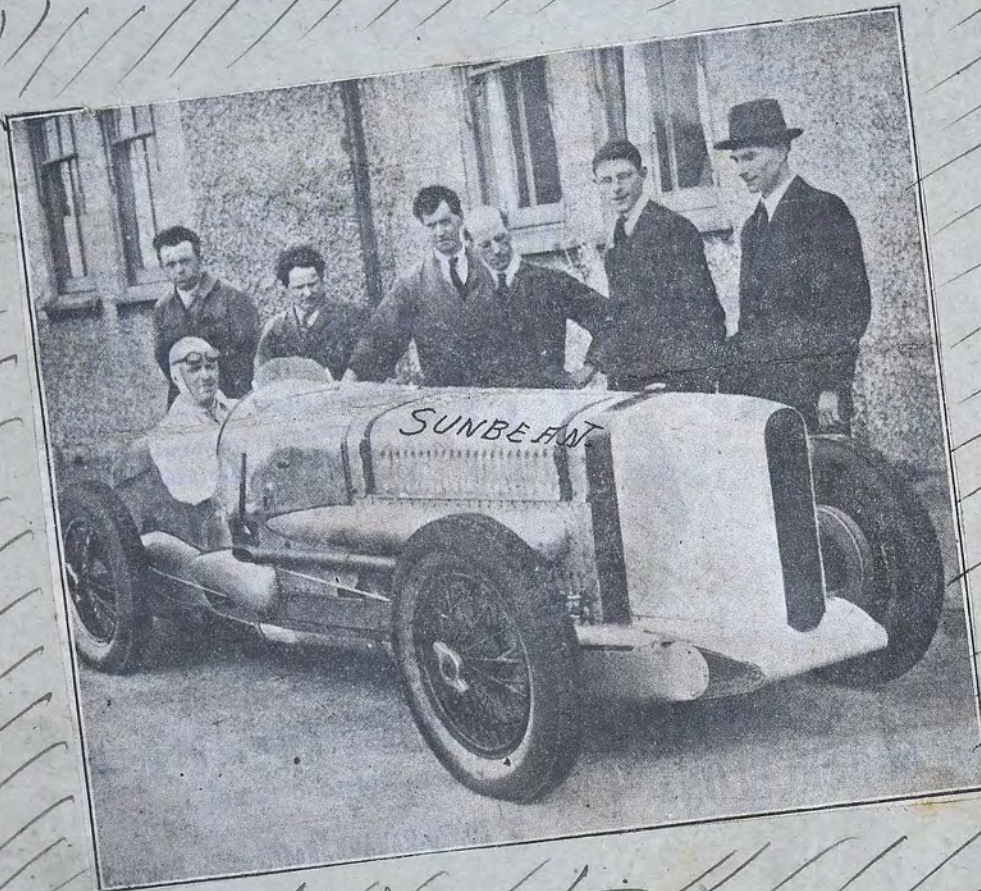


RACVN 006

C 2-02

RACVN 006

Recortes de Prensa
Circuitos de = 1.925 y 26.
Gran Premio de Europa



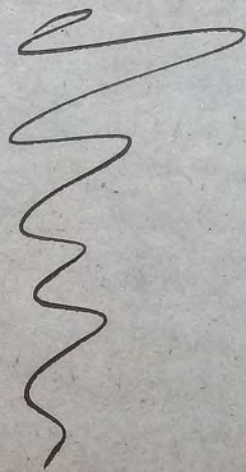
Clayton

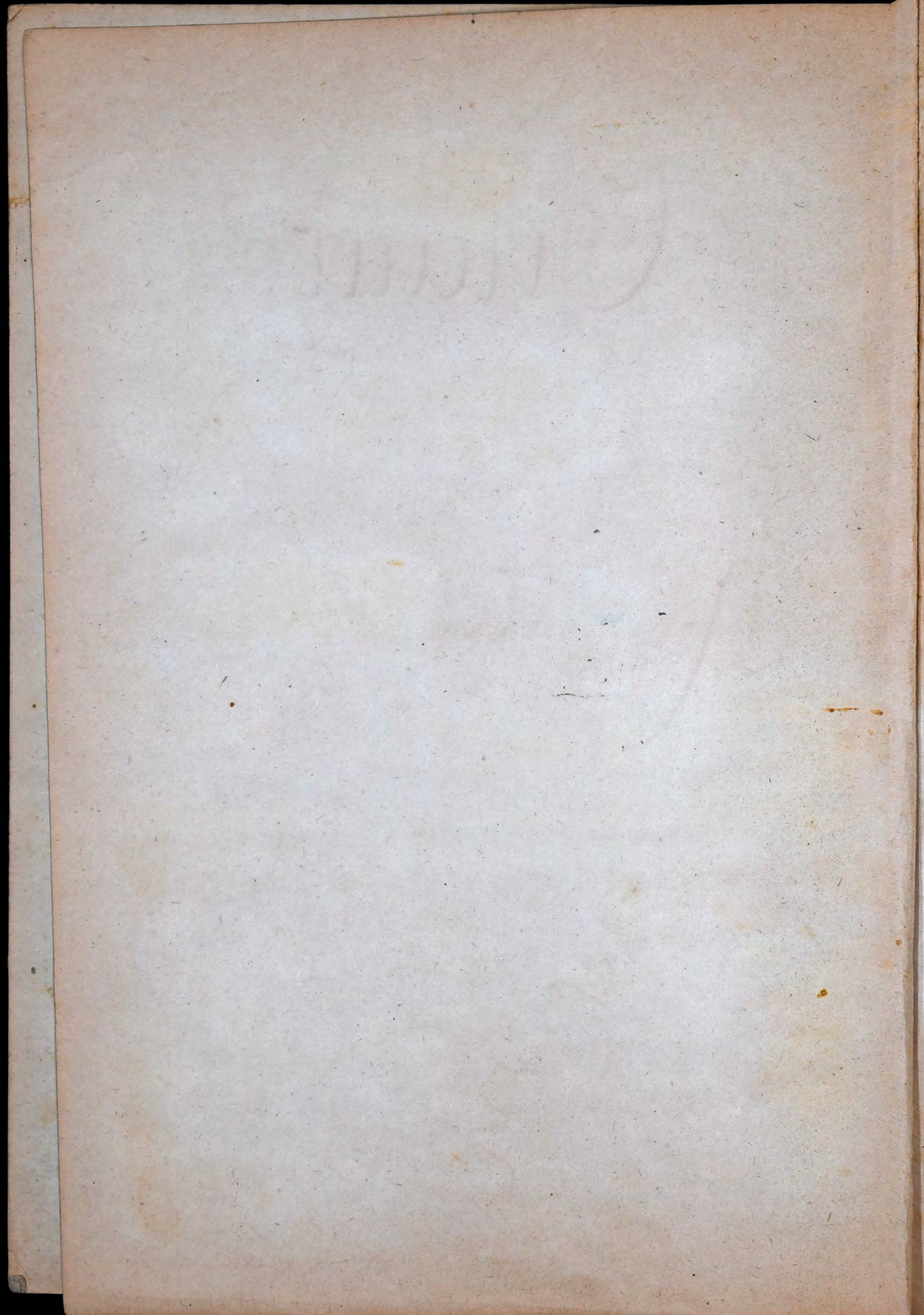
Circuito?

1.925.

Recortes de
Prensa

Gran Premio de
Europa
de
1.926.





Sancti.
22 Mayo. 1925.

Informaciones.
28 Julio 1925.

LE MEETING DE SAINT-SEBASTIEN

A.C. de Guipuzcoa. — 17, 19, 20 septembre

Le classique Meeting de Saint-Sébastien, organisé par l'A.C. de Guipuzcoa, doit avoir lieu cette année les 17, 19 et 20 septembre.

Le programme comportera les épreuves suivantes :

Le 2^e Grand Prix des Cyclecars, à courir le 17 septembre, sur 531 kil. (20 tours du circuit) ; 2 catégories :

Catégorie A : 750 cmc. ; catégorie B : 1.100 cmc. Poids minimum de la voiture : 250 kilos (à vide). Prix (dans chaque catégorie) : 5.000, 1.500 et 750 pesetas. 250 pesetas pour le tour le plus rapide.

Le 3^e Grand Prix de Saint-Sébastien (vitesse) à disputer le 19 septembre, sur 40 tours du circuit (708 kil.).

Les voitures devront être de plus de 1.400 cmc. et peser au moins 600 kilos (à vide). Prix : 50.000 pesetas et la Coupe de S.M. le roi d'Espagne : 15.000, 8.000 et 5.000 pesetas. 1.000 pes. pour le tour le plus rapide. 500 pes. à chaque conducteur prenant le départ. Droits d'inscription : 1.000 pes. par voiture, 1.600 pour deux et 1.800 pour trois.

Le 3^e Grand Prix de Guipuzcoa (tourisme), qui se courra sur 12 heures.

Catégories : 1.500 cmc., 2 litres, 3 litres et au-dessus de 3 litres. Les voitures de la 1^{re} catégorie devront avoir 2 passagers, celles de la deuxième 4 et de la troisième 6, et devront être carrossées en tourisme, avec marche-pieds, pare-brise, etc.

Le départ aura lieu à 10 heures et l'arrivée à 22 heures. Toutes les voitures devront courir avec les phares allumés à partir de l'heure indiquée.

Les distances à parcourir sont de 960 kilom., 1.020 kil., 1.056 kil. et 1.080 kil., suivant les catégories. Une coupe et 5.000 pes. seront donnés au 1^{er} de chaque catégorie et 2.000 pes. au 2^e.

Le premier du classement général recevra le Trophée de Guipuzcoa.

"La Voz"
28 Julio 1925.

GRANDES CARRERAS AUTOMOVILISTAS EN EL CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

organizadas por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, bajo el alto patronato de S. M. el Rey, y con la cooperación de la Excm. Diputación Provincial de Guipúzcoa y Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián

17, 19 Y 20 SEPTIEMBRE 1925.-AUTOCICLOS-VELOCIDAD-TURISMO
140.000 pesetas en premios. Espléndidos trofeos

GRANDES CARRERAS AUTOMOVILISTAS

EN EL

CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

Organizadas por el

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

bajo el patronato de S. M. el Rey y con la cooperación de la Excm. Diputación Provincial de Guipúzcoa y Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián.

17, 19 y 20 DE SEPTIEMBRE 1925

Autociclos - Velocidad - Turismo.

140.000 pesetas en premios. Espléndidos trofeos

"Informaciones"
28 Julio 1925.

AUTOMOVILISMO

Tercer Circuito de San Sebastián.

Han sido ya fijados los precios de las localidades, así como los plazos de abono a las mismas, por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, que viene desplegando la mayor actividad, afanoso de dotar de la organización más completa a las grandes pruebas automovilistas del mes de Septiembre.

He aquí el detalle de estos precios para el Tercer Circuito:

Día 17 (Gran Premio de autociclos).—Palcos: primera fila, 150 pesetas, y segunda, 100. Tribuna: primera fila, 15, y segunda, tercera y cuarta, 10. Libre circulación, 6. Garaje, 10.

Día 19 (Gran Premio de Velocidad).—Palcos: primera fila, 350 pesetas, y segunda, 250. Tribuna: primera fila, 35, y segunda, tercera y cuarta, 25. Libre circulación, 15. Garaje, 15.

Día 20 (Gran Premio de Turismo).—Palcos: primera fila, 250 pesetas, y segunda, 175. Tribuna: primera fila, 25, y segunda, tercera y cuarta, 15. Libre circulación, 10. Garaje, 10.

Por abono para los tres días.—Palcos: primera fila, 600 pesetas, y segunda, 450. Tribuna: primera fila, 60, y segunda, tercera y cuarta, 40. Libre circulación, 20. Garaje, 25.

*

El abono a las antedichas localidades se abrirá a los socios del R. A. C. G. del 1 al 8 de Agosto, y para el público, desde el 8 al 31 del mismo mes.

El despacho de localidades quedará abierto el 1 de Septiembre, reservándose los dos primeros días a los socios, y a partir de este plazo, para el público.

Conviene advertir que en el R. A. C. G. se han recibido ya varios encargos de palcos y que, dado su reducido número, se agotarán pronto.

En Lasarte, donde—como de costumbre—se instalará el lugar de la salida y llegada de los concursantes, han comenzado los trabajos de montaje de las amplias tribunas, en cuyo centro irá colocada la que se reserva a la Familia Real.

Además de las pasarelas habituales en los pueblos del circuito, este año se colocarán dos más, una en Andoain y otra en Hernani.

En un campamento impuso la Legión oficiales y suboficiales.
para mejorar la vida de campaña de

Prensa-ato

Automovilismo

La Semana de San Sebastián.—Gran Premio de Francia

Existe la impresión de que los coches Mercedes, que dieron interés el año pasado, no tomarán parte en el próximo Gran Premio de Velocidad de San Sebastián. Para dar la última llamada a la casa constructora, por si al fin se decide a enviar un par de coches, el representante de la casa Herr Hücke ha marchado a Untertürkheim.

Además del Gran Premio de Autociclos, el notable corredor Oscar Leblanc participará en el de Turismo. En el primero pilotará un Salmson y en el segundo un Bugatti.

Y no sería difícil que participe en el Gran Premio de Velocidad. Todo depende de sus gestiones dentro de esta semana con monsieur Ettore Bugatti.

Anterior a esta noticia se dijo que en turismo llevaría a un Mercedes, el que condujo Sailer el año último, y que parece que actualmente es propiedad de uno de los miembros del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, don Tiburcio Bea.

La casa Olabour ha decidido que el Trofeo K. L. G., en vez de ser un objeto de arte, sea en metálico. Por lo tanto, recibirá las 4.000 pesetas de premio el corredor que realice el primero la vigésima vuelta del circuito en el Gran Premio de Velocidad. No será condición *sine qua non* terminar la carrera.

AUTOMOVILISMO

El concurso de San Sebastián

La Federación Internacional del A. C. ha aprobado ya las fechas y organización del concurso automovilista que se celebrará los días 16, 19 y 20 del próximo mes de septiembre.

El 17 se correrá el Gran Premio para Autociclos (750 y 1.000 c. c.), con 7.250 pesetas de premios para cada categoría. Carrocería libre para dos plazas con un solo conductor a bordo (531 kilómetros).

El 19, el Gran Premio de San Sebastián para coches superiores a 1.400 c. c. de cilindrada, con un peso mínimo a 600 kilos. 79.500 pesetas de premios, de las que 50.000 serán para el vencedor, que a su vez obtendrá la copa de Su Majestad el Rey (703 kilómetros de recorrido).

El 20, el Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa. Cuatro categorías: 1.100 a 1.500 centímetros cúbicos; de 1.500 a 2.000 c. c.; de 2.000 a 3.000 c. c., y superiores a 3.000 c. c. Carrocería de turismo, capot y faros.

Carrera de doce horas (de diez de la mañana a diez de la noche). Recorridos mínimos obligatorios para clasificarse: 80, 85, 88 y 90 kilómetros, respectivamente, por categoría. 28.000 pesetas de premios, repartidos en cuatro de 7.000 para cada categoría. Dos plazas con un solo conductor a bordo.

Las inscripciones se recibirán hasta el 15 de agosto con derechos sencillos, y hasta el 1 de septiembre con dobles derechos.

Este es, a grandes rasgos, el reglamento dictado por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, que está realizando grandes trabajos de mejoramiento en la carretera para poner en excelentes condiciones el circuito, al que se le hará la derivación por Hernani (que consta en el gráfico), con objeto de que se corra en él el próximo año el Gran Premio de Europa.

"El Sol"

29 Julio 1925

Con los trabajos de mejora realizados se espera que los coches podrán aumentar su velocidad en un 20 al 25 por 100 de la máxima posible en carretera corriente. Los concurrentes a la prueba deberán ir unos de otros lo menos a diez metros de distancia.

Para dar idea de la calidad y cantidad de los trabajos que se están realizando en el circuito bastará decir que se ha presupuesto para ellos la cantidad de "un millón doscientas mil pesetas."

ENTRADA

El Sebaste.

III CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

Organizado por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, bajo el alto patronato de su majestad el Rey y con la cooperación de la Diputación de Guipúzcoa y del Ayuntamiento de San Sebastián

17 de septiembre

GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS

19 de septiembre

GRAN PREMIO DE VELOCIDAD

20 de septiembre

GRAN PREMIO DE TURISMO

MAS DE 150.000 PESETAS DE PREMIOS

L'Auto

29 juillet 1925.

LES GRANDES MANIFESTATIONS AUTOMOBILES

LE GRAND MEETING DE SAINT-SÉBASTIEN

aura lieu du 17 au 20 septembre
sous le haut patronage de S.M. Alphonse XIII

Il est organisé par l'Automobile Club de Guipuzcoa
avec le concours de "l'Auto" et est doté de 400.000 francs de prix



Ainsi que nous l'avons annoncé, le meeting annuel de Saint-Sébastien, la perle du pays basque espagnol, aura lieu pour la troisième fois du 17 au 20 septembre prochain. Cette grande compétition internationale a pris rang parmi les manifestations les plus importantes du calendrier automobile. En dehors du fait que la splendide contrée avoisinant Saint-Sébastien constitue une attraction certaine, nous nous trouvons à Saint-Sébastien en présence d'un groupe d'hommes actifs, énergiques et intelligents. A leur tête, M. Rezola, l'éminent président de l'Automobile Club de Guipuzcoa, entouré de brillants collaborateurs et parmi lesquels je citerai M. San Gil, président de la Commission Sportive, M. Zappino, le secrétaire général, M. Amestoy, nos amis Segovia, Ribera, etc... ; tous travaillent d'ailleurs en complète communauté d'idées avec le Royal Automobile Club d'Espagne dont l'actif secrétaire général est M. Résines.

Ce que sera le meeting 1925

Trois épreuves sont prévues au programme : la première journée, celle du 17 septembre, est réservée au Grand Prix des cyclocars et voiturettes, dans les catégories internationales des 750 et 1.100 cmc. La journée du samedi 19 verra se disputer le Grand Prix d'Espagne couru suivant la formule internationale des 2 litres, et qui constituera pour les voitures de course actuelles l'épreuve suprême après les rencontres de Spa, de Montlhéry et de Monza. Il est très possible, et même probable, que nous assistions à cette occasion à la première apparition sur une véritable route, des fameux rangers américains qui feront leur sensationnel début sur piste le 6 septembre prochain sur l'autodrome de Monza, grâce à l'initiative hardie du Grand Officier Mercanti. Nous retrouverons sur le difficile parcours de Saint-Sébastien les meilleures voitures de l'année, et du fait de la date à laquelle le Grand Prix d'Espagne se disputera, il constituera pour certains compétiteurs l'épreuve suprême d'appel de 1925.

Enfin le meeting se clôturera le lendemain 20 septembre par une magnifique épreuve de 12 heures sur le même circuit, épreuve réservée aux catégories sport prévues par le règlement de l'Association Internationale des Automobiles Clubs reconnus. Par exemple pour une voiture de 3 à 5 litres de cylindrée, le poids minimum à vide prévu est

de 1.500 kgs, et la carrosserie doit être susceptible de pouvoir transporter quatre passagers. Nous sommes ainsi dans des conditions plus régulières que celles prévues pour le règlement du Grand Prix de tourisme et qui imposaient respectivement 1.750 kilos et 7 passagers.

Pour chacune des épreuves portées au programme, de très importants prix en espèces sont prévus, et leur total atteint la somme de 400.000 francs ; on voit donc que le meeting espagnol demeure toujours le plus richement doté d'Europe.

Le circuit

Le circuit de Saint-Sébastien qui mesure un périmètre voisin de 17 kil. a fait l'objet, cette année, de travaux gigantesques ; on a évertué une montagne, on a comblé une vallée, on a construit une magnifique route d'évitement qui supprime le délicat passage dans Hernani. Au total, les dépenses engagées dépassent 5 millions de francs.

Cette œuvre considérable a été entreprise à raison du fait que le Grand Prix d'Europe de 1926 sera organisé à Saint-Sébastien. Nos amis d'Espagne ont eu à cœur de donner aux constructeurs intéressés le plus beau circuit routier qu'on ait jamais réalisé jusqu'à présent. Ils ont réussi cette difficile gageure d'établir un circuit spectaculaire, accidenté, dur à la voiture, mais permettant toujours aux conducteurs d'aller vite avec le minimum de danger compatible avec les allures actuelles. C'est un travail magnifique qui fait grand honneur aux Ponts et Chaussées espagnols comme au sens sportif des dirigeants de l'Automobile Club de Guipuzcoa.

Le circuit devait être prêt pour avril 1926 ; or, on courra sur cette nouvelle route le 17 septembre prochain. En même temps, les constructeurs spécialistes des courses, y trouvent l'occasion de pouvoir faire en course le parcours sur lequel ils auront, l'année prochaine, à disputer le Grand Prix d'Europe.

Pour s'engager

Les engagements sont reçus dans nos bureaux, 10, faubourg Montmartre. Nous tenons des règlements à la disposition des intéressés. Les montants de droits d'engagement sont ainsi fixés :

Pour les cyclocars et voiturettes : 300 pesetas par véhicule ;

Pour le Grand Prix des voitures de sport (tourisme), 400 pesetas par voiture ; enfin

Pour le Grand Prix d'Espagne, 1.000 pesetas pour une voiture ; 1.600 pour deux voitures ; 1.800 pour trois voitures ; 2.000 pour quatre voitures ; et 2.150 pour cinq voitures — C. Faroux

"La Voz"

III CIRCUITO AUTOMOVILISTA

Carreras de AUTOCICLOS - VELOCIDAD - TURISMO los días 17, 19 y 20 de septiembre. Ciento cuarenta mil pesetas de premios. Grandes trofeos.

SAN SEBASTIAN-1925

GRAN KURSAAL

The Dansant. Comidas a la americana. ORQUESTAS: IBERIA y LOS GALINDOS. Grandes bailes artísticos. En el teatro actúa la compañía de Lara, dirigida por Emilio Thuillier.

CARRERAS DE CABALLOS

en Lasarte. Las pruebas de otoño se celebrarán del 6 de septiembre al 4 de octubre. Doscientas mil pesetas de premios.

- Anuncio del Ayuntamiento -

III circuito de San Sebastián

Han sido ya fijados los precios de las localidades, así como los plazos de abono a las mismas, por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, que viene desplegando la mayor actividad afanoso de dotar de la organización más completa a las grandes pruebas automovilistas del mes de septiembre.

He aquí el detalle de estos precios para el III Circuito:

Día 17.—Gran Premio de Autociclos. Palcos: primera fila, 150 pesetas, y segunda fila, cien. Tribuna: primera fila, 15, y segunda, tercera y cuarta fila, 10. Libre circulación, 6. Garage, 10.

Día 19.—Gran Premio de Velocidad. Palcos: primera fila, 350 pesetas, y segunda, 250. Tribuna: primera fila, 35, y segunda, tercera y cuarta fila, 25. Libre circulación, 15. Garage, 15.

Día 20.—Gran Premio de Turismo. Palcos: primera fila, 250 pesetas, y segunda, 175. Tribuna: primera fila, 25, y segunda, tercera y cuarta fila, 15. Libre circulación, 10. Garage, 10.

Por abono para los tres días.—Palcos: primera fila, 600 pesetas, y segunda, 450. Tribuna: primera fila, 60, y segunda, tercera y cuarta, 40. Libre circulación, 20. Garage, 25.

El abono a las antedichas localidades se abrirá a los socios del R. A. C. G. del primero al 8 de agosto y para el público, desde el 8 al 31 de agosto.

El despacho de localidades quedará abierto el primero de septiembre, reservándose los dos

primeros días a los socios, y a partir de este plazo, para el público.

Conviene advertir que en el R. A. C. G. se han recibido ya varios encargos de palcos, y que, dado su reducido número, se agotarán pronto.

En Lasarte, donde—como de costumbre—se instalará el lugar de la salida y llegada de los concursantes, han comenzado los trabajos de montaje de las amplias tribunas, en cuyo centro irá colocada la que se reserva a la familia real.

Además de las pasarelas habituales en los pueblos del circuito, este año se colocarán dos más: una en Andoain y otra en Hernani.

Entre los nuevos trofeos ofrecidos figuran el de la casa Packard y del distinguido automovilista señor Montojo.

La Vanguardia

28/7/25

"L'Auto"

1: Agosto 1925.

Le Meeting de Saint-Sébastien

LE GRAND PRIX D'ESPAGNE

(Circuit de Lasarte. — 17 au 20 septembre)

Le Grand Prix d'Espagne vitesse, les 12 heures pour voitures type « sport » et le Grand Prix des cyclecars et voitures, qui constituent le programme du splendide meeting qu'organisent nos amis du Royal Automobile Club de Guipúzcoa, sont actuellement à l'ordre du jour. Les demandes de renseignements et d'envoi de règlements affinent au courrier de chaque jour et d'ores et déjà on peut prévoir que les concurrents seront nombreux dans ces trois belles compétitions qui s'annoncent comme devant remporter un gros succès.

Pour s'engager

Les engagements sont reçus dans nos bureaux, 10, faubourg Montmartre. Nous tenons des règlements à la disposition des intéressés. Les montants des droits d'engagement sont ainsi fixés :

Pour les cyclecars et voitures : 300 pesetas par véhicule ;

Pour le Grand Prix de tourisme (voitures sport), 400 pesetas par voiture ; enfin

Pour le Grand Prix d'Espagne, 1.000 pesetas pour une voiture, 1.600 pour deux voitures, 1.800 pour trois voitures, 2.000 pour quatre voitures et 2.150 pour cinq voitures.

III Circuito de San Sebastián



Como consecuencia de las peticiones de que viene siendo objeto la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, y atendiendo a resultados obtenidos en carreras ya celebradas con la misma o parecida Reglamentación, esta Comisión ha decidido, en el uso de las atribuciones que le confiere el Reglamento, modificar el artículo 7.º del Reglamento del III Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa, que queda redactado en la forma siguiente:

Artículo 7.º Serán admitidos a tomar parte en esta carrera, los coches de la segunda categoría "Sport" adoptada por la A. I. de A. C. R. de los grupos que a continuación se detallan:

F. Desde 1.101 hasta 1.500 c. c.	600.	1.
E. Desde 1.501 hasta 2.000 c. c.	700.	2.
D. Desde 2.001 hasta 3.000 c. c.	975.	3.
C. Desde 3.001 hasta 5.000 c. c.	1.500.	4.
B. Más de 5.001 c. c.	2.000.	4.

(Clases, cilindrada, peso mínimo en vacío y número de personas.)

Como consecuencia del anterior, el artículo 12.º del mismo Reglamento queda también modificado y deberá decir:

Art. 12.º Estos (los pasajeros), en la cantidad impuesta por el artículo 7.º, podrán ser reemplazados en las cinco categorías por lastre a razón de 60 kilos por persona y en la forma siguiente:

Categoría E.	Un pasajero;	o sean 60 kilos.
Id. D.	Dos pasajeros;	o sean 120 id.
Id. C.	Tres pasajeros;	o sean 180 id.
Id. B.	Tres pasajeros;	o sean 180 id.

(El resto queda como estaba).

Para dar una ligera idea de lo adelantados que van los trabajos de organización del próximo Circuito, diremos que en Lasarte han quedado instalados los "stands" de aprovisionamiento, habiendo sido la Casa Viuda de Londaiz y Sobrinos de L. Mercader la primera solicitante para su depósito de la gasolina "Autorina".

—La Compañía de Seguros "Omnia" ha ofrecido al R. A. C. G. un magnífico trofeo para las pruebas automovilistas de Septiembre.

—Entre los numerosos "amateurs" del automovilismo, se venía comentando con sentimiento la decisión de la firma alemana "Mercedes" de no participar en las carreras internacionales de esta temporada. El grato recuerdo que los bólidos blancos dejaron en San Sebastián el año pasado, venía a aumentar este general lamento, ya que había verdadera expectación por admirar nuevamente a los simpáticos corredores hermanos Sailer en nuestro Circuito.

Nuestras últimas impresiones particulares acusan una gran probabilidad de la presencia de la Casa Mercedes en las próximas carreras; un "tuyaux" autorizado nos permite creer que la firma alemana hará una excepción en favor de San Sebastián, y que tendremos ocasión de renovar nuestros aplausos a los famosos "racers" alemanes. Nos congratularía mucho poder ofrecer a nuestros lectores la confirmación oficial de esta sensacional noticia.

—Otra nueva, no menos importante, es la muy probable participación en nuestro Circuito de dos coches "Duesenberg", representantes del Nuevo Mundo, conducidos por los famosísimos Paolo y Milton.

Como aún hay largo plazo para las inscripciones oficiales, nos toca esperar otras noticias más concretas sobre los próximos participantes en el III Circuito de San Sebastián.

Le Temps.
1^o. Agosto 1. 1925.

La Vanguardia.
1^o Agosto 1. 1925.

Les Grands-Prix de Saint-Sébastien

L'Automobile-Club de Guipuzcoa vient de faire connaître les dates définitives du III^e Grand-Prix de tourisme de Guipuzcoa et du Grand-Prix de vitesse de Saint-Sébastien.

Les épreuves se courront sur le nouveau circuit qui vient d'être établi aux portes de Saint-Sébastien. Elles seront précédées du Grand-Prix de cycles-cars qui se disputera le 17 septembre. Le Grand-Prix de vitesse aura lieu le 19 septembre et, le 20 septembre, le Grand-Prix de tourisme, lequel se disputera sous la forme d'une course d'une durée de douze heures.

De nombreuses inscriptions ont déjà été reçues pour ces différentes épreuves.

"La Gaceta del Norte"
3 Agosto 1. 1925.

III circuito de San Sebastián

Para dar una ligera idea de lo adelantados que están los trabajos de organización del próximo circuito, diremos que en Lasarte han quedado instalados los stands de aprovisionamiento.

La Compañía de Seguros «Omnia» ha ofrecido al R. A. C. G. un magnífico trofeo para las pruebas automovilistas de septiembre.

—Entre los numerosos «amateurs» del automovilismo, se venía comentando con sentimiento la decisión de la firma alemana «Mercedes» de no participar en las carreras internacionales de esta temporada. El grato recuerdo que los bólidos blancos dejaron en San Sebastián el año pasado, venía a aumentar este general sentir ya que había verdadera expectación por admirar nuevamente a los simpáticos corredores hermanos Sailer.

Las últimas impresiones particulares acusan una gran probabilidad de la presencia de la casa Mercedes en las próximas carreras.

—Otra nueva, no menos importante, es la muy probable participación de dos coches «Duesenberg», conducidos por los famosísimos Paolo y Milton.

L'Auto
1^o Agosto 1. 1925.

Grandes carreras automovilistas ... en el circuito de San Sebastián ...

ORGANIZADAS

por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, bajo el alto patronato de Su Majestad el Rey, con la cooperación de la Excm. Diputación provincial de Guipúzcoa y del Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián

17, 19 y 20 de septiembre 1925

AUTOCICLOS - VELOCIDAD - TURISMO
140.000 pesetas en premios
Espléndidos trofeos

"La Gaceta del Norte."
28 de Julio 1. 1925.

Le Meeting de Saint-Sébastien

LE GRAND PRIX D'ESPAGNE

(Circuit de Lasarte. — 17 au 20 septembre)

La préparation du grand meeting espagnol, dont on doit la création au Real Automobile Club de Guipuzcoa, se poursuit activement.

Les travaux de mise en état du remarquable circuit de Lasarte (aux portes de Saint-Sébastien) marchent à pas de géant, et dans une quinzaine de jours tout sera terminé.

Tous ceux qui reconnaissent ce remarquable banc d'essai seront étonnés quand ils auront l'occasion de le revoir; ils verront alors ce que peut faire l'ardente volonté de sportsmen convaincus. Grâce à M. Rezola, San-Gill, Segovia, Ribera, Amestoy, l'Espagne possède maintenant un circuit routier absolument idéal, qui sera le digne théâtre des grandes compétitions internationales.

Ce circuit ne devait être prêt que pour le Grand Prix d'Europe 1926; or, le Grand Prix d'Espagne 1925 s'y disputera le 19 septembre. Cette épreuve, qui constituera une revanche de Spa, de Montlhéry et de Monza, compte, ne l'oublions pas, pour le Championnat du monde. Elle sera encadrée par le Grand Prix des cyclecars et voitures et par le Grand Prix de Guipuzcoa tourisme (voitures sport), sur 12 heures. Ces trois courses seront dotées de 400.000 francs de prix.

Une modification au règlement

L'article 7 du Grand Prix de tourisme dit que cette course est ouverte aux voitures de tourisme (3^e Cie du nouveau règlement international). Cette disposition a été modifiée, et les voitures tourisme sont remplacées par les voitures type «sport». En conséquence les poids minimum à vide et le nombre minimum des personnes à bord se trouvent fixés de la façon suivante.

Cl. F., au-dessus de 1 lit. 101 jusqu'à 1 lit. 500 : poids, 600 kil.; personne, 1.

Cl. E., au-dessus de 1 lit. 501 jusqu'à 2 litres : poids, 600 kil.; personnes, 2.

Cl. D., au-dessus de 2 lit. 001 jusqu'à 3 litres : poids, 875 kil.; personnes, 3.

Cl. C., au-dessus de 3 lit. 001 jusqu'à 5 litres : poids, 1.500 kil.; personnes, 4.

Cl. B., plus de 5 litres : poids, 2.000 kil.; personnes, 4.

Pour s'engager

Les engagements sont reçus dans nos bureaux, 10, faubourg Montmartre. Nous tenons des règlements à la disposition des intéressés. Les montants des droits d'engagement sont ainsi fixés :

Pour les cyclecars et voitures : 300 pesetas par véhicule ;

Pour le Grand Prix de tourisme (voitures sport), 400 pesetas par voiture ; enfin

Pour le Grand Prix d'Espagne, 1.000 pesetas pour une voiture, 1.600 pour deux voitures, 1.800 pour trois voitures, 2.000 pour quatre voitures et 2.150 pour cinq voitures.

Grandes carreras automovilistas ... en el circuito de San Sebastián ...

ORGANIZADAS

por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, bajo el alto patronato de Su Majestad el Rey, con la cooperación de la Excm. Diputación provincial de Guipúzcoa y del Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián

17, 19 y 20 de septiembre 1925

AUTOCICLOS - VELOCIDAD - TURISMO
140.000 pesetas en premios
Espléndidos trofeos

El III Circuito de San Sebastián

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa labora incesantemente en la organización del próximo acontecimiento automovilista. En sus oficinas, instaladas en los bajos del Teatro Victoria Eugenia, reina la mayor actividad despachando las numerosas consultas y las constantes demandas de detalle que se reciben de todas partes.

El abono a localidades para las tres reuniones del mes de Septiembre quedó abierto, para los socios, el día 1 de Agosto; y en los pocos días que han transcurrido, la lista de abonados se ha visto favorecida con los distinguidos nombres siguientes:

Don Eustaquio Arbide, dos palcos; don Julio Segovia, dos palcos; don Pedro Bea, dos palcos; señora viuda de Blanco, un palco; don Javier Peña Vea-Murguía, un palco; don Juan Montojo, un palco; don Federico Zappino, un palco; don Joaquín Lizasoain, un palco; don Tirso Lizárraga, un palco; señora viuda de Sanjuanena, un palco; don Antonio San Gil, tres tribunas; y otros que han cursado sus encargos.

El día 10 del corriente terminará el plazo concedido para el abono de socios; y a partir de esta fecha, hasta el 1.º de Septiembre, quedará abierto el abono para el público.

Ayer se reunió el Pleno de la Directiva y Comisión Deportiva del R. A. C. G. para cambiar impresiones sobre la marcha de los trabajos de organización.

Entre los acuerdos que tomaron figura la circulación de un tren de la Compañía del Plazaola entre Lasarte (tribunas) y el lugar del Circuito denominado Urbaneta, donde va a instalarse otra tribuna para el público. Este tendrá, pues, una nueva facilidad para presenciar la carrera desde cualquiera de ambos "miradores" durante la misma prueba.

Hoy irán a visitar el Circuito el duque de Alba, conde de Caudilla y don Carlos Resines, presidente, vicepresidente y secretario, respectivamente, del Real Automóvil Club de España. Les acompañarán los directivos del R. A. C. G. y el señor Pagola, ingeniero provincial.

El R. A. C. G. ha nombrado vicepresidentes de honor a SS. AA. RR. el príncipe de Asturias e infante don Jaime. Inherentes a estos títulos van los de presidentes honorarios de las Comisiones Deportiva y Turismo, respectivamente, de la entidad automovilista guipuzcoana.

SS. AA. RR. han honrado al R. A. C. G. aceptando estos ofrecimientos honoríficos, y se han dignado recibir de manos del presidente, señor Rezola, las insignias correspondientes.

En el domicilio del R. A. C. G. se han recibido dos magníficos trofeos destinados a las próximas carreras. La Casa Packard ha enviado una espléndida copa; y otra, también valiosa, la Asociación Nacional de Importadores de España.

No hay que decir que han sido muy agradecidas estas espléndidas donaciones, que viennen a aumentar la rica lista de premios que se destinan para las pruebas de Autociclos, Turismo y Velocidad.

Han comenzado a formalizarse las inscripciones de coches.

Entre éstos se cuentan: un "S. A. R. A", para la categoría Autociclos; y un "Delage" y un "Lancia", para las categorías de dos y tres litros, respectivamente, en Turismo.

Estos días se viene advirtiendo en el Circuito la presencia de algunos corredores estudiando las nuevas modificaciones que se han introducido.

Seguiremos dando a conocer las inscripciones según vayan formalizándose, con el pago de derechos, etcétera. Y estamos seguros que algunas de ellas causarán sensación. ¡Al tiempo!

*Reunión diaria local
día 6 Agosto*

"El Noticiero Sevillano"
28 de Julio 1925.

L'Auto
7 Agosto 1925

GRANDES CARRERAS AUTOMOVILISTAS EN EL CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

organizadas
por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa,
bajo el alto patronato de S. M. el Rey, con la cooperación
de la Excelentísima
Diputación Provincial de Guipúzcoa,
y del Excelentísimo Ayuntamiento de San Sebastián.

17, 19 y 20 Septiembre 1925.

Autociclos. Velocidad. Turismo.
140.000 pesetas en premios.

Espléndidos trofeos

La Vanguardia
5 Agosto 1925.

AUTOMOVILISMO

III Circuito de San Sebastián

Como consecuencia de las peticiones de que viene siendo objeto la Comisión deportiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, y atendiendo a resultados obtenidos en carreras ya celebradas con la misma o parecida reglamentación se ha modificado el artículo séptimo del reglamento del III Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa, que queda redactado en la forma siguiente:

Artículo séptimo.—Serán admitidos a tomar parte en esta carrera, los coches de la segunda categoría «Sport» adoptada por la A. I. de A. C. R. de los grupos que a continuación se detallan:

F. Desde 1.101 hasta 1.500 c. c.	600	1.
E. Desde 1.501 hasta 2.000 c. c.	700	2.
D. Desde 2.001 hasta 3.000 c. c.	975	3.
C. Desde 3.001 hasta 5.000 c. c.	1.500	4.
B. Más de 5.001 c. c.	2.000	4.

(Clases, cilindrada, peso mínimo en vacío, y número de personas).

Como consecuencia del anterior, el artículo duodécimo del mismo reglamento queda también modificado y deberá decir:

Artículo XII.—Estos (los pasajeros), en la cantidad impuesta por el artículo séptimo podrán ser reemplazados en las cinco categorías por lastre a razón de 60 kilos por persona y en la forma siguiente:

- Categoría E.—Un pasajero; o sean 60 kilos.
 - Categoría D.—Dos pasajeros; o sean 120 kilos.
 - Categoría C.—Tres pasajeros; o sean 180 kilos.
 - Categoría B.—Tres pasajeros; o sean 180 kilos.
- (El resto queda como estaba).

Le Meeting de Saint-Sébastien

LE GRAND PRIX D'ESPAGNE

(Circuit de Lasarte. — 17 au 20 septembre.)

Le grand meeting espagnol s'annonce sous les auspices les plus favorables. Les dirigeants du Royal Automobile Club de Guipuzcoa viennent de recevoir de superbes coupes offertes par E.L. MM. le Roi et la Reine d'Espagne et S.A.R. le Prince des Asturies.

Puis le représentant en Espagne des bougies L.G. vient de faire parvenir au R.A.C.G. une somme de 4.000 pesetas, pour être répartie en 4 primes de 1.000 pesetas qui seront affectées au Grand Prix d'Espagne.

Enfin, il y a lieu d'ajouter, aux prix spéciaux déjà annoncés, une coupe qui sera attribuée à la maison dont la voiture aura couvert le plus grand nombre de kilomètres au cours de l'épreuve de 12 heures (Grand Prix de Tourisme de Guipuzcoa).

Quelques engagements ont déjà été enregistrés. Ce sont ceux : d'une Sara, dans le Grand Prix des cyclecars ; d'une Delage 2 litres, engagée par M. J. Segovia, et d'une Lancia, engagée par l'agent général de cette marque en Espagne, pour le Grand Prix de tourisme. Il est, de plus, fort probable que le capitaine Duff, le spécialiste bien connu des épreuves d'endurance, participera aux 12 heures.

Par suite d'une erreur de traduction, il a été dit que le Grand Prix d'Espagne était exclusivement réservé aux voitures 2 litres, alors qu'il est ouvert à toutes les voitures dont la cylindrée dépasse 1.400 cmc.

Les engagements sont reçus dans nos bureaux, 10, faubourg Montmartre. Nous tenons des règlements à la disposition des intéressés. Les montants des droits d'engagement sont ainsi fixés :

Pour les cyclecars et voiturettes : 300 pesetas par véhicule ;

Pour le Grand Prix de tourisme (voitures sport), 400 pesetas par voiture ; enfin

Pour le Grand Prix d'Espagne, 1.000 pesetas pour une voiture, 1.600 pour deux voitures, 1.800 pour trois voitures, 2.000 pour quatre voitures et 2.150 pour cinq voitures.

L'Auto
12-8-1925

AUTOMOBILE

Le Meeting de Saint-Sébastien

LE GRAND PRIX D'ESPAGNE

(Circuit de Lasarte. — 17 au 20 septembre)

Les inscriptions reçues à ce jour par le Royal Automobile-Club de Guipuzcoa pour son meeting de septembre se répartissent de la façon suivante :

Grand Prix des Cyclecars : un Sara, un Amilcar et deux Salmson.

Grand Prix de Tourisme : une Delage, une Bugatti et trois Lancia.

