cultura, indispensable para todo hombre de estudio. Pida detalles y folletos de lujo en colores, gratis.

Regalamos lujosas librerías para su colocación a todo comprador, y también elegantísimos despachos.

Centro Librero H.° Americano.—CORDOBA.

Don .....

Profesión..... Domiciliado.....

Doctor ORTEGA

Especialista del corazón y pulmones

Consulta de 11 a 1 y de 3 ½ a 5

ALFONSO VIII, 7 :-: :-: Teléfono 1-08-77

Para medias

y calcetines: Mercería Dorita, Mayor, 2. Gran surtido en medias de sport.

DENTISTA

V. Sáenz de Viguera

Vergara, 4.—Consultas de 9 a 1 y de 3 a 7

G. CLEMENTE MUGICA

VIAS URINARIAS

Consultas de tres a seis

PRIM. 27, segundo. :: Teléfono 14-8-09.

Máquinas de escribir

Antes de venderla o cambiarla, solicite precio para su puesta a nuevo.

Taller especializado. Camino, 6. Telf. 12.800.

L. VASALLO

Tratamientos modernos de la tuberculosis. Medicina general

SAN MARCIAL, 23. De 3 a 5. Telf. 1-44-08

Notaría

D. ALFONSO RODRIGUEZ REY

Garibay, 17, 2.° Telf. 10.544. San Sebastián

Juan Larre

NARIZ-GARGANTA-OIDO

Consulta de diez a doce y de tres a cinco

San Marcial, 32 y 34, 3.° :: Teléfono 1-26-48

MEDIAS

Lucir «MEDIAS DUBARRY» es signo de distinción y elegancia.

De venta en todas las buenas tiendas de géneros de punto.

DUBARRY

Sucesos en la provincia

HOMBRE MUERTO POR UN AUTOMOVIL

En el kilómetro número 78 de la carretera de Aránzazu, término de Oñate, el automóvil de la matrícula BI. 9.671, de la Sociedad Acha y Compañía, arrolló al anciano Francisco Lazcano, de 72 años.

Fué recogido con gravísimas heridas, asistiéndosele en la villa, donde dejó de existir momentos después.

Conducía el vehículo el mecánico José María Arrald, que ha sido puesto a disposición del Juzgado.

HALLAZGO DE UN CADAVER

Comunicaron de Segura al Gobierno civil, dando cuenta de que en el kilómetro número 52 de la carretera de Mutiloa había sido hallado el cadáver de un hombre que representaba unos 45 años, el cual no pudo ser identificado.

El cadáver que estaba vestido con pantalón marrón a rayas blancas, chaleco de pana y chaqueta gris, no presentaba señal alguna de violencia, apreciándosele únicamente en su rostro ciertas muestras de congestión.

Se cree que es el cadáver de un mendigo a quien se vió por los caseríos cercanos implorar la caridad.

Se espera la práctica de la autopsia para conocer las causas que han motivado su muerte.

HERIDO AL CAERSE DE UN AUTOMOVIL

En la carretera de la costa, y en la curva denominada "Chanka", kilómetro 18, jurisdicción de Orio, se cayó a la carretera desde el imperial de un autobús de línea, el viajero Luis Urbieta Izaguirre, de 38 años, soltero, jornalero y vecino del Zarauz.

Fué asistido por el titular de Orio, don Admón Pérez, quien le apreció diversas heridas que calificó de graves.

Una vez asistido de primera intención, se le trasladó a la clínica San Antonio, de nuestra ciudad.

CHOQUE DE AUTOMOVILES

En el kilómetro 39 de la carretera general, término de Villafranca, chocaron las camionetas automóviles de las matrículas S. S. 1.738 y VI. 1.189. El conductor de este último vehículo, llamado Jesús Díaz, resultó con heridas de pronóstico leve.

Los dos vehículos quedaron casi destrozados.

El accidente ocurrió en un curva de la carretera.

CONATO DE INCENDIO

Próximamente a las doce y media de la noche del domingo se declaró un pequeño incendio en la planta baja de la casa número 3 de la calle San Francisco, en Elgoibar, donde tiene instalada una confitería don Juan Echániz. Según las versiones que hemos podido recoger, se produjo el incendio a causa de algún contacto de cables eléctricos. Del mismo se dieron cuenta unos jóvenes trasnochadores, que despertaron a los vecinos de la casa y que ayudados por algunas personas más que acudieron a dicho lugar pudieron sofocar fácilmente el fuego, que entonces empezaba a tomar gran incremento. También acudió la Banda de incendios municipal. En resumen, puede decirse que mayor fué el susto que las pérdidas ocasionadas.—C.

ATROPELLO DE AUTOMOVIL

A las tres y media de la tarde de ayer fué arrollado por un autocamión, en Pasajes de San Pedro, José Juaristi, de 29 años, maquinista, que montado en bicicleta se dirigía al muelle.

Fué traído a la Casa de Socorro de nuestra ciudad, donde le asistieron de erosiones generalizadas, contusión en la cadera izquierda y en el pie derecho, de pronóstico reservado.

Del hecho se dió cuenta al Juzgado correspondiente.

VIOLENTO CHOQUE DE AUTOMOVILES EN PASAJES

Ayer por la tarde ocurrió un aparatoso choque de vehículos en Pasajes, frente a la cuarta vía. El automóvil de la matrícula S. S.-7.522, que iba con dirección a Pasajes, chocó contra una camioneta automóvil que conducía Eduardo Amezqueta, de 21 años, soltero y con domicilio en nuestra ciudad, adonde se dirigía. La colisión fué tan violenta que el coche de turismo fué a chocar de rechazo contra el muro de la carretera, volcando a continuación.

El conductor consiguió salir del interior del coche por una de las ventanillas, no sufriendo sino una herida contusa en la pierna izquierda, de carácter leve.

Fué asistido en la Casa de Socorro.

El conductor de la camioneta resultó con una profunda herida en la frente y otras contusiones y erosiones en la cabeza y diferentes partes del cuerpo, de pronóstico reservado.

Se le trasladó a la Clínica Nuestra Señora de Aránzazu, donde quedó debidamente instalado.

El Juzgado de Alza intervino en el suceso.

Los dos vehículos resultaron con desperfectos de consideración.

SECRETAS - PIEL - VIAS URINARIAS
Dr. J. SENRA
EX MEDICO MILITAR
Clínico de la profilaxis antivenérea
Consulta: de 11 a 1 y de 4 a 7
SAN MARTIN, 52, 1.°, izqda.—Telf. 1-32-42

Gabinetes y comedores
INFINIDAD DE MODELOS
Vean nuestros precios
AL CONTADO Y A PLAZOS
MERKIENA
URBIETA, 4

M. CONDE LOPEZ
GRAN SEMANA DEL LIBRO
Del lunes, día 6, al sábado, día 11 de octubre
Para celebrar la GRAN SEMANA del LIBRO la
LIBRERIA INTERNACIONAL
Churruca, 6
concederá durante esos días
GRANDES DESCUENTOS
EN TODA CLASE DE LIBROS
Literatura, Ciencias, Artes, etc.
APROVECHEN esta única OCASION para comprar los libros con rebajas de 10 y hasta de 50 :: :: por ciento sobre el precio marcado :: ::
Interesante para los centros culturales, Bibliotecas, Colegios, etc., etc.
Los pedidos que vengan de la provincia por correo gozarán de la misma ventaja
Visite usted por curiosidad durante esta semana la
LIBRERIA INTERNACIONAL
Churruca, 6 Teléf. 10-261
Entrada libre

Del Municipio y de la ciudad

LOS BAÑEROS

Una comisión de bañeros o alquiladores de las cabinas de la playa, presentó ayer un escrito al alcalde, en solicitud de que se les rebaje el canon que tienen que pagar al Ayuntamiento por alquiler de las mismas, debido a que se ha permitido al público ir a la playa, con el traje de baño debajo de un albornoz y no utilizaba las cabinas en la proporción que los bañeros deseaban.

El escrito pasó a la Comisión de Sanidad Beneficencia.

VISITA AL ASILO

Hoy visitará la infanta doña Beatriz el Asilo "Reina Victoria Eugenia" conocido por Asilo de Zorroaga.

En la Diputación

El presidente, señor Añibarro, dijo ayer a los periodistas que hoy emprenderá su anunciado viaje a la provincia de Huesca y República de Andorra, no habiéndolo emprendido ayer por tener que asistir, en compañía del vicepresidente de la Comisión provincial, don Julián Elorza, al banquete con que el rey obsequiaba a las autoridades como despedida de verano.

Hablando incidentalmente de las negociaciones que se han seguido con la Junta de Beneficencia—no con el Ayuntamiento—, para resolver el problema del Hospital de Manteo, manifestó que la Diputación tiene ya hecho su ofrecimiento de cuatro millones y medio de pesetas y que ahora hay que ultimar las negociaciones con la Junta.

Respecto a la Fundación Goyeneche, es asunto puramente particular y que toca decidirlo a ella misma.

Dijo también que las respectivas Comisiones están laborando con gran actividad en la confección de los presupuestos parciales para que la de Hacienda provincial los acople.

La jornada regia

El domingo por la mañana, los reyes, infantas doña Beatriz y doña Cristina, infantes don Jaime y don Juan y los hijos del infante don Alfonso de Orleans, asistieron a las carreras de automóviles del Circuito de Lasarte.

Regresaron a Palacio a almorzar y por la tarde volvieron a las tribunas del Circuito, donde estuvieron hasta el final de la prueba.

El infante don Gonzalo, después de las carreras de automóviles, estuvo en el frontón.

Don Jaime asistió a la función del Victoria Eugenia.

—Por la noche marchó a Madrid, en el sud-expreso, la infanta doña Beatriz de Orleans.

En la estación fué despedida por las autoridades.

Ayer, lunes, por la mañana, salió doña Victoria Eugenia con dirección a Zarauz.

El infante don Jaime estuvo en el Club Náutico. Las infantas doña Beatriz y doña Cristina pasearon por la población.

A la una menos cuarto, don Alfonso salió de Palacio, dirigiéndose también al Náutico.

Don Gonzalo salió a la misma hora de Miramar de excursión por la carretera de Navarra y la frontera, regresando por la tarde a Palacio.

Por la tarde las infantas hicieron una visita al Hospital de la Cruz Roja y luego se dirigieron al campo de Golf, de Lasarte, regresando a Miramar a las cinco de la tarde. A esta hora salió de Miramar don Alfonso para tomar el té en casa de los señores de Brugueras.

A las cinco y media, doña Victoria Eugenia, las infantas y don Jaime asistieron a la función de cinematógrafo del Salón Miramar.

Por la noche, don Alfonso invitó a comer a las autoridades locales, como despedida de la jornada veraniega.

Probablemente saldrá la familia real de regreso a Madrid el jueves.

La infanta doña Beatriz visitará hoy el Asilo Reina Victoria.

Vendo caldera y máquina
Fabricación Babcock & Wilcox de Inglaterra. Largura del cuerpo superior 5.700 milímetros, cuatro elementos de siete tubos cada, largos 4.500 m/m., diámetro 105 m/m., presión de trabajo diez kilos.
Precio de tasación, 9.000 pesetas. Dirigirse: Enrique Martínez, Apartado 202.—BILBAO.

Academia de Corte París
Sistema de las grandes Academias de París. Al mismo tiempo que aprenden a coser, cortar y probar toda clase de prendas, cosen sus vestidos y de su familia, bajo la dirección de la profesora.
BUEN PASTOR, 11 2.° — Teléfono 1-38-62

- NEUTTOLINA -
TESORO DEL VESTUARIO
Limpia y deja como nuevo instantáneamente:
VESTIDOS, SOMBREROS, GUANTES, CORBATAS, MUEBLES, etc., etc.
Hace desaparecer manchas de:
GRASA, VELA, MANTEQUILLA, PINTURA, BARNIZ, etc., etc.
De venta en San Sebastián:
Droguería de F. Arrieta, San Ignacio de Loyola, 9, esquina a San Marcial.

El Circuito automovilista

Varzi, sobre el "Maserati" triunfador de Monza, derriba todos los "records" y gana brillantemente el Gran Premio de San Sebastián

Un gentío enorme acudió al circuito para presenciar la lucha, destacándose el contingente extranjero. - Una carrera muy regular con velocidades de 190 kms. - Varios graves accidentes. - El holandés Van Hulzen, gravemente herido, ha experimentado mejoría. - Etancelin, que era uno de los favoritos, destrozó su máquina, pero él salió indemne Zanelli volcó y derribó un poste causando la muerte a una mujer e hiriendo a otra. - Los nuevos "records" establecidos son: 146'500 kms. en la vuelta y 139'762 en el circuito

EL VIII CIRCUITO AUTOMOVILISTA

¡El Circuito de Lasarte! Todos los «records» fueron batidos: público, pesetas y velocidades. ¡Bien lo merecen sus organizadores!

Este año, cuando más de uno habíase empeñado en que nuestra capital no celebrara su anual prueba automovilista, el Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha organizado una carrera en la que fueron tal el cúmulo de alicientes reunidos que el nombre de San Sebastián, una vez más—y pese a muchos—, ha recorrido, para admiración de todos, el mundo entero.

Innumerables obstáculos de todos los órdenes se opusieron al proyecto, mas con constancia, tesón e inteligencia fueron salvados. Y pudo, por fin, anunciarse el VIII Circuito de Lasarte.

Pero hasta el tiempo, un tiempo espléndido, quiso corresponder al esfuerzo de los organizadores, y San Sebastián lució sus mejores galas para que propios y extraños quedaran, a su vista, maravillados.

LOS PRELIMINARES

Un llegar y llegar, interminable, de coches... La amplia explanada de Lasarte, poco a poco, iba cuajándose de automóviles.

Poco antes de las once y media la familia real llega y el presidente del Automóvil Club, señor Rezola, les atiende

Los mecánicos hacen tronar a sus «bólidos»; todos ellos responden a los golpes de acelerador originando un estruendo horrísono.

Anuncia «Balantza», el selecto y popular «speaker», que faltan 25 minutos... y poco después, 13...

Y los coches van a formar tras del piloto, disponiéndose para la gran prueba.

HA COMENZADO EL VIII CIRCUITO :: ::

A las doce en punto, el señor Montojo da la salida.

Etancelin, habilidosamente, ha cogido la cabeza del grupo. Tras de él van como flechas los tres Masseratis.

Por el kilómetro 4 ya Varzi se ha colocado en el mando. Tras de él, Etancelin, y en seguida, Maggi.

Siguen en el mismo orden por el kilómetro 7, pero antes de llegar al 12 el conde Maggi adelanta a Etancelin y llegan los «bólidos» a las tribunas de Lasarte.

Los quince coches que tomaron la salida pasan por este orden:

Coche número 8, «Masserati», conducido por Varzi.

A bastante distancia, llegan:

Coche número 12, «Masserati», conducido por Maggi.

14. «Bugatti», por Lehoux.
4. «Bugatti», por Etancelin.
15. «Bugatti», por Dreyfus.
19. «Bugatti», por Zanelli.
22. «Bugatti», por Fourny.
1. «Masserati», por Sartorio.
20. «Bugatti», por Van Hulze.
18. «Bugatti», por el barón de l'Espée.
10. «Bugatti», por Maleplane.
2. «Peugeot», por Stoeffel.
7. «Peugeot», por Ferrand.
5. «Ford», por Montier (F.).
9. «Ford», por Montier (C.).

Al público comienza a interesarle la carrera. Ha podido apreciarse que los conductores se han lanzado a la prueba con arrestos y con ganas de lucha.

Varzi vuelve a pasar ante las tribunas, y esta vez lo hace con mayor ventaja. Van tras de él Lehoux y Dreyfus, a quienes sigue el vencedor de Pau.

Poco después llega Maggi, que se acerca a su «stand», cambia breves palabras con sus paisanos y continúa la marcha.

Los demás coches no han variado sus posiciones.

La lucha por el primer puesto se circunscribe al italiano Varzi y a los galos Lehoux y Dreyfus.

A Etancelin no le responde su carro y pierde contacto con los primeros.

EL «RECORD» DE CHIRON, REPETIDAMENTE BATIDO :: :: ::

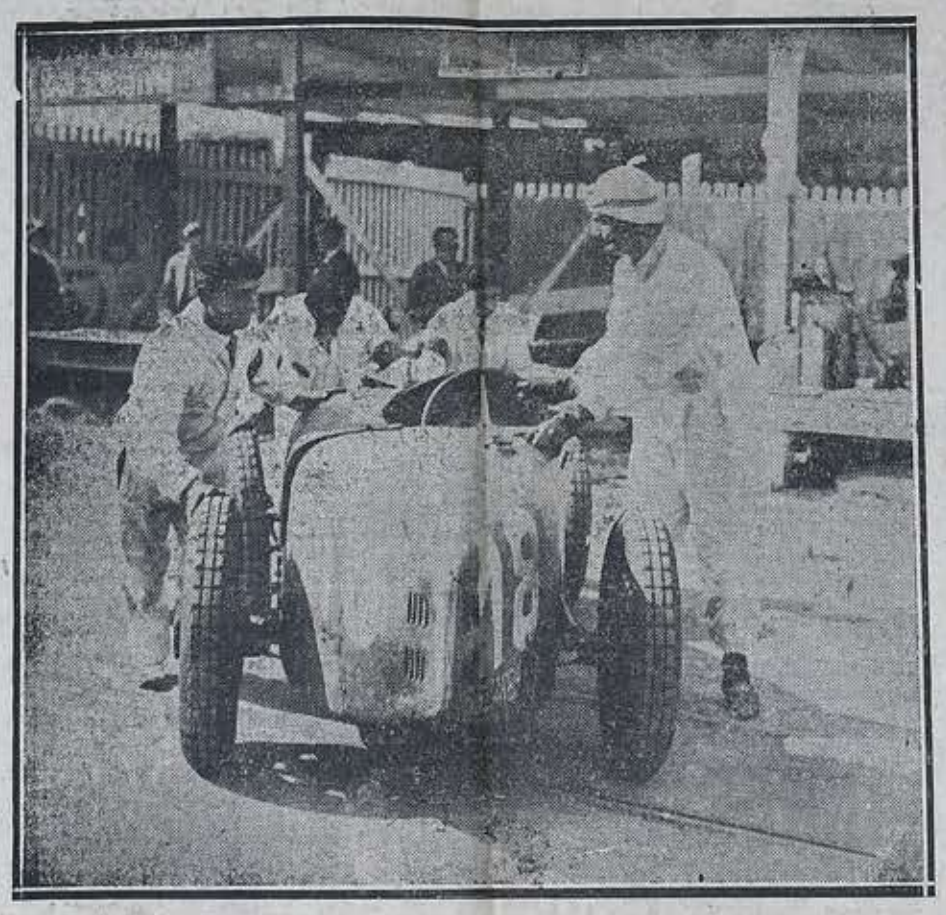
Apenas principiada la carrera, en su segunda vuelta, el trasalpino Varzi consigue un «giro» en 7 minutos, 18 segundos 7/10, a una media de 142 km. 100 m., batiendo el «record» de Chiron, que lo detentaba en 7 minutos, 19 segundos y 7/10.

En seguida, Varzi concluye su cuarta vuelta y ya uno de los «Ford» había sido doblado.

Ahora es Lehoux quien termina su vuelta cuatro, en 7 m. 18 s. 5/10, estableciendo un nuevo «record», a una media de 142 kilómetros 150 metros.

Apenas dada esta noticia, anuncian que Dreyfus ha echado por tierra todos los records, estableciéndolo en 7 m. 17 s. 9/10.

La lucha es emocionante. Zanelli ha dejado rezagado a Etancelin y, aunque a distancia, sigue sin perder terreno a Varzi, Lehoux y Dreyfus, que vuelan más que corren.



El barón de L'Espée... Igual corre en un circuito conduciendo un automóvil sin apetencias de popularidad, sino por gusto, que recita unos versos de Molière o lanza unas sentencias de Cicerón en su montañoso retiro de «Martienia», tan cerca de San Juan de Luz o de Biarritz y tan lejos del mundanal ruido.
(Foto Gueréquiz.)

Los cronometradores señalan el paso de los «bólidos» por las tribunas a velocidades de 180'185 ¡y hasta 191'300! (Dreyfus).

¡El vértigo de la velocidad!

CLASIFICACION DESPUES DE LA QUINTA VUELTA :: :: :: :: ::

Siempre en cabeza, seguido a escasos segundos por Lehoux y Dreyfus, Varzi termina su quinta vuelta.

He aquí los tiempos invertidos por todos los coches en la misma distancia:

Varzi, 36 m. 53 s.
Lehoux, 37-8.
Dreyfus, 37-12.
Zanelli, 37-19.
Etancelin, 38-18.
Foruny, 38-24.
Maggi, 38-40.
Sartorio, 40-40.
Van Hulze, 41-14.
Maleplane, 42-41.
Stoeffel, 43-09.
De l'Espée, 43-19.
Ferrand, 43-21.
Montier (F.), 48-40.
Montier (C.), 49-3.

La velocidad media del primero es de 138 kilómetros 500 metros.

LAS 10 PRIMERAS VUELTAS

Sigue la lucha sin grandes variaciones. Varzi, siempre en cabeza, y pisándole los talones, Lehoux y Dreyfus. La carrera crece en emoción, pues los coches aumentan sus velocidades y están haciendo vueltas a velocidades increíbles.

Uno de los «Ford», el número 9, se detuvo al dar la sexta vuelta, pero Montier reparó la avería y siguió hasta la vuelta nueve, anunciando después, oficialmente, su retirada.

La lucha entre el italiano y los franceses trajo el establecimiento de un nuevo «record».

Varzi, sobre el Masserati, dió la vuelta octava en SIETE MINUTOS, CINCO SEGUNDOS y TRES DECIMAS, a una media increíble de ¡146 km. 500 m.!

Las diez primeras vueltas son cubiertas en los siguientes tiempos:

1. Varzi, en 1 h. 12 m. 48 s.
2. Lehoux, en 1-13-03.
3. Dreyfus, en 1-13-05.
4. Zanelli, en 1-13-33.
5. Etancelin, en 1-15-53.
6. Fourny, en 1-18-38.
7. Maggi, en 1-18-59.
8. Van Hulze, en 1-20-52.
9. Sartorio, en 1-21-02.
10. Maleplane, en 1-24-15.
11. Stoeffel, en 1-25-01.
12. De l'Espée, en 1-25-08.
13. Ferrand, en 1-25-13.
14. Montier, en 1-37-26.

La media horaria conseguida por Varzi llega ahora a 142 kilómetros 640 metros; es decir, que el italiano ha cubierto las diez primeras vueltas a mayor velocidad que el "record" de una vuelta detentado por el monegasco Chiron.

Por las tribunas continúan zumbando los bólidos a velocidades que oscilan entre los 180 y los 190 por hora.

EL COCHE NUMERO 4 SE "ESTRELLA" :: ::

Cuando cubría Etancelin su vuelta 11, cerca de Urnieta, en el kilómetro 4 del Circuito, Etancelin salió despedido del coche y éste fué a estrellarse quedando completamente destrozado

El vencedor de Pau, afortunadamente, salió ileso del percance.

Con éste son ya dos los coches que quedaron fuera de carrera: el 9 y el 4.

EL CONDE MAGGI Y FOURNY

No tan sólo luchan los primeros. El 12 y el 22 están sosteniendo un duelo fantástico. Tan pronto es Maggi como Fourny quien llega delante y el público que se percata de su pugilato los aplaude.

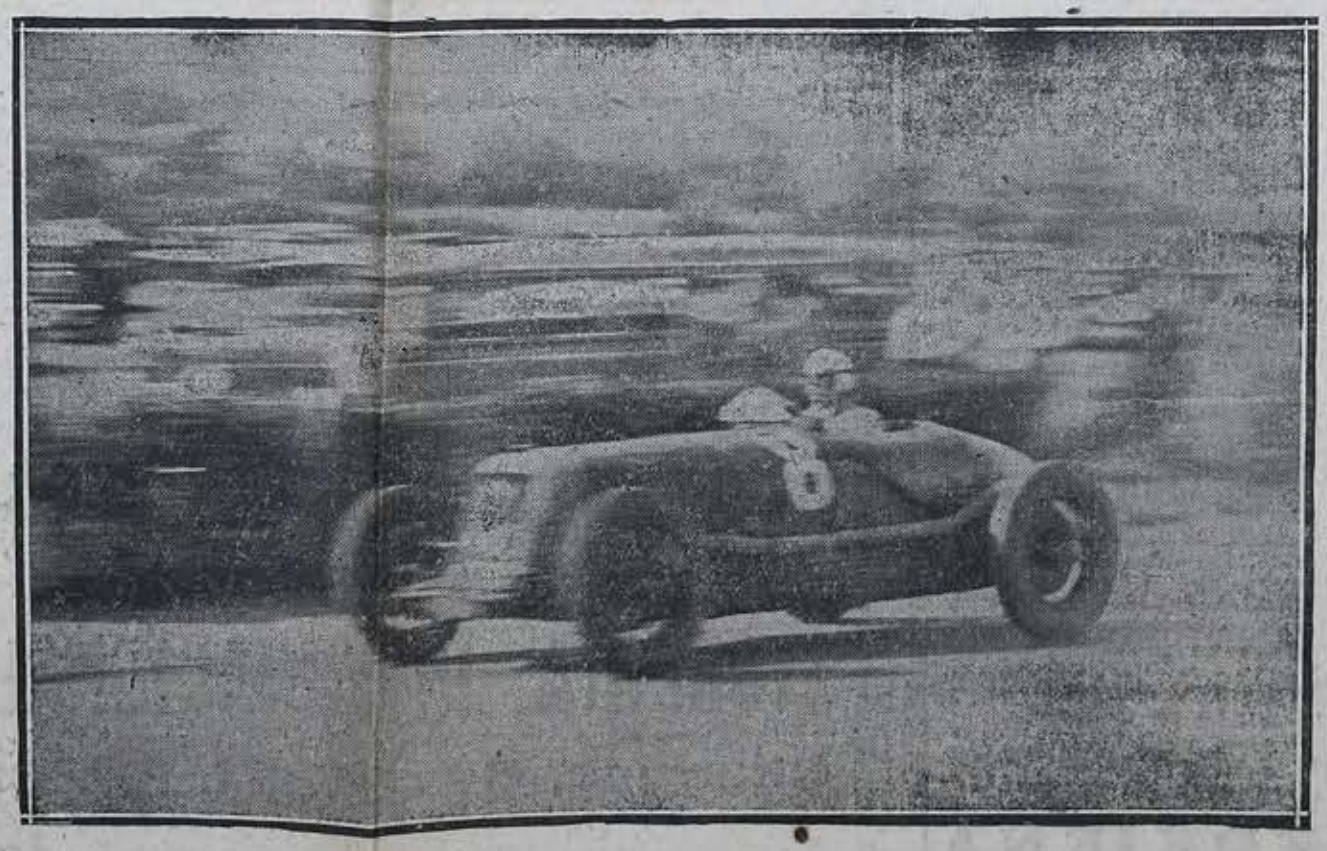
CLASIFICACION A MEDIA CARRERA

Cuando Varzi terminaba su vuelta 15, paró para aprovisionarse de carburante. Como su "stand" se hallaba colocado metros antes de la línea de cronometraje no le fué anotada la vuelta hasta después de aprovisionar.

La clasificación oficial, a media carrera, fué:

1. Lehoux, en 1 hora 49 minutos y 28 segundos.
2. Dreyfus, en 1-49-38.
3. Zanelli, en 1-49-42.
4. Varzi, en 1-50-55.
5. Maggi, en 1-59-6.
6. Van Hulze, en 2-2-25.
7. Fourny, en 2-3-21.

EL BOLIDO



Al contemplar esta soberbia fotografía impresionista, el lector podrá darse una idea de la velocidad del proyectil... La fotografía está tomada al pasar Varzi por delante de las tribunas de Oria en la vuelta más rápida, a ciento noventa kilómetros a la hora.
(Foto Gueréquiz.)

VELOCIDAD, VELOCIDAD...

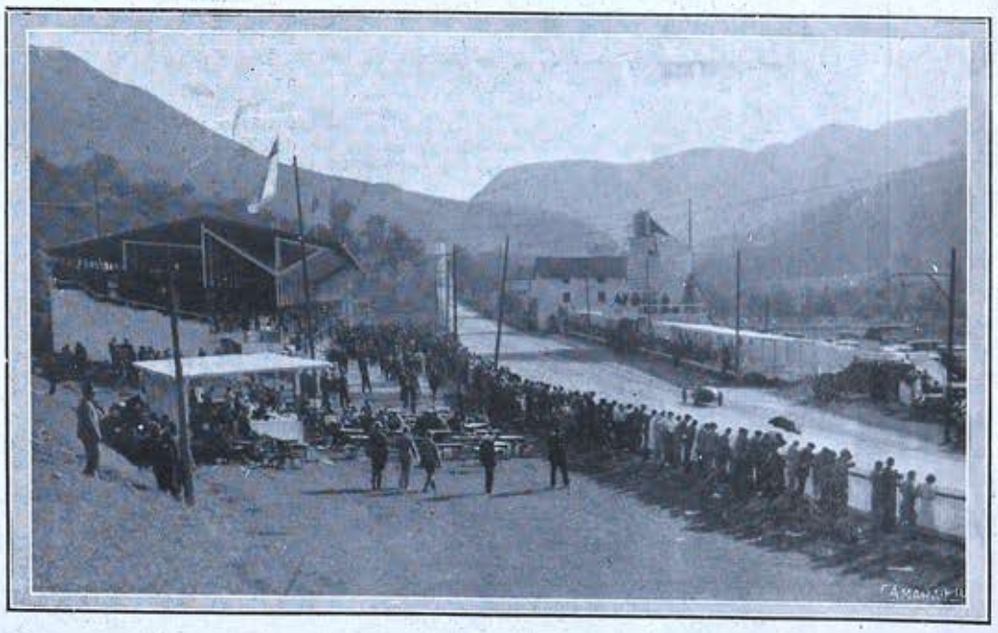
VARZI HACE UNA MEDIA A MAS DE 139 KILOMETROS POR HORA Y VENCE DESTACADO EN EL GRAN CIRCUITO DE LASARTE.

Varzi, triunfador, y Maserati, constructor del coche victorioso, felicitados en la tribuna regia. Además de la felicitación, 15.500 pesetas y una valiosísima copa. Velocidad. Victoria...

HACE sol. Un sol terco é insidioso que ha de poner al rojo los motores de los coches y el corazón de sus conductores.

Comienza á llegar gente. Veraneantes de la Concha. Turistas extranjeros. Millonarios. Periodistas. Constructores. Mecánicos. Políticos... Ha llegado el Rey. Ha llegado la Familia Real. Sonrisas. Aplausos. Sobre todo sonrisas. También Santiago Alba se levanta en un palco, con el ex ministro francés monsieur Malvy y su familia.

Pero el insigne político no sonríe. Piensa. El pensar y el sonreír van reñidos casi siempre. Y es que los reflejos—sinceros ó hipócritas—hacen daño. Por eso Alba no sonríe. Aunque está contento.



La pizarra de señales... El «restaurant»... La tribuna... Gente. Mucha gente. Y mucho sol

Van Hulsen, el bravo corredor, que tuvo necesidad de relevarse al incendiársele peligrosamente el coche que tripulaba. Van Hulsen. Un herido. El eterno tributo al «sport», que es cosa de Grecia

El Jurado forma un corro con los audaces *cracks* del volante.

Un directivo les hace ciertas indicaciones. Todos le escuchan extáticos. «Cuando la bandera se presente así...» «Y en las curvas...» Los corredores escuchan.

Ya el *starter* ha dado la salida. Parten los quince automóviles como quince bólidos lanzados. ¡Allá va el vértigo!

Allá va la velocidad, el modernismo, la rapidez, el corazón de hierro... Todo el circuito presenta un aspecto maravilloso.

Las tribunas, con público cribado, *snob*... Las vallas, cubiertas de brazos, que parecen querer lanzarse al cemento en ansias de estrechar al corredor...

El *restaurant*, lleno de risas apretadas y de nerviosismos femeniles. Espuma de refrescos y taponazos

Desde la lucha en el Estadio, hasta la tragedia del «ring»

El «punch» fantástico del filipino Logán, que ya causó en otras ocasiones tragedias de cuadrilátero «sportivo», acaba de trazar otra mueca de horror: sobre el «ring» de Valencia, Anton Gabiola encontró la muerte bien cruel. Logán no fué culpable. Fué el «sport». Un «sport» mal entendido FOT. ALVARO

Quesadita, el valiente «pibe» del Racing, acomete briosamente á Zamora, que detiene el cuero en audaz estirada

FOT. ALVARO

DESAPRENSIVOS *managers*. Segundos inexpertos. Ignorancia. ¡Ah, si se llegaran á exigir responsabilidades! La muerte de Gabiola las pide, y nadie, sin embargo, las exige. El *punch* de Logán. El criterio equivocado del árbitro...

El boxeo resulta un deporte muy poco adecuado á nuestro espíritu de organización. Es necesaria una disciplina más britanizada. Una seriedad más simétrica, más general. No esos desniveles de criterios y arbitrariedades distintas. No esa despreocupación indigna.

Y mientras una rigurosa exactitud no reine sobre los *rings* españoles, el «caso» de Gabiola se repetirá, de seguro... Y, si no, al tiempo.

o o

Jornadas campeoniles. Pasión y lucha de colores. Profesionalismo y afición.

Luchan en Barcelona los azulgrana de «Sami» contra los «europeos». Victoria de las huestes del *mago*. En Sabadell pierde el Español..., ahora definitivamente «sin Zamora». En Madrid, el Club decano gana muy difícilmente. Pierde el Celta por segunda vez. Se destacan Arenas y Athletic de Bilbao...

Jornadas campeoniles. Aperitivo de la Liga española. Anuncio de nuevos y más reñidos combates. Jornadas campeoniles. La pasión se arrastra por estadios y Sociedades. ¡Hurra!

En Zaragoza.—Vieja rivalidad: Iberia y Real Zaragoza luchan una vez más por la supremacía del fútbol de Aragón. Lucha tenaz y decidida

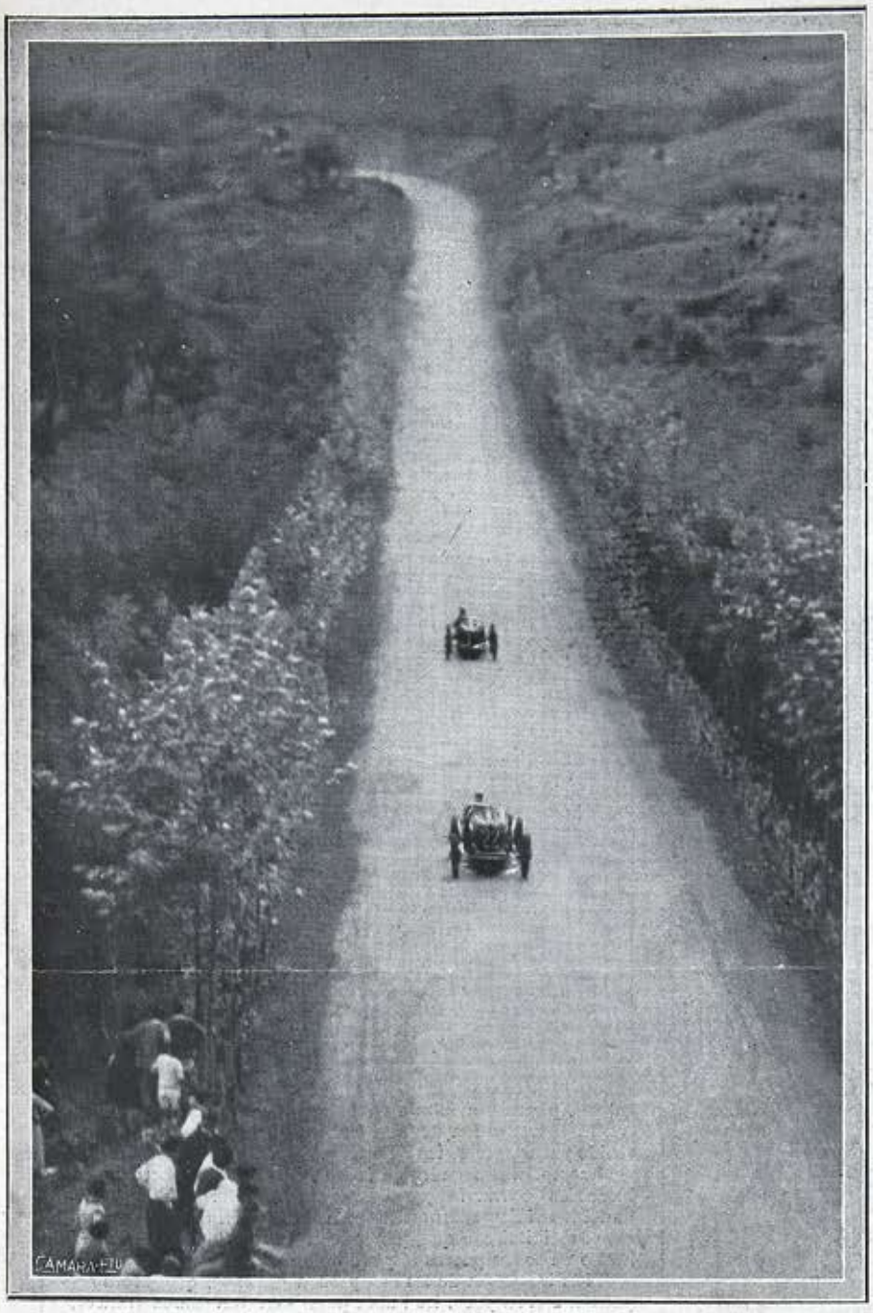
FOT. MARTINEZ

El Español ha encontrado otra derrota en sus andanzas campeoniles. Fué el Sabadell quien le infligió una dura corrección. Y los esfuerzos blanquiazules se estrellaron ante la seguridad del meta sabadellense

FOT. SPORT

Ante el ataque maravilloso del Barcelona, llevado por la «magia» sorprendente de Samitier y el coraje de Goiburu, Alcoriza, el «back» europeísta, fué en todo momento una dificultad de muy difícil solución

FOT. GASPAR



Para ellos—para los corredores—las rectas son lindas sirenas que invitan al «record»...

de naranja... Y mientras, las pizarras automáticas siguen señalando incidencias, sucesos de interés.

Se recibe una trágica noticia. Van Hulzen, un bravo muchacho, ha sufrido un trágico despiste y se ha fracturado la base del cráneo.

Hay un silencio que diríase vestido de luto. Sólo rumores que se arrastran temerosos en busca de más noticias. Pero la ola pasa.

Van Hulzen vivirá. Se respira... Pero después, otra nueva funesta: una mujer atropellada, á punto de morir. Nuevo sofocón. Emoción.

