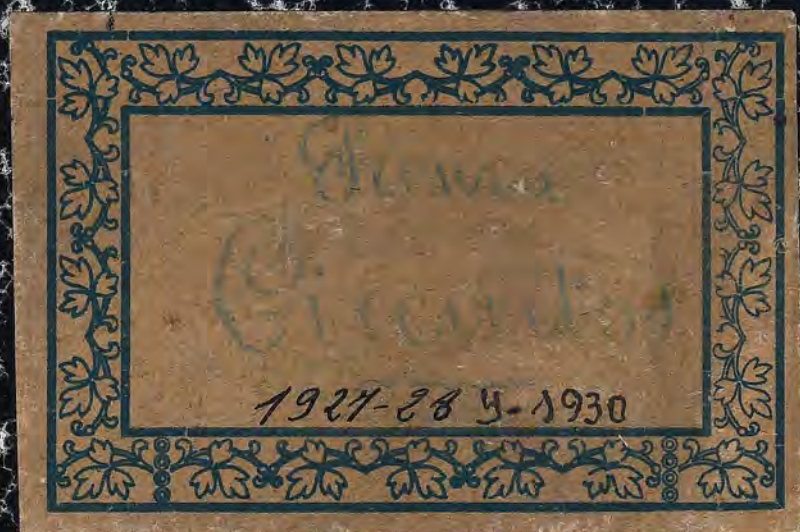


RACVN 007
C 2-03



927 P 100 1000

Articles parus dans
"Le Temps