Trois jours nous séparent de la date fixée pour la clôture des engagements à droit simple : 15 août. Quels seront les noms qui vont venir s'ajouter à cette liste ?

Pour s'engager

Les engagements sont reçus dans nos bureaux, 10, faubourg Montmartre. Nous tenons des règlements à la disposition des intéressés. Droits d'engagement :

Cyclecars et voiturettes : 300 pesetas par véhicule ;

Grand Prix de Tourisme (voitures sport) : 400 pesetas par voiture ;

Grand Prix d'Espagne, 1.000 pesetas pour une voiture, 1.600 pour deux voitures, 1.800 pour trois voitures, 2.000 pour quatre voitures et 2.150 pour cinq voitures.

El Mundo Deportivo,
3 Agosto 1925.

Prensa diaria del
15-8-25.

Motorsmo

III Circuito de San Sebastián

Los artículos VII y XII del Reglamento del Gran Premio de Turismo modificados

Como consecuencia de las peticiones de que viene siendo objeto la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, y atendiendo a resultados obtenidos en carreras ya celebradas con la misma o parecida Reglamentación, esta Comisión ha decidido, en el uso de las atribuciones que le confiere el Reglamento, modificar el artículo 7 del Reglamento del III Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa, que queda redactado en la forma siguiente:

Artículo 7. Serán admitidos a tomar parte en esta carrera, los coches de la segunda categoría "Sport" adoptada por la A. I. de A. C. R. de los grupos que a continuación se detallan:

- F. Desde 1.101 hasta 1.500 cc. 600. 1.
- E. Desde 1.501 hasta 2.000 cc. 700. 2.
- D. Desde 2.001 hasta 3.000 cc. 975. 3.
- C. Desde 3.001 hasta 5.000 cc. 1.500. 4.
- B. Más de 5.001 cc. 2.000. 4.

(Clases, cilindrada, peso mínimo en vacío y número de personas.)

Como consecuencia del anterior, el artículo 12 del mismo Reglamento queda también modificado y deberá decir:

Art. 12. Estos (los pasajeros), en la cantidad impuesta por el artículo 7, podrán ser reemplazados en las cinco categorías por lastre a razón de 60 kilos por persona y en la forma siguiente:

- Categoría E. Un pasajero; o sean 60 kilos.
- Id. D. Dos pasajeros; o sean 120 kilos.
- Id. C. Tres pasajeros; o sean 180 kilos.
- Id. B. Tres pasajeros; o sean 180 kilos.

(El resto quedará como estaba).

Para dar una ligera idea de lo adelantados que van los trabajos de organización del próximo Circuito, diremos que en Lasarte han quedado instalados los "stands" de aprovisionamiento.

La Compañía de Seguros "Omnia" ha ofrecido al R. A. C. G. un magnífico trofeo para las pruebas automovilistas de Septiembre.

Entre los numerosos "amateurs" del automovilismo, se venía comentando con sentimiento la decisión de la firma alemana "Mercedes" de no participar en las carreras internacionales de esta temporada. El grato recuerdo que los bolidos blancos dejaron en San Sebastián el año pasado, venía a aumentar este general lamento, ya que había verdadera expectación por admirar nuevamente a los simpáticos corredores hermanos Sailer en nuestro Circuito.

Nuestras últimas impresiones particulares como anticipábamos ayer acusan una gran probabilidad de la presencia de la Casa Mercedes en las próximas carreras; un "tuyaux" autorizado nos permite creer que la firma alemana hará una excepción en favor de San Sebastián, y que tendremos ocasión de renovar nuestros aplausos a los famosos "racers" alemanes. Nos congratularía mucho poder ofrecer a nuestros lectores la confirmación oficial de esta sensacional noticia.

Así como de la no menos importante, es la muy probable participación en nuestro Circuito de dos coches "Duesenberg", representantes del Nuevo Mundo, conducidos por los famosísimos Paolo y Milton.

Como aún hay largo plazo para las inscripciones oficiales, nos toca esperar otras noticias más concretas sobre los próximos participantes en el III Circuito de San Sebastián.

AUTOMOVILISMO

El III Circuito de San Sebastián

TRENES ESPECIALES

El R. A. C. G., deseoso de proporcionar el mayor número de comodidades a los espectadores del III Circuito de San Sebastián, ha decidido establecer, además de las tribunas de años anteriores, otra en el alto de Urbaneta, con un admirable punto de vista de más de dos kilómetros de recorrido, uno de recta y otro de curvas, con una fuerte subida.

Con el fin de que los espectadores que se hallen en las tribunas de Lasarte y deseen trasladarse a la de Urbaneta, puedan hacerlo cuando así lo deseen, el R. A. C. G., de acuerdo con la Compañía del ferrocarril del Plazaola, ha establecido un servicio de trenes especiales entre Lasarte y Andoain, con paradas en el viaducto de Urreta, a 800 metros de las tribunas de Lasarte, y en el kilómetro 78, a 100 metros de Urbaneta, con arreglo al horario que oportunamente dará a conocer al público.

SE AMPLIA EL PLAZO DE INSCRIPCIÓN

Anoche se reunió la Comisión Deportiva del R. A. C. G. para resolver varios asuntos de su incumbencia. Entre los acuerdos que tomó, figura el de ampliar hasta el 25 del actual el plazo de las inscripciones para las tres pruebas de Septiembre. Las que lleguen pasado este plazo, último y definitivo, abonarán derechos dobles.

Entre las Casas que han manifestado su propósito de concurrir al próximo Circuito figura "Bugatti", que alineará cuatro o cinco coches en el Gran Premio de Velocidad.

GRANDES CARRERAS AUTOMOVILISTAS

EN EL

CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

organizadas por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, bajo el alto patronato de S. M. el Rey, con la cooperación de la Excm. Diputación provincial de Guipúzcoa y del Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián

17, 19 y 20 SEPTIEMBRE 1925.
AUTOCICLOS — VELOCIDAD
TURISMO

140.000 pesetas en premios. Espléndidos trofeos.

Informaciones.
9-8-1925.

L'Auto.
11-8-1925.

El gran mitin automovilista de San Sebastián.

La Federación Internacional del A. C. ha aprobado ya las fechas y organización del gran mitin automovilista que se celebra

rá los días 16, 19 y 20 del próximo mes de Septiembre.

El 17 se correrá el Gran Premio para Autociclos (750 y 1.000 c. c.), con 7.250 pesetas de premios para cada categoría. Carrocería libre para dos plazas con un solo conductor a bordo (531 kilómetros).

El 19, el Gran Premio de San Sebastián para coches superiores a 1.400 c. c. de cilindrada, con un peso mínimo a 600 kilos. 79.500 pesetas de premios, de las que 50.000 serán para el vencedor, que a su vez obtendrá la copa de S. M. el Rey (708 kilómetros de recorrido).

El 20, el Gran Premio de Turismo de

Guipúzcoa. Cuatro categorías: 1.100 a 1.500 centímetros cúbicos; de 1.500 a 2.000 c. c.; de 2.000 a 3.000 c. c., y superiores a 3.000 centímetros cúbicos. Carrocería de turismo, capot y faros.

Carrera de doce horas (de diez de la mañana a diez de la noche). Recorridos mínimos obligatorios para clasificarse: 80, 85, 88 y 90 kilómetros, respectivamente, por categoría. 28.000 pesetas de premios, repartidos en cuatro de 7.000 para cada categoría. Dos plazas con un solo conductor a bordo.

Las inscripciones se recibirán hasta el 15 de Agosto con derechos sencillos, y hasta el 1 de Septiembre con dobles derechos.

Este es a grandes rasgos el reglamento al que se le hará la derivación por Hernani (que consta en el gráfico), con objeto de que se corra en él el próximo año el Gran Premio de Europa.

Con los trabajos de mejora realizados se espera que los coches podrán aumentar su velocidad en un 20 al 25 por 100 de la máxima posible en carretera corriente. Los concurrentes a la prueba deberán ir unos de otros lo menos a diez metros de distancia.

Para dar idea de la calidad y cantidad de los trabajos que se están realizando en el circuito bastará decir que se ha presupuesto para ellos la cantidad de «un millón doscientas mil pesetas». Todo ello ha de contribuir a que el gran mitin de San Sebastián alcance la categoría de sensacional.

A más de haber ya anunciado su participación las más importantes marcas mundiales, habrá la novedad de participar igualmente en las pruebas un importantísimo equipo del «Mercedes», que representará a Alemania, y otro del «Duesenberg», que defenderá los colores de Norteamérica. Uno de los coches será conducido por el famoso Pedro de Paolo.

el club.

AUTOMOVILISMO
El circuito de septiembre
SAN SEBASTIAN 17 (6 t.).— Hay gran animación entre las marcas de automóviles para el circuito que ha de celebrarse en el mes de septiembre. Las principales fábricas se han inscrito ya, y la demanda de localidades para las tribunas es grandísima. (Febus.)

LES GRANDES EPREUVES AUTOMOBILES

C'est le 15 août que se clôtureront les engagements pour le meeting de Saint-Sébastien

L'organisation du grand meeting espagnol se poursuit activement et tout fait prévoir que le record du succès sera battu.

Les demandes de renseignements affluant au siège du Réal Automobile Club de Guipuzcoa et donnent la certitude que les concurrents seront nombreux dans les trois Grands Prix.

Aux engagements déjà reçus il convient d'ajouter ceux de 3 voitures Lancia qui participeront au Grand Prix des 12 heures.

De plus, il se confirme qu'au moins deux Mercedes prendront officiellement part au Grand Prix d'Espagne.

Hier, les dirigeants du Real Automobile Club d'Espagne, MM. le duc d'Alba, président, le comte de Candilla, vice-président, et Resines, secrétaire, ont visité le circuit en compagnie des membres du Club de Guipuzcoa et de M. Pagola, ingénieur. Ils sont rentrés à Madrid enchantés de leur visite.

Les Coupes continuent d'affluer; à l'heure actuelle, les organisateurs ont déjà reçu celles de la Députation de Guipuzcoa, du maire de San-Sébastien, des automobiles Packard, de l'Association Nationale des importateurs d'automobiles, et de M. Montojo. L'attribution des coupes de la maison royale a été décidée de la façon suivante: Coupe du Roi, au vainqueur du Grand Prix de Vitesse; Coupe de la Reine, au vainqueur du Grand Prix de Tourisme; Coupe du Prince des Asturies, au vainqueur du Grand Prix des Cyclecars.

Attention à la clôture des engagements.

Nous voici à quelques jours de la clôture des engagements à droits simples. C'est, en effet, le 15 août, que celle-ci aura lieu. Rappelons aux intéressés que les engagements sont reçus dans nos bureaux, 10, faubourg Montmartre. Nous tenons des règlements à la disposition des intéressés. Les montants des droits d'engagement sont ainsi fixés:

- Pour les cyclecars et voitures : 300 pesetas par véhicule ;
- Pour le Grand Prix de tourisme (voitures sport), 400 pesetas par voiture ; enfin
- Pour le Grand Prix d'Espagne, 1.000 pesetas pour une voiture, 1.600 pour deux voitures, 1.800 pour trois voitures, 2.000 pour quatre voitures et 2.150 pour cinq voitures.

La Vanguardia
12-8-25

AUTOMOVILISMO

III circuito de San Sebastián

Recibimos cartas de amigos nuestros residentes en San Sebastián, en las que refleja el entusiasmo de que se hallan poseídos los organizadores de las grandes carreras que se efectuarán el mes próximo en el circuito de Lasarte, que bien podemos decir que ha sido corregido y aumentado.

Aunque las noticias son de procedencia particular,—pudiéramos decir, de la *ribera de Segovia*—como que están suscritas por elementos interesados en el mayor éxito de las carreras y avaladas por el amigo Quintana, que se dispone a reclutar nuevamente sus huestes para encaminarlas hacia la bella donostia, podemos asegurar que entre las marcas inscriptas figuran Bugatti, Sunbeam, Alfa Romeo, Delage, Mercedes, esto es, aquellas que con mayor empeño persiguen los lauros de la victoria en esta clase de competiciones.

Prensa diaria. 12-8-1925.

El III Circuito de San Sebastián

INSCRIPCIONES

Aproximándose la fecha del cierre de las inscripciones a derechos sencillos, la Secretaría del Real Automóvil Club de Guipúzcoa advierte a cuantos han mostrado interés por concurrir a las carreras del Circuito donostiarra que deben formalizar su inscripción dentro del plazo reglamentario, que termina el 15 de Agosto.

Después de esta fecha, pagarán derechos dobles.

Han sido admitidas oficialmente las inscripciones siguientes:

Autociclos:

- "S. A. R. A." (Segovia).
- "Salmson I" (X. X.).
- "Salmson II" (O. Leblanc).
- "Amilcar" (Palacios Power).

Gran Premio de Turismo:

Categoría F:

"Bugatti" (O. Leblanc).

Categoría E:

"Delage" (Segovia).

Categoría D:

"Lancia I".

"Lancia II".

"Lancia III".

Categoría C:

"Lorraine-Dietrich".

PREMIOS ESPECIALES

Copa de S. M. la Reina. — Los concursantes del III Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa se disputarán la posesión definitiva de esta Copa, que será adjudicada al coche de cualquier categoría que haya efectuado el mayor número de kilómetros durante las 12 horas.

Copa de S. A. R. el príncipe de Asturias. — Los corredores que tomen parte en el II Gran Premio de Autociclos de San Sebastián, se disputarán la posesión definitiva de esta Copa, que será adjudicada con arreglo a las siguientes bases:

Primera. Para tener opción a este premio, será indispensable que el coche haya efectuado el recorrido completo, de acuerdo con lo estipulado por el artículo 3.º del Reglamento.

Segunda. El premio se adjudicará al coche en que resulte menor el producto.

$$P = T \cdot V.$$

Siendo T. = espacio de tiempo invertido en efectuarse el recorrido total, expresado en segundos; y V. = cilindrada total de un motor expresada en centímetros cúbicos. (Se entenderá por cilindrada total de un motor, el producto de la multiplicación del volumen engendrado por el movimiento del émbolo y por el número de cilindros de que conste el motor.)

Tercera. Cualquier duda que surgiera, será resuelta definitivamente por la Comisión Deportiva del R. A. C. G.

Copa Cañillac. — Los corredores que tomen parte en el Circuito de San Sebastián, se disputarán por tercera vez la Copa ofrecida por el señor James M. Nahón, con arreglo a las siguientes bases:

Primera. La Copa se adjudicará sin atenerse a fórmulas de velocidad ni categoría, y solamente al criterio de la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, para el corredor de más caballeroso comportamiento deportivo.

Segunda. La Copa ha de adjudicarse precisamente a un corredor, y no a una marca.

Tercera. Para tener la propiedad de la Copa, se habrá de ganar dos años consecutivos o tres alternos.

Cuarta. Entre tanto, la Copa quedará en poder del R. A. C. G., no debiendo salir de España hasta su adjudicación definitiva.

Quinta. Anualmente se grabará el nombre del vencedor en dicha Copa, entregando una reducción de la misma.

Los ganadores de esta Copa, hasta la fecha, han sido:

1923: Jean Halmovici.

1924: Max Sailer.

ABONO A LOCALIDADES

Ayer terminó el plazo concedido a los socios del R. A. C. G. para el abono a las localidades que van a instalarse en el Circuito. Ha sido un éxito, pues se han abonado 18 palcos de primera fila y seis de segunda, además de un sinnúmero de tribunas sueltas.

A partir de hoy queda abierto el abono para el público. Los precios del abono para las tres reuniones, son los siguientes:

Palcos: primera fila, 600 pesetas; segunda fila, 450. Tribuna: primera fila, 60; segunda, tercera y cuarta fila, 40. Libre circulación, 20. Garage, 25.

Estos precios por abono no pueden ser más ventajosos, pues constituyen justamente la suma de lo que cuestan aisladamente para las pruebas de Velocidad y Turismo; y aún más barato para los palcos de segunda fila y libre circulación.

El abono que se abre para el público hoy, en las oficinas del R. A. C. G. (Plaza de Oquendo; teléfono 15-29), se cerrará el 1.º de Septiembre.

PARTICIPARA "DELAGE"

Una buena noticia para los aficionados al "sport" automovilista. La reputada marca francesa "Delage" participará en el III Circuito de San Sebastián. Se encuentran en nuestra ciudad los técnicos del servicio de carreras de la Casa Delage, señores Eiger y Farges, haciendo las gestiones precisas para la instalación de los coches, conductores y representantes que vendrán el mes de Septiembre. Ayer visitaron el Circuito; y por la noche estuvieron en el local social del R. A. C. G. a visitar oficialmente a sus directivos, a quienes felicitaron entusiasmados por las grandes reformas que se han llevado a cabo en el Circuito, augurándoles un éxito rotundo para las carreras de Septiembre, en las que van a participar — según confirmación de los representantes de "Delage" — las marcas de más fama europea.

"Delage" alineará, probablemente, cuatro coches en el Gran Premio de Velocidad, con Benoist, Divo, Wágner y Thomas.



La Vanguardia.
7 y 8 del agosto 1925.

Automovilism

El III circuito de San Sebastián

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa labora incesantemente en la organización del próximo acontecimiento automovilista. En sus oficinas, instaladas en los bajos del Teatro Victoria Eugenia, reina la mayor actividad des pachando las numerosas consultas y las constantes demandas de detalle que se reciben de todas partes.

El abono a localidades para las tres reuniones del mes de septiembre quedó abierto, para los socios, el día 1 de agosto; y en los pocos días que han transcurrido, la lista de abonados se ha visto favorecida con los distinguidos nombres siguientes:

Don Eustaquio Arbide, dos palcos; don Julio Segovia, dos palcos; don Pedro Bea, dos palcos; señora viuda de Blanco, un palco; don Javier Peña Vea-Murguía, un palco; don Juan Montojo, un palco; don Federico Zappino, un palco; don Joaquín Lizasoain, un palco; don Tirso Lizárraga, un palco; señora viuda de Sanjuanea, un palco; don Antonio San Gil, tres tribunas; y otros que han curado sus encargos.

El día 10 del corriente terminará el plazo concedido para el abono de socios; y a partir de esta fecha, hasta el 1.º de septiembre, quedará abierto el abono para el público.

Ayer se reunió el pleno de la directiva y comisión deportiva del R. A. C. G. para cambiar impresiones sobre la marcha de los trabajos de organización.

Entré los acuerdos que tomaron figura la circulación de un tren de la Compañía del Plazaola entre Lasarte (tribunas) y el lugar del circuito denominado Urbaneta, donde va a instalarse otra tribuna para el público. Este tendrá, pues, una nueva facilidad para presenciar la carrera desde cualquiera de ambos "miradores" durante la misma prueba.

Hoy irán a visitar el circuito el duque de Alba, conde de Caudilla y don Carlos Resines, presidente, vicepresidente y secretario, respectivamente, del Real Automóvil Club de España. Les acompañarán los directivos del

R. A. C. G. y el señor Pagola, ingeniero provincial.

El R. A. C. G. ha nombrado vicepresidente de honor a SS. AA. RR. el príncipe de Asturias e infante don Jaime. Intererentes a estos títulos van los de presidentes honorarios de las comisiones deportiva y turismo, respectivamente, de la entidal automovilista guipuzcoana.

SS. AA. RR. han honrado al R. A. C. G. aceptando estos ofrecimientos honoríficos, y se han dignado recibir de manos del presidente, señor Rezola, las insignias correspondientes.

En el domicilio del R. A. C. G. se han recibido dos magníficos trofeos destinados a las próximas carreras. La Casa Packard ha enviado una espléndida copa; y otra, también valiosa, la Asociación Nacional de Importadores de España.

No hay que decir que han sido muy agradecidas estas espléndidas donaciones, que vienen a aumentar la rica lista de premios que se destinan para las pruebas de autociclos, turismo y velocidad.

Han comenzado a formalizarse las inscripciones de coches.

Entre éstos se encuentran: un "S. A. R. A.", para la categoría autociclos; y un "Delage" y un "Lancia", para las categorías de dos y tres litros, respectivamente, en turismo.

Estos días se viene advirtiendo en el circuito la presencia de algunos corredores estudiando las nuevas modificaciones que se han introducido.

Seguiremos dando a conocer las inscripciones según vayan formalizándose, y estamos seguros que algunas de ellas causarán sensación.

AUTOMOVILISMO

El III circuito de San Sebastián

Continúa con sus arreos y entusiasmos la labor del Real Automóvil Club de Guipúzcoa en la organización de la próxima carrera automovilista.

El abono para las tres reuniones del mes de septiembre quedó abierto, para los socios, el día primero de agosto; y en los pocos días que han transcurrido, la lista de abonados se ha visto favorecida con los nombres más distinguidos de la ciudad guipuzcoana.

En la última reunión de la directiva y Comisión deportiva del R. A. C. G. se tomaron entre los acuerdos solicitar un tren de la compañía del Plazaola entre Lasarte (tribunas) y el lugar del circuito denominado Urbaneta, donde va a instalarse otra tribuna para el público. Este tendrá, pues, una nueva facilidad para presenciar la carrera desde cualquiera de ambos "miradores" durante la misma prueba.

Han visitado el circuito el duque de Alba, conde de Caudilla y don Carlos Resines, presidente, vicepresidente y secretario, respectivamente, del Real Automóvil Club de España, acompañados por los directivos del R. A. C. G. y el señor Pagola, ingeniero provincial.

El R. A. C. G. ha nombrado vicepresidentes

de honor a SS. AA. RR. el príncipe de Asturias e infante don Jaime. Inherentes a estos títulos van los de presidentes honorarios de las comisiones deportiva y turismo, respectivamente, de la entidal automovilista guipuzcoana.

SS. AA. RR. han honrado al R. A. C. G. aceptando estos ofrecimientos honoríficos, y se han dignado recibir de manos del presidente, señor Rezola, las insignias correspondientes.

En el domicilio del R. A. C. G. se han recibido dos magníficos trofeos destinados a las próximas carreras. La casa Packard ha enviado una espléndida copa; y otra, también valiosa, la Asociación Nacional de Importadores de España.

Han comenzado a formalizarse las inscripciones de coches.

Entre éstos se cuentan: un "S. A. R. A." para la categoría autociclos, un "Delage" y un "Lancia", para las categorías de dos y tres litros, respectivamente, en turismo.

En el circuito se viene advirtiendo la presencia de algunos corredores estudiando las nuevas modificaciones que se han introducido.

P. Auto.
17-8-25.

Le Meeting de Saint-Sébastien

(Circuit de Lasarte. — 17-20 septembre)

Nouveaux engagements

Saint-Sébastien, 15 août. — L'A.C. de Guipuzcoa vient de recevoir, pour le meeting de septembre, les nouveaux engagements suivants :

Pour le Grand Prix de Tourisme : deux Lorraine-Dietrich et une Jean-Gras.
Pour le Grand Prix des Cyclecars : une Austin.

Pour s'engager

La clôture des engagements ayant été reportée au 25 août, nous continuerons de recevoir les engagements à l'Auto, jusqu'à mardi, au tarif suivant :

Grand Prix des Cyclecars : 300 pesetas par véhicule;
3º Grand Prix de Saint-Sébastien (voitures de course) : 1.000 pesetas pour une voiture, 1.600 pesetas pour deux, 1.800 pesetas pour trois, 2.000 pesetas pour quatre.
Grand Prix de Tourisme (12 heures) : 400 pesetas par voiture.

L'Auto
15-8-25.

AUTOMOBILE

Le Meeting de Saint-Sébastien verra aux prises tous les meilleurs conducteurs

Les organisateurs reculent la clôture
des engagements au 25 août

La journée d'hier nous a apporté d'intéressants engagements de coureurs indépendants pour le Meeting de Saint-Sébastien, où on retrouvera, fin septembre, tout ce que le sport du volant compte de champions professionnels ou autres.

Dans le Grand Prix de vitesse, M. Fouchet, dont on se rappelle les diverses belles courses dans les meetings de l'Ouest, courra avec une deux-litres Bugatti.

Un autre sportsman réputé s'est engagé dans le Grand Prix de Tourisme : M. Sabipa, qui, récemment, enlevait sa catégorie dans la course de côte de Pourville; Sabipa est un habitué du cyclecar et de la voiturettes vites; il courra en 1 litre 500

Pour s'engager

La clôture des engagements qui devait être prononcée — à droit simple — ce soir, vient d'être reportée au 25 août; une dépêche de Saint-Sébastien nous a avisés hier soir de cette décision de l'Automobile Club de Guipuzcoa.

Nous continuerons donc de recevoir les engagements à l'Auto, jusqu'à mardi, au tarif suivant :

Grand Prix des Cyclecars : 300 pesetas par véhicule ;

3^e Grand Prix de Saint-Sébastien (voitures de course) : 1.000 pesetas pour une voiture, 1.600 pesetas pour deux, 1.800 pesetas pour trois, 2.000 pesetas pour quatre.

Grand Prix de Tourisme (12 heures) : 400 pesetas par voiture.

L'Auto
18-8-25.

Le Meeting de Saint-Sébastien

(Circuit de Lasarte. — 17-20 septembre)

Le passage en douane

Saint-Sébastien, 16 août. — La direction des douanes a avisé l'A.C. de Guipuzcoa que, comme l'année dernière, elle autorisait le passage en franchise des voitures et des pièces de rechange appartenant aux concurrents devant disputer les Grand Prix de Saint-Sébastien.

De nouveaux engagements

L'A.C. de Guipuzcoa vient de recevoir, pour le meeting de septembre, les nouveaux engagements suivants :

Pour le Grand Prix de Tourisme : une Bignan, pilotée par Springuel et une Studebaker.

Pour s'engager

La clôture des engagements à droits simples aura lieu le 25 août. Nous continuons donc à recevoir les engagements à l'Auto jusqu'à cette date au tarif suivant :

Grand Prix des Cyclecars : 300 pesetas par véhicule ;

3^e Grand Prix de Saint-Sébastien (voitures de course) : 1.000 pesetas pour une voiture, 1.600 pesetas pour deux, 1.800 pesetas pour trois, 2.000 pesetas pour quatre.

Grand Prix de Tourisme (12 heures) : 400 pesetas par voiture.

L'Auto.
20-8-25.

LES GRANDES ÉPREUVES AUTOMOBILES

Le célèbre Meeting de Saint-Sébastien doté de plus de 400.000 francs de prix va être le plus grand event automobile de l'automne

Il se déroulera du 17 au 20 septembre et comportera trois grandes épreuves : le Grand Prix des Cyclecars, le Grand Prix d'Espagne de Vitesse et le Grand Prix de Tourisme, qui se courra sur 12 heures

LES ENGAGEMENTS A DROITS SIMPLES SERONT CLOS MARDI



Nous voici à quelques jours seulement de la clôture des engagements pour le fameux Meeting de Saint-Sébastien, qui va, cette année, revêtir une ampleur considérable, tant en raison de la valeur des concurrents qui y prendront part que de l'importance magnifiquement des prix dont il est doté.

Songez qu'il n'y a pas moins de 408.000 fr. de prix en espèces (exactement : 132.000 pesetas), répartis

dans les trois courses constituant le programme du Meeting... Il est très rare de voir une manifestation automobile aussi royalement dotée, et il est certain que de telles allocations vont valoir à l'Automobile Club de Guipuzcoa un succès d'engagements tout à fait exceptionnel.

À l'heure actuelle, presque toutes les grandes marques françaises et étrangères sont déjà inscrites : Delage, Peugeot, Bugatti, Bignan, Lancia, Excelsior, Lorraine-Diétrich, Amilcar, Salmson, S.A.R.A., Austin, Jean Gras, etc. seront représentés sur le classique circuit de Lasarte. Mais la clôture des engagements à droits doubles n'aura lieu que mardi prochain et, pendant ces six jours, cela va être, comme de coutume, une avalanche d'inscriptions nouvelles.

Le Meeting est patroné officiellement par le roi d'Espagne, qui assistera au Grand Prix.

Le programme du meeting

Le Meeting de Saint-Sébastien, qui va se dérouler du 17 au 20 septembre prochains, comportera, cette année, rappelons-le, trois grandes journées : le Grand Prix des Cyclecars, qui se courra le 17 septembre ; le Grand Prix d'Espagne de vitesse, qui se disputera le 19 septembre, et le Grand Prix de Tourisme, qui se déroulera sur 12 heures, le 20 septembre.

Le Grand Prix des Cyclecars

Le Grand Prix des Cyclecars se courra sur une distance de 531 kilomètres, soit 30 tours du circuit. Dans cette épreuve, seront admis tous véhicules à 3 ou 4 roues pouvant transporter deux passagers, ayant une cylindrée inférieure à 1.100 cmc. et pesant au moins 250 kilos. Deux catégories sont prévues : 1^o jusqu'à 750 cmc., 2^o de 750 à 1.100 cmc. Dans chaque catégorie, le vainqueur recevra 5.000 pesetas (15.000 fr.), le 2^e 1.500 pesetas (4.500 fr.) et le 3^e 750 pesetas (2.250 francs). En outre, 750 fr. au meilleur tour.

Le Grand Prix d'Espagne

Le classique Grand Prix de Saint-Sébastien prendra cette année le titre officiel de Grand Prix d'Espagne. Il se disputera sur 508 kil. (40 tours

de circuit), et est ouvert aux voitures de course de plus de 1.400 cmc., pesant au moins 600 kilos.

Le vainqueur recevra la Coupe du roi d'Espagne et 50.000 pesetas (150.000 fr.), le deuxième 15.000 pesetas (45.000 fr.), le troisième 8.000 pesetas (24.000 fr.) et le 4^e 5.000 pesetas (15.000 fr.). Avec les prix spéciaux, cette magistrale épreuve se trouve ainsi dotée de près de 250.000 fr. de prix en espèces!...

Le Grand Prix de Tourisme

Le Grand Prix de Guipuzcoa, réservé aux voitures de tourisme, se déroulera sur 12 heures, de 10 h. du matin à 10 h. du soir. Les concurrents y seront répartis en 5 catégories : 1.500 cmc., 2 litres, 3 litres, 5 litres et au-dessus de 5 litres. Le classement se fera à la distance parcourue. Une vitesse moyenne minimum, allant de 80 à 90 à l'heure, sera imposée aux véhicules. Dans chaque catégorie, le vainqueur recevra un prix de 5.000 pesetas (15.000 fr.) et une coupe, le 2^e un prix de 2.000 pesetas (6.000 fr.).

Le Circuit

Les 3 courses se disputeront sur le circuit bien connu de Lasarte, aux portes mêmes de Saint-Sébastien, qui mesure 17 kil. 700 au tour, et constitue un parcours idéal en raison des difficultés naturelles qu'il présente et de l'état du sol absolument parfait. On sait que c'est sur ce circuit que se courra le Grand Prix d'Europe 1926 ; d'ores et déjà, il a été mis en état en vue de la grande épreuve : c'est tout dire. Près de 5 millions ont été dépensés à l'aménager.

Pour le passage en douane

Les organisateurs ont obtenu le libre passage en douane à la frontière espagnole pour tous les véhicules engagés dans le meeting, ainsi que pour toutes les pièces de rechange et accessoires nécessaires aux concurrents. C'est là une facilité très intéressante accordée à nos constructeurs, et qu'ils apprécieront comme il convient.

Engagez-vous !

Comme nous le disons plus haut, la clôture des engagements à droits simples aura lieu mardi. Que les intéressés se hâtent donc de s'inscrire ! Il y a des milliers de pesetas qui les attendent à Saint-Sébastien!...

Les engagements sont reçus à l'Auto, 10, faubourg Montmartre, Paris. Voici le tarif des droits d'inscription :

Grand Prix des Cyclecars : 300 pesetas.
Grand Prix d'Espagne : 1.000 pesetas pour une voiture, 1.600 pesetas pour deux, 1.800 pesetas pour trois, 2.000 pesetas pour quatre.

Grand Prix de Tourisme : 400 pesetas.
Constructeurs français, vous aurez à cœur d'aller défendre, là-bas, dans cette grandiose compétition internationale, les couleurs françaises!... Engagez-vous!!

Prensa diaria 22-8-25.

AUTOMOVILISMO

El III Circuito de San Sebastián

LA PARTICIPACION DE "DELAGE"

LOS TROFEOS

Los diarios deportivos de París llegados ayer a nuestras manos, publican una interesante carta — que más abajo reproducimos — suscrita por el constructor de los coches "Delage", vencedores en el Gran Premio del A. C. de Francia, y a través de la cual se evidencia el interés especial de las Casas por participar en nuestro Circuito, concediéndole una importancia deportiva y comercial que debe llenarnos de satisfacción a todos los doctores.

El comentario más elocuente está hecho con la publicación literal de esta carta, que Delage dirige a Mercanti, el promotor de las grandes pruebas de Italia. Dice así:

"He sido informado que varios periódicos, tanto de Italia como de Francia, han emitido la eventualidad de nuestra no participación en Monza. Sería incorrecto, de mi parte, retrasar más mis explicaciones. Sería incorrecto, a la vez, "vis a vis" de usted y del público italiano. Este rumor, desgraciadamente, es bien fundado.

Cuando al comienzo del año prometí a usted mi participación, esperaba que nuestros coches 1924, modificados y provistos de compresor, podrían hacer el Gran Premio de Europa y de San Sebastián, mientras los coches 1925 participarían en el Gran Premio del A. C. F. y de Monza. La experiencia de Spa me ha probado ampliamente que no podíamos contar sobre nuestros coches 1924 modificados. Por consiguiente, nos hace falta correr en San Sebastián con nuestros coches 1925.

Por otra parte, la proximidad de las dos fechas San Sebastián y Monza, hacía las cosas imposible con los mismos coches. Esta imposibilidad se ha agravado por el hecho de que después del Gran Premio del A. C. F. he tenido que conceder un reposo a todo el personal del Servicio de Carreteras (obreros y jefes del Servicio), que hubieron trabajado noche y día entre Spa y el Gran Premio del A. C. F.

Acaso pensará usted que podríamos sacrificar San Sebastián y correr en Monza. Aparte que tenemos un gran interés comercial en correr en San Sebastián, esta última razón hubiera hecho que nuestros coches del Gran Premio del A. C. F. apenas si hubieran tenido tiempo de ser revisados para Monza y nuestro conductores no habrían podido entrenarse un minuto sobre su bella pista, tan perfectamente conocida de sus valerosos concurrentes.

Usted me conoce suficientemente, señor Mercanti, para no comprender el sentimiento que me produce esta decisión. El triste accidente que costó el abandono de su valiente marca, y que me produjo una pena que en ciertos momentos no pude dominar — pues ocho días pasados con el bravo Ascari, habían hecho nacer en mí tanta estima como simpatía —, ha dejado volar una duda sobre el valor de nuestros coches.

Me hubiera satisfecho una lucha más completa, ya que el resultado queda indeciso; aunque en el momento del abandono, Divo reganaba vuelta por vuelta un terreno considerable sobre Campari, y había batido el "record" de la vuelta del gran campeón Ascari.

Espero hallar una ocasión más favorable para reanudar; y en esta espera, ruégole exprese todo mi sentimiento a la Casa Alfa-Romeo, al público italiano y a usted mismo, por no poder ser de ustedes el 6 de Septiembre."

MAS INSCRIPCIONES

Además de los importantes premios en metálico que se destinan a cada prueba, el R. A. C. G. ha recibido espléndidos trofeos para los ganadores de los Grandes Premios en sus diversas categorías: Copas de S. M. el Rey, de S. M. la Reina de S. A. el príncipe, de la Excmo. Diputación, del Excmo. Ayuntamiento, del distinguido "sportsman" señor Montoto, de la Sociedad Nacional de Importadores de Automóviles, del Real Automóvil Club de España, de las Casas Cadillac y Packard y de la Sociedad de seguros Omnia.

Un verdadero arsenal de ricos trofeos.

Prensa diaria 22-8-25.

AUTOMOVILISMO

El III Circuito de San Sebastián

LA PARTICIPACION DE "DELAGE"

LOS TROFEOS

Los diarios deportivos de París llegados ayer a nuestras manos, publican una interesante carta —que más abajo reproducimos— suscrita por el constructor de los coches "Delage", vencedores en el Gran Premio del A. C. de Francia, y a través de la cual se evidencia el interés especial de las Casas por participar en nuestro Circuito, concediéndole una importancia deportiva y comercial que debe llenarnos de satisfacción a todos los donostiarros.

El comentario más elocuente está hecho con la publicación literal de esta carta, que Delage dirige a Mercanti, el promotor de las grandes pruebas de Italia. Dice así:

"He sido informado que varios periódicos, tanto de Italia como de Francia, han emitido la eventualidad de nuestra no participación en Monza. Sería incorrecto, de mi parte, retrasar más mis explicaciones. Sería incorrecto, a la vez, "vis a vis" de usted y del público italiano. Este rumor, desgraciadamente, es bien fundado.

Cuando al comienzo del año prometí a usted mi participación, esperaba que nuestros coches 1924, modificados y provistos de compresor, podrían hacer el Gran Premio de Europa y de San Sebastián, mientras los coches 1925 participarían en el Gran Premio del A. C. F. y de Monza. La experiencia de Spa me ha probado ampliamente que no podíamos contar sobre nuestros coches 1924 modificados. Por consiguiente, nos hace falta correr en San Sebastián con nuestros coches 1925.

Por otra parte, la proximidad de las dos fechas San Sebastián y Monza, hacia las cosas imposible con los mismos coches. Esta imposibilidad se ha agravado por el hecho de que después del Gran Premio del A. C. F. he tenido que conceder un reposo a todo el personal del Servicio de Carreteras (obreros y jefes del Servicio), que hubieron trabajado noche y día entre Spa y el Gran Premio del A. C. F.

Acaso pensará usted que podríamos sacrificar San Sebastián y correr en Monza. Aparte que tenemos un gran interés comercial en correr en San Sebastián, esta última razón hubiera hecho que nuestros coches del Gran Premio del A. C. F. apenas si hubieran tenido tiempo de ser revisados para Monza y nuestro conductores no habrían podido entronarse un minuto sobre su bella pista, tan perfectamente conocida de sus valerosos concurrentes.

Usted me conoce suficientemente, señor Mercanti, para no comprender el sentimiento que me produce esta decisión. El triste accidente que costó el abandono de su valiente marca, y que me produjo una pena que en ciertos momentos no pude dominar —pues ocho días pasados con el bravo Ascari, habían hecho nacer en mí tanta estima como simpatía—, ha dejado volar una duda sobre el valor de nuestros coches.

Me hubiera satisfecho una lucha más completa, ya que el resultado queda indeciso; aunque en el momento del abandono, Divo reganaba vuelta por vuelta un terreno considerable sobre Campari, y había batido el "record" de la vuelta del gran campeón Ascari.

Espero hallar una ocasión más favorable para reanudar; y en esta espera, ruégole exprese todo mi sentimiento a la Casa Alfa-Romeo, al público italiano y a usted mismo, por no poder ser de ustedes el 6 de Septiembre."

MAS INSCRIPCIONES

Ayer se recibieron en el R. A. C. G. siete nuevas inscripciones:

Autociclos:

"S. A. R. A. II" (X. X.).

Turismo:

"Peugeot I" (Boillot).

"Peugeot II" (Rigal).

"Excelsior I" (uray).

"Excelsior II" (X. X.).

"Jewet" (X. X.).

Velocidad:

"Bugatti II" (X. X.).

Total de las inscripciones recibidas: Autociclos, seis; Turismo, 16; y Velocidad, 13.

Y se cuenta con las probables inscripciones de "Peugeot" (750 c. c.) y "Amflear", en Autociclos; "Seneschal", "Bignan" y "Bentley", en Turismo; y "Bugatti", "Sunbeam" y "Diatto", en Velocidad.

Hasta el día 25 siguen abiertas las inscrip-

Además de los importantes premios en metálico que se destinan a cada prueba, el R. A. C. G. ha recibido espléndidos trofeos para los ganadores de los Grandes Premios en sus diversas categorías: Copas de S. M. el Rey, de S. M. la Reina, de S. A. el príncipe, de la Excmo. Diputación, del Excmo. Ayuntamiento, del distinguido "sportsman" señor Montojo, de la Sociedad Nacional de Impresores de Automóviles, del Real Automóvil Club de España, de las Casas Cadillac y Packard y de la Sociedad de seguros Omnia.

Un verdadero arsenal de ricos trofeos.

LAS GRANDES PRUEBAS INTERNACIONALES

El III Circuito de San Sebastián

El aplazamiento del cierre de inscripciones permite augurar que esta revestirá la más absoluta internacionalidad

La inscripción al G. P. Turismo y al G. P. de autociclos, dos de las pruebas que figuran en el programa del III Circuito automovilista de San Sebastián, presenta ya un lote de concursantes interesante; en cambio el Gran Premio de velocidad no presenta hasta la fecha ninguna inscripción oficialmente cursada.

El día 15 del corriente debía cerrarse la inscripción con derechos sencillos, pero posteriormente acordó el R. A. C. de Guipúzcoa ampliar dicho plazo de inscripción hasta el 25. La fatal inercia que la mayoría de casas constructoras acostumbran a evidenciar cuando se trata de formalizar sus inscripciones, ha preestinado un valor máximo en este III Premio de Velocidad.

La falta de inscripciones en estos momentos no significa que la carrera más interesante del III Circuito de San Sebastián no presente este año un lote importante de participantes. La mayoría de los constructores especializados en la construcción de coches rápidos tienen el firme proyecto de participar en el G. P. — una prueba de velocidad pura que este año se corre en España — pero casi todos ellos no muestran gran prisa en formalizar sus inscripciones por razones diferentes. Algunos de ellos esperan sin duda el último momento para que su inscripción no desanime a otros probables participantes y otros no lo hacen esperando antes conocer algunos de las marcas que hayan de ser sus futuros competidores.

El resultado es la deplorable falta de inscripciones que sin duda al finalizar el plazo se presentarán casi todas a un tiempo.

El Gran Premio de Velocidad de la III Semana automovilista de San Sebastián, pese a la falta actual de inscripciones, promete ser este año la prueba de velocidad pura que presentará un carácter de internacionalidad superior al de las demás carreras corridas en Europa. Las especiales particularidades del trazado del circuito de Lasarte, la fecha en que se celebra la carrera y lo que pudiéramos llamar neutralidad del mismo (ya que todas las marcas participantes, desafortunadamente, serán extranjeras), son factores que han de influir favorablemente en la inscripción de la prueba, de la misma manera que el pasado año y que han hecho que en tres años hayan alcanzado los circuitos de San Sebastián un lugar preeminente entre las más importantes pruebas internacionales europeas.