La velocidad arrastra siempre inéditas emociones, notables sacudidas de espíritu. Pero los *crachs* del volante siguen galopando sobre sus blancos corceles de motor.

Las curvas son para ellos filigranas de circo. Las rectas, sirenas que invitan al *record*. Para ellos, su novia el coche y

Santiago Alba. Grave. Filósofo. Y el ex ministro francés M. Malvy. Su familia. Público, público. Publico «snob»

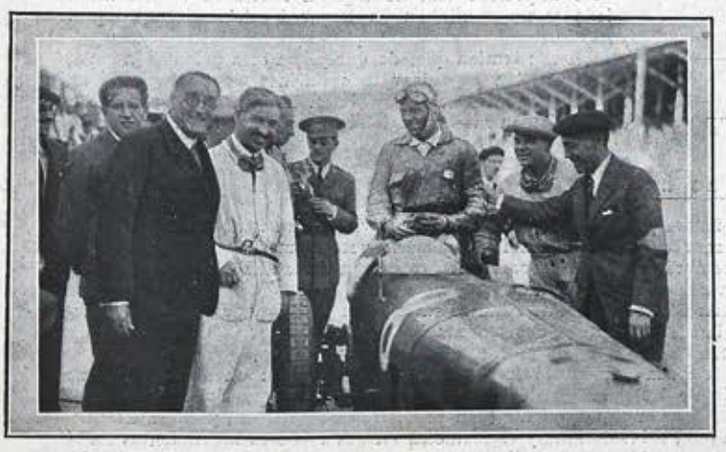
su amor la ruta. Abrazados á ella y envueltos en voluptuosidad de rapidez, en nada piensan, nada temen. Sólo á través de sus gafas se filtra un vaho misterioso de patetismo.

¡Se acabó la carrera! Lehoux ha abandonado por averías, y la victoria es ya para Varzi. Los cronómetros oficiales señalan un promedio de velocidad de 139,500 kilómetros á la hora. Maserati sonríe satisfecho al ver triunfante á su hombre. Victoria clara, fácil, brillante.

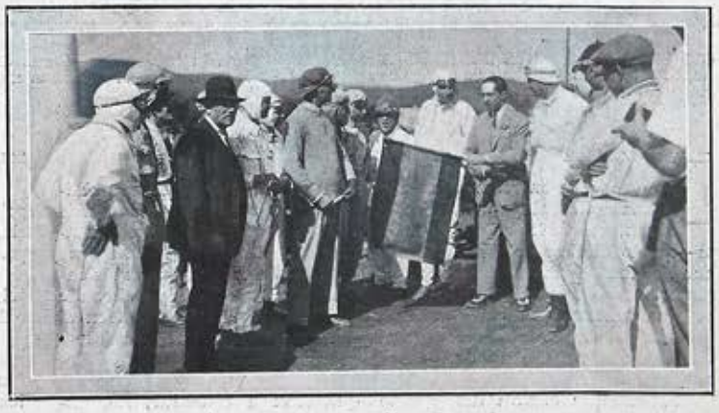
La gente abandona el recinto—sagrado por el beso de la velocidad—, mientras que Varzi ríe, á través del sudor y el polvo de su faz amarilla, entre hurras y abrazos de admiración y fervor *sportivo*.

La gente abandona el recinto. Se van los Reyes. Sonriendo. Se va Santiago Alba...

L. M. D.



Acaba de llegar á la meta, con la victoria en el volante, Varzi, el notabilísimo «crack». Maserati, el constructor, sonríe... Varzi está loco de su dicha, emocionado

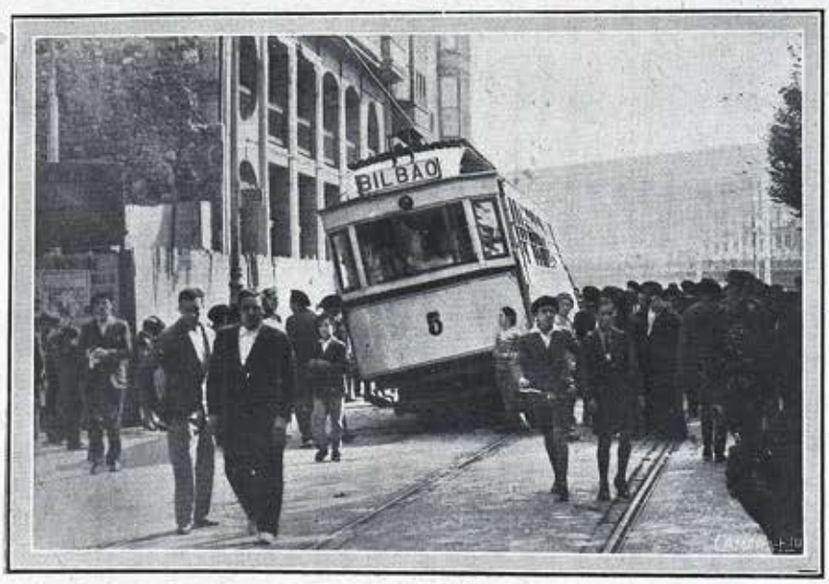


Antes de la carrera. El Jurado les dice: «Cuando ustedes vean así la bandera...» «Y en las curvas»... Los corredores le escuchan

BILBAO Y LOS DE LA U. M. N.

EL MITIN DE PROPAGANDA POLÍTICA QUE PROVOCÓ UNA HUELGA GENERAL

(Notas sueltas de un espía imparcial)



LOS TRANVIAS INUTILIZADOS POR LOS HUELGUISTAS.—Un coche, derribado por los huelguistas bilbaínos, en la Ribera, como protesta contra los ex upetistas, durante la celebración del mitin de la Unión Monárquica Nacional. En la carga que siguió á esta hazaña resultaron heridos dos paisanos y varios caballos de la Guardia civil FOT. ESPIGA

LAS CARGAS DURANTE EL MITIN.—Alrededores del Frontón Euskalduna—á más de trescientos metros del Frontón—durante un amago de carga para disolver á la multitud protestante, que intentaba acercarse al lugar donde se celebraba el acto monárquico FOT. ALONSO

La noche heroica

La verdadera emoción heroica de esta batalla monárquicorepublicana del domingo último en Bilbao—amago de escaramuza, más bien, en que los enemigos no llegaron á encontrarse frente á frente—quedó diluída en cigarrillos elegantes, la víspera, en el *sleeping* que llevaba de Madrid á la ciudad de los Sitios á los oradores más caracterizados de la U. M. N. (José Antonio Primo de Rivera y el conde de Guadalhorce). Ninguno de los dos—lo confesaban en el tren al periodista—se sentía belicoso, ni siquiera arrastrado por una fuerte vocación á la política. Pero ambos marchaban á Bilbao en cumplimiento de un deber.

Y, dándose cuenta del peligro que iban á arrostrar, no bastaba á tranquilizarles la asistencia que les prestaban sus amigos más obligados (los ex ministros Yanguas Messías y Callejo), que con ellos viajaban hacia la amenazante incógnita... La huelga general de Bilbao, planteada fulminantemente como señal de protesta contra la actuación de los hombres de la Dictadura, había tenido ya consecuencias dolorosas.

Las noticias llegadas á Madrid, de muertos y heridos, de incendios de tranvías y asaltos de establecimientos, recordaban á los viajeros, aumentado en proporción al caso de ahora, el recibimiento que, yendo con Calvo Sotelo, les había hecho en todas partes el pueblo de Galicia.

Si la iracundia de los campesinos gallegos, que brotó espontánea á su paso, les había puesto en tan duros trances, ¿qué no debería temerse de una hostilidad perfectamente organizada como era la que les esperaba en Bilbao?

Mi impresión leal de aquella noche es ésta: sentían miedo y no confiaban en llegar á celebrar el acto proyectado.

Es más: temían que, de cumplirse esta presunción suya, ya no podrían organizar más mítines de propaganda en España por falta de asistencia en la opinión, y sobre todo de decisión en sus correligionarios de otras provincias.

... Y no hubo nada

La fuerza pública—un verdadero alarde de precauciones tomadas por el gobernador de Vizcaya—había canalizado perfectamente los tres itinerarios que durante las trece horas de su estada en Bilbao habrían de seguir los propagandistas de la Dictadura.

De Arrigorriaga (veinte minutos antes de la estación de término) al hotel, en la Plaza Elíptica, dos automóviles escoltados por la Guardia Civil á caballo.

De la Plaza Elíptica al frontón (una sola calle), ni un alma, como no fuera la de los guardias de Seguridad y los civiles, que únicamente dejaban circular por ella á quienes iban provistos de invitación, y eso cacheándolos con toda minuciosidad y vigilándolos en sus menores movimientos hasta remitirlos al cuidado de la policía secreta, que ocupaba, confundida con los invitados, buena parte del frontón.

Y de éste al Torontegui, donde se celebró el almuerzo ofrecido por los ex

» LA PRENSA »

S.S. 8 de Octubre de 1930.

EL BALANCE DEL CIRCUITO

Comentando ciertas actitudes

El señor Prado, el Ayuntamiento y la Diputación

Terminábamos nuestra información del último Circuito, con la promesa de ocuparnos de ciertas actitudes hostiles y vacilantes, que pudieron dar al traste con lo que hay que conservar a todo trance.

Pues bien; el balance muy halagüeño del VIII Gran Premio de San Sebastián, tiene una contrapartida moral en sus cimientos, que merece analizarse ahora que ha quedado cerrada la cuenta de este festejo deportivo-veraniego con un saldo netamente beneficioso para los intereses de la ciudad.

Y si a nuestra modesta visión de las realidades del turismo veraniego donostiarra, no hubo escapado el daño tangible que podía originársele rompiendo la cadena de las organizaciones del Circuito—y en la colección de LA PRENSA están nuestras manifestaciones claras y terminantes encaminadas a excitar y estimular a cuantos elementos debían y podían evitar la suspensión de este festejo automovilista—no concurría el mismo criterio apreciativo en determinadas esferas...

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, entusiasta y experimentado en las labores de organización del Circuito, cumplió perfectamente la parte inicial de su programa de carreras: obtuvo las fechas de julio del Comité Deportivo Internacional, dió curso a las solicitudes de subvención al ministerio correspondiente y esperó...

Y mientras tanto, ¿qué hizo la Corporación municipal?

El tiempo transcurría, y de Madrid no llegaban otras noticias que las que dimanaban del Ministerio de Hacienda: el señor Argüelles no soltaba una peseta para el Circuito.

Pero en el Ministerio de Fomento estaba el señor Matos, nuestro asiduo veraneante, grandemente interesado en apoyar la solicitud del R. A. C. G. Esto, también se sabía.

El señor Prado, nuestro alcalde, marchó a Madrid con el propósito de gestionar la resolución más rápida de las subvenciones solicitadas. Y se vino de vacío. En parte no nos extrañó el "*éxito*" de sus gestiones. Conocíamos su especial criterio en este asunto del Circuito: entre éste y una *Corrida de toros* extraordinaria, representaba más ésta para los intereses del veraneo donostiarra.

Y, naturalmente, puso más interés en tratar con el señor Pagés, que en obtener del señor Matos una promesa oficial de subvención para el Circuito.

El divorcio era evidente entre la Corporación municipal y el R. A. C. G. De ahí que los elementos directivos de la entidad automovilista desfallecieran en sus entusiasmos y adoptaran una actitud pasiva, hasta cierto punto justificada.

Si todos sus trabajos y desvelos los dedicaban sólo en provecho de San Sebastián, ¿cómo laborar faltándoles el estímulo de la representación del pueblo?

No vamos a ser más papistas que el Papa, exclamaban los más caracterizados elementos del R. A. C. G.

Nosotros, a pesar de todas las contras, no hubiéramos obrado de tal suerte; habríamos abandonado el barco del Circuito a la deriva... El R. A. C. G. tiene al frente personas de alto prestigio y de reconocido crédito, para haber llegado donde fuera menester antes que renunciar a la organización de su VIII Gran Premio.

Fuera de casa, en Barcelona, unos periodistas deportivos, demostrando un elevado espíritu de justicia y bien percatados de la transcendencia deportiva internacional del Circuito donostiarra, dirigieron un mensaje al presidente del Consejo interesando la concesión de la subvención solicitada para el Gran Premio de San Sebastián.

Mientras tanto, nuestro anticircuista alcalde, seguía tratando con Pagés.

Y entró en escena la Diputación, en un gesto espontáneo digno de nuestros mayores encomios.

El presidente de la Corporación provincial se dirigió al jefe del Gobierno para recordarle la solicitud presentada por el R. A. C. G. y pedirle su apoyo para que fuera concedida la subvención necesaria para llevar a efecto las carreras automovilistas en el Circuito de Lasarte.

Este ejemplo no cundió en las filas Municipales. ¿Para qué? Si ya teníamos reforzado el cartel de las Corridas de Toros y habíamos contratado sendas colecciones de fuegos artificiales...

Próxima la fecha de julio proyectada para el Circuito, el R. A. C. G. tomó la decisión de suspenderlo. Y en vísperas del día señalado para el VIII Gran Premio, llegaron sendos telegramas de don Alfonso y del ministro de Fomento anunciando al R. A. C. G. haber sido otorgados una subvención, aunque inferior a la solicitada, para el Circuito.

Estamos persuadidos, que la suspensión decretada no habría tenido efecto y el Circuito se hubiera celebrado en la segunda quincena de julio, si quien hoy desempeña la Alcaldía sintiera cuando menos iguales preferencias por la fiesta automovilista que por la taurina. Porque las simpatías del señor Matos por el Circuito eran harto conocidas y se sabía que andaba buscando las pesetas del algún capítulo, del que luego debieron salir, y el señor Prado pu-

do haber *garantizado* al R. A. C. G., la seguridad de que las pesetas llegarían a tiempo. Y el Club organizador habría puesto en marcha el tren de sus trabajos en vez de decidir una suspensión casi coincidiendo con el anuncio de la subvención ya otorgada.

* * *

Y hay luego una segunda parte, que también pone a descubierto el *interés* de nuestro flamante Ayuntamiento por las carreras del Circuito.

El R. A .C. G. conocía, como es lógico, la cifra global del costo de su Gran Premio. Desde luego, era superior a la subvención concedida por el Estado. Y para cubrirse de un posible déficit, solicitó del Ayuntamiento un aval de 25.000 pesetas.

¡Nunca lo hiciera!... Los señores concejales tomaron la cosa a chacota. Si *eso* ha fracasado, decían algunos, ¿para qué quieren las pesetas? Y hasta se hablaba que las 275.000 pesetas procedentes de Madrid e ingresadas en la Depositaría Municipal—precaución de buena administración, sin duda, pero desusada cuando vienen consignadas a una entidad determinada y de intachable solvencia como el R. A. C. G.—serían destinadas a subvencionar otras fiestas más reproductivas (?) para la ciudad.

El Ayuntamiento, por boca de la Comisión Permanente, denegó el aval solicitado. El Circuito, no interesaba...

Y enfrente de esta actitud equívoca y censurable de los administradores del pueblo—censurable, porque revela un desconocimiento del valor de la propaganda de San Sebastián en el extranjero, afluente de las informaciones del Circuito que en tarifa de publicidad alcanzarían a muchos miles de pesetas más que las que se solicitaban para el caso de un déficit, que afortunadamente no se ha producido—la de la Diputación, presta a rendir su apoyo económico a la obra del R. A. C. G., haciendo frente al aval solicitado y realizando las necesarias obras de reparación en el firme del Circuito.

La lección ha sido dura para el señor Prado y el Ayuntamiento que preside.

El VIII Gran Premio de San Sebastián se ha verificado—sin su apoyo moral ni material—el 5 de octubre, en la única fecha que el calendario internacional lo permitía, y su éxito, bajo todos los aspectos, ha superado a los cálculos más optimistas.

San Sebastián ha disfrutado y a la vez ha ofrecido a sus numerosos visitantes, un espectáculo excepcional, un número deportivo que sólo se exhibe en ciertos privilegiados lugares del extranjero, un festejo, en fin, que está a tono con el justo renombre veraniego de nuestra ciudad.

El jefe del Estado, presente en el Circuito, mostró su más grata complacencia e hizo promesa de apoyar con el mayor entusiasmo el IX Gran Premio de San Sebastián.

Reunidas la aportación nacional, provincial y local, puede hacerse el año próximo un programa de carreras en el Circuito capaz de movilizar y atraer al mundo turista. Y que el nombre de San Sebastián repercuta en las hojas volanderas de la Prensa mundial.

Todo no ha de ser, señor Prado, "Pan y Toros"...

» EL PUEBLO VASCO »

S. S. 9 de Octubre de 1930.

EL CIRCUITO DE LASARTE.

DESPUES DEL VIII GRAN PREMIO

EL FORMIDABLE PROGRAMA DE 1931

Hemos de dejar de lado las tribulaciones y las fatigas que los miembros directivos del R. A. C. G. han visto desfilar tras sus esfuerzos. Quizás, ellos mismos no quieran ni acordarse de ellas. Dan por bien jugadas sus cartas. Pero forzoso es consignar, que a no ser por un empeño personalísimo, avalado con un histórico —para la vida del Circuito de San Sebastián— telegrama de la Excma. Diputación a los Poderes centrales, espectáculo cumbre del año, la prueba fehaciente y demostrativa de una organización cuyo alcance y beneficio para San Sebastián y Guipúzcoa, una mediana cultura pu[illegible]ar a comprender, no hubiera tenido lugar.

No se conformó nuestra Corporación provincial con cuidar y atender con entusiasmo grande, el recorrido lasartearra, sinó que Pagola, ese admirado "factotum" modestia, laboriosidad, talento y "guipuzcoanismo" personificados, ha realizado en breve tiempo una obra que ha dado por resultado el éxito técnico del VIII Gran Premio de San Sebastián.

Cuando S. M. el Rey charló con todos los corredores, momentos antes de la prueba, ninguno escatimó elogios para el [illegible]rrido. Todo, lo contrario. De ese mimo, de ese entrega de nuestras carreteras vino un 50 por 100 del éxito espectacular de la prueba, al pulverizarse todos los "recor[illegible]" de Lasarte, dándonos velocidades que contadísimos Circuitos ruteros conocen en el mundo entero. Ha sido un motivo más de reclamo, de publicidad de virtudes y poderío de un pueblo, cuya visión del porvenir le eleva a la categoría de los más civilizados, al no conocer ni el más leve expedienteo, en esa magna obra común que la presencia de cerca de 80.000 espectadores, nacionales y extranjeros, juzgaron como la organización más europea que ha conocido la industrial, si que también deportiva Guipúzcoa.

En estos comentarios póstumos, al VIII Gran Premio, no podrá faltar a aquella comisión provincial, sin distinción de nombres, y a esa excelentísima Diputación, el agradecimiento de San Sebastián y Guipúzcoa entera. No faltó el de España, representada por S. M. el Rey en la magna prueba, pues somos testigos de un comentario suyo cerca de aprovisionamientos, minutos antes de la carrera. Y todavía, D. Alfonso, creemos desconocía que esa misma Diputación, no se limitó a lo presentado, sino que acudió —detalle singular que en el extranjero se prestará a más que laudables comentarios— a apoyar económicamente el posible problema económico, que [illegible]tación de una carrera, un cinco de octubre, terminada casi la temporada, podía ocasionar.

Pero ni eso llegó. Estaban demasiado bien hechas las cosas para que hubiese quebranto de ninguna clase. El tiempo hizo lo demás. La lección ha sido provechosa, pues, para quien quiso entenderla. Y, valgan estas líneas del último mosquetero del "motor", como humilde y sincera felicitación. Con ese espíritu, podrá llegarse muy lejos en las avanzadas de la nueva civilización.

♣ ♣

No ha terminado todavía el "run-run" sincrono azul-roja, y no ha desaparecido todavía la visión admirable de aquella persecución al "8" por el "14" y el "15", que ya los entusiastas miembros del Automóvil Club de Guipúzcoa, preparan sus armas para el próximo año... Ya hay orientaciones determinadas acerca de fechas e ideas que den a la prueba un mayor esplendor. Se ha visto el domingo último, que en Guipúzcoa, en España entera, y fuera de ella, hay una gran afición a las cosos del gran "motor". Es preciso, únicamente, ofrecerles "buenos platos". Y bajo este aspecto, tenemos pruebas en cartera, de una honradez de organización admirable. Hemos podido tener este año, los Alfa-Romeo, en el Circuito. Hemos podido ver la figura menuda, pero fibrosa, varonil y de relieve de Tazio Nuvolari, el primero, el número uno de los "drivers" del mundo entero. No es cierto Varzi? Un sucesor de Bordino corregido y aumentado. Un continuador de la fogosidad de Brilli-Peri y Materassi, elevado al cubo. No hay exageración en el comentario. Los que han conversado estos días con el constructor de Bolonia y con sus hombres, lo saben bien. Hemos podido tener, decíamos, esos hombres y esas máquinas, que en el "papel" hubieran dado un relieve mayor todavía a nuestra carrera promoviendo un éxito fantástico de adelantado... Mayor todavía, si cabe, que el que se esperaba pero... en la realidad no hubiera sido así. Alfa-Romeo, si el R. A. C. G. hubiera querido, hubiese estado en Lasarte, pero en competencia desigual. Unas máquinas rapidísimas si se quiere, pero no las legítimas Alfas-Corsa, que, en Monza, fueron derrotadas por Masserati. A estas se les ofreció la revancha en Lasarte. No estaban dispuestas y ofrecieron las otras, que a la generalidad del público, hubiera escapado su carácter, a no ser muy iniciado en la campaña de carreras de Europa. Sin embargo, hubo, como siempre lo ha habido, pues no hay "bluff" en nuestros trabajos, sino entusiasmo, desinterés y empeño, honradez de organización. Se ofreció al público una pugna verdad, llena de interés y sabiendo el valor de cada fuerza competidora, y todos conocemos el resultado.

Este gesto —que es su lema deportivo— del R. A. C. G., le ha abierto las puertas para que el año próximo, el éxito sobrepase los linderos de lo fantástico. Las Alfa-Corsa, rejuvenecidas, puestas a mano y quizás... un nuevo modelo excepcional, hoy en talleres. Los Masserati, los mismos que vimos el domingo y otros... con tracción delantera, más veloces. Los Peugeot. No los veteranos de la Targa, que tan excelente papel hicieron el domingo, sinó otros muy distintos.... Verdad Stoeffel? Unas Peugeot, de carrera... Unos Peugeot sobrealimentados, cuyo coste oscilará alrededor del millón de pesetas, por "carro". Se va —y lo preveíamos en uno de nuestros artículos de la semana

pasada— otra vez al auge de las carreras como propaganda definitiva de las excelencias de una marca. Boillot, Stoeffel y Ferrand, montarán los nuevos bólidos del Doubs. Ettore Bugatti, que tan ruda lección recibió en su "propia casa", por así decirlo, terminará la puesta a punto de su "16" cilindros. Equipo? Es una incógnita todavía, pero en él, según amicales "tuyaux" veremos gente italiana... cueste el dinero que cueste.

Así hemos de ver corregido y aumentado el éxito técnico de este año. Los 150 por hora, sobrepasados en la vuelta más rápida, y los 145, rebasados en las 30 vueltas de velocidad. Organización mejorada, si cabe, cuidando deficiencias que a los mejores escapan... Ya ha empezado la labor que seguirá dando prestigio y categoría a San Sebastián. El mejor premio para los organizadores es la consecución de un mayor éxito. No es admirable ese empeño? No es justo y lógico que la ciudad entera se levante y apoye como debe hacerlo, las gestiones que inmediatamente se comenzarán, lavando sus culpas de este año?

Se negará ahora, la importancia excepcional, mundial del Circuito de Lasarte?

MERERITH.

TOTAL DE PREMIOS, SUBVENCIONES Y SEGUROS QUE SE HAN PAGADO

A LOS PARTICIPANTES EN EL "VIII GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN"

CELEBRADO EL DÍA 5 DE OCTUBRE DE 1.930

- - - - - - - - - -

CONDUCTORES	MARCAS	PREMIOS	SUBVENCIONES	SEGURO	TOTAL
SARTORIO PHILIPPE	MASERATI		2.500 Ptas	190 Ptas	2.690 Ptas
STOFFEL	PEUGEOT	4.000 Ptas	3.000 "	315	7.315 "
ETANCELIN PHILIPPE	BUGATTI		7.605 "	315 "	7.920 "
MONTIER FERDINAND	FORD		1.000 "		1.000 "
FERRAND	PEUGEOT	2.000 "	3.000 "		5.000 "
VARZI	MASERATI	15.500 "	12.681,25		28.181,25
MONTIER CHARLES	FORD		1.000		1.000
MAGGI	MASERATI	6.000 "	12.681,25		18.681,25
LEHOUX	BUGATTI		4.000 Ptas		4.000
DREYFUS	BUGATTI		4.000 "		4.000
ZANELLI JUAN	BUGATTI		4.000 "		4.000
FOURNY	BUGATTI		1.000 "	315	1.315
MALEPLANE	BUGATTI			315	315

TOTAL PESETAS 85.417,50

San Sebastián 14 de octubre de 1.930

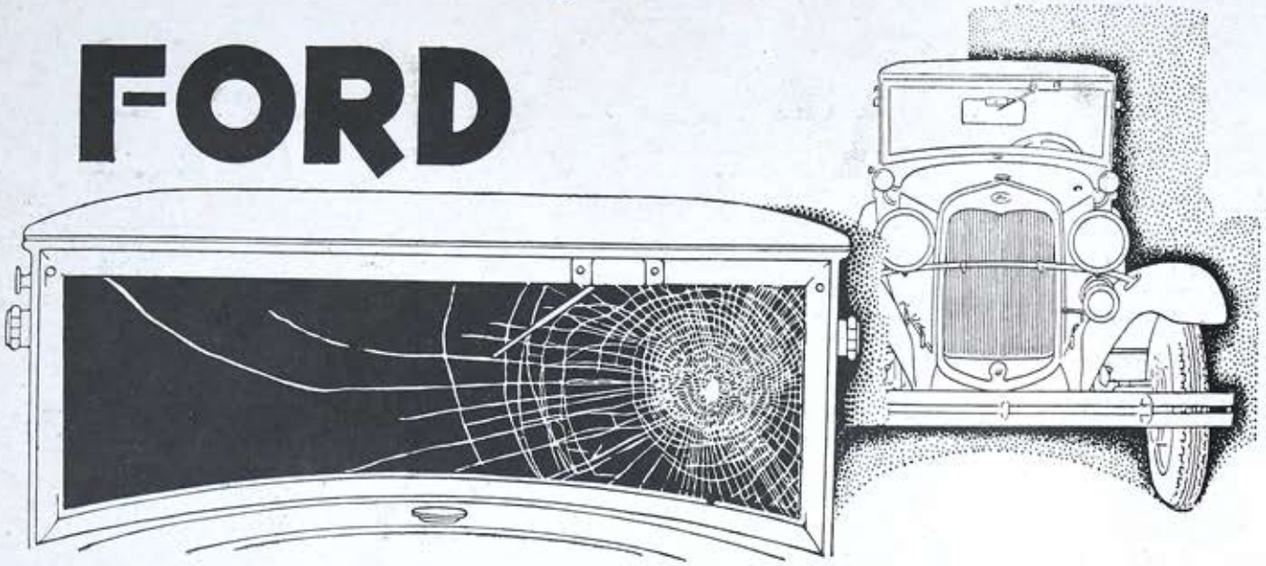
Programa Oficial

PRECIO — VNA PESETA

LIT. Vda DE VALVERDE — RENTERIA

Factores de seguridad del nuevo

FORD

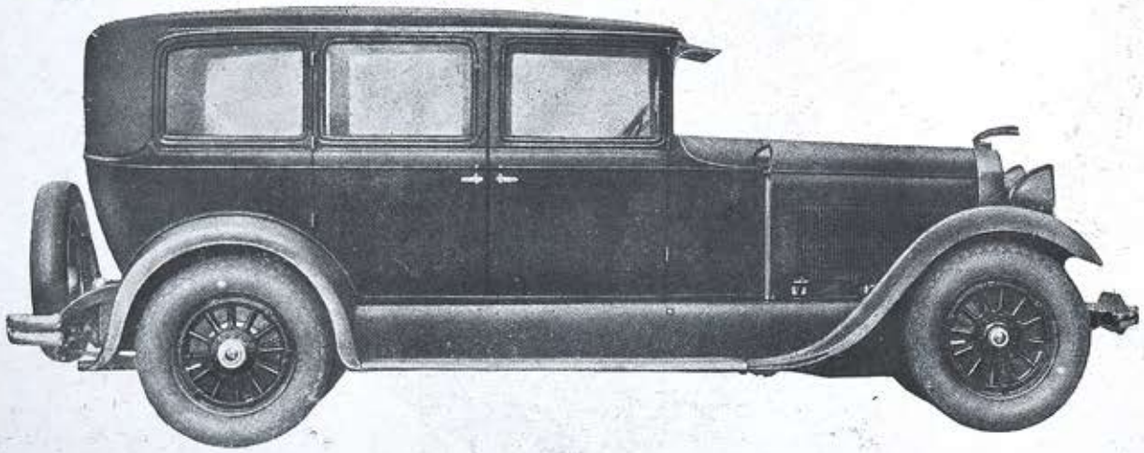


Este detalle muestra el estado en que quedó un parabrisas después de un accidente que, de no haber sido el Cristal de Seguridad, hubiese revestido la mayor gravedad

Ford

Solicite las condiciones de ventas a plazos.

Maravilloso Producto de FORD



LINCOLN

FORD MOTOR IBERICA

BARCELONA

R·A·C·G

ORGANO OFICIAL DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE GUIPUZCOA

OCTUBRE | PROGRAMA EXTRAORDINARIO | 1930

VIII Circuito Automovilista de San Sebastián

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

ORGANIZADO POR EL

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

CON LA COOPERACION DEL

Ministerio de Fomento - Patronato Nacional de Turismo - Comisión del Motor y del Automóvil - Excma. Diputación de Guipúzcoa

S. M. El Rey, Presidente de Honor del R. A. C. G.

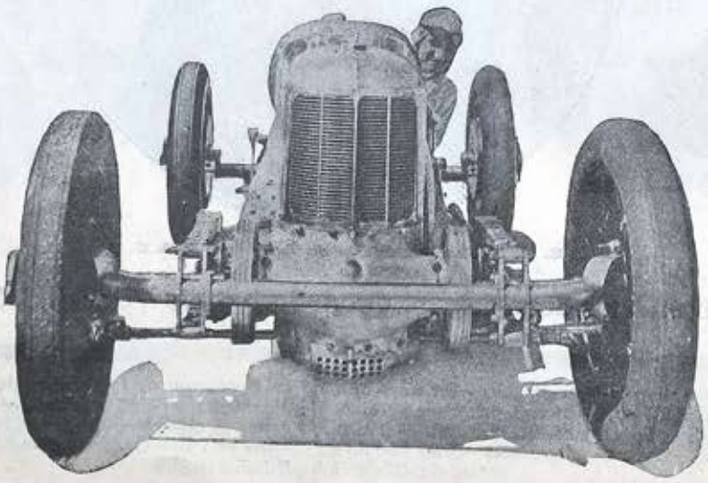
5 de Octubre: A las doce del día. Gran Carrera de Velocidad (Fuerza libre)

INSCRIPCIONES DEL

VIII GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

5 OCTUBRE 1930

SENECHAL	Delage
STOEFFEL	Peugeot I
FERRAND	id. II
MONTIER F.	Ford I
MONTIER C.	id. II
SARTORIO A.	Maserati I
SARTORIO P.	id. II
VARZI	id. III
CONDE AYMO MAGGI	id. IV
ETANCELIN	Bugatti I
MALEPLANE	id. II
LEHOUX	id. III
DREYFUS	id. IV
FOURNY	id. V
DANIEL	id. VI
ARTHEZ	id. VII
VAN HULZEN	id. VIII
ZANELLI	id. VIIII
DE L'ESPEE	id. IX
X.	X
X.	X



PRESENTACION

D. MANUEL REZOLA
Presidente del R. A. C. de Guipúzcoa

Hace 8 años, que el Circuito de San Sebastián, abrió sus puertas. Desde entonces su importancia ha ido adquiriendo caracter tal, que pese al refrendo Internacional que supuso la concesión del IV Gran Premio de Europa el año 1926, en realidad, su verdadero interés empieza en el momento que las dificultades impuestas a los coches de carrera promovió la necesidad de una revisión de las fórmulas adoptadas por la C. I. para la reglamentación de los Grandes Premios.

San Sebastián, para quien dicho sea en honor y verdad de los que ayudaron a que España se consagrase como primera potencia internacional en el reino del gran «motor», no ha sabido agradecer sino superándose todo cuanto se ha trabajado en Europa «pro» consecución de una reafirmación de las grandes carreras de automóviles: San Sebastián, repetimos que ha sabido, venciendo dificultades mil, e intereses sin cuento, lograr un puesto de honor en el Calendario de grandes pruebas internacionales, creándose por derecho propio, por acendrado amor a este deporte ultracivilizado y hoy, después quizás del año más duro que conocieron los organizadores en el empeño de sostener nuestro rango de primera ciudad turística española y sede principal de estas pugnas en Europa, presentar un programa de carreras no alcanzado en el año por ninguna organización pese a determinadas derivaciones económicas ocasionadas por la baja de nuestra moneda, siente la íntima satisfacción de haber logrado un éxito que quizás ni ella misma lo esperase.... Así es nada, reunir a franceses, americanos, alemanes e italianos en una competición donde todos van a disputarse el supremo galardón de este Campeonato que lleva por nombre VIII Gran Premio de San Sebastián.

Por vez primera, los italianos, esos magos del volante que produjeron figuras tan destacadas como Bordino, Dario Resta, Massetti, Matterassi, Brilli Peri, participan en plan de carreras, de verdadera lucha de «racers» en el sinuoso recorrido del Buruntza. No daremos nombres de ellos, puesto que la lista de «ases» es tan nutrida que careceríamos de espacio para los elogios y por que sus competidores, principalmente esos colores «azul» de nuestros amigos, hermanos latinos de la República vecina, son dignos rivales tan merecedores como todos ellos de nuestra bienvenida cordial y de nuestros deseos de triunfo; pero fuerza es reconocer ese inusitado interés que a nuestras luchas prestan esa concurrencia de los «rojos» que en sus colores llevan la sangre, el ardor, el ímpetu, la audacia, el virtuosismo, de ese fuego latino que tantos mártires y tantos héroes supo crear en homenaje al deporte de deportes, al deporte utilitario por excelencia y a esa noble y magna lucha que nos entrega con la sonrisa en los labios, un alarde de esos magníficos vencedores del vértigo de la velocidad.

Sin embargo: pocos conocen las tribulaciones, las pérdidas de ánimo, los sinsabores sin fin para llegar a tal resultado. España reconoce la necesidad de estas luchas utilitarias. Las vé y las ampara y creemos que ya en lo sucesivo no será preciso, después del éxito de estos 8 años de carreras, que el Circuito de Buruntza necesite de más apoyos que la sola necesidad de mantener su prestigio, en un recorrido donde la Excma. Diputación de Guipúzcoa, ha consumido cerca de dos millones y medio de pesetas de sus presupuestos y el Estado ha apoyado continuamente el sostenimiento de ese admirable banco de ensayos que es la cinta rutera de Lasarte, donde se rinde homenaje uno o dos días al año, a ese magnífico esfuerzo de nuestros primeros miembros del Real Automóvil Club de Guipúzcoa; donde esfuerzo y sacrificio es sinónimo de una propia personalidad en holocausto a una necesidad común, a un ambiente deportivo sincero, y al bien patrio.

Lasarte, pues, señores, os ofrece guardando en la modestia propia de la idiosincrasia de sus gentes, esta magnífica lucha, que ha superado todo cuanto podíamos apetecer y todo cuanto ha existido en 1930, no solo en el calendario automóvil de Europa, sino en el del Mundo entero.

Y, esa bella lista de participantes donde recogemos en la sesión final de la magnífica temporada internacional del gran «motor» todos los grandes «ases» universales; es el mejor premio a nuestros esfuerzos.

D. JOSE M. MAQUIVAR
Secretario del R. A. C. de Guipúzcoa

EXCMO. SR. D. CARLOS RESINES
Secretario del R. A. C. de España

Una pista natural. ¡Y qué pista! Se habla mucho de Daytona; se han publicado innumerables fotografías de la famosa playa, pero ninguna como la «muestra» da una impresión más exacta, más formidable, de lo que es esta maravilla de la naturaleza, única en el mundo. Daytona Beach, el terreno de lucha de los superbólidos del record absoluto, teatro de las hazañas de Campbell, de Lockhar, de Ray Keech, de Segrave, de Kaye Don..... En la costa de la Florida, batida por las aguas del Océano, la playa de Daytona con sus cincuenta kilómetros y pico de longitud, de los cuales veinte son utilizables, constituye el escenario ideal para los hombres del record..... Todos los años del 15 al 30 de Marzo tienen lugar las pruebas. Un espectáculo, organizado «a la americana», que es a la ciudad de Daytona lo que a San Sebastián el Gran Premio de Lasarte. *(Foto Le Sesne, Daytona)*

FIGURAS CONOCIDAS DEL CIRCUITO

D. Juan Montojo Knigfit
Director de la Carrera,

D. Manuel Artola

D. Javier Peña

LA EVOLUCION DE LOS COCHES DE CARRERA

ES a la organización de las carreras que el coche automóvil debe los enormes progresos realizados en su construcción. Las pruebas cada vez más severas a que están sometidos los coches estimulan a los constructores en sus investigaciones técnicas, y cuando los esfuerzos que se exigen de los coches no son obtenidos sin sinsabores, procede de ahí una educación preciosa que constituye "el Progreso„.

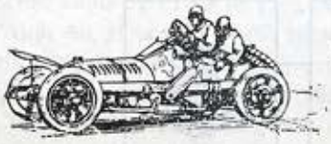
1898. — Coche de 8 H. P. Panhard 4 cilindros 80 x 120 mm., ganador de París Amsterdam (45 km. por hora).

1901.—Coche Mors 60 H. P. que se clasificó primero en la carrera París Bordeaux y París Berlín (85 km. por hora).

Los coches de carrera que defienden su marca y sus colores nacionales en las grandes competencias mundiales son el "criterio„ de lo que engendra la técnica de la época. Estos vehículos son en cierto modo los precursores de los coches de turismo cuya construcción aprovechará las experiencias adquiridas en la escuela de la carrera.

1902.—Charles Jarrot ganó la victoria en el circuito de los Ardennes con un coche Panhard de 70 H. P., 4 cilindros 160 x 170 mm. (87 km. por hora).

Es a los Automóvil Clubs y especialmente al Automóvil Club de Francia que corresponde el honor de haber organizado las primeras grandes manifestaciones deportivas reglamentadas. El Gran Premio, íntimamente ligado a la Copa Gordon Bennett, es también una de las competencias deportivas más importantes.