Como ya indicamos en precedentes ediciones, son varias las marcas cuya inscripción puede darse por descontada; "Delage", la marca vencedora del G. P. de Francia, probablemente con cuatro coches; "Diatto", con dos vehículos del nuevo tipo ocho cilindros, que prepara para el G. P. de Italia; "Mercedes", la marca alemana que el pasado año causó tan magnífica impresión en el II Gran

Premio, es fácil no deje pasar la oportunidad de confirmar su bella demostración de 1924; y "Sunbeam", podría ser que intentara en la carrera de San Sebastián, de desquitarse de su poco afortunada actuación en los Grandes Premios de este año. Su victoria del pasado año puede influir poderosamente en la decisión de los directivos de la marca inglesa.

"Bugatti", la marca francesa que con sus coches comerciales ha desempeñado tan brillante papel en el G. P. de Francia y que alcanzó un segundo puesto en el Gran Premio donostiarra del pasado año realizando su equipo la mejor carrera de conjunto, es de las marcas cuya inscripción se espera para la prueba de este año. El próximo viaje de Mr. Bugatti a España podrá pronto aclarar este extremo.

Por lo que a la marca italiana "Alfa-Romeo" se refiere, su inscripción puede considerarse como segura. Las impresiones recogidas por D. Rafael Andres G. y Fabiá en su reciente viaje a Milán, no pueden ser más optimistas; "Alfa-Romeo" desea medir de nuevo sus fuerzas con "Delage" y como que la participación de la marca francesa en el G. P. de Italia no es segura, el circuito de San Sebastián sería una buena ocasión para la realización del match.

Los litro y medio ocho cilindros que la famosa marca italiana prepara para la próxima temporada, parece que están ya completamente terminados y no falta quien asegure que dichos vehículos hagan su primera salida de ensayo en el Gran Premio de San Sebastián.

La próxima llegada a Europa del equipo de corredores americanos de la marca "Duesenberg" que han de participar al campeonato del mundo que se corre el día 6 de septiembre en Monza, no ha pasado, al parecer, desapercibida a los organizadores del III Circuito de San Sebastián, que se proponen entrar en relación con los pilotos americanos para ver si es posible que sus nombres figuren entre los de los participantes al G. P. de velocidad de San Sebastián.

Se ha discutido mucho entre los automovilistas europeos sobre el verdadero valor de los "racers" americanos y sobre todo su supremacía. En Monza, sobre el circuito autodromo, podrán los "Duesenberg" y sus pilotos demostrar sus posibilidades sobre pista y circuito ideal pero su actuación sobre un recorrido como el del circuito de Lasarte sería doblemente demostrativo del valor de los pilotos y coches americanos.

He aquí la situación actual, según nuestras impresiones, respecto a las inscripciones para la prueba culminante de la III Semana donostiarra. No creemos que tardemos mucho en verlas confirmadas por la realidad.

El III Circuito de San Sebastián

LA INSCRIPCION DE "ALFA-ROMEO"

La prestigiosa marca italiana, cuyos grandes éxitos en las más importantes pruebas automovilistas han tenido una repercusión mundial, se dispone a participar en el próximo Circuito de San Sebastián. La presencia de los famosos "bóldos" rojos "Alfa-Romeo" en el Circuito donostiarra, va a constituir el "clou" de las interesantes reuniones que nos prepara el Real Automóvil Club de Guipúzcoa con las mayores garantías técnicas y espectaculares.

Ayer se recibió en el R. A. C. G. un telegrama de su delegado en Barcelona, señor Ortega, confirmando la decisión tomada por "Alfa-Romeo" de concurrir al Gran Premio de Velocidad con tres coches. La noticia, como es de suponer, produjo en los elementos organizadores una gratísima impresión. No en balde se trata de los coches de carrera que en Lyon y en Spa conquistaron brillantemente el Gran Premio de Europa de 1924 y 1925, produciendo la más formidable sensación por la potencialidad de sus motores y la maestría de sus conductores.

Un hueco difícil de llenar será el del malogrado Ascari, muerto trágicamente en plena carrera en el Circuito de Linas - Monthléry. Sin embargo, el equipo "Alfa - Romeo" se presentará con sus más reputados "ases", a cuya cabeza figura el gran Campari.

Bien acreedores son a este éxito de inscripción los activos dirigentes del R. A. C. G. — que laboran sin descanso en la organización del próximo acontecimiento deportivo —, nuestra Excm. Diputación y el Ayuntamiento donostiarra, que no han dudado en aportar su valiosísimo concurso en pro de esta fiesta, llamada a reportar incalculables beneficios morales y materiales al pueblo que tan espléndida cooperación le presta.

LAS INSCRIPCIONES

Sin contar con otras muy probables que se anuncian, hasta ayer se contaban oficialmente las siguientes inscripciones:

- Autociclos: "Salmson I" (O. Leblanc), "Salmson II" (X. X.), "Amflcar" (Palacios), "S. A. R. A." (Segovia), "Austin" (X. X.)

- Turismo: "Bugatti I" (O. Leblanc), "Bugatti II" (Sabipa), "Jean Gras" (Gras), "Lignan" (Springuel), "Telage" (X. X.), "Lancia I" (Landa), "Lancia II" (X. X.), "Lancia III" (X. X.), "Lorraine-Dietrich I" (Gramajo), "Lorraine-Dietrich II" (Ortiz), "Studebaker" (Fuentes)

- Velocidad: "Bugatti" (Fouchet), "Jean Gras" (Gras), "Delage I" (Benoist), "Delage II" (Divo), "Delage III" (Wagner), "Delage IV" (Tomas), "Mercedes I" (Werner), "Mercedes II" (Merz), "Mercedes III" (Caracciola), "Alfa-Romeo I" (Campari), "Alfa-Romeo II" (Brilli-Peri), "Alfa-Romeo III" (X. X.)

La participación de "Delage", ganador del Gran Premio del A. C. de Francia, ha sido confirmada

Presencia diaria local del 21-8-25

Preemos completár oficialmente esta lista general de inscripciones, llamada a producir verdadera sensación en el mundo automovilista.

Para ultimar algunos detalles relacionados con el próximo Circuito, se encuentra en París el señor Segovia, activo miembro directivo del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, desde donde se habrá trasladado a Boulogne. Sus próximas noticias hacen esperar nos sorprenda con nuevas y sensacionales inscripciones.

El telegrama del señor Ortega a que antes hemos referencia, dice así: "Director España, Nicola Romeo, regresando Milán, me comunica podéis asegurar participación tres coches Gran Premio Velocidad."

PREPARATIVOS Y LOCALIDADES

Las obras del Circuito, a cargo de la Diputación, marchan viento en popa. El ingeniero provincial, señor Pagola, está desplegando una actividad formidable en la dirección de las mismas; y puede asegurarse que su terminación no se hará esperar, presentando a los actores y espectadores del próximo acontecimiento una verdadera "pista" de carreras, sin que exista otra en Europa que resista su comparación.

Las tribunas, "affichage" y aprovisionamientos se han levantado en Lasarte, y pronto quedarán todos los servicios completamente instalados.

El abono a las localidades de palco y tribunas es muy copioso. Más de 30 palcos, y cerca de 100 asientos de tribuna, figuran ya en la lista de abonados. Un éxito.

Como el abono se cierra el 1.º de Septiembre, y las localidades preferentes empiezan a escasear, es de presumir que quedarán agotadas para la citada fecha.

Sirva esto de aviso a los que dejan para última hora sus encargos.

Los socios del R. A. C. G. tienen a su disposición, en la Secretaría, los pases de libre circulación para el Circuito y el Garage general de "autos".

Los organizadores se proponen contratar una banda de música que amenice la fiesta automovilista; y se ocupan asimismo de otros importantes detalles, como la instalación de un altavoz frente a las tribunas, el restorán, etcétera.

Pronto nos ofrecerán la ocasión de volvernos a ocupar de este magno espectáculo deportivo, la nota sensacional del verano donostiarra.

Prensa diaria local del 21-8-25

El III Circuito de San Sebastián

LA INSCRIPCIÓN DE "ALFA-ROMEO"

La prestigiosa marca italiana, cuyos grandes éxitos en las más importantes pruebas automovilistas han tenido una repercusión mundial, se dispone a participar en el próximo Circuito de San Sebastián. La presencia de los famosos "bóldos" rojos "Alfa-Romeo" en el Circuito donostiarra, va a constituir el "clou" de las interesantes reuniones que nos prepara el Real Automóvil Club de Guipúzcoa con las mayores garantías técnicas y espectaculares.

Ayer se recibió en el R. A. C. G. un telegrama de su delegado en Barcelona, señor Ortega, confirmando la decisión tomada por "Alfa-Romeo" de concurrir al Gran Premio de Velocidad con tres coches. La noticia, como es de suponer, produjo en los elementos organizadores una gratísima impresión. No en balde se trata de los coches de carrera que en Lyon y en Spa conquistaron brillantemente el Gran Premio de Europa de 1924 y 1925, produciendo la más formidable sensación por la potencialidad de sus motores y la maestría de sus conductores.

Un hueco difícil de llenar será el del malogrado Ascari, muerto trágicamente en plena carrera en el Circuito de Linas - Monthlery. Sin embargo, el equipo "Alfa - Romeo" se presentará con sus más reputados "ases", a cuya cabeza figura el gran Campari.

Bien acreedores son a este éxito de inscripción los activos dirigentes del R. A. C. G. —que laboran sin descanso en la organización del próximo acontecimiento deportivo—, nuestra Excm. Diputación y el Ayuntamiento donostiarra, que no han dudado en aportar su valiosísimo concurso en pro de esta fiesta, llamada a reportar incalculables beneficios morales y materiales al pueblo que tan espléndida cooperación le presta.

LAS INSCRIPCIONES

Sin contar con otras muy probables que se anuncian, hasta ayer se contaban oficialmente las siguientes inscripciones:

Autociclos:

- "Salmson I" (O. Leblanc).
- "Salmson II" (X. X.).
- "Amilcar" (Palacios).
- "S. A. R. A." (Segovia).
- "Austin" (X. X.).

Turismo:

- "Bugatti I" (O. Leblanc).
- "Bugatti II" (Sabipa).
- "Jean Gras" (Gras).
- "Lignan" (Springuel).
- "Delage" (X. X.).
- "Lancia I" (Landa).
- "Lancia II" (X. X.).
- "Lancia III" (X. X.).
- "Lorraine-Dietrich I" (Gramajo).
- "Lorraine-Dietrich II" (Ortiz).
- "Studebaker" (Fuentes).

Velocidad:

- "Bugatti" (Fouchet).
- "Jean Gras" (Gras).
- "Delage I" (Benoiist).
- "Delage II" (Divo).
- "Delage III" (Wagner).
- "Delage IV" (Tomas).
- "Mercedes I" (Werner).
- "Mercedes II" (Merz).
- "Mercedes II" (Caracciola).
- "Alfa-Romeo I" (Campari).
- "Alfa-Romeo II" (Brilli-Peri).
- "Alfa-Romeo III" (X. X.).

La participación de "Delage", ganador del Gran Premio del A. C. de Francia, ha sido confirmada telegráficamente desde París por el señor Segovia, hallándose en camino las hojas de inscripción; "Mercedes", la reputada marca alemana, tiene ya preparados sus albos "bóldos" para nuestro Circuito; y de "Alfa-Romeo" hemos hablado al comienzo de esta información.

Pero aún hay más participantes en perspectiva. "Bugatti" ha anunciado su asistencia con cuatro o cinco coches; y "Sunbeam", a juzgar por las noticias aparecidas en la Prensa inglesa, se dispone también nuevamente a correr en nuestro Circuito.

Dentro de escasos días —las inscripciones a derechos sencillos se cierran el próximo día 25— po-

drémós completar oficialmente esta lista general de inscripciones, llamada a producir verdadera sensación en el mundo automovilista.

Para ultimar algunos detalles relacionados con el próximo Circuito, se encuentra en París el señor Segovia, activo miembro directivo del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, desde donde se habrá trasladado a Boulogne. Sus próximas noticias hacen esperar nos sorprenda con nuevas y sensacionales inscripciones.

El telegrama del señor Ortega a que antes hacemos referencia, dice así: "Director España, Nicola Romeo, regresando Milán, me comunica podéis asegurar participación tres coches Gran Premio Velocidad."

PREPARATIVOS Y LOCALIDADES

Las obras del Circuito, a cargo de la Diputación, marchan viento en popa. El ingeniero provincial, señor Pagola, está desplegando una actividad formidable en la dirección de las mismas; y puede asegurarse que su terminación no se hará esperar, presentando a los actores y espectadores del próximo acontecimiento una verdadera "pista" de carreras, sin que exista otra en Europa que resista su comparación.

Las tribunas, "affichage" y aprovisionamientos se han levantado en Lasarte, y pronto quedarán todos los servicios completamente instalados.

El abono a las localidades de palco y tribunas es muy copioso. Más de 30 palcos, y cerca de 100 asientos de tribuna, figuran ya en la lista de abonados. Un éxito.

Como el abono se cierra el 1.º de Septiembre, y las localidades preferentes empiezan a escasear, es de presumir que quedarán agotadas para la citada fecha.

Sirva esto de aviso a los que dejan para última hora sus encargos.

Los socios del R. A. C. G. tienen a su disposición, en la Secretaría, los pases de libre circulación para el Circuito y el Garage general de "autos".

Los organizadores se proponen contratar una banda de música que amenice la fiesta automovilista; y se ocupan asimismo de otros importantes detalles, como la instalación de un altavoz frente a las tribunas, el restorán, etcétera.

Pronto nos ofrecerán la ocasión de volvernos a ocupar de este magno espectáculo deportivo, la nota sensacional del veraneo donostiarra.

Se han registrado ya oficialmente notables inscripciones para el III Circuito donostiarra

Los directores técnicos de "Delage" han visitado el circuito. - La inscripción de "Diatto" parece segura y acaso uno de sus pilotos pueda ser Alfieri Masetti cuya descalificación se espera ver levantada en breve



Mañana día 15, se cierran las inscripciones simples

Las noticias que de San Sebastián nos llegan acusan gran movimiento en estos días, en la secretaría del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, en virtud de que acercándose la fecha de cierre de inscripciones a derechos sencillos para el III Circuito donostiarra, las demandas de detalles por parte de las casas constructoras y aficionados, es continua.

Las inscripciones actuales oficialmente registradas, son:

Autociclos:
 "S.A.R.A." (Segovia).
 "Salmson I" (X. X.)
 "Salmson II" (O. Leblanc).
 "Amilcar" (Palacios Povver).

Gran Premio de Turismo:

Categoría F:
 "Bugatti" (O. Leblanc).
 Categoría E:
 "Delage" (Segovia).
 Categoría D:
 "Lancia I".
 "Lancia II".
 "Lancia III".
 Categoría C:
 "Lorraine-Dietrich".

Para el Gran Premio de Velocidad no hay aun registrada ninguna inscripción oficial, pero las impresiones son de casi absoluta seguridad en cuanto a la participación de las marcas más renombradas y animadoras de las más grandes pruebas de velocidad. En San Sebastián, han permanecido estos días los técnicos del servicio de carreras de la Casa Delage, señores Eimer y Fargas haciendo las gestiones precisas para la instalación de los coches, conductores y representantes que allí correrán el mes de septiembre.

La participación de "Delage" puede, pues, a estas horas, darse ya por descontada, y parece probable que alinee cuatro coches en el Gran Premio de Velocidad, con Benoist, Divo, Wagner y Thomas.

Asimismo referencias particulares nuestras nos permiten dar como muy probable la participación de "Diatto" con dos coches del nuevo tipo que deben debutar en Mnza y en cuya creación ha intervenido muy activamente Alfieri Masetti que acaso, por aquellas fechas tenga ya levantada la descalificación que sobre él pesa actualmente y, en tal caso, sería uno de los pilotos de la referida marca.

PREMIOS ESPECIALES

A continuación damos detalles que estimamos de interés para la adjudicación de algunos premios especiales ofrecidos para el III Circuito donostiarra.

Copa de S. M. la Reina.

Los concursantes del III Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa se disputarán la posesión definitiva de esta Copa, que será adjudicada al coche de cualquier categoría que haya efectuado el mayor número de kilómetros durante las 12 horas.

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

Los corredores que tomen parte en el II Gran Premio de Autociclos de San Sebas-

tián, se disputarán la posesión definitiva de esta copa, que será adjudicada con arreglo a las siguientes bases:

Primera. Para tener opción a este premio, será indispensable que el coche haya efectuado el recorrido completo, de acuerdo con lo estipulado por el artículo tercero del Reglamento.

Segunda. El premio se adjudicará al coche en que resulte menor el producto.

$$P = T \cdot V.$$

Siendo T. = espacio de tiempo invertido en efectuarse el recorrido total, expresado en segundos; y V. = cilindrada total de un motor expresada en centímetros cúbicos. (Se entenderá por cilindrada total de un motor, el producto de la multiplicación del volumen engendrado por el movimiento del émbolo y por el número de cilindros de que conste el motor.)

Tercera. Cualquier duda que surgiera, será resuelta definitivamente por la Comisión Deportiva del R. A. C. G.

Copa Cadillac.

Los corredores que tomen parte en el Circuito de San Sebastián, se disputarán por tercera vez la Copa ofrecida por el señor James M. Nahón, con arreglo a las siguientes bases:

Primera. La Copa se adjudicará sin atenderse a fórmulas de velocidad ni categoría, y solamente al criterio de la Comisión Deportiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, para el corredor de más caballeroso comportamiento deportivo.

Segunda. La Copa ha de adjudicarse precisamente a un corredor, y no a una marca.

Tercera. Para tener la propiedad de la Copa, se habrá de ganar dos años consecutivos o tres alternos.

Cuarta. Entre tanto, la Copa quedará en poder del R. A. C. G. no debiendo salir de España hasta su adjudicación definitiva.

Quinta. Anualmente se grabará el nombre del vencedor en dicha Copa, entregando una reducción de la misma.

Los ganadores de esta Copa, hasta la fecha, han sido:

1923: Jean Haimovici.

1924: Max Sailer.

ABONO A LOCALIDADES

Terminó el plazo concedido a los socios del R. A. C. G. para el abono a las localidades que van a instalarse en el Circuito.

Ahora queda abierto el abono para el público. Los precios del abono para las tres reuniones, son los siguientes:

Palcos: primera fila, 600 pesetas; segunda fila, 450. Tibuna: primera fila, 60; segunda, tercera y cuarta fila, 40. Libre circulación, 20. Garage, 25.

Estos precios por abono constituyen justamente la suma de lo que cuestan aisladamente para las pruebas de Velocidad y Turismo; y aun más barato para los palcos de segunda fila y libre circulación.

El abono se abre para el público en las oficinas del R. A. C. G. (Plaza de Oquendo; teléfono 15-29) y se cerrará el 1 de septiembre.

EL 15 SE CIERRA A DERECHOS SIMPLS

Como hemos dicho, el 15 del corriente o sea el domingo, se cierra la inscripción a derechos sencillos. Todo el que se retrase, deberá, pues, abonar derechos dobles.

C. Muneta Deportivo - del 17.8.25



Copas Sport

Medallas, Figuras alegóricas, etc. Inmenso surtido. Ver escaparates. —
HJOS DE ALFREDO SANTAMARIA,
 Fernando, 34, Fabricantes
 (precios económicos)

L'Auto
21-8-25

La Voz
22-8-25

El Sol
21-8-25

Le Meeting de Saint-Sébastien

A.C. de Guipúzcoa. — 17, 19 et 20 septembre.

(Suite de notre article de 1^{re} page.)

Mardi, clôture des engagements à droits simples. — L'animation sur le circuit. — L'organisation bat son plein. — M. Segovia à Paris. — Engagez-vous !

Par ailleurs, le Grand Prix des Cyclecars qui, comme on le sait, constituera, le 17 septembre, la première journée du grandiose meeting espagnol, a reçu, hier, lui aussi, son contingent notable d'engagements nouveaux.

Salmson et Amilcar, — deux « rois » de la spécialité, — se sont mis en ligne à leur tour. Salmson a inscrit deux véhicules, dont l'un sera piloté par Leblanc, et Amilcar, un rapide petit engin, qui sera confié au crack espagnol Palacios.

Voilà encore une épreuve qui prend indiscutablement bonne tournure. La lutte entre les Amilcar, les Salmson, les Austin, les Sara et Cie sera loin d'être banale.

M. Segovia à Paris

M. Segovia, un des dirigeants du Royal Automobile Club de Guipúzcoa, organisateur du grand meeting espagnol, était hier de passage à Paris, pour régulariser un certain nombre de questions relatives à la fameuse manifestation des 17, 19 et 20 septembre.

Il nous a dit l'enthousiasme que, dès maintenant, régnait dans la région, et toute la fièvre qui secouait, sur le circuit, ouvriers, ingénieurs, et commissaires. Et pourtant nous sommes encore à 25 jours de la première course !...

Oui, mais, l'A.C. de Guipúzcoa a voulu, cette fois, faire une œuvre grandiose. Il a dépensé près de 5 millions à aménager le circuit sur lequel, ne l'oublions pas, se disputera en 1926, le Grand Prix d'Europe. Il a doté le meeting de 400.000 fr. de prix, sans compter de nombreuses Coupes et Challenges de grande valeur. Il a obtenu le patronage officiel de S. M. le Roi d'Espagne, qui assistera en personne au Grand Prix...

M. Segovia nous a dit également l'intérêt considérable que présentera vraisemblablement, le 19 septembre, le Grand Prix d'Espagne, revanche définitive des Grands Prix d'Europe, de l'A.C.F., et d'Italie. Delage, on le sait, doit mettre en ligne 4 voitures ; Bugatti est engagé ; on peut compter fermement sur la participation de Mercedes ; et peut-être les « bolides » américains de Duesenberg qui ont traversé la « mare aux harengs » pour courir le Grand Prix d'Italie, se laisseront-ils également tenter... Il ne manquerait plus qu'Alfa Romeo ; et qui sait ?...

Mardi, clôture à droits simples

Le Meeting de Saint-Sébastien comportera cette année, rappelons-le, trois grandes journées : le Grand Prix des Cyclecars, se courra le 17 septembre ; le Grand Prix d'Espagne de vitesse, le 19 septembre, et le Grand Prix de Tourisme (12 heures), le 20 septembre.

Le Grand Prix des Cyclecars se courra sur 531 kilomètres (30 tours de circuit). Dans cette épreuve, seront admis tous véhicules à 3 ou 4 roues pouvant transporter deux passagers, ayant une cylindrée inférieure à 1.100 cmc. Deux catégories sont prévues : 1^o jusqu'à 750 cmc., 2^o de 750 à 1.100 cmc. Dans chaque catégorie, le vainqueur recevra 5.000 pesetas (15.000 fr.), le 2^e 1.500 pesetas (4.500 fr.) et le 3^e 750 pesetas (2.250 fr.). En outre, 750 fr. au meilleur tour.

Le Grand Prix de Saint-Sébastien prendra cette année le titre officiel de Grand Prix d'Espagne. Il se disputera sur 708 kil. (40. tours de circuit), et est ouvert aux voitures de course de plus de 1.400 cmc.

Au vainqueur 50.000 pesetas (150.000 fr.), au deuxième 15.000 pesetas (45.000 fr.), au troisième 8.000 pesetas (24.000 fr.), et au quatrième 5.000 pesetas (15.000 fr.).

Le Grand Prix de tourisme se déroulera sur 12 heures. Les concurrents y seront répartis en 5 catégories : 1.500 cmc., 2 litres, 3 litres, 5 litres et au-dessus de 5 litres. Le classement se fera à la distance parcourue. Dans chaque catégorie, le vainqueur recevra 5.000 pesetas (15.000 fr.), le 2^e 2.000 pesetas (6.000 fr.).

La clôture des engagements à droits simples aura lieu mardi. Les engagements sont reçus à l'Auto. Voici le tarif des droits :

Grand Prix des Cyclecars : 300 pesetas.
Grand Prix d'Espagne : 1.000 pesetas pour une voiture, 1.600 pesetas pour deux, 1.800 pesetas pour trois, 2.000 pesetas pour quatre.
Grand Prix de Tourisme : 400 pesetas.
Engagez-vous !!

Automovilismo

EL CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

La inscripción con derechos sencillos para el III Circuito de San Sebastián ha quedado cerrada el pasado día 15. A partir de esa fecha, los derechos son dobles.

Numerosas y calificadas casas han formalizado su matrícula, y existen otras de verdadero renombre mundial que lo harán en breve, entre ellas una reputada marca francesa, que probablemente alineará en el Gran Premio de Velocidad cuatro coches conducidos, respectivamente, por Benoist, Diwo, Wágner y Thomas.

Entre los premios especiales figuran:

Copa de la Reina, que se disputará definitivamente los concursantes del Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa, siendo adjudicada al coche de cualquier categoría que efectúe el mayor número de kilómetros durante las doce horas.

Copa del Príncipe de Asturias, que también se disputará definitivamente los corredores que participen en el Premio de Autociclos de San Sebastián.

Además, los corredores disputarán por tercera vez la Copa ofrecida por el Sr. M. Nahon. Este trofeo se adjudicará, sin atenderse a fórmulas de velocidad ni categoría, al corredor de más cabaleroso comportamiento deportivo, a juicio de la Comisión Deportiva del R. A. C. de G. Para la posesión definitiva de esta Copa es menester ganarla dos años consecutivos o tres alternos. Hasta la fecha ha sido adjudicada: en 1923, a Jean Haimovici, y en 1924, a Max Sailer.

Tenis

La Vanguardia
21-8-25

El III Circuito de San Sebastián

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, deseoso de proporcionar el mayor número de comodidades a los espectadores del III Circuito de San Sebastián, ha decidido establecer, además de las tribunas de años anteriores, otra en el alto de Urbaneta, con un admirable punto de vista.

Con el fin de que los espectadores que se hallen en las tribunas de Lasarte y deseen trasladarse a la de Urbaneta, puedan hacerlo cuando así lo deseen, el R. A. C. G., de acuerdo con la Compañía del ferrocarril del Plazaola, ha establecido un servicio de trenes especiales entre Lasarte y Andoain, con paradas en el viaducto de Urreta, a 800 metros de las tribunas de Lasarte, y en el kilómetro 78, a 100 metros de Urbaneta, con arreglo al horario que oportunamente dará a conocer al público.

La Comisión deportiva del Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha acordado ampliar hasta el 25 del actual el plazo de las inscripciones para las tres pruebas anunciadas. Las que lleguen pasado este plazo, último y definitivo, abonarán derechos dobles.

Entre las casas que han manifestado su propósito de concurrir al próximo circuito figura Bugatti, que alineará cuatro o cinco coches en el Gran Premio de Velocidad.

AUTOMOVILISMO

EL III CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

Trenes especiales.

El R. A. C. G., deseoso de proporcionar el mayor número de comodidades a los espectadores del III Circuito de San Sebastián, ha decidido establecer, además de las tribunas de años anteriores, otra en el alto de Urbaneta, con un admirable punto de vista de más de dos kilómetros de recorrido, uno de recta y otro de curvas, con una fuerte subida.

Con el fin de que los espectadores que se hallen en las tribunas de Lasarte y deseen trasladarse a la de Urbaneta puedan hacerlo cuando así lo deseen, el R. A. C. G., de acuerdo con la Compañía del ferrocarril del Plazaola, ha establecido un servicio de trenes especiales entre Lasarte y Andoain, con paradas en el viaducto de Urreta, a 800 metros de las tribunas de Lasarte, y en el kilómetro 78, a 100 metros de Urbaneta, con arreglo al horario que oportunamente dará a conocer al público.

Se amplía el plazo de inscripción.

Se ha reunido la Comisión deportiva del R. A. C. G., para resolver varios asuntos de su incumbencia. Entre los acuerdos que tomó, figura el de ampliar hasta el 25 del actual el plazo de las inscripciones para las tres pruebas de septiembre. Las que lleguen pasado este plazo, último y definitivo, abonarán derechos dobles.

Entre las casas que han manifestado su propósito de concurrir al próximo Circuito figura Bugatti, que alineará cuatro o cinco coches en el Gran Premio de velocidad.

Mundo Deportivo
10-8-25

El III Circuito de San Sebastián

TRENES ESPECIALES

El R. A. C. G., deseoso de proporcionar el mayor número de comodidades a los espectadores del III Circuito de San Sebastián, ha decidido establecer, además de las tribunas de años anteriores, otra en el alto de Urbaneta, con un admirable punto de vista de más de dos kilómetros de recorrido, uno de recta y otro de curvas, con una fuerte subida.

Con el fin de que los espectadores que se hallen en las tribunas de Lasarte y deseen trasladarse a la de Urbaneta, puedan hacerlo cuando así lo deseen, el R. A. C. G., de acuerdo con la Compañía del ferrocarril de Plazaola, ha establecido un servicio de trenes especiales entre Lasarte y Andoain, con paradas en el viaducto de Urreta, a 800 metros de las tribunas de Lasarte, y en el kilómetro 78, a 100 metros de Urbaneta, con arreglo al horario que oportunamente dará a conocer al público.

SE AMPLIA EL PLAZO DE INSCRIPCIÓN

Anoche se reunió la Comisión Directiva del R. A. C. G. para resolver varios asuntos de su incumbencia. Entre los acuerdos que tomó, figura el de ampliar hasta el 25 del actual el plazo de las inscripciones para las tres pruebas de septiembre. Las que lleguen pasado este plazo, último y definitivo, abonarán derechos dobles.

Entre las casas que han manifestado su propósito de concurrir al próximo Circuito figura "Bugatti", que alineará cuatro o cinco coches en el Gran Premio de Velocidad.

o o o

Le Meeting de Saint-Sébastien

A.C. de Guipuzcoa. — 17, 19 et 20 septembre.

(Suite de notre article de 1^{re} page)

Trois grandes journées de courses. — Mardi aura lieu la clôture des engagements à droits simples.

Le Meeting de Saint-Sébastien comportera cette année, rappelons-le, trois grandes journées : le Grand Prix des Cyclecars, se courra le 17 septembre ; le Grand Prix d'Espagne de vitesse, le 19 septembre, et le Grand Prix de Tourisme (12 heures), le 20 septembre.

Le Grand Prix des Cyclecars se courra sur 531 kilomètres (30 tours de circuit). Dans cette épreuve, seront admis tous véhicules à 3 ou 4 roues pouvant transporter deux passagers, ayant une cylindrée inférieure à 1.100 cmc. Deux catégories sont prévues : 1^o jusqu'à 750 cmc., 2^o de 750 à 1.100 cmc. Dans chaque catégorie, le vainqueur recevra 5.000 pesetas (15.000 fr.), le 2^o 1.500 pesetas (4.500 fr.) et le 3^o 750 pesetas (2.250 fr.). En outre, 750 fr. au meilleur tour.

Le Grand Prix de Saint-Sébastien prendra cette année le titre officiel de Grand Prix d'Espagne. Il se disputera sur 708 kil. (40 tours de circuit), et est ouvert aux voitures de course de plus de 1.400 cmc. Au vainqueur 50.000 pesetas (150.000 francs), au deuxième 15.000 pesetas (45.000 fr.), au troisième 8.000 pesetas (24.000 fr.), et au quatrième 5.000 pesetas (15.000 fr.).

Le Grand Prix de tourisme se déroulera sur 12 heures. Les concurrents y seront répartis en 5 catégories : 1.500 cmc., 2 litres, 3 litres, 5 litres et au-dessus de 5 litres. Le classement se fera à la distance parcourue. Dans chaque catégorie, le vainqueur recevra 5.000 pesetas (15.000 fr.), le 2^o 2.000 pesetas (6.000 fr.).

Il y a au total 192.000 pesetas de prix, soit plus de 400.000 francs ! Le Meeting de Saint-Sébastien est bien le meeting automobile le mieux doté de toute l'Europe !...

Mardi, clôture des engagements

La clôture des engagements à droits simples aura lieu mardi. Les engagements sont reçus à l'Auto. Voici le tarif des droits :

Grand Prix des Cyclecars : 300 pesetas.
Grand Prix d'Espagne : 1.000 pesetas pour une voiture, 1.600 pesetas pour deux, 1.800 pesetas pour trois, 2.000 pesetas pour quatre.
Grand Prix de Tourisme : 400 pesetas.
Engagez-vous !!

L'Auto.
22-8-25.

LES GRANDS MEETINGS AUTOMOBILES

TROIS ALFA ROMEO

sont engagées dans

Le Grand Prix de Vitesse du Meeting de Saint-Sébastien

De ce fait, cette formidable épreuve qui, pour la première fois cette année, mettra aux prises Delage, Mercedes, Bugatti et Alfa Romeo, s'annonce comme le plus grand « event » automobile de 1925.

Hier matin, nous écrivions :

« On ne peut nier l'intérêt considérable que présentera, le 19 septembre, le Grand Prix d'Espagne, revanche définitive des Grands Prix d'Europe, de l'A.C.F. et d'Italie. Delage, on le sait, doit mettre en ligne 4 voitures ; Bugatti est engagé ; on peut compter fermement sur la participation de Mercedes ; et peut-être les « bolides » américains de Duesenberg, qui ont traversé la « mare aux harengs » pour courir le Grand Prix d'Italie, se laisseront-ils également tenter... Il ne manquerait plus qu'Alfa Romeo ; et qui sait ?... »

Or, hier après-midi, le télégramme suivant nous parvenait de l'Automobile Club de Guipuzcoa, organisateur du célèbre Meeting de Saint-Sébastien :

« Alfa Romeo engage officiellement 3 voitures pour le Grand Prix. »

Le sort en est donc jeté ! Nous allons quand même avoir cette année, alors que tout espoir en semblait perdu, le choc tant attendu, et tant escompté, entre les 3 triomphateurs de tous les derniers Grands Prix : Delage, Mercedes et Alfa Romeo !...

Ce que n'ont pu réussir ni le Grand Prix d'Europe, ni le Grand Prix de l'A.C.F., ni le Grand Prix d'Italie, le Grand Prix d'Espagne va le réaliser !...

On ignore encore quels seront les conducteurs des 3 Alfa Romeo, mais ce seront assurément 3 grands « as ». Campari sera certainement chef d'équipe et Brilli-Peri aura le deuxième volant. Le 3^e sera confié soit à Lozzi, soit à Minozzi.

Delage, Mercedes, Alfa Romeo et Bugatti aux prises !... Il y aura du sport, le 19 septembre, sur le circuit de Lasarte !

(Voir la suite en rubrique Automobile.)

Excelsior - 23.8.25.

AUTOMOVIL

El III Circuito de San Sebastián

Una verdadera selección de marcas europeas se disputarán los tres Grandes Premios

El Circuito Automovilista de San Sebastián, ya en su primer año obtuvo el ruidoso éxito privativo de las grandes manifestaciones deportivas, en las que a un importante número de concursantes, todos ellos de clase, hay que unir una organización impecable, y todo ello va enmarcado en el entusiasmo que por la causa deportiva han hecho patente, en todo momento nuestros amigos los guipuzcoanos.

A las principales Casas extranjeras no les pasó inadvertido lo que significaba la gran carrera organizada por el Automóvil Club de la provincia hermana, y la mayor parte de los que habían participado en el I Circuito se inscribieron en el II y vinieron a reforzar la lista Sunbeam, Mercedes, Lorraine-Dietrich, Amilcar, Aurea y Arics, que no concurren el primer año.

El II Circuito fué la consagración definitiva de la prueba, que, con todos los honores, pasó a figurar en el calendario internacional.

Este año, el III Circuito promete ser algo grande. Faltan aun tres días para el cierre de las listas de inscripción a derechos sencillos, y los inscriptos ascienden ya a 35, cifra elevadísima y que, creemos bastante, en mucho, el record de los anteriores, sobre todo teniendo presente que no se celebra ya el Gran Premio de Motocicletas, lo que forzosamente había de suponer una reducción en el número de participantes, ya que, por lo general, en las pruebas automotoristas los vehículos de dos y tres ruedas dan un porcentaje igual, por no decir mayor, al de autociclos y automóviles.

Pero hogaño, con ser muy remarkable el número de inscripciones, lo que llama más poderosamente la atención es la calidad de marcas y conductores. Un breve examen de la lista nos permite asegurar que los tres Grandes Premios del III Circuito de San Sebastián se lo disputarán

una verdadera selección de marcas europeas.

Al igual que en los dos anteriores años, Salmson, Bugatti y Bignan hacen acto de presencia, como también Delage, Mercedes, y Lorraine Dietrich, que participaron en el último circuito.

Y entre los nuevos figura en lugar preferente «Alfa Romeo»—el coche más rápido del mundo, como muchos le llaman—, y, haciéndole guardia de honor, el veterano Peugeot, Lancia, Jean Gars, Austin, S. A. R. A., Excelsior, Jewet y Studebaker.

Y, por si fueran pocos, cuéntase con la participación de un Peugeot (750 c. c.) y un Amilcar, en el Gran Premio de Autociclos; de Senechal, Bignan y Bentley, en el de Turismo, y de Bugatti, Sunbeam y Diato, en el de Velocidad.

Es decir que, en cuanto se formalice la inscripción de estos ocho coches—y conste que no hay motivo fundado para creer que deje de hacerse—, el número de inscriptos ascenderá a cuarenta y tres.

Pero aún hay más; se habla de que se están haciendo gestiones para que los tres bolidos americanos «Duesenberg», que, pilotados por Milton, De Paolo y Kreis, han de participar en el Gran Premio Automóvil Club de Italia, que se correrá en el autódromo de Monza el día 5 de septiembre, como última prueba para el I Campeonato del Mundo, participen también en el Circuito de San Sebastián.

Delage y Bugatti, por Francia; Sunbeam, por Inglaterra; Mercedes, por Alemania; Duesenberg, por Norteamérica; Alfa Romeo, por Italia...

Es decir, los vencedores de la Targa y Copa Florio, y de los Grandes Premios de Apertura de Linas Montlhery, de Indianópolis, de Europa y del Automóvil Club de Francia.

Podría se—calitativamente hablando—solicitar una participación más notable?

EMILIO P. DE NEGURI.

El Gran Premio de San Sebastián

Nuevos detalles de sus probables participantes

Las impresiones que sobre el Gran Premio de Velocidad del III Circuito de San Sebastián publicamos en nuestra edición anterior, van confirmando.

El constructor «Delage» ha remitido una carta a la prensa francesa en la que pone en claro la cuestión de su participación o no participación a los Grandes Premios de San Sebastián y Monza, que por creer interesantes publicamos a continuación.

La carta ve dirigida al gran oficial Mercanti, y dice:

Informado de que algunos periódicos franceses e italianos han emitido la eventualidad de la no participación de nuestra marca a Monza, creo sería incorrecto por mi parte dejar de fijar de un modo concreto dicha cuestión. El rumor es en realidad bastante fundado.

Cuando al principio de la temporada prometí mi participación, esperaba que los coches de 1924, modificados y equipados de sobrealimentador, podrían correr al G. P. de Europa y al de San Sebastián y destinar los nuevos de 1925 al G. P. de Francia y al G. P. de Monza. La experiencia de Spa demostró largamente que no podíamos contar con los coches de 1924 modificados. Así, pues, debemos correr en San Sebastián con los vehículos de 1925.

La proximidad de fechas de San Sebastián y Monza hace casi imposible la participación con los mismos coches. Esta imposibilidad se agrava en mi caso por haber tenido que dar un descanso a todo el personal del servicio de carreras, obreros y jefes de servicio, que trabajaron día y noche entre la carrera de Spa y el Gran Premio del A. C. de Fr.

Quizás creará usted que podríamos sacrificar San Sebastián y correr en Monza? Nosotros tenemos un gran interés comercial en correr en San Sebastián y ello no nos dejaría apenas tiempo para revisar nuestros coches del G. P. del A. C. de Francia y los pilotos del equipo no podrían un minuto sobre vuestra bella pista tan perfectamente conocida de sus competidores.

Usted me conoce suficientemente, señor Nerconti, para no comprender lo que tal decisión me apena.

El triste accidente que originó el abandono de su valiosa marca y que me causó una pena que no pude en algunos momentos dominar—ya que ocho días pasados con el bravo Ascari habían hecho nacer en mí tanto de estima como simpatía—ha dejado pendiente la duda sobre el valor de nuestros coches.

Yo hubiese deseado una lucha más completa ya que el resultado quedó indeciso ya que en el momento del abandono Divo ganaba terreno, vuelta tras vuelta, sobre Campari y que batió el record de la vuelta del gran Ascari.

Espero que una ocasión más favorable se presente y con esta esperanza me permito contar con usted para transmitir mi más vivo sentimiento a la casa Alfa-Romeo, al público italiano y a usted mismo por no poder ser de los suyos el día 6 de septiembre.

Crea sinceramente en mis mejores sentimientos.—
Luis Delage.»

La participación de «Delage» al Gran Premio de Velocidad es, pues, va cosa segura, y por lo que piensan los directivos de «Alfa-Romeo», que ya publicamos en nuestro número del miércoles, puede asimismo darse por segura la participación del formidable equipo italiano que aprovechará el circuito de Lasarte para disputarse definitivamente con «Delage» la supremacía de los dos litros.

Otra de las marcas cuya inscripción anunciábamos como probable, la «Sunbeam», parece no faltar tampoco a la salida. La prensa inglesa—cuya seriedad es una garantía de que la noticia no es una fantasía—asegura que la famosa marca inglesa tiene el propósito de correr el Gran Premio de San Sebastián con tres coches, cuyos pilotos serán Segrave, el vencedor del pasado año, Chasagne y Duller. Masseti no formará, pues, parte este año, del equipo, pero su participación a la carrera donostiarra es muy probable, aunque con vehículo de otra marca, que según todos los indicios podría muy bien ser un «Mercedes».

Por lo visto, no andamos muy desacertados al señalar algunos de los probables participantes y creemos que otros tímidos pronósticos que hicimos no tardarán en confirmarse.

Prensa local.

AUTOMOVILISMO

El III Circuito de San Sebastián

Hemos entrado en el mes de Septiembre, lo que quiere decir tanto como que la actividad de los organizadores del III Circuito automovilista de San Sebastián llega a su punto culminante. Pero todos estos desvelos tendrán bien pronto su compensación, porque, desde luego, puede asegurarse que el éxito más rotundo coronará los trabajos de los distinguidos miembros que componen el Comité directivo del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Ayer se cerraron definitivamente las inscripciones para las pruebas de Autociclos y Gran Premio de Turismo. Las últimas que se han recibido corresponden a un "Ballot" (dos litros) y a un "F. O. D.", el tercero de esta marca de autociclos.

Para el Gran Premio de Velocidad se ha ampliado el plazo de inscripción hasta el día 7 del actual; es decir: hasta un día después del Gran Premio de Italia, que el día 6 tendrá lugar en Monza. Hay la esperanza de que se decidan a concurrir a nuestro Circuito algunas marcas de las que allí van a participar.

Anoche salieron para Milán, con objeto de presenciar las carreras automovilistas correspondientes al Gran Premio de Italia, los señores don Antonio San Gil y don Julio Segovia, ambos pertenecientes al Comité directivo del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Aprovecharán su estancia en Monza para gestionar el concurso de algunas Casas importantes, que desde hace algún tiempo mostraron deseos de concurrir a nuestras pruebas automovilistas.

Les deseamos un buen viaje y que sus gestiones obtengan pleno éxito.

Ayer llegaron a San Sebastián dos coches de carreras de la acreditada marca "Delage", victoriosa en el Gran Premio del Automóvil Club de Francia. Con el personal técnico, vino también el conde Torchy. Este dará principio uno de estos días a sus entrenamientos en nuestro Circuito.

Se encuentran en San Sebastián el duque de Alba, presidente del R. A. C. E., y don Carlos Resines, secretario de la misma entidad. A tan distinguidas personalidades les damos nuestra más cordial bienvenida.

También ha regresado nuestro querido vecino y distinguido amigo el conde de Caudilla, vicepresidente del A. A. C. E., cuyo entusiasmo por nuestra ciudad es de todos bien conocido.

Los señores conde de Caudilla y Resines estuvieron anoche en el domicilio social del Real Automóvil Club de Guipúzcoa enterándose de la marcha de los trabajos de organización del III Circuito de San Sebastián.

Con motivo de la ampliación del plazo de inscripción para el Gran Premio de Velocidad, el R. A. C. G. ha acordado ampliar igualmente el plazo para el abono a localidades, plazo que quedará definitivamente cerrado el día 10 del corriente mes. A partir de esta fecha, las localidades serán puestas a la venta para el público.

A los señores que se han abonado, se les ruega pasen por la Secretaría del R. A. C. G. a recoger sus localidades. Asimismo se recomienda a los señores socios que antes del día 10 pasen a retirar sus pases de libre circulación y las banderitas para los coches.

Servicio de Prensa. — El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, al igual que el pasado año, concederá todo género de facilidades a los periodistas encargados de hacer la información del III Circuito de San Sebastián.

Estos tendrá su tribuna especial y teléfono, que instalará la Red Provincial.

Con objeto de facilitar la labor que tiene que llevar a cabo estos días el R. A. C. G., se ruega a todos los señores directores de periódicos que deseen mandar enviados especiales para hacer la información antes dicha, comuniquen oficialmente por carta el nombre del redactor encargado del servicio, a fin de extender el correspondiente pase para la tribuna y señalarle el puesto que en la misma habrá de ocupar, así como también para organizar previamente el servicio de "autocar" que habrá de llevarles al Circuito.

Estas facilidades se concederán única y exclusivamente a los redactores encargados de hacer información en las próximas pruebas automovilistas que tendrán lugar los días 17, 19 y 20 del actual.

Prensa local.

AUTOMOVILISMO

El III Circuito de San Sebastián

LAS INSCRIPCIONES

El plazo de inscripción, a derechos sencillos, se cerró anteayer en el R. A. C. G.

Por la relación de coches que más abajo publicamos, puede presumirse la excepcional importancia que han de revestir las carreras en el Circuito donostiarra.

A estas inscripciones hay que añadir las que se habrán recibido en París y las que lleguen antes del 1.º de Septiembre a derechos dobles.

Aunque oficialmente no figuran inscriptas algunas marcas, oficialmente se conocen sus preparativos para participar en las grandes pruebas automovilistas de Septiembre. Dentro de breves días, pues, conoceremos exactamente el número de los participantes para las reuniones de los días 17, 19 y 20 de Septiembre.

En el R. A. C. G. se activan los preparativos a través de los cuales se advierte la gran trascendencia deportiva que ha de revestir el III Circuito de San Sebastián.

He aquí las inscripciones recibidas hasta el día 25 del actual:

AUTOCICLOS

Categoría 1.100 c. c.:

"S. A. R. A. I".
"S. A. R. A. II".
"S. A. R. A. II" (Marandet).
"Salmson I" (O. Leblanc).
"Salmson II".
"Amfcar I" (Palacios).
"Amfcar II" (Colmenares).
"A. S. I" Arteché).
"A. S. II".
"Hisparco I".
"Hisparco II".
"Hisparco III".
"Hisparco IV".

Categoría 750 c. c.:

"Austin".
"F. O. D. I".
"F. O. D. II".

GRAN PREMIO

"Delage I" (Divo).
"Delage II" (Benoist).
"Delage III" (Wagner).
"Delage IV" (Torchy).
"Bugatti I" (Constantini).
"Bugatti II" (Goux).
"Bugatti III" (P. de Vizcaya).
"Bugatti IV" (F. de Vizcaya).
"Graf Soriano Pedroso" (Graf).
"Bugatti V" (Fouchet).
"Bugatti VI" (Lehoux).

TURISMO

Categoría F:

"Bugatti I" (O. Leblanc).
"Bugatti II" (Sabipa).
"Graf Soriano Pedroso" (Graf).

Categoría E:

"Delage".
"Bignan" (Springuel).

Categoría D:

"Lancia I" (Landa).
"Lancia II".
"Lancia III".
"Alfa-Romeo" (Torres).

Categoría C:

"Lorraine-Dietrich I" (Gramajo).
"Lorraine-Dietrich II" (Ortiz).
"Peugeot I" (Boillot).
"Peugeot II" (Rigal).
"Jewet" (F. Villa).
"Excelsior I" (Duray).
"Excelsior II".

Categoría B:

"Studebaker" (Fuentes).

La Excm. Diputación ha adquirido un espléndido trofeo, valuado en 6.000 francos, para el Gran Premio de Guipúzcoa.

—Para los entrenamientos de los coches participantes, han sido señalados los días 12, 14 y 15 de Septiembre, de seis a ocho de la mañana.

Durante esas dos horas matinales se cerrará el Circuito, que estará vigilado convenientemente por comisarios de ruta y fuerzas de orden.

—Una de las cuestiones que más atención re-

Las carreras de San Sebastián

Durante todo el día de ayer corrió el rumor por nuestros centros automovilistas de que en las próximas carreras de San Sebastián dejarán de participar los Alfa Romeo, puesto que a ninguna otra marca como a ella incumba defender el derecho a ostentar el título de campeón de Italia.

Ello es muy cierto y muy lógico si no se tratase de una marca importantísima que tiene a noble empeño afirmarse en el concepto que se le tiene de la más veloz y que anhela conservar esa aureola en un país como el nuestro, en que ha logrado reunir numerosa clientela y admiradores.

Parece ser que se atribuye a falsedad la noticia propalada a los cuatro vientos por los elementos directores del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, todos ellos respetabilísimos y a los que tenemos el honor de conocer personalmente, de la inscripción de los Alfa Romeo en las carreras del circuito Lasarte, y en ello tampoco creemos ni podemos creer, ya que de sobras sabemos cómo se hacen esas inscripciones, sin que impere, nos atreveríamos a decir en ninguna parte, el rigorismo de formular y pagar las inscripciones en el día señalado. Basta las más de las veces con una palabra dada, que según quien la dé o quien suscriba el compromiso, sirve de sólida garantía para los organizadores.

No queremos ni tenemos por qué tirar mucho del tapete, pero podríamos demostrar que en carreras de mucha importancia se han admitido inscripciones sin haberse cumplido ninguna de las formalidades reglamentarias.

Por otra parte, no creemos que haya sido debida a la fantasía de ninguno de nuestros colegas locales la noticia de que no pudiendo ser expedidos los coches Alfa Romeo por vía Irún, vendrían a Barcelona puerto y de aquí serían reexpedidos a San Sebastián, para lo cual el señor Fabiá, el digno director de la casa Nicola Romeo en Barcelona, había solicitado del R. A. C. de Guipúzcoa las facilidades necesarias, y que éste, a su vez, gestionaba el asunto en la Dirección general de Madrid.

Creemos, pues, que puede aún considerarse como muy probable la participación de los Alfa Romeo en las carreras de San Sebastián. La no participación de estos coches disminuiría la importancia de la carrera, si bien los demás nombres que figuran en la lista oficial de inscritos son una garantía de que no por eso dejará de haber lucha intensa y verdadero deporte.

Ruedas y motores

LA CARRERA DE SAN SEBASTIAN

El hecho de que los organizadores de las ya próximas carreras de automóviles de San Sebastián hayan podido conseguir la inscripción en firme de los Alfa Romeo, los Bugatti, los Delage, los Mercedes, los Sunbeam, los Diatto, entre otras reputadísimas marcas, cabe señalarlo con caracteres especiales, ya que esa lucha tan anhelada habrá de tener este año por único teatro el circuito de Lasarte, preparado expresamente para ello.

El Gran Premio de España, que se efectuará el 19 de septiembre próximo, va a reunir a los campeones europeos de velocidad, cosa que no había sido posible ni en ocasión de correrse la Targa Florio, ni el Gran Premio de Europa, ni el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, ni siquiera en el Gran Premio de Italia, ya que el constructor francés M. Lou's Delage ha expresado públicamente, hace contados días, que la presencia de sus coches no sería posible en el circuito italiano.

A San Sebastián y a los simpáticos elementos que constituyen el Real Automóvil Club Guipuzcoano les está reservado el que esos modernos bólidos se lancen a una lucha que ha de reunir caracteres verdaderamente extraordinarios, algo así como el ensayo, como el prólogo de lo que habrá de ser el Gran Premio de Europa, que está reservado a España y que habrá de llevarse a efecto en el circuito de Lasarte el año próximo.

Nuestros amigos de San Sebastián se han desvivido por asegurar un éxito a las próximas carreras, y las inscripciones con que cuentan a estas horas lo da, desde luego, por descontado. Grande efecto habría de causar el que a esos nombres viniera a unirse el de los coches Duesenberg, preparados para participar en Monza, conducidos por De Paolo, Milton y Kreis, lo que puede ser muy probable, puesto que esos conductores han dicho que consideran una contraprueba del Gran Premio de Italia la carrera de San Sebastián.

Sea como fuere, el éxito ha acompañado, muy favorablemente, las gestiones de los automovilistas de Guipúzcoa, y las próximas carreras, que habrán de ser presididas por S. M. el Rey, habrán de contribuir como poderoso medio de acción a que el deporte y el turismo automovilístico alcancen mayores proporciones en todo nuestro país.

MOTOR

La lista definitiva oficial de inscripciones a derechos sencillos para el III Circuito Donostiarra

ALFA ROMEO NO SE HA INSCRITO, PERO...—BUGATTI HA INSCRITO SU EQUIPO OFICIAL

...y se espera que hagan lo propio «Sunbeam» y «Mercedes»

San Sebastián, 27 (por telégrafo). — Tras de recogidas todas las inscripciones registradas aquí o en París, el Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha dado la siguiente lista oficial en cuanto se refiere a la terminación del plazo a derechos sencillos.

CARRERA DE AUTOCICLOS

S. A. R. A. I (Morandet).
S. A. R. A. II (X. X.)
S. A. R. A. III (X. X.)
Salmson I (O. Leblanc).
Salmson II (X. X.)
Amilcar I (Palacios).
Amilcar II (Colmenares).
A. S. I (Arteche).
A. S. II (X. X.)
Hisparco I (X. X.)
Hisparco II (X. X.)
Hisparco III (X. X.)
Hisparco IV (X. X.)

GRAN PREMIO DE VELOCIDAD

Delage I (Divo).
Delage II (Benoist).
Delage III (Wagner).
Delage IV (Torchy).
Bugatti I (Fouchet).
Bugatti II (Lehaux).
Bugatti III (Constantini).
Bugatti IV (Goux).
Bugatti V (F. de Vizcaya).
Bugatti VI (P. de Vizcaya).
Graf-Soriano Pedroso (Graf).

GRAN PREMIO DE TURISMO

Categoría F
Bugatti I (O. Leblanc).
Bugatti II (Sabipa).
Graf-Soriano Pedroso (X. X.)
Categoría D
Lancia I (Eduardo Landa).
Lancia II (X. X.)
Lancia III (X. X.)
Alfa Romeo I (Torres)
Categoría C
Lorraine-Dietrich I (Gramajo).
Lorraine-Dietrich II (Ortiz).
Peugeot I (Peugeot).
Peugeot II (Rigal).
Excelsior I (Duray).
Excelsior II (X. X.)
Jewet I (Villa).
Categoría B
Studebaker (Fuentes).

No se han confirmado hasta ahora las inscripciones oficiales de «Alfa Romeo», de «Mercedes» y de «Sunbeam». Con respecto a estas dos últimas se abriga confianza de que lleguen. En cuanto a la de «Alfa-Romeo», las polémicas de prensa surgidas con motivo de la no presentación de «Delage» en Monza, parece que han alterado los primitivos propósitos de la casa italiana, aun cuando no se desespera de conseguir la inscripción a última hora.

También para turismo e incluso para autociclos, se estiman posibles nuevas inscripciones.

Las fechas de entrenamiento

El R. A. C. de Guipúzcoa ha fijado los entrenamientos para los días 12, 14 y 15 de seis a ocho de la mañana, quedando materialmente el circuito perfectamente neutralizado y vigilado.

Un invitado de calidad

Entre los numerosos periodistas españoles y extranjeros que han anunciado su visita con motivo del III Circuito, figura Mister Bradley, representante en Europa de los autodromos americanos y crítico de la revista «Autocar». — Ugalde.

La no inscripción de «Alfa Romeo»

Cuando parecía descontada la participación de «Alfa-Romeo» en San Sebastián y todos nos «hacíamos lenguas» de poder presenciar en España el duelo «Alfa-Delage», llega la inesperada noticia de la no inscripción de la famosa marca italiana. Los periódicos italianos habían recogido la noticia de la inscripción, y elogiaban el gesto de gran deportividad que por parte de «Alfa Romeo» representaba. Pero el ingeniero Nicola Romeo, ha desmentido categóricamente la noticia de la inscripción con la carta que reproducimos a continuación.

«Tengo el deber de comunicarle que la casa Alfa-Romeo no ha inscrito ningún coche para participar en el «Gran Premio de San Sebastián». El Automóvil Club de Guipúzcoa ha inventado, pues la noticia, que no existe.

Alfa-Romeo ha dado en lo pasado y lo dará próximamente en Monza a todos los concurrentes la manera segura y directa de medirse con ella. El público ha podido juzgar, como puede hacerlo el próximo 6 de septiembre, sobre los resultados obtenidos».

No es lícito discutir los motivos muy respetables que tenga la marca italiana para su comprensible al «forfait» de «Delage» para decisión. En verdad, es una correspondencia el Gran Premio de Monza y más justificable si se tiene en cuenta que el escaso tiempo que separa la prueba de Monza y la de Lasarte, apenas si daba tiempo para hacer llegar los coches para la última y alinearlos en las debidas condiciones.

Además, los italianos tienen un amor patrio extraordinario y el hecho de que el duelo auzado «Delage-Alfa» se produjera en otra prueba que no fuera su Gran Premio, parecería algo de relieve a este. Ello es posible que haya también influido no poco en la decisión, que repetimos es del todo respetable. Con todo creemos que el señor Romeo peca de syro al juzgar la actitud del R. A. C. de Guipúzcoa, que no habiendo, últimamente recibido aun los boletines oficiales de inscripción, se atrevió a darlas, en virtud de las noticias transmitidas por su delegado en Barcelona recogidas de la casa representante en España, aunque esta, creemos saber que no dió la seguridad absoluta.

Y seguramente el R. A. C. de Guipúzcoa si tal hizo fué simplemente por conocer la «trafale» de cuyos directores cabe esperar decisión de extraordinaria deportividad de «Algestos» que la patenticen, que no cabía esperar en otros.

...Y esta convicción del R. A. C. de Guipúzcoa es también la nuestra... Tanto que, por nuestra parte, aun admitiendo que la carta del ingeniero Romeo es muy categórica, no nos atreveríamos a afirmar en absoluto que la inscripción llegara a última hora, cual indica también nuestro corresponsal.

¿Correrá «Sunbeam»?

No figura tampoco la marca inglesa inscrita aún, pero las referencias inglesas y francesas

La Vanguardia
27 y 28-8-25

MOTOR

Las grandes pruebas internacionales del motor

Aumentan las inscripciones para el III Circuito de Lasarte

Fernando de Vizcaya, antes de partir para Monza, ha recorrido el circuito donostiarra

San Sebastián, 30 (por telégrafo). — Son esperadas con interés las inscripciones que para el III Circuito Donostiarra se vayan recibiendo durante el plazo a derechos dobles, y se continúa abrigando la confianza de que, entre ellos, no fallará alguna, de sensación, que venga a aumentar la importancia, ya grande ahora, de la soberbia competición automovilista organizada por el "R. A. C. de Guipúzcoa".

Para el Gran Premio de Turismo ya se ha registrado una nueva inscripción que no es otra que la de un "Aries" pilotado por Laly. Marca y piloto participaron ya, obteniendo el mejor éxito en el Gran Premio de Turismo.

Ayer recorrió el circuito de Lasarte Fernando de Vizcaya, que recibió de la casa "Bugatti" el encargo expreso de hacerlo, antes de partir para Monza, donde debe participar en el Gran Premio de Italia.

El notable piloto nacional ha manifestado, tras de haber rodado por el circuito que las modificaciones que al mismo se han hecho, aumentando la anchura en muchos sitios, ha mejorado el recorrido quitándole peligros, pero sin acérle perder las características dificultades que constituyen una de sus notas más atractivas. Cree que, con buen tiempo y dados los coches que se pondrán en línea y la modificación del circuito que permitirá lucha más abierta entre los participantes, este año se registrarán mayores velocidades que el pasado, estimando posible los 125'0'130 kms. por hora.

Ha añadido que cuantos forman el equipo "Bugatti" han tenido siempre grandes deseos de volver a correr en el circuito de Lasarte, recordando con satisfacción las manifestaciones de simpatía de que fueron objeto el año pasado. "Bugatti" se ha inscrito porque entendía un deber moral corresponder al gran esfuerzo realizado por este pueblo admirable.

Ha añadido que en Monza, tendrá gran satisfacción en ser el más activo propagandista del circuito de Lasarte y que volverá de Milán con su hermano Pedro, GGoux, Constantini y demás pilotos de "Bugatti" el día 12 ó 13 de Septiembre, para entrenarse sobre el circuito. — Ugalde.

MOTOR

El cierre definitivo de inscripciones para el III Circuito de Lasarte se aplaza hasta el día 7

Parece confirmarse la inscripción de tres «Mercedes» pilotados por Werner, Merz y Carracciola para el Gran Premio de Velocidad

Las últimas noticias que nos llegan respecto al III Circuito Donostiarra, vienen a confirmar las impresiones que hemos venido apuntando en ediciones pasadas y que hacen augurar para las pruebas del R. A. C. de Guipúzcoa el carácter de acontecimiento extraordinario del motor.

Aunque no sabemos si ya han sido oficializadas, tales referencias nos señalan nuevas e importantes inscripciones, entre ellas, la casi segura de tres «Mercedes» para el Gran Premio de Velocidad y posiblemente algún otro coche para el de Turismo.

El equipo de conductores sería el oficial de la gran marca alemana, o sea el trío Werner, Merz y Carracciola. «Mercedes» alineará sus coches dos litros, ocho cilindros con sobre compresor.

Cuantos recuerden que ya el año pasado, el «Mercedes», conducido por Massetti que, hasta el momento del accidente que lo inutilizó, el más peligroso contrincante del «Sumbeam», vencedor, que pilotaba Segrave, deberán convenir en que esta inscripción—que, repetimos, no creemos tarde en oficializarse—viene a prestar al Gran Premio de San Sebastián, un nuevo y extraordinario interés.

Otras inscripciones de gran clase y de la posibilidad de conseguir las, es indicio el hecho de que se haya aplazado hasta el día 7 el cierre a derechos dobles. Si se tiene en cuenta que el día 6 se corre el Gran Premio de Italia, se comprenderá el valor que alcanza esta prolongación del plazo de inscripción para San Sebastián, y como el meeting donostiarra, puede verse por ella favorecido.

AUTOMOVILISMO

El III Circuito de San Sebastián

Signon con gran actividad los trabajos de organización de las carreras automovilistas que han de celebrarse en nuestro Circuito los días 17, 19 y 20 de setiembre.

Cerradas definitivamente las inscripciones para la prueba de Autociclos, anoche se hizo el sorteo de números en el domicilio del R. A. C. G.

En la prueba de Autociclos, con la que se inician las carreras de este año, tomarán parte los que siguen:

1. "Senechal I" (J. Pail).
2. "S. A. R. A. I" (Segovia).
3. "Amilcar I" (Palacios).
4. "Chenard-Walcker I" (Manso de Zúñiga).
5. "Salmon I" (Oscar Leblane).
6. "Hispanco I" (Equis).
7. "A. S. I" (Arteche).
8. "S. A. R. A. II" (Marandet).
9. "Amilcar II" (Cotmenares).
10. "Chenard-Walcker II" (Senechal).
11. "Salmon II" (Equis).
12. "Hispanco II" (Equis).
13. "A. S. II" (Equis).
14. "Hispanco III" (Equis).
15. "Hispanco IV" (Equis).
16. "F. O. D. I" (Equis).
17. "Senechal II" (Berthe).
18. "Ansin" (Equis).
19. "F. O. D. II" (Equis).
20. "F. O. D. III" (Equis).

Como puede verse, el lote de los concursantes es magnífico. La Copa del Príncipe de Asturias que se destina a los autociclos, será seriamente disputada por las excelentes marcas y corredores alistados. Constituirá la prueba de autociclos un "lever de rideau" interesantísimo.

El III Circuito de S. Sebastián

Nuevas inscripciones han cerrado la lista para turismo y autociclos.— Delegados a Monza.—«Delage» en el circuito

Las inscripciones para las pruebas de autociclos y G. P. Turismo se han cerrado definitivamente, habiendo aumentado la última lista que publicamos con las de dos vehículos, un "Ballot" dos litros y un autociclo "F.O.D" de 600 cc.

Para el Gran Premio de Velocidad se ha ampliado el plazo de inscripción hasta el día 7 del mes actual, es decir, hasta un día después del Gran Premio de Italia, que el día 6 tendrá lugar en Monza. Hay la esperanza de que algunas marcas que allí van a participar se decidan a concurrir al III Circuito de San Sebastián a cuyo efecto han salido para Milán con objeto de presenciar las carreras automovilísticas correspondientes al Gran Premio de Italia, los señores don Antonio San Gil y don Julio Segovia, ambos pertenecientes al Comité directivo del R. A. C. G.

Aprovecharán su estancia en Monza para gestionar el concurso de algunas casas importantes, que desde hace algún tiempo mostraron deseos de concurrir a las pruebas automovilísticas de San Sebastián.

Con motivo de la ampliación del plazo de inscripción para el Gran Premio de Velocidad, el R. A. C. G. ha acordado ampliar igualmente el plazo para el abono de localidades, plazo que quedará cerrado definitivamente el día 10 del corriente mes. A partir de esta fecha serán puestas las localidades a la venta para el público.

A los señores que se han abonado se les ruega pasen por la Secretaría del R. A. C. G. a recoger sus localidades. Asimismo se recomienda a los señores socios que antes del día 10 pasen a retirar sus pases de libre circulación y las banderitas para los coches.

o o o
Han llegado ya a San Sebastián dos coches de carreras "Delage", con el equipo de técnicos y afinadores acompañados del conductor Torchy, que empezará pronto los entrenamientos sobre el circuito de Lasarte.

La inscripción de "Mercedes" que anunciamos como segura en otra edición, fijando incluso los nombres de los pilotos del equipo, parece ha sido desmentida por un periódico italiano, pero la fuente de donde sacamos la noticia y la fecha en que nos fue comunicada, permiten abriguemos aun la esperanza de que la marca alemana que tan brillante demostración hizo en el Gran Premio del pasado año, no faltará en la carrera de este año.

o o o
Se encuentran en San Sebastián el señor duque de Alba, presidente del R. A. C. E., y don Carlos Resines, secretario de la misma entidad.

Dichos señores estuvieron en el domicilio social del R. A. C. G. enterándose de la marcha de los trabajos de organización del III Circuito de San Sebastián.

o o o
El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, al igual que el pasado año, concederá todo género de facilidades a los periodistas encargados de hacer la información del III Circuito de San Sebastián.

Estos tendrán su tribuna especial y el teléfono que instalará la Red Provincial.

Con objeto de facilitar la labor que tiene que llevar a cabo estos días el R. A. C. G., se ruega a todos los señores directores de periódicos que deseen mandar enviados especiales para hacer la información antes dicha, comuniquen oficialmente por carta el nombre del redactor encargado del servicio, a fin de extender el correspondiente pase para la tribuna y señalarle el puesto que en dicha tribuna habrá de ocupar, así como también para organizar previamente el servicio de autocar que habrá de llevarles al circuito.

Estas facilidades se concederán única y exclusivamente a los redactores encargados de hacer información en las próximas pruebas automovilísticas que tendrán lugar los días 17, 19 y 20 del mes actual.

al Museo Segoviano

Meeting St. Sebastian
18.25 juillet 1926

2e collection

Coupons, articles, paus
dans le Temps

AUTOMOBILISME

Le meeting de Saint-Sébastien

(De notre envoyé spécial)

LE GRAND PRIX D'ESPAGNE

Saint-Sébastien, 25 juillet.

La troisième et dernière épreuve du meeting espagnol qui vient de se terminer a été fertile en surprises. Si le départ fut donné par beau temps, quelques averses sérieuses mouillèrent par trois fois le circuit, forçant les concurrents à ralentir; mais ceci ne fut qu'accessoire; les incidents de course dominèrent ce débat sportif.

Dix concurrents étaient partis à 10 heures; on comptait 6 voitures Bugatti, 3 Delage et 1 Sunbeam.

Le premier abandon eut lieu 40 minutes après; c'était celui de M. de Buck, un amateur, qui s'arrêta sur le circuit après deux tours accomplis.

Dix minutes après, le conducteur anglais Se-grave, qui menait la rapide Sunbeam, stoppa sans mal, heureusement pour lui, immobilisé par la rupture de l'essieu avant de sa voiture.

Pendant qu'on annonçait ces événements, aux tribunes on s'inquiétait du retour de Benoist; c'est à pied qu'il arriva à son ravitaillement, victime du mauvais fonctionnement de son compresseur, après seulement trois tours de circuit. Benoist jouait de malchance car au second tour il avait changé huit bougies.

La même cause stupide arrêta une seconde Delage, celle de Morel, victime lui aussi des facéties de son compresseur. C'était le commencement de la démonstration de l'inutilité de l'emploi de cet accessoire, car quelques tours après Wagner devait baisser pavillon devant Costantini qui, avec une voiture ordinaire, par conséquent sans compresseur, disposait de lui en vitesse pure.

Le même Costantini montrait ensuite à un public enthousiasmé sa virtuosité, battant cinq fois de suite le record du tour pour le stabiliser définitivement à une vitesse de 134 kil. 900 à l'heure.

Mais la moitié de la course approchait; c'était l'heure des ravitaillements. Le premier, Wagner s'arrêta pour être repris au volant par Benoist; on fit le plein d'eau, d'essence et d'huile; temps 2 min. 39 sec. A son tour, Costantini dut reprendre du carburant, mais il le fit plus rapidement, grâce à une excellente organisation et le temps de ravitaillement étonna bien des spectateurs; il n'était que de 1 min. 19 sec. La ronde reprit.

Mais Benoist, peu chanceux décidément, s'arrêta encore à 13 heures pour changer des bougies et il repart très courageusement, mais ses efforts seront vains. En vitesse pure, Costantini le domine sur le sol humide et glissant comme sur le terrain sec. Puis c'est au tour de Goux de se ravitailler dans le temps de 1 min. 59 sec. pour partir à la poursuite de Benoist sur la voiture de Wagner.

Le public, venu en grand nombre le matin, est encore plus dense l'après-midi; on trouverait difficilement une place dans les tribunes d'où partent des applaudissements qui s'adressent maintenant à l'excellent amateur Williams, qui abandonne après être resté quatrième pendant 500 kilomètres.

Il ne reste plus que cinq voitures en course; l'ordre de classement après 30 tours, 519 kil. 450, est le suivant : 1^{er} Costantini, 2^e Wagner, avec 1 tour de retard, 3^e Goux, 4^e Minoia, 5^e Ferry avec 8 tours de retard.

Une nouvelle bataille s'engage alors pour la deuxième place entre Benoist et Goux. L'avantage restera à ce dernier et Benoist, qui diminue son allure en terminant, finit troisième à 28 secondes devant Minoia, qui regagnait sur lui à chaque tour.

Bref la course se termine sans autres incidents et le classement officiel est ainsi proclamé :

Le Temps
27 juillet 1908

1. Costantini, gagnant 30,000 pesetas, ayant couvert les 692 kilomètres du parcours en 5 h. 35 m. 47 s., soit à la vitesse moyenne de 123 kil. 775 à l'heure, sur voiture Bugatti, à carburateur Solex, munie de roues Bugatti à verrouillage Rudge-Whitworth.

2. Goux, gagnant 5,000 pesetas, en 5 h. 52 m. 15 s., sur voiture Bugatti; moyenne, 117 kil. 904.

3. Benoist, gagnant 3,000 pesetas, en 5 h. 56 m. 58 s., sur voiture Delage; moyenne, 116 kil. 400.

4. Minola, en 5 h. 57 m. 26 s., sur voiture Bugatti; moyenne, 116 kil. 392.

5. Jules Ferry, sur voiture Bugatti; arrêté par les commissaires.

Aussitôt après l'arrivée du premier, le roi a fait appeler dans la tribune royale, où il les félicita publiquement, Costantini, Goux et M. Ettore Bugatti, les grands vainqueurs du Grand-Prix d'Europe et du Grand-Prix d'Espagne.

Puis terminèrent, non sans que la route soit envahie, les trois autres concurrents classés.

Le grand enseignement de l'épreuve qui vient de se courir permettra de faire une comparaison utile entre les avantages et les inconvénients du compresseur, ceux-ci semblent supérieurs à ceux-là, sans oublier que l'emploi de cet accessoire n'est nullement économique, au contraire.

Nous avons dit que le classement ci-dessus était officieux, car après la course, une réclamation a été déposée par Jules Ferry contre la voiture Delage n° 24, placée troisième, qui n'a pas arrêté son moteur pendant un ravitaillement en essence, chose défendue par les règlements, par crainte d'incendie.

Ceci dit, ce n'est pas un succès ordinaire et banal que celui remporté par M. Ettore Bugatti dans cette épreuve du Grand-Prix d'Espagne, où les voitures du constructeur de Molsheim n'étaient pas parties favorites. On savait bien qu'elles étaient capables de tenir la distance, mais il se trouvait encore beaucoup d'incrédules qui doutaient de leur supériorité en vitesse sur des véhicules de même cylindrée, munis de compresseurs.

Or, la démonstration a été faite par Costantini et Goux que ceux-ci possédaient les engins les plus rapides, quoiqu'ils ne fussent pas munis de compresseur. Car si la meilleure vitesse moyenne réalisée par Benoist fut de 130 kil. 405 à l'heure, celle de Costantini atteignit 134 kil. 900 à l'heure, soit 15 secondes $\frac{1}{5}$ de moins sur le tour du circuit de 17 kil. 315.

Si l'on considère d'autre part la pure statistique, on verra que, sur six voitures Bugatti parties, quatre se sont classées : c'est la meilleure moyenne obtenue.

Et puis cette victoire du Grand-Prix d'Espagne vient après tant d'autres au palmarès des Bugatti.

Que n'ont-elles pas gagné en effet cette année? Faut-il l'énumérer : c'est le Grand-Prix de Rome; c'est la Targa Florio, trois premières places; c'est le Grand-Prix de Strasbourg; c'est le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France à Miramas; c'est le Grand-Prix d'Europe, enfin, il y a huit jours.

L'industrie française peut s'enorgueillir d'une aussi remarquable moisson de victoires.

Celles du meeting de Saint-Sébastien ne rapporteront du reste pas moins de 4 million de francs aux usines de Bugatti.

Comme quoi de bonnes voitures de course — surtout quand on les construit en série — peuvent constituer un excellent placement.

En terminant notons que si trois amateurs sont partis sur des voitures Bugatti dans cette épreuve et si cela prouve la diffusion de ces voitures de course construites en série, on peut cependant dire, sans diminuer les qualités de ces virtuoses du volant, qu'ils seront toujours handicapés dans de grandes courses classiques où ils n'auront pas les mêmes soins que les professionnels, ni, non plus, la même préparation.

La course de M. Williams fut remarquable, celle de M. de Buck courageuse; quant à M. Jules Ferry, qui se classa cinquième, il est plaisant de remarquer que la voiture avec laquelle il courut le Grand-Prix d'Espagne était, en vérité, une voiture de pur tourisme avec laquelle M. Jules Ferry avait déjà couvert 30,000 kilomètres.

Le Temps
27 juillet 1926

AUTOMOBILISME

Le meeting de Saint-Sébastien
(De notre envoyé spécial)

Saint-Sébastien-Circuit, 25 juillet.

Ce matin, à 11 heures, aux tribunes de Lasarte, qui regorgeaient de spectateurs, en présence du roi, de la reine et de la famille royale, qu'accompagnait M. Quiñones de Leon, ambassadeur d'Espagne en France, a été donné le départ du Grand-Prix d'Espagne.

Cette course, on le sait, est ouverte — conformément aux règlements internationaux — aux voitures de toutes cylindrées, à la condition qu'elles satisfassent à un minimum de poids d'après la capacité de leur cylindrée; c'est ainsi que les voitures de 2 litres doivent peser un minimum de 650 kilos et celles de 5 litres de 1,000 kilos.

Dix voitures se sont mises sous les ordres du starter, tandis qu'une foule impatiente attend la minute ultime. A 10 heures précises, M. Manuel Rezola, président de l'Automobile-Club de Guipuzcoa, donne le départ aux dix concurrents suivants.

3. Segrave (Sunbeam), 3,950 cmc.
5. Costantini (Bugatti), 1,992 cmc.
6. Benoist (Delage), 1,996 cmc.
15. Goux (Bugatti), 1,992 cmc.
16. Morl (Delage), 1,996 cmc.
23. Minola (Bugatti), 1,992 cmc.
24. Wagner (Delage), 1,996 cmc.
28. Willkams (Bugatti), 1,992 cmc.
29. De Buck (Bugatti), 1,992 cmc.
30. Jules Ferry (Bugatti), 1,992 cmc.

Les voitures Sunbeam et Delage sont munies de compresseurs, les Bugatti n'en ont pas.

Une vive animation règne au pesage, tandis que les voitures accomplissent leurs premiers kilomètres. Les spectateurs continuent à arriver et le garage aux autos menace de devenir trop petit. Sur le circuit, la foule est également plus nombreuse que dimanche dernier. Sur les 17 kilomètres du parcours, plus de vingt tribunes ont été élevées sur des éminences qui dominent des lignes droites ou des virages; toutes sont remplies de spectateurs attentifs, tandis qu'au flanc des coteaux verdoyants de la vallée du Rio d'Oris et sous des pommiers sont installés des groupes qui déjeunent à l'abri.

Avant le départ de l'épreuve, le roi Alphonse XIII est descendu sur le circuit et a visité les stands de toutes les marques partantes, ayant un mot d'encouragement pour chacun des concurrents.

On sait que le premier prix du Grand-Prix d'Espagne est doté d'une somme de 20,000 pesetas, ce qui, au change actuel, représente plus de 150,000 francs.

Le Temps
25 juillet 1925

Temp du
25 juillet 26

AUTOMOBILISME

Le Grand-Prix d'Espagne

(De notre envoyé spécial)

Saint-Sébastien, 24 juillet.

Au siège de l'Automobile-Club de Guipuzcoa se sont déroulées aujourd'hui, à partir de 9 heures, les opérations de pesage et de vérification des conducteurs et véhicules qui prendront part demain au Grand-Prix d'Espagne. Une nombreuse assistance a suivi ces opérations.

AUTOMOBILISME

Le meeting de Saint-Sébastien

(De notre envoyé spécial)

Saint-Sébastien, 22 juillet.

LE GRAND PRIX DE TOURISME

En présence du roi et de la reine d'Espagne s'est disputé aujourd'hui le Grand-Prix de tourisme de Guipuzcoa, qui s'est terminé à 23 heures. Les classements n'ont été connus que fort tard dans la nuit. Les voici résumés par catégories :

Catégorie 1,100 cmc.

1. Léonard et Manzo, couvrant, en 12 heures, 1,263 kil. 700 (moyenne 105 kil. 300 à l'heure), sur voiture Chenard et Walcker, à carburateur Solex et compresseur Cozette, munie de roues Rudge-Whitworth, amortisseurs Hartford et phares Marchal;
2. Lagache et Pisart (Chenard et Walcker), 1,229 kilomètres 345;
3. Sénéchal (Sénéchal), 1,043 kil. 444.

Catégorie 2,000 cmc.

1. Minoña et Morand, couvrant, en 11 h. 5 minutes, 1,128 kil. 529 (moyenne 94 kil. 704), sur voiture O. M., munie de roues Rudge-Whitworth et d'amortisseurs Hartford;
2. Ballestrero et Timo Davielli (O. M.), 1,059 kil. 278;
3. Rost et Ladhuie (Georges Irat), 1,058 kil. 105.

Catégorie 3,000 cmc.

1. Bollot et Serre, couvrant, en 10 h. 45 minutes, 1,083 kil. 457 (moyenne 100 kil. 787), sur voiture Peugeot, munie de pneus Dunlop-Cord à base creuses, de roues Rudge-Whitworth et d'amortisseurs;
2. Rigal et Letailleur (Peugeot), 1,078 kil. 150.

Catégorie au-dessus de 5,000 cmc.

1. Merz et Gardner, couvrant, en 10 h. 30 minutes, 1,069 kil. 074, sur voiture Mercedes, muni de roues Rudge-Whitworth et d'amortisseurs avant Hartford;
2. Carraciola Kunle (Mercedes), 1,067 kil. 163;
3. Werner Walb, 1,055 kil. 685.

La coupe de la reine attribuée à la voiture ayant couvert la plus grande distance est décernée à MM. Léonard et Manzo (Chenard et Walcker).

La coupe de la députation de Guipuzcoa pour la voiture classée entre toutes celles placées première est également attribuée à MM. Léonard et Manzo (Chenard et Walcker).

Cette épreuve handicap de douze heures s'est disputée par un temps splendide et devant une foule nombreuse et enthousiasmée par la lutte entre les concurrents de mêmes catégories et aussi des engins de catégories différentes.

Au départ 16 voitures s'alignèrent, 11 finirent. Une, le numéro 29, une T. A. M. conduite par MM. Baulieux et Gendron, fut éliminée parce qu'elle n'ayant pas couvert 1,000 kilomètres dans le temps fixé. Quatre autres abandonnèrent : 1° le numéro 31, une O. M., conduite par M. Timo Davielli, qui se renversa au quarante-septième tour, le conducteur étant très légèrement blessé; 2° le numéro 33, Georges Irat, pilotée par MM. Deryn et Rossi, qui se retira au trente-neuvième tour; 3° le numéro 34, T. A. M., conduit par MM. Heredia et Diaz, à la suite de crevaisson de réservoir, enfin, 4° l'Ariès numéro 39, conduite par MM. Laly et Flohot, qui eut une clavette d'arbre de roue brisée.

Ces quelques incidents mis à part, la tenue des voitures fut tout à fait remarquable dans son ensemble et la plupart des victorieuses étaient des voitures qui avaient fait leurs preuves dans les

Le temps de
24 juillet 25

troisième et quatrième Grands-Prix d'endurance du Mans en disputant les coupes Rudge-Withworth, témoins les deux Chenard et Walcker victorieuses, dont la course ne connut d'autres arrêts que ceux des ravitaillements et quelques changements de pneus.

Ce sont du reste ces mêmes Chenard et Walcker qui avaient été victorieuses au Mans en 1925 qui gagnèrent la Coupe Boillot et récemment gagnèrent la course de 24 heures de Spa.

Les 1,263 kilomètres 700 couverts par Léonard et Manzo constituent sur un circuit routier le record de 12 heures pour la cylindrée de 1,100 cmc et hier sur le circuit de Lasarte non seulement les voitures ont couvert la plus grande distance, ont remporté les coupes de la reine et de la députation, mais encore la moyenne horaire réalisée bat les vitesses moyennes de toutes les autres voitures de cylindrée plus forte, les 2 litres, les 5 litres et au-dessus.

Rarement pareille victoire fut remportée par une voiture d'une aussi faible puissance normale avec un rendement aussi élevé sans un incident mécanique quelconque. C'est un succès personnel pour M. Toutée, l'ingénieur des usines Chenard et Walcker. Au succès de Chenard et Walcker il faut associer le nom de Cozette dont le compresseur équipait la voiture. C'est un début magistral, sur cette voiture classée première. Le résultat montre toute la valeur de ce compresseur utilisé du reste par beaucoup d'autres constructeurs, mais qui a fait ici une démonstration vraiment remarquable. La course sans arrêt de MM. Léonard et Manzo en est la preuve.

Soulignons aussi dans cette victoire technique le concours du carburateur Solex, ce cœur du moteur qui n'a pas défailli une seconde à des régimes de vitesse que le Solex est un des seuls à permettre. Les travaux de ses créateurs MM. Goudard et Mennesson portent leurs fruits.

Dans la catégorie des 5 litres les deux Peugeot qui prirent le départ finirent les 12 heures sans incident. Ayant comme pilotes chefs de file, André Boillot et Rigal, lesquels ne poussèrent pas leur voiture sachant d'avance qu'ils ne pouvaient prétendre, à cause de la formule, à la première place d'un classement intercatégorique.

Cette course des deux Peugeot, lourdes voitures, mit aussi en évidence les qualités du pneu Dunlop, montrant non seulement la valeur des gommés mais aussi quels avantages offre le montage de ces pneus sur des jantes à base creuse avec lesquelles le déjantage n'est pas possible. C'est la concurrence directe au système Straight-side, concurrence économique par suite de la légèreté de la roue qui use moins le pneu en permettant d'aller plus vite.