1904. — Coche Wolseley «Beetle» construido para la carrera Gordón Bennett.

EN 10 AÑOS EL PESO DEL COCHE PASA DE 250 KGS a 8 KGS. POR CABALLO

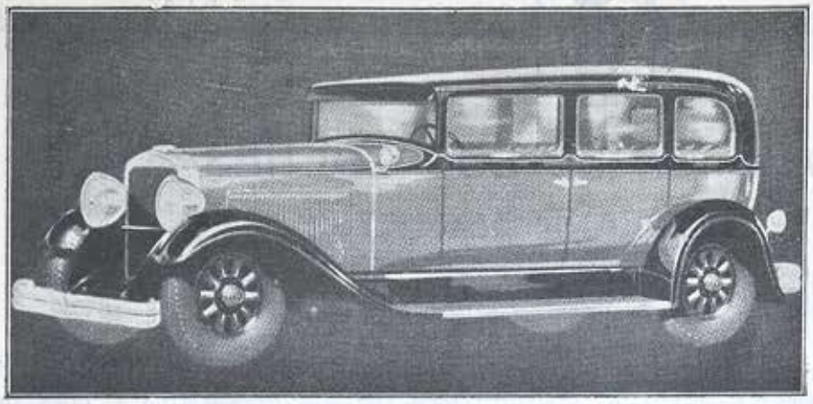
Los lectores se sonreirían seguramente si asistiesen en nuestros días a las primeras carreras como París-Rouen (1894) o París-Bordeaux-París (1895). Se veían concurrir allí coches a petróleo a 2 plazas, tales como el de Levassor, tractores a vapor del tipo de Dión, ómnibus a varias plazas, entre los que hay que citar el famoso "Obéissante" ya construido en 1873 por el célebre constructor Amadeo Bollée. En año siguiente, la diversidad de los vehículos impuso la creación de categorías. Desde esa época se constatan importantes innovaciones: la variedad de coches aumenta, el motor policilíndrico a petróleo se desarrolla, diversos constructores utilizan el encendido eléctrico y algunos vehículos aparecen montados sobre llantas neumáticas. La construcción de los diversos órganos hace rápidos progresos. El coche de Levassor (de 1895) pesaba alrededor de 1.000 kgs. con un motor de 4 caballos, sea un peso de 250 kgs. por caballo. Tal es el punto de partida del coche automóvil.

1905.—Coche Richard Brasier que León Thery condujo a la victoria en las carreras Gordon Bennett de 1904 y 1905 (78 km. por hora).

1905. — El Napier 6 cilindros que, conducido por Clifford Earp, batió varios records mundiales.

En 1896, en la carrera París-Marseille-París, el coche no pesa más que 166 kgs. por caballo. En 1897 y 1898 el peso del vehículo por caballo desciende a 100 kgs., en 1899 no es más que de 65 kgs.; en 1900, en París-Tolón-Paris, el caballo no excede de 40 kgs. En 1901 el coche apenas alcanza a 14 kgs. por caballo. En 1907 el peso es solo de 8 kgs. por caballo. En un periodo de 10 años, el peso del coche por caballo ha pasado así de 250 a 8 kgs.

Estos maravillosos resultados fueron obtenidos gracias a las condiciones cada vez más duras exigidas en las pruebas. El deseo de atraer la clientela a fuerza de victorias condujo a los constructores a aumentar el poder de los motores, así es que el automóvil Club de Francia se ve obligado a limitar el peso de los vehículos. Esta condición es el punto de partida de nuevos progresos en la industria del automóvil. Los constructores se ingenian a conciliar el máximum de poder con el mínimun de peso autorizado; de esta



CORTA Y C.IA

CARROCERIAS

PINTURA

DUPONT DUCO

REG. U.S. PAT. OFF.

SAN FRANCISCO, 1 (GROS)

TELEFONO 11-1-23

SAN SEBASTIAN

ZABALA

SASTRERIA

Alameda, 27 :: SAN SEBASTIAN :: Teléf. 1-18-44

COMPAÑIA OFICIAL DE SEGUROS DEL REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA

Y DEL REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

OMNIA

Dirección: Avenida Pi y Margall, 16 - Madrid

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

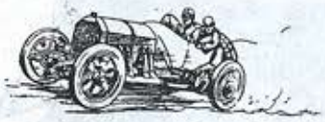
época data la aparición de los metales livianos y resistentes que han sido todavía perfeccionados y que

1907.—Nazzaro con el Fiat victorioso en el Gran Premio (118 km. en la Targa Florio (119 km.) y en la Copa del Emperador (85 km.)

son de empleo corriente en la construcción moderna.

LA COPA GORDON BENNETT

En marzo 1899, Jeantand construyó el «Torpilleur» con el que se hicieron 94 kms. por hora. Jenatzy, ingeniero belga, le opuso el mes siguiente su «Jamais contente» cuya carrocería tenía la forma de un obús y que hizo el kilómetro lanzado en 34 segundos con una velocidad de 106 kms. por hora. En esa época James Gordón Bennett ofreció una Copa al Automó-



1908.—Lantenschlagar con el Mercedes, victorioso en el Gran Premio. (109,5 km.)

vil Club de Francia. Esta Copa debía ser corrida en un recorrido de 500 a 600 kilómetros. El reglamento estipulaba que cada pieza, aun las más mínimas del coche admitido a concurrir, debía ser del país de proveniencia del vehículo. Durante tres años, la Copa quedó en Francia; luego pasó a Inglaterra. Fué en Irlanda, en 1903, que fué corrido el Challenge por la primera vez en un circuito cerrado en forma de 8, y fué ganado por C. Jenatzy con un coche Mercedes,

1909.—Hemery con un Benz estableció varias hermosas perfonmances.

construido en los talleres de Cannstatt. El motor era de 4 cilindros de 140 x 150 mm. cuyas válvulas, en vez de asentarse sobre un asiento cónico, se adaptaban a un asiento anular plano con el fin de aumentar la sección de pasaje de los gases. Como lo relata un diario de la época, la decepción fué grande cuando la Copa salió de Francia y su pérdida causó más penas que su posesión había procurado alegrías. Este doble fracaso estimuló a los constructores franceses que, en el circuito del Tannus (1904) confiaron su suerte a tres conductores elegidos que defendieron valientemente sus colores. Thery ganó la victoria en el volante de un coche Richard Brasier: el motor de 4 cilindros de 150 mm. de pulimentación y 140 mm. de carrera, correspondiente a una cilindrada de 10 litros daba 80 caballos al freno a 1.200 vueltas. El consumo era de 25 litros de esencia por 100 kilómetros. La caja de velocidades daba tres velocidades y el embrague era a cono.

EL GRAN PREMIO DEL AUTOMOVIL CLUB DE FRANCIA

La Copa Gordón Bennett fué corrida por la última vez en 1905 en el circuito de Auvergne. La carre-

1910.—El 2 cilindros 80 x 280 mm. Lion Peugeot que se clasificó segundo en la Copa de las voiturettes.

ra terminó con la doble victoria de los coches Brasier. El Automóvil Club de Francia inauguró, el año siguiente, en el circuito de la Sarthe, la famosa carrera internacional, llamada «Gran Premio del Automóvil Club de Francia». Sobre 32 coches que partieron, so-

1911—Coche Delage, cuyas líneas no difieren casi de las de los coches modernos - (conductor Bablot, Gran Premio de las voiturettes de Boulogne).

lo 11 terminaron la carrera. La casa Renault salió victoriosa de la prueba: Szisz realizó los 1.200 kms. a una marcha media de 101 kms. por hora; Mazzaro con un Fiat se clasificó segundo. Es interesante, a propósito de esta manifestación deportiva, que estaba llamada a ser una prueba mundial, dar las características del coche de carrera de la época. El chassis era de chapa de acero embutido, los resortes, generalmente derechos, eran frenados por amortizadores, los ejes de acero níquel, frecuentemente huecos. El empate variaba entre 2,70 y 3,00 m., la vía entre 1,35 y 1,40 m. Los motores son, en su mayoría, de 4 cilindros y estos cilindros fundidos por pares. La pulimentación está comprendida entre 160 y 180 mm., la carrera varía de

1912.—Georges Boillot con un Peugeot, vencedor del Gran Premio de Dieppe (110,260 km.)

150 a 170 mm., correspondiendo a una cilindrada de media de 12 a 15 litros. El poder indicado es alrededor de 100 a 130 caballos. El número máximo de vueltas de los motores no excede de 1.100 a 1.300 vueltas por minuto. El encendido se hace por magneto a baja tensión con ruptores. La caja de las velocidades permite obtener tres velocidades y la transmisión del movimiento a las ruedas traseras se efectúa por cardan. Algunas casas han conservado la transmisión por cadena y piñón. Las ruedas son de made-

La Casa EL ANDORRANO

Garibay, 11 - SAN SEBASTIAN - Peñaflorida, 8

Su ropa interior de lujo para Señora.

Su Lencería de refinado gusto.

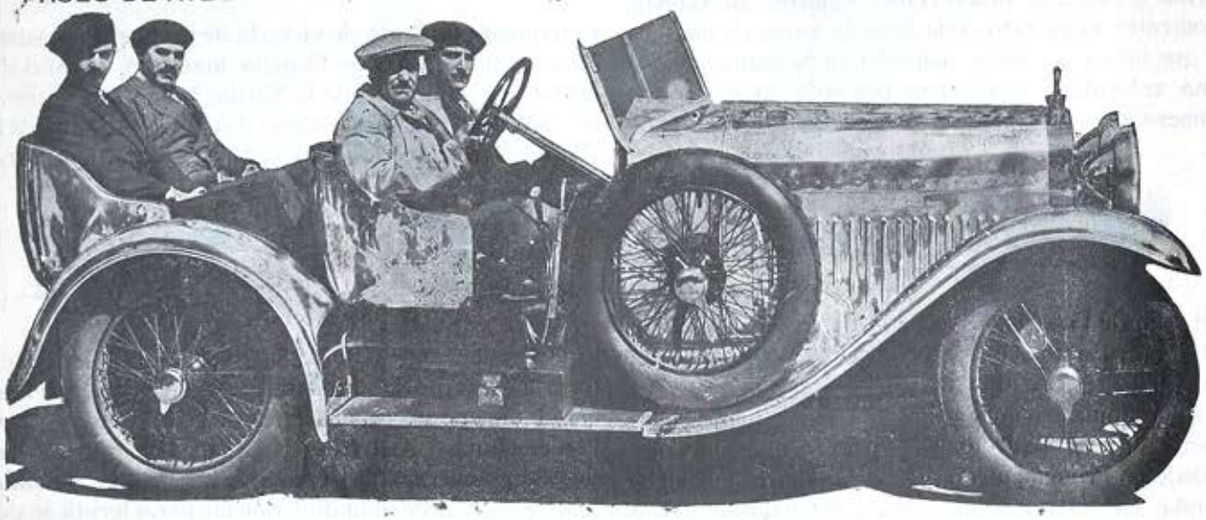
Su Camisería fina sobre medida para Caballero.

Sus Novedades

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

GARAGE INTERNACIONAL (MAÑERO Y MENDIBURU)

PASEO DE ATEGORRIETA, 7 :: SAN SEBASTIAN :: TELEFONOS 12436 Y 13495



Automóvil marca "DONOSTI", completamente construido en nuestros talleres

GRANDES TALLERES MECANICOS

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 - CONSTRUCCION de toda clase de piezas para automóviles y maquinaria en general - Camisaje y rectificación de cilindros de bloque - Rectificación de Cigüeñales Soldadura autógena especializada para la reparación de carters y bloques de motor - Grandes existencias en piezas de recambio para CAMIONES LIBERTY, U. S. A., RIKER, PACKARD. G. M. C. y A. S. -Pistones, Ejes y Segmentos de origen y sobre medida-Grupos de Diferencial-Bloques de Cilindros

SOLICITEN PRECIOS

EPELDE HERMANOS

JOYEROS

SAN SEBASTIAN
AVENIDA, 19
TEL. 11338

MADRID
SEVILLA, 4
TEL. 12385

ra con cubos del tipo llamado de artillería.

En 1907, el reglamento del Gran Premio limita el consumo del carburante a 30 litros por 100 kilómetros Fiat ganó la victoria. El coche ganador estaba provisto de un motor de 4 cilindros de 180 x 160 mm. y consumió 220 litros de esencia en el recorrido de 770 kms. En 1908, la pulimentación de los motores está limitado, el reglamento autoriza las ruedas con llantas amovibles. Como en 1907, la lucha se desarrolló en el circuito de Dieppe. Este circuito, en forma de triángu-

1912.—El Sunbeam que ganó la victoria en la Copa del Auto en Dieppe.

lo bastante regular, comprende líneas rectas casi en meseta. El recorrido, completamente alquitranado, se presentaba en condiciones deplorables y los neumáticos economizados en el desamarre y en los virajes han hecho tanto o más para el éxito de la carrera que las máquinas mismas. Esta prueba se transformó en un juego de azar donde los neumáticos y las llan-

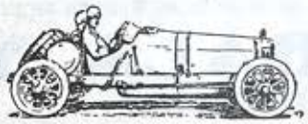
1913.—Uno de los primeros coches con el centro de gravedad muy bajo; el Peugeot victorioso en el Gran Premio de Amiens (mediana 116,-190 kilómetros).

tas amovibles jugaban el rol principal. Un Mercedes, conducido por Lantenschlager, se clasificó primero, efectuando el recorrido con una velocidad media de 111 kms. por hora. El motor de 4 cilindros de 155 x 170 mm. con 1.500 vueltas por minuto.

UNA ERA NUEVA EN LA CONSTRUCCION DE LOS COCHES DE CARRERA Y EN EL ARTE DE CORRER

Es en esa época que se termina la era del antiguo coche de carrera. Durante un período de tres años no

1913.—Sunbeam de 6 cilindros, piloteado por Lee Guiness en el circuito de Amiens.



se ha corrido más el Gran Premio. En 1912, en el circuito de Dieppe, se asiste a una manifestación deportiva como de nuestros días. Los coches tienen un andar muy diferente de los precedentes. La técnica ha hecho sensibles progresos; varios coches tienen motores con válvulas en la culata y dos válvulas de escape. El coche Peugeot, que salió victorioso de la prueba, estaba equipado de un motor que, como aspecto exterior, se asemejaba a los motores modernos, salvo la pulimentación y la carrera que medía todavía 110 x 120 mm.

Los coches que tomaron parte en el circuito de Amiens, en 1913, no eran muy diferentes de los del Gran Premio precedente. Boillot, con un Peugeot, ganó una brillante victoria. El motor del coche del vencedor era de 4 cilindros de 100 x 180 mm. con 4 vál-

1914.—El 4,5 lit. Mercedes de Lantenschlager que se clasificó primero en el Gran Premio de Lión (105,550 kilómetros)

vulas por cilindro. El berbiquí estaba montado sobre rodajes a munición.

El año 1914 (Lión) marca un nuevo progreso en la construcción de los coches; los concurrentes adoptan una táctica de carrera. Los coches Fiat, Delage, Peugeot y Piccard-Pictet estaban provistos de frenos en las 4 ruedas. Este circuito fué un verdadero triunfo para Mercedes. Estos coches, muy bajos, con corta viento, estaban provistos de motores con camisa de agua; las válvulas estaban dispuestas en la culata de los cilindros. La superioridad del equipo Mercedes no era solamente debida a la velocidad de sus coches, sino igualmente a su organización. Hasta ese día, cada corredor se ingeniaba a ganar la victoria; con el Mercedes se inauguró otra táctica. El coche más rápido abría la marcha seguido de dos otros que regulaban su velocidad según las órdenes del jefe de carrera, listos a reemplazar al coche delantero, en caso de falla.

El reglamento del primer Gran Premio que se corrió después de la guerra (1921), limitó la cilindrada a 3 litros. El poder de esos coches correspondía al de

1914.—El primer coche cuya carrocería termina por una punta de carrera: Peugeot del Gran Premio.

los motores de gran cilindrada de la antigua escuela. Las características generales en 1921 son: coches con su centro de gravedad colocado muy bajo, estudio científico de las carrocerías del punto de vista resistencia al aire, motores a cilindros múltiplos a régimen elevado, volante de débil inercia, pistones en aleación de aluminio, la caja de velocidades a 4 velocidades. El frenaje en las 4 ruedas se adopta definitivamente. La victoria fué ganada por un coche de marca americana del team «Duesenberg» provisto de un motor de 8 cilindros en línea cuya cilindrada de 3 litros era obtenida por las cuotas siguientes: pulimentación 64 mm., carrera 115 mm. Cada cilindro con 3 válvulas: una para la admisión, dos para el escape. Al réesmen

Cuando una cuesta es tan empinada que ni un motor Chrysler puede subirla en directa — Y la maravillosa tercera del cambio múltiple Chrysler le restituye la máxima potencia sin el menor ruido ni dificultad o esfuerzo. Cuando la carretera desciende casi perpendicularmente — con innumerables y difíciles curvas y badenes — los frenos Chrysler, hidráulicos, de acción suave e invariable y que eliminan el patinaje, le inspiran absoluta confianza y le facilitan el perfecto dominio del coche.

Ya sea que el Chrysler suba como un cohete o se deslice como una golondrina, la suspensión Chrysler con montajes de goma, asegura una increíble suavidad sobre cualquier superficie.

Potencia — seguridad — estabilidad — lujo! Nunca ha visto Vd. un coche que dé mayor rendimiento en cuestas como los últimos Chrysler.

Vea Vd. hoy mismo las tres magníficas series de Chrysler en nuestro salón de exposición CHRYSLER.

"77" — "70" — "66"

pendientes peligrosas

CHRYSLER

proporciona a los automovilistas perfecta tranquilidad en las mas inclinadas y peligrosas pendientes

AGENCIA EXCLUSIVA PARA ESPAÑA: S. E. I. D. A. (S. A.)

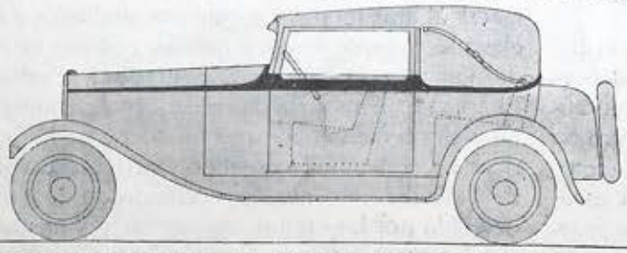
Espronceda, 38, MADRID. Venta al público - Av. de Pi y Margall, 114

Agente en SAN SEBASTIAN: J. Tomás de Bareño

Miracruz, 27

LABARTA ZABALA Y C.ía

ANTES M. MENDIZABAL



PROYECTADA PARA LA EXCMA. SRA. CONDESA DE WARU

CARROCERIAS DE LUJO

P.° del Duque de Mandas, 4

Teléfono 1-24-24

SAN SEBASTIÁN

de 4.000 vueltas por minuto, por el que ge motor había sido construído, la velocidad de los gases en la válvula de admisión era alrededor de 39 metros por segundo, el poder oscilaba por los 110 caballos.

1921. — Coche Duesenberg que ganó la victoria en el circuito del Mans (Motor 8 cilindros en línea, frenos en las 4 ruedas con comando hidráulico).

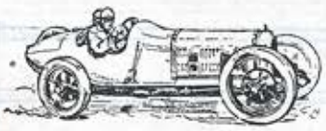
MOTORES CON CILINDRADA DE 2 LITROS Y SUPERCOMPRESORES

El año siguiente (1922) nueva reducción de la cilindrada de los motores (2 litros), su régimen aumenta. Los construcctores estudian muy especialmente las líneas de penetración de aire sus vehículos, sus ruedas de reserva son cubiertas por la carrocería y los conductores son completamente disimulados. Las velocidades obtenídas en 1922 son aún más elevadas que el año precedente. Nazzaro con un Fiat cubrió los 802

1921.—Coche Talbot de H. O. D. Segrave que participó en el circuito del Mans (frenos en las 4 ruedas).

kms. del recorrido con una mediana horaria de 127 kilómetros.

En el circuito de Touraine, en 1923, la victoria favoreció los colores ingleses. El Sumbeam victorioso presenta las características siguientes: Motor 6 cilindros en línea 67 x 94 mm. Dos válvulas por cilindro, dos árboles con pezuñas colocados encima de los cilindros. Cuatro velocidades. Transmisión por dos juntas de cardan. Empujado por los resortes. Los cons-



1921.—Wagner con un coche Ballot en el Gran Premio de Mans.

tructores empiezan a proveer los motores de supercompresores.

Las victorias de las grandes pruebas de 1924 están aún presentes en la memoria de los sportman; es casi superfluo relatar las performances de los Alfa Romeo, Mercedes, Sumbeam, etc. En nuestros días, las carreras forman parte de la vida deportiva; para convencerse de ello, basta echar una mirada al Calendario que la Federación Internacional de los Automóvil Clubs acaba de publicar.

1922.— Fiat de 6 cilindros victorioso en el Gran Premio de Estrasburgo (mediana 127,670 kms.).

De 22 coches inscriptos en el Gran Premio de Europa, que, este año, fué organizado por el A. C. F., 11 estaban provistos de un tubo-compresor. Hay que remarcar que las dos marcas francesas Delage y Bugatti eran las únicas que no habían adoptado este dispositivo. Según las cifras indicadas por los diferentes constructores, los motores actuales dan 70 a 75 caba-

1922. — Bugatti del Gran Premio de Estrasburgo.

llos por litro. Esos motores son de 6, 8 y 12 cilindros con válvulas en la culata, comandadas directamente por árboles con pezuñas. La táctica de carrera del equipo Alfa Romeo fué remarcable. Campari, el vencedor de la jornada, realizó la carrera con una mediana horaria de 114 kms. El motor de 8 cilindros en línea que equipaba el coche, tenía un dispositivo de supercompresión a dos fases. Esta disposición, completamente nueva, dió maravillosos resultados, estando el compresor en función en todos los regímenes

1923—H. O. D. Segrave con Sunbeam, primero en el Gran Premio de Tours (mediana 121,500 kilómetros).

del motor. El peso de la máquina es de unos 700 kilogramos, lo que da 5,7 kgs. por caballo.

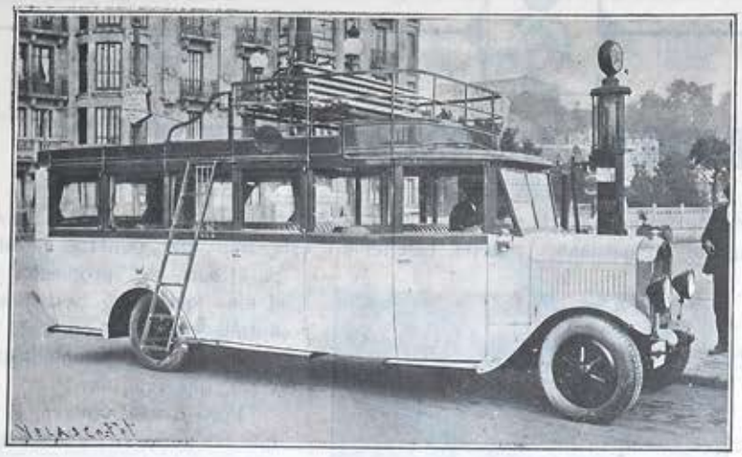
Consideramos innecesario pasar adelante por cuanto los acontecimientos posteriores a 1923 están frescos en todas las memorias.

La navegación a vela

La propulsión ajena

El funicular en las pendtes.

Y el remolque gratuito.



CARROCERIAS

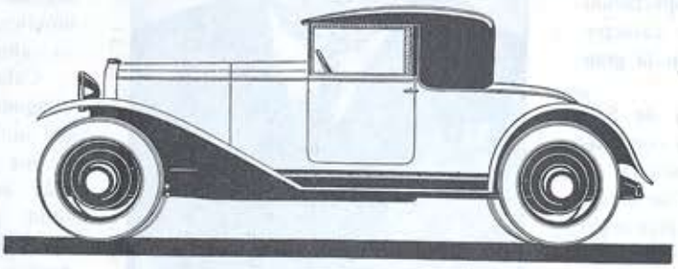
STINUS

GLORIA

(Barrio de Gros)

Teléf. 1-02-35

SAN SEBASTIAN



Garage Cantábrico

Taller de Reparaciones

San Francisco y Bermingham

Teléfono 1-23-75

Barrio de Gros

San Sebastián

CARROCERIAS DE LUJO

José Imaz

GUARNECIDO

PINTURA

«DUCO»

Tomás Gros, 5

Teléf. 1-33-59

San Sebastián

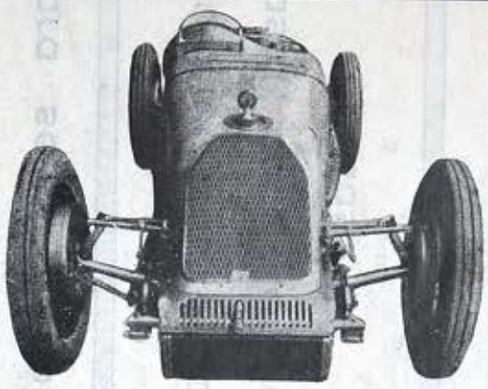


TABLA DE VELOCIDADES

Perímetro del Circuito: 17,315 kilómetros.

Record de la vuelta: 7 m. 17 segundos.

Velocidad media: 141,764

LOUIS CHIRON (Bugatti)

Gran Premio de San Sebastián, 1928

VELOCIDADES MEDIAS POR HORA

T.E.E. D.U.Y. — Sds.	V. M. P. H. K. M. — 7 m.	V. M. P. H. K. M. — 8 m.	V. M. P. H. K. M. — 9 m.	V. M. P. H. K. M. — 10 m.	V. M. P. H. K. M. — 11 m.	V. M. P. H. K. M. — 12 m	V. M. P. H. K. M. — 13 m.	V. M. P. H. K. M. — 14 m.	V. M. P. H. K. M. — 15 m	P. M. P. H. K. M. — 16 m.
00	148,414	129,862	115.433	103,890	94,445	86,575	79,915	74,207	69,260	64,927
01	148,061	129,592	115.218	103,717	94,302	86,454	79,813	74,118	69,183	64,863
02	147,710	129,323	115,007	103,544	94,160	86,335	79,710	74,030	69,106	64,796
03	147,361	129,055	114,795	103,373	94,018	86,215	79,609	73,943	69,029	64,728
04	147,014	128,789	114,584	103,201	93,876	86,096	79,507	73,855	68,953	64,661
05	146,668	128,523	114,374	103,031	98,735	85,977	79,406	73,768	68,877	64,594
06	146,323	128,259	114,164	102,861	98,594	85,859	79,305	73,680	68,801	64,527
07	145,981	127,995	113,956	102,691	93,454	85,741	79,204	73,593	68,725	64,464
08	145,640	127,733	113,748	102,523	93,314	85,623	79,104	73,507	68,649	64,391
09	145,300	127,472	113,533	102,354	93,174	85,506	79,003	73,420	68,574	64,328
10	144,962	127,212	113,334	102,186	93,035	85,389	78,898	73,334	68,498	64,261
11	144,626	126,953	113,128	102,019	92,897	85,272	78,804	73,247	68,423	64,195
12	144,514	126,695	112,923	101,852	92,758	85,155	78,704	73,161	68,348	64,129
13	143,957	126,438	112,719	101,686	92,621	85,039	78,605	73,076	68,273	64,063
14	143,626	126,182	112,516	101,521	92,483	84,923	78,506	72,990	68,199	63,997
15	143,296	125,927	112,313	101,356	92,346	84,808	78,407	72,905	68,124	63,932
16	142,967	125,673	112,111	101,191	92,210	84,692	78,309	72,820	68,050	63,866
17	142,640	125,420	111,910	101,027	92,073	84,578	78,210	72,735	67,976	63,801
18	142,315	125,168	111,709	100,864	91,938	84,463	78,112	72,650	67,901	63,736
19	141,990	124,917	111,509	100,701	91,802	84,349	78,015	72,505	67,828	63,671
20	141,668	124,668	111,310	100,538	91,667	84,235	77,917	72,481	67,754	63,606
21	141,346	124,419	111,112	100,376	91,533	84,121	77,820	72,397	67,680	63,541
22	141,027	124,172	110,914	100,215	91,398	84,008	77,723	72,313	67,607	63,476
23	140,708	123,924	110,717	100,054	91,265	83,895	77,626	72,229	67,533	63,412
24	140,382	123,678	110,531	99,894	91,131	83,782	77,529	72,145	67,461	63,347
25	140,076	123,433	110,325	99,734	90,998	83,669	77,433	72,062	67,388	63,283
26	139,762	123,189	110,130	99,575	90,865	83,557	77,337	71,979	67,315	63,219
27	139,449	122,946	109,936	99,416	90,733	83,445	77,241	71,896	67,242	63,155
28	139,138	122,704	109,743	99,257	90,601	83,334	77,146	71,813	67,170	63,091
29	138,828	122,463	109,550	99,100	90,470	83,222	77,050	71,730	67,097	63,027
30	138,520	122,223	109,357	98,942	90,339	83,112	76,955	71,643	67,025	62,963
31	138,212	121,984	109,166	98,786	90,208	83,001	76,860	71,566	66,953	62,900
32	137,907	121,745	108,959	98,629	90,078	82,890	76,766	71,483	66,881	62,836
33	137,602	121,508	108,785	98,477	89,949	82,780	76,671	71,402	66,810	62,773
34	137,299	121,272	108,595	98.318	89,818	82,671	76,577	71,320	66,738	62,710
35	136,997	121,036	108,406	98,163	89,689	82,561	76,483	71,238	66,667	62,647
36	136,697	120,802	108,218	98,009	89,560	82,452	76,389	71,157	66,596	62,584
37	136,398	120,568	108,031	97,855	89,431	82,343	76,296	71,076	66,525	62,521
38	136,100	120,333	107,844	97,702	89,303	82,234	76,202	70,995	66,454	62,458
39	135,803	120,104	107.658	97,549	89,175	82,126	76,109	70,914	66,383	62,396
40	135,508	119,863	107,472	97,396	89,048	82,013	76,017	70,834	66,308	62,334
41	135,214	119,642	107,304	97,244	88,921	81,910	75,924	70,753	66,242	62,271
42	134,922	119,413	107,120	97,093	88,794	81,803	75,832	70,673	66,171	62,209
43	134,630	119,185	106,919	96,942	88,668	81,695	75,739	70,593	66,101	62,147
44	134,340	118,958	106,736	99,791	88,542	81,589	75,648	70,513	66,031	62,085
45	134,051	118,731	106,553	96,641	88 417	81,482	75,556	70,433	65,961	62,023
46	133,763	118,505	106,372	96,492	88,291	81,375	75,464	70,354	65,892	61,962
47	133,477	118,280	106,190	96,343	88,166	81,269	75,373	70,275	65,822	61,900
48	133,192	118,056	106,000	96,179	88,042	81,164	75,282	70,195	65,753	61,839
49	132,908	117,826	105,830	96,046	87,904	81,058	75,191	70,116	65,683	61,777
50	132,625	117,611	105.650	95,898	87,794	80,953	75,101	70,038	65,614	61,712
51	132,343	117,389	105,472	95,751	87,670	80,848	75,010	69,959	65,545	61,755
52	132,063	117,169	105,293	95,604	87,547	80,743	74,920	69,881	65,476	61,594
53	131,784	116,949	105,133	95,457	87,424	80,639	74,830	69,802	65,408	61,534
54	131,506	116,730	104,939	95,311	87,302	80,534	74,741	69,724	65,339	61,473
55	131,229	116,512	104,763	95,166	87,180	80,430	74,651	69,646	65,271	61,412
56	130,953	116,294	104,587	95,021	87,058	80,327	74,562	69,569	65,202	61,352
57	130,679	116,078	104,412	94,876	86,937	80,223	74,473	69,491	65,134	61,292
58	130,405	115,862	104,237	94,732	86,816	80,120	74,308	69,414	65,066	61,231
59	130,133	115,666	104.063	94,588	86,695	80,017	74,295	69,336	64,998	61,171

Garage-ARCOS

Prim, núm. 59 :-: Pedro Egaña, 2 :-: Teléf. núm. 1-16-42

Paseo del Arbol de Guernica - Frente al Teatro Bellas Artes

SAN SEBASTIAN

CABINAS INDEPENDIENTES - ABONOS COMPLETOS PARA
:-: COCHES ESTABLES - SUMINISTROS Y ACCESORIOS :-:

AGUAS Y BALNEARIO DE

BETELU

ITURRI SANTU

Sin rival para las afecciones de la Garganta y bronquitis

DAMA ITURRI

Agua de Mesa, Similar a Wittel.

Pídase en los buenos Hoteles y en todas las Farmacias

CARROCERIAS

"BRIZ"

CONSTRUCCION
Y REPARACION
- GUARNECIDO -

PINTURAS A LA
CELULOSA
«DUCO»

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

Usandizaga, 17 y 19 (Gros) Teléf. 1-30-58

SAN SEBASTIAN

VICTORIA LABORIOSA

La noticia de que tendríamos carrera de automóviles, también en 1930, en el circuito de Lasarte, no quisimos creerla aun después de haberla leído en la prensa diaria.

Las vicisitudes por que ha atravesado este año la cuestión han sido de tal categoría y en tal cantidad, que estábamos todos convencidos de que se había interrumpido, tal vez no solo por el año actual, la brillante serie de esos grandes certámenes del volante a que estábamos habituados y que si siempre constituyen espectáculo interesante, adquieren un carácter agradable y simpático en la gran «pista» guipuzcoana.

El VIII Gran Premio de San Sebastián será la última competición automovilista internacional de la temporada... pero la sentencia evangélica tendrá segura aplicación en San Sebastián. ¡Los últimos serán los primeros!

Las fechas previstas por los organizadores y reservadas en el Calendario Internacional hubieran permitido este año seguramente batir el record del éxito en el circuito donostirra.

Las circunstancias han dispuesto que ocurra otra cosa y no hay sino resignarse. En lugar de julio, octubre; en lugar de dos días de carreras, uno solo...

La constancia, la paciencia y todas las numerosas virtudes y cualidades que constituyen el ya consagrado mérito de los elementos del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, han tenido este año que ponerse al «máximo» para lograr su propósito. No dudamos que San Sebastián sabrá agradecer a esos hombres selectos el sacrificio, constantemente renovado, que realizan.

D. RICARDO RUIZ FERRY
del Real Moto Club de España y una de nuestras primeras figuras deportivas nacionales.
(Caricatura por Sancho)

Pero acaso convenga declarar que no es solo Donostia quien les debe gratitud. Merced a esa tenacidad inverosímil, España continuará figurando entre los paises que contribuyen al mantenimiento del «fuego sagrado» de las carreras de automóviles, es decir que conservará su categoría «internacional».

Cabe pues una gran parte de obligada gratitud a otros elementos del automovilismo español además de los donostiarras. Y la manera más adecuada de probar esa gratitud, debida a los organizadores del VIII Gran Premio de San Sebastián, ha de ser acudir en masa a ayudarles con la presencia en las tribunas, PRECISAMENTE EN LAS TRIBUNAS, el día 5 de octubre próximo.

Confiemos en que así sea para que con ello se ponga la primera piedra de la organización 1931, que acaso exija aún mayor esfuerzo y por lo tanto, nuevas colaboraciones que deben ofrecerse desde ahora mismo.

Madrid, Septiembre 1930.

R. RUIZ FERRY

Figuras conocidas del circuito

D. VICENTE AMESTOY

D TIBURCIO BEA

SR. CONDE DE GRAA

Para servicio rápido de toda clase de mercancías SUPER CAMIONES

Modelos desde dos hasta doce toneladas

Sterling

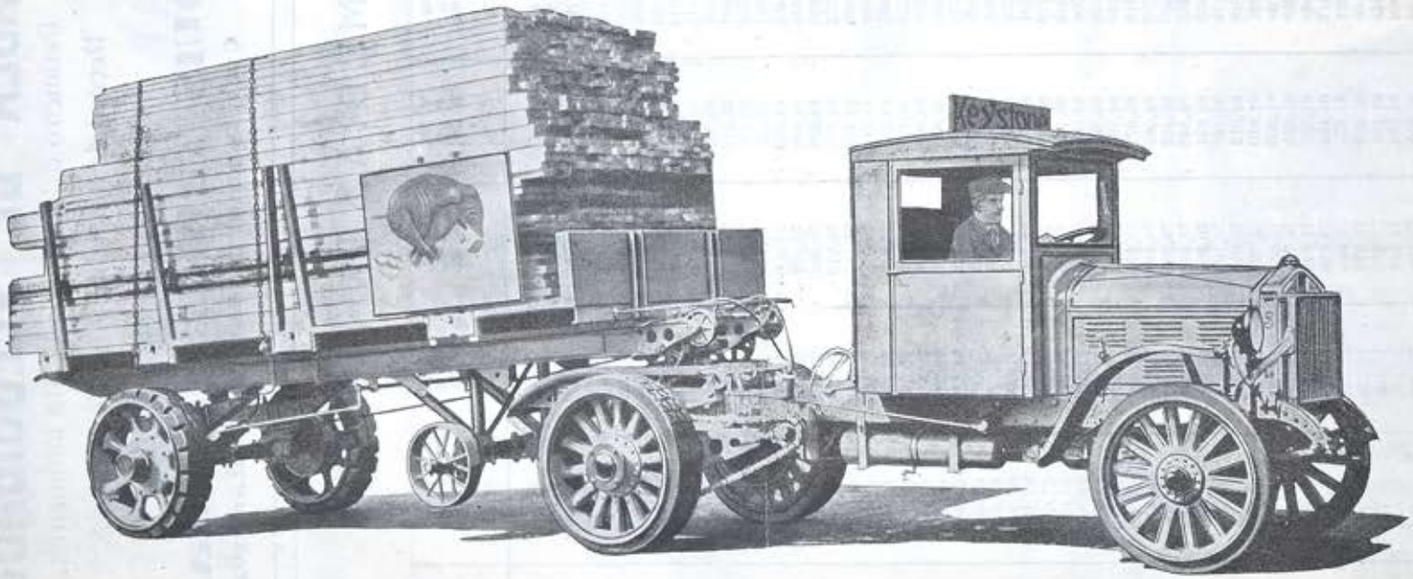
Distribuidores para España y Colonias

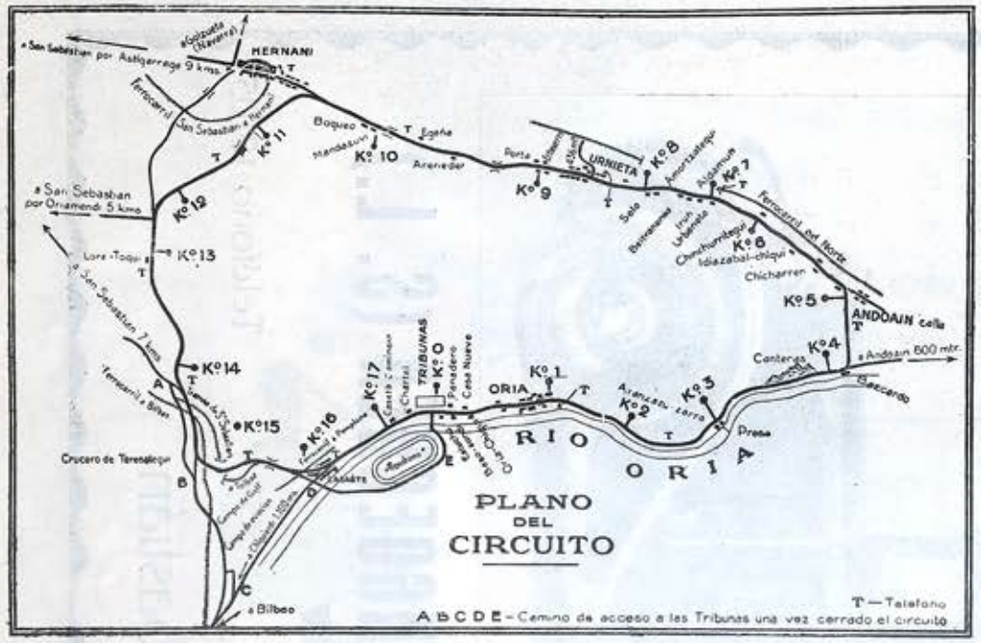
Ciordia y Larrinaga

Easo, 1

San Sebastián

Sub-Agentes en todas las capitales de provincia




HERNANI
Boqueo
Mandasuri
Kº 10
Kº 9
URNIETA
Kº 8
Kº 7
Kº 6
Kº 5
ANDOAIN
Kº 4
Kº 1
ORIA
Kº 2
Kº 3
Kº 12
Kº 13
Kº 14
Kº 15
Kº 16
Kº 17
TRIBUNAS
Kº 0
RIO ORIA
Crucero de Terenalegui
a Bilbao
a San Sebastian por Ordiamendi 5 kms
a Andoain 800 mtr.
PLANO DEL CIRCUITO
T — Telefono
A B C D E — Camino de acceso a las Tribunas una vez cerrado el circuito


CARRETERAS DE GUIPUZCOA
SAN SEBASTIAN
IRUN
FRANCIA
VIZCAYA
AZPEITIA
EIBAR
VERGARA
TOLOSA
INSALUD
ANDOAIN
VILLABONA
ALAVA
NAVARRA


MAR CANTABRICO
BAYONA
FRANCIA
SANTANDER
BILBAO
SAN SEBASTIAN
VITORIA
PAMPLONA
LOGROÑO
TAFALLA
CARRARGO
TUDELA
ZARAGOZA
HUESCA
RIOJA
CARRETERAS PRINCIPALES DEL PAIS VASCO-NAVARRO


FRANCIA
PORTUGAL
MADRID
BARCELONA
VALENCIA
SEVILLA
CORDOBA
GRANADA
MALAGA
CADIZ
LISBOA
Carreteras que conducen a las principales poblaciones de España.
Las distancias entre sillas.