Des épreuves comme ces courses de 12 heures sont de précieux témoignages pour un pneumatique comme le Dunlop qui, rompant avec la routine, a montré au consommateur ce que vaut la nouvelle jante à base creuse.

Dans la catégorie au-dessus de 5,000 cmc, trois

Mercédès étaient engagées. Toutes les trois finirent et se classèrent avec un total très honorable de kilomètres pour des véhicules de 2,400 kilos auxquelles un règlement, qu'on modifiera bientôt, imposait pour chacune d'elles une surcharge en lest de 360 kilos.

D'autre part, ces voitures furent desservies par leurs pneumatiques, elles en usèrent plus de trente, et ce ne fut pas sans des arrêts nombreux qui diminuèrent la moyenne.

Disons enfin pour épuiser le côté technique de l'épreuve que toutes les voitures y participant étaient munies de roues détachables métalliques Rudge-Whitworth.

Egalement toutes les voitures partantes étaient équipées en amortisseurs Hartford silentbloc.

Enfin disputée pendant deux heures de nuit, la course d'hier faisait appel à des installations électriques sûres. La maison Marchal équipa de nombreux concurrents et aussi la grande gagnante, la voiture numéro 3 de Chenard et Walcker, dont les lampes éblouissaient le public dans la nuit noire.

Rappelons en terminant que l'an dernier, dans la même épreuve, la meilleure performance sur les 12 heures avait été obtenue avec une voiture de 2 litres de cylindrée qui avait couvert seulement 1,180 kil. 504 mètres contre les 1,263 kil. 700 accomplis cette année.

La « spidoléine » à Saint-Sébastien

La course de 12 heures qui s'est terminée hier sur le circuit de Lasarte a vu de nombreux concurrents employer l'huile la « spidoléine ». Parmi eux, citons les deux voitures Peugeot et les Georges Irat en particulier dont la recherche, couronnée de succès, a été de trouver une huile qui conserve toujours sa fluidité première, et quelle expérience peut être meilleure pour cela qu'une course de douze heures!

Si la « spido », comme on dit vulgairement, est l'huile des touristes c'est aussi celle des grands coureurs mais avec ce détail particulier, c'est que les champions du volant utilisent si l'on ose s'exprimer ainsi la même huile « de série » que monsieur tout le monde.

LE GRAND PRIX D'ESPAGNE

Dimanche prochain se disputera la dernière des trois épreuves du meeting de Saint-Sébastien, le Grand-Prix d'Espagne, ouvert aux voitures de course formule libre, conformément à la réglementation de l'Association internationale des automobiles clubs reconnus.

L'épreuve se court sur la distance de 40 tours du circuit de Lasarte, soit 692 kilomètres 600. Le départ sera donné à 10 heures du matin.

Le gagnant remporte une coupe offerte par le prince des Asturies et 30,000 pesetas en espèces.

Un seul conducteur sera à bord de chaque véhicule, mais des remplaçants pourront être désignés à l'avance.

Trente engagements ont été réunis pour cette épreuve, mais on escompte une douzaine de forfaits. Sur ces trente voitures, on en compte vingt-huit françaises et deux anglaises, dont le pesage aura lieu demain samedi à 9 heures du matin au siège de l'Automobile-Club de Guipuzcoa.

AUTOMOBILISME

Le meeting de Saint-Sébastien

(De notre envoyé spécial)

Saint-Sébastien-Tribunes, 22 juillet.

LE GRAND-PRIX DE TOURISME

Devant une affluence moins grande que celle de dimanche dernier ont été donnés ce matin les départs du Grand-Prix de tourisme de Guipuzcoa, lequel se dispute sous une forme de handicap, les voitures de chaque catégorie se classant d'abord entre elles et ayant l'obligation de parcourir au moins 1,000 kilomètres pour être classées, mais dans des délais différents; le temps maximum de 12 heures est accordé aux voitures de la catégorie de 1,400 cmc qui partent à 11 heures du matin, car la course sera arrêtée ce soir à 23 heures avec un classement séparé pour chaque catégorie, réptons-le.

Dans l'ensemble on compte dix-huit voitures partantes qui ont été poinçonnées hier. Le départ leur a été donné aux heures suivantes :

Voitures 1,400 cmc, parties à 11 heures; temps accordé 12 heures pour 1,000 kilomètres : 1. Alexander (B. N. C.); 3. Léonard et Manson (Chenard et Walcker); 7. Sénéchal et Degouy (Sénéchal); 12. Lagache et Pisart (Chenard et Walcker); 15. Léopold et Trénor (Salmon).

Voitures 2,000 cmc, parties à 11 heures 55; temps accordé 11 h. 45 pour 1,000 kilomètres : 26. Minola et Morand (O. M.); 31. Timo Danielli et Mario Danielli (O. M.); 36. Balestro (O.M.); 28. Rost et Ladhuie (G. Irat); 33. Dery et Rossi (G. Irat); 29. Baulieux et Gendron (T. A. M.); 34. Carlos Heredia et Pedro Diaz (T. A. M.).

Voitures 3,000 cmc. parties à 12 heures 1; temps accordé 16 heures 59 pour 1,000 kilomètres : 39. Laly et Flohot (Ariès).

Voitures 5,000 cmc. parties à 12 h. 15; temps accordé 10 h. 45 pour 1,000 kilomètres : 45. Boillot et Serre (Peugeot); 48. Rigal et Letailleur (Peugeot).

Voitures au-dessus de 5,000 cmc. parties à 12 h. 30; temps accordé 10 h. 50 pour 1,000 kilomètres : 52. Christian Werner et Walb (Mercedes); 53. Otto Merz et Gartner (Mercedes); 54. Caracciola et Kuhnle (Mercedes).

La lutte s'annonce comme devant être très sévère entre les différentes catégories.

Quant au classement général dont nous avons donné la formule (1), il est bien probable qu'une voiture de la catégorie de 1,400 cmc. sera gagnante, les véhicules de grosse cylindrée comme les trois Mercedes, par exemple, devant faire 145 kilomètres à l'heure pour être à égalité avec une voiture de 1,400 cmc. marchant à 100 kilomètres de moyenne.

Certains véhicules sont indiqués comme ayant un seul conducteur, alors que deux sont prévus pour d'autres. Sur ce point le règlement permet la désignation d'un nombre de conducteurs au gré du concurrent. C'est pourquoi, afin d'éviter le retour des incidents qui ont marqué le Grand-Prix d'Europe, les maisons Peugeot et Mercedes ont désigné la totalité de leurs conducteurs pour chacune de leurs voitures.

*Le Temps du
23 juillet 26*

AUTOMOBILISME

Le meeting de Saint-Sébastien

LE GRAND-PRIX D'EUROPE

(De notre envoyé spécial)

Saint-Sébastien, 20 juillet.

Le 4^e Grand-Prix d'Europe, disputé hier sur le circuit de Lasarte, et remporté par Jules Goux, déjà vainqueur cette année du Grand-Prix de l'A. C. F., a été sans contredit une des courses les plus fertiles en émotions que l'on ait jamais connues. L'épreuve, d'autre part, donna lieu à divers incidents, lesquels eurent leur épilogue devant le comité international de l'épreuve, qui sur une réclamation déposée rendit officiel le classement que nous avons publié hier, lequel mérite quelques commentaires.

Procédons par ordre en donnant d'abord la physionomie de l'épreuve.

Six voitures seulement étaient en ligne, trois Bugatti et trois Delage, lesquelles terminèrent toutes les six et ceci est un résultat que l'on n'avait jamais constaté.

Mais ce ne fut pas sans incidents multiples. On jugera de l'acharnement dans la lutte, si l'on considère que sauf un seul concurrent — Minoia — tous les autres occupèrent successivement la première place au cours des 779 kilomètres 175 du parcours.

Rappelons que les Bugatti étaient ainsi pilotées : n° 2 par Costantini; n° 10 par Goux, n° 19 par Minoia; les Delage comme il suit : n° 17 par Benoist, n° 15 par Bourlier, n° 22 par Morel.

Le début de l'épreuve vit Benoist s'en aller en tête quatre tours durant; mais au septième tour il rétrogradait, passait cinquième, et Morel avait pris le commandement qu'il devait garder deux tours pour le céder ensuite à la Bugatti n° 10 de Goux.

Du douzième tour au vingt et unième, Bourlier vient en tête, mais à partir du vingt deuxième jusqu'à la fin de la course, les deux Bugatti de Goux et Costantini n'abandonnèrent plus la première place, celui-ci pendant vingt tours, celui-là du quarantième tour à la fin.

Bref, Jules Goux finissait devant Bourlier qui était en retard sur lui de 8 minutes; Costantini venait ensuite et la course ayant été arrêtée par les commissaires, à 17 heures 35, Morel se trouvait quatrième, 29 secondes seulement devant Minoia cinquième, tous deux avec 41 tours accomplis, sur les 45 du parcours. Enfin, fermant la marche, Benoist terminait avec un tour de retard sur les précédents, ayant accompli 40 tours.

Mais toutes ces interventions ne s'étaient pas produites sans arrêts — et ils furent nombreux, très exactement trente-deux — pour des causes diverses.

Tout d'abord et successivement défaillance physique des conducteurs de l'équipe Benoist, Bourlier, Morel qui s'effondrent; les trois coureurs sont victimes de malaises semblables : congestion, empoisonnement par les gaz délétères d'échappement et aussi la souffrance causée par la chaleur excessive dégagée par le groupe moteur des voitures peu habitables.

C'est ainsi qu'on vit Morel et Benoist, évanouis, transportés à l'ambulance, puis Bourlier à son tour. Devant ces abandons on fit appel aux conducteurs de remplacement déclarés la veille, Wagner et Thomas. Ce dernier, cependant, ne partit pas et laissa sa place à un remplaçant improvisé, aussi courageux que les autres conducteurs titulaires, lesquels furent tous des lutteurs infatigables. Ce remplaçant improvisé était Sénéchal, bien connu comme un excellent conducteur, mais qui, agréé par les commissaires et par les deux maisons en course, ne le fut pas à la fin de l'épreuve par le comité international de la course.

Ce comité souverain, saisi d'une réclamation de M. Ettore Bugatti, mit hors de course les véhicules n° 7 et 15 qui avaient été pilotés par ledit Sénéchal nullement qualifié.

Et c'est ainsi que Bourlier, qui avait terminé en

*Le Temps du
22 juillet 26*

6 heures 59, ne fut pas classé; il en fut de même pour la voiture de Benoist et aussi pour la Bugatti menée par Minoia, lequel avait eu également l'imprudence de prendre comme remplaçant M. Detilleux, qui n'avait pas été agréé non plus conformément aux termes du règlement, de ce même règlement qui joua pour M. Sénéchal et fut appliqué à la voiture de M. Detilleux la n° 19, laquelle fut aussi déclassée.

Cette décision ne fut pas sans causer un certain émoi; elle fut rendue très tardivement hier soir, non loin de minuit, après une séance de plusieurs heures tenue sous la présidence du comte de Santa-Marta. Y participaient MM. le comte Robert de Vogüé, José Muro Lara, don Ramon Sainz, le comte de Villagonzals et don Carlo Resines, directeur de la course.

Les voitures de Benoist, Bourlier et Minoia furent donc mises hors de course et le palmarès officiel, répétons-le, fut le suivant :

1^{er} Goux (Bugatti), 6 h. 51 min. 52 sec.
2^e Costantini (Bugatti), 7 h. 28 min. 18 sec.,
toutes deux ayant effectué la totalité du parcours.

3^e Morel (Delage), 41 tours, arrêté par les commissaires à 17 h. 35.

La moyenne du vainqueur était de 113 kil. 460 à l'heure.

Ajoutons que le prix offert par le Royal Automobile-Club d'Espagne (5.000 pesetas) pour le tour le plus rapide fut attribué à Costantini sur Bugatti, quoique la voiture 7 ait obtenu un meilleur résultat qui ne put être enregistré, le véhicule étant hors de course.

Telles furent les péripéties de cette épreuve. Elles n'atteignirent aucun des deux champions de Bugatti, Goux et Costantini classés premier et second dont la course fut sans histoire, aucun d'eux n'ayant quitté le volant de sa voiture.

Après l'arrivée, le roi d'Espagne se rendit auprès du stand des voitures Bugatti et c'est sur le circuit même que le souverain espagnol félicita Jules Goux et M. Ettore Bugatti, constructeur de l'engin victorieux.

Les deux voitures qui prennent les deux premières places du IV^e Grand-Prix d'Europe, sont les deux mêmes Bugatti 1 litre 500, qui furent aussi première et seconde dans le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France disputé le 27 juin dernier à Miramas. Ces deux victoires ne sont certainement pas l'effet du hasard, elles justifient et témoignent une fois de plus des qualités de la mécanique que l'on construit à Molsheim.

On peut du reste dire aussi qu'hier les deux Bugatti se sont manifestées supérieures à la forme qu'elles avaient montrées dans la plaine de la Crau où c'étaient leurs débuts.

Les voitures sont au point maintenant, mais certaines comme la Bugatti de Costantini a connu maints déboires causés par les bougies, et toutes les voitures ont été logées hier à la même enseigne.

Mais il est vraiment navrant de voir une belle mécanique comme celle de ces Bugatti tenue en échec par un accessoire dont le degré de perfectionnement est loin d'être parfait.

S'il faut estimer la puissance du moteur de la Bugatti d'hier on peut dire qu'elle est de l'ordre nominal de 120 Ch, pouvant aller jusqu'à près de 200 chevaux pour un moteur de 8 cylindres (1 litre 490), mesurant 51 millimètres d'alésage pour 88 millimètres de course.

L'alimentation du moteur est faite par carburation Solex, dont le nom est mêlé à celui de toutes les grandes victoires.

Le freinage est du système Bugatti, les roues aussi, mais employant le célèbre verrouillage des roues métalliques Rudge-Whitworth, victorieuses de tous les grands-prix d'Europe.

Le graissage des moteurs Bugatti se fait sous pression et par force centrifuge.

Mais ce qu'il faut indiquer surtout, c'est que les voitures Bugatti de Goux et Costantini sont des voitures construites en série pour les clients de la marque, lesquels, dit M. Ettore Bugatti, sont les meilleures propagandistes.

*Le temps du
22 juillet 26*

Comme détail d'équipement, on peut noter que des amortisseurs brevet Hartford, type 500, munis du Silentbloc, équipaient les trois voitures Bugatti, comme du reste les trois voitures Delage.

La précaution n'était pas inutile. Si le circuit de Lasarte est excellent, — très coulant, pour employer une expression chère aux conducteurs,

— son sol présente des ondulations qui eussent bien gêné les conducteurs si l'amortisseur Hartford n'était venu utilement les secourir.

Quant à la question des pneumatiques, on peut ainsi la résumer. L'équipe des trois voitures Bugatti a changé plusieurs roues et Costantini, notamment, a été handicapé de ce fait. Par contre, l'équipe des Delage, qui utilisait des Dunlop à base creuse, a changé un seul pneu par suite d'une crevaison devant les tribunes.

L'aspect des Dunlop à l'arrivée était celui de l'état de neuf, les gommages intacts et lisses. Ces Dunlop Cord étaient seulement gonflés à 2 kilos 1/2 de pression et ils ont tenu dans tous les virages sur la nouvelle jante à base creuse.

On aura une idée de cette tenue si l'on considère que c'est sur des Dunlop ainsi gonflés et fixés que Wagner a battu officiellement — parce que sa voiture est hors de course — le record du tour du circuit en 7 minutes 55 secondes, réalisant plus de 139 kilomètres à l'heure de moyenne.

Ce sont là résultats excessivement probants qui ne prêtent pas à la discussion, la constatation étant la matérialité d'un fait.

Et pour une fois, le Grand-Prix d'Europe aura aussi été une consécration pour les pneumatiques. C'est d'un précieux enseignement.

*Le temps du
22 juillet 26*

de Comps
21/7/20

AUTOMOBILISME

Le meeting de Saint-Sébastien

LE GRAND-PRIX D'EUROPE

Saint-Sébastien, 19 juillet.

Les commissaires sportifs du Royal-Automobile-Club d'Espagne se sont réunis après le 4^e Grand-Prix d'Europe et ont pris des décisions importantes.

Ils ont estimé que les remplacements du conducteur Bourlier par Sénéchal et du conducteur Minoia par Dutilleul n'étaient pas réglementaires. En conséquence, ils ont déclassé ces deux concurrents, qu'ils ont estimé n'être pas qualifiés.

Le classement s'établit de la façon suivante :

1^{er} Goux, sur voiture Bugatti, munie de roues Rudge-Whitworth, amortisseurs Hartford, carburateur Solex.

2^e Costantini (Bugatti).

3^e Morel (Delage).

Le record officiel du tour de circuit a été attribué à Costantini, sur Bugatti, avec une vitesse de 138 kilomètres à l'heure.

Les décisions à la suite desquelles le classement s'est trouvé modifié ont été prises sur réclamation déposée par M. Bugatti à l'issue de la course. Le jury international s'est réuni à 20 heures et a délibéré jusqu'à 23 heures. Il a voté sa décision par 3 voix contre 2.

AUTOMOBILISME

Le meeting de Saint-Sébastien

LE GRAND-PRIX D'EUROPE

Saint-Sébastien-Tribunes, 18 juillet.

Le quatrième Grand-Prix d'Europe a attiré à Saint-Sébastien une foule nombreuse venue surtout d'Espagne et du midi de la France.

Au moment du départ, les tribunes présentaient un aspect chatoyant; ce n'étaient que toilettes claires et multicolores. Sur le rebord des loges, comme aux courses de taureaux, des châles étaient étendus, décoration précieuse et rare.

Parmi les personnes présentes, on remarquait les gouverneurs civils et militaires de Guipuzcoa, le duc d'Albe, président du Royal-Aéro-Club d'Espagne, le comte Robert de Vogüé, président de l'Automobile-Club de France, le grand-officier Arturo Mercanti, de l'Automobile-Club d'Italie, M. Manuel Rezola, président de l'Automobile-Club de Guipuzcoa, membres du comité international du Grand-Prix, dont le directeur de la course est M. Carlo Resines, secrétaire du Royal-Automobile-Club d'Espagne.

Un peu avant 10 heures, les concurrents, dont les voitures ont été pesées la veille, sont venus se ranger sous les ordres du starter. On comptait six voitures partantes : trois Bugatti et trois Delage.

A 10 heures précises, le départ a été donné par M. Frederico Zappino, secrétaire du meeting de Saint-Sébastien.

Tandis que les concurrents disparaissaient dans la direction de Oria, la foule applaudit bruyamment et les spectateurs des tribunes debout ont acclamé les partants.

La distance à couvrir par les concurrents était de 779 kil. 175, soit 45 tours du circuit de 17 kilomètres 315 qui est parcouru dans le sens opposé à celui des aiguilles d'une montre.

Après les cinq premiers tours, Benoist (Delage) était premier devant Costantini, Goux 3°, Morel 4°, Bourlier 5°, et Minoia 6°.

La lutte semblait circonscrite entre Benoist et Costantini, lorsque, au 6° tour, tous deux s'arrêtèrent pour prendre de l'eau.

Au 15° tour, c'est Bourlier qui passait premier devant Goux et Costantini.

Benoist, frappé d'un commencement d'insolation, a été remplacé par Sénéchal, qui, lui-même, a abandonné deux tours après.

Costantini s'arrêta pour changer de roue. Puis Sénéchal prit place sur la voiture de Bourlier, indisposé lui aussi par la chaleur.

Peu après, Morel était transporté à l'hôpital. Il s'était brûlé aux pieds.

La lutte a été réduite à un match à trois : Bourlier menait devant Goux et Costantini.

Au 35° tour, c'est-à-dire dix tours avant la fin, Costantini était en tête devant Goux et Bourlier. Mais le champion du Grand-Prix d'Italie dut s'arrêter par suite d'une avarie de machine.

Goux passa en tête. Vainqueur du Grand-Prix de France, il gagnait également le Grand-Prix d'Europe avec une sérieuse avance sur Bourlier.

Voici le classement :

1. Goux (Bugatti), en 6 h. 51', gagnant le premier prix de 50,000 pesetas et la Coupe du roi d'Espagne;

2. Bourlier (Delage), gagnant le second prix de 20,000 pesetas;

3. Costantini (Bugatti), gagnant le troisième prix de 10,000 pesetas;

4. Minoia (Bugatti), 5. Benoist (Delage); 6. Wagner-Morel (Delage).

L'épreuve de régularité a été gagnée par Bugatti.

Le record du tour, battu par Costantini avec une vitesse horaire de 130 kil. 405, a été battu de nouveau en fin d'épreuve par Wagner, avec une vitesse de 131 kil. 510.

*Le Courrier
20 juillet 20*

AUTOMOBILISME

Le Grand-Prix d'Europe

Le Grand-Prix d'Europe automobile a lieu aujourd'hui à Saint-Sébastien. Il se réduit à un duel — qui promet d'être beau — entre Delage et Bugatti.

Hier, au cours des opérations de pesage, on a eu en effet à enregistrer de nombreux forfaits, notamment ceux des voitures anglaises et italiennes.

La bataille se livrera entre deux des plus célèbres firmes françaises. La liste des partants est ainsi composée :

2. Bugatti (Costantini); 4. Delage (Bourlier); 7. Delage (Benoist); 10. Bugatti (Goux); 19. Bugatti (Minoia); 22. Delage (Morel).

*Le Temps du
19 juillet 26*

AUTOMOBILISME

Le meeting de Saint-Sébastien

LE GRAND-PRIX D'EUROPE

(De notre envoyé spécial)

Saint-Sébastien, 16 juillet.

Les essais pour le Grand-Prix d'Europe qui se disputera dimanche se sont terminés ce matin, à 8 heures.

Les voitures françaises ont fait bonne impression et tout le monde pronostique ici en leur faveur, mais il y aura de sérieux concurrents italiens et une voiture anglaise qui se présente comme un outsider possible.

On parle aussi de quelques forfaits, mais on ne sera fixé sur ce point que demain après-midi, car le pesage et la vérification des voitures du Grand-Prix d'Europe auront lieu à partir de demain matin samedi, 9 heures, jusqu'à 17 heures.

Demain aussi seront seulement connues les affectations de conducteurs. Dans tous les cas on peut indiquer qu'une vingtaine de voitures s'affronteront dimanche pour conquérir le titre de champion d'Europe et le coquet premier prix de 50.000 pesetas, soit plus de 300.000 francs français.

MM. Manuel Rezola et Zappino, respectivement président et secrétaire de l'Automobile-Club de Guipuzcoa, entourés des membres de leur comité, et le comte de Santan Maria de Rabio, président de la commission sportive du Royal Automobile-Club d'Espagne, ont reçu hier soir au siège de l'Automobile-Club les représentants de maisons qui viennent participer aux trois Grands-Prix du meeting de Saint-Sébastien.

M. Jules Segovia, qui est un des animateurs du meeting et qui a visité depuis une année toutes les usines françaises, anglaises, allemandes et italiennes, a présenté les concurrents aux représentants officiels des pouvoirs sportifs espagnols.

Une curieuse cérémonie a eu lieu à 19 heures. Le clergé d'Hernani a béni solennellement le circuit en présence des membres de la députation de Guipuzcoa et de M. Rezola.

Le roi est attendu demain matin.

Temp 26
18.7.

AUTOMOBILISME

Le meeting de Saint-Sébastien

C'est dimanche prochain que se disputera sur le circuit de Lasarte, près de Saint-Sébastien, le 4^e Grand-Prix d'Europe.

On sait que ce circuit, sur lequel ont été réalisés de gigantesques travaux, a été profondément amélioré. Le sol est meilleur que celui de l'an dernier et le tracé nouveau permet d'éviter la traversée de la ville d'Hernani. Le développement est de 17 kil. 315.

Le Grand-Prix d'Europe se dispute dimanche prochain suivant la formule internationale, c'est-à-dire voitures de 1 litre 500 de cylindrée maximum et d'un poids minimum de 700 kilos sans combustible. La carrosserie ayant deux côtés côte à côte devra avoir une largeur minimum de 80 centimètres. Seul le conducteur sera à bord.

La distance à couvrir est de 779 kil. 175 soit 45 tours du circuit. Le premier reçoit 50,000 pesetas et la coupe du roi d'Espagne. Les autres classés se partagent 40,000 pesetas.

L'épreuve se dispute dans le sens opposé à celui des aiguilles d'une montre.

Partant des tribunes de Lasarte, situées à 6 kilomètres de Saint-Sébastien, le circuit suit la rive droite du Rio-Oria pendant 4 kilomètres, tourne à gauche par deux fois pour aller vers Urmeta (9 kil.) et continue à peu près en ligne droite jusqu'à l'entrée d'Hernani (11 kil.). C'est ici que se place le raccordement nouveau long de 2 kilomètres qui va rejoindre, après un parcours vallonné, la route d'Hernani à Saint-Sébastien pour arriver à Lasarte (16 kil.) et de là en ligne droite jusqu'aux tribunes (17 kil. 315).

Vingt et un concurrents sont engagés dans le Grand-Prix d'Europe. On compte 3 voitures Bugatti, 3 Delage, 3 Talbot, 2 Jean Graf, 2 Guyot et 4 Sima-Violet, soit 17 voitures françaises; ensuite 3 O. M. italienne et 1 Selfridge de fabrication anglaise.

Le pesage des véhicules et les déclarations des conducteurs se feront demain samedi de 9 heures du matin à 4 heures de l'après-midi.

Les essais ont commencé mercredi matin et se poursuivront jusqu'à demain. Les équipes de Delage, Bugatti et Mercedes sont déjà installées dans leurs cantonnements respectifs.

*Le temps du
17 Juillet 26*

Le Temps
24 Juin 1926

Le meeting de Saint-Sébastien

On annonce de Saint-Sébastien que les travaux entrepris pour la réfection du circuit de Lasarte sont terminés. La route évitant la traversée d'Hernani et celle donnant accès aux tribunes sont ouvertes maintenant à la circulation.

Le circuit mesure exactement 17 kil. 315. Les tribunes ont 200 mètres de long, 15 mètres de profondeur et 9 mètres de haut. 6.000 personnes pourront y trouver place. Le garage a été prévu pour 10.000 voitures.

Par suite de la nouvelle mensuration du circuit, les distances des épreuves du meeting sont ainsi fixées :

Grand-Prix d'Europe (18 juillet). — 45 tours de circuit (779 kil. 175).

Grand-Prix de tourisme (22 juillet). — 1.000 kilomètres.

Grand-Prix d'Espagne (25 juillet). — 40 tours (692 kil. 600).

Un câblogramme de Buenos-Ayres a fait connaître que l'Automobile-Club d'Argentine a voté une somme de 10.000 pesetas pour l'acquisition d'un trophée qui sera affecté au vainqueur du Grand-Prix d'Europe.

Le Temps
12 juin 1925

Le Grand-Prix d'Europe
et le nouveau circuit de Saint-Sébastien

On se rappelle que l'an dernier, lorsque échet à l'Espagne le soin de faire disputer le prochain grand-prix d'Europe, les membres du Royal Automobile Club d'Espagne prirent l'engagement d'améliorer le circuit de Saint-Sébastien, sur lequel se disputaient jusqu'alors les classiques épreuves dues à l'initiative du Royal Automobile Club de Guspuzcoa.

Les travaux, commencés en 1925, sont maintenant terminés. Des maisons ont été expropriées, des routes élargies, le passage de la ville de Hernani supprimé. L'actuel circuit, qui donne satisfaction à tous les techniciens, accuse un développement de 17 kilomètres 315 de routes parfaites.

Plus de 3 millions de francs ont été dépensés pour cette réfection pour laquelle la ville de Saint-Sébastien seule a voté 1,300,000 francs et l'Etat 1 million de francs.

Les dates définitives des grandes épreuves sont ainsi fixées :

18 juillet : Grand-Prix d'Europe (779 kil. 175), avec 575,000 francs de prix.

22 juillet : Grand-Prix de tourisme de Guipuzcoa (1,000 kilomètres), avec 270,000 francs de prix.

25 juillet : Grand-Prix d'Espagne de vitesse (602 kil. 600), doté de 230,000 francs de prix.

Vingt et une voitures sont engagées dans le Grand-Prix d'Europe, trente dans le Grand-Prix d'Espagne et cinquante-deux dans le Grand-Prix de Guipuzcoa.

Le Temps
24 février 1926

Le meeting de Saint-Sébastien

On écrit de Saint-Sébastien que les travaux de mise en état du circuit de Lasarte sur lequel se disputeront le Grand-Prix d'Europe, le Grand-Prix de tourisme et le Grand-Prix d'Espagne sont activement poussés, touchent à leur fin, et que la route et les installations, tribunes et stands seront prêts d'ici à un mois.

Le succès de ces trois grandes épreuves, qui auront lieu, on le sait, au cours de la troisième semaine de juillet, s'annonce comme certain. Les organisateurs, qui sont le Royal-Automobile-Club de Madrid et le Royal-Automobile-Club de Guipuzcoa, n'ont pas reçu moins de cinquante engagements, qui se décomposent ainsi : Grand-Prix d'Europe, 20; Grand-Prix de tourisme, 9; Grand-Prix d'Espagne, 21.

Le Temps
13 Mars 1928

Le Grand Prix d'Europe

M. Julio Ségovia, délégué officiel de l'Automobile-Club d'Espagne et de l'Automobile-Club de Guipuzcoa, était de passage hier à Paris, revenant d'Italie et de Strasbourg, où il était allé recueillir des engagements pour les grandes épreuves automobiles qui se disputeront en juillet prochain sur le circuit de Saint-Sébastien.

Pour le Grand-Prix d'Europe, M. Julio Ségovia a recueilli les engagements de 3 voitures Bugatti, de 2 voitures Diatto et de 2 voitures O. M.

Pour le Grand-Prix de tourisme se sont inscrites plus de 10 voitures : Fiat, Ansaldo, Alfa-Romeo et Isotta-Fraschini.

Enfin la maison Hispano-Suiza participerait également à cette épreuve.

*Le Temps
6 Mars 1926*

AUTOMOBILISME

Les Grands-Prix d'Europe et d'Espagne

Le Royal-Automobile-Club de Guipuzcoa vient de publier en une superbe brochure, rédigée en espagnol et en français, les règlements des trois grandes épreuves : le Grand-Prix d'Europe (25 juillet), le Grand-Prix d'Espagne (18 juillet) et le 4^e Grand-Prix de tourisme de Guipuzcoa (22 juillet), qui se disputeront sur le nouveau circuit de Saint-Sébastien.

On sait que ce circuit, dans son tracé ancien, traversait la ville d'Ernani. D'importants travaux réalisés maintenant évitent ce passage difficile et font de ce parcours un des plus remarquables parmi ceux sur lesquels furent disputées de grandes épreuves classiques.

Le Temps
8 Novembre 1925

Le Grand-Prix d'Europe de 1926

C'est à Saint-Sébastien que se disputera, le 25 juillet 1926, le prochain Grand-Prix d'Europe automobile.

Le beau circuit de Lasarte, dont on inaugurerà à cette occasion la nouvelle route qui évite la traversée d'Hernani, se prêtera admirablement à la grande épreuve internationale pour laquelle on escompte déjà la présence des Italiens, des Allemands, des Anglais, des Américains, des Espagnols et des Français.

ERAN
PREMIO
DE
EUROPA

1926.

San Sebastian 6 Abril
1926

22

GRAN

PREMIER

DE

EUROPE

N. 22



A l'Automobile Club de France. — La réunion de la Fédération Internationale des Automobile Clubs réunis

AUTOMOBILE

Les réunions internationales de l'Automobile Club de France

L'assemblée générale de l'A.I.A.C.R.

A 15 heures, hier, à l'A.C.F., les délégués des Automobile Clubs faisant partie de l'Association Internationale se sont réunis en assemblée générale sous la présidence du baron de Zuylen. Vingt-quatre nations étaient représentées :

Allemagne, Belgique, Autriche, Cuba, Danemark, Egypte, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grande-Bretagne, Hongrie, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Uruguay, Royaume des Serbes Croates et Slovénes.

Pour le renouvellement du bureau, le comte Andrassy (Hongrie) est nommé membre en remplacement du colonel Carstensen (Danemark). Puis l'on décide qu'un représentant des quatre Automobile Clubs des pays du Nord, sera admis dans la Commission Sportive Internationale, ainsi qu'un représentant de la Suisse, mais ces membres auront voix consultative et non délibérative ; le comte Rosen représentera les pays du Nord, et M. Megevet, la Suisse.

Le règlement sportif international présenté par M. Surcouf au nom de la Commission Sportive Internationale, est accepté à l'unanimité. D'après ce règlement, l'A.I.A.C.R. est le seul pouvoir sportif international qualifié pour établir et faire appliquer les règlements régissant les manifestations sportives et les records. Elle juge en dernière instance les différends qui surgiraient. Il est dit encore que le pouvoir d'homologation des records du monde et des records internationaux est confié à la Commission Sportive Internationale qui assurera dans les délais les plus rapides, l'homologation des records soumis à sa juridiction, laquelle homologation aura lieu automatiquement à l'expiration d'une période de trois mois après l'envoi aux différents clubs des listes de records reçues au secrétariat de l'Association Internationale si aucune réclamation à leur sujet n'a été formulée pendant cette période.

Puis l'assemblée approuva le rapport présenté par M. Chaix sur les travaux de la Commission Spéciale Douanière et de la Commission permanente internationale de la Circulation.

La Commission Sportive Internationale désignera deux de ses membres qui seront nommés pour collaborer avec le bureau permanent international des Constructeurs au sujet des questions de publicité.

Sur la proposition de l'Automobile Club de France, l'assemblée décide que l'Allemagne sera représentée à la Commission Sportive Internationale.

On procéda ensuite à la nomination des membres composant le tribunal d'appel international pour 1925-1926 ; en feront partie :

MM. Fritsch (Allemagne), X... (Autriche), Nothomb (Belgique), Surcouf (France), W. Hogan (Etats-Unis), Resines (Espagne), O'Gorman (Grande-Bretagne), Crespi (Italie), de Rosen (Pays du Nord), X... (Pologne), de Crozas (Suisse), Kalva (Tchécoslovaquie).

L'A.I.A.C.R., enfin, arrêta le calendrier international, dont nous donnons le détail en rubrique

L'Auto

A la Commission Sportive de la F.I.C.M.

Dans la matinée d'hier, la commission Sportive de la Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes a tenu une séance sous la présidence du docteur Lamborelle (Belgique). Etaient présents : Comte Bonacossa (Italie), président de la Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes ; M. Longuemare (France), vice-président de la Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes ; M. Séré de Rivières (France), M. Fourreau (France), baron Nothomb (Belgique), M. Poncet (Suisse), M. Ove Bendixen (Danemark), major Watling (Grande-Bretagne), MM. Ebblewhite et Loughborough (Grande-Bretagne), M. J. Neher (Suisse).

La commission procéda d'abord à l'homologation du rapport sur le concours des Six Jours Internationaux, organisé cette année par la Grande-Bretagne. Puis les représentants de ce pays ayant demandé de se voir confier à nouveau l'épreuve pour 1926, il en fut décidé ainsi.

L'ordre du jour appelait ensuite la question du règlement concernant les records. On décida, finalement, d'attendre qu'ait paru le règlement international arrêté par l'A.I.A.C.R.

Enfin, on homologua un certain nombre de records, sur la proposition de la sous-commission chargée de leur examen.

(Voir la suite en rubrique Automobile.)

AUTOMOBILE



Le Calendrier International pour la saison 1926

(Suite de notre article de 1^{re} page.)

L'assemblée générale de l'A.I.A.C.R. a accordé les dates suivantes, sur six propositions de sa Commission sportive :

FEVRIER

- 14 Norvège. — Course de vitesse sur la glace du lac Giersjøen.

MARS

- 21 Espagne. — Course de côte des Bruchs ou de Montserrat.

AVRIL

- 5 Grande-Bretagne. — Epreuves à Brooklands.
25 Italie. — Targa Florio.

MAI

- 9 Tchécoslovaquie. — X^e Course internationale de côte de Zbraslav, à Jiloviste.
9 Espagne. — VII^e Course de côte de la Rabbassada.
9 Autriche. — Course de côte du Ries.
16 Serbie. — Course internationale de vitesse sur le circuit de Zagreb.
23-24 Pologne. — Concours d'endurance.
24 Grande-Bretagne. — Epreuves à Brooklands.
30 Suisse. — Manifestation sportive internationale en palier.
30 Etats-Unis. — Grand Prix d'Indianapolis.

JUIN

- 1^{er} au 9 Roumanie. — V^e concours annuel de tourisme (Gd Prix de l'A.C. Roumanie).
5-6 Danemark. — Courses de vitesse dans l'Ile de France.
6 Espagne. — IV^e Grand Prix Penya Rhin, pour voitures de 1.500 cmc.
6 Tchécoslovaquie. — III^e Course internationale de Brno à Sobesice.
12-13 France. — Grand Prix d'endurance de 24 heures.
13 Tchécoslovaquie. — VI^e Course internationale du Mont Schober.
13-14-15 Hongrie. — Concours hongrois de régularité.
21 juin au 3 juillet Autriche et Yougoslavie. — Coupe des Alpes.
23-29 Pologne. — VI^e Concours polonais de tourisme.
27 France. — Grand Prix de l'A.C.F.
27 Tchécoslovaquie. — Meeting de records sur 1 kilomètre.

JUILLET

- 3 Grande-Bretagne. — Course à Brooklands.
4 Tchécoslovaquie. — Course internationale de Schwarzbrunn.
4 Autriche. — Course de côte de Tauern.
4-5 Belgique. — Gd Prix du R.A.C.B. (24 h.).
11 Tchécoslovaquie. — IV^e Course internationale de côte à Karlovy-Vary.
11 Allemagne. — Grand Prix d'Allemagne pour voitures de sport.
18 Espagne. — Grand Prix d'Espagne.
22 Espagne. — Grand Prix de Tourisme.
25 Espagne. — Grand Prix d'Europe.

AOUT

- 1^{er} Autriche. — Course de côte de Hollenburg.
2 Grande-Bretagne. — Grand Prix de Grande-Bretagne.
7-8 Suisse. — V^e Course internationale du Klausen.
15 Tchécoslovaquie. — Course internationale de côte, à Olomouc.
13-30 France, Italie, Suisse et Allemagne. — Coupe internationale des Alpes.
28 France. — Grand Prix des voiturettes et voitures légères (A.C. du Nord).
28-29 Norvège. — Course d'orientation.
29 France. — Coupe Boillot (A.C. du Nord).

SEPTEMBRE

- 5 Italie. — Grand Prix d'Italie.
5 Tchécoslovaquie. — Course internationale de Dobruany à Plozen.
11 Grande-Bretagne. — Course à Brooklands.
19 Tchécoslovaquie. — VI^e Course internationale du « Ecce Homo ».
25 Grande-Bretagne. — Course de 200 milles, pour voitures de 1.500 cmc.
26 Hongrie. — Course de côte du Schwab.

OCTOBRE

- 3-4 Norvège. — Course de côte, à Frognersæteren.
10 Autriche. — Course du Mont Zial.

AUTOMOBILE

Les dates des Grands Prix internationaux ont été arrêtées hier officiellement

La commission sportive de l'Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus s'est réunie hier matin, à 10 heures, à l'A.C.F., sous la présidence du chevalier René de Kniff.

D'un accord unanime, le projet de règlement sportif international a été approuvé ; il sera soumis aujourd'hui au vote de l'assemblée générale. Il est prévu que son application sera obligatoire à partir du 1^{er} janvier 1926.

Les dates suivantes (qui devront également recevoir l'approbation de l'assemblée générale) ont été fixées pour les divers Grands Prix Internationaux :

- 30 mai : Grand Prix d'Indianapolis.
27 juin : Grand Prix de l'A.C. de France (Miramis).
25 juillet : Grand Prix d'Europe (confié en 1926 à l'Espagne et devant avoir lieu à Saint-Sébastien).
2 août : Grand Prix du R.A.C. de Grande-Bretagne (Brooklands).
5 septembre : Grand Prix de l'A.C. d'Italie (Monza).

Le Championnat du monde

Comme en 1925, c'est à l'A.C. d'Italie qu'est confiée la mission d'organiser le Championnat du monde, c'est-à-dire que son Grand Prix sera l'épreuve finale servant à l'attribution du titre et qu'il devra figurer obligatoirement parmi les trois Grands Prix que les marques candidates au titre mondial s'engagent à disputer, les deux autres étant laissées à leur choix.

M. P. Varas - 23-12-25

AUTOMOVILISMO

Ante el Gran Premio de Europa

Para el IV Circuito de San Sebastián.—Programa del mismo. — Continúan las obras de preparación.—Vendrán marcas americanas

Tanto el Real Automóvil Club de España, como el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, llevan muy adelantados los trabajos de organización del IV Circuito de San Sebastián, que entre otras pruebas comprende el Gran Premio de Europa.

El programa de esta gran manifestación automovilista fué, como es sabido, aprobado por el Comité internacional, y comprende las siguientes carreras:

Día 18 de julio: Gran premio de España, cilindrada libre, peso mínimo 650 kilos. Distancia, 700 kilómetros.

Día 22 de julio: Gran premio de turismo de Guipúzcoa. Categorías para todas las cilindradas. Distancia 1.000 kilómetros, con llegada a las once de la noche.

Día 25 de julio: Gran premio de Europa. Cilindrada 1.500 cme. Distancia 800 kilómetros.

Como se ve es un soberbio programa, y la dotación de premios

para las tres carreras asciende a 250.000 pesetas, cifra que no ha sido todavía alcanzada por ninguna organización europea.

* * *

Las obras del circuito continúan con toda actividad. La distancia que tendrá una vez terminado el circuito, será de 17 kilómetros 315 metros, según se desprende del nuevo plano, confeccionado por la dirección de Caminos provinciales, y que es un alarde de precisión técnica.

* * *

El corredor Eldridge y algunas marcas americanas, han solicitado de los organizadores detalles de la gran manifestación automovilista que tendrá lugar en nuestra ciudad.

* * *

Recientemente se ha celebrado el banquete de los campeones del volante en París, organizado por el reputado industrial francés F. Repousseau, a cuya fiesta concurrir-

ron, entre otros corredores, varios de los que han participado en nuestro circuito, como Boillot, Benoit, Bloch, De Buck, Courcelles, Casse, Divo, Sabipa, Foresti, Goux, Guyot, Lalie, Manso de Zúñiga, Morell, Martín, Rigal, Thomas, F. y P. de Vizcaya, Wagner, Senedhal y Segovia, que ocupaba uno de los lugares de la presidencia.

En este banquete se proclamó a Divo el vencedor del último Gran Premio de San Sebastián, laureado de la Academia automóvil, otorgándole un premio de 15.000 francos.

El señor Segovia, activo y diligente miembro del R. A. C. G., aprovechó esta oportunidad para invitar a todos los presentes al próximo "meeting" donostiarra, teniendo la satisfacción de recibir halagüeñas promesas. Como el señor Segovia regresará dentro de breves días, tendremos ocasión de dar a conocer a nuestros lectores las impresiones que haya podido recoger en la capital de Francia.

du Lycée, à Pau.

Le Circuit de Saint-Sébastien pour le Grand Prix d'Europe

Saint-Sébastien, 24 décembre. — Les travaux d'élargissement du circuit sur lequel se courra, en juillet, le Grand Prix d'Europe, avancent rapidement. Il s'agit, bien entendu, du classique circuit de Lasarte, mais entièrement revu; on achève les raccordements prévus en vue de rendre plus aisés certains virages et certains passages. Ce sera, finalement, une splendide piste routière, digne de la grande épreuve qui s'y déroulera.

Le circuit, après achèvement des travaux, mesurera 17 kil. 315 exactement.

El Pueblo Vasco - PS
30-12-25-

UNA SUBASTA

Las obras de la Avenida de Amilibia

Las ejecutará la Sociedad Mendizábal, estimulada por don Manuel Rezola

Ayer al mediodía, tuvo lugar en el salón de sesiones del Ayuntamiento, la apertura de los pliegos presentados para la subasta de las obras de la Avenida de Amilibia.

Leída la proposición única, suscrita por don Antonio Mendizábal, en representación de la Sociedad Mendizábal y Compañía, que se compromete a realizar las obras en el plazo señalado y por la cantidad de 478.600 pesetas, precio inferior en 6.000 pesetas al tipo de subasta, fueron adjudicadas las obras a dichos señores.

Levantó acta el notario señor Aguinaga.

El señor Mendizábal hablando luego con los periodistas, dijo que para realizar las obras en el plazo señalado, tenía que organizar tres brigadas de obreros a fin de que la jornada no se interrumpiera ni de día ni de noche.

El presidente del Real Automóvil Club, señor Rezola, con objeto de facilitar la realización de estas obras, que de otra manera hubieran sido imposibles, ha cedido gratuitamente unos terrenos de su propiedad para que de ellos se pueda extraer la tierra necesario para el relleno. Además el señor Rezola concede una subvención al contratista.

Estas facilidades, que han sido muy elogiadas, permiten a la Sociedad Mendizábal aceptar el compromiso de la subasta, cuyas condiciones eran tales que no se ha presentado otro postor.

P. Antón
2-2-26
↗

AUTOMOBILE



Le Grand Prix d'Europe 1926

(Suite de notre article de 1^{re} page)

Combien de fois l'aurons-nous constaté au cours d'une carrière déjà longue ; ceux-là seuls font de grandes choses qu'anime une passion désintéressée. Tous ceux que je viens de nommer ont été guidés par deux puissants mobiles : l'amour du pays basque, l'amour de l'automobile. Comme ils nous paraissaient audacieux en 1923, ceux qui créaient le Grand Prix d'Espagne ! Je me souviens ne les avoir guère encouragés d'abord, tant la partie me paraissait périlleuse. Ce sont eux qui avaient raison, comme a toujours raison l'enthousiasme réfléchi et la progression harmonieuse des trois meetings de 1923, 1924, 1925 a permis, sans lutte sérieuse, l'attribution à l'Espagne du Grand Prix d'Europe 1926. Les palmarès antérieurs contiennent déjà des noms glorieux : Roland-Pilain, Sunbeam, Delage, Hispano-Suiza, Peugeot, Chenard-Walcker, Bugatti, Salmson, Elizalde, tant d'autres... Les épreuves de Saint-Sébastien sont aujourd'hui classées au premier rang ; elles ont servi magnifiquement les intérêts de l'industrie nationale.

Nos lecteurs connaissent le tracé du circuit espagnol. La route, au départ des tribunes de Lasarte, suit dans ses méandres, en la remontant, la vallée de l'Oria, qu'elle abandonne à Audoain par un virage à gauche aujourd'hui remanié, après de gros travaux d'art, comme un virage de vélodrome. Vient, après 700 mètres, un second virage à gauche ; la route s'élève peu à peu en lacets, dévale jusqu'à Urnieta, remontait ensuite à Hernani qu'elle traversait, puis revenait à Lasarte ; aujourd'hui, une nouvelle route a été créée ; il a fallu, pour elle, éventrer une montagne, combler une vallée par un remblai dont la hauteur atteint parfois quatorze mètres, travail gigantesque qui fait le plus grand honneur à l'habile ingénieur Pagola. Le circuit est ainsi réduit à un périmètre de 17 kilom. 315, et la moyenne possible, à voiture égale, est nettement améliorée. Ce qu'on a remué de centaines de milliers de tonnes de terre est inimaginable ; d'ailleurs, j'aurai tout dit en ajoutant que les seuls travaux d'aménagement des routes du nouveau circuit ont nécessité une dépense de six millions de francs.

Le résultat ? Il est grandiose. Depuis vingt-deux ans que je suis dans le métier, jamais je n'ai rien vu de comparable, ni à Brescia, ni dans Long Island, pour l'ancienne coupe Vanderbilt, et c'étaient là, jusqu'à présent, les deux exemples classiques.

Les nouvelles tribunes auront un développement frontal supérieur à deux cents mètres, seront plus profondes et pourront abriter une dizaine de mille de spectateurs ; l'enceinte est étendue, et comme la disposition des terrains fournit un amphithéâtre naturel, les organisateurs ont été amenés à prévoir un garage suffisant pour 12.000 voitures. Faites leur crédit pour tout ce qui constitue les détails d'organisation matérielle, les passages en douane facilités, l'installation des services médicaux, des lignes téléphoniques ou télégraphiques... Je vous affirme que le Grand Prix d'Europe 1926 sera une merveille, dans sa préparation comme dans son exécution.

Il servira grandement les intérêts de la propagande espagnole. Pour ceux, dont je suis, qui ont connu le pays il y a quelque vingt-cinq ans, la transformation tient du prodige. Elle touche la vie profonde du pays, les mœurs même. L'industrie acquiert là-bas une ampleur insoupçonnée ; elle est au mains d'hommes cultivés, aptes aux idées générales, animés d'un patriotisme éclairé, et la race basque possède de solides vertus. J'ai eu cette impression très ferme, après avoir visité l'usine du président Rezola ; il emploie là un demi-millier de Basques du pays. Organisation moderne, claire, impressionnante même. On peut hardiment confier la conduite des intérêts généraux à qui s'est montré bon administrateur : M. Rezola illustre brillamment la thèse.

Voici l'œuvre guipuzcoane ; tout à l'heure, à Madrid, nous verrons également une œuvre magnifique. Ici, comme là-bas, c'est à quelques hommes qu'il en faut restituer tout l'honneur.

« Aimer son travail »... y a-t-il une recette plus sûre ?

(A suivre.)

C. Faroux.

L'Auto →

Le numéro : 20 centimes

ANNEE — N° 9.169 — QUOTIDIEN

Vendredi 22 Janvier 1926

ABONNEMENTS

	3 mois	6 mois	1 an
et Seine-et-Oise.....	17 fr.	33 fr.	63 fr.
tements et Colonies.	18 fr.	34 fr.	65 fr.
ger Union postale...	23 fr.	50 fr.	100 fr.
Autres pays....	35 fr.	70 fr.	140 fr.

On s'abonne sans frais dans tous les Bureaux de poste.

(Venez la mettre)
↓

AUTOMOBILE

Le Grand Prix d'Europe et le Meeting de Saint-Sébastien auront, cette année une exceptionnelle importance

Le Grand Prix d'Europe qui se déroulera le 25 juillet 1926 sur le magnifique circuit de Saint-Sébastien, dont la nouvelle partie, qui a nécessité un travail gigantesque, est à peu près achevée, s'annonce sous les plus favorables auspices. Il faut d'ailleurs reconnaître l'activité des principaux responsables de l'organisation, de M. Resines en particulier, de MM. Legovia et Ribera, toujours si dévoués, qui ont déjà accompli de nombreuses démarches personnelles auprès des intéressés et qui ont ainsi enregistré de précieuses adhésions. Le Royal Automobile Club d'Espagne qui assume ainsi pour la première fois la mise sur pied de la grande manifestation annuelle qu'est le Grand Prix d'Europe, se montre bien déterminé à réaliser une organisation modèle ; et nous sommes persuadés qu'il y réussira sous l'égide de son éminent président, le duc d'Alba, bien secondé par le vice-président, le comte de Candilla. On sait par ailleurs que le commissaire général directeur technique de la course est M. Carlos Resines, dont nous avons dit à nos lecteurs l'activité, l'intelligence et la compétence. L'organisation centrale a su rallier de précieux concours qui lui viennent du comte de Santa-Maria



AUTOMOBILE

Le Grand Prix d'Europe se courra sur un circuit profondément amélioré sur lequel ont été faits des travaux gigantesques

UNE VISITE A MADRID ET A SAINT-SEBASTIEN

Sur l'invitation de Don Carlos Resines, secrétaire général du Royal Automobile Club d'Espagne, je me suis rendu à Madrid en deux étapes, Paris-Saint-Sébastien dans la journée sur la fidèle et impeccable 40-chevaux Renault, puis la nuit du lendemain, de Saint-Sébastien à Madrid par le Sud-Express lequel n'a réalisé qu'une moyenne de marche bien inférieure à celle de la Renault.



Deux phases bien distinctes de déplacement : tout d'abord Saint-Sébastien avec examen du nouveau circuit, puis Madrid d'où M. Resines après m'avoir montré toute l'organisation, qui est magnifique, du Royal Automobile Club d'Espagne, devait me procurer la joie inestimable d'un voyage à Tolède, qui fut un enchantement. Nous dirons aujourd'hui ce qu'on a fait à Saint-Sébastien et qui est grandiose ; nous dirons demain l'œuvre féconde du Royal Automobile Club d'Espagne et la belle ordonnance des travaux de Don Carlos Resines.

On ne dira jamais assez la courtoisie, la grâce de l'hospitalité espagnole. Je l'avoue, c'est pour moi une grande joie que d'arriver à Saint-Sébastien, cité radieuse des provinces basques, et d'y retrouver les membres du vaillant et actif Automobile Club de Guipuzcoa. On connaît ses animateurs : le président Rezola, d'une haute intelligence, dont la personnalité s'impose par son triple caractère politique, industriel et sportif ; M. San Gil, président de la Commission sportive, naguère commandant d'artillerie, aujourd'hui industriel et qui dans son rôle délicat, a toujours méritoirement d'une autorité exceptionnelle et d'un rare bon sens. Et comment ne pas dire le « haut rendement » du secrétaire M. Zappino, curieux de tout, averti de tout et qui abat une besogne considérable. Voici notre ami Julio Segovia qui fut l'animateur initial, Segovia, qui fait tout avec énergie et ténacité, toujours levé dès l'aube et qui court toujours : un prodige d'activité. Voici enfin tous ceux dont l'effort a contribué à assurer cette réussite si typique du grand meeting espagnol : les Pedro Ribera, les Bea, les Abrisqueta, les Ameztoy, tous enfin.

(Voir la suite en rubrique Automobile.)

500 pesetas à chaque conducteur prenant le départ.
Droits d'engagements, — 2.000 pesetas, par voiture.
1.000 pesetas de cette somme seront retournées à chaque voiture ayant accompli le parcours total ; à celles non classées il sera remboursé un pourcentage en relation avec les nombres de tours effectués.
Le reste sera acquis définitivement aux fonds de course.
Les engagements sont reçus au R.A.C.E. (Alcala, 69, Madrid) ou au R.A.C.G. (Plaza de Armas, San Sebastian) avant le 15 mars 1926 à droits doubles.
C'est au total environ un million de prix en espèces : l'aménagement du nouveau circuit a coûté près de cinq millions.
Nos amis d'Espagne font magnifiquement les choses et pour leur coup d'essai... vous connaissez la suite. — (C. Faroux).

AUTOMOVIL EL GRAN PREMIO DE EUROPA DE 1926

Interesantes detalles sobre la organización del mismo

En nuestro último viaje a San Sebastián, pensamos que nada de más interés podíamos proporcionar a nuestros lectores que una información "fresca" y completamente inédita de los preparativos que se realizan en la capital de Guipúzcoa ante el Gran Premio de Europa de 1926.

Ya se sabe que esta carrera automovilística es la de mayor importancia y de más envergadura de cuantas se celebran anualmente en el Continente Viejo.

Para conseguir nuestro objeto, fuimos directamente a la cantera de noticias, que es don Federico Zapino, secretario del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

El señor Zapino es un cronista. Nos citó para las tres y media de la tarde en su oficina, y a las tres y media menos un minuto de segundo se acercó en su despacho. Nos dio el lujo de detalles de una organización que va tomando forma precisa y definida. Los planos del circuito con la línea de rectificación del paso por Hernani, están ya editados, lujosamente editados. No falta en ellos ningún detalle de interés: el porcentaje de las pendientes, el kilometraje, los radios de curva, etcétera, etc.

—¿Qué variaciones ha sufrido el recorrido del año pasado?

—Únicamente el del paso por Hernani, que se ha querido evitar por las excesivas dificultades que presentaba para los corredores. La línea de rectificación acorta el circuito, pues está trazada hacia el interior del mismo.

—¿Cuál es la distancia exacta del circuito de 1926?

—Diez y siete kilómetros trescientos quince metros. El circuito se ha reducido, pues, en trescientos ochenta y cinco metros con la evitación del paso por Hernani. Modificaremos también, haciéndolo mayor, el radio de la curva en la que pereció Torrey el año pasado. Esta curva está situada entre el kilómetro 15 y 16 del circuito, y tiene solamente un radio de siete metros. Lo haremos mayor en la salida para suavizar dificultades.

—¿Qué hay de inscripciones?

—Tenemos ya casi en firme y de una manera extraoficial inscripciones de verdadera importancia. Para el Gran Premio de España, que se celebrará el 19 de julio, con cilindrada libre, han prometido su participación los "Delage", dos litros, que corrieron aquí el año último; "Amicar", con coches de 1.100 c. c., seis cilindros y compresor, nuevo modelo que debutará en esta prueba; "Sunbeam" ha prometido enviarnos un modelo de cuatro litros y "Diatto" aparecerá en Lasarte con sus coches de dos litros, que se cubrieron de gloria el año último en el Circuito de Monza. Además sabemos que Sabipa, el héroe del Gran Premio de Turismo del año pasado en Lasarte, conducirá en esta carrera un "Bugatti" de dos litros. Por otra parte sabemos que participarán en esta prueba varios aficionados con el clásico "Bugatti" de carrera, entre los cuales no desconfiamos de ver a algún amateur bilbaíno.

—¿Vendrá "Mercedes"?

—La Casa "Mercedes" no participará en el Gran Premio de Europa, debido a un compromiso que ha firmado con el "Consorzium de constructores alemanes". Este convenio le impide tomar parte en la prueba citada. Pero puede darse por seguro que veremos los modelos de "Mercedes" en el Gran Premio de España, así como en el de Turismo.

—¿Sabe usted algo de "Alfa Romeo"?

—Tenemos casi la certeza de que "Alfa Romeo" acudirá a este Gran Premio de España con sus dos litros. Por lo tanto, podremos presenciar la lucha competitivísima de estos grandes coches italianos frente a frente de los "Delage", lucha que el año pasado, como usted sabe, se celebraba con tanta emoción y que no llegó a realizarse por el "forfait" de los "Alfa Romeo".

—¿Hay inscripciones para el Gran Premio de Turismo?

—Muy importantes: dos coches "Peugeot", dos "Chenard-Walker" y tres "Georges Irat". El inefable Sabipa correrá también en esta prueba con un "Bugatti" de 1.500 c. c. Y, como le he dicho anteriormente, se espera también la participación de "Mercedes" en esta prueba.

—¿Puede usted decirme algo del Gran Premio de Europa?

—Ya sabe usted que se correrá según la fórmula nueva del Automóvil Club de Francia, reservándolo a modelos de 1.500 c. c. y de un peso mínimo de 700 kilos. La distancia será de 45 vueltas al recorrido, que totalizan 779 kilómetros 175 metros. Las inscripciones prometidas no pueden ser más interesantes. Las Casas "Delage" y "Fiat" harán su debut en esta prueba con sus nuevos coches de 1.500, pues dichas marcas están decididas a no participar en el Gran Premio de Francia de 1926, que se correrá en Miramas (Provenza). Nos reservarán, por lo tanto, todas sus primicias. Puede decirse que Italia y Francia enteras están pendien-

tes del resultado que obtengan los litro y medio de las Casas "Delage" y "Fiat".

—¿Más inscripciones?

—"Talbot" se presentará en escena de una manera formidable. Inscribirá tres coches, a cuyos volantejtes veremos a los tres hombres que forman su nuevo y flamante equipo: Stagnave, Masetti y Divo. Los dos primeros pertenecían a la firma "Sunbeam" y el último fue el gran vencedor del Gran Premio de Velocidad el año último, con coche "Delage". También veremos a los "Diatto", "Bugatti" e "Itala". Del modelo que presentará esta última Casa italiana tenemos informes de fuente autorizada, según los cuales, se trata de un motor que es una verdadera maravilla de brio y de potencialidad. Hemos oído decir que el coche "Itala" puede considerarse como el favorito de la carrera.

Nuestra conversación continúa aún largo rato. Mañana, en un nuevo trabajo, daremos aún interesantísimas noticias de la Gran Semana Automovilista de San Sebastián.

J. M.

AUTOMOVIL LA GRAN SEMANA AUTOMOVILISTA DE SAN SEBASTIAN

Interesantes detalles de organización

LAS PARTICIPACIONES



En nuestro primer trabajo sobre la gran semana automovilista de San Sebastián, dimos cuenta a nuestros lectores de algunos de los trabajos preparatorios que se están llevando a cabo en la capital de Guipúzcoa. Nos referíamos entonces, principalmente, al interesante detalle de las inscripciones que hasta la fecha ha recibido el Automóvil Club de Guipúzcoa, si bien, naturalmente, de una manera extraoficial. La mayoría de estas inscripciones, sin embargo, pueden considerarse como muy seguras, y responden a los trabajos que se han realizado en este sentido.

Los organizadores se proponen, a pesar de ello, concretar de una manera oficial y definitiva las participaciones que detallamos en nuestro artículo citado, consiguiendo al propio tiempo otras de indiscutible relieve e importancia.

Al efecto, una Comisión, compuesta de dos delegados del Real Automóvil Club de España y de otros dos del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, se proponen salir para Francia e Italia a mediados de febrero próximo.

No complace repetir que todos estos datos, así como los que publicamos en nuestro primer trabajo y los que daremos al lector en las líneas que siguen, los adquirimos en una entrevista celebrada con don Federico Zapino, secretario del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, a quien agradecemos públicamente las infinitas atenciones y delicadezas que dispuso en este sentido a la delegación de EXCELSIOR.

Antes de pasar adelante, salvamos una lamentable omisión cometida en nuestro anterior artículo. Al dar cuenta de las inscripciones para el Gran Premio de Europa, no citamos a la marca "O. M.", que también ha prometido su participación en la formidable prueba.

Y después de asegurar que la mayor parte de los coches que participen en el Gran Premio de Europa estarán dotados de compresor, seguimos a dar otras noticias de indudable interés e importancia.

LOS PREMIOS DE LAS PRUEBAS

Además de los premios oficiales para las tres carreras, y de cuyo detalle nos ocuparemos más adelante (gigamos entre paréntesis que el primer puesto en el Gran Premio de Europa está dotado con 50.000 pesetas y un soberbio trofeo para el Automóvil Club de la nación vencedora), se han recibido ya varias copas de elementos entusiastas.

Estas copas han sido regaladas por don Pedro Viguera, representante de la Casa "Ballot" y por las marcas "Packard" y "Renault".

Tales trofeos, así como otros que indudablemente han de recibirse en este período de organización, no tienen por el momento señalada adjudicación ninguna; pero ella se señalará oportunamente, antes de la celebración de las pruebas, como es natural.

LA RECALIFICACION DE MASERATTI

He aquí un nuevo aliciente de la Gran Semana Automovilista de San Sebastián. Maseratti, el gran conductor italiano, ha sido rehabilitado, y es muy posible que participe en las pruebas donostiarra, al volante de un "Diatto".

Recordarán algunos de nuestros lectores que Maseratti fué descalificado en ocasión de haber tomado parte en la carrera en cuesta de la Rabassada, con un coche de tres litros, declarado como de una cilindrada de 2.000 cm. En aquella ocasión se probó ya que el conductor transalpino era completamente ajeno a la maniobra, y que, por otra parte, no existió en la falta una premeditación culpable. Maseratti ha cumplido ya más de un año de inhabilitación, y por tal motivo y en atención a los antecedentes del asunto, vuelve hoy a su vida activa.

Nos congratulamos de ello y esperamos ver al formidable "as" italiano, al volante de su "Diatto", sobre el circuito de Lasarte.

LAS SUBVENCIONES

Ya hemos hablado de ellas en otras ocasiones desde las columnas de EXCELSIOR. No obstante, nos complace repetir, por lo que el caso tiene de consolador para los deportistas, huérfanos casi siempre de todo apoyo oficial, que la Semana Automovilista de San Sebastián ha sido subvencionada por el Estado y por el Ayuntamiento de San Sebastián.

El Gobierno ha prometido una ayuda de 250.000 pesetas, y el Ayuntamiento de esta tierra dotará a la organización de esas grandes pruebas con 300.000 pesetas.

Sin embargo, estas cantidades, por fuertes que parezcan, no bastan a cubrir los grandes gastos que han de hacerse.

Los organizadores confían en los ingresos que han de obtener por venta de localidades, derechos de inscripción, etcétera, etcétera.

—¿Y la Diputación de Guipúzcoa no les ayuda a ustedes?—preguntamos al señor Zapino.

—Muchísimo. Por cuenta de la Diputación corren todos los gastos de arreglo de la carretera en el circuito, rampas, desviaciones, rectificaciones, aumento de peraltes y radios en las curvas, etc., etc. Nos ayuda con todo entusiasmo y con una generosidad que puede ponerse como ejemplo. Un detalle puede probarlo: La Diputación de Guipúzcoa tenía presupuestadas 800.000 pesetas para obras del circuito de Lasarte; pues bien, ha gastado ya cerca del millón y medio de pesetas... y todavía el asunto no

ellos sobre la caseta del peón caminero situada entre el pueblo de Lasarte y las grandes tribunas. La instalación de los diputados será modestísima, y responde únicamente al deseo de presenciar las pruebas en "petit comité".

EL ESPECTADOR NUMERO 1

Un caso curioso.

Antes de que terminaran las pruebas del año pasado, hubo un madrugador que pidió que se le reservase un palco para la semana de 1926. En los registros del Real Automóvil Club de Guipúzcoa figura ya como espectador número 1 la persona aludida, con la siguiente indicación: "Un palco de primera fila, junto al de la familia real".

Se trata de un bilbaíno: el marqués de Arriuce de Ibarra.

Después de él, el número de personas que han reservado localidades hasta la fecha es interminable.

No cabe ninguna duda que aun hay gente que madruga.

J. M.

NOTA.—Continuaremos mañana proporcionando interesantes noticias a nuestros lectores sobre el tema. El deseo de no hacer demasiado extensos estos trabajos, nos impide terminar nuestra información en el artículo de hoy.

Escritura 28.1.26

Escritura 31-1-26

LA GRAN SEMANA AUTOMOVILISTA DE SAN SEBASTIAN

Interesantes detalles de organización

LAS PARTICIPACIONES



En nuestro primer trabajo sobre la gran semana automovilista de San Sebastián, dimos cuenta a nuestros lectores de algunos de los trabajos preparatorios que se están llevando a cabo en la capital de Guipúzcoa. Nos referíamos entonces, principalmente, al interesante detalle de las inscripciones que hasta la fecha ha recibido el Automóvil Club de Guipúzcoa, si bien, naturalmente, de una manera extraoficial. La mayoría de estas inscripciones, sin embargo, pueden considerarse como muy seguras, y responden a los trabajos que se han realizado en este sentido.

Los organizadores se proponen, a pesar de ello, concretar de una manera oficial y definitiva las participaciones que detallamos en nuestro artículo citado, consiguiendo al propio tiempo otras de indiscutible relieve e importancia.

Al efecto, una Comisión, compuesta de dos delegados del Real Automóvil Club de España y de otros dos del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, se proponen salir para Francia e Italia a mediados de febrero próximo.

No complace repetir que todos estos datos, así como los que publicamos en nuestro primer trabajo y los que daremos al lector en las líneas que siguen, los adquirimos en una entrevista celebrada con don Federico Zapino, secretario del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, a quien agradecemos públicamente las infinitas atenciones y delicadezas que dispuso en este sentido a la delegación de EXCELSIOR.

Antes de pasar adelante, salvamos una lamentable omisión cometida en nuestro anterior artículo. Al dar cuenta de las inscripciones para el Gran Premio de Europa, no citamos a la marca "O. M.", que también ha prometido su participación en la formidable prueba.

Y después de asegurar que la mayor parte de los coches que participen en el Gran Premio de Europa estarán dotados de compresor, seguimos a dar otras noticias de indudable interés e importancia.

LOS PREMIOS DE LAS PRUEBAS

Además de los premios oficiales para las tres carreras, y de cuyo detalle nos ocuparemos más adelante (digamos entre paréntesis que el primer puesto en el Gran Premio de Europa está dotado con 50.000 pesetas y un soberbio trofeo para el Automóvil Club de la nación vencedora), se han recibido ya varias copas de elementos entusiastas.

Estas copas han sido regaladas por don Pedro Viguera, representante de la Casa "Ballot" y por las marcas "Packard" y "Renault".

Tales trofeos, así como otros que indudablemente han de recibirse en este período de organización, no tienen por el momento señalada adjudicación ninguna; pero ella se señalará oportunamente, antes de la celebración de las pruebas, como es natural.

LA RECALIFICACION DE MASERATTI

He aquí un nuevo aliciente de la Gran Semana Automovilista de San Sebastián. Maseratti, el gran conductor italiano, ha sido rehabilitado, y es muy posible que participe en las pruebas donostiarra, al volante de un "Diatto".

Recordarán algunos de nuestros lectores que Maseratti fué descalificado en ocasión de haber tomado parte en la carrera en cuesta de la Rabassada, con un coche de tres litros, declarado como de una cubicación de 2.000 cm. En aquella ocasión se probó ya que el conductor transalpino era completamente ajeno a la maniobra, y que, por otra parte, no existió en la falta una premeditación culpable. Maseratti ha cumplido ya más de un año de inhabilitación, y por tal motivo y en atención a los antecedentes del asunto, vuelve hoy a su vida activa.

Nos congratulamos de ello y esperamos ver al formidable "as" italiano, al volante de su "Diatto", sobre el circuito de Lasarte.

LAS SUBVENCIONES

Ya hemos hablado de ellas en otras ocasiones desde las columnas de EXCELSIOR. No obstante, nos complace repetir, por lo que el caso tiene de consolador para los deportistas, huérfanos casi siempre de todo apoyo oficial, que la Semana Automovilista de San Sebastián ha sido subvencionada por el Estado y por el Ayuntamiento de San Sebastián.

El Gobierno ha prometido una ayuda de 250.000 pesetas, y el Ayuntamiento donostiarra dotará a la organización de esas grandes pruebas con 300.000 pesetas.

Sin embargo, estas cantidades, por fuertes que parezcan, no bastan a cubrir los grandes gastos que han de hacerse.

Los organizadores confían en los ingresos que han de obtener por venta de localidades, derechos de inscripción, etcétera, etcétera.

—¿Y la Diputación de Guipúzcoa no les ayuda a ustedes?—preguntamos al señor Zapino.

—Muchísimo. Por cuenta de la Diputación corren todos los gastos de arreglo de la carretera en el circuito, rampas, desviaciones, rectificaciones, aumento de peraltes y radios en las curvas, etc., etc. Nos ayuda con todo entusiasmo y con una generosidad que puede ponerse como ejemplo. Un detalle puede probarlo: La Diputación de Guipúzcoa tenía presupuestadas 800.000 pesetas para obras del circuito de Lasarte; pues bien, ha gastado ya cerca del millón y medio de pesetas... y todavía el asunto no ha terminado.

El señor Zapino nos habla con entusiasmo del interés que sienten todos los diputados por la semana automovilista.

—Hasta el punto—nos dice—que construirán una pequeña tribuna especial para

ellos sobre la caseta del peón caminero situada entre el pueblo de Lasarte y las grandes tribunas. La instalación de los diputados será modestísima, y responde únicamente al deseo de presenciar las pruebas en "petit comité".

EL ESPECTADOR NUMERO 1

Un caso curioso.

Antes de que terminaran las pruebas del año pasado, hubo un madrugador que pidió que se le reservase un palco para la semana de 1926. En los registros del Real Automóvil Club de Guipúzcoa figura ya como espectador número 1 la persona aludida, con la siguiente indicación: "Un palco de primera fila, junto al de la familia real".

Se trata de un bilbaíno: el marqués de Arriluce de Ibarra.

Después de él, el número de personas que han reservado localidades hasta la fecha es interminable.

No cabe ninguna duda que aun hay gente que madruga.

J. M.

NOTA.—Continuaremos mañana proporcionando interesantes noticias a nuestros lectores sobre el tema. El deseo de no hacer demasiado extensos estos trabajos, nos impide terminar nuestra información en el artículo de hoy.

*Excelsum
31-1-26*

AUTOMOVIL

LA SEMANA AUTOMOVILISTA DE SAN SEBASTIAN

DETALLES DE LAS TRES GRANDES PRUEBAS QUE SE REALIZARAN



Continuando con nuestras informaciones de la Gran Semana Automovilista, de San Sebastián, durante la cual, como prueba base, se celebrará el Gran Premio de Europa de 1926, vamos a consignar hoy en este trabajo los detalles de las tres carreras que tendrán lugar durante a semana citada.

GRAN PREMIO DE ESPAÑA

Se correrá el 18 de julio. Abrirá marcha esta prueba, para automóviles de cilindrada libre, con un solo conductor a bordo. Ya hemos hablado en nuestros artículos anteriores de la excepcional importancia de esta carrera, en la que participarán coches de diferente potencialidad y estructura. El duelo Delgado Alpha Romeo, con sus 2 litros, que el año pasado no pudieron luchar en el circuito de Lasarte, será, sin duda alguna, el episodio más emocionante de la prueba.

Se darán 40 vueltas al circuito, cubriéndose, por lo tanto, 692 kilómetros 600 metros.

Los premios del Gran Premio de España son los que siguen:

Al primero: 30.000 pesetas y la copa de S. A. R. el príncipe de Asturias.

Al segundo: 10.000 pesetas.

Al tercero: 5.000.

Al cuarto: 4.000.

Al quinto: 3.000.

1.000 pesetas al conductor clasificado que dé la vuelta más rápida.

500, a cada conductor que tome la salida.

Y las copas y medallas que se anunciarán oportunamente.

Los derechos de inscripción ascenden a 1.000 pesetas; pero se devolverán a los participantes 500 pesetas por cada coche que haya efectuado el recorrido total; y a los que lo hubieran efectuado parcialmente, la parte correspondiente de dicha cantidad en relación con el número de vueltas completas que hubiesen efectuado.

IV GRAN PREMIO DE TURISMO

Se correrá el 22 de julio.

Los coches deberán cubrir como mínimo, 1.000 kilómetros. Se dará la salida por categorías: A las once de la mañana, la categoría G. A las 11,15, la categoría F. A las 11,55, la E. A las doce y uno, la D. A las 12,15, la C, y a las 12,30 la B. La carrera terminará a las once de la noche.

Los premios por cada categoría serán los que siguen:

Al primero: Una copa y 5.000 pesetas.

Al segundo: 2.000.

Al tercero: 1.500.

Al cuarto: 1.000.

Se entregará, además, la copa de su majestad la reina, al coche de cualquier categoría que haya recorrido mayor número de kilómetros.

El trofeo de la Diputación de Guipúzcoa se adjudicará con arreglo a una fórmula especial, aún no concretada.

Las categorías serán: 1.100, 1.500, 2.000, 3.000 y más de 5.000 cmc., o sea con arreglo al Reglamento Internacional, las categorías G, F, E, D, C y B, respectivamente.

Derechos de inscripción: 250 pesetas.

Los coches correrán con carrocerías de turismo, provistos de aletas, parabrisas, espejos, capotas, etc.

GRAN PREMIO DE EUROPA DE 1926

Se correrá el 25 de julio.

Está reservado a automóviles de 1.500 cmc. de cilindrada y un peso mínimo de 700 kilos. El recorrido ha de ser de 45 vueltas al circuito: en total, 779 kms. 175 metros.

Los premios son los siguientes:

Al primero: Copa de su majestad el rey, 50.000 pesetas y el trofeo del Gran Premio de Europa al Automóvil Club de su nación.

Al segundo: 20.000 pesetas.

Al tercero: 10.000.

Al cuarto: 5.000.

Al quinto: 4.000.

Al sexto: 2.000.

Al séptimo: 2.000.

Al octavo: 1.000.

1.000 pesetas al conductor clasificado que dé la vuelta más rápida.

500, a cada conductor que tome la salida.

Los derechos de inscripción serán de 2.000 pesetas por vehículo: de esta cantidad se devolverán al concursante 1.000 pesetas por cada coche que haya efectuado el recorrido total, y a los que no se hubiesen clasificado, la parte correspondiente de dicha cantidad en relación con el número de vueltas completas que hubiesen efectuado.

PARA INSCRIBIRSE

Las inscripciones se reciben en el Real Automóvil Club Español (Alcalá, 60, Madrid), o en el R. A. C. G. (Plaza de Orundo, San Sebastián), hasta las diez horas del 15 de mayo de 1926, a derechos sencillos.

Los, y hasta la misma hora del día de junio de 1926, a derechos dobleser

En un último artículo daremos Las de buen número de detalles interesantes, relacionados con las nuevas condiciones para el público, fiestas, pondrán una nueva nota de interés Gran Semana, que por su importancia de las marcas y conductores es, sin duda alguna, el acontecimiento más importante del año 1926.



Handwritten in blue ink:
C. G. de San Sebastián
1-2-26

AUTOMOBILE



Le Royal Automobile Club de Madrid un des modèles du genre

(Suite) (1)

En débarquant à Madrid du « Sud-Express », j'avais le plaisir de trouver à la gare le secrétaire général du Royal Automobile Club d'Espagne, don Carlos Résines, qui devait me réserver des moments supérieurs.

Le Royal Automobile Club d'Espagne n'est pas du tout conçu suivant la même formule que l'Automobile Club de France ou l'Automobile Club d'Angleterre. Il faut traverser l'Atlantique pour trouver quelque chose de comparable avec l'American Automobile Association, ou plus simplement, il suffit d'aller au Mans et de prendre connaissance des organisations intérieures qui ont fait le grand succès de l'Automobile Club de l'Ouest ; Madrid mérite cependant une mention spéciale.

Le président du club madrilène est le duc d'Alba, dont l'autorité et le prestige sont là-bas considérables. Son bras droit est M. de Caudilla, qui s'occupe effectivement beaucoup des affaires du club, où son clair bon sens, comme sa grande courtoisie, donnent beaucoup de prix à ses avis personnels. Enfin, le secrétaire général, M. Résines, est l'animateur profond de toute la vie du club.

Celui-ci compte 1.800 membres environ. Le club n'a aucun caractère mondain, tous ses membres appartiennent d'ailleurs aux grands cercles madrilènes, et lorsqu'ils viennent au local du club, il s'agit seulement, pour eux, d'affaires sérieuses. Quant à M. Résines, qui a établi toute l'ossature administrative, et nous dirons avec quel ordre, c'est un ingénieur, qui a fait la plupart de ses études à l'Institut électro-technique de Nancy, qui parle très purement notre langue et qui porte un grand amour à toutes les choses de l'automobile.

C'est le Royal Automobile Club d'Espagne qui assume toute l'organisation du Grand Prix d'Europe ; mais, très sagement, les dirigeants madrilènes ont laissé toute latitude d'initiative aux membres de l'Automobile Club de Guipuzcoa, qui ont d'ailleurs fait brillamment leurs preuves, et à qui on peut faire crédit pour nous présenter, en juillet prochain, un circuit ignolé. Donc, première chose très caractéristique, et qu'il convient de souligner, en priant nos lecteurs de n'y voir aucune arrière-pensée maligne : pas de tracasseries entre un club patron et un club provincial. Chacun a sa besogne et doit l'accomplir au mieux des intérêts communs. Les questions d'ordre personnel ne jouent ici aucun rôle et n'amèneront aucune ingérence déplaisante. Chacun, dans son rayon, assure le meilleur rendement.

C'est surtout du point de vue général qu'il convient de juger le travail et les créations de M. Résines. L'œuvre se suffit à elle-même, nous nous bornerons à l'exposer sans commentaires superflus.

La cotisation demandée aux membres du Royal Automobile Club d'Espagne est faible : 120 pesetas par an. Voyons maintenant quels sont les avantages assurés en retour.

Contrats d'assurance. M. Résines a justement considéré que la plupart des contrats d'assurance, en matière d'automobiles, sont des contrats léonins et toujours, vous le pensez bien, à l'avantage des compagnies d'assurances. Il a donc établi lui-même une formule de contrat-type, équitablement tracée, et la soumise aux compagnies existantes, qui l'ont refusée unanimement, sur quoi on a créé une véritable mutuelle. La grande différence qui apparaît d'abord entre le contrat-type Résines et le contrat auquel nous sommes, hélas ! accoutumés, c'est qu'il ne comporte pas une page entière de caractères microscopiques que personne ne lit. Toutes les clauses comportant des obligations à l'assuré sont imprimées en très gros caractères, qui ne peuvent pas ne pas tirer l'œil. Il ne s'agit point de contrat conclu pour 10 ans, pas de contrat jamais révisable, même sur le courant d'une seule année. Par exemple : en France, ne fussiez-vous possesseur d'une voiture que pour 15 jours, vous avez payé la prime annuelle ; avec Résines, si vous vous débarrassez de votre voiture avant trois mois, on vous rembourse la moitié de la prime, et si vous vous en débarrassez avant la fin du premier semestre, on vous rembourse le quart de la prime. Je pourrais citer ainsi 20 points sur lesquels l'équité a triomphé des clauses abusives qui nous sont familières ; par exemple : nous devons, en France, après un accident, prévenir notre assureur dans un délai maximum de 24 heures. Supposez par là-dessus que votre chauffeur, auteur de l'accident, ne vous en informe pas immédiatement, demande son compte et disparaisse ; vous êtes bien « vert », et le cas s'est souvent présenté chez nous. Dans les dispositions espagnoles, l'assuré est tenu d'avertir l'assureur dans un délai de 8 jours consécutifs au moment où il a eu connaissance de l'accident.

Je le répète : aucune compagnie existante n'a accepté ce contrat, qui sauvegardait les intérêts légitimes de l'assuré. Nos amis d'Espagne ont donc créé une compagnie ; j'ai, naturellement, demandé à M. Résines : « Mais, est-ce que cette compagnie s'en tire ? » Or, elle fait des bénéfices notables, sans cependant demander une prime supérieure à celle qu'exigeaient les compagnies existantes. Alors, vous comprenez si je commence à devenir sceptique, quand j'entends dire que l'assurance automobile ruine les compagnies.

Voici une deuxième organisation non moins intéressante : Chaque membre du club, au début de l'année, reçoit un carnet de timbres d'une certaine valeur nominale et portant son nom ; il peut désormais rouler pendant un an. Qu'il prenne de l'essence à ce poste distributeur, des bidons d'huile dans ce garage ou des pneumatiques chez cet agent, il paiera avec des timbres, sans s'occuper du reste. C'est le club qui avance les fonds et qui paie immédiatement les fournisseurs ; en fin d'année, le membre intéressé reçoit son compte général, sous forme d'une feuille sur laquelle sont collés tous les timbres qu'il a distribués, et il rembourse le tout. Sans doute, on va objecter qu'une telle organisation n'est possible qu'entre gens de bonne compagnie, mais il faut bien se dire que les brebis galeuses s'éliminent d'elles-mêmes. Ce que je viens de dire pour deux points essentiels, assurances et fournitures, nous le trouverons dans tous les domaines qui intéressent l'activité d'un club. Par exemple, M. Résines a établi, sous forme d'un livre de format maniable, l'ensemble de la carte routière espagnole ; ce livre est fourni gratuitement aux membres de l'Association ; il est magnifique. Toutes les sections sont imprimées sur toile très résistante, montées sur onglets, et les cartes présentent tous les renseignements nécessaires aux touristes. L'échelle, uniforme, est de 1/200.000, mais, pour les régions denses ou plus particulièrement intéressantes, un certain nombre de cartes sont au 1/50.000. Les services cartographiques du club les ont établies d'une façon remarquablement claire.

Nous retrouvons la même activité en ce qui concerne la signalisation. Nombreux sont déjà les poteaux à 100 pesetas pièce, soit 600 fr. au cours actuel, qui jalonnent les routes d'Espagne. M. Résines s'est attelé à deux questions importantes : l'uniformité de la signalisation et la visibilité des signaux. Il est tout à fait déplorable qu'au dernier congrès on ne l'ait pas suivi dans cette voie où, véritablement, il a posé des principes essentiels. Vous parlerai-je encore du service médical, assuré automatiquement aux chauffeurs des membres du club ? Vous parlerai-je aussi des postes de secours, construits et équipés par les soins du club espagnol, et qui sont ou seront établis aux points sensibles de circulation ? Le premier créé, celui de « Las Rozas », situé à une vingtaine de kilomètres de Madrid, à la fourche des routes de l'Escorial et du Guadarrama, peut être cité comme un modèle du genre.