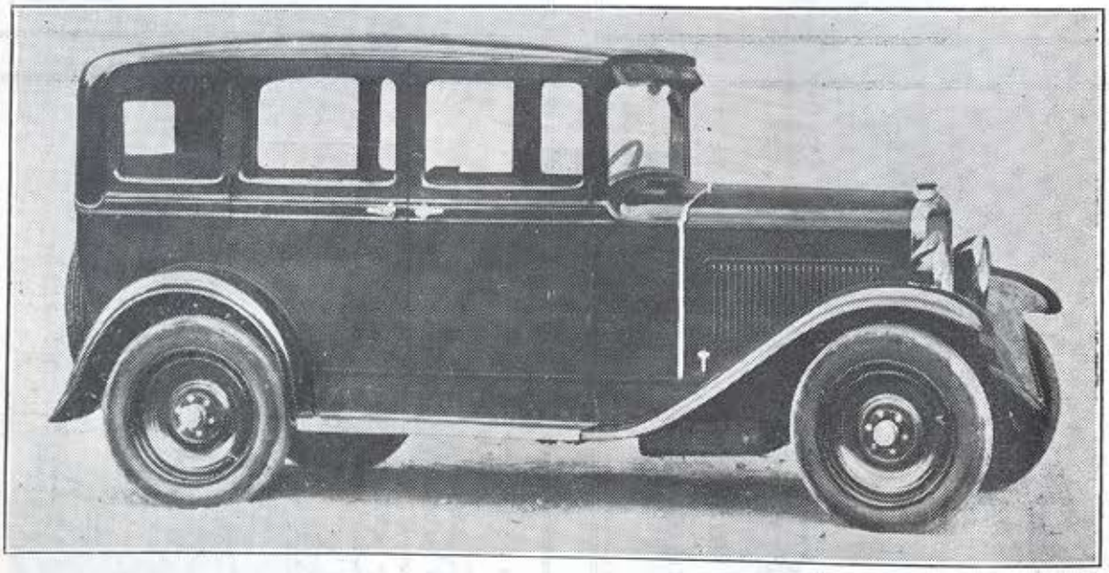
Diríjanse inmediatamente

a la AGENCIA

y firme su pedido con
la tarifa de los derechos
del ARANCEL ANTIGUO

TENGA PRESENTE

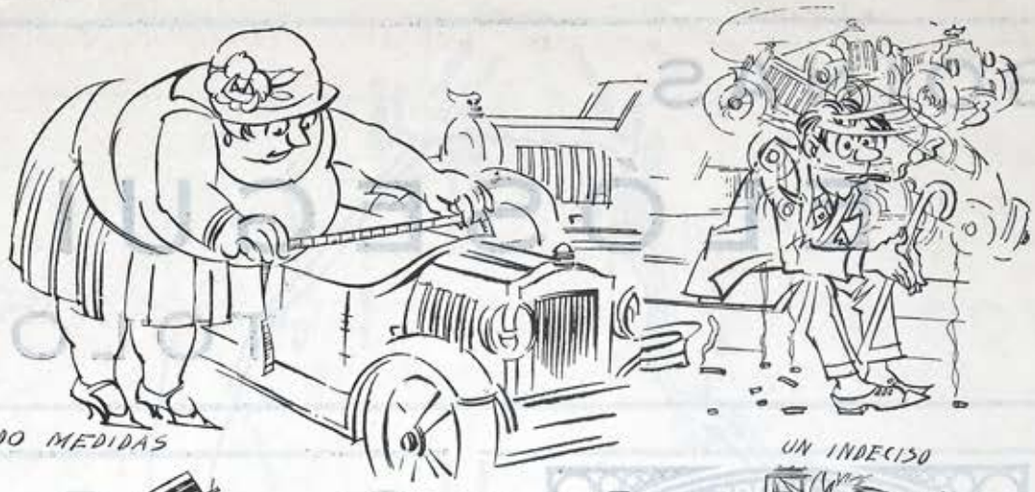
que esta oportunidad podrá Vd. aprovecharla únicamente mientras dure nuestro stock.



DAMBORENEA Y BENGOECHEA (S. L.)

Salón de Ventas: Oquendo, 10 — Teléfono 10105

San Sebastián



TOMANDO MEDIDAS

UN INDECISO

ESTUDIANDO LA LINEA

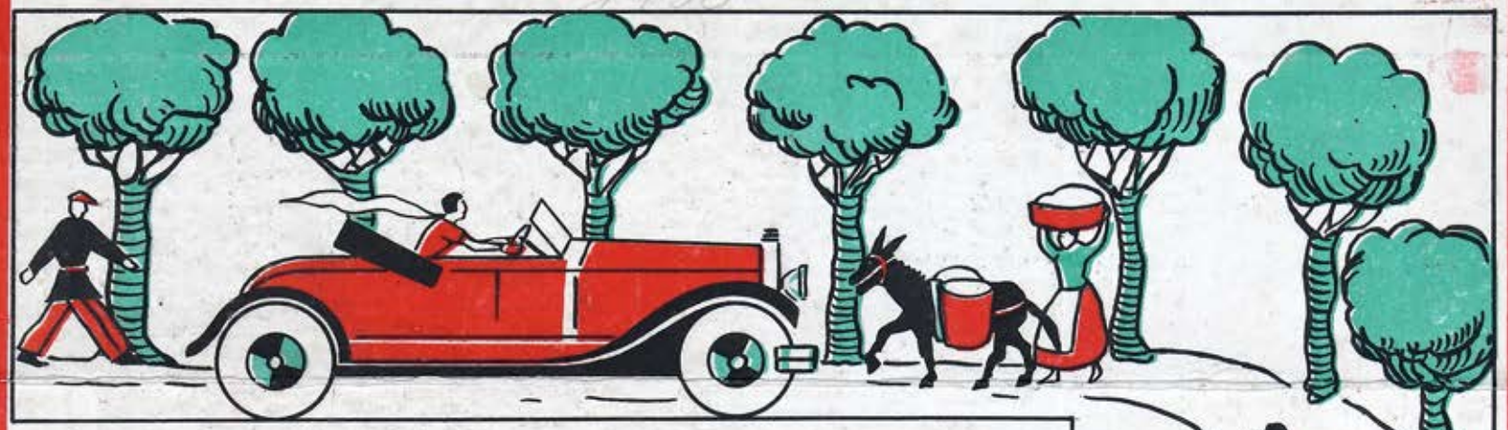
LOS SURTIDORES.

LOS FIGURINES DE LA CASA DE MODAS.

PROBLEMA RESUELTO

1930

COMPAÑIA VASCONGADA DE SEGUROS Y REASEGUROS



RIESGOS GARANTIZADOS POR LA PÓLIZA COMBINADA PARA EL SEGURO DE AUTOMÓVILES DE

VASCONGADA

A) Los **deterioros, robo, incendio y explosión** del coche asegurado.

B) La **responsabilidad civil,** incluso frente a terceras personas transportadas gratuitamente en el coche asegurado.

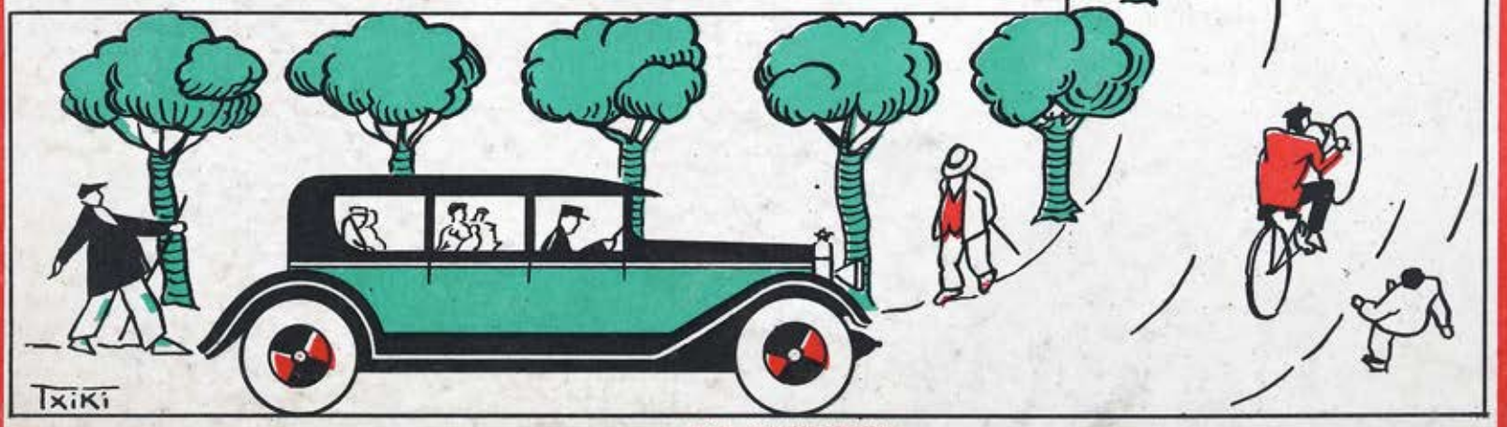
C) La **prestación de fianzas** que los Tribunales exijan como garantía de la responsabilidad civil del asegurado en caso de accidente.

D) **La defensa del asegurado y del causante del siniestro** en caso de reclamaciones infundadas.

E) El seguro de accidentes del chauffeur.

F) La reparación de los daños cuya importancia no exceda de 500 pesetas **sin la previa autorización de la Compañía, en cualquier población, incluso en la de residencia del asegurado.**

G) La póliza es valedera para **toda Europa,** zona española de **Marruecos y Tanger.**



LIT. Vda de VALVERDE - RENTERIA

COMPAÑIA VASCONGADA DE SEGUROS Y REASEGUROS

CAPITAL SOCIAL: 2.000.000 DE PESETAS, completamente desembolsado

Autorizada por Real Orden de 7 de Abril de 1930

INCENDIOS - ACCIDENTES - TRANSPORTES

Garibay, 15 SAN SEBASTIAN

Consejo de Administración de la Compañía

VASCONGADA

D. Román de LIZARITURRY, Director Gerente de «Lizariturry y Rezola», S. A. ..... **Presidente**

» Julián LOJENDIO, Abogado ..... **Vicepresidente**

VOCALES

D. Francisco ALBERDI, de la razón social, «Alberdi y Cía.», de Azcoitia.

» Rafael ARIZA, Ingeniero, Consejero de «Mendía, S. A., Papelera del Urumea», y de «Echazarreta, G. Mendía y Cía.»

» Santiago CARRERO, Industrial de Hernani.

» Juan ELOSEGUI, de la razón social, «Nietos de A. Elósegui», de Tolosa.

» Hilario ETAYO, Consejero Delegado de «El Irati, S. A.», de Pamplona.

» Agustín LACORT, Abogado de la razón social «Carasa, Cilveti y Lacort, Limitada, de San Sebastián.

» Ignacio PEREZ ARREGUI, Abogado.

» Juan José PRADO, Abogado del «Banco Urquijo de Guipúzcoa».

» Andrés PEÑA, del «Banco Urquijo de Guipúzcoa».

» Pedro OTAZUA, Industrial, de Vergara.

» Hans LA ROCHE, de la Banca «La Roche y Cía.», Consejero de «La Baloise», Incendios, y de «La Baloise» Transportes, de Basilea (Suiza).

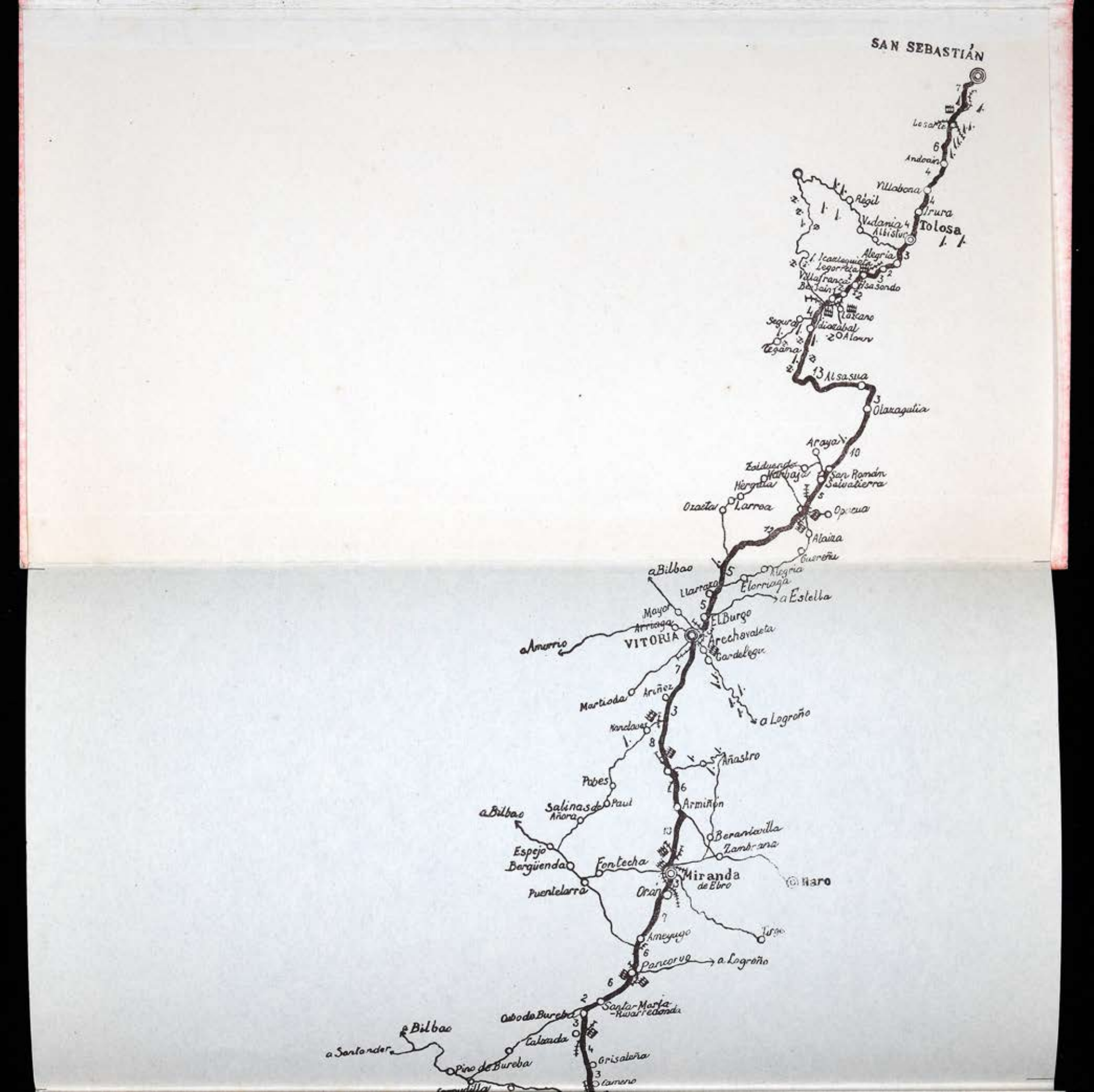
» Edgar SIMON, Director General de la «Baloise», Cía. de Seguros contra Incendios, de Basilea (Suiza).

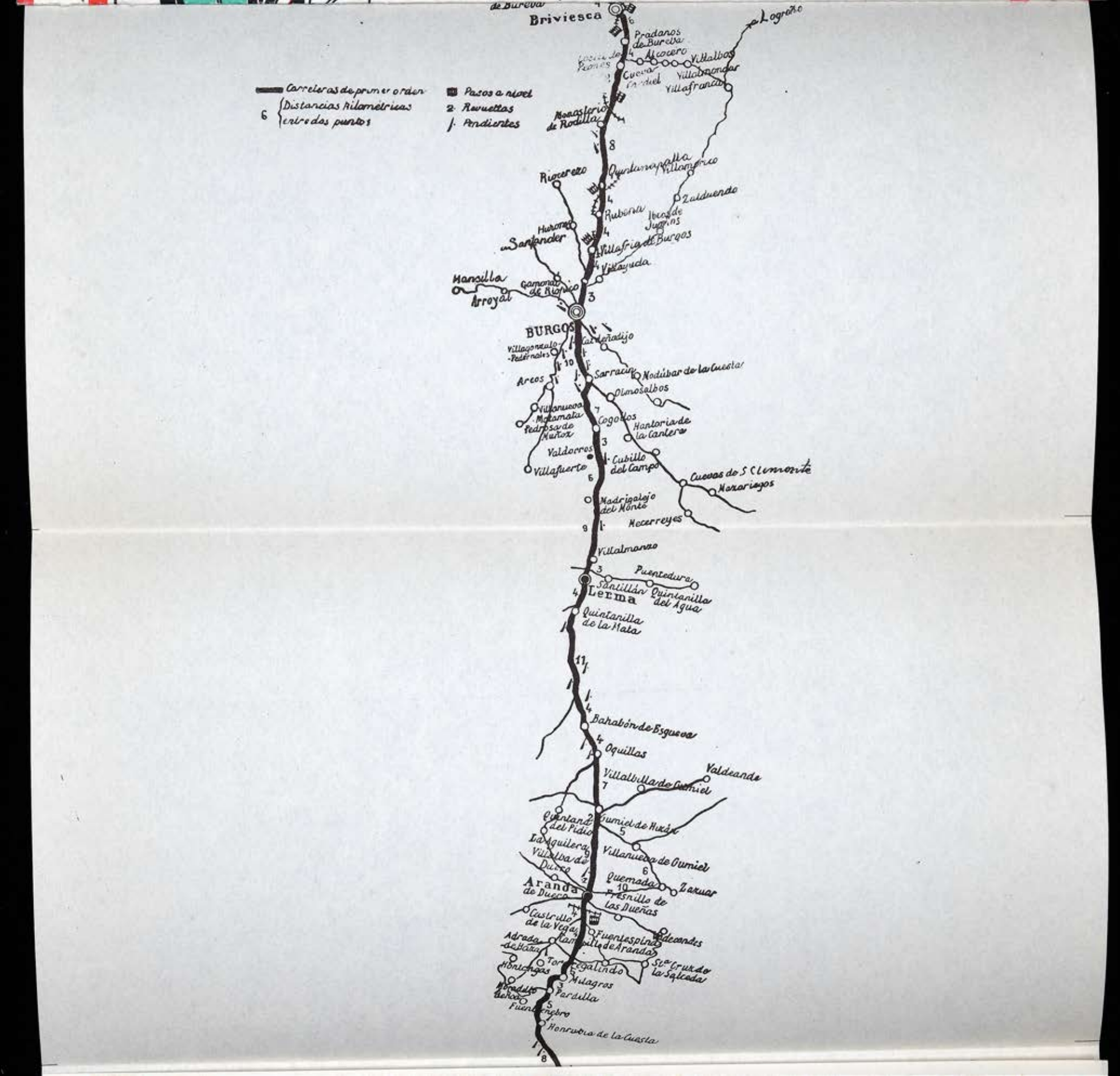
» Hans VOLLMY, Subdirector de «La Baloise», Cía. de Seguros contra Incendios, de Basilea (Suiza).

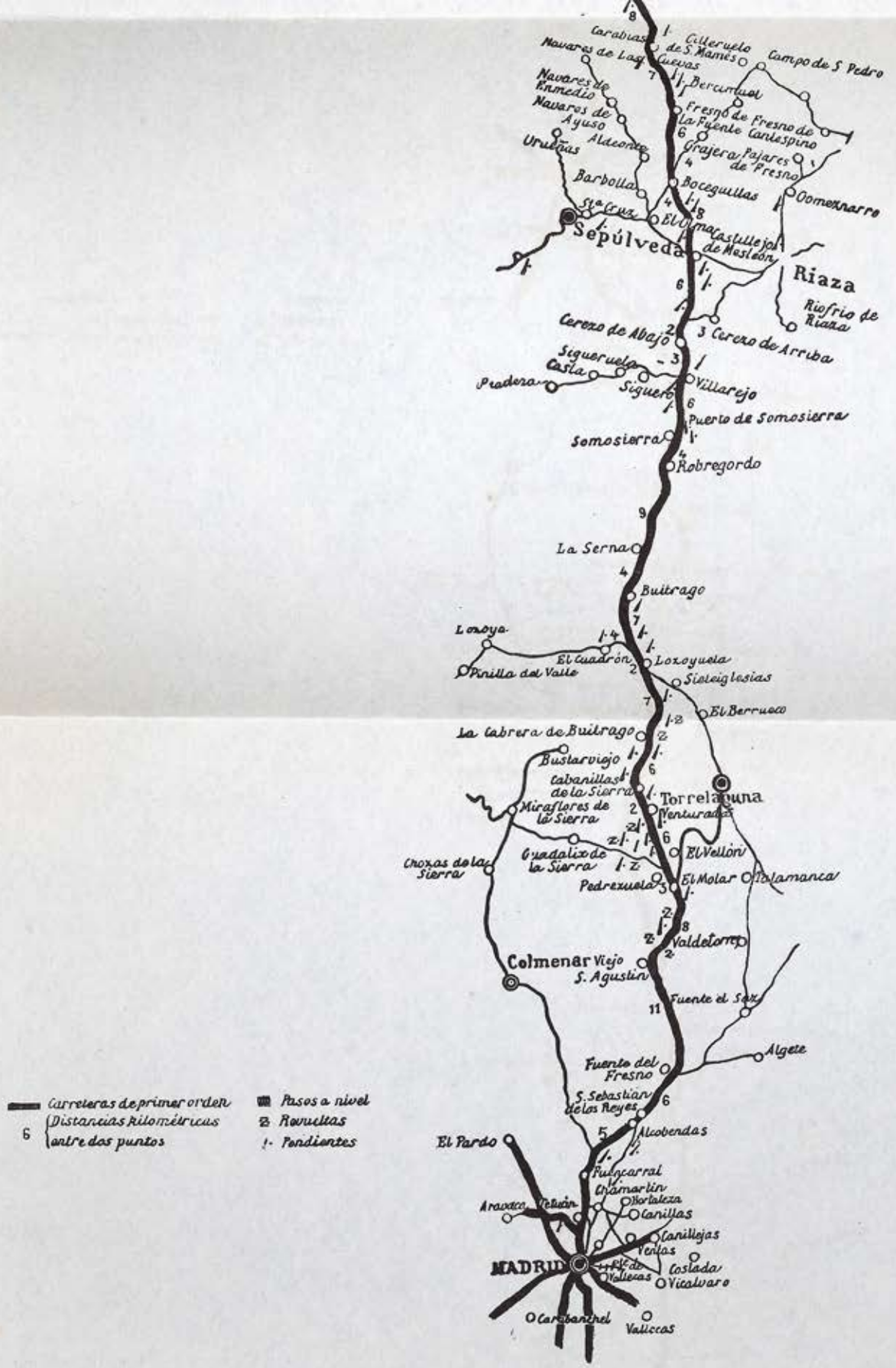
DIRECTORES GERENTES: D. Federico CARASA y D. Francisco CILVETI.

Esta Compañía tiene constituído en el Banco de España, a disposición del Excmo. Sr. Ministro del Trabajo, el depósito previo que exije la Ley.

Autorizado por la Subinspección General de Seguros


SAN SEBASTIÁN
Lasarte
Andoain
Villabona
Régil
Urura
Tolosa
Vidania
Albistur
Alegría
Icazteguieta
Legorreta
Villafranca
Elsasondo
Beasain
Lazcano
Segura
Idiazabal
Alaiza
Zegama
Alsasua
Olazagutia
Araya
Zaldiuendo
Narbaya
San Román
Salvatierra
Hérgueta
Larrea
Orcaitz
Opacua
Alaiza
Guereñu
a Bilbao
Llanteno
Elorriaga
Negría
a Estella
Mayor
Arriaga
El Burgo
VITORIA
Arechavaleta
Gardelegui
a Amorrio
Martioda
Ariñez
a Logroño
Kondavo
Añastro
Pobes
Salinas de Añora
Paul
Armiñón
a Bilbao
Beranuella
Zambrana
Espejo
Bergüenda
Fontecha
Miranda de Ebro
Haro
Puentelarra
Orán
Ameyugo
Tirgo
Pancorbo
a Logroño
Santa María Ruwaredonda
Cabo de Bureba
a Bilbao
a Santander
Calzada
Pino de Bureba
Grisaleña
Camero


Carreteras de primer orden
Distancias kilométricas entre dos puntos
Pasos a nivel
Revueltas
Pendientes
de Bureba
Briviesca
Pradanos de Bureba
Alcocero
Villalbos
Cuevas de Pedres
Cuevas de Cerdeñal
Villabrondar
Villafranca
a Logroño
Monasterio de Rodilla
Riocerezo
Quintanapalla
Villamorico
Zaldiendo
Rubena
Ibeas de Juarros
Huerones
Santander
Villafria de Burgos
Villayuda
Manciles
Arroyal
Gamonal del Riopico
BURGOS
Villagonzalo Pedernales
Cardeñadijo
Sarracin
Nodúbar de la Cuesta
Arcos
Olmosalbos
Villanueva Mamamata
Pedrosa de Muñoz
Cogollos
Hontoria de la Cantera
Valdorres
Cubillo del Campo
Villafuerte
Cuevas de S Clemente
Horariegos
Madrigalejo del Monte
Mecerreyes
Villalmanzo
Puentedura
Santillán
Lerma
Quintanilla del Agua
Quintanilla de la Mata
Barbadillo de Esgueva
Oquillas
Villalbilla de Gumiel
Valdeande
Quintana del Pidio
Gumiel de Hizán
La Aguilera
Villanueva de Gumiel
Villalba de Duero
Quemada
Zazuar
Aranda de Duero
Fresnillo de las Dueñas
Castrillo de la Vega
Fuentespina
Adrada de Haza
Hontanilla de Aranda
Torregalindo
Sta Cruz de la Salceda
Honrubia
Milagros
Pardilla
Fuentenebro
Honrubia de la Cuesta


Carabias
Cilleruelo de S. Mamés
Campo de S. Pedro
Navares de Las Cuevas
Navares de Enmedio
Navares de Ayuso
Bercimuel
Fresno de la Fuente
Fresno de Cantespino
Aldeonte
Urueñas
Grajera
Pajares de Fresno
Barbolla
Bocegillas
Oomenarro
Sta Cruz
El Olmo
Castillejo de Mesleón
Sepúlveda
Riaza
Riofrio de Riaza
Cerezo de Abajo
Cerezo de Arriba
Siguero
Casla
Villarejo
Pradera
Puerto de Somosierra
Somosierra
Robregordo
La Serna
Buitrago
Lozoya
El Cuadrón
Lozoyuela
Pinilla del Valle
Sieteiglesias
El Berrueco
La Cabrera de Buitrago
Bustarviejo
Cabanillas de la Sierra
Torrelaguna
Miraflores de la Sierra
Venturada
El Vellón
Guadalix de la Sierra
Chozas de la Sierra
El Molar
Tolamanca
Pedrezuela
Valdetorre
Colmenar Viejo
S. Agustín
Fuente el Saz
Algete
Fuente del Fresno
S. Sebastián de los Reyes
Alcobendas
El Pardo
Fuencarral
Chamartín
Hortaleza
Aravaca
Pozuelo
Canillas
Canillejas
Ventas
MADRID
Ch.de Vallecas
Coslada
Vicálvaro
Carabanchel
Vallecas
Carreteras de primer orden
6 Distancias kilométricas entre dos puntos
Pasos a nivel
Revueltas
Pendientes

BOINAS
ELÓSEGUI
TOLOSA

Garage Sarasti

Antiguo local del Garage "Fiat"

Martín Sarasti y C.ía

Encargado de los Talleres "Fiat"

Reparación de toda clase de Automóviles - Especialidad en Automóviles «Fiat» - Guarnecido - Personal técnico - Accesorios - Neumáticos - Esencias - Aceites - Grasas, etc. - Jaulas independientes.

Gran Vía y Gloria (Gros)

TELEFONO 13-0-12

SAN SEBASTIAN

- - AUTO-ELECTRICIDAD - -

Toda clase de recambio para Distribuidores Delco-Remy, North Eash, Auto-Lite. - Comprobación de los mismos.

Usandizaga, 19

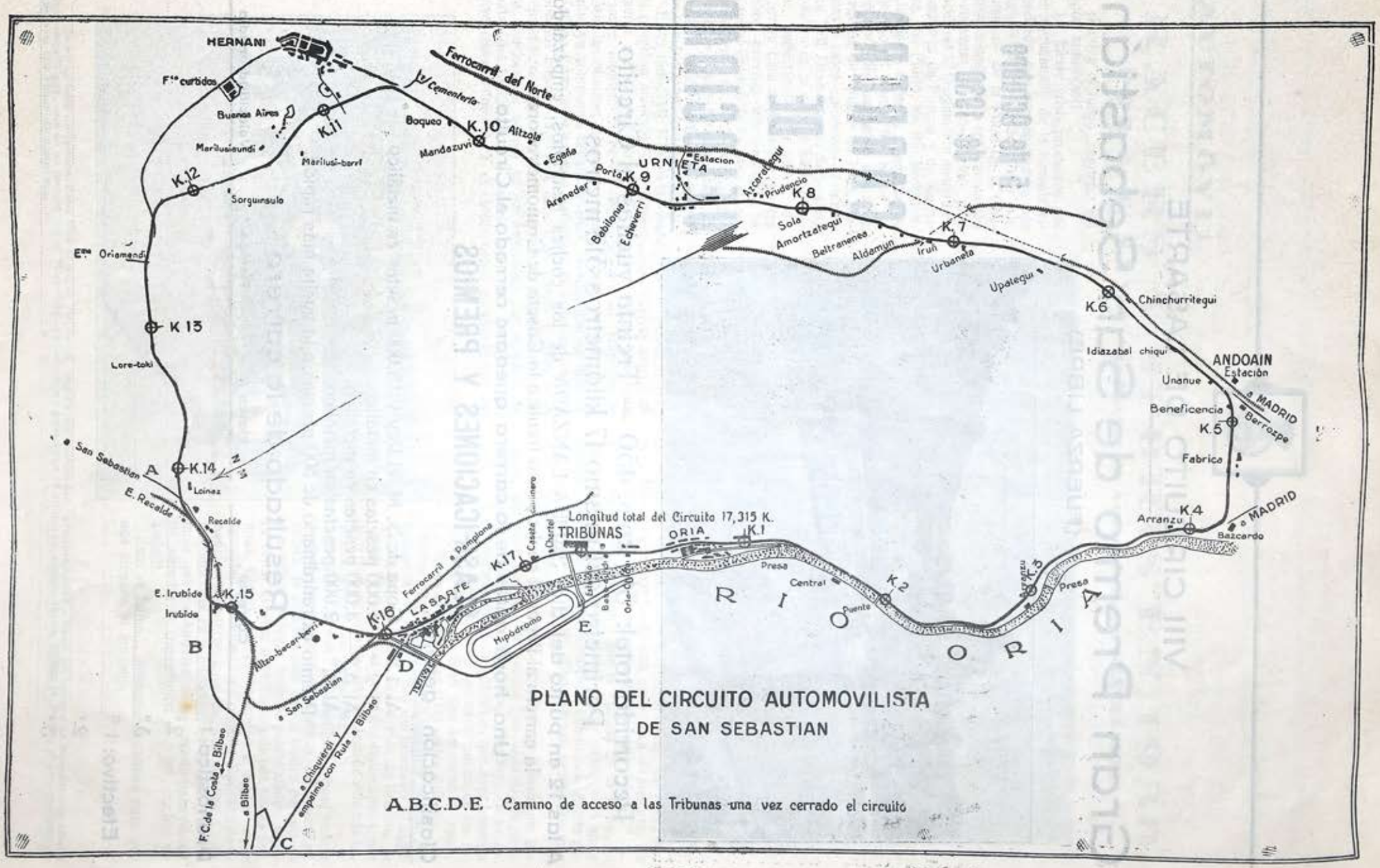
Gabriel Coca

San Sebastián

- ESTACION SERVICIO "WILLARD" -

Dinamos, Magnetos. - Gran especialidad en mejoras de luz en coches americanos con garantía - Pidan detalles.

Teléfono 14-0-84



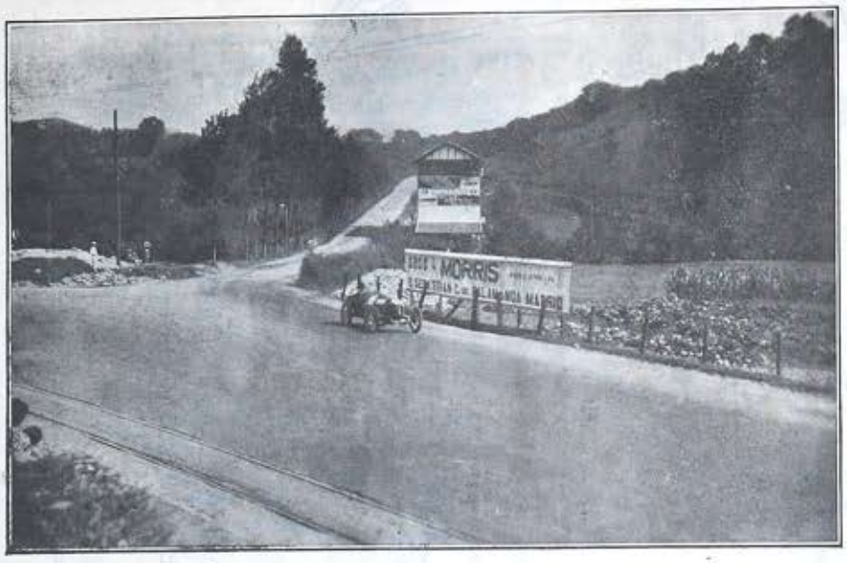
PLANO DEL CIRCUITO AUTOMOVILISTA
DE SAN SEBASTIAN

A.B.C.D.E. Camino de acceso a las Tribunas una vez cerrado el circuito

VIII CIRCUITO DE LASARTE

Gran Premio de San Sebastián

(FUERZA LIBRE)



5 de Octubre de 1930

CARRERA DE VELOCIDAD

Recorrido total: 519 kms. 450 — Treinta vueltas al Circuito.
Perímetro del mismo 17 kilómetros 315 metros

A las 12 en punto del día, SALIDA LANZADA de los coches inscriptos, empezando la carrera al llegar el coche piloto frente a la Caseta de Cronometradores

Una hora antes de la carrera quedará cerrado el Circuito

CLASIFICACIONES Y PREMIOS

Clasificación general:

Al 1.º — Copa de S. M. el Rey y 15.000 pesetas en metálico
Al 2.º — 6.000 pesetas en metálico.
Al 3.º — 4.000 pesetas en metálico.
Al 4.º — 2.000 pesetas en metálico.
Premio extraordinario de 500 pesetas a la vuelta más rápida.

Resultado de la carrera

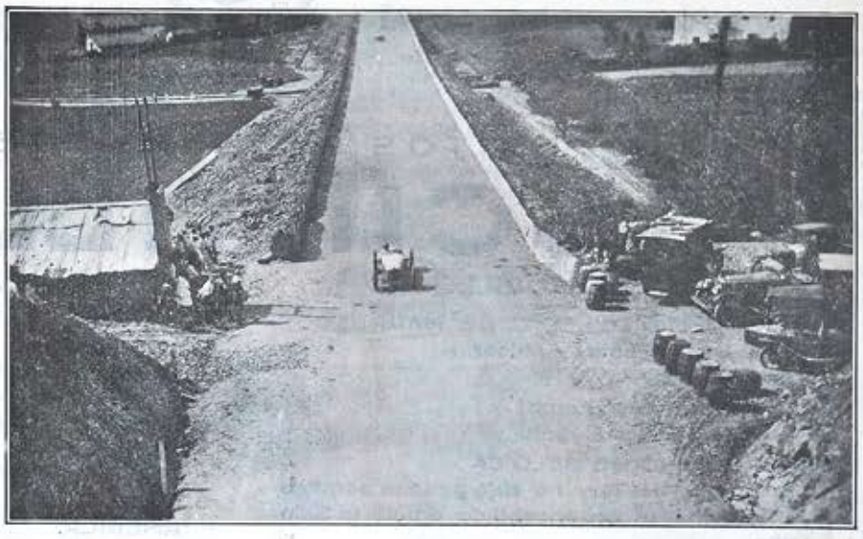
	Corredor	Marca	Tiempo	Velocidad media
Pronóstico: 1.º				
2.º				
3.º				
Efectivo: 1.º				
2.º				
3.º				

RACERS Y SPORTS EN 1930

POR A. F. NAVA - Redactor de Automóvil, en «EXCELSIOR»

¡Revive el fuego sagrado del sport automóvil!