Œuvre déjà considérable, comme on a pu en juger, mais ce que nous avons dit jusqu'à présent concerne seulement les intérêts d'un groupement, intérêts légitimes et respectables sans doute, mais intérêts particuliers. Le trait vraiment personnel qui achève de fixer le rôle du Royal Automobile Club d'Espagne, c'est, à mon sens, sa participation à la vie publique ; et ceci, on ne le trouve dans aucun autre pays. Qu'il s'agisse de règlement sur la circulation dans Madrid ou dans le pays, qu'il s'agisse de droits du piéton vis-à-vis des droits du chauffeur, des questions de croisements ou d'éclairage, qu'il s'agisse de questions douanières ou industrielles, qu'il s'agisse, enfin, de questions de Ponts et Chaussées, chaque fois que la chose touche à l'automobile, le gouvernement espagnol, les gouvernements des diverses provinces ou les municipalités intéressées, sollicitent l'avis du Royal Automobile Club, et ne feront rien que d'accord avec lui. Sans qu'il soit nécessaire d'entrer dans plus de détails, on comprend toutes les heureuses conséquences d'une telle méthode ; trop souvent, chez nous, il faut « rectifier le tir » parce que les grandes commissions qui nous réglementent comportent des personnalités qui ne connaissent rien de la question automobile, ni de l'industrie automobile, ni de leurs besoins. J'irai même plus loin : au point de vue recensements militaires, c'est le Royal Automobile Club d'Espagne qui centralise tous les renseignements ; j'ai

vu, dans les bureaux de Madrid, les 95.000 fiches dont chacune porte le nom du propriétaire, la marque de la voiture, son type, sa capacité de transport, la nature de son équipement ; et quand on songe que ce travail gigantesque est assuré par un groupement de 1.800 personnes qui paient chacune 120 pesetas par an, il n'y a plus qu'à tirer son chapeau. Une fois de plus, c'est la démonstration faite qu'il faut, pour de tels travaux, avoir l'heureuse fortune de trouver des gens qui soient des animateurs-nés, et qui soient guidés par l'amour d'une idée. Ce qu'a fait Résines à Madrid est une chose considérable. Si on songe que le secrétaire général, auteur de toute cette organisation, au milieu de laquelle il se meut avec aisance, grâce à l'entretien régulier de graphiques supérieurement conçus ; si on songe, dis-je, qu'il doit constamment fournir des rapports au gouvernement espagnol, qu'il est, par surcroît, maire-adjoint d'un arrondissement madrilène, membre d'un tas de commissions, chargé des intérêts de plusieurs grands propriétaires fonciers, on ne peut que rendre hommage à son activité si bien organisée. Et cependant, M. Résines, en dépit de ce labeur écrasant, a trouvé une journée pour me conduire à Tolède, où j'ai vraiment senti palpiter le cœur de la vieille et grande Espagne. Ce qu'est Tolède, je le dirai demain à nos lecteurs, mais ceci n'est plus de la mécanique... — C. Faroux.

(A suivre.)

L'Auto
5-2-26

(1) Voir l'Auto du 24 février 1926.

AUTOMOVIL

La gran semana automovilista de San Sebastián

Nuevos interesantes detalles de la organización de este acontecimiento sportivo

Los organizadores de la Semana Automovilista de San Sebastián quieren rodear a ésta de la mayor importancia deportiva. Nuestros anteriores trabajos, en los que dimos cuenta de las probables inscripciones y de la interesantísima lucha a que se entregarán en Lasarte las grandes marcas europeas, habrán demostrado que ese interés sportivo está a punto de conseguirse con toda amplitud. Pero el Real Automóvil Club de España y el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, que organizan en colaboración este magno acontecimiento, se proponen, al propio tiempo, dar a sus carreras un atractivo más, un atractivo social, que ponga un selecto tono de distinción en el desarrollo de la gran semana.

Se preparan algunas fiestas de sociedad. La más importante de ellas será la que tenga lugar el 22 de julio por la noche, durante la celebración del Gran Premio de Turismo. Esta carrera, como saben nuestros lectores, es de una duración larga, y en las últimas horas de la prueba el interés languidece, por la retirada de coches y por la monotonía de la competición entre los participantes que quedan en la pista. Es necesario, pues, animar estos últimos momentos nocturnos de la carrera; y, al efecto, los organizadores proyectan dar una verbena en el restaurant anexo a las tribunas. Al efecto, se habilitará convenientemente ese restaurant. La verbena tendrá un carácter netamente español, y a ella acudirán las señoras y señoritas con mantones de manila.

Los organizadores han pensado en el gran público extranjero, francés principalmente, que suele acudir a Lasarte, y que en esta ocasión será, indudablemente, más nutrido que en años anteriores. Teniendo en cuenta esta circunstancia, se ha pensado que en el cotillón que tenga lugar durante la verbena citada, nada interesará más al público del otro lado de los Pirineos que el regalo de pandeteras. Se repartirán con profusión y serán de las del tipo taurino, con madroñería en abundancia.

UN POTENTE ALTAVOZ

No vamos a hacer resaltar ahora los grandes éxitos que ha conseguido Pepe Balanzategui como "speaker" del circuito automovilista de San Sebastián. Era una de las atracciones más simpáticas de la carrera. Pepe Balanzategui se ha ganado heroicamente el reposo.

Para proporcionárselo, y para dar a la labor informativa durante las carreras, mayor intensidad y difusión, se colocará un potente altavoz de gran valor, que es probable que instale la Western Electric Co., especialista en esta clase de aparatos. Este altavoz tendrá un radio de acción muy extenso y estará funcionando en el transecurso de las pruebas, proporcionando al público, ininterrumpidamente, información de todos los detalles de la lucha.

El aparato estará conectado a la estación emisora de T. S. H. del monte Igueldo, la que transmitirá todo cuanto diga el altavoz. Por lo tanto, desde cualquier parte se podrá seguir al detalle, por medio de aparatos receptores, el curso de las pruebas que se estén disputando.

INSTALACIONES PARA EL PUBLICO

Las nuevas instalaciones para el público estarán dotadas de una mayor amplitud y comodidad que las que han existido hasta ahora en Lasarte.

Ha de construirse una tribuna capaz para 5.000 personas. Sus medidas son: 200 metros de largo por 15 de fondo y 8'50 de alto. Tendrá tres filas de palcos y seis filas de asientos.

El palco real estará situado en el centro, y la Prensa usufructuará un recinto muy amplio, también en el medio de la tribuna y frente al cartel de "affichage".

Por otra parte, se acondicionarán otros

lugares, para que el público pueda ver cómodamente las pruebas.

El restaurant estará muy modificado, y ha de ser rodeado de un pequeño jardín, en el que tendrán lugar las fiestas a que antes hemos aludido.

También se modificará el parque de automóviles, que se estacionarán este año en el hipódromo, después de haber dejado sus pasajeros en las mismas tribunas.

En los cuatro trabajos que hemos dedicado a la Semana Automovilista de San Sebastián, hemos proporcionado a nuestros lectores la situación al día de sus trabajos de organización, que, repetimos, se encuentran adelantadísimos. Don Federico Zapino es el alma de los trabajos que se están llevando a cabo.

Inútil decir que seguiremos ocupándonos de este gran acontecimiento deportivo con la frecuencia y el entusiasmo que merece, y que prometemos informar siempre a los lectores de EXCELSIOR con toda rapidez de cuantos nuevos detalles de interés tengan relación con la Gran Semana Automovilista de San Sebastián.

J. M.

Excelsior
6-2-26

AUTOMOBILE



VOYAGE EN ESPAGNE

III (1)

TOLEDE

Et Résines m'a dit :

« Vous ne pouvez point repartir sans avoir vu Tolède. »

Il m'y a conduit, par 70 kilomètres de route en alignement droit, menant avec une calme autorité une grosse Mercedes à compresseur. Le métier réapparaît ; c'est la route qui m'intéresse. d'abord. Elle est bonne, et vaut les nôtres avec son sous-sol dur, inexorable, elle s'allonge, traversant de grandes plaines creusées et calcinées...

Un soleil d'hiver, chaud pour nous, met là-dessus sa lumière glorieuse. Getafe et ses casernes immenses ; Parla pittoresque et vivant, Cabanas misérable, Ilietas fauve et baigné de lumière... nous les traversons dans le doux ronronnement des six cylindres. Cette terre ingrate, écorchée, impitoyable, est déjà émouvante. La voici maintenant qui se soulève comme une poitrine de femme ; la végétation surgit, timide, pauvre, puis plus généreuse. L'horizon se borne, et don Carlos Résines prononce seulement :

— Tolède.

Qui dira la part qu'ont, dans nos émotions, les souvenirs de culture ? Tolède, la fière cité jadis capitale des Espagnes, avec ses deux cent mille âmes ; Tolède, la ville de l'Inquisition et des « Auto-da-fé », les longues et lentes processions de pénitents en cagoule ; Tolède, « cuite et recuite au feu de la poix et de la résine » ; Tolède, « flamboyante de haine, d'ambition et de rancune », dressée comme un défi au milieu de ses roches, sa puissance étagée sur trois races ennemies.

Encerclés dans une boucle du Tage aux eaux lironeuses, c'est un roc puissant et fier que couronnent des clochers et des croix. Nous devons, pour atteindre son cœur, gravir des rampes redoutables, parcourir des rues étroites, bordées de grands palais silencieux aux lourdes portes de bronze. Ils ne sont plus qu'une vingtaine de mille, les Tolédans, là où leurs aïeux vivaient dix fois plus nombreux : ils demeurent impassibles et hautains. Vision d'Orient : des gitanes à un carrefour.

Promenant sur le ciel des yeux appesantis

Par le morne regret des chimères absentes.

Nous avons vu la prodigieuse cathédrale aux cinq nefs, et leurs quatre-vingt-trois lourds piliers avec ses dentelles de pierre, ses grilles d'argent, ses pierreries et ses ors. Dans la « capilla mayor », les chanoines aux rudes visages chantaient, des orgues puissantes, avec de stridents appels de trompette, venaient aux répons.

Au sein de cette atmosphère, tout imprégnée d'une lumière étrange qui nous parvenait à travers les vitraux émeraillés, l'impression était de majesté, de grandeur, de dureté. Mais nous aurons tout à l'heure l'antithèse foudroyante des trésors : le manteau aux quatre-vingt mille perles, l'inraisemblable ostensorio d'or massif, d'émeraudes et de diamants, les lourds et somptueux manteaux de cérémonie des cardinaux-archevêques, les riches drapeaux turcs capturés à Lépante, tout un amoncellement de richesses, « les splendeurs d'un luze de cauchemar ».

Quel acte de foi, cette cathédrale ! Et qu'il aura fallu de volonté à travers les siècles. Cette lourde grille d'argent massif qui ferme le chœur, un artiste, Domingo, avait accepté de l'établir pour six mille deux cents ducats. A mi-travail, il vit bien qu'il ne pouvait y parvenir. Sans gémissements superflus, il donna tout ce qu'il possédait, vendit même la maison familiale, acheva son grand œuvre et mourut. Sa veuve, ses enfants, ne prolongèrent une vie misérable que par la charité publique.

Maurice Barrès l'a merveilleusement senti : l'âme de Tolède est toute dans les toiles du Greco. Je dirai bien vite que je ne connais abso-

lument rien à la peinture ; mon vieil ami Alfred Müller, que je tiens pour un des plus curieux cerveaux de ce temps et l'être le plus riche de sensibilité qui soit, le sait bien, lui qui me blâme de n'aimer que deux peintres : Rembrandt et Gustave Moreau. Le premier, il me loue de le sentir ; mais il faut entendre son accent méprisant pour le second : « Un littérateur... ! » Aussi bien, mon avis n'a guère d'intérêt si je dis que le Greco m'a donné une sensation formidable. Il a, là-bas, sa maison, conservée avec un soin pieux... il a son musée, grâce au marquis de Valle Inclán... il a la sacristie de la cathédrale, riche de tant de ses toiles... il a Sem-Tome et cette chose prodigieuse, l'Enterrément du Comte d'Orgaz. Le Greco est partout dans Tolède, il est Tolède même.

J'aime ses visages d'apôtres, la face extasiée de son Christ, l'élanement des formes. Il spiritualise ses héros et leur donne des yeux surprenants, des yeux qu'on ne pourra plus oublier, jamais. La foi transparait, tranquille, audacieuse et sûre. L'allongement de l'ovale des figures, l'étiement des corps, le frottement des doigts, tout concourt à donner une impression puissante de vie au-dessus de la vie.

Une thèse curieuse a été récemment soutenue par un grand oculiste, le docteur Bériens, à savoir que si le Greco peignait ainsi c'est qu'il était astigmaté. Un cercle, il le voyait elliptique, et voilà pourquoi ses visages sont allongés... voilà aussi pourquoi votre fille est muette. La science ainsi comprise fait hausser les épaules et il est surprenant que tant de critiques d'art, et non des moindres, se soient ralliés à la thèse du docteur Bériens.

Car enfin, le Greco ne saurait être astigmaté quand il regarde son modèle pour reconstruire soudain une vue normale, quand il retrace les traits sur sa toile. Si un cercle lui paraît ovale, pour retrouver le même ovale il lui faut bien dessiner un cercle.

Quelle duperie ! Et comme il est certain que cette « stylisation » des personnages du Greco est une chose voulue. On lui demandait un jour ce qui comptait le plus, de la couleur ou du dessin. — « Une seule chose importe, répondit-il fièrement, c'est la couleur. »

×

Nous sommes revenus vers Madrid, dans l'apaisement d'une merveilleuse fin de journée, invinciblement émus par l'éternelle pensée :

En confiant espoir, l'allégresse naïve
De croire que plus loin d'autres cieux, d'autres mains
Donneront de meilleurs, de plus chers lendemains
Et que le bonheur est aux lieux où l'on arrive...

C. Faroux.

P'Auto

6-2-26

AUTOMOBILE



VOYAGE EN ESPAGNE

III (1)

TOLEDE

Et Résines m'a dit :

« Vous ne pouvez point repartir sans avoir vu Tolède. »

Il m'y a conduit, par 70 kilomètres de route en alignement droit, menant avec une calme autorité une grosse Mercédès à compresseur. Le métier réapparaît ; c'est la route qui m'intéresse d'abord. Elle est bonne, et vaut les nôtres avec son sous-sol dur. Inexorable, elle s'allonge, traversant de grandes plaines creuses et calcinées... Un soleil d'hiver, chaud pour nous, met là-dessus sa lumière glorieuse. Getafe et ses casernes immenses ; Parla pittoresque et vivant, Cabanas misérable, Iliescas fauve et baigné de lumière... nous les traversons dans le doux ronronnement des six cylindres. Cette terre ingrate, écorchée, impitoyable, est déjà émouvante. La voici maintenant qui se soulève comme une poitrine de femme ; la végétation surgit, timide, pauvre, puis plus généreuse. L'horizon se borne, et don Carlos Résines prononce seulement :

— Tolède.

Qui dira la part qu'ont, dans nos émotions, les souvenirs de culture ? Tolède, la fière cité jadis capitale des Espagnes, avec ses deux cent mille âmes ; Tolède, la ville de l'Inquisition et des « Auto-da-fé », les longues et lentes processions de pénitents en cagoule ; Tolède, « cuite et recuite au feu de la poix et de la résine » ; Tolède, « flamboyante de haine, d'ambition et de rancune », dressée comme un défi au milieu de ses roches, sa puissance étagée sur trois races ennemies.

Encerclé dans une boucle du Tage aux eaux limoneuses, c'est un roc puissant et fier que couronnent des clochers et des croix. Nous devons, pour atteindre son cœur, gravir des rampes redoutables, parcourir des rues étroites, bordées de grands palais silencieux aux lourdes portes de bronze. Ils ne sont plus qu'une vingtaine de mille, les Tolédans, là où leurs aïeux vivaient dix fois plus nombreux : ils demeurent impassibles et hautains. Vision d'Orient : des gitanes à un carrefour.

*Promenant sur le ciel des yeux appesantis
Par le morne regret des chimères absentes.*

Nous avons vu la prodigieuse cathédrale aux cinq nefs, et leurs quatre-vingt-trois lourds piliers avec ses dentelles de pierre, ses grilles d'argent, ses pierreries et ses ors. Dans la « capilla mayor », les chanoines aux rudes visages chantaient, des orgues puissantes, avec de stridents appels de trompette, venaient aux répons.

Au sein de cette atmosphère, tout imprégnée d'une lumière étrange qui nous parvenait à travers les vitraux émerveillés, l'impression était de majesté, de grandeur, de dureté. Mais nous aurons tout à l'heure l'antithèse foudroyante des trésors : le manteau aux quatre-vingt mille perles, l'in vraisemblable ostensor d'or massif, d'émeraudes et de diamants, les lourds et somptueux manteaux de cérémonie des cardinaux-archevêques, les riches drapeaux turcs capturés à Lépante, tout un amoncellement de richesses, « les splendeurs d'un luxe de cauchemar ».

Quel acte de foi, cette cathédrale ! Et qu'il aura fallu de volonté à travers les siècles. Cette lourde grille d'argent massif qui ferme le chœur, un artiste, Domingo, avait accepté de l'établir pour six mille deux cents ducats. A mi-travail, il vit bien qu'il ne pouvait y parvenir. Sans gémissements superflus, il donna tout ce qu'il possédait, vendit même la maison familiale, acheva son grand œuvre et mourut. Sa veuve, ses enfants, ne prolongèrent une vie misérable que par la charité publique.

Maurice Barrès l'a merveilleusement senti : l'âme de Tolède est toute dans les toiles du Greco. Je dirai bien vite que je ne connais abso-

lument rien à la peinture ; mon vieil ami Alfred Müller, que je tiens pour un des plus curieux cerveaux de ce temps et l'être le plus riche de sensibilité qui soit, le sait bien, lui qui me blâme de n'aimer que deux peintres : Rembrandt et Gustave Moreau. Le premier, il me loue de le sentir ; mais il faut entendre son accent méprisant pour le second : « Un littérateur... ! » Aussi bien, mon avis n'a guère d'intérêt si je dis que le Greco m'a donné une sensation formidable. Il a, là-bas, sa maison, conservée avec un soin pieux... il a son musée, grâce au marquis de Valle Inclan... il a la sacristie de la cathédrale, riche de tant de ses toiles... il a Sem-Tome et cette chose prodigieuse, l'Enterrement du Comte d'Orgaz. Le Greco est partout dans Tolède, il est Tolède même.

J'aime ses visages d'apôtres, la face extasiée de son Christ, l'élanement des formes. Il spiritualise ses héros et leur donne des yeux surprenants, des yeux qu'on ne pourra plus oublier, jamais. La foi transparait, tranquille, audacieuse et sûre. L'allongement de l'ovale des figures, l'étirement des corps, le fusèlement des doigts, tout concourt à donner une impression puissante de vie au-dessus de la vie.

Une thèse curieuse a été récemment soutenue par un grand oculiste, le docteur Bérîtens, à savoir que si le Greco peignait ainsi c'est qu'il était astigmat. Un cercle, il le voyait elliptique, et voilà pourquoi ses visages sont allongés... voilà aussi pourquoi votre fille est muette. La science ainsi comprise fait hausser les épaules et il est surprenant que tant de critiques d'art, et non des moindres, se soient ralliés à la thèse du docteur Bérîtens.

Car enfin, le Greco ne saurait être astigmat quand il regarde son modèle pour recouvrer soudain une vue normale, quand il retrace les traits sur sa toile. Si un cercle lui paraît ovale, pour retrouver le même ovale il lui faut bien dessiner un cercle.

Quelle duperie ! Et comme il est certain que cette « stylisation » des personnages du Greco est une chose voulue. On lui demandait un jour ce qui comptait le plus, de la couleur ou du dessin. — « Une seule chose importe, répondit-il fièrement, et c'est la couleur. »

x

Nous sommes revenus vers Madrid, dans l'apaisement d'une merveilleuse fin de journée, invinciblement émus par l'éternelle pensée :

Le confiant espoir, l'allégresse naïve
De croire que plus loin d'autres cieux, d'autres mains
Donneront de meilleurs, de plus chers lendemains
Et que le bonheur est aux lieux où l'on arrive...

C. Faroux.

L'Autô

6-2-26

L'Auto - 5-3-26.

**LE REGLEMENT DU GRAND PRIX
D'EUROPE EST PARU**

Le Royal Automobile Club de Guipuzcoa vient d'éditer une superbe brochure contenant, rédigés en espagnol et en français, les règlements des trois grandes épreuves : le Grand Prix d'Europe (25 juillet), le Grand Prix d'Espagne (18 juillet) et le IV^e Grand Prix de Tourisme de Guipuzcoa

(22 juillet), qui se disputent sur le fameux circuit de Saint-Sébastien. Cette brochure sera envoyée sur simple demande adressée, soit au R.A.C. d'Espagne (Alcala 69 Madrid), soit au R.A.C. Guipuzcoa (Plaza de Oquendo, San-Sebastian) ou à l'Auto.

**DES ESSAIS DE LUMIERE
NON EBLOUISSANTE**

Sub-mail - 12-3-26

**Motor Races
SAN SEBASTIAN (Spain)**

Under the distinguished patronage of H. M. King Alfonso XIII

July 18, 1926. — Grand Prix d'Espagne (speed)

July 22, 1926. — Grand Prix de Tourisme.

July 25, 1926. — GRAND PRIX d'EUROPE.

For all particulars apply to the :

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPANA (Alcalá, 69) Madrid.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

(Plaza de Oquendo) San Sebastian.

SAN SEBASTIAN'S BIG PROGRAMME OF HORSE AND MOTOR-CAR RACES.

VALUABLE PRIZES.

FINE SHOPS & WELL-KEPT STREETS.

FROM OUR OWN CORRESPONDENT.

SAN SEBASTIAN (Spain).

Fourteen race meetings will be held at San Sebastian this summer. Beginning on July 20, just before the big motor-car race, the Grand Prix d'Europe, they will continue throughout August and September. In addition to the races, horse shows will take place at Lasarte, which lends itself admirably to events of this kind. These will also begin on July 20 and go on until September 16. Three days after the latter



The Grand Casino
San Sebastian

date the rendezvous will be at La Barre, near Biarritz. Admirable arrangements have been come to between the societies of San Sebastian and Biarritz for the transportation of horses and at La Barre the horse shows will end on October 5.

The six principal racing events are as follows:—

Queen Maria Cristina's Cup on July 24 (25,000 pesetas).

Grand Criterium on August 1 (15,000 pesetas).

Prix Principe de Asturias on August 29 (25,000 pesetas).

The King's Cup on September 5 (50,000 pesetas) and

Prix Queen Victoria Eugenia on September 12 (25,000 pesetas).

The King races under the title and colours of the Duke of Toledo. He has stables in the vicinity, and nearly all the chief racing stables of Europe send horses.

Fashionable crowds attend these races and horse shows each year.

FRENCH AND ENGLISH.

Some English and Americans do not visit Spain, thinking to encounter language difficulties. There is no need to have any qualms on this point as far as San Sebastian is concerned. Not only have the large hotels got employés who can speak French, but there are nearly always people who speak English, particularly in the tourist offices and many of the banks.

The recent visit of King Alfonso and the Queen Mother went off remarkably well. It is interesting that while staying at the Hotel Maria Cristina,

although private rooms were set apart, their Majesties always ate in the public rooms when their arduous duties permitted and mingled with the hotel guests like everyday visitors. The King is very fond of using an American motor-car, which is driven by a Frenchman. The Queen Mother enjoys a game of mah-jong.

FINE SHOPS.

There are many fine shops in San Sebastian, and many of the leading Paris houses have branches here. One generally finds the price of articles clearly marked. The streets are broad and well kept, in dry weather up-to-date watering carts keep the dust down.

Motor-coaches from Biarritz, Saint-Jean-de-Luz and other neighbouring towns stop for lunch at a point between the Hotel Continental and the Hotel Biarritz. Travellers by tramway-car from Hendaye can always get out opposite the Hotel Hispano-Americano which is centrally situated. This hotel was remodelled and enlarged in 1922, and has commanding views of sea, mountain and river. At the restaurant the cooking is French. A motor-omnibus and an interpreter meet all the trains. Bookings at all the large hotels for Easter are above the average.

MOTOR RACES.

The Royal Automobile Club of San Sebastian in the Pasca de Oquendo has produced an attractive booklet dealing with the three principal motor races in July of this year. The Grand Prix d'Espagne (speed), for which the first prize is 10,000 pesetas, and the Cup of the Prince of Asturias takes place on July 18. Entries close May 15 at 6 p.m. July 22 is the day of the Grand Prix de Tourisme, entries closing as before. The biggest prize of all, the Grand Prix d'Europe is on July 25, the winner of which receives the King's Cup and 50,000 pesetas. Final entries can be made up to April 15 at 6 p.m. for this race.

The racing track has been greatly enlarged since last year, and in most places there is now room for three cars to run abreast. Only three signals are used during the races, a red flag to stop at once, a green flag to go slowly and a yellow flag to keep to the right. Senor Don Carlos Resines, general secretary of the Royal Automobile Club of Spain, will be the director of the course.

Arrivals include:—

Hotel Biarritz: General and Mrs. Alfau, Mr. Henry Buisan, enor Pablo Nolla, Senor Gonzaco Bustindin.

Hotel Hispano-Americano: Marqueso de Bolanos, Marqueso de Aulencia, Captain W. Poyntz, Mr. and Mrs. Manrique de Lara, Mr. and Mrs. Haene, Mrs. F. Simpbolanos, Marqueso de Aulencia, Captain Sillar, Miss P. Biggar, Mrs. and Miss Beridge, Mrs. G. Bothamley, Mrs. Antoniadi.

San Sebastian Mail
11/11

El Gran Premio de Eur

Recorriendo el circuito.

Con ocasión del campeonato de España de cross-country hemos hecho el viaje a San Sebastián. Como de costumbre, allí solamente hemos recibido atenciones y agasajos, y sirvan estas líneas de agradecimiento para los que tan bien se portaron con nosotros.

Libres ya, el domingo por la tarde, de nuestros quehaceres, hemos dedicado unas horas a recorrer y examinar el circuito donde en el mes de julio se han de correr las grandes pruebas donostiarra.

Razón tiene Faroux cuando ha calificado el circuito de Lasarte como el mejor de los permanentes de Europa. Efectivamente, no hay pista que pueda igualarse a esta magnífica carretera donostiarra.

Su perímetro, sabido es, mide exactamente 17 kilómetros 315 metros y en su trazado existen todas las facilidades posibles para el desarrollo, con el mínimo riesgo, de la máxima velocidad.

En un coche amablemente puesto a nuestra disposición por el amigo Lacort, y acompañados también por el infatigable Dueñas, comenzamos a recorrer el circuito.

Partimos de Oria; un poco antes se encuentra el lugar donde se da la salida en las pruebas. Por claros virajes y pequeñas rampas recorreremos hasta el kilómetro 2. Allí la paciencia y también la pericia de los ingenieros está puesta a

prueba. La montaña se les viene y el trabajo para detener el coche de las tierras es constante, no que esta dificultad será vencida y el ensanche de la carretera asegurado en aquellos virajes, si capaces.

Seguimos por un camino que nos recuerda la Castellana (chies), y pronto llegamos, pasado el kilómetro 4, a la bifurcación de penetrando en la carretera que a Hernani. El viraje, aunque un tanto peligroso y está muy bien aperlado.

Hasta la mitad del kilómetro se encuentra Urnieta, el camino recto, con ligeros desniveles; después, la carretera, siempre normal, se torna algo simosa, hasta 500 metros antes de llegar a Hernani, en el kilómetro 14. El trazado del circuito se desvía de normal y a través, puede decirse, de la montaña, sortea el pueblo, de la derecha y volviendo a unir el camino general en el kilómetro 15. Después de un viraje algo pronunciado.

Sigue la carretera con pequeñas curvas y virajes de amplitud hasta unirse nuevamente en el kilómetro 14 con la ruta de San Sebastián bajo un puente el ferrocarril, y pasado el kilómetro 15, deja a la derecha el valle de Bilbao, pasando por segunda vez a la línea ferroviaria.

Compendio Apuntado
12-3-20

AUTOMOBILE

Le Meeting de St-Sébastien

Deux BALLOT engagées dans le Grand Prix de Tourisme

Excellente nouvelle qui assure définitivement le succès du Grand Prix de Tourisme de Saint-Sébastien. Renouvelant un de ces gestes sportifs qui lui sont coutumiers, Ballot, créateur du fameux type 2-litres, engage deux voitures à Saint-Sébastien, dans cette même grande épreuve internationale qu'il avait si brillamment remportée l'an dernier; et cependant, la Ballot était d'une cylindrée sensiblement inférieure à celle de ses suivants immédiats.

Et on comprend parfaitement le grand conducteur du boulevard Brune, douze heures à plein gaz sur un circuit extrêmement accidenté, sinueux, où seule peut triompher une voiture résistante, sûre, pourvue d'un freinage puissant et apte aux démarrages rapides; c'est un programme bien fait pour séduire celui qui, le premier, entend doter la voiture de service, des qualités qui étaient jusqu'à lui, l'exclusif apanage des voitures de course.

L'engagement du vainqueur de 1925 montre quelle importance il faut accorder au meeting de Saint-Sébastien. N'oublions pas que l'Espagne est pour nous, un gros marché d'exportation; il est bon, il est excellent que la construction française, qui n'a jamais été battue dans le Grand Prix de Tourisme, continue d'y affirmer publiquement sa valeur hors pair. — C. Faroux.

J. Ballot
9-11-20

En seguida se atraviesa el pueblo de Lasarte (kilómetro 16), volviendo, tras una recta y una ligerísima curva, al punto de partida.

El recorrido del circuito ha sido una cosa ideal; el automóvil no corre, se desliza por aquellas magníficas carreteras, minuciosamente cuidadas, en las que el accidente se hace inexplicable. Reciba el Real Automóvil Club de Guipúzcoa nuestra felicitación. El trabajo gigantesco a que sus miembros vienen dedicándose desde hace unos años rinde sus frutos, y merced a esta constancia y al interés desinteresado con que laboran, tienen la satisfacción, el orgullo y si se quiere la vanidad, perfectamente lícita y justificada, de poseer el mejor circuito automovilista de Europa.

R. G. LAFOREST

Importantes subvenciones.

El Ayuntamiento de San Sebastián, comprendiendo toda la trascendencia deportiva y turística del Gran Premio de Europa, ha votado una subvención de 300.000 pesetas para el fondo de la organización, que abarca muchos e importantes desembolsos.

No se ha limitado su entusiasta apoyo a la precitada subvención. Ha querido también contribuir con importantes obras de embellecimiento de la ciudad abriendo nuevas vías de comunicación al circuito con la construcción de la avenida de Amilibia en el barrio del Antiguo y ha ensanchado considerablemente el puente de Santa Catalina, que sirve de entrada a los vehículos al centro de la capital.

El Estado, dando carácter nacional al IV circuito de San Sebastián, y afanoso de que el nombre de España alcance el mayor prestigio ante el extranjero, no ha dudado en prestar su apoyo material, otorgando una subvención de 250.000 pesetas.

Esta considerable suma de esfuerzos y voluntades, hará que el Gran Premio de

Europa alcance un relieve extraordinario por su más acabada organización y por su brillante éxito deportivo.

El programa del IV Circuito.

El Real Automóvil Club de España y el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, en estrecha colaboración, han preparado el programa del IV Circuito, que consta de tres grandes pruebas, que se disputarán los días 18, 22 y 25 de julio.

El primer día «Gran Premio de Velocidad» (España), para coches de cilindrada libre; el segundo: «Gran Premio de Turismo», y el tercero: «Gran Premio de Europa».

tomóvil Club de Guipúzcoa, destacado a París para trabajar sobre el terreno la participación de marcas francesas en la semana de Lasarte, había recibido promesa formal de la casa «Delage» de alinear tres coches en turismo y otros tres en velocidad Gran Premio de Europa.

Que «Talbot» prometió asimismo venir a dicho Gran Premio.

Que el miembro del R. A. C. G. salió para Italia, donde pensaba sacar más inscripciones, acaso «Fiat» y «Alfa Romeo»...

Que Itala ha probado en el banco de ensayos un motor, haciéndolo funcionar durante cinco horas a 6.000 revoluciones y la última media hora a 7.000, con un resultado brillante, que alcanzará 225 kilómetros de media horaria.

Que «Hispano Suiza» estudia su participación. Que en turismo saldrán 40 coches...

Que... hasta muy pronto.

UGALDE

La Hispano Suiza participará en el Gran Premio de Turismo.

La marca nacional Hispano Suiza participará—¿cómo no?—en las pruebas donostiaras. A la carrera presentará algún modelo nuevo, que ha de causar sensación y del que pronto daremos detalles.

Están ya editados los reglamentos, en un librito lujosamente presentado, figurando en su portada las banderas nacionales de España, Alemania, Austria, Bélgica, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Italia y Suiza.

También han sido editados unos nuevos planos del circuito, levantados por la Dirección de Caminos Provinciales, en los que consta las rampas, pendientes y el radio de los virajes y curvas.

A título de propaganda se han confeccionado unos planos en relieve del circuito de 78 por 62 metros al objeto de que sean expuestos en diversas casas de automóviles de España y Francia.

La última semana de inscripciones con derechos simples.

San Sebastián.—La presente semana es la última en que podrán inscribirse los participantes abonando derechos simples en el Gran Premio de Europa.

Parece ser que, por gestiones realizadas por el señor Segovia, prestigioso miembro del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, participarán en el Gran Premio las marcas «Delage» y «Talbot».

También se da como segura la participación de las firmas italianas «Alfa Romeo» y «Fiat», si bien esto último aún no es definitivo.

El circuito automovilista de Lasarte.

Para cuando aparezcan estas líneas en ESPAÑA SPORTIVA es muy posible que tengan confirmación oficial los «turiaux» que corrieron por San Sebastián a últimos de la semana pasada.

Dijose que un miembro del Real Au-

Diatto 18/3/1926

AUTOMOBILE

Pour le Grand Prix d'Europe

UN GROS SUCCÈS EN PERSPECTIVE

Nous avons eu le plaisir de nous entretenir hier avec Julio Segovia, délégué officiel du Royal Automobile Club d'Espagne et de l'Automobile Club de Guipuzcoa. M. Segovia revenait à Paris après avoir visité les principales usines italiennes ainsi que les usines d'Ettore Bugatti et de Mathis à Strasbourg.

Partout, comme bien on pense, le délégué espagnol a été admirablement reçu et rapporte de ce voyage la certitude que le meeting de Saint-Sébastien remportera en juillet prochain un énorme succès.

C'est ainsi que Diatto engagera deux voitures dans le Grand Prix d'Europe.

Chez Itala, on craint de n'être pas prêt à temps ; cependant les frères Conelli comme M. Binda ont donné bon espoir qu'ils pourront prendre le départ.

Aux puissantes usines Fiat, M. Fornaca, l'éminent directeur général, n'a pas voulu donner de promesses fermes pour la vitesse pure, mais a promis l'engagement de la grande marque italienne dans le Grand Prix de Tourisme.

Ansaldo sera également au départ ainsi que F.O.D. dont on n'a pas oublié le beau début sur le circuit Guipurcoan en 1925.

O. M. engage deux voitures 1.500 cmc. dans le Grand Prix d'Europe. Alfa Romeo n'a pas fait de nouvelles voitures, mais disputera sans doute avec Brilliperi le Grand Prix d'Espagne, formule libre, utilisant les fameuses 2-litres de 1925, triomphatrices à Spa et à Monza.

Isotta-Fraschini courra le Grand Prix de Tourisme avec sa belle 8-cylindres.

Notre ami Julio Segovia nous a dit quelle courtoisie il avait rencontrée chez le grand-officier Arturo Mercanti et aussi quel appui précieux. Quoi de surprenant, si on songe que c'est à l'éminent Mercanti qu'on doit la création du Grand Prix d'Europe.

6 Bugatti à Saint-Sébastien

Et voici qui nous intéresse plus particulièrement. Segovia, reçu à Molsheim comme Bugatti saï recevoir, apporte l'inscription de 3 Bugatti 1.500 cmc. dans le Grand Prix d'Europe, et de 3 Bugatti 2.000 cmc. dans le Grand Prix d'Espagne.

Bravo, Bugatti ! Et toutes nos félicitations à cet admirable lutteur, mécanicien original, personnel et artiste puissant.

M. Mathis était absent de Strasbourg ; mais nous avons tout lieu de penser que la maison, si souvent triomphatrice dans le Grand Prix de Tourisme de l'A.C.F. sera également représentée à Saint-Sébastien.

Un engagement sensationnel

Et nous pouvons annoncer comme certaine, sur intervention personnelle de S. M. Alphonse XIII, le départ, dans le Grand Prix de Tourisme de Saint-Sébastien, d'une marque de réputation mondiale qui n'en est plus à compter ses victoires et qui s'est imposée à toutes les compétences par la perfection et le fini de sa construction.

Enfin, M. Segovia se propose de revisiter ces jours-ci les usines françaises qui avaient déjà reçu la visite de M. Carlos Resines, secrétaire général du Royal Automobile Club d'Espagne. Celui-ci avait déjà reçu de précieuses adhésions. Raison de plus pour féliciter nos amis espagnols de leur activité intelligente.

Ah ! si l'A.C.F. avait délégué Gabriel Amand pour un voyage semblable en décembre dernier, nous aurions moins de motifs de tristesse.

Attention à la clôture

Rappelons que pour le meeting de Saint-Sébastien (Grand Prix d'Europe, Grand Prix d'Espagne et Grand Prix de Tourisme) les engagements à droits simples sont clos le 15 mars, à minuit.

Ils sont reçus, soit dans nos bureaux à l'Auto, soit à Madrid, au siège du Royal Automobile Club d'Espagne, soit à Saint-Sébastien. — C. Farour.

Sayley Mail
180-14-26

Diatto 18/3/1926

AUTOMOBILE

Ce soir, à minuit, aura lieu la clôture des engagements à droits simples pour le GRAND PRIX D'EUROPE

C'est ce soir, à minuit, que les dirigeants du Royal Automobile Club d'Espagne vont arrêter définitivement la liste des engagés à droits simples pour le Grand Prix d'Europe, qui va se disputer le 25 juillet aux portes de Saint-Sébastien, sur l'admirable et si probant Circuit de Lascarte, dont on doit la création au Royal Automobile Club de Guipuzcoa.

Ainsi que nous l'avons annoncé, de nombreux engagements sont déjà parvenus aux organisateurs. Parmi les premiers engagés il convient de citer : Bugatti, Diatto, Ansaldo, F.O.D. et O.M.

Quels seront les nouveaux noms qui vont venir s'ajouter à ce lot déjà imposant de concurrents ? Nous serons bientôt fixés. En tout cas, d'ores et déjà, on peut être certain que ce 4^e Grand Prix d'Europe connaîtra le gros succès, en raison non seulement de la valeur des maisons qui y prendront part, mais aussi de la façon dont il sera organisé par les dirigeants du sport automobile espagnol.

Rappelons que l'épreuve est ouverte aux voitures de 1.500 cmc. d'un poids minimum à vide de 700 kilos et que la distance sera de 779 kil. 175 (45 tours de circuit).

Les engagements sont fixés à 2.000 p. par voiture ; mais 1.000 p. seront remboursées pour chaque voiture ayant accompli le parcours total. Pour les voitures non classées il sera procédé à un remboursement partiel, basé sur le nombre de tours effectués.

Engag. simples jusqu'à ce soir minuit, au R. A.C. d'Espagne (69, Alcalá, Madrid), au R.A.C. Guipuzcoa (Plaza de Oquendo, Saint-Sébastien), ou à l'Auto. Les engagements à droits doubles seront acceptés du 16 mars au 15 avril.

Les engagements à-droits simples pour le Grand Prix d'Espagne (18 juillet) et le 4^e Grand Prix de tourisme de Guipuzcoa (22 juillet) sont reçus jusqu'au 15 mai.

Motor Races

SAN SEBASTIAN (Spain)

Under the distinguished patronage of H. M. King Alfonso XIII

- July 18, 1926. — Grand Prix d'Espagne (spec)
- July 22, 1926. — Grand Prix de Tourisme.
- July 25, 1926. — GRAND PRIX D'EUROPE

For all particulars apply to the :

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPANA (Alcalá, 69) Madrid

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

(Plaza de Oquendo) San Sebastian.

R
in e
give
C
contr
EX
ing t
him
Decer
-Ad
PR
ing
-112,
Galva
L
EA
41, B
M
TEN
les
BY
pri
ones

El Auto 16/3/1926

Gaceta del Norte
21/3/1926

AUTOMOBILE

Le Grand Prix d'Europe s'annonce comme un succès sans précédent

Bugatti, Delage, Talbot, Sima-Violet
et Eldridge seront au départ

Le Grand Prix d'Espagne (formule libre)
connaîtra, lui aussi, un beau succès.



Il est impossible de décrire l'enthousiasme de MM. Julio Ségovia et Zappino, délégués officiels des R.A.C. d'Espagne et de Guipuzcoa, quand ils sont venus, hier soir, à l'Auto nous annoncer les derniers engagements à droit simple reçus par eux pour le Grand Prix d'Europe.

On le comprendra aisément quand nous aurons dit qu'ils ont recueilli les engagements fermes de 18 voitures et la promesse formelle de voir venir s'ajouter à ce lot imposant une bonne douzaine de voitures italiennes,

dont les engagements régularisés ne pourront parvenir à Saint-Sébastien que dans quelques jours.

Quelles sont ces 18 voitures ? 3 Bugatti, puis 3 Delage, 3 Talbot, 4 Sima-Violet, 1 Eldridge-Spéciale, 3 Jean Graf-Soriano et 1 Guyot-Spéciale. La présence de Bugatti, de Delage et de Talbot au départ du Grand Prix d'Europe suffirait à elle seule pour assurer à cette classique épreuve internationale un magnifique succès.

Sima-Violet va débiter dans les grandes compétitions internationales. Ce que M. Violet a réalisé précédemment, permet de fonder le meilleur espoir sur ses nouvelles 1.500 cmc.

L'homme-bolide Eldridge, devenu constructeur, a réalisé une nouvelle 1.500 cmc. absolument remarquable ; il reviendra spécialement d'Indianapolis pour s'aligner sur le circuit de Lasarte au volant de ce rapide véhicule.

Ce sera un début également pour la maison Graf-Soriano dont les 1.500 cmc. sont, paraît-il, très rapides.

Les nouvelles Guyot-Spéciale, dont la mise au point est complètement terminée sont également de taille à faire quelque chose de très bien. Leur constructeur, Albert Guyot en pilotera une et compte bien faire une nouvelle démonstration des excellentes qualités ses machines. Il est fort possible que deux autres Guyot-Spéciale viennent s'ajouter à celle déjà engagée.

La participation italienne s'annonce par ailleurs comme devant être des plus importantes, et il est presque certain que dans quelques jours nous pourrions annoncer les engagements d'O.M. de Diatto, d'Itala, d'une Maserati-Spéciale, et, ce qui serait un vrai coup de théâtre, de trois nouvelles 1.500 cmc. Fiat.