La fuerte crisis producida por el agotamiento de la fórmula cilindrada, que tuvo su periodo más agudo cuando los dictadores—sin mando— de la Plaza de la Concordia lanzaron la reglamentación «consumo limitado» sirvió para acelerar la imaginación de los animadores de Europa y de América, los Florio, los Rinckenbaker. Gracias a ellos un Gran Premio de Monza y unas 500 millas de Indianópolis han batido todos los records de taquilla en 1930; gracias a estos «pioneers» también un VIII Gran Premio de San Sebastián es la carrera emocionante, espectacular que vais a ver, carrera para el público... Fuerza libre, pruebas eliminatorias, he aquí el secreto de Florio y tal es, igualmente el de Rickenbaker— ¿que se puede hacer con más de 6 litros en Indianópolis?—pero frenando las posibilidades de la construcción europea.

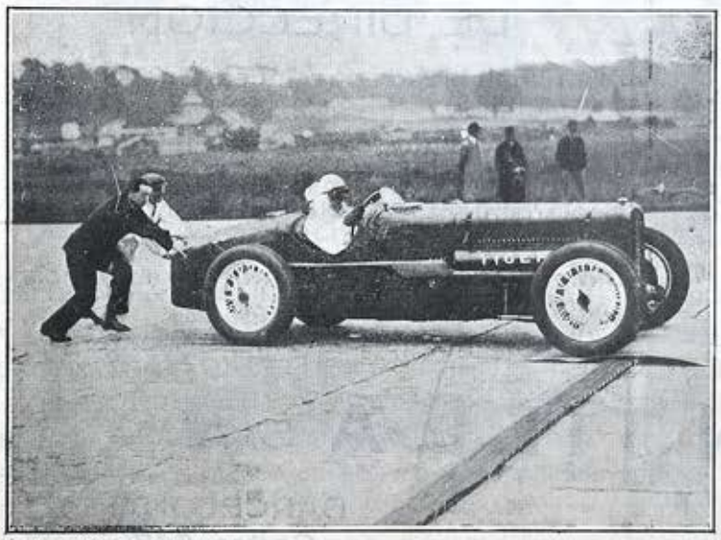


Exito indudable el de esos «managers» de pistas pero ¿y el progreso automóvil? El espectáculo convivía magníficamente con el progreso científico en las antiguas manifestaciones internacionales del coche de carrera. Hoy que las fórmulas oficiales fracasan y que el coche de serie no admite ya soluciones revolucionarias, la situación es distinta. Ved en Europa un meeting cualquiera de velocidad en 1930: Son los mismos racers de hace tres, cuatro y cinco años, rejuvenecidos; solo Maserati presenta un nuevo modelo, pero, precisemos, no por su mecánica sino por su edad. Se habla del 12 cilindros: el «doble seis» hace ya tiempo que vive comercialmente. Y el «doble ocho» no es más que una prolongación.... En los Estados Unidos ocurre otro tanto: se pensó en la desaparición de Duesenberg y de Miller, en la aportación de Stutz, du Pont, Studebaker, Chrysler, etc. pero Miller sigue venciendo con su técnica de siempre. Es un terrible problema sin solución de momento... La A. I. A. C. R. para salir del paso copia la fórmula de la American Automobile. ¡Que... imaginación! Y sin embargo el sport automóvil resurge. Hay más carreras que nunca. A este paso, llegaremos al «dirt track». Cada día nos semejamos más a los Estados Unidos....

Pero tenemos el coche de sport. Algo genuinamente europeo, que sirve hoy por hoy mejor que nada al progreso del automóvil. Alfa-Romeo, Mercedes, Benthey, crean escuela.... Los hombres del coche de serie, que ayer basaban sus proyectos sobre las experiencias de los racers hoy no hacen caso sino del coche de sport. Le Mans, el Ulster, las 1000 millas italianas, las «dobles doce horas» de Brooklands ocupan actualmente en los estudios del diseñador el lugar que antes llenaban el Grand Prix de Francia, la Targa Florio, las 500 millas de Indianópolis, por solo citar algunas pruebas clásicas de velocidad... Decididamente se evoluciona.

Seguimos oyendo la «cantinela»: para vencer mañana necesitamos de pruebas de auténticos racers, la construcción de los cuales permita al proyectista ensayar todas la posibilidades, y para evitar el caos necesitamos de una buena fórmula. Cierto, ese es el camino a seguir. Pero aguardad sentados. La Comisión Sportiva de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos va a introducir en Europa una fórmula que en América se ha creado para permitir abordar la competición a... los coches de serie!!!

Esto se llama... desandar el camino para que nos alcance el enemigo.



Como se bate un record: Kaye Don el mejor "Pistard„ inglés del automóvil, preparándose a batir un record en Brooklands, con el Sunbeam "Tiger„ que en un tiempo fué el "Hus-Hus„ de Segrave y paseó sus 12 cilindros, cuatro litros, 33/300 H. P. por el embetunado de Lasarte. Un racer de historia....

REPRESENTANTES

Alicante: Calle Canalejas, 12
Badajoz: » Hernán Cortés, 12
Bilbao: » Alameda de Urquijo, 39
Burgos: » Madrid, 18
Córdoba: » Reyes Católicos, 13
Coruña: » Juan Florez 51 - 53
Ceuta: » Independencia, 41
Gijón: » Jovellanos, 22
Las Palmas » Triana, 33.

REPRESENTANTES

Logroño: Carretera de Villamediana, 2
Málaga: Plaza Constitución, 5
Murcia: Avenida Canalejas, 7
Sevilla: Calle Amor de Dios, 23
Valladolid: » Mendizabal, 10
Valencia: » Maestro Gonzalvo, 47
Vigo: » Eduardo Iglesias, 6
Zaragoza: » San Miguel, 12

EXITOS DE LA MAGNETO

SCINTILLA

AUTOMÓVILES

GRAN PREMIO DEL A. C. DE MARRUECOS.
1. Ch. Bénitah sobre Amilcar.

TARGA FLORIO.
2. Chirón sobre Bugatti.
3. Conelli sobre Bugatti.

GRAN PREMIO DE BÉLGICA
El premio del Rey ha sido ganado por 3 coches Imperia con encendido a batería Scintilla.

GRAN PREMIO DE EUROPA EN FRANCORCHAMPS.
1. 2. 3. 5. sobre Bugatti e Imperia, Chiron, Bouriat, Divo y Zehender.

GRAN PREMIO DE MONZA
1. Varzi sobre Maserati.
2. Arcangeli sobre Maserati.
3. Ernesto sobre Maserati.

AVIACIÓN

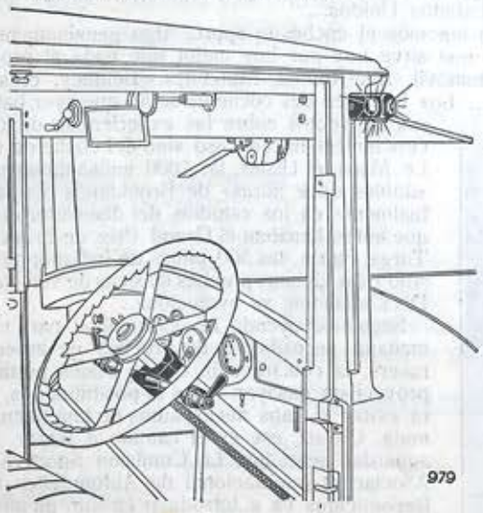
RAID TRASCONTINENTAL DEL CORONEL LINDBERGH.
Glendale (California) — Nueva York — 3.914 km. en 14 h. 22', velocidad media 273 km/h.

RECORD MUNDIAL DE ALTURA 13156 m.
Piloto teniente Apollon Soncok sobre Biplano Wright-Apache con motor Wasp.

SEGUNDO RAID TRASATLÁNTICO EUROPA-AMÉRICA.
Kingsford Smit, avión Southern Cross Dublin-Harbour Grace en 31 h. 28'.

27 DIAS EN EL AIRE
Avión «Greater St. Louis» y pilotos Jackson y O'Brien.

RAID PARIS - NUEVA YORK, 6200 km. de COSTES Y BELLONTE.
Avión Breguet, motor Hispano-Suiza, 12 cilindros 650 HP. y magnetos SCINTILLA.



979

NUEVO INDICADOR DE DIRECCION

Gran visibilidad por luces eléctricas de destellos.

Funcionamiento seguro por la supresión de toda pieza móvil.

Accionamiento desde el volante de dirección.

Dimensiones reducidas que no modifican la línea del coche.

Consumo pequeñísimo de corriente.

SCINTILLA S. A.

MADRID: Oficina Central
Florida, 4

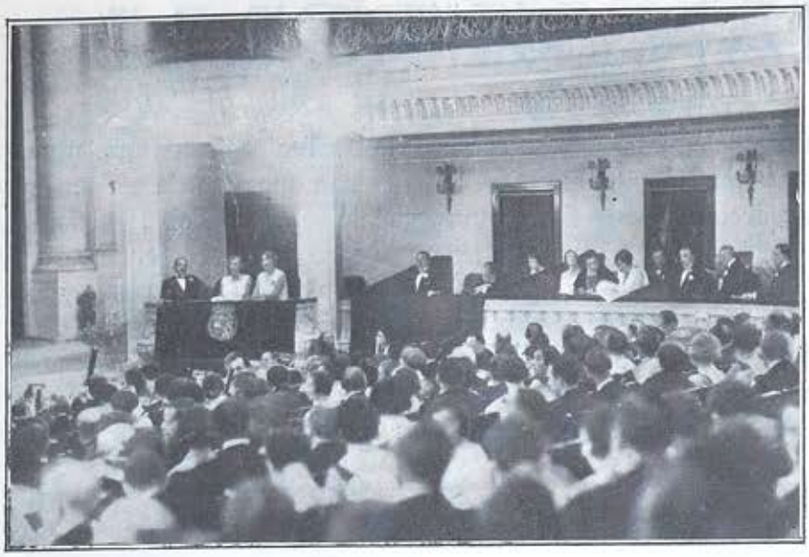
BARCELONA:
Cortes, 647

EL GRAN KURSAAL

¿Que no decir de ese magnífico edificio, verdadero orgullo de San Sebastián y que el año actual, ha estado rodeado de magnificencia y esplendor como nunca? ¿Qué no decir de la brillantez de sus fiestas que jamás pudieron ser mejoradas ni por esos alardes de frivolidad y cosmopolitismos que conocemos en Baden-Baden, Niza, Deauville, entre centros de los más reputados en los medios turísticos del extranjero?

Cuando el marco esplendoroso de esa *vía ánima* que conduce al magnífico puente del Kursaal, nos ofrece la maravilla y ostentación, con la fineza y derroche de sus iluminaciones, hemos ceído ver un San Sebastián transformado, verdadera navática metida en los mayores empeños...

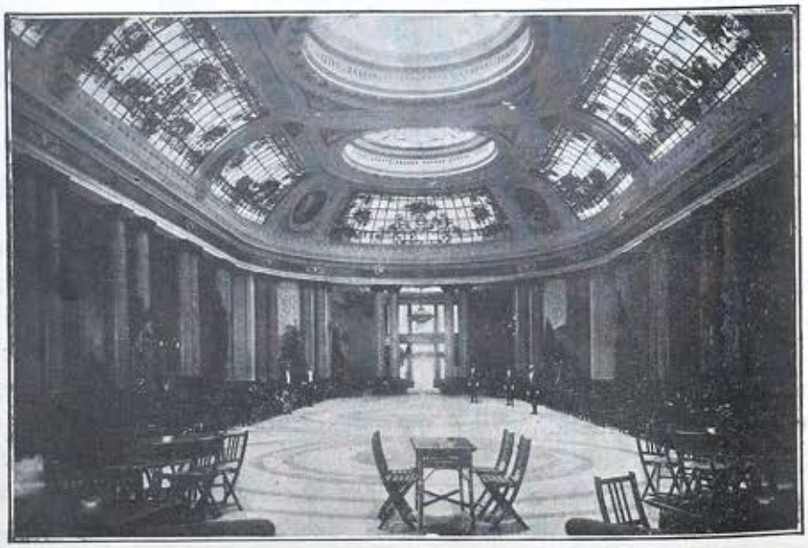
Qué es lo que no ha hecho el Gran Kursaal este verano. Después de las Revistas Velasco... espectáculo de calidad, color y vistosidad extremas... el Saski-Naski... Teatro típico popular vasco. En la preciosa escena que guarda en sus entrañas amorosamente el formidable edificio de nuestro primer centro de recreo, en ese teatrito verdadera joya, admiración de propios y extraños, ha dado conciertos el incomparable Orfeón Donostiarra... Mas tarde la Compañía Dramática de Teresa Montoya, espectáculo de arte y categoría extremas como la Compañía de Fernando Soler que le sucedió... Coincidiendo, la Gran Compañía de Opera Rusa. El mejor espectáculo de ópera que se ha dado en España desde hace muchos, muchos años... Espectáculo que consagrado por la esplendidez de atavíos, preparación, arte, fasto, de más de 150 ejecutantes tuvo la rara virtud de colmar en cada representación la medida del coquetón salón del Kursaal, de ese teatrito del Kursaal a precios nada vulgares... Calidad de espectáculo... Calidad de público..



Vista del teatro durante una representación.

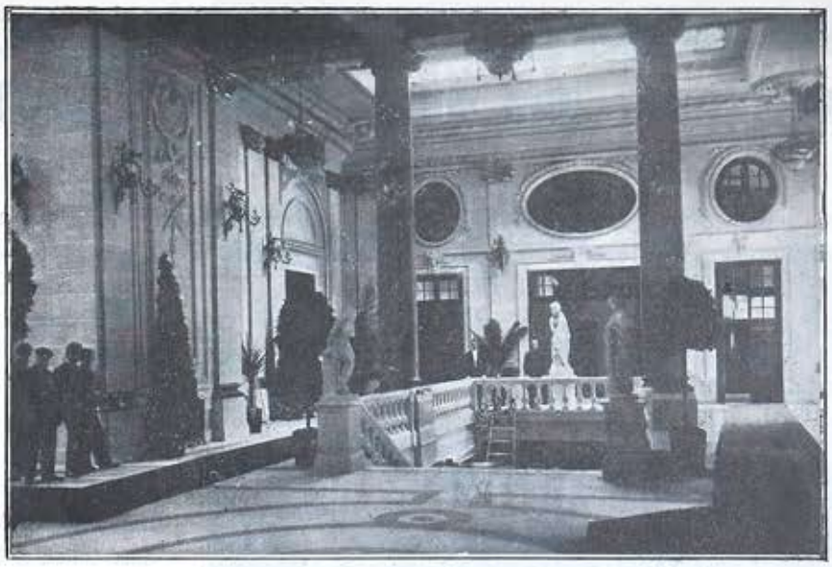
Solamemente el Garden de Londres y los Campos Elíseo de París, tuvieron la fortuna de presentar esas masas de artistas, todos ellos consagrados y todos ellos con una personalidad definida que los hace aún de más mérito cuando dan a un Sadko o unas Danzas del Príncipe Igor. una interpretación avalorada por 80 profesores de orquesta verdadera honra de la música nacional, y una presentación que solamente en escenarios extranjeros del más alto relieve se ha podido conseguir... Como varietés tuvo los excelsos patinadores Wirlvilnds trío... Como orquestas la Columbia Collegians, americana, la Habana Cubains, cubana, jazz de negros, Los Galindos, y la Heredero, españolas... Y quien podrá olvidar los grandes festivales dados en ese expléndido comedor de Luis XV, y ese Hall grandioso que desemboca en expléndida terraza sobre el Cantábrico? Cómo olvidar esas fiestas que llevaron por título La Verbena de la Paloma, El Gran Premio, etc... donde cientos de mesas y mesas eran ocupadas por toda la aristocracia española, y las familias más acomodadas del extranjero, en alarde de lujo, gusto, riqueza y explendidez... Cotillones magníficos... Soirées inolvidables.., Cenas americanas... Verbenas aristocráticas... Toda la gama de diversiones del gran mundo que no tenía minuto de descanso en la exhibición de sus toilettes y en la prodigalidad de sus ostentaciones... Para ello ese marco magnífico del edificio que contrasta el lujo, la calidad, de la *fiig-life*... ese maravilloso Gran Kursaal, que lanzado atrevidamente ante el el Océano, muestra todo el poderío e inmensa vitalidad de que son capaces organizaciones regidas y gobernadas con tanta o más explendidez y con tanto o mejor gusto que las más preciadas del extranjero que sirvieron a todos de comparación.

Hoy todavía, el Teatro de Arte de la Jeunesse, espectáculo delicado, fino y nuevas organizaciones que se preparan para dar satisfacción a los aplausos del gran públicco... que pide repetición.



El magnífico Hall del Gran Kursaal

Verdaderamente este año la Dirección del Gran Kursal merece, no solamente el agradecimiento de las Autoridades que no se lo han regateado, buena prueba de ello ha sido el banquete organizado, sino también un agradecimiento leal y sincero del pueblo donostiarra, ya que este es el procedimiento para atraer y retener cantidad de forasteros.



VISTA INTERIOR

EL GRAN CASINO

VISTA DEL HERMOSÍSIMO EDIFICIO

SAN SEBASTIAN
LA MEJOR PLAYA DE EUROPA

San Sebastián, bella tacita de playa sobre el proceloso Cantábrico... Playa perfumada, aromatizada, por la presencia de un mundo «chic» que dá su sello de distinción

Vista del monte Urgull. Al fondo el muelle y el barrio la Jarana.

elevándola a la categoría de Primera Playa Española... Residencia Real, maravillosa situación fronteriza, compite con ventaja con sus similares del extranjero... San Sebastián, ciudad ámplia, moderna, urbanizada con mimo y cuidado extremos es emporio veraniego donde la riqueza y la aristocracia hallan sosiego, donde la política y las finanzas se unen, dándole el caracter de ciudad única donde convergen para su descanso todas las actividades nacionales de altura, que hallan en ella, reposo y placer

Todos los refinamientos de la vida moderna... Sus bien cuidadas Alamedas, sus tránsitos, sus Bulevares, sus Avenidas, todo con el lujo de un soberbio y grandioso Palace... La simetría de sus vías causa asombro. Y qué no decir de esa maravillosa playa de la Concha, orgullo de propios y extraños? Verdadera joya que une a sus encantos naturales, obra humana que la eleva a la altura de las primeras instalaciones del mundo en su clase... No descubriremos que la Concha es el lugar obligado para las tertulias mañaneras, para el politiqueo, mientras miles y miles de bañistas iodorizan sus cuerpos y practican las más modernas doctrinas higiénicas preparando su cuerpo para la dura batalla anual... Y ese fantástico garage náutico que se guarece tras la preciosa Isla de Santa Clara, donde docenas de embarcaciones, airosas y blancas, se disputan el ser gala de esa sin rival playa...

o o o

San Sebastián, ha superado todo cuanto en cualquier playa de categoría puede ofrecerse como incentivo a la visita del turista o como distración a sus miles de veraneantes. Corridas de toros... Carreras de caballos... Carreras de automóviles... Tiro de pichón... Tennis... «Golf». . Selectas y brillantísimas reuniones en ese magnífico edificio que es el

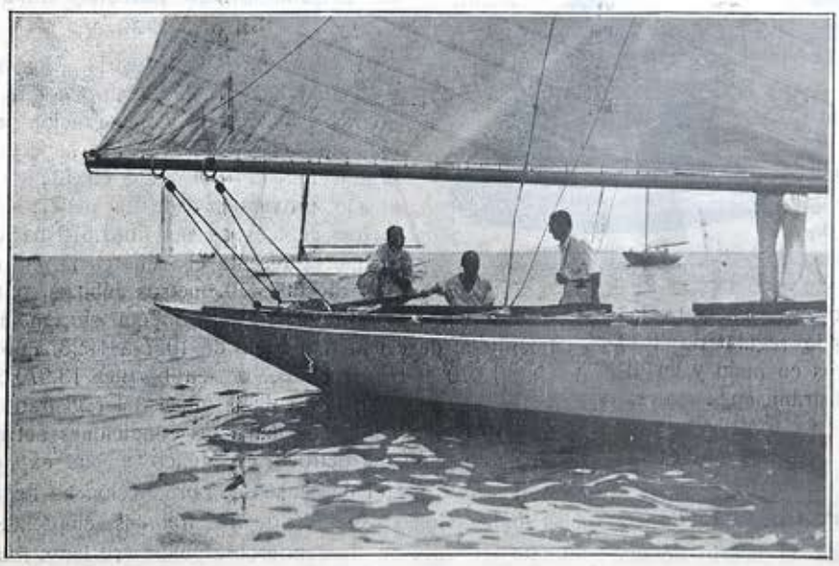
Regatas de balandros.

Gran Kursaal... Cotillones, fiestas, representaciones de arte del más elevado gusto y calidad... Regatas... con brillantísimas fiestas en el soberbio Club Náutico y asistencia de «yacthsment» de todas las nacionalidades... Durante todo el verano fiestas contínuas, bien en el Chalet del Golf, en el Tennis, en el mismo Club Náutico, en el magnífico comedor de Luis XV del Kursaal, ha obligado a la «hig-life» de la sociedad española y estranjera que este año como nunca ha colmado su asistencia, a no tener punto de reposo en esas fiestas de encanto y placer que han sido avalbradas con la presencia de la Familia Real...

Vista de la playa desde el voladizo.

San Sebastián, primera playa española, guarda entre sus encantos ese determinado privilegio de favor que le conceden S.S. M.M., al haberla elegido hace años, como residencia veraniega favorita. No fueron los actuales solamente... Data de siglos... A la Bella Easo, acudieron, Alfonso VII (1209), Alfonso X (1280), Sancho IV (1286), Pedro «El Cruel» (1366), Enrique IV (1457) y la lista sería interminable. De épocas más recientes, reseñaremos que en 1845, la visitaron la Reina Isabel, su madre María Cristina y su hermana María Luisa. En 1849, Carlos Alberto Rey de Cerdeña; en 1856, 58, 63 y 65 el Emperador Napoleón y la Emperatriz Eugenia; en 1865, la Reina Isabel; en 1876, los Reyes de Portugal, Don Luis y Doña Pía; en 1868, la Reina Isabel II; en 1871, Don Amadeo de Saboya; en 1876, el Rey de Hannover y Don Alfonso XII; en 1883, este último Rey con su esposa Doña María Cristina; en 1889, la Reina de Inglaterra Doña María Victoria; en 1891, los Príncipes Wladimiro y Alejo, hermanos del Zar de Rusia y el sobrino de éste el Gran Duque Alejandro de Lucthermberg. En 1892 y 93, la Reina Natalia de Servia; en 1895, el Rey Alejandro de Servia, la Reina Natalia, la Princesa Federica de Hannover, los hijos del Conde de Caserta, el Gran Duque Jorge, la Archiduquesa de Austria y el Rey D. Carlos de Portugal. En 1896, la Emperatriz Eugenia, en 1897, el Príncipe Imperial del Japón, Takaito; en 1899 el Rey Oscar de Suecia; en 1902, el Príncipe japonés, Komatzu; en 1903, el Príncipe Soberano de Mónaco, en 1906, 7 y 8, el Rey Eduardo VII de Inglaterra; en 1909, el Rey Enrique de Prusia, la ex-emperatriz Zita de Austria... Y ya más reciente, el Príncipe de Gales, el Rey de Suecia, etc.

No pues sin justificado motivo, se ha denominado a la Bella Easo, antigua Donostia, Residencia Real. Y San Sebastián, sabe dignamente, mantener el alto prestigio de esas concesiones y de ese privilegio de que la Naturaleza supo rodearle y los Reyes favorecerle, reconociéndola como uno de los primeros emporios turísticos del mundo, con su maravilla de playa conocida en el Universo entero.



Un balandro durante las regatas

Mundillo Automovilístico

DE TODAS PARTES

ALEMANIA

Los beneficios de la Daimler-Benz

La memoria de la sociedad alemana Daimler-Benz para 1929 está dirigida contra la fuerte competencia extranjera, facilitada por una insuficiente protección aduanera.

El beneficio neto de la explotación ha sido de 6 millones de marcos, de los cuales 5.810.000 marcos se han destinado a amortizaciones y el saldo restante se ha llevado a cuenta nueva.

ARGENTINA

Instalación de un fábrica de montaje para los coches Opel.

Se encuentra en la Argentina M. Opel, uno de los propietarios de la conocida fábrica alemana de automóviles que lleva su nombre.

Su viaje a la Argentina es motivado por el propósito de estudiar el mercado a fin de instalar un gran establecimiento de montaje de esta marca de automóviles.

CANADÁ

Ganancias de la Ford

La Ford Motor Company of Canada, Ltd., ganó dólares 5.232.819 en 1929, en comparación con una pérdida neta de 3.400.651 dólares en 1928, y hasta la fecha las entregas al detall durante este año se encuentran casi a un nivel con el periodo correspondiente del año pasado, según informó Wallace L. Campbell, presidente en la Junta general anual celebrada hace poco.

Los directores de la Compañía han declarado un dividendo en efectivo de 1,20 dólares por acción y un dividendo extraordinario de 30 centavos para cada una de las acciones en circulación, pagaderos el 23 de junio a los accionistas registrados con fecha 2 de junio. La Dirección también ha manifestado que, en adelante, las acciones estarán a base de un dividendo regular de 1,20 dólares por acción al año, pagaderos en junio y en diciembre y que la primera de dichas distribuciones se efectuará en diciembre del año en curso.

ESTADOS UNIDOS

Baja de salarios en las fábricas de automóviles.

La Sociedad Chrysler ha reducido el salario de sus obreros en un 10 por 100.

La Sociedad de automóviles Marión, de Cleveland, está en liquidación.

Aumentan los negocios de la Franklín

La entrega al detall de 3.779 automóviles Franklin enfriados por aire durante los primeros meses del año en curso, representa el negocio más grande durante un período de cuatro meses, en la historia de la Franklin Automovile Co., excediendo en un 3 por 100 a las entregas al detall durante el mismo período del año pasado, que hasta esa fecha habían sido las mayores.

La Copa Cadillac, uno de los Trofeos más codiciados.

FRANCIA

El aumento de automóviles en 1929

Según una estadística oficial, durante el año 1929, el número de automóviles en circulación aumentaron en 206.911 unidades en comparación a 1928, de cuyo aumento 172.492 corresponden a automóviles y 34.419 a camiones.

Los aumentos durante los últimos cinco años han sido los siguientes:

	Turismo	Camiones	Ciclecars
1925.	476.431	244.875	29.530
1926.	541.538	266.470	27.541
1927.	642.744	306.452	27.450
1928.	757.668	331.588	26.585
1929.	930.160	366.007	26.220

MÉXICO

La producción de petróleo durante el año 1929.

La Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo de Méjico informa que, de conformidad con la concentración preliminar de datos que acaba de hacerse, la producción de petróleos en Méjico en el año próximo pasado fué de 7.104.591 metros cúbicos, o sea, 44.687.879 barriles, lo que representa una diferencia en menos de 868.479 metros cúbicos, o sea, 5.462.731 barriles sobre la de 1928, que sin embargo, es inferior al descenso registrado de 1927 a 1928, que fué de 2.221.070 metros cúbicos, o sea barriles 13.970.532, siendo este, a su vez, cerca de la mitad del registrado de 1927 a 1926. Teniendo en cuenta las condiciones actuales de la explotación del petróleo en Méjico y sus expectativas, se cree que el descenso de la producción ha llegado a su límite. Como resultado de los trabajos emprendidos durante el año, se descubrieron algunos criaderos interesantes, pero, sobre todo, se lograron extender las áreas

conocidas y de otros descubiertos con anterioridad, a saber: los de la parte oriental de la cuenca del río Panuco; los de Cincuenta al Suroeste; la Faja de Oro, hacia el Suroeste; los del Norte del istmo de Tehuantepec, y, sobre todo, en el de Tonalá, en el Noreste de la última zona citada, en el que, con el mejor éxito, se han venido obteniendo sin interrupción pozos de petróleo de la mejor calidad. El total de los pozos productivos concluídos en 1929, fué de 114, con capacidad productora en conjunto de 18.065 metros cúbicos diarios, o sea, barriles 113.627; además, a fines de diciembre pasado, estaban en perforación 32 pozos.

POLONIA

La produción de Nafta

La producción de nafta durante el primer trimestre del corriente año ha sido la siguiente: Enero 55,6 miles de toneladas; febrero 49,3 miles de toneladas; marzo, alrededor de 55 miles de toneladas.

Las exportaciones han disminuído a causa de la baja de precios de los productos americanos y rumanos.

FIGURAS CONOCIDAS DEL CIRCUITO

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

Jurado de la carrera

Director de la carrera: D. Juan Montojo Knight, Presidente de la Comisión Deportiva del R. A. C. G.

Comisarios Deportivos: D. Federico Zappino
D. Tiburcio Bea.
D. Antonio San Gil
Sr. Conde de Grá.
Sr. Marqués de Espeja, (Delegado del R.A.C. de E.)

Secretario del «meeting»: D. José María Maquivar, (Secretario del R. A. C. G.)

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

Jueces de llegada: Sr. Conde de Caudilla
D. Carlos Resines
D. Javier Peña
D. Julio Segovia

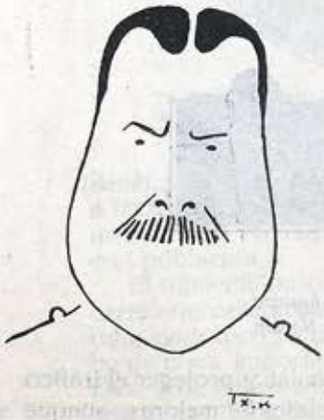
Comisarios técnicos: Sr. Conde de Grá
D. Vicente Ameztoy

Comisarios de pesajes: D. Salustiano Loinaz
D. Justo Diez Tortosa
D. Javier Lizasoain
D. Antonio Angulo
D. Fulgencio Zala
D. José Orueta
D. Luis Larrañaga

Comisarios Jefes de ruta: Alberto Abrisqueta
D. Manuel Artola

Speaker: D. José Balanzategui

Don Federico Zappino



Don Justo Diez Tortosa

Don Fulgencio Zala

Manera de Proyectar carreteras en los Estados Unidos

Se ha publicado recientemente en «Tierra y Roca» un interesante estudio sobre el tema que nos sirve de epígrafe, estudio que gustosos lo producimos en estas páginas a modo de contribución a los estudios viales en nuestro país.

Divide el autor los transportes por vehículos automóviles en tres grandes clases:

1.º—Distribución local de mercaderías y personas. Este servicio constituye, en cuanto a tonelaje, la parte general del tráfico de autocamiones. En Connecticut representa el 67,1 por 100; en Ohío el 64,2 por 100; en Pensilvania, el 77,3 por 100; y se efectúa sobre distancias de menos de 48 kilómetros.

2.º—Suplemento a los "servicios ferroviarios o fluviales„ extendiéndolo más allá de las líneas férreas y fluviales. Sirve de substituto de los ramales que no dejan utilidad.

3.º—Transporte a grandes distancias, que el autor declara practicamente erróneo. El volumen de los artículos que se transportan no está equilibrado y el desequilibrio crece con la distancia.

La función principal del automóvil es el desarrollo del arrastre a corta distancia.

Las carreteras han de proyectarse y mejorarse, fijando la atención en estos extremos de la circulación.

El primer principio para la mejora de carreteras ha de ser, en las diversas secciones de una red de carreteras, fijar el tipo de mejoras basándolo en el tráfico actual con previsión del porvenir, modificando las características físicas y económicas, según este criterio, en cada sección.

El segundo principio estriba: a) En el presuponer; b) En el prorrateo de costo a los que beneficien de esa mejora, hecha ésta en el grado estricto que el tráfico exija.

El Estado, al hacer el suministro de fondos o al subastar, ha de tener en cuenta esto del grado estricto para evitar que se derroche el dinero.

El desarrollo de un sistema de carreteras no se mide por kilómetros sino por el tráfico; es dependiente del desarrollo de la agricultura, de la industria, del crecimiento de población.

El problema principal

«El problema principal no es el del tipo particular de los materiales que se hayan de emplear, sino más bien el de si se debe o no se debe hacer construcción y el grado de facilidades que se deban proporcionar para el tráfico en determinado territorio. De la solución adecuada a estos problemas depende la felicidad y el progreso de un pueblo. Considerando la mejora de las carreteras desde este punto de vista, no puede haber ninguna cuestión respecto a la necesidad de desarrollar planes juiciosos para la mejora de las carreteras sobre un periodo de varios años en los diversos estados, y de proveer la cantidad necesaria de dinero para llevar a cabo económicamente el plan de mejoras propuesto.

Las principales clases de mejoras de carreteras son: 1) Nueva construcción; 2) Construcción por etapas; 3) Reconstrucción 4) Construcción de puentes y alcantarillas; 5) Separación de los niveles de carreteras y de ferrocarriles; 6) Ampliación de las carreteras actuales; 7) Métodos de guiar y proteger el tráfico.

Cada una de estas clases de mejoras, aunque se distingue como más o menos independiente de las de-

BARON DE L'ESPEE

Le "Coureur-journaliste„. Uno de los ganadores del primer Circuito de Lasarte. Es Vasco, y figura destacada entre el elemento deportivo de la vecina Nación.

más, es parte de un plan general de mejoras; y especialmente dentro de los territorios de población y tráfico excesivos, el ingeniero se encuentra con la necesidad de resolver todos estos complicados problemas de mejoras de carreteras. La consecución del plan en general incluyendo cada una de las diversas clases de mejoras se debe basar principalmente en el tráfico actual y el que se espere para el futuro, así como sobre el trazado y condición del sistema de carreteras existentes dentro de una zona determinada.

El primer paso que hay que dar al proyectar un programa de mejoras de carreteras es el de medir el volumen del tráfico actual y calcular el futuro volumen y carácter del tráfico sobre las redes de camino de primera, segunda y tercera categoria del Estado. Los principales factores del tráfico que entran en la cuestión de juzgar la relativa importancia del tráfico de las redes, o sección de cada sistema, son el promedio y el total máximo de tráfico diarios, y el promedio y el máximo de tráfico de autocamiones diarios que se usen en cada sección.

El promedio diario del número de vehículos con cargas livianas (1 a 2 y media toneladas) medianas (3 a 4 toneladas) y pesadas (5 a 7 y media toneladas) es un importante factor para la determinación del plan de mejoras, así como para la selección de los tipos que se hayan de construir.

El segundo paso es la determinación de la relación, que haya entre el número de habitantes y las demandas de servicio de carreteras, así como tomar en cuenta la actual densidad de población y las tendencias de población que se observen, para ayudarse a trazar un plan de mejoras que haya de servir de la manera más eficaz para las necesidades del tráfico de está población.

TAZIO NUVOLARI, llevado en triunfo, después de su victoria en el III Tourist Trophy del Ulster.—Delante, de izquierda a derecha: Achille Varzi (3.°). Amadeo Bignami, mecánico de Nuvolari, y Gieuseppe Campari (2.°).

El siguiente paso es la clasificación de las diversas carreteras como rutas de tráfico principales (clase A), rutas de tráfico secundarias (clase B) y rutas de tráfico de poca importancia (clase C). Una carretera de clase A se define como aquella cuya mejora requiere uno de los tipos llamados rígidos: hormigón, ladrillo, hormigón bituminoso, o sus equivalentes. Una carretera de clase B se define como aquella cuya mejora requiere uno de los tipos llamados flexibles, tales como el macadam normal de penetración bituminosa o su equivalente. Una carretera de clase C se define como aquella cuya mejora requiere algunos tipos inferiores.

Factores principales relacionados

Los principales factores de tráfico que entran en tal clasificación son:

a) Promedio y máximum diarios del tráfico total y del tráfico de autocamiones.

b) Pronóstico del promedio del tráfico total y del promedio del tráfico de autocamiones por periodos de 5 y de 10 años.

c) Promedio diario que se espere para el futuro del número de autocamiones con cargas livianas, medianas y pesadas para cada ruta o sección de ruta.

d) La relación entre el número total de camiones cargados y el tráfico total, a fin de separar para su estudio especial las rutas o secciones de rutas sobre las cuales los autocamiones constituyen una proporción anormalmente grande o pequeña del tráfico total.

e) El número y frecuencia de la carga pesada crítica.

f) Promedio del tráfico máximo como factor de la amplitud de la mejora de rutas adicionales, paralelas y del «paso de relevo» o «rodeo» a un lado de los centros en que se apiña el tráfico total.

g) Análisis de la conservación de las carreteras, y los costos del capital y los costos del funcionamiento de los vehículos como un importante factor para la determinación de los límites de tráfico para los diversos tipos de mejoras.

El cuarto paso consiste en medir el kilometraje de los vehículos automóviles sobre las redes de carreteras primarias, secundarias y terciarias y en calcular lo que, a falta de mejor término, se podria llamar el «poder devengativo» de estas tres redes, a fin de determinar el valor relativo de uso de los vehículos de cada una como guía para la formulación del plan de mejoras y para la preparación de los presupuestos de construcción y de conservación.

Finalmente, debemos contar con un completo análisis de la red actual y de la condición física de las mejoras que haya en ella, supuesto que el plan de mejoras debe, en general, incorporar el presente sistema de carreteras del Estado como base del plan de mejoras.

Se necesita estudio especial

Un plan de mejoras de las carreteras de un Estado se puede dividir en dos fases distintas.

La primera es la del plan general del Estado, que consiste en un sistema de vías primarias, secundarias y terciarias conectadas entre sí y que prestan servicio a cada sección del Estado. Se debe conocer que de la misma manera que hay una considerable variación entre el volumen de tráfico actual y el que se espera de los sistemas de carreteras de los diversos Estados, hay también dentro de cada Estado una considerable variación entre el tráfico actual y el que se espera en el futuro en las diversas secciones de los sistemas primario y secundario.

La segunda fase del plan del Estado es el estudio especial que se necesita en las zonas adyacentes a los

centros de población. El plan de mejoras del Estado y los planes de mejoras de las ciudades grandes se deben formular cooperativamente. Esta manera cooperativa de preparar los planes es de capital importancia para la debida ubicación y entrada de las rutas del Estado a las zonas en que se apiña el tráfico de una o más rutas del Estado dentro de una ruta ya de por sí repleta; para proveer conexiones y mejoras adecuadas de las calles de la ciudad que empalmen con rutas del Estado en los límites de la ciudad; para proveer los medios para el «paso de relevo» o de «rodeo» de las zonas repletas de tráfico; para eliminar las obstrucciones que impidan el fácil movimiento de tráfico; y, finalmente, para proporcionar rutas de tráfico troncales, arteriales y secundarias locales con el fin de facilitar el paso rápido, seguro y no obstruído del tráfico en las zonas de excesivo movimiento.

Don Ramón Pagola
El Artífice de las carreras de Guipúzcoa.

Por fin de cuentas, el valor de un estudio de transporte y del resultante plan de mejoras de carreteras se mide por el programa de construcción, reconstrucción y ampliación que efectivamente se lleve a cabo durante un periodo de varios años.

El ingeniero de carreteras del Estado, como director ejecutivo que es del negocio de proveer carreteras, es responsable: 1) por el análisis de la demanda de tráfico que haya; por su producto en las diversas secciones del sistema del Estado; 2) por un análisis financiero del costo anual, de la parte que se requiera de los fondos disponibles, y por la formulación de un presupuesto para el periodo del programa de mejoras; y 3) por el negocio y la administración técnica del programa de mejoras.

El factor principal restringente es el del programa financiero que formule la organización legisladora en que recaiga la responsabilidad de proveer las rentas con que llevar a la realidad cualquier plan de mejoras de carreteras; y, de consiguiente, una gran parte de la responsabilidad por la naturaleza y condición de la red de carreteras radica en el departamento de Gobierno del Estado que tenga a su cargo la recaudación de los fondos para las carreteras y no en el departamento que tenga a su cargo la construcción de tales carreteras.

Costo relativo de la conservación de carreteras

En el mismo número de «Tierra y Roca» tenemos unas cifras elocuentes.

Según Mr. Babcoch, director de las carreteras de Minnesota, una carretera con grava y tierra por la que pasan 150 vehículos diarios, necesita los mismos gastos de conservación que una asfaltada por la que pasen 2.100 vehícnlos. Para los caminos de circulación de más de 150 vehículos hay que aumentar el presupuesto. Las relaciones son las siguientes:

Caminos pavimentados: alquitranados, renovación, etc., 46,50 dólares diarios por kilómetro.

En los caminos no pavimentados se autoriza 31 centavos de dólar por kilómetro y coche, de modo que para 150 coches se obtiene la cifra de 46,50 dólares; pero si en ese mismo camino pasan 1.000 coches, se gastarán 310 dólares por kilómetro. Este trabajo es el de mantener, repasar, allanar, rellenar hoyos, recubrir con grava, apisonar.

Los caminos aceitados alquitranados tienen una conservación de 7,75 centavos de dólar por coche y kilómetro; para 1.000 coches 77,50 dólares, trabajo de nivelación y remiendos, pero no el tratamiento original.

Para laderas, cercas, alcantarillas, cunetas, limpieza de desagües, cortes de hierbas y matas se emplearán 62 dólares por kilómetro, cualquiera que sea la carretera. Para reparación de espaldones por erosión de fuertes lluvias, 62 dólares de imprevistos.

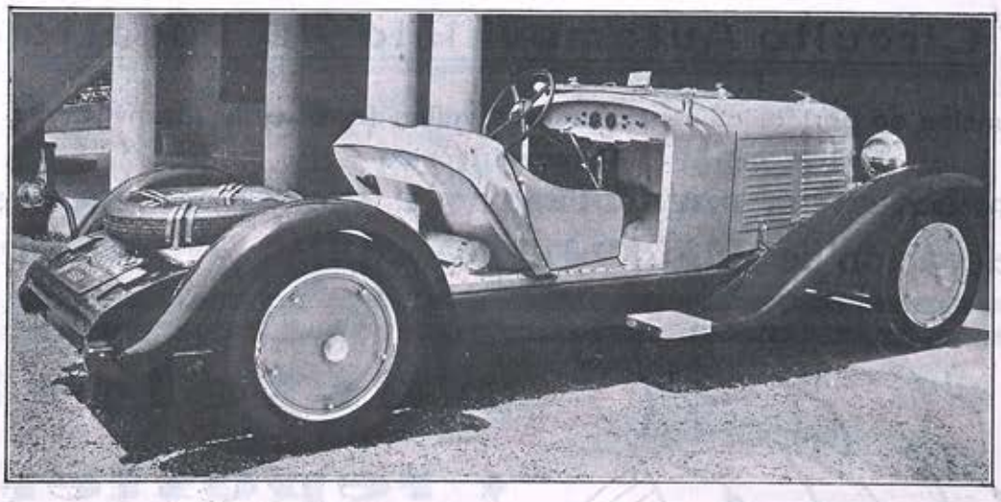
El presupuesto total autorizado en 1927 fué de 4.500.000 dólares, y dice el director Babcoh: «Sin duda podriamos gastar mucho más dinero en conservación por igual de los caminos no pavimentados, pero de este modo se restaría todo ese dinero a los trabajos de construcciones nuevas, y a fin de año nos encontraríamos con las manos vacías. Con el dinero asignado a los caminos de grava por los cuales pasan menos de 500 vehículos por día se conservarán en buen estado durante tiempo normal. Los caminos no pavimentados que soportan tráfico más pesado, quizá no en toda ocasión estén bien cuidados, pero es muy dudoso que pudiesen estar mejor si se gastase en ellos más dinero. Quinientos vehículos por día es el límite económico de una carretera de grava».

FÉ DE ERRATAS.—En el artículo «La travesía del Sahara en automóvil» dice: «*y he aquí que, como lógicamente por educación....*», debiendo decir «*y he aquí que como lógicamente por deducción....*» Léase así.

La industria nacional es ya un hecho

La obra maravillosa de los Pescara. Un coche de concepción y construcción netamente españolas y de una técnica precursora.

El año pasado, en esta misma publicación—programa del VII meeting de Lasarte—tratábamos del tema, apasionante como ninguno, de la industria española del automóvil, de la necesidad de su implantación franca, decidida, sobre bases bien firmes y con una visión ámplia, moderna del asunto. Nosotros imaginábamos que aún nadie, con medios para ello, se había decidido a acometer la gran empresa; conocíamos las tentativas de Ricart, de Elizalde, la situación precaria de la Hispano-Suiza. Pero ya entonces se trabajaba de firme sobre lo que constituía nuestra obsesión. Un pequeño grupo de «iluminados» habían emprendido la tarea con el más grande de los entusiasmos, laborando en silencio, realizando enormes sacrificios por darnos la «grata nueva»... Y su obra ha triunfado apenas ha hecho su aparición. El Marqués de Patera Pescara, el admirable técnico que todos conocemos, por sus trabajos en el campo de la aviación, ha sido el principal artífice de la victoria. Con él, su hermano Enrique Pateras Pescara. El fruto de la labor de estos animadores formdiables de la industria española del automóvil es... el Nacional-Pescara 8 cilindros, 3 litros. Un coche que ¡hay que verlo! El Marques de Pescara, con la modestia que le caracteriza niega que se trate de una producción revolucionaria. Pero, tomad nota, las novísimas soluciones que ofrece la mecánica del «Nacional-Pescara» harán época. No cred que exageramos; en el plazo de un año la técnica de Raul Pateras Pescara se ha impuesto en muchas manufacturas extranjeras.



Y esto ¿no es admirable?

* * *

Como las grandes marcas, Nacional-Pescara ha entrado en vida abordando la competición sportiva. La Rabassada, El Cristo han visto los primeros triunfos del prototipo de la nueva marca española.

Ved ahora los comentarios que han motivado esas victorias. ¡Algo convincente!

PUBLICIDAD  DEL NORTE

Fuenterrabía, 3-1.º — Teléfono, 14-652

SAN SEBASTIAN

Concesionario exclusivo de este programa y de toda la publicidad

en el

Circuito Automovilista de Lasarte

Anuncios en periódicos, teatros, muros, vallas, ferrocarriles, tranvías, etc. etc.

Personal técnico

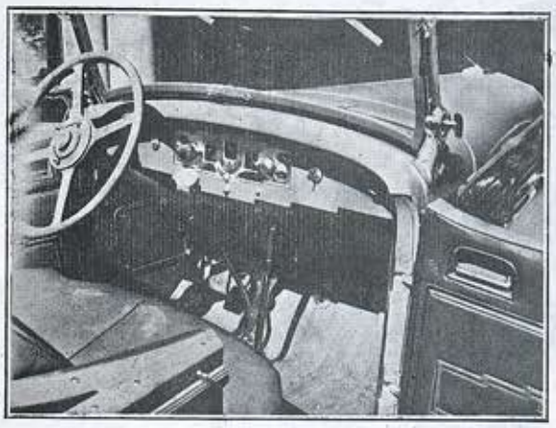
PROYECTOS, PRESUPUESTOS Y CONSULTAS GRATIS

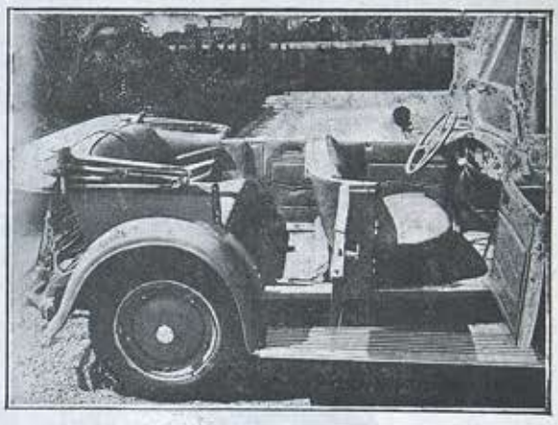
Delegación de "DIARIO DE NAVARRA" y "ESTAMPA"

pastelería
y repostería
fina
exquisitos
bombones

A. F. Nava, en «Excelsior»:

«Victoria sensacional esta de Nacional-Pescara, sobre la que nunca se insistirá bastante, y que representa el triunfo de la iniciativa, la inteligencia, el entusiasmo, la tenacidad y la clarividencia de su diseñador, el genial Raúl Pateras Pescara. Performance





que sirve, además, para refrendar magníficamente el éxito absoluto conseguido por esta marca en la última carrera internacional de la Cuesta de la Rabassada, delante de los famosos y temibles Alfa-Romeo. Después de estas dos victorias, los Pescara tienen derecho a proclamar que su estilo, técnica y su construcción, tan originales, tan propias, ¡tan admirables! han vencido en toda la línea. Y España puede estar segura de que cuenta ya con los coches de produccion nacional por que tanto se ha venido suspirando, que tanta falta hacían: coches de trazado modernísimo, de presentación ultra-selecta, de hermosa mecánica, de precio moderado, y, lo que es más importante aún, coches concebidos por un español y ejecutados por españoles, con material español...

Rubriquemos estas impresiones con un saludo alborozado a los hombres cuyo orgullo nacional—el mejor orgullo, la fé en los destinos de España—les ha empujado a darnos la estupenda sorpresa de que es posible y de que es ya una realidad la construcción de un coche netamente español, y antes que nada, de un buen coche...

¡Bravo, Pescara!»

Y el mismo Nava, apreciando la obra de los Pescara ha escrito:

«Los hermanos Raul y Enrique Pateras Pescara han realizado una obra formidable con la construcción de este prototipo. Se pensaba que era empresa insuperable construir en España, con elementos nacionales un coche moderno de performance aceptable, de tamaño medio... y de precio regularmente abordable. Era ya una idea pesimista que todos teníamos metida en la cabeza. Y he aquí que los Pescara, bien empapados del asunto, con una visión muy universal del problema dibujan, realizan y preparan en un tiempo record, no ya un simple coche moderno, sino un coche ultramoderno. La más bella línea americana, la mejor y más original técnica europea; esto es el Nacional-Pescara. La obra de sus constructores tiene, pues, todo derecho para triunfar. Y triunfará, estad seguros.»

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

Presidente honorario: 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.
» Sr. Presidente de la Diputación.
» Sr. Alcalde de San Sebastián.
» Sr. Presidente del R. A. C. E.

SOCIOS HONORARIOS

Excmo. Sr. Conde de Caudilla.
» Sr. D. Carlos Resines.
» Sr. D. Felipe Azcona.
» Sr. D. José M. Quiñones.

JUNTA DIRECTIVA

Presidente: D. Manuel Rezola Laparte.
Vicepresidente: D. Juan Montojo Knigt.
Id. D. Tiburcio Vea Cirarruista.
Secretario: D. José María Maquibar Arrillaga.
Tesorero: D. Fulgencio de Zala.
Vocales: D. Javier Peña Vea-Murguía.
» D. Federico Zappino Barcaiztegui.
» D. Salustiano Loinaz Susunaga.
» D. José de Orueta y Rivero.
» D. Justo Diez Torlosa.

COMISION DEPORTIVA

Presidente de honor: S. A. R. el Principe de Asturias

Presidente: D. Juan Montojo Knig.
Vicepresidente: D. Antonio San Gil Ollo.
Vocales: Excmo. Sr. Conde de Gra.
» D. Julio Segovia Wefine.
» D. José Balanzategui.
» D. Luis Larrañaga Mendía.
» D. Vicente Amezto Mayo.
» D. Alberto Abrisqueta Monzonis
» D. Manuel Artola Tellería.
» D. José Javier Lizasoain Aurrecoechea.
Vocal adjunto: D. Antonio Angulo.


Champán
Bodegas Navarras
"Ezcaba"

«No hay mucha literatura del gran «motor», Miguel de Zamacois, en AUTOMOVILISMO, argentino, ha cultivado la especialidad. La historia es francesa pero el desarrollo visto desde la tierra del Mar del Plata, es una mezcla de la «chirenada» bilbaina y la mordacidad sudamericana. Y, el relato es espejo de tantas situaciones idénticas...»

Siempre nos volvemos a ver...

Por Miguel de Zamacois

El termómetro de la sala de audiencias marcaba treinta y tres grados, a la sombra. Los austeros magistrados se ahogabann en sus largas túnicas negras. Estaban, además, con el ánimo mal dispuesto. En cierto modo la imparcialidad judicial es una función de la temperatura: los jueces son hombres; el calor y el frío alteran, pues, en ellos, como en todos los hombres, el equilibrio físico y la serenidad moral.

El señor Minutier, en su caracter de presidente, se encarga-

—La canasta no puedo llevarla, señor.
—¿Por qué?
—Porque el "auto" es mío.

ba de exhalar, de una sóla y buena vez, el mal humor de la Corte. Ni siquiera trataba de velar su nerviosidad: atropellaba a los litigantes, refunfuñaba, alzaba los hombros y manifestaba, mediante una mímica a todas luces, extraña, que jamás habíase desarrollado ante el Tribunal debate más fastidioso.

Y ¿cómo explicar semejante acrimonia, sin los datos, precisos del termómetro? Porque los litigantes no eran especialmente insoportables. Más diremos: explicaban su ne-

El charcutero a su Sra.: No te decía que el cerdo estaba por las nubes..?

gocio con bastante claridad, aunque, en tributo a la verdad, hemos de decir que las explicaciones eran del todo contradictorias. Para colmo de males, no contaban los jueces ni con un solo testigo que pudiese arrojar siquiera un débil rayito de luz sobre aquellas informaciones en perfecta oposición. ¡Qué diablo! El oficio de juez consiste precisamente en arrancar la verdad de entre las zarzas de los errores y las disimulaciones de la mentira, pues de otra manera bastaría siempre con jugar los veredictos a

¡Hace 30 años!... (igual que hoy)

cara o cruz o a la rayuela... Tal procedimiento se sigue, muy a menudo, más siempre disfrazado con las apariencias de las fórmulas.

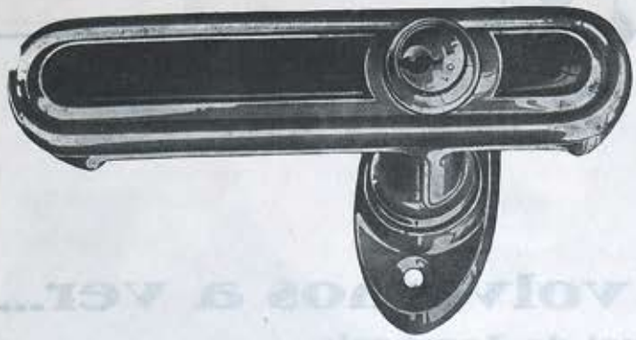
Pero demos un fragmento taquigráfico de la audiencia.

El Presidente.—Tenemos a la vista el proceso verbal; díganos usted cómo sucedieron las cosas, en la inteligencia de que nosotros tomaremos de sus palabras lo que nos pueda convenir, pues no debe usted perder de vista que sobre usted pesa una acusación por heridas involuntarias.

Forgemol. (Estudiante). Caminaba a velocidad media por la carretera de Surgeville, siempre a mi derecha... Frente a mí y a una distancia considerable, un hombre, en el mismo sentido que yo... Empecé a tocar el claxon, para advertirle que iba a voltearle. El hombre no se daba por entendido y seguía camiñando. Al llegar junto a él, dejé la derecha y me cargué a la izquierda, para pasarlo...

EL COCHERO.—Me parece que ya se ha subido algún chiquillo a la trasera.

Pero, en este mismo momento, aquel imbécil, sin un gesto, sin una señal, súbitamente cruzó la ruta para entrar a su camino vecinal que desemboca a la izquierda. Grité, frené,



Suministros Generales para la Carrocería

Establecimientos **CHAOS**

Paños, Telas para fundas, Pieles, Imitaciones, Aluminio, Manillas, Cerraduras, etc., etc.

OFICINAS Y ALMACEN: Miracruz, 24 y Huerta, 2 y 4 - Teléf. 12-5-04 San Sebastián

OLASAGASTI Y PEÑA

INSTALACIONES FRIGORIFICAS PARA TODA CLASE DE APLICACIONES IMDUSTRIALES, PATICULARES Y MARINAS

Fábricas de hielo - Almacenes frigoríficos - Mataderos - Cámaras frigoríficas Fábricas de helados - Instalaciones frigoríficas a bordo - Fábricas de chocolates - Industrias Químicas y Físicas - Industrias de la leche - Armarios frigoríficos para casas particulares - Acondicionamiento de aire - Enfriamiento de cines, teatros, etc. - Refrigeración Central para casas de inquilinato, etc., etc.

NUEVO PROCESO DE CONGELACION DEL PESCADO (Patentado)

Contamos con más de 200 instalaciones para todos los usos, estudiadas y construídas por nuestro Servicio Técnico.

Oquendo, 12 - SAN SEBASTIAN - Teléf. 12-901

GARAGE MEXICO

PARA 100 COCHES

Avenida Alfonso XIII, 14 (Próximo al Gran Kursaal) Teléfono 13-727

SAN SEBASTIAN

hice cuanto pude hacer, pero me fué imposible salvarlo. Y si no hubiese sido por mi habilidad excepcional...

El Presidente. — Escoge usted una ocasión pésima para hablar de su habilidad. ¡Olvida usted que a ella debe este desventurado un mes de hospital!

Forgemol.—Su inconcebible imprudencia debió hacerlo polvo. Gracias a mi habilidad, repito, sólo saco del golpe unas cuantas escoriaciones.

El Presidente. — (Agresivo). Afirma su víctima que no oyó ni sus gritos ni el claxon de su carro. ¿Quién nos dice que usted accionó su... trompeta? ¿Cree usted que este hombre iba a dejarse atropellar por... mera mansedumbre?

Forgemol.—En primer lugar, no hubo atropellamiento. Y en segundo, obra en autos la constancia terminante de un médico local, en la cual éste asienta que el señor es sordo como un poste, como un zapapico, como una alfimbra.

El Presidente. — (Irritado). ¡Le prohibo que hable sin caridad de la desgracia de este infeliz!

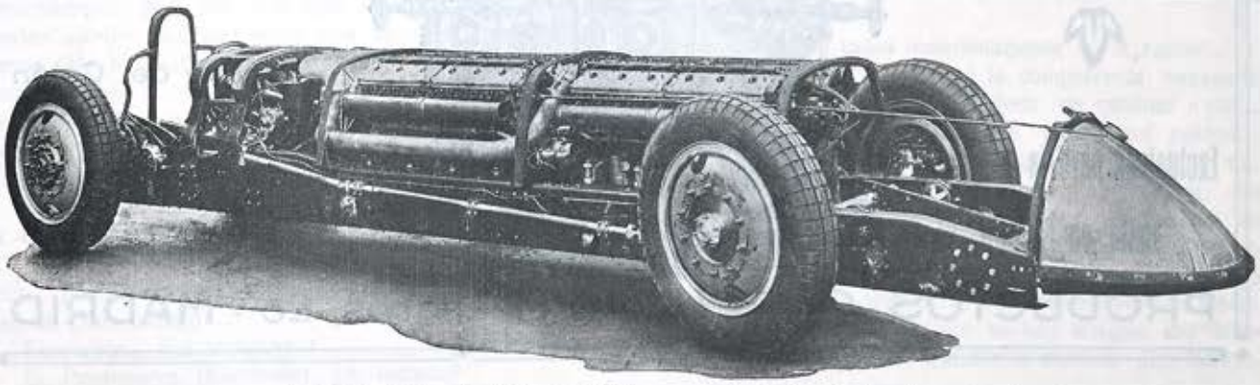
Forgemol.—Son comparaciones comunes y corrientes... En los caminos, los peatones sordos debieran llevar a la espalda un gran cartel aclaratorio. La falta de disposiciones sobre la materia es un yerro del Código de la ruta...

El: Estoy dando gracias a Dios, porque no pude conseguir el divorcio.—De "Judge".

Ella.—¿Puedes manejar con una sola mano?
El.—Perfectísimamente.
Ella.—Entonces cometé esta manzana.

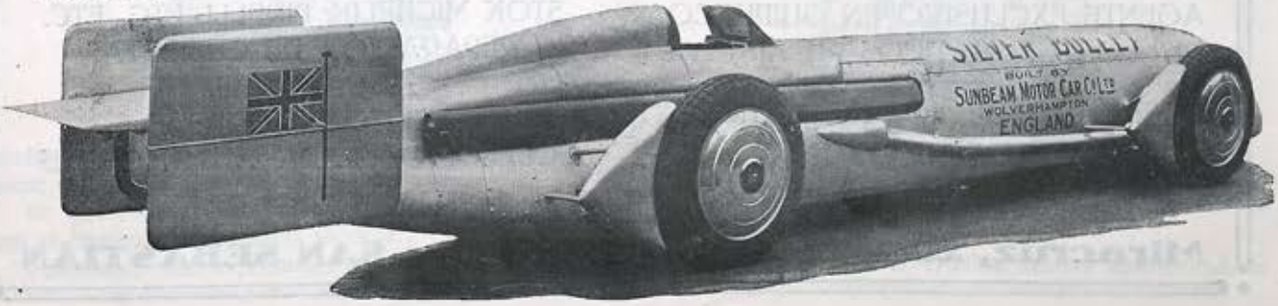
El Presidente.—(Amoscado). ¡No! Debieran ir marcados con el hierro, como los animales. ¿No le parece? ¡A fé mía que estos automovilistas quisieran ser dueños del mundo! ¿Qué velocidad llevaba usted?

Forgemol.—Ya he dicho: cuarenta kilómetros.



Es la máquina monstruosa, el bólido de las velocidades fantásticas, cuyo diseño sirve de desahogo a los ingenieros que en la práctica moderna ven frenada su imaginación por las prosaicas exigencias de la producción standard.—El Sunbeam bimotor 2.000 H. P., que corrió en Daytona, en las manos de Kaye Don, por el record de Segrave. Pero no pasó de los 330 kilómetros por hora.... Su creador, Louis Hervé Coatalen, achaca el fracaso a deficiencias de carburación....—También el mal estado de la pista influyó mucho en el pobre (?) resultado obtenido.

Arriba: el Bala de Plata («Silver bullet») al desnudo. Abajo: con su finísimo caparazón de aluminio y sus planos estabilizadores.



AGENCIA GIMENEZ

R. E. O.

Paseo de Colón, 4

Teléfono 1-20-33

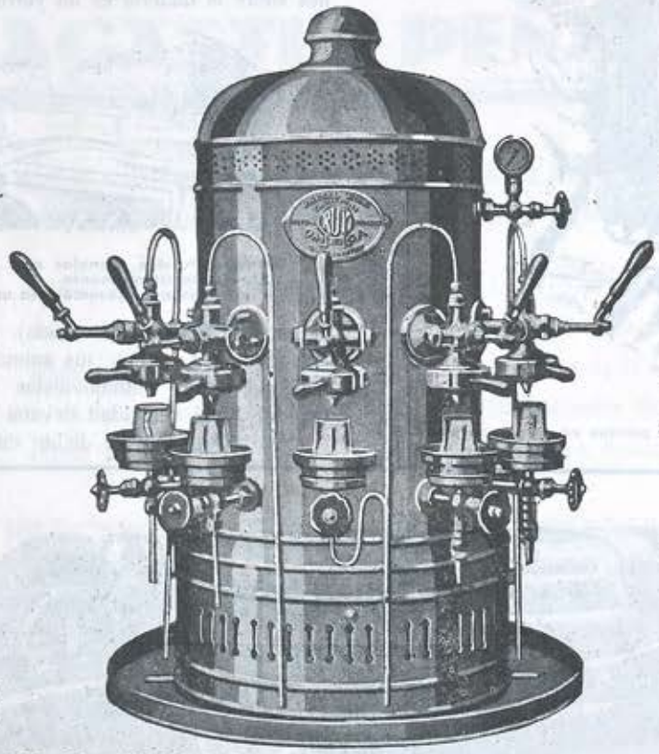
CAMIONES RÁPIDOS

Compra-venta de coches y camionetas de todas marcas

Procedentes de cambios.

No olvide esta marca si desea tomar un buen café

Todos los buenos establecimientos. poseen estos aparatos



MARCA REGISTRADA RUY OMEGA

Fabricante:

Rafael Urbe

Paseo de Colón núm. 8

SAN SEBASTIAN

Exclusivos para la venta en ESPAÑA

PRODUCTOS COPELAND - Peligros, 2o - MADRID

BOLSA AUTOMOVILISTA

GRAN ALMACÉN DE NEUMÁTICOS

AGENTE EXCLUSIVO EN GUIPUZCOA DE LOS NEUMÁTICOS "U-S-ROYAL"

DEPÓSITO DE LOS NEUMÁTICOS **"DUNLOP"**

STOK MICHELIN, PIRELLI, ETC. ETC.
REPARACIÓN DE CUBIERTAS Y CÁMARAS.
ACEITES Y GRASAS
ACCESORIOS PARA AUTOMÓVILES

AGUSTÍN IZAGUIRRE

Miracruz, 22 ~ Teléfono 10951 ~ SAN SEBASTIÁN

El Presidente.—Es mucho para cuando hay un peatón delante. Es mucho para cuando hay al lado un camino vecinal que el peatón puede tomar a última hora. ¡Si us-

Muy pronto, después de la telsión, el telemovimiento: —¡Imbécil! ¡Se ha equivocado usted de número!

tedes supieran que todos los peatones son sordos y que todos están a punto de cambiar sus pasos, no habría tantos accidentes!

Forgemol.—¡Qué divertido sería el tráfico con tan divertidas condiciones!

El Presidente. — (Violento). ¡La circulación, el tráfico, como usted lo llama, no puede ser divertido, señor mío! ¡Debe ser segura y nada más! Precisamente porque usted y los suyos toman la circulación como un divertimiento, precisamente por ello ¿me oye usted? porque siempre andan ustedes haciendo pujas con la velocidad, en ese torpe afán de pasarse los unos a los otros, se alarga espantosamente la estadística de los accidentes, que no muy tarde reemplazarán, por su frecuencia, a las pestes de la edad media... ¡El automovilista es el cólera moderno!... ¿Sabe usted siquiera aplicar los frenos?

Forgemol.—Los agentes, a instancia mía, verificaron la violencia del freno en la tierra...

El Presidente.—Debió usted frenar con mayor fuerza aún... ¡Con las dos manos y los dos pies!... ¡Merece usted un buen castigo!...

Forgemol.—Fuí arrastrado.

El Presidente. (Asombrado). ¿Arrastrado?

Forgemol. — No a la prisión, señor Presidente. Al aplicar los frenos con todo vigor, fuí arrastrado con el

coche. Es decir, el carro derrapó a un lado y estuvo a punto de volcar.

El Presidente.—No trate usted de enredar al tribunal con el empleo de expresiones técnicas...

Forgemol.—Son expresiones de uso común entre automovilistas... Yo lamento la incompetencia de los jueces avocados al conocimiento de estos asuntos...

El Presidente.—(Ofendido). ¿Qué está diciendo usted? ¿Usted habla, usted osa hablar de mí..., de nuestra incompetencia? ¿Cómo sabe usted que soy incompetente? ¿Quién le ha dicho que no pueda manejar yo uno de treinta y seis caballos?

Forgemol.—Si no tuviese yo datos, estas palabras me bastarían para conocer su ignorancia. ¡No entiende usted las palabras más comunes y confunde lamentablemente treinta y seis caballos con treinta y seis... cándelas!

El Presidente. — ¡Le mando callar! ¡Está usted rebasando los limites! ¡El Tribunal posee los medios necesa-

El propietario al mecánico: Tengo una suerte loca: he caído sobre un trébol de cuatro hojas.

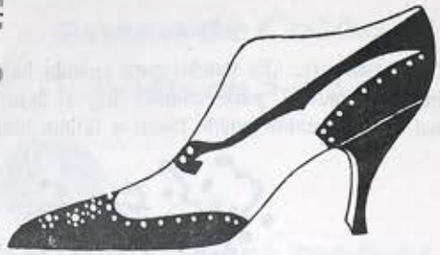
rios para volver a usted inmediatamente a la razón!... Y espero que usted me concederá la competencia necesaria en materia de peatonería, quiero decir, de caminar a pié... El hombre se hace automovilista, pero nace peatón... Esto es desde la más remota antigüedad... Y como tal, tiene derechos incontrovertibles... Se puede decir, sin juegos de palabras, que precisamente por peatón lleva un paso adelante sobre los automovilistas, porque éstos no son más que los advenedizos, los que llegaron tarde, los beneficiarios de la circulación!... (Acalorándose mientras habla). Mucha suerte teneis puesto que no hay testigos del accidente. Fortuna vuestra es también la sordera del infortu-

Sorpresa de la señora Smith al poner en su gramófono el disco "Pájaros en el bosque"...

nado peatón, porque el Tribunal hubiera aprovechado la

ANGEL ARDANAZ

ESPECIALIDAD
SOBRE
MEDIDA



Mayor, 12 SAN SEBASTIAN Teléf. 129-22

CASA DIAZ

Avenida, núm. 3

Teléfono núm. 10152

Discos de todas clases

BROASCAST
"LA VOZ DE SU AMO"
ODEON
PARLOPHON
POLYDOR
REGAL

Gramófonos portables, variadisimos modelos. Gramolas eléctricas, y amplificadores con altavoces.

Pianos - Autopianos

COMPAÑIA ESPAÑOLA DE TURISMO

PASAJES MARÍTIMOS Y AÉREOS
BILLETES DE FERROCARRIL
EXCURSIONES EN AUTOCARS Y COCHES DE LUJO. VIAJES COLECTIVOS Y A FORFAIT

Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia, Almería y Palma de Mallorca

PLAZA DE GUIPUZCOA, 11
TELEFONO 14.826

San Sebastián

CASA COMET

Sucesores A. del Teso y J. Otero

CONCESIONARIOS DE LOS ACUMULADORES

EXIDE

Talleres eléctricos con gran stock de piezas de recambio para los equipos eléctricos.
Auto-lite - Bosch - North - East - Delco - Remy - Attwater, etc. etc.

Oquendo, 11
Teléfono 13176

San Sebastián

Fuenterrabía, 29
Teléfono 14290

ocasión de aplicaros la pena máxima, para dar así un excelente ejemplo a todos los aplastadores!

FORGEMOL.—Pues yo, practicante consciente del camino, lamento esa falta de testigos, pues si los hubiese todos vendrían a declarar, bajo la fé del juramento, que yo lancé cuantos avisos pude. Y añado mi pena porque la ley no permita «fastidiar» a un peatón duro de orejas que atraviesa los caminos bruscamente, sin echar siquiera una mirada atrás, sin una señal previa, exponiendo a un hombre honrado, como yo, a convertirle en asesino involuntario y a comparecer ante un Tribunal ignorante de cuanto se refiere al automovilismo.

HARRY A. MILLER
El célebre Californiano, constructor de los coches de carrera Miller, vencedores en Indianópolis, en 1926, 1928, 1929 y 1930

EL PRESIDENTE.—(Indignado hasta el colmo). ¡Una palabra más, Forgemol, y le aplico fuerte multa!... ¡Retírese y pronto!... Su comportamiento en esta sala, donde todo invita a la calma, es la mejor demostración de lo que puede ser su nerviosidad cuando conduce un vehículo mecánico... Es la mejor demostración de su culpabilidad... Moralmente estamos ya seguros de ella... Pero no podemos castigarlo porque nos faltan las pruebas materiales... Salga de aquí inmediatamente y que NO VUELVA YO A ENCONTRARLO.

BILLIE ARNOLD
Ganador del Gran Premio de América 1930 (500 millas de Indianópolis)

* * *

MILLE JUNEK
No sabemos si Keyserling, admitirá esta fotografía, por lo menos el fondo... Manos de mujer pecadoras, que sienten impulsos varoniles, cual es la de hacer encabritar este caballo de acero, capaz de enviar a la eternidad al más arriesgado piloto... Y sin embargo Mdme. Junek, ha rodado en Lasarte a más de 130 a la hora....

Siete años han trascurrido. El automovilismo ha alcanzado un desarrollo apenas imaginable. Con increible rapidez sobrepasó cualesquiera previsiones. En Francia hay ahora un auto por cada treinta habitantes y las estadísticas aún no hablan en términos definitivos. Por desgracia, los accidentes se multiplican en proporciones matemáticamente paralelas, sin que valgan los reglamentos, las

FREDERICK S|. DUESENBERG
("Fred„ Duesenberg) el famoso constructor de Racers y de supercoches de turismo.

Concesionaria de líneas aéreas subvencionadas S. A.

C. L. A. S. S. A.

Servicio diario de pasajeros y mercancías en

AVIONES TRIMOTORES

a **Barcelona**
Sevilla
Biarritz, con enlace de la línea **París - Londres**

Jueves - Servicio directo de **Madrid a París.**
Martes - Servicio a Canarias con escala en **Larache-Agadir - Cabo Juby - Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.**

Viajando en los **Trimotores** de **C. L. A. S. S. A.,** ahorrará Vd. más del 90 % del tiempo, disfruta de los agradables y diversos panoramas que se divisan en toda la ruta y no experimenta Vd. el cansancio, ni la suciedad del polvo como haciéndolo por ferrocarril o automóvil.

La **C. L. A. S. S. A.** cuenta con expertos pilotos que tienen más de 4.000 horas de vuelo y tiene cada 50 kilómetros aerodromos eventuales para aterrizajes en caso de necesidad.

C. L. A. S. S. A. tiene montada una información meteorológica que permite conocer el estado del tiempo en la ruta diez minutos antes de la salida de los aviones.

Seguridad - Comodidad - Confort - Rapidez

No deje de viajar en los Aviones C. L. A. S. S. A.

En Madrid.
Despacho Central y Oficinas:
Antonio Maura, 2
Teléfs. 18238 - 18230
La Hispano Suiza, Av. Conde Peñalver, 18
Teléfono 17552

Delegación en **Barcelona**
Pl. Cataluña, 17
Teléfs. 20780 - 20789

Delegación en **SEVILLA**
Av. Reina Mercedes, 1
Teléf. 21760

Informes en todas las Agencias y Hoteles

nuevas leyes, las nuevas sanciones penales, las brigadas volantes, los puestos de socorro.

Por último, para aplicar las leyes y examinar la multitud de expedientes a consecuencia de accidentes en caminos, se ha llegado al establecimiento de tribunales suplementarios, integrados con jueces enteramente competentes. El número, la diversidad, la delicadeza de los casos, requi-

UNA PANNE
Historieta por GALINDO

rieron tribunales especializados. Imposible era ya consignarlos a jueces, generalmente bien intencionados, más del todo ignorantes de lo que es, desde el punto de vista del automovilista, una carretera, un viaje, un bache, un asfalto mojado, una derrapada, un paso a nivel, un deslumbramiento de faro. Pasaron los tiempos de los tribunales integrados por hombres sin experiencia alguna del volante. Entonces, los jueces ni siquiera habían llegado a realizar alguna regular excursión en automóvil. Y, cuando les tocaba en suerte conocer de un caso, aplicaban su criterio a la buena de Dios, ateniéndose mas que a nada a las palabras torpes de guardas y gendarmes, tan incompetentes como ellos en materia de automovilismo.

En vigor ya las nuevas leyes, los magistrados fueron designados de oficio por el ministerio público, que los

¿Por qué no se ha de fabricar un Sedan que sea digno de su nombre?

elegía entre los menos viejos y los menos empolvados y les exigía, cuando menos, el examen indispensable para obtener una licencia de automovilista y una práctica caminera de un mes.

El Presidente Minutier quedó abocado al conocimiento de juicios automovilísticos. Sus aficiones deportivas le merecieron tal distinción, pues el Presidente que gustaba de pasear en bicicleta por las rutas campesinas y hacia cada día, en pijama, movimientos rítmicos para combatir la obesidad. La policía informó estas particularidades al ministerio público. Y como los jueces especiales gozaban de innumerables beneficios y alcanzaban con relativa facilidad puestos tan importantes como los de presidentes o secretarios de los nuevos tribunales, Minutier se lanzó a «La Escuela del Volante», la cual, segun rezaban los prospectos respectivos «enseñaba como ninguno a manejar bien y contaba ya entre sus discípulos a miembros distinguidísimos de la magistratura». Minutier estaba dispuesto a cumplir con los requisitos de la ley, para obtener rápidamente el nombramiento anunciado.

Y como no había recibido del cielo dones muy especiales, hizo una carrera más bien regular y llegó, todavía asombrado, a la época de los tanteos, de las irresolucio-

Los dos a un tiempo.—Parece que hoy hace menos menos frio que ayer.

LA MUJER.—Eres una calamidad. Hay que tener más cuidado, porque esto que me has traído no es un traje de baño: es una corbata vieja tuya.

nes, del «destanteo»; es decir, a la época temible del examen final.

Una mañana, a eso de las nueve, el grave presidente del tribunal, acostumbrado a hablar siempre ex-cátedra, llegó humildemente al lugar de la cita, tímido y vacilante, para medir sus fuerzas, de hombre a hombre, con el me-

El antiguo banquero.—¡Hop! Maître d'hotel....

cánico brutal, con la maniobra llena de misterios de reacciones peligrosas... La inquietud le tenía hecho un puño el corazón, pues del éxito probable dependía el cambio inmediato de su situación: un paso de gigante por el camino profesional...