Pour avoir des précisions sur la participation italienne, il faut attendre que les engagements régularisés soient parvenus au R.A.C. de Guipuzcoa à Saint-Sébastien. On devine facilement avec quelle impatience ce complément de la liste des participants au Grand Prix d'Europe va être attendu par les fervents du sport automobile...

X

Le Grand Prix d'Espagne formule libre dont les engagements à droit simple ne seront clos que le 15 mai, connaîtra, lui aussi, un joli succès. A l'heure actuelle on est déjà certain de la participation à cette épreuve des voitures suivantes : Bugatti 2 litres (3), Delage 2 litres (3), Sunbeam 4 litres (1), Sima-Violet 1.500 cmc. (4), Eldridge-Spéciale, Amilcar 1.100 cmc. (3), Graf-Soriano 1.100 cmc. (3), Guyot-Spéciale 1.500 cmc. (1), F.O.D. (2), Becquet-Spéciale (1).

Si on ajoute que le 4^e Grand Prix de tourisme de Guipuzcoa suscite, lui aussi, un gros intérêt auprès de tous les constructeurs, on peut affirmer que le meeting automobile de Saint-Sébastien de 1926 connaîtra un succès sans précédent. Cela prouve à quels résultats peuvent prétendre des hommes de la valeur des dirigeants du sport automobile espagnol.

El Gran Premio de Europa

Lá Fiat en la "finestra"

Acudirá si se presentan las demás grandes marcas europeas

«La Gazzetta del Popolo», de Milán, recibió una noticia de París anunciando la próxima inscripción de la «Fiat» en el Gran Premio de Europa, y he aquí lo que dice a ese propósito el aludido diario italiano:

«Podemos afirmar que ninguna decisión ha sido tomada hasta ahora por la «Fiat», ni en sentido favorable ni en sentido contrario.

Por otra parte, no termina la inscripción, con derechos dobles, hasta el 15 de abril.

La «Fiat» tiene tiempo para decidir lo que ha de hacer.

Nosotros creemos que la «Fiat» correrá en San Sebastián solamente en el caso en que participen las principales marcas extranjeras, de modo que la carrera ten-

Más vale evitar que curar. **FALONA** evita contagio enfermedades secretas. Obligatorio Ejército norteamericano.

ga verdaderamente el carácter de una gran competición internacional, digna del título de campeonato europeo.

La «Fiat» sabrá estar presente en la batalla para la defensa de los colores italianos.

La «Fiat» está preparada: el nuevo coche de «un litro y medio» a dos tiempos ha dado resultados óptimos. Se habla de velocidad superior a 210 kilómetros por hora, lo que para un motor de tan pequeña cilindrada es algo extraordinario.

La participación de la «Fiat», en la carrera depende de los acontecimientos.

La gran Casa torinesa está, por ahora, asomada a la ventana.

¿Seguirá en la «finestra», sin descender al campo?

Sería bien sensible, porque su presencia aumentaría la brillantez del Gran Premio.

No viaje usted sin ONDOIBIL.

Daily Mail - 9-11-26

Motor Races
SAN SEBASTIAN (Spain)

Under the distinguished patronage of H. M. King Alfonso XIII

July 18, 1926. — *Grand Prix d'Espagne (speed)*

July 22, 1926. — *Grand Prix de Tourisme.*

July 25, 1926. — **GRAND PRIX d'EUROPE.**

For all particulars apply to the :

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPANA (Alcalá, 69) Madrid.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
(Plaza de Oquendo) San Sebastian.

Motor Races
SAN SEBASTIAN (Spain)

Under the distinguished patronage of H. M. King Alfonso XIII

July 18, 1926. — *Grand Prix d'Espagne (speed)*

July 22, 1926. — *Grand Prix de Tourisme.*

July 25, 1926. — **GRAND PRIX d'EUROPE.**

For all particulars apply to the :

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPANA (Alcalá, 69) Madrid.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
(Plaza de Oquendo) San Sebastian.

Motor Races
SAN SEBASTIAN (Spain)

Under the distinguished patronage of H. M. King Alfonso XIII

July 18, 1926. — *Grand Prix d'Espagne (speed)*

July 22, 1926. — *Grand Prix de Tourisme.*

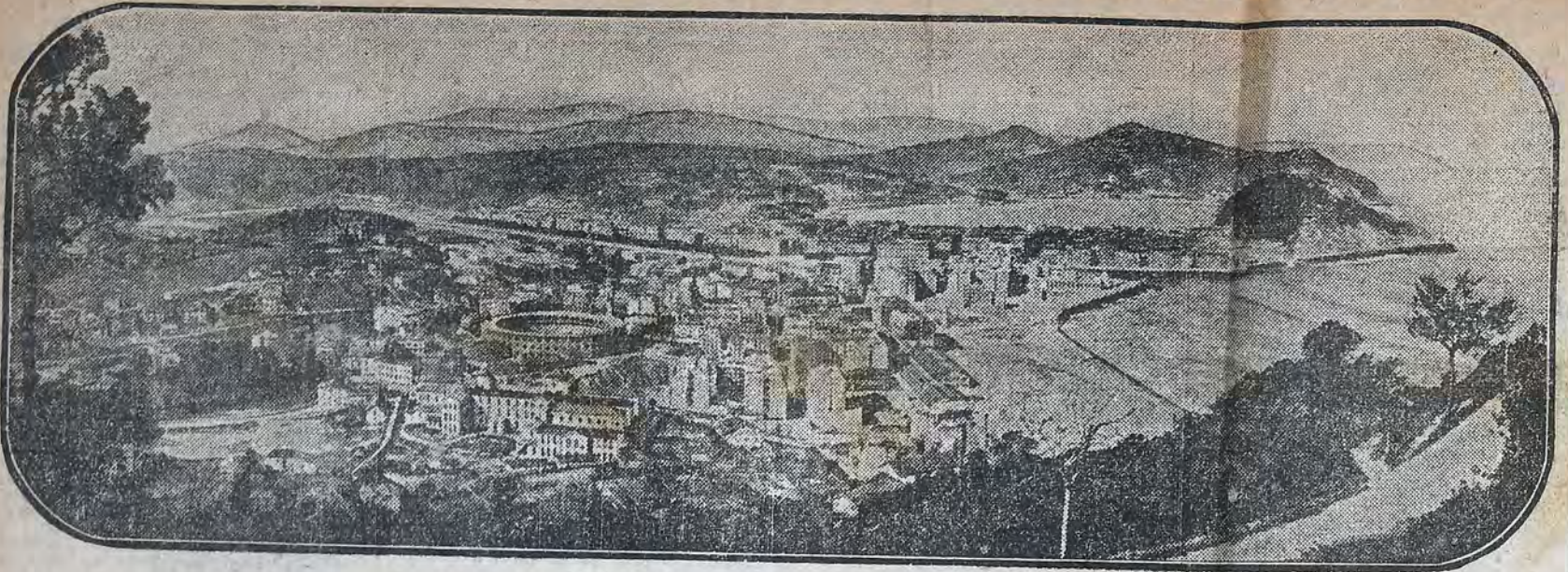
July 25, 1926. — **GRAND PRIX d'EUROPE.**

For all particulars apply to the :

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPANA (Alcalá, 69) Madrid.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
(Plaza de Oquendo) San Sebastian.

LA GRANDE SEMAINE AUTOMOBILE DE St-SÉBASTIEN (18-25 Juillet)



Une vue panoramique de Saint-Sébastien.

GRAND-PRIX D'ESPAGNE, GRAND-PRIX DE GUIPUZCOA ET GRAND-PRIX D'EUROPE

GRAND-PRIX D'ESPAGNE

Le Royal Automobile-Club d'Espagne, avec le concours du Royal Automobile-Club de Guipuzcoa, organise pour le 18 juillet prochain une épreuve qui porte le nom de Grand-Prix d'Espagne. Elle se disputera sur le magnifique circuit fermé de Saint-Sébastien, d'un périmètre de 17 kilomètres, et comportera 40 tours, soit 692 kil. 600. Ouverte et internationale, elle sera soumise au règlement sportif de l'A. I. A. C. R. Les engagements doivent être adressés avant le 15 mai au R. A. C. E. (Alcala 69, Madrid), ou au R. A. C. G. (plaza de Oquendo, St-Sébastien). La course sera dotée de plus de 50,000 pesetas de prix, dont un de 30,000. Les droits d'inscription sont de 1,000 pesetas par voiture, dont 500 seront remboursés à toutes celles qui auront accompli le parcours total.

GRAND-PRIX DE TOURISME DE GUIPUZCOA

Sur le même circuit se courra le 22 juillet le Grand-Prix de tourisme de Guipuzcoa, ouvert à toutes les catégories, depuis les 750 cmc. jusqu'au 5,000 cmc., et doté de 10,000 pesetas de prix. Les droits d'engagement seront de 250 pesetas par voiture, et devront être envoyés avec l'inscription aux mêmes adresses avant la même date que pour l'épreuve précédente et la suivante.

GRAND-PRIX D'EUROPE

Enfin, le 25 juillet, se courra le quatrième Grand-Prix d'Europe, doté, outre la Coupe de S. M. le roi d'Espagne, de près de 100,000 pesetas de prix. Les droits d'engagement seront de 2,000 pesetas par voiture, également remboursables en partie. En outre, chaque conducteur prenant le départ recevra un prix de 500 pesetas.

Ces trois belles épreuves représentent un effort d'organisation dont on ne saurait trop féliciter les deux grands clubs espagnols, dont on connaît d'ailleurs l'esprit hautement sportif et les puissants moyens. L'industrie automobile française trouvera à l'occasion de faire de belles démonstrations, dont l'intérêt ne lui échappera pas.

Nous ne pouvons, faute de place, publier les règlements complets de ces épreuves. Mais nous pensons qu'ils seront envoyés aux intéressés sur demande adressée au R. A. C. G., plaza de Oquendo, à San-Sébastien. Pour ceux de nos lecteurs qui seraient désireux d'en prendre tout d'abord connaissance, nous en tenons un exemplaire à leur disposition dans nos bureaux.

René DASTARAC.

Les engagements

GRAND PRIX D'ESPAGNE

À l'heure actuelle, les engagements suivants sont officiellement enregistrés :

- 1.100 cmc. : Amilcar I, Amilcar II, Amilcar III; Graf-Soriano I, II et III; Eldridge-Spécial I.
- 1.500 cmc. : Sima-Violet I, II, III et IV; Guyot-Spécial I et II; Becket-Spécial I.
- 2.000 cmc. : Delage I, II et III; Bugatti I, II et III.
- 4.000 cmc. : Sunbeam L.

GRAND PRIX DE TOURISME DE GUIPUZCOA

- 750 cmc. : Jean Graf IV.
- 1.100 cmc. : Jean Graf II et III.
- 1.500 cmc. : Jean Graf I.
- 2.000 cmc. : Ballot I et II; Bugatti I.

GRAND PRIX D'EUROPE

- 1.100 cmc. : Graf-Soriano I, II et III.
- 1.500 cmc. : Sima-Violet I, II, III et IV; Guyot-Spécial I et II; Eldridge-Spécial I.
- 2.000 cmc. : Bugatti I, II et III; Delage I, II et III.

Figurent en outre parmi les engagements trois voitures Talbot dont la cylindrée n'est pas indiquée.

Une liste déjà aussi copieuse, près de trois mois avant la course, indique la faveur que trouvent ces trois épreuves auprès des constructeurs. Il est permis d'en conclure que la semaine de Saint-Sébastien sera le grand événement automobile de l'année.



La carte du circuit

La Petite Journalle 26



THE SAN SEBASTIAN MEETING.

Valuable Cash Prizes Attract an Important List of Competitors for the Spanish Grand Prix and the Grand Prix d'Europe.

FOR the Spanish Grand Prix, which takes place on July 18th, and the Grand Prix d'Europe, scheduled for July 25th., more entries have been received than for any other international races, largely on account of the substantial cash prizes offered and the special facilities which are being given by the Spanish authorities to the competitors. It would appear, indeed, that big cash prizes are essential for the success of a race to-day.

In the Grand Prix d'Europe there are to be three Delage, three Bugatti, three Darracq, four Sima-Violet, an Eldridge Special, two Guyot, and three Graf-Soriano cars. These are all cars fitted with engines not exceeding 1,500 c.c.

The Spanish Grand Prix is open to heavier metal, and three two-litre Delage cars are entered, together with three two-litre Bugatti, three 1,100 c.c. Amilcar, in which category also come the three Graf-Soriano, a 1,500 c.c. Eldridge Special, together with four Sima-Violet and two Guyot cars of the same capacity. A single Becquet

B 12

is entered, but its capacity is not given, and, finally, the list closes with the four-litre, twelve-cylinder Sunbeam which recently captured the world's flying kilometre record.

Provided that the cars are good examples of their class, this race should be more interesting than any other racing car event of the year. The Sunbeam, by reason of its relatively large, modern engine, will certainly have the advantage when acceleration is in question, and if there is any length of straight on the course should be the fastest. On the other hand, the larger engine needs much more petrol, and possibly the speed may cause more frequent tyre changes, so that the smaller cars may, in the end, run at a faster average.

The Grand Prix d'Europe was first organised in 1923 and won by Salamano on a Fiat at a speed of 91.0 m.p.h. In 1924 Campari, with an Alfa-Romeo, was successful at 71.0 m.p.h., and in 1925 Ascari, also with an Alfa-Romeo, was the victor at 74.46 m.p.h.

26

"AUTOCAR"

April - 30th 1926.

July - Mail - 30th - 26

Motor Races

SAN SEBASTIAN (Spain)

Under the distinguished patronage of H. M. King Alfonso XIII

July 18, 1926. — *Grand Prix d'Espagne (speed)*

July 22, 1926. — *Grand Prix de Tourisme.*

July 25, 1926. — **GRAND PRIX d'EUROPE.**

For all particulars apply to the :

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPANA (Alcalá, 69) Madrid.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
(Plaza de Oquendo) San Sebastian.

AUTOMOBILE

Le Meeting de St-Sébastien

(Circuit de Lasarte, 18 au 25 juillet)

(Suite de notre article de 1^{re} page)

Le circuit

Les travaux formidables entrepris pour faire du circuit de Lasarte un modèle du genre avancent rapidement. La nouvelle route, évitant la traversée d'Hernani, est ouverte à la circulation. Celle permettant l'accès aux tribunes une fois le circuit fermé, va bientôt être terminée; elle a été élargie de telle façon que deux voitures pourront s'y croiser facilement.

Le circuit mesure maintenant 17 kil. 315. Les tribunes auront 200 mètres de long, 15 mètres de profondeur, 9 mètres de haut et pourront contenir environ 6.000 personnes. Le garage a été prévu pour 10.000 voitures.

Tout récemment, Louis Rigal, l'excellent pilote de la maison Peugeot, est venu visiter le circuit. Il a été enchanté et, d'après lui, le tour du circuit pourra être effectué à une moyenne de 142 kil. à l'heure.

Les concours financiers

La députation provinciale de Guipuzcoa a alloué cinq millions de francs pour les travaux de mise en état du circuit.

L'Etat espagnol a accordé aux organisateurs une subvention d'un million de francs, enfin la ville de Saint-Sébastien a voté une subvention de 1 million 300.000 francs. De plus, elle a tenu à faciliter l'accès au circuit en construisant une nouvelle voie, l'avenue Amilibia, et en élargissant le pont Santa-Catalina.

Les prix

Les différentes épreuves du meeting seront dotées de façon véritablement royale. C'est ainsi que 1 million 100.000 francs de prix en espèces seront répartis de la façon suivante : Grand Prix d'Europe, 572.000 fr.; Grand Prix d'Espagne, 264.000 fr.; Grand Prix de Tourisme, 264.000 francs.

A ces prix viennent s'ajouter les Coupes de LL. MM. le Roi et la Reine, celles du Prince des Asturies, de la Députation de Guipuzcoa, de la Ville de Saint-Sébastien, de l'Association Nationale des Importateurs, du R.A.C. d'Espagne, du R.A.C. de Guipuzcoa, des maisons Packard, Renault, Hartford-Dewandre-Repousseau, Shell, Autolina, etc.

Les commissaires sportifs

La direction et la surveillance sportives des épreuves seront assurées de la façon suivante :

Directeur des courses : M. Carlos Résines, secrétaire général du R.A.C. d'Espagne.

Commissaires : MM. le comte de Santan-Maria de Robio, président de la commission sportive du R.A.C. d'Espagne; Manuel Rézola, président du R.A.C. de Guipuzcoa; José-Muro Lara, Ramon Sainz de los Terreros et le comte de Villagonzalo, du R.A.C. d'Espagne.

Pour s'engager

Si les engagements pour le Grand Prix d'Europe ont été définitivement clos sur le superbe total de 21 voitures, ceux des autres épreuves : Grand Prix d'Espagne et 4^e Grand Prix de Tourisme de Guipuzcoa, sont encore ouverts, à droits simples jusqu'au 15 mai et à droits doubles jusqu'au 1^{er} juin. Ils doivent être adressés au R.A.C. de Saint-Sébastien, ou au R.A.C. d'Espagne, Alcala 69, Guipuzcoa, plaza de Oquendo, à Saint-Sébastien.

Rappelons également que les maisons non-concurrentes peuvent louer des stands de ravitaillement au prix de 1.000 pesetas par stand et par épreuve, jusqu'au 15 mai, et de 2.000 pesetas jusqu'au 1^{er} juin.

RETOUR D'AMERIQUE

MM. Rosengart, de la maison Peugeot, et Donnay, de la maison Chenard-Walcker, sont rentrés hier soir à Paris.

Hier soir, à 23 heures, le train transatlantique a ramené à Paris MM. Lucien Rosengart et René Donnay, administrateurs-délégués des maisons Peugeot et Chenard et Walcker, qui étaient partis le 31 mars pour un voyage d'études en Amérique.

Parmi la foule des voyageurs, nous avons en vite fait de trouver ces deux chefs d'industrie dont la France peut être fière. Après les salutations et les poignées de main, nous avons infligé au deux voyageurs le traditionnel supplice de l'interview.

M. Donnay, que sa famille était venue attendre, nous pria de l'excuser, mais il ne voulut néanmoins pas nous quitter sans nous dire que les constructeurs français ont le plus grand intérêt à aller voir ce qui se fait en Amérique.

Après avoir serré de nombreuses mains, M. Rosengart s'est très aimablement mis à notre disposition. Donnons-lui la parole : « Je reviens absolument enchanté de mon voyage, et si vous le voulez bien, j'irai droit au but. Il est absolument indispensable que les constructeurs français mettent sur pied une société d'études réunissant les fonds nécessaires qui permettra l'organisation de voyages du genre de celui que nous venons d'accomplir; de cette façon ils pourront tous se rendre compte de la nécessité absolue qu'il y a de nous grouper pour pouvoir répondre au formidable effort américain, effort dont la puissance

Paris

10-5-26

Paris

10-5-26

Le Meeting de Saint-Sébastien

(Circuit de Lasarte. — 18 au 25 juillet)

Attention à la clôture des engagements

Nous voici à trois jours de la date fixée pour la clôture des engagements à droit simple pour le Grand Prix d'Espagne et le Grand Prix de Tourisme de Guipuzcoa.

Un des principaux animateurs de ce grandiose meeting, M. Julio Ségovia, est actuellement à Paris, pour rendre visite à tous les constructeurs susceptibles de s'engager dans ces deux épreuves. Installé à l'Hôtel Continental, il y restera jusqu'à vendredi, se tenant à la disposition de toute personne ayant besoin de renseignements sur le meeting. Il nous a annoncé hier l'engagement de trois Salmson et d'une quatrième Bugatti pour le Grand Prix d'Espagne; de trois Lorraine-Diétrich 3 litres 500 et d'un Sénéchal 1.100 cmc. pour le Grand Prix de Tourisme.

A l'heure actuelle les engagements reçus se répartissent de la façon suivante :

Grand Prix d'Espagne : Delage (3), Bugatti (4), Sunbeam (1), Amilcar (3), Graf (2), Eldridge (1), Sima-Violet (4), Guyot (2), Becquet-Spéciale (1), Salmson (3), soit 24 voitures.

Grand Prix de tourisme : Ballot (2), Bugatti (2), X... (1), Graf (4), Salmson (3), B.N.C. (4), Peugeot (3), Lorraine-Diétrich (3), Sénéchal (1), soit 23 voitures.

Le Grand Prix d'Europe dont les engagements sont clos définitivement a réuni 21 voitures.

Désireux de donner le plus de facilités possible aux représentants de la presse qui viendront assister au meeting, les organisateurs ont obtenu des autorités espagnoles et françaises l'autorisation d'installer une ligne spéciale télégraphique directe entre les tribunes du circuit et Bordeaux, Madrid et Bilbao, l'installation de nombreux postes téléphoniques et le demi-tarif pour l'expédition des télégrammes. Une brigade spéciale de télégraphistes et de téléphonistes assurera le service sous les ordres de M. Estanga, chef du centre télégraphique de Saint-Sébastien.

Les engagements et les locations de stands de ravitaillement à droit simple sont ouverts jusqu'à samedi et à droits doubles jusqu'au 1^{er} juin. Ils doivent être adressés au R.A.C. d'Espagne, 69, Alcala Madrid ou au R.A.C. de Guipuzcoa, plaza de Oquendo, Saint-Sébastien.

CHARLAS

Pais Vasco

27-5-1926

En una nota oficiosa que el gobernador civil facilitó ayer a los reporteros que hacen en aquel Centro oficial su información, se aborda un asunto que es bastante interesante para que lo dejemos pasar sin comentario, y sin comentario elogioso, por de contado. De no ser elogioso, no podría aparecer el comentario. Pero, por esta vez, coinciden todas las opiniones.

Desde el primero, que se celebró en 1923, el éxito del Circuito Automovilista de San Sebastián, iniciado entonces brillantemente, ha ido en aumento, en una proporción tal, que el año pasado, por celebrarse un año de sus más interesantes pruebas en domingo, alcanzó proporciones insospechadas. Fue aquello una consagración definitiva y una prueba evidente de que la celebración del Circuito anual se ha convertido en una necesidad que no puede dejar de ser satisfecha.

No es descubrir un nuevo Continente, el afirmar que el Circuito de este año con su Gran Premio de Europa, va a constituir una atracción mundial a la cual concurrirán no sólo turistas del Continente, sino de América, en cantidad y calidad tales, que solamente con la admirable organización que le va a dar nuestro benemérito Real Automóvil Club de Guipúzcoa—que lleva cerca de un año preparándolo—puede garantizarse un éxito resonante.

Esta entidad integrada por unos amantes hijos de Donostia, que desinteresadamente y sólo por amor a su pueblo se impusieron esta ardua y difícilísima misión y cuyos trabajos y desvelos merecen la gratitud y el aplauso de San Sebastián, se está preocupando hasta de lo que parece más secundario, siendo como en realidad es, muy principal.

Desde luego, la organización en la parte que corresponde a "las tribunas" comprendiendo en esta denominación a los servicios todos y de todo género, en Lasarte, será verdaderamente perfecta. Lo garantiza el que ya lo fue desde el primer Circuito, habiendo merecido del importante diario deportivo de París "L'Auto" elogio tan expresivo como el de decir: "...tenemos que aprender no poco de estos españoles que a la primera vez han conseguido una organización tan perfecta". Eso, dicho por un periódico francés, es sobradamente elocuente.

Este año se ha aumentado en mucho la capacidad en las tribunas y si algún defecto se notará será el de que todavía resulten insuficientes. Pero no es cosa de construir una Plaza de Toros en línea recta.

Pero no es de las tribunas y de los servicios en Lasarte de lo que se trata ahora. El éxito de los años anteriores que, como ya hemos dicho antes, será acrecentado en enorme proporción este año, ha hecho nacer en los cerebros de nuestros "sensillos casheros" la idea genial de conquistar unos miles de duros, lo cual, cuando se hace de una manera digna es digno de aplauso.

Ya en los años anteriores, y es-

pecialmente en el último, algunos propietarios y colonos de terrenos enclavados a ambos lados de las carreteras del Circuito, o levantaron unas toscas tribunas, o simplemente permitieron estacionarse en aquellos terrenos al público; pero en uno y otro caso, cobrando un canon que en algunos lugares era un poquito elevado.

Para el Circuito de este año se ha desarrollado una que pudiéramos llamar enfermedad "tribunística", que está siendo muy contagiosa entre los "sensillos casheros". Añadidos los pobrecitos por el celo de una copiosa cosecha de duros y pesetas, sin tenerlos que sembrar ni darles un cultivo que les proporcionaría sinsabores y tirabajas, parece que en casi todos, pero especialmente en los poseedores de lugares estratégicos—estos lugares "estratégicos" son aquellos en que más probabilidades hay de que haya "hule"—, ha nacido la idea de construir tribunas destinadas a ser alquiladas al público.

Nada, absolutamente nada hay que oponer a ese justísimo deseo de sacarle dos cosechas al manzano. Es más: como con ello se va a proporcionar al público en general una comodidad, hasta se debe dar facilidades a los que quieren construir tribunas para el público. Pero...

Tanto la autoridad gubernativa como el R. A. C. deben erigirse en Providencia del público y afortunadamente, parece que se han acordado a tiempo.

Hay que velar por las vidas y haciendas de los ciudadanos. La construcción de las tribunas debe estar severamente vigilada y una vez construidas, no muy cercanas a la carretera, deben ser reconocidas muy escrupulosamente, antes de ser autorizada su explotación. Está en lo posible el querer construir un tingladillo que no resista se el peso que tiene que resistir.

Eso, en cuanto a la defensa de las vidas. En cuanto a la defensa de las haciendas, hoy tiene la autoridad—¡alguna cosa habíamos de tener!—facultades omnímodas para defender los bolsillos de los ciudadanos contra una posible explotación, ya que es sabido que los consabidos "sensillos casheros" no suelen pararse en barras para extraer los ligados del que necesita algo de ello al sacrosanto grito de "si quieres tomas y si no, dejas". El precio de explotación de las tribunas debe tener un límite máximo, que pudiera indicar el mismo R. A. C. G., según el lugar que la tribuna ocupe, contestando al grito de los "casheros" con el de "si te conformas, hases y si no te conformas, no hases tribuna".

Lo mismo exactamente que debe hacerse con los restaurantes y bares que se instalarán al aire libre. No sería justo que a los tenderos se les imponga la tasa y a los cantineros de ocasión se les permita abusar.

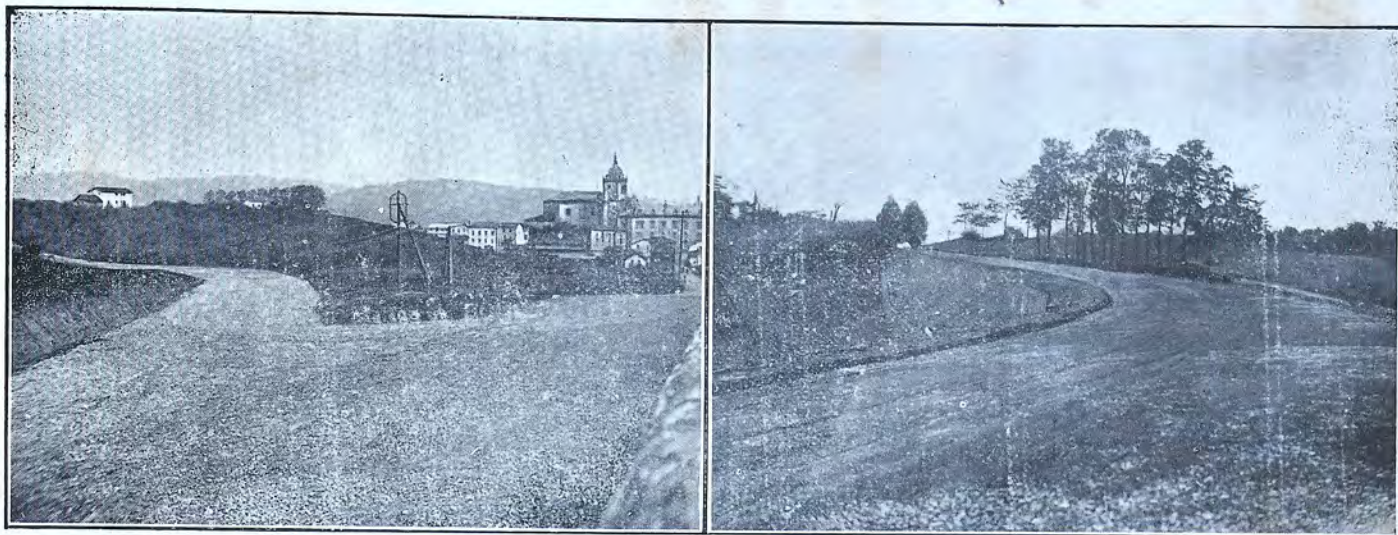
La plausible actitud adoptada por el gobernador y por el R. A. C. etétera, nos permiten abrir el pecho a la esperanza de que todo marchará como debe marchar.

GORROCHA.

Omia - mes de Juin 1926

LE MEETING DE SAINT-SÉBASTIEN

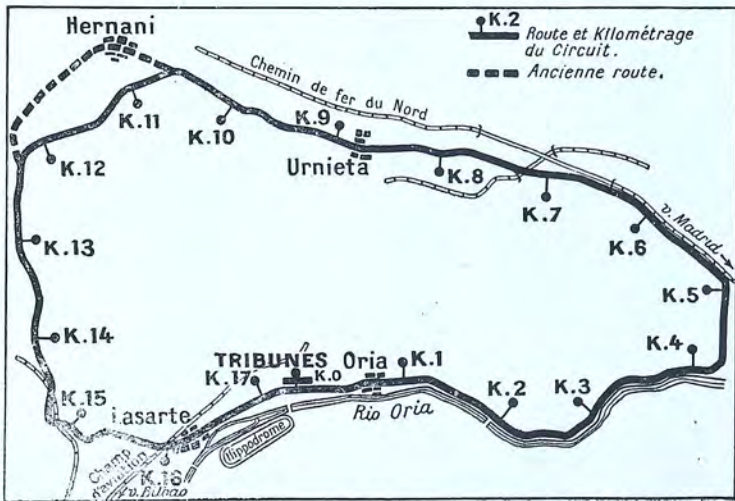
(18-25 Juillet 1926)



LES RACCORDEMENTS DU NOUVEAU CIRCUIT AVEC L'ANCIEN. — A gauche, l'entrée de la route spécialement construite qui évite la ville d'Hernani (on aperçoit Hernani à droite de la photographie). — A droite, la sortie de la route spéciale.

Le meeting de Saint-Sébastien sera certainement la réunion sportive la plus importante de l'année. Combien sont en effet plus probantes, plus intéressantes et plus suivies par les constructeurs, les épreuves sur circuit routier, de préférence aux autodromes qui, eux, répondent mieux à la mentalité américaine.

On sait que les dirigeants du Grand Club de Guipuscoa, disposant d'enviables ressources et soutenus par l'État lui-même, ont pu, en quelques années, établir et mettre au point le circuit de Lasarte, désormais impeccable, grâce aux rectifications successives apportées à un certain nombre de virages du parcours et notamment à la construction de route (dont nous donnons ci-dessus quelques vues) qui permet d'éviter la traversée difficile du pittoresque village d'Hernani.



PLAN DU CIRCUIT DE SAINT-SÉBASTIEN (17 KILOM. 150 M.)

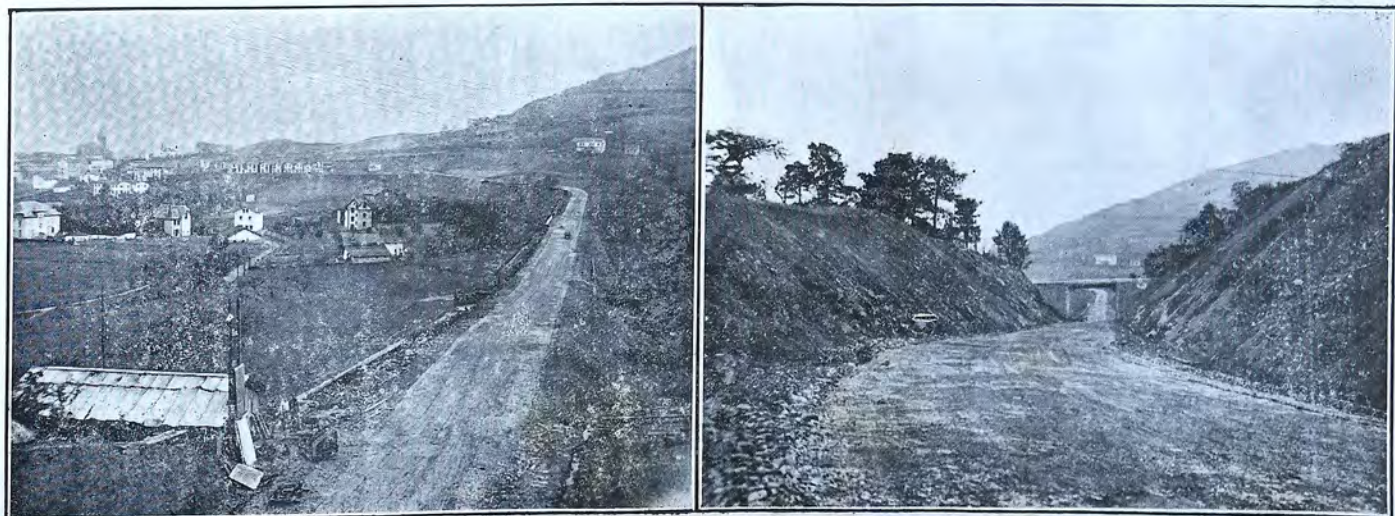
LES CONCURRENTS : GRAND PRIX D'EUROPE (18 Juillet — 1779 kil. 500).
 3 O. M. - 3 Bugatti. - 3 Talbot. - 2 Guyot.
 - 1 Eldridge. - 4 Sima-Violet. - 3 Delage.

GRAND PRIX DE TOURISME (22 Juillet — 12 heures).

- Catégorie G : 3 B. N. C. — 4 Amilcar. — 2 Chenard-Walcker. — 3 Jean Graf. — 2 Salmson. — 2 G. M. — 2 Sénéchal. — 1 Sara. — 1 Ariès.
- Catégorie F : 1 Bugatti. — 1 Jean Graf.
- Catégorie E : 3 O. M. — 4 Bugatti. — 2 Georges Irat. — 2 T. A. M. — 2 Ballot.
- Catégorie D : 2 Ariès. — 1 Overland.
- Catégorie C : 3 Lorraine-Diétrich. — 1 Willys Knight. — 3 Buick. — 2 Peugeot.
- Catégorie B : 1 Studebaker. — 3 Mercedes.

GRAND PRIX D'ESPAGNE (25 Juillet — 629 kil. 600).

- 3 Salmson. — 4 Sima-Violet. — 1 Sunbeam. — 1 Bequet-Spécial. — 8 Bugatti. — 3 Delage. — 3 Amilcar. — 2 Guyot. — 2 Jean Graf. — 1 B. N. C. — 1 Eldridge.



LES DEUX GRANDES LIGNES DROITES DU CIRCUIT DE SAINT-SÉBASTIEN.

La Vanguardia 5 Agosto 1926

Automovilismo

LA FUTURA CARRERA

Por las impresiones transmitidas por telégrafo y por nuestras crónicas complementarias, que han tenido la fortuna de coincidir con las opiniones emitidas por competentes compañeros, testigos de lo que acaba de suceder en el circuito de Lasarte, han podido convencerse nuestros lectores que las carreras Grandes Premios de Europa y de España no han constituido sendos éxitos deportivos, ya que ni la emoción ni el interés se impuso entre los que, rindiendo el culto que al automovilismo es debido, acudieron a San Sebastián con la esperanza de contemplar las grandes luchas, que por su categoría de *grandes premios* se merecían.

Realmente estamos atravesando una grave crisis de «Grandes Premios» y urge buscar un remedio para que en años sucesivos, en Lasarte, como en Cataluña, donde con tanto cariño y entusiasmo se persigue la celebración de importantes manifestaciones automovilistas, se consiga despertar el interés público con hechos que real y verdaderamente le satisfagan.

Nuestro querido amigo don Manuel F. Creus, miembro de la junta directiva del Real Automóvil Club de Cataluña y de su comisión deportiva, como lo es también del comité organizador de nuestras exposiciones de automóviles, viene desde hace tiempo consagrado, en la revista «Stadium», a comentar el movimiento automovilista mundial, y tratando de tema tan interesante como el que preocupa a nuestras primeras entidades dedicadas al fomento del deporte en cuestión, toca, a nuestro juicio, con el dedo en la mismísima llaga, en una forma que conceptuamos factible de ser llevada a feliz término.

Realmente lo que interesa al comprador de un coche de turismo no es que bata el record mundial de velocidad, sino que establezca el de la máxima resistencia y regularidad, que trepe fácilmente por las cuestas y no conozca las panas en largos trayectos, y eso mismo interesa a los fabricantes nacionales y a los vendedores de marcas extranjeras, esto es, traducir en realidades lo que pomposamente se dice a diario en las planas de anuncios de periódicos y revistas.

Una prueba turista de Barcelona a San Sebastián y a Madrid, con dos ascensiones a Montserrat y a Guadarrama y una carrera de 58 vueltas consecutivas al circuito de Lasarte, son para «acreditar» las condiciones de un coche, alcanzando el que venza en la prueba el Gran Premio a que aspira todo aquel comerciante que desea conseguir el mayor escalafón en cuanto a número de ventas se refiere.

Qué duda cabe que de realizarse el proyecto que inicia nuestro amigo y querido compañero Manolo Creus, el número de inscripciones sería verdaderamente considerable, sin temor a «faits». ¡Qué duda cabe que una inteligencia entre los elementos directivos de los Reales Automóviles Clubs de España, Guipúzcoa y Cataluña, habría de reportar los más óptimos frutos! Oigamos cómo se expresa Creus, y dignense tomar de ello nota los valiosos elementos que figuran al frente de nuestras más importantes entidades automovilistas:

«Ya se ha corrido el Gran Premio de Europa con la nueva fórmula de los 1.500 c. c. Cuando allá en 1924 se debatía a quién correspondía organizarlo, si a Cataluña o a San Sebastián, nosotros dijimos que no nos entusiasmba semejante organización, pues el entonces flamante Gran Premio de Europa no había sido más que un mote aplicado a los Grandes Premios Italiano primero, y Francés luego. Vino la celebración de tan retumbante prueba en 1925 con sus propios medios, y en Bélgica sólo corrieron dos marcas y cinco coches en conjunto. Este año, con sacrificios, dignos de mayor suerte, San Sebastián lo organiza, y después de publicada una lista de inscritos, que no queremos criticar, pero que para los profanos recordó algo parecido al Gran Premio 2 litros de apertura del autódromo de Terramar, sólo dos marcas tomaron la salida, una de ellas sin preparación ninguna y la otra, dueña absoluta de la situación, ganó de mano maestra, pero sin inquietudes. Aquello dijimos y esto ha sucedido; no es que nos alegremos; pero, francamente, podemos muy bien felicitarnos de no haber roto lanzas por tener

en nuestra región tal carrera; muchos dineros hubiéramos gastado y poco éxito hubiéramos obtenido. Abogábamos en aquel entonces por la prueba turista, y si bien la de este año de San Sebastián no ha sido de la importancia de unas 24 horas de Le Mans, ha resultado, por lo menos, la más interesante de la semana donostiarra. ¿Es que tampoco pueden tener éxito las pruebas turistas? Sí, y nunca dejaremos de ser optimistas de lo que defendemos, si ello se enfoca en sentido español, nada de copias de lo que se hace fuera. No miremos allende los Pirineos; organizando en España y para España y entonces los sacrificios tendrán el seguro éxito que se merecen. El R. A. C. E., secundado por los demás Automóviles Clubs nacionales, puede hacer muy bien las cosas. ¿No fué una prueba completamente a la española el Gran Premio del Automóvil Club de España 1913 y ha sido la carrera de mayor éxito que se ha celebrado en nuestra nación? ¡Y qué éxito! La célebre marca «Rolls-Royce», que no concurre a carrera alguna, complacida por su reglamentación, inscribió un equipo. ¿Dónde y cuándo en el mundo se ha visto cosa igual?

Nosotros, que modestamente laboramos pro automovilismo, queremos en este momento histórico de la crisis de las carreras, lanzar una idea, no para que sea aceptada, pero sí para que, por lo menos, la lean quienes tienen en sus manos poderosas organizaciones, cual la del circuito de Lasarte, y que al reflexionar sobre el desengaño del Gran Premio de Europa, no dejarán de buscar algo interesante para desquitarse en 1927.

Nuestro proyecto es: un Gran Premio de España con dos clasificaciones, una general y por fórmula, en la que pueda clasificarse el que mayor rendimiento haya efectuado, y la otra, dividida por categorías, con vencedor por categoría, sirviendo de base el tiempo mínimo, que en este caso sería la suma de los diversos tiempos que luego detallaremos, siendo las categorías cuatro: 1.500 c. c., 2 litros, 3 litros y 5 y más, equipados los coches con carrocerías turistas completamente de acuerdo a los tipos de catálogo.

La salida se efectuaría en Barcelona; en la primera etapa tendría lugar una carrera en cuesta a Montserrat, llegando los coches a Lérida, Huesca o Zaragoza, según se decidiese. La segunda etapa, de la ciudad escogida a San Sebastián, donde se correrían 1.000 kilómetros en Lasarte y luego en dos etapas a Madrid, con una prueba en cuesta en el Guadarrama. La suma de tiempo sería el Montserrat, Lasarte y Guadarrama. Los tiempos de las etapas a base de 45 a la hora, contándose en ellas solamente las diferencias de retroceso que aumentarían la suma total.

Los adelantos no contarían, a fin de evitar accidentes en el camino. Indicamos la media de 45, por haberse demostrado en las pruebas de R. M. C. C. ningún peligro ofrece para la circulación, máxime no teniendo los conductores la preocupación de los controles secretos, que en esta carrera se suprimirían.

Como que nuestro amigo Creus no es de los que acostumbran a aferrarse a su idea con carácter intransigente, el proyecto puede ser susceptible de mejora y de enmienda, y nosotros nos complaceríamos mucho en recoger opiniones respecto de este importante particular, porque ello significaría que la idea lanzada, que nosotros recogemos con el mayor gusto, no ha caído en el vacío, y se iría haciendo atmósfera para, insensiblemente al parecer, poder llegar al anhelo que tan noblemente se persigue.

N. M.