Allí estaban ya varios magistrados. El examinador revisaba sus papeles... El Presidente Minutier aguardaba respetuosamente su turno, pues en circunstancias tales no era ya, a pesar de su grado judicial, más que un candidato impresionado, a merced de un simple delegado gubernamental... Entregó sus documentos con esa confusión cerebral propias de las grandes pruebas.

Sin embargo, al escuchar la voz del examinador, se adelantó solemne y subió al automóvil, ocupando el asiento cercano al del perito, que tomó despreocupadamente la dirección. El Presidente Minutier tenía el claro sentimiento de que no sabría funcionar palancas y pedales... Sintió muy cerca de sí el terrible embarazo de la reserva, la complicación del arranque.

EL ACCIDENTE, POR ALCARAZ
—¡Dense prisa, guardias; dense prisa! ¡Que llegan tarde! ¡¡Están al caer las dos!!

—Camine... con suavidad...—ordenó la voz autoriraria del examinador.

Minutier conocía ya esa voz..., la había oído en alguna parte... Volvió sus ojos a la cara del perito y un sudor frío cubrió su frente: era el automovilista que compareciera ante su tribunal, a pedimento de un peatón sordo y semi aplastado... ¿El apellido?... Acababa en ol... ¿Morgefol?... ¡No, Forgemol!... ¡El hombre a quien trató sin piedad, rudamente, en nombre de todos los peatones!...

En efecto, el perito no era otro que el antiguo estudiante convertido en ingeniero de minas, y, a la hora actual, el delegado examinador de los señores magistrados candidatos a la obtención de una licencia para manejar.

El Presidente sintióse desfallecer, en los momentos en que más necesitaba de su sangre fría, de su lucidez integral, para recordar la gráfica del acelerador en relación con los pedales. Una coincidencia inaudita lo dejaba a merced del enemigo personal, dueño del inmediato porvenir!... ¡Mala suerte!

En fin... quizá el ingeniero sólo tendría la memoria de las cifras... no de las caras... ni de los hombres.

—¡Y bién!... ¿Qué está usted haciendo?... ¡La segunda!; exclama con violencia el perito.

El Presidente inicia, a la trompa talega, una maniobra. Su mano se crispa en el puño de la palanca de velocidades... Se oye un horrible chirrido metálico y el automóvil, dando un salto, se para.

—¡Muy bién!... refunfuña el ingeniero de minas... Empiece de nuevo... La marcha primero... ¡Así nó!... ¡Asi no!... Deje el acelerador... Debraye...

El auto se decide «salir»... Al frente, se abre una calle.

—¡Qué diablos hace usted!... Vire... Pero, ¿qué, no está usted viendo a ese imbécil que tiene delante?...

¡Atención!... ¡Frenos!

—Es un loco.

—¡Debe de ser sordo!

Sordo o no, el hombre escapó por milagro. Por fortuna el examinador tenía un doble freno y pudo inmovilizar al vehículo.

—Ahora sí cree usted en los sordos ¿no es verdad?, interroga el perito, revelando que ha reconocido plenamente al presidente del tribunal, nervioso y grosero.

El abogado es un átomo. Quisiera bajar del auto y partir tranquilamente para su oficina, donde juzgaría asuntos sin importancia, en plena quietud.

=Para entrar a esa calle estrecha, comience usted por hacer atrás, manda el examinador.

Sudoroso y lleno de nervios, porque la «gran» prueba ha llegado, el Presidente Minutier se crispa y maniobra... Mete la segunda en vez de la reserva, quiere rectificar y debraya mal. Por fin, a saltos, como si el auto estuviese enfermo de un mal nervioso, lo hace subir a la banqueta, con alarma de un obrero que la recorría a paso de carga.

—¡Magnífico!. . ¡Y este es el hombre que pretendía juzgar con eficencia todos los casos automovilísticos, aún los más delicados y obscuros!... Este es el Presidente que me habría «fastidiado» si hubiese podido hacerlo sin conocer las complicaciones de un auto, ni los peligros de la carretera, ni la tontería del transeúnte!... Señor Presidente, va usted a tener necesidad de repasar sus lecciones. Cuando se sienta más apto, vuelva por acá, para que pueda especializarse en el arreglo de casos de automóvil. No sabe usted ni el abecé de su oficio: ¡vuelva a la escuela!

Todo está perdido. El Presidente tiene la noción del ridículo que va a hacer cuando en el Palacio de Justicia se conozca su fracaso. Entonces, fuera de sí, nuevamente lo domina su carácter autoritario:

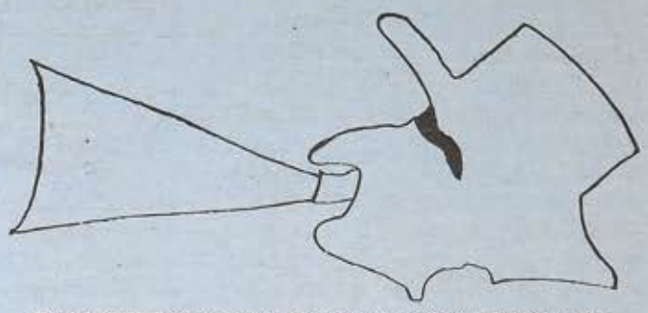
LECCION
¿Cuales son los cuatro elementos?
—Agua, tierra, aire...
—Falta uno: el que causa más accidentes.
—Los automóviles.

—¡Si alguna vez comete usted una fechoría; que no tenga yo que juzgarla!

El ingeniero, vengado ya, sonríe:

—No diga necedades. Antes de un mes estaré fuera de Francia. No se inquiete... ¡Lo dejaré bien recomendado con mis colegas!

PALMARÉS
DEL
Circuito de San Sebastián



BALANZATEGUI, el popular "speaker", que se resiste a abandonar la bocina por el micrófono,. canta el Palmarés del glorioso circuito de Lasarte.

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 Gremónt, Pean, en 4 h. 33 m. 32 s.-2. (Primero en su categoría).

La vuelta más rápida la estableció Eduardo Landa, cubrienio los 17,750 km. en 10 minutos 20 s.

LUIS CHIRON.—Mal anda el monegasco este año. Sus carreras no le llevan ni la regularidad ni el brío de otras temporadas, dejando su figura en 2.º plano. Es lástima, porque si Chirón quiere...

Premio de Sidecars

Clasificación general:

1.º Vicente Naure, 270 km. en 2 horas, 53 m. y 57 s.-2. Media, 73 km. 800 metros por hora.
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, kilómetros 17,750 m. en 12 m. 25 s.

Gran Premio de Turismo

1.ª Categoría;

1.º Satrústegui, Bugatti, 106 kilómetros 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 kms. 500 m. en 1 h. 57 m. y 34 s. Media, 91 kilómetros 358 por hora.
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 kilómetros 700 m. en 4 h. 52 m. 52 s. Media, 91 km. 650 m. por h.
2.º Garnier, Hispano-Suiza. en 4 h. 59 minutos, 2 s.
3.º Boyriven, Hispano-Suiza, 5 horas, 13 m. 23 s.

La vuelta más rápida, Dubonnet, en 9 m. y 26 s. (Media, 113 kms. 310 metros por h.)

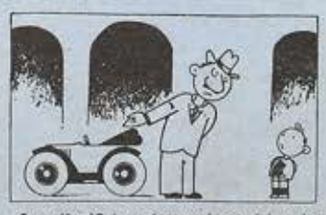
Prueba de Autociclos

Categoría 1100 c. c.:

1.º Bueno, Salmsom, 461 kilómetros 500 metros en 5 h. 39 m. 14 s.-6. Media 82 km. por h.
2.º Benoist, Salmsom, 5 h. 50 m. 15 s.
3.º Mauve, Mauve, en 6 h. 10 m. 43 s.-8, Este tiempo lo invirtió en dar 19 vueltas, obligandole el Jurado a parar.

Categoría 750 c. c.:

1.º Palazón, Senechal, en 6 h. 00 minutos 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).



-Oye, niño. ¿Quieres tener cuidado del coche mientras yo vuelvo? Te daré una propina.
-Sí, Señor. Y para que esté usted más tranquilo me lo subiré a casa hasta que usted venga.

Gran Premio de San Sebastián

1.º Guyot, Rolland Pilain, 443 kilómetros 750 m. en 4 h. 45 m, 57 s. Media 93 km. 773 m. por hora.
2.º Delalande, Rolland Pilain, en 5 h. 19 m. 20 s.
3.º Halmovichi, Ballot, en 5 h. 37 minutos, 16 s.

La vuelta más rápida, Guyot en 10 m. 9 s. Media de 105 km. 300 m. a la h.

Gran Premio de Voiturettes

1.º Barón de L'Epée, Bugatti, 587 kilómetros, 995 m. en 6 h. 54 m. 22 s. Media de 85 kilómetros 58 m. por h.
2.º De Vizcaya, Elizalde, en 7 horas, 25 minutos 46 s.-1.
3.º Satrústegui, Elizalde, en 7 h. 25 m. 46 s.-1.

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

EL CONTE RAMPONI, una de las víctimas del año. (Muerto en los entrenamientos para la Tourist Trouphy del Usiter).

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. a la h.
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 minutos 17,8 s.

Categoría B:

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

Categoría C:

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

Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa

1.ª Categoría:

1,º Leblanc, Salmson, 177,750 km. en 2 horas 8 m. 55 s.-4. Media de 82,600 kilómetros 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.

CORRECCION EXQUISITA

—El hombre bien educado debe aparentar que no se apercibe jamás de la imperfección del servicio.

2.ª Categoría:

1.º Sailer, Mercedes 213 km. en 2 horas 38 m. 27 s.-8. Media de 80,650 km. por h.
2.º Peris, Aurea, en 2 h. 43. m. 51 s.-6.

3.ª Categoría:

1.º Mattihs, Bignan, 319,300 km. en 3 h. 41 m. 17 s.-2. Media de 86,631 km. por hora.
2.º Springel, 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 horas 13 minutos 9 s.-2 Media de 84,130 km. por h.

5.ª Categoría:

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

LOS BUENOS ACCESORIOS

Amortiguador hidráulico

6.ª Categoría:

1.º Gartner, Mercedes, 443,750 km.

Clasificación General:

1.º Leblanc, Salmson.
2.º Mattihs, Bignan.

Gran Premio de San Sebastián

1.º Seagrave, Sumbean, 621,250 kilómetros, 35 vueltas, en 6 h. 1 m. 19 s.-6. Media 103.190 km. por hora.
2.º Constantini, Bugatti, en 6 horas 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 minutos 9 s.-4.
6.º Chassagne, Bugatti, en 6 h. 46 minutos 29 s.-8.
La vuelta más rápida, Constantini, Bugatti, en 9 m. 15 s. 2/5.

1925

II Gran Premio de Autociclos

30 vueltas; 531 kilómetros

Categoría 1100 cm.³

1.º Casse, Salmsom, en 5 h. 36 m. 10 s. Media de 94 km. 82 m
2.º Uribesalgo, Hisparco, en 6 h. 5 minutos 39 s. 2/10.
3,º Marandet, S. A. R. A. en 6 h. 6 m. 57 segundos 4/10.
4.º Fuentes, Hisparco, en 6 h. 51 nimutos 53 s. 2/10.
5.º Arteche, A. S. en 7 h. 22 m. 47 segundos 4/10.

Categoría 750 cm.³

1.º Zubiaga, Austin, en 6 h. 48 m. 43 segundos 2/10. Media de 91 km. 780 m.

Adelántate Enrique, que estoy segura que se lleva el último Taxi.

Vuelta más rápida en la categoría B: Casse, 10 m. 2 s. Media de 105 kilómetros 847.

Vuelta más rápida en la categoría A: Zubiaga, en 11 m. 10 s. Media de 95 k. 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: Arteche, 26567 segundos 4/10.
Corredores que pueden concursar a la 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	»

Los restantes quedan eliminados por no reunir dichas condiciones'

Regularidad: 1.º Marandet, 16 minutos 18 segundos.
2.º Uribesalgo 21 m. 53 s. 9/10.
3.º Casse 24 m. 21 s, 6/10.
La Copa Packard es adjudicada por lo tanto a Marandet sobre coche S. A. R. A.

—Le ruego que no me atropelle, porque sale perdiendo su cafetera.

III Gran Premio de Guipúzcoa

Turismo: Doce horas

Categoría C:

1.º Rigal, Peugeot, 1.144 kms. 732. Media de 95 kms. 94 por hora.
2.º Nicolás Diels, Excelsior, 1.113 kilómetros 187. Media de 92 kms. 765 por hora.

Categoría E:

1.º De Duck-Degrose, Ballot 1.190 kilómetros 504. Media de 98 kms. 375 por hora.
2.º Foresti, Balestiero, O. M. 1.097 kilómetros 813. Media de 91 kms. 484 por hora.
3.º Minoia Morande, O. M. 1.066 kilómetros 592. Media de 88 kms. 872 por hora.

Categoría F:

1.º Sabipa, Bugatti, 1.105 kms. 722. Media de 87 kms. 872 por hora.

Copa de S. M. la Reina:

De Duck-Decrose, 1.180 kms. 504.

Trofeo de la Excma. Diputación de Guipúzcoa:

1.º De Duck-Decrose 15.789.

2.º Sabipa 8.038.
3.º Boillot-Bigal 6.175.

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 segundos 2/10.
4.º P. de Vizcaya, Bugatti, en 6 h. 1 minuto 45 segundos.
5.º F. de Vizcaya, Bugatti, en 6 h. 18 minutos 39 s. 4/10.
6.º Goux, Bugatti.
7.º Lehoux, Bugagtt.
La vuelta más rápida, Divo, en 8 minutos 6 s. 8/10.
Record de la vuelta: Constantini, en 7 minutos 57 s. 6/10 a 133,584 kms. por hora.

5.º Ferry; Bugatti, parado en la vuelta 55.

Record de la vuelta: Constantini, Bugatti, en 7 m. 40 s. Velocidad media 135 kilómetros 214 m. por hora.

1927

V Gran Premio de San Sebastián

Glasificación general:

1.º Materasi, Bugatti, en 5 h. 28,09. Velocidad media, 126,795 kms. por hora.
2.º Dubonet, Bugatti, 5 h. 52,11.
3.º Conelli, Bugatti, 5 h. 40,30.
4.º Chirón, Bugatti, 5 h. 59,45.
5.º Bret, Bugatti, 6 h. 21,56.
6.º De Maleplane, B. U. C.

1926

Gran Premio de Europa

45 vueltas; 779, 175 kms. metros

1.º Goux, Bugatti, 6 h. 51 m. 52 s. Media de 113 kms. 513 por hora.
2.º Bourlier-Senechal, Delage, 6 horas 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 kilómetros 780 m, por hora.
2.º Lagache-Pizard, Ch. Walcker, 1 229 kilómetros 345 m. a una media de 102 kms. 445 metros.
3.º Senechal, Senechal, 1.043 kilómetros 444 m. a una media de 86 kms. 953 m.

Categoría E:

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

Categoría C:

1.º Boillot-Letalleur, Peugeot, 1.085 kilómetros y 074 m. a una media de 100 kilómetros 787 m.
2.º Rigal-Serre, Peugeot, 1.078 kms. a una media de 100 kms. 295 m.

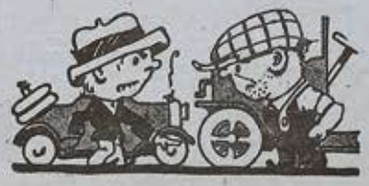
Categoría B:

1.º Merz-Gatner, Mercedes, 1.069 kilómetros 074 m. a una media de 101 kilómetros 816 metros.
2.º Caracciola Kulharte, Mercedes, 1067 kilómetros 155 m. a una media de 101 kms. 655 metros.
3.º Wagner-Walb, Mercedes, 1.055 kilómetros 685 metros a una media de 100 kilómetros 541 metros.
Clasificación general: Manso de Zúñiga-Leonard, Chenard-Walcker.

Gran Premio de España

40 vueltas; 692 kilómetros, 600 metros

1.º Constantini, Bugatti, 5 h, 55 m. 47 s. Media de 123 kms. 776 m. por hora.
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.



Categoría 1.100 cm.:

1.º Martín, Amilcar, en 6 h. 25,54. Velocidad media, 107,844 kms. por hora.
2.º Jourdan, Salmsom, en 7 h. 11,22.
Vuelta más 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 Categoría:

Categoría C:

1.º Peugeot, Rigal-Serre, 1.187,168 kilómetros.

2.º Lorraine, Brisson-Bloch, 1.171,547 kilómetros.

Categoría D:

1.º Aries, Laly-Chassagne, 1.146,359 kilómetros.
2.º Aries, Duray-Chassagne, 1.104,469 kilómetros.

Categoría E:

1.º Georges Irat, Ros-Rehoux, 1.136,897 kilómetros.
2.º Bignan, Clause-Gros, 1.110,642 kilómetros.

SABIPA o CHAVAREL, es lo mismo. Amateur destacado del volante, permitiéndose el lujo de batir a una serie de profesionales en el Gran Premio de Italia (1927, en Pau, tuvo un acidente, que le privará seguramente de participar en las carreras de San Sebastián el año actual. Su figura es simpática y «preciadísima» por los miles y miles que ocupan tanto «tendido de sastre» colgado sobre el autódromo del Burunza. Sabipa, es siempre una figura obligada del cuadro donostiarra del gran «motor».

Categoría G:

1.º E. H. P., Bouriat-Bussiene, 1.115,555 kilómetros.

Clasificación general:

1.º Georges Irat, Ros-Lehoux, 1.147,2.
2.º E. H. P., Bouriat-Bussiene, 1.115,6.

V Gran Premio de España

Clasificación general:

1.º Benoist, sobre Delage, en 5 horas 20,45. Velocidad media, 129,592 kilómetros por hora.
2.º Conelli, sobre Bugatti, en 5 horas 25,01 9/10.
3.º Bourlier, sobre Delage, en 5 horas 29,12 5/10.

Vuelta más rápida. 7 m. 55 s. 2/10. Velocidad media, 157,602 kilómetros por hora.

1928

Gran Premio de España

29 Julio 1928

Coches categoría Sport:

1.º Chirón, Bugatti, 2 h. 25 m. 44 s.
2.º Bouriano. Bugatti, 2 h. 50 m. 15 s.
3.º Delamer, E. H. P. 2 h. 50 m. 59 s.
4.º Crhistin, Lombard, 2 h. 55 m. 44 s.
5.º Laly, Aries.

Gran Premio de San Sebastián

40 vueltas al Circuito; 692,500 kilómetros
25 Julio 1928

1.º Luis Chirón, Bugatti, 5 h. 20 m. 50 s. Velocidad media, 129,659. (Record).
2.º Roberto Benoist, 5 h. 22 m. 55 s.
4.º Lehoux, 5 h. 55 m. 54 s.
5.º Blancas, 6 h. 4. 46 segundos.

Vuelta más rápida, Luis Chirón en 7 minutos 19 s. Velocidad media 141,764 kilómetros. (Record del Circuito.

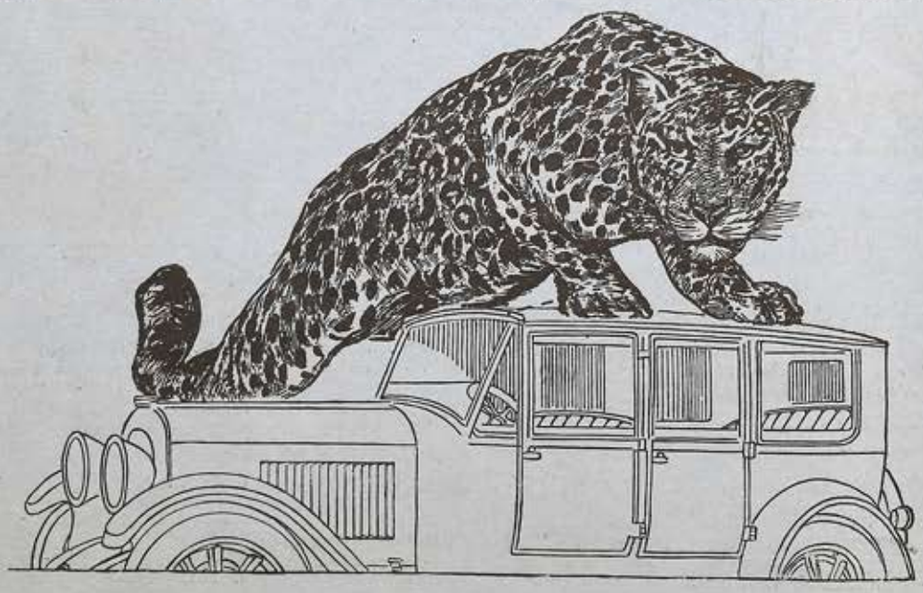
1929

Gran Premio de San Sebastián

40 vueltas al Circuito; 692 kilómetros 500 m.
25 Julio 1929

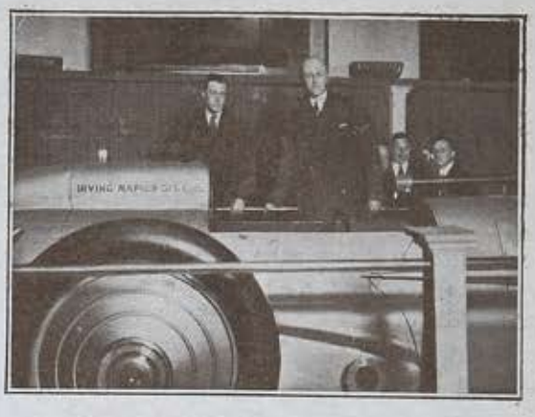
1.º Luis Chirón, sobre Bugatti, en 5 horas, 57 minutos, 6/10 segundos.
2.º Pillipe, sobre Bugatti, en 6 horas, 2 minutos 59 segundos.
3.º Lehoux, sobre Bugatti, en 6 horas, 4 minutos, 18 segundos.
5.º Dreyfus, sobre Bugatti, en 6 horas, 10 minutos, 5 segundos.

El vencedor: velocidad media, 116 kilómetros con 119 metros a la hora.



SIR HENRY SEGRAVE

Pasó Segrave.... Pero ahí quedan sus maravillosos records de velocidad en tierra y agua, los 372'478 kilómetros por hora del «Flecha de Oro» y los 158,835 de la «Miss England II». Un magnífico «pioneer» de la velocidad, que ha desaparecido. Y una figura inmensamente popular, héroe favorito del pueblo británico, Caballero del Imperio.... En la «foto», con el Príncipe de Gales, en la exhibición que se hizo del «Golden Arrow» antes de su desplazamiento a Daytona, en 1929, y en los salones de los hermanos Rootes, de Londres, los famosos vendedores de automóviles.



Hacía mucho tiempo que el pueblo británico no se había emocionado tan profunda y dolorosamente como el 13 de Junio, cuando Sir Henry Segrave perdió su vida al lograr un nuevo record mundial de velocidad por las aguas, en el lago Windermere. Muchos «recordmen de velocidad» británicos han sacrificado sus vidas en carreras y en intentos de crear nuevos records de velocidad de varias clases; pero el Mayor Segrave se había captado la simpatía popular de un modo que no tiene precedente. Tenía gran valor personal, un número sorprendente de records a su crédito, y su voluntad y determinación férreas le ayudaron a triunfar frente a las más desalentadoras dificultades. Pero por encima de todo esto había ganado el cariño de la nación por su encanto personal y por la simpatía de su trato; por su modestia innata; por su carencia completa de altanería, o de jactancia, o de cualquiera de aquellos sentimientos mezquinos o acciones que malean los caracteres de hombres de menor importancia. Era, en fin, un ejemplo encantador de lo que conocemos con el nombre de un perfecto caballero.

Puede decirse que Sir Henry Segrave había dedicado toda su vida a la velocidad. Se deleitaba en la emoción que ésta produce y creía sincera y firmemente en el valor de los intentos de batir records por tierra y por mar. El bote en el que hizo su último intento, el *Miss England II,* era de diseño casi revolucionario. Tanto la estructura como la forma del casco eran nuevos. Tenía dos motores *Schneider Cup Supermarine Rolls-Royce,* que podían desarrollar, cada uno de ellos, 1.900 caballos de fuerza a 3.000 revoluciones por minuto, y su hélice estaba calculada para girar a la velocidad sin precedente de 12.000 revoluciones por minuto. Antes de intentar oficialmente batir el record existente de 96'25 millas por hora, establecido por el Comodoro Gar Wood en América, Sir Henry había tenido dificultades de varias clases, principalmente con hélices averiadas o defectuosas, pero pensó que había llegado la hora de someter *Miss England II* a la prueba máxima.

La nave funcionó magníficamente. En la primera etapa, la milla náutica (1'15 millas terrestres) fué recorrida en 43 segundos, equivalente a una velocidad de 96'41 millas por hora. En la segunda, la milla fué re-

SEGRAVE

el «turista» más rápido del Universo. 372 kms. de media horaria son más que suficientes para bañarse en la Concha a las 12, almorzar en Madrid a las 7, visitar Covadonga por la tarde tomar el aperitivo en La Bilbaína y comer en Biárritz a las 8 de la noche, dispuestos a repetir al día siguiente la excursión.

Sir Henry Segrave, recordman del mundo de velocidad, era socio de honor del R. A. C. de Guipúzcoa y «casi» donostiarra.

corrida en 41 segundos, o sea a razón de 101'11 millas por hora; siendo la velocidad media, por lo tanto, de 98'76 millas por hora. Entonces *Miss England II* emprendió la tercera etapa. Marchó bramando durante parte del curso a más de 100 millas por hora; pero, de repente, saltó del agua y los tres hombres que en ella iban fueron lanzados violentamente. Durante un momento todo quedó oculto tras una nube de agua pulverizada y cuando volvió a verse la nave, estaba flotando boca abajo. A los pocos momentos se hundió hasta el fondo del lago. Con Sir Henry Segrave estaban su ingeniero, Mr. P. Halliwell, que se ahogó, y su mecánico, Mr. J. Willcocks, que estaba herido. Sir Henry mismo tenía heridas terribles y murió de hemorragia interna pocas horas después de habérsele sacado del agua.

Fué un triste, si bien, (como el mismo Sir Henry Segrave hubiera sido el primero en proclamar) ade-

cuado fin de una gloriosa carrera. Había nacido en 1896 y estaba en Eton cuando se declaró la guerra en 1914. Pasó entonces al Colegio Militar de Sandhurst y se alistó oficialmente en el Real Regimiento de Warwickshire en diciembre de 1914. Más tarde fué trasferido al Real Cuerpo de Aviación, en el que trabajó magníficamente; pero en 1916, comandante ya y apenas tenía veinte años, tres heridas seguidas pusieron fin a su carrera militar. Se le dió entonces el puesto de Secretario Técnico del Ministro de Aviación, y en 1918 fué agregado a la Misión de Aviación Británica en Washingtón con objeto de que prestase su ayuda en el desarrollo de la aviación militar en los Estados Unidos de América.

Cuando terminó la guerra dejó el servicio aéreo y dirigió su atención hacia las carreras de automóviles. Pronto llegó a ser un maestro en el deporte. Siempre estaba fisicamente bien, sereno en momentos de crisis y presto en juzgar acertadamente. Se preparaba para cada carrera tan cuidadosamente como cualquier atleta, y se esforzaba todo lo más posible en organizar su personal, sus máquinas y su material, para la victoria. La historia de sus éxitos en las carreras es imponente. En 1923 ganó el Grand Prix de l'A. C. F. y el Grand Prix des Voiturettes; en 1924 ganó el Gran Premio de España; y tanto en 1925 como en 1926 ganó el Grand Prix de Provence. En la pista de carreras era uno de los primeros, tanto por sus méritos como por los resultados que lograba. Como individuo del grupo Talbot-Darracq, ganó la carrera de 200 millas de Brooklands en 1921, 1925 y 1926, y también perteneció al equipo victorioso en 1922 y en 1924.

En 1926 comenzó su carrera de batidor de records en Southport batiendo el record de kilómetro de arranque veloz con un Sunbeam de 12 cilindros (4 1/2 litros) con una velocidad promedia de 152'30 millas por hora. Casi al mismo tiempo comenzó a preparar el automóvil Sunbeam de dos motores, con mil caballos de fuerza, con el que más tarde hizo subir el record de milla a 203'988 millas por hora, y el record de cinco kilómetros hasta 202'675 millas por hora en la playa de Daytona, en Florida. El 11 de marzo de 1929 (su record había sido batido entre tanto por Mr. Ray Keech, un norteamericano que, con un automóvil norteamericano también, lo hizo subir a 207'55 millas por hora), Sir Henry Segrave estableció un nuevo record, no batido hasta ahora, de 231'362 millas por hora con su *Golden Arrow*, provisto de un motor *Napier Lion* sobrecargado.

Su primer intento, en aguas norteamericanas, de batir el record de botes automóviles, fracasó. Esto no hizo más que espolearle a seguir esforzándose, lo que culminó en su hazaña final en el lago Windermere y en su trágica muerte.

A la pregunta que se hace, siempre que termina fatalmente cualquier intento de batir un record, de ¿Para qué vale?, el mismo Sir Henry Segrave contestaba que *si*, que vale para algo. No es meramente una cuestión de velocidad por la velocidad misma. Los concursos de velocidad—decía él—conducen, como todo ingeniero sabe, a «mejores diseños, mayor potencia por menos peso, diseño de cuerpo más limpio, y a todos los otros muchos factores que hacen posible el progreso mecánico». El sabía los riesgos que se corren—nadie mejor que él—pero gozaba la emoción de la lucha y creía que la lección que se aprende en cualquier prueba, vale la pena de todos los riesgos y de todas las pérdidas.

A. B. A.

GRAN TURISMO

La travesía del Sahara en automóvil, por un matrimonio donostiarra

Pocos conocen el tinglado de una organización de carácter internacional, tan intrincada como esta del Circuito de Lasarte que ha de llevar con sí, aumentándolo, el prestigio de la Ciudad. Cada año, el afán de superarse mueve esa poderosa máquina del entusiasmo de nuestro Real Automóvil Club guipuzcoano. En los salones de la Plaza de Oquendo, «ayudamos» con nuestra conversación, esa larga espera que los papelitos azules prometedores de magníficas arribadas de «ases» al puerto del Buruntza nos ocasionan. Entre hora y hora de esa preparación, la charla ha de ir por los senderos del «motor» inevitablemente. Y he aquí, como lógicamente, por educación y

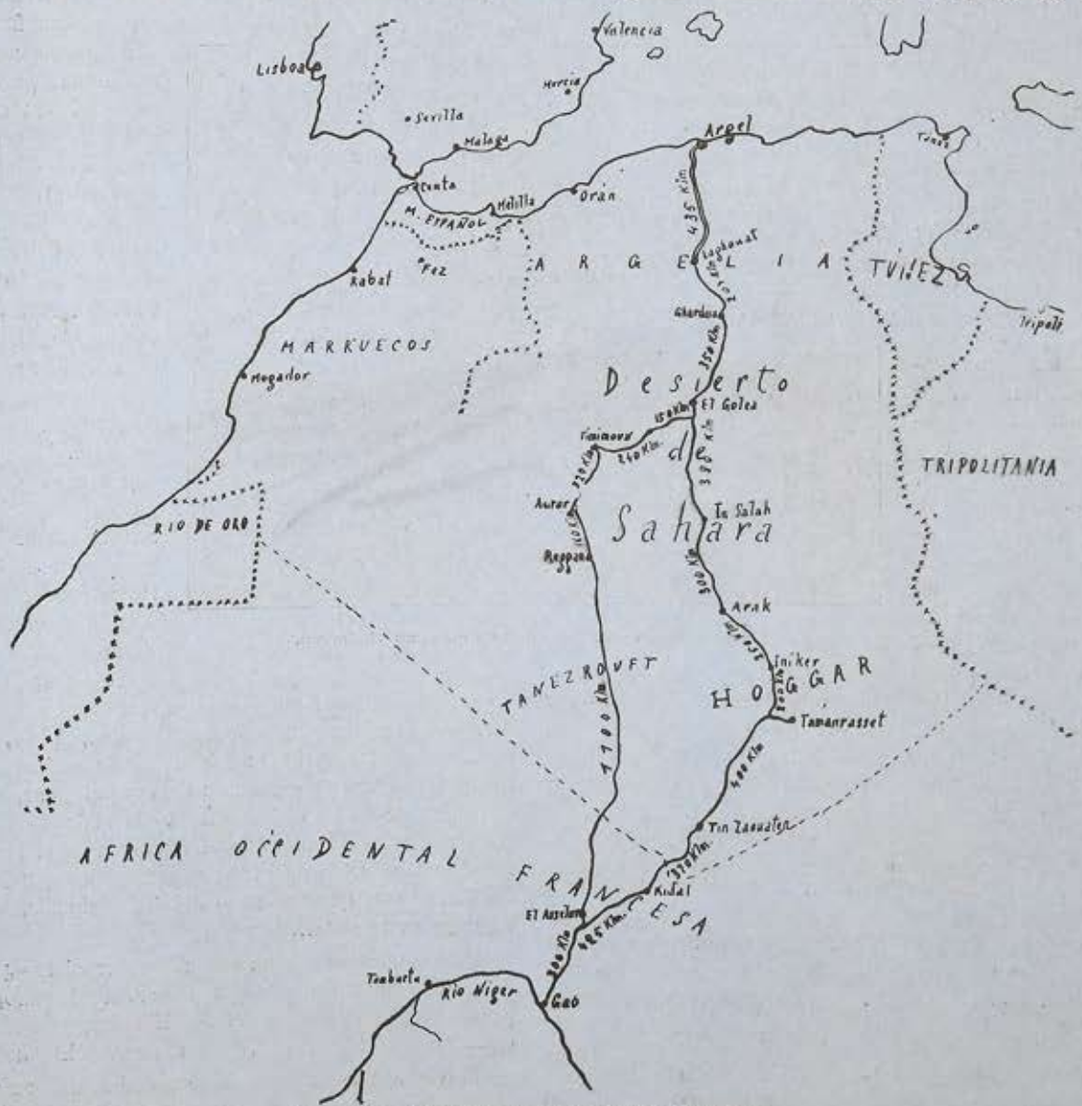


Gráfico de la travesía del Desierto del Sahara.

aunque sin quererlo D. José María Maquivar, Secretario de nuestro organismo provincial—y decir, Secretario significa... lo que todos los Secretarios de estas grandes organizaciones conocen—nos descubre el secreto...

El guardia Cordero; Tras unos cristales opacos, sus ojillos se mueven como presagiando nuevas «víctimas». Es de justicia decir, que quizás sea quien mejor conoce su puesto de «Inspector del Tráfico»—contento eh, amigo Cordero, con el título?—como bien justamente se les denomina por el Continente que descubrió un catalán que se hacía llamar Cristóbal Colón. El lector, conoce la posición del guardia Cordero en la anchurosa y expléndida Avenida de la Libertad. Cerca de él, hemos de abordar un hogar feliz y venturoso; jóven y está dicho todo; pero además un hogar interesante, como quizás no lo descubramos a menudo entre aristócratas, gente de buen vivir, de posición y medios que mal saben utilizar su privilegiada situación en la vida. Esto es lo que nos encanta y esto lo que en nosotros, provoca un deseo de dar a conocer a nuestros lectores, una primera parte de esta interesante historia vivida, y vivida repetidamente, y próxima a ser tripitida, de un matrimonio donostiarra, jóvenes ambos, cuyo gusto, cuyo placer, de viajar, no es de aventuras, no es de bohemia, no es de nomadismo rico, no es de spleen. Nada de paseo de un aburrimiento por soledades ardorosas e inhóspitas. Gusto de conocer la vida, mundos nuevos, bellos amaneceres que tienen por comienzo el infinito como ese atardecer de leyenda del bello fuego africano nos ofrece según el autor de «sur le Niger» una de las emociones más intensa para los espíritus ávidos de bellezas «in natura».

Construcción rara, ¿verdad? Es un pozo Timimoun.

Pero no es nada literario lo que nos proponemos hacer, porque nuestros «medios» e ideas no llegan a eso. Se trata de conocer, de abordar, a ese matrimonio jóven que durante el mes de Febrero último hicieron una atrevida expedición por todo el Sahara, en automóvil, incorporando a una caravana del Gobierno francés, la bandera donostiarra, con las fotografías que mostramos a nuestros lectores podrán comprobar. Un S. S. 2811, que habrá extrañado quizás a los que algo habituados a ese turismo africano que empieza, no llegaron a catalogar de momento, el «barco» que se enrolaba, se abanderaba, por así decirlo en ese Rally a través del Sahara, que ponía a prueba «carro» y voluntades y prometía a sus realizadores —turistas de altura—todo lo que un espíritu refinado del viaje pudiera buscar.

José María Maquivar, nos recoge, pues, y al abordaje..

.....

El 22 de Febrero en Argel. Se trata de un Rally organizado por el Gobierno francés. Salimos—nos contesta A. S. que en unión de su bella y gentilísima esposa, accede a recibirnos gracias a la amabilidad del distinguido Secretario del R. A. C. G. - en la fecha indicada, varios coches italianos y franceses. Español no figuraba más que el nuestro. A 90 kilómetros estábamos ya bloqueados—por la arena, interrogó,—por la nieve, quizás pueda parecerle a V. extraño. Nieve y mucha nieve, como dá idea una de las fotografías que Vd. vé. Dos días en esta situación nos hicieron pensar en las probables dificultades que vendrían a cargar nuestro viaje. Para eso he de adelantarle que nosotros no llevábamos con nuestro coche, sinó una simple provisión de agua, alimentos, conservas, y desde luego, «navegábamos» sobre neumáticos sin ninguna inclusión de cadenas, cuerdas, flejes, etc. que sirviera a facilitar la tracción. A 700 kilómetros de Argel, después de atravesar parajes poco civilizados, entramos determinadamente en el Desierto. Las pistas que dan acceso a él, empiezan unos 200 kilómetros antes. Ya en el inmenso arenal, donde tantas novelas se han forjado y donde tantos dramas han quedado ocultos para el fin de los siglos, entramos por «oasis» que responde a los nombres de Gardahia, El Golea, Tininoun, Adrar, Reggan, siguiendo el itinerario que señala este gráfico. Ya de Reggan, empieza la etapa más dura y peligrosa, si es que el peligro existe en el Desierto, 1.400 kilómetros hasta El Gao, desnudos completamente. Sin agua, sin el menor asomo de un reducido oasis, atravesando la espantosa zona de Tannerouft, que traducido del árabe significa «País del miedo y de la sed»...

Pero,—interviene entusiasmado el cronista—¿cómo podían Vds. guiarse por aquel imponente terreno, en una distancia superior de Burdeos a Gibraltar, cuando nosotros consultamos el Michelin, para ir de Azpeitia a Bermeo?

Muy sencillo—El cronista se asombra de que a esto se le llame muy sencillo, y el lector, creo que también.—De 5 en 5 kilómetros, se sigue la trayectoria y surcos que la arena, aunque Vd. no lo crea, conserva indefinidamente, pese a esas famosas tempestades de viento de que nos hablan los cuentistas africanos, es fácil perderse pero eso

ha ocurrido pocas veces con los actuales medios de la civilización. Diga V. también que llegamos a hacer etapas de más de 500 kilómetros diarios, y aunque parezca inverosímil puede marchar a 100 y 110 kilómetros por hora, por determinados lugares.

A 100 kilómetros de Argel... es nieve... y no arena lo que impide el paso de los coches. En cabeza el S. S. 2811.

...?

Si, en Gao, se entra al Sudan francés, que es por así decirlo la terminación del Sahara. Aquí, una maleza, arbustos espinosos, ramaje enmarañado son las principales dificultades para avanzar, abandonada ya a la arena, delante de los coches, cientos de gacelas, bellos animales, escapan asustados por el bramido de los motores. Se ven también avestruces. Existen hienas y jabalíes en cantidad, pero al parecer, los que vimos pacíficos. Mucha girafa, algún león, estos no vimos y por este escenario se llega al 1.° pozo de Ass-El Lar, muy curioso, como primer lugar habitado después de esa travesía y punto convergente de caravanas. Por aquí, se desliza también el Niger. Caudaloso muy relativo, pero amplio, ancho de cerca siete kiómetros, dando la sensación intensa del mar cercano, lugar afortunado para los cazadores, pues con rústicas piraguas, puede muy bien, hay abundante caza...

...?

Si además de caza mayor, hay caza menor. Caimanes de dimensiones enormes, pero pacíficos al parecer puesto que simplemente heridos por disparos de los negros, facilmente los rematan sin que intenten siquiera defenderse. También hay mucho hipopótamo, algunos de colosales dimensiones...

Entonces todas esas dificultades retratadas en La Crosiere norie, de la Misión Citroen, no son tan relevantes?

No creo yo nos dice S.—y su intrépida acompañante asiente—que esas dificultades fueron de tal calibre, ni siquiera que realmente existieran. En el Rally en que participamos, nuestro equipo iba formado por 4 coches, sujetos desde luego a una disciplina única, aunque con libertad material en cuanto a desenvolvimiento de nuestras aficiones. En la etapa tan larga de 1400 kilómetros tardamos 3 días. Bien es verdad que anduvimos amenudo a 100 a la hora, y sin embargo la misión Citroen, tardó 12 días, además de que se trataba de coche auto-chenillae mientras que nosotros llevábamos simples neumáticos con el dibujo antiderrapant corriente.

¿Y con armas?

Revólveres simplemente, pero en la próxima expedición llevaremos rifles ecpailes puesto que tiene ya un carácter más peligroso.

Entonces, ¿han de volver Vds.?

Sí.—Es un sí rotundo, firme y sencillo, como respondiente a una necesidad creada, a un hábito adquirido—Volveremos si los preparativos que llevamos a cabo, actualmente tienen fin para la fecha que tenemos proyectado el viaje.

...?

Sí, aunque fatigoso es encantador. Bien es verdad, que el calor aprieta de día llegando a temperatura muy normal por aquellos parajes de 45 a 50 grados para descender cuando el rey sol se acuesta a 2 bajo cero, pero la bellísima Sra. de S. asiente—nos hemos hecho a eso, como a dormir, envueltos en mantas sobre la arena, que no es tan blanda como pueda creerse, como a tirar de pala y azada si es preciso romper con alguna dificultad que impida el avance de el vehículo como a vernos

A orillas del fantástico Niger. También los negros conocen los beneficios de la hidroterapia.

sorprendidos por los más variados y extraños fenómenos de espejismo, muchos de ellos producidos por la sed que nos hace ver casi a nuestro alcance inmenso verde y fresco mar, cuanto todo no es sino una altiplanicie de arena ardiente e inhóspita. Misterios del desierto...

Como aires de civilización hemos tropezado desde luego, algo a menudo con caravanas, en las que nos ha extrañado el gusto de oficiales franceses que desdeñan otro medio de locomoción que no sea el camello; otras costumbres que no sean las árabes y es que el Desierto subyuga, atrae, tiene algo de insondable que... Pero—inicia rápidamente nuestro interviuvado—estamos hablando de nosotros y no debe Vd. ignorar que en la excursión fuimos y en la próxima lo seremos, acompañados por un mecánico fiel y consecuente, al que guardo todo mi aprecio, Donostiarra también y ex-boxeador.

¿Lacoste?

El mismo. Dígalo Vd. así en letras de molde, pues el muchacho se lo merece, y aunque en la próxima travesía que llegará D. m. hasta el Congo belga, irá acompañado de otro mecánico, la tarea ha de ser dura también para él.

Entonces, ¿el S. S. 2811 nuevamente en marcha?

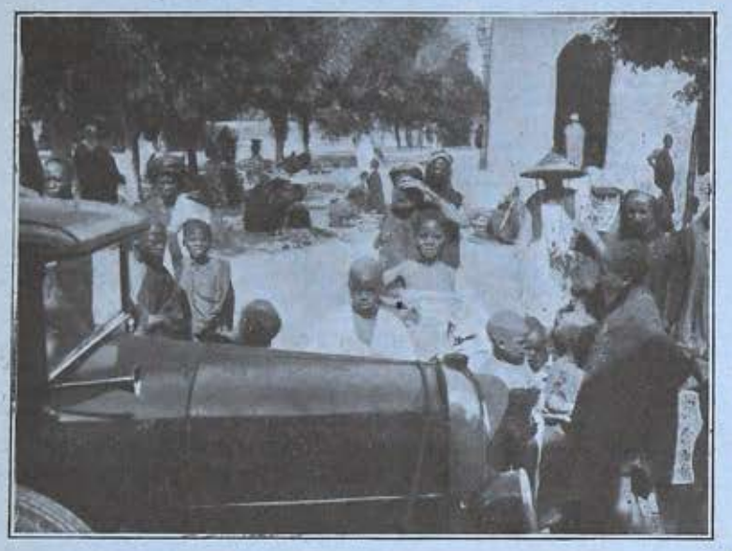
No. Esta vez, no es al viejo 501, a quien encomendamos nuestras vidas y nuestros proyectos, esta vez, es Henrry Ford, quien por mano de su Concesionario de Guipúzcoa, ha de proveernos de dos camionetas con las que con abundantes provisiones, armas — la excursión es mucho más peligrosa que la anterior y todo el bagaje necesario para una travesía individual de ésta índole se necesita...

.....

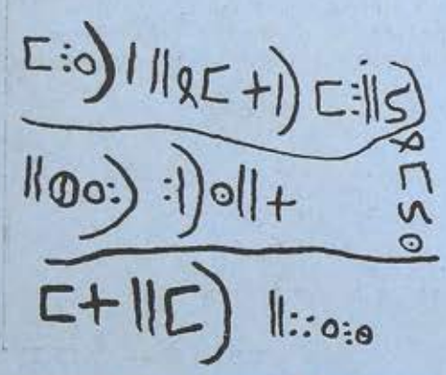
El guardia Cordero se debate entre una nube de «carros» de lujo. Mujeres hermosas. Hombres atildados. Riqueza y refinamiento, hastío y spleen por doquier. Ese jóven matrimonio donostiarra, abandonando todos los placeres, todas las comodidades, toda la facilidad de una vida sin apremios, se lanzarán en noviembre a la conquista de nuevas sensaciones, desconociendo los peligros. Decididamente la raza de Elcano no está extinguida todavía.

San Sebastián, Septiembre de 1930.

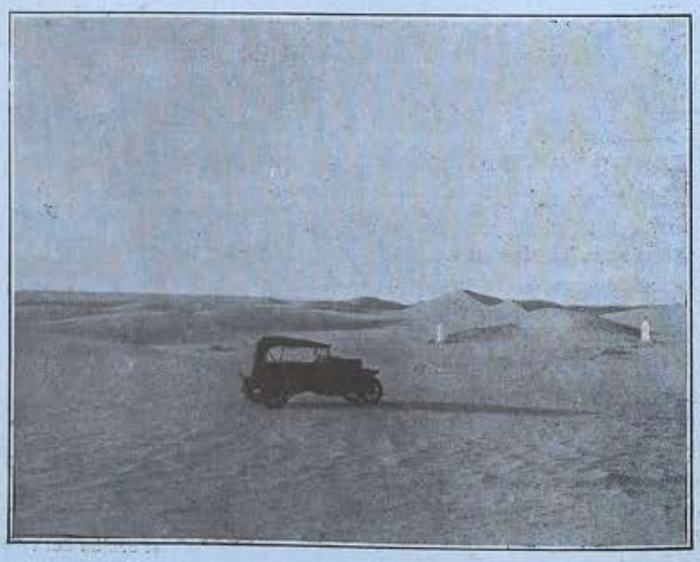
Xavier de Otzaurte.



En un poblado. La sorpresa de los naturales del país...



Caracteres Tifinar (lengua de los touaregs) escrito por un gran Jefe. Traducción: Buenos días, que tal está Vd.? Bordy de Silet - Jefe «goumi» - Murliag Amalas.



Ahí tienen Vds. el coche, nuevo solitario del Desierto... sin temer a esos espantosos «simuuns».

A lo lejos 1.400 kilómetros de arena desiértica os esperan... parecen decirle al Fiat.

Palmarés de velocidades del Circuito de Lasarte

			A Kms. h.	B Kms. h.
Año 1923. —	Eduardo Landa,	Arley Davidson	105,850	106,50
	Guyot	Rolland Pilain		105,350
	Dubonet	Hispano-Suiza	113,310	
Año 1924. —	Seagrave	Sumbean		103,190
	Constantini	Bugatti	112,313	
Año 1925. —	Divo	Delage		123,249
	Constantini	Bugatti	133,584	
Año 1926. —	Constantini	Bugatti		123,776
	Constantini	Bugatti	135,214	
Año 1927. —	Benoist	Delage		129,592
	Materassi	Bugatti	139,762	
Año 1928. —	Chirón	Bugatti		129,659
	Chirón	Bugatti	141,764	
Año 1929. —	Chirón	Bugatti	139,449	116,119

A.—Velocidad en la vuelta más rápida. **B.**—Media horaria en la carrera más rápida.

FIGURAS CONOCIDAS EN EL CIRCUITO

D. J. J. Lizasoain

Don Alberto Abrisqueta

Don Julio Segovia

Los antidetonantes y la fórmula del carburante libre en San Sebastián

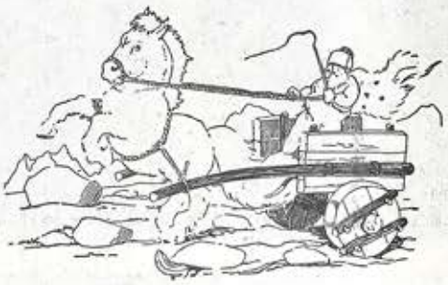
Ahora ,que en los Grandes Premios, al igual en San Sebastián que en Pau, van dándose cuenta de sarcrificar ese aspecto casi ridículo de las limitaciones en el consumo y en la "construcción" del carburante, para dar a las grandes masas del público todo aquello que él busca en estas hermosas competiciones del motor; espectáculo, emoción, riqueza de enseñanzas en cuanto a los ensayos realizados sobre velocidades extraordinarias, nos parece de actualidad el poner sobre este Boletín, este pequeño trabajo sobre los antidetonantes en plan de vulgarización que no dudamos será bien recibido.

* * *

Con el empleo de las substancias químicas antidetonantes que se le mezclan a la gasolina, han venido los motores de mayor compresión, que tienen mayor potencia y más eficacia. Los motores se hacen ahora de dimensiones más reducidas, de peso más ligero, y permiten que el automovilismo resulte más barato.

El interés actual de los surtidores de motor.

Sin embargo, las substancias antidetonantes que han producido esta revelación en el automovilismo, han despertado también ciertos temores en el mundo automovilístico en general. A medida que se ha generalizado el conocimiento de su utilidad, también se ha hecho general el temor de sus peligros y desventajas. Existe el temor de que una de estas substancias químicas sea sumamente venenosa, ya que todas ellas hacen que las válvulas se tuerzan a causa del excesivo calor,



La prehistoria del automóvil.
"I. C. V. de Fuerza"

que obstruye la coladera del carburador, que hacen que el motor se deteriore más rápidamente que cuando sólo se emplea gasolina, que ciertos depósitos que se van acumulando con su uso resulten sumamente perjudiciales para el motor, etcétera, etc.

Todos estos temores no son sino el resultado de una falta de conocimiento acerca del trabajo desempeñado por estas substancias antidetonantes. Es posible que se hagan desaparecer tales temores mediante una explicación de la composición y del funcionamiento de una de estas substancias, el «etilo», que es el que más se emplea.

El «etilo» es el nombre con que se conoce en el comercio la composición antidetonante que consiste de plomo de tetraetilo, de dibromuro de etileno, de aceite de halowax, (que en química se conoce con el nombre de monoclornaftalino), y de anilina roja. Es el resultado de muy largas investigaciones llevadas a cabo por los mejores químicos del mundo , y en él se ensayaron más de 33,000 substancias.

El plomo de tetraetilo que se emplea en esta composición se hace de alcohol y de plomo, y es la substancia que virtualmente elimina las detonaciones de los motores. Logra esto, evitando que la gasolina que se encuentra en la cámara de combustión se queme demasiado pronto

cuando se forman depósitos de carbón, y en algunas regiones los depósitos de cal tienden a elevar la temperatura de los cilindros. En efecto, hace desaparecer el efecto perjudicial del carbón o de la cal en los cilindros.

El caballo.—Animal: Si supieras lo que van a darte cuando termines la carrera...

El dibromuro de etileno contenido en la mezcla antidetonante, se emplea para evitar que el plomo de tetraetilo forme óxido de plomo durante la combustión y que se deposite en las bujías, en los asientos de las válvulas y en las varillas de éstas.

El aceite de halowas es un lubrificante que evita que las varillas de las válvulas de escape se peguen y se quemen. Se dice que si se pusiera aceite de alowas en la gasolina ordinaria, todas las dificultades con que se tropieza con las válvulas se verían reducidas a un mínimun.

La anilina roja que se emplea en esta subs-

tancia química sólo sirve para distinguirla de las demás gasolinas, y es inofensiva.

Sólo hay aproximadamente una cucharadita de té del líquido antidonante—ya sea etilo o cualquiera otro—en un galón de gasolina, o sea una parte en cada 1.300. Es tan pequeña esta proporción, que resulta inofensiva y, sin embargo, sus fabricantes, por un exceso de precaución que nada tiene de criticable, les advierten a todos los compradores que no usen esta substancia más que en la gasolina. En cuanto a los gases que se escapan de ésta, no son más peligrosos que los de cualquier automóvil.

Las detonaciones que tratan de evitarse con

Los accidentes de los domingos en Inglaterra y... en otras partes. Como los comenta LIPE.

estas composiciones, resultan de la combustión demasiado rápida de la gasolina en los cilindros. Se deben a la acumulación del carbón en la cabeza del cilindro y en los pistones. El carbón, y en algunos casos la cal, tiende a elevar la temperatura del motor hasta más allá de aquella a la cual tiene su mayor eficacia y fuerza. También aumenta la vibración a causa de la detonación del carbón y del desgaste.

Con el empleo del líquido antidetonante, la gasolina no se quema demasiado aprisa a pesar de la mayor temperatura de las cámaras carbonizadas, y así se evitan las detonaciones.

Como es natural, estas composiciones no eli-

—Juan, me voy a llevar a uno de los niño a dar una vuelta. ¿Cual de los dos crees que hará más juego con mi vestido?

minan la formación del carbón. El carbón continúa formándose en las cámaras de combustión y por lo tanto, es indispensable limpiarlo a intervalos y esmerilar las válvulas para que tengan un ajuste perfecto.

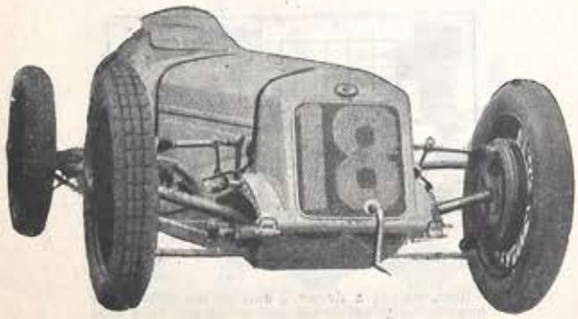
EL GRAN PREMIO DEL AUTOMOVIL CLUB DE FRANCIA EN PAU

21 DE SEPTIEMBRE DE 1930

La capital bearnesa se vistió el día 21 de Septiembre de gran gala. Hasta ahora, simples organizaciones locales o cuando más regionales de carreras en cuesta. Después del gran Rally, una de sus mayores atracciones. Ahora, el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, a cuya escenificación ha contribuído Pau, construyendo un magnífico Circuito, capas de velocidades medias insuperables y enclavado admirablemente cerca de la capital. Realización costosa en la que todos han puesto mano, desde el Gobierno hasta el menor contribuyente de la región, pues son millones de francos los que se han volcado en esos trabajos de preparación en carreteras que ya antes eran más que buenas.

—Pero ¿qué fué lo que te hizo comprar esa matraca?
—Un vendedor muy amable.

No nos extraña pués, el éxito obtenido. Se dice, aunque nosotros no podamos asegurarlo, que los automóviles que acudieron a este Gran Premio, presentado con su hermano menor el Gran Premio de Motos, l'egaron a la asombrosa cifra de 12.000. Con esto queda dicho todo. Nosotros si podemos decir haber visto la ficha 5693 en poder del coche Z-3383, de España. Cabe, pues, afirmar que más de 10.000 coches acudieron a la grandiosa manifestación del gran «motor» probando lo que tantas veces hemos repetido en estas mismas columnas acerca de la fiebre de estas grandes organizaciones deportivas que bajo el punto de vista turístico—único por el cual Pau se ha decidido a crear su Circuito Permanente—tienen un interés primordial para las regiones que han de pasear sus nombres por el extranjero, en reclamo de situación y bellezas dignas de conocerse.



Champetier de Ribes, ministro de Pensiones, lo dijo en su discurso de la noche: «Nosotros os damos los medios, vosotros pondréis la obra». Política gubernamental, digna de ser imitada en el caso concreto de estas ciudades de turismo, cuya orientación necesita su alcance.

* * *

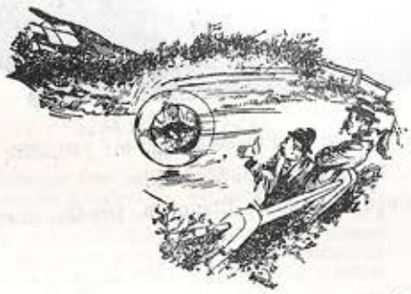
Etancelin, ganó el Gran Premio de Francia, y ganó bien. Mejor dicho, merecidamente. Fué el más regular, un tanto así temerario al cruzar tribunas a 176 teniendo la «epingle a chevoux» a 800 metros. Hizo una carrera bellísima. No participan de esta opinión algunos de sus competidores cuyos nombres he de omitir. Recogiendo impresiones de la carrera, en una mesa rotundamente sportiva que sirvió para que en el banquete de la noche, en los Ambassadeurs, conociéramos el buen humor de Lehoux, de Daniel, de Ciaszkowsky, de L'Espee, de Etancelin mismo, pudimos comprobar que Etancelin no dió todo lo que podía dar. No tenía enemigo ante sí, y desde la vuelta 15, navegaba en conserva con 2, 3 y hasta 4 minutos sobre el verde Bentloy del capitán Birkin. «Etancelin pudo y debió haber dado más insistía X. en nuestra mesa»—el vencedor «hizo» una media horaria de cerca 146 kilómetros sobre los 400 de recorrido—El comentario general era que no apretó en las últimas vueltas, porque tenía ya la carrera en la mano. Así vimos que De l'Espee, que quizás haya hecho la mejor carrera de su vida, ya que sin dos pérdidas estúpidas de 2 y 3 minutos respectivamente, hubiera copado el puesto al polaco Ciaszkosky y al chileno Zanelli, anduvo durante algunas vueltas en las «faldas» del rouennais, navegando también a su vez en conserva. Etancelin le llevaba una vuelta exacta de ventaja, o sea aproximadamente 6 minutos y segundos. Y es que Etancelin, con ese magnífico 2 litros con

compresor, que con el 14 y el 58 (Chiron y Williams) eran los más rápidos sobre el terreno, no quiso forzar esta maravilla de mecánica que ha rodado a 150 de media en Monza, ni quiso exponerse a un posible fracaso. Chirón, bajo, muy bajo de forma el año actual; Dreyfus, el gran favorito de Pau, y Williams, el hombre más rápido sobre el terreno (record de la vuelta a 154 kms. 70 metros en su novena), desaparecido de la carrera, ¿qué enemigos de verdadera ca-

DESTITUCION
—¡Vea, García: desde este momento queda usted despedido.

lidad tenía ese admirable conductor, muy del tipo italiano por su ardid y fogosidad sí que no por virtuosismo de conductor?

Hay muchos que están ya convencidos de que Etancelín es la estrella del año..., siempre que Dreyfus no esté a su lado. Hoy forman los dos el equipo más completo y más

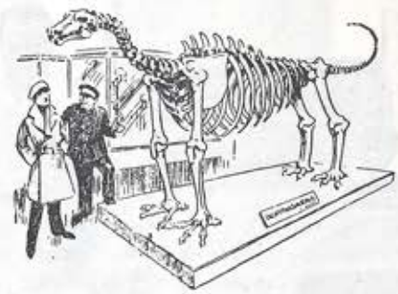


—¿Qué perfección tan maravillosa la de los automóviles modernos! ¡Mira, allí va una rueda a todo escape a la ciudad a pedir auxilio! (De "Motor„ Londres).

peligroso que pueda enviarse a una carrera, porque en los dos concurren las mismas circunstancias; juventud, ambición, valentía y mucho conocimiento de la máquina. Se ha hablado de Chirón. Chiron hizo una carrera desastrosa; dejaba el mando a Bouriat sin motivo alguno; no justificó su reputación, quizás por algo de «nonchalance», producida por sus relaciones con la Casa y cuestiones de orden interior; pero esto solo aparente, puesto que lo que es verdaderamente cierto es que Chirón solamenre ha ganado un primer premio este año: el Gran Premio de Europa, en Bélgica; y para ello, Bouriat tuvo que «aflojar» el acelerador al objeto de que el compañero de cuadra designado ganara la carrera.

Williams era nuestro favorito. Conocíamos algunos de sus tiempos en los ensayos; creíamos saber algo de su máquina, y siempre, aunque no lo parezca, aunque ni aparente así, apoyado por Bugatti, aunque el gran y rubicundo constructor de Molsheim se lo calle o lo niegue a veces. A Williams debemos los momentos de más emoción de la carrera. Anduvo a 150 de media constantemente hasta su retirada en la vuelta decimaquinta; pero llevando la cabeza en las diez primeras vueltas.

De los demás, Zanelli nos gustó bastante; y mucho muchísimo el barón de l'Espée, le «coureur-journaliste», pro-



—El automovilista:
Nada... Nada... Es un buen "chassis„.

pietario de «Le Courrier de Bayona». Hizo la carrera más regular y a 136 de media horaria; y el ocupar el quinto lugar de la clasificación entre los 13 que terminaron la carrera—puesto ganado a Senechal en la última vuelta—, justifica lo que de él hemos dicho antes respecto a que muy

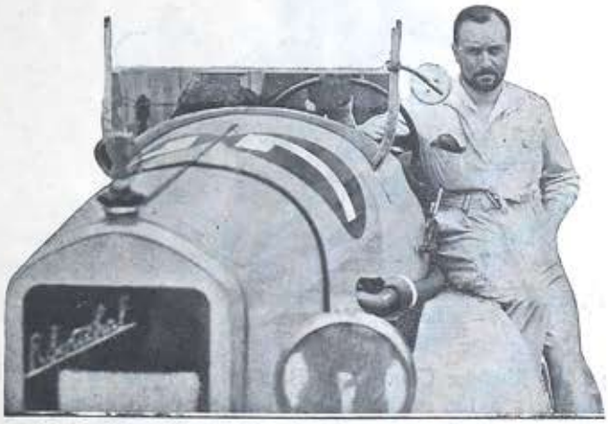
EL AMOR EN 1988
—¡Y pensar que nuestro Juanitín estará a estas horas estudiando!...

posiblemente sea la mejor carrera de su vida deportiva, y quizás... la última.

No olvidemos a Birkin. El capitán inglés llevó más que honrosamente los colores británicos y acreditó ser un piloto

de categoría, y quizás más merecedor de un triunfo rotundo al llevar su «carro» con pasmosa facilidad contra las dificultades aerodinámicas, que le desventajaba en relación a los «Bugatti», por su especial construcción, que en realidad, es casi la misma de serie, pues ese coche ha corrido en Le Mans en gran «port». Su clasificación de segundo le honra; y hora es ya de que se rompa esa pretendida superioridad de los «puro-cielo», contra los cuales no se conoce otra competencia que la de los propios coches de carrera y de construcción especial, por lo tanto.

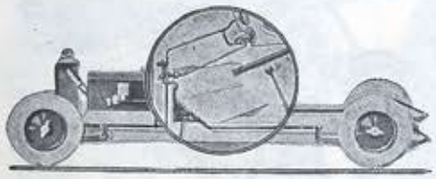
Ciakosky, el polaco, fué cuarto. Quizás el «6» no esperaba esta clasificación. Es bueno; pero dejó atrás a Sene-



ROBERT SENECHAL

Caballeroso, deportivo siempre, el gran Senechal, llevará en Lasarte 1930, el mando del famoso litro y medio Delage.

chal, a Bouriat, a De l'Espée mismo y a otros que son mejores que él. Y con la criba de coches que hizo la recta de Tarbes (salieron 28 y llegaron 11), se vió en un cuarto lugar que le valió sus buenos 25.000 francos de premio, inesperados en verdad, pues no hay más que seguir su colocación cada cinco vueltas, y hasta la última serie no lle-



gó a figurar en los primeros lugares, y eso gracias a determinadas retenciones.

En resumen: una carrera más bien sosa. Eso sí, espléndida en cuanto al aparato, presentación y número de coches. Pero... faltó algo. Espíritu de lucha, acometividad, competencia en suma. Es preciso presentar a los azules otros coches de calidad para que aprieten. ¿Qué es lo que no haría la fantasía de Dreyfus y un Etancelin, «bien empujados», en Lasarte?

MEREDITH.

* * *

Resultados técnicos

Cinco vueltas: 1. Williams (m. h.: 149,230); 2. Zanelli; 3, Chirón; 4. Etancelin; 5. Birkin.

Diez vueltas: 1. Chiron (m. h.: 147,112); 2. Etancelin; 3. Williams; 4. Birkin; 5. Zanelli.

Quince vueltas: 1. Etancelin (m. h.: 146.544); 2 Zanelli; 3. Birkin; 4. Chiron; 5. Senechal.

Veinte vueltas: 1. Etancelin (m. h.: 146,655); 2. Birkin; 3. Zanelli; 4. Senechal; 5. Ciakosky.

Veinticinco vueltas: 1. Etancelin (media horaria: 145-

850); 2. Cap. Birkin; 3. Zanelli; 4. Ciakosky; 5. Barón de l'Espée.

Carrera, 25 vueltas. Total de kilómetros. 395,875.

La máquina y el piloto que restituyeron a Italia la Targa Florio

TRES ASES

Achille Varzi, abordando con su Alfa-Romeo «corsa» una de las innumerables curvas del Circuito de las Madonias. Estilo impecable el de Varzi, para juzgar el cual basta observar como él supera esta curva: La rueda posterior no revela ningún deslizamiento lateral del coche. — En Lasarte, el campeón de los campeones, correrá por primera vez en plan de carrera montando la 2500 Masseratti, vencedora en Monza.

Etancelin (vencedor del G. P. de Francia 1930) Lefieux y Senechal, que defenderán la bandera tricolor ante el ataque italiano.

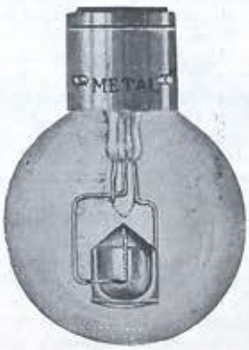
LAMPARAS "METAL-AUTO"

Lámparas Antideslumbrantes

Automovilistas: vuestra
SEGURIDAD
depende de esta
LAMPARA

Concebida con arreglo a la más depurada técnica de alumbrado, se utiliza indistintamente con el mismo buen resultado en los faros «MAGONDEAUX B. R. C.» y en todos los que estén provistos de portalámparas para casquillo de tres enganches y dos palas

DE VENTA EN LOS PRINCIPALES GARAGES Y TIENDAS DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES.



"Super-Bifoco B. R. C."
LÁMPARA ESPECIAL
ANTIDESLUMBRANTE

"METAL SUPER-BIFOCO B. R. C"

Utilizad en vuestros proyectores las lámparas "SUPER-BIFOCO B. R. C."

Así, vuestro equipo de luces resultará perfecto, y efectuaréis la conducción de vuestros coches sin riesgo alguno de accidente por deslumbramiento.

DE VENTA EN LOS PRINCIPALES GARAGES Y TIENDAS DE ACCESORIOS PARA AUTOMÓVILES.

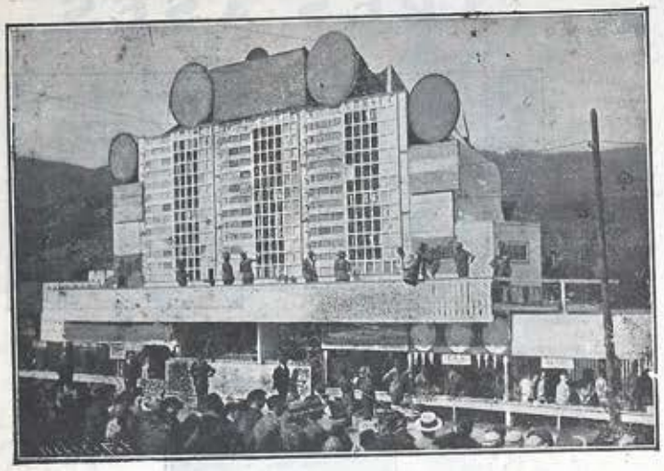
Productos de la

COMPAÑIA GENERAL ESPAÑOLA DE ELECTRICIDAD

Telegramas y Telefonemas { INCAND

MADRID

Apartado 150
Teléfono 74519



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.

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 en 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 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 Ines, los coches retirados o con avería, en el de la C, o último de la fila, la clasificación cada 5 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 Ines (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 que 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 estás enfrentándose con el número de matrícula que figurarán 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 en el circuito, la Excma. 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 y en auxilio de cuadros distribuidores entre sí y con la central instalada en la caseta de las tribunas.

Entre las centrales de la Excma. 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.

Algunos artículos interesantes del Reglamento de las carreras

Artículo 14.—Los conductores titulares podrán ser reemplazados por los suplentes, pero tales sustituciones solo podrán efectuarse a la terminación de una vuelta y en presencia de un Comisario, después de haber obtenido previamente la autorización de este.

Art. 15.—El orden en que los coches han de tomar la salida se determinará por sorteo.

Art. 17.—Estarán 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.

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

Excmo. Sr. Conde de Caudilla

Don Antonio San Gil

FIGURAS CONOCIDAS EN EL CIRCUITO


AGUA
DE
BETELU
AGUAS
MINERALES
MANANTIAL
Dama Iturri
BETELU (NAVARRA)

Los sellos distintivos de la única marca que se impone

El neumático que, como resultado de más de 40 años de experiencia, ha logrado la inmensa mayoría de los éxitos en todas las carreras.

SOCIEDAD ESPAÑOLA
DUNLOP
S. A.

MADRID
BARCELONA
SEVILLA

CIRCUITO AUTOMOVILISTA

VIII Gran Premio de San Sebastián

5 Octubre de 1930

Reglamento

REAL AUTOMÓVIL CLUB
DE GUIPÚZCOA
PLAZA DE OQUENDO
SAN SEBASTIÁN

Modificación al Reglamento del "VIII Gran Premio de San Sebastián".

5 de Octubre de 1930

Art. 4.—Dicho Gran Premio se correrá en el Circuito de San Sebastián, en el 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 519,450 kilómetros, equivalente a 30 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. 4.—Ce Grand Prix sera couru sur le Circuit fermé de San Sebastián, d'un périmètre de 17 kilométres 315 métres, et dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre. La distance à parcourir est de 30 tours, soit 519,450 kilométres.

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

San Sebastián, 6 de Septiembre de 1930

El Presidente de la Comisión Deportiva,

JUAN MONTOJO

VIII GRAN PREMIO
DE
SAN SEBASTIÁN

VIII GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

Artículo 1. El Real Automóvil Club de Guipúzcoa organiza, para el día 5 de Octubre de 1930, una carrera de automóviles denominada **VIII 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.

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 primera categoría establecida por el artículo 1.° 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 lubrificantes, 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 *VIII 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 *VIII Gran Premio de San Sebastián* y recibirá:

Copa de S. M. el Rey y

15.000 pesetas en metálico.

Al vehículo clasificado como segundo le será adjudicado un premio de 6.000 pesetas en metálico.

Al tercero, un premio de 4.000 pesetas en metálico.

Al cuarto, un premio de 2.000 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. No habrá más clasificación que la señalada en el artículo 9.

Art. 12. Los derechos de inscripción para esta carrera serán de 150 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 15 de Septiembre; pasando esta fecha, se admitirán inscripciones, previo el pago de 300 pesetas en concepto de derechos de inscripción, hasta el día 25 de Septiembre, quedando definitivamente cerrada la admisión de inscripciones en dicha fecha y hora. En este último caso, sólo serán reembolsadas 150 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. 13. 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. 14. 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. 15. 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. 16. 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 cifras serán:

Altura: 35 centímetros.
Ancho uniforme del trazo: 7 centímetros.

Art. 17. 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. 18. Todos los coches deberán llevar a bordo durante la carrera un extintor suficiente para apagar los incendios que puedan producirse en el coche.

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 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.

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 R. A. C. de G., 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 15 de Septiembre. Las peticiones que posteriormente se reciban ántes del 25 de Septiembre deberán entregarse acompañadas de derechos dobles. Estos emplazamientos estarán a disposición de sus titulares el día 5 de Octubre de 1930.

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 inscritos tendrán la obligación de contratar con una o con varias Compañías de Seguros los siguientes:

1.° 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 limitacion alguna para la responsabilidad del constructor.

2.° Un seguro para los conductores.

3.° 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 cual-

quiera otra persona de cuya actuación fueran responsables los organizadores.

Los concursantes tendrán la obligación de enviar por carta certificada y antes del 27 de Septiembre de 1930, un duplicado de cada una de las pólizas que hubiesen 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 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:

Sr. Conde de Gra, Vocal de la Comisión Deportiva 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.

VIIIE GRAND PRIX

DE

SAN SEBASTIÁN

VIIIE GRAND PRIX DE SAN SEBASTIAN

ARTICLE 1. Le Royal Automobile Club de Guipúzcoa organise pour le 5 Octobre 1930 une course d'automobiles, désignée sous le nom de **VIII Grand 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.

ART. 4. Ce Grand Prix sera couru sur le Circuit fermé de San Sebastian, 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., toutefois les Commissaires sportifs pourront arrêter la course quand ils la 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 1er 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, chassis et carrosserie.

Ce poids minimum ne pourra par conséquent, être completé 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 arrières des carrosseries ne pourra dépasser de plus d'un mètre cinquante l'axe des roues arrières.

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 extremité 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 rétroscope 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 *VIII 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 *VIII Grand Prix de San Sebastián*, recevra les prix suivants:

Coupe de S. M. le Roi et 15.000 pesetas.
Le second recevra: 6.000 pesetas.
Le troisième recevra: 4.000 pesetas.
Le quatrième recevra: 2.000 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. 11. Il sera établi un seul classement d'accord avec l'article 9.

ART. 12. Les droits d'engagement pour cette course seront de 150 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 15 Septembre.

A partir de cette date les engagements seront reçus avec droits doubles et seront définitivement clos le 25 Septembre.

Dans ce dernier cas seulement seront remboursés aux concurrents prenant le départ la moitié des droits d'engagement, soit 150 pesetas.

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

Art. 13. Les concurrents et les conducteurs devront être munis d'une licence délivrée par un Club affilié à l' A. I. A. C. R.

Art. 14. Les conducteurs pourront être changés pendant la course, mais seulement à la fin d'un tour, et remplacés en presence d'un commissaire sportif et avec son autorisation.

Ces supléants devront être préalablement agrées par le R. A. C. de G.

Art. 15. Le départ sera lancé: les coureurs seront précedés 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 fixé par tirage au sort.

Art. 16. 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 côté leur numéro peint d'une façon très apparente. Les chiffres devront avoir au moins 35 centimètres de hauteur et 7 centimètres de corps.

Art. 17. 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 le deux tiers de la route, afin de permettre le passage à toute autre voiture qui le sollicite; ils sont en autre 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 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 inmobile: serrez votre droite.
Drapeau bleu agité: ralentissez.
Drapeau jaune: arrêt absolu.

Art. 18. Chaque voiture devra comporter à bord pendant toute

la durée de la course un extinteur suffisant pour éteindre l'incendie qui pourrait se déclarer sur la voiture.

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

A 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 necessaire 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 débarrasé 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 autorisé 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 le 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 intéresées à la course, désirant occuper un emplacement dans les postes de ravitaillement, devront en faire la demande au R. A. C. de 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 des droits seront reçues avant le 15 Septembre à 24 heures.

Après cette date les demandes d'emplacements seront acceptées à droits doubles jusqu'au 25 Septembre à 24 heures.

Ces emplacements seront à la disposition des titulaires la journée du 5 Octobre 1930.

Art. 23. 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' 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 reconnait comme seule jurisdiction sportive celle établie par le Règlement Général Sportif de l' A. I. A. C. R. et accepte les pénalités auxquelles il pourrait s'exposer s'adressant à une autre jurisdiction.

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 pourrant 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.

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

Toutes ces polices devront expréssement stipuler que les Compagnies ou Sociétés d'assurances renoncent à tous récours qu'elles

seraient amenées à exercer en cas d'accident ou de sinistre, contre le R. A. C. de G. et contre toute personne dont les organisateurs seraient responsables.

Les concurrents seront tenus d'adresser au R. A. C. de G. par lettre récommandée avant le 27 Septembre 1930 le double des polices qu'ils auront souscrites.

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

La communication des polices, pas plus que leur établissement ne dégagent 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. de 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. de 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. le Comte de Gra, Membre de la Commission Sportive du Royal Automobile Club de Guipúzcoa.

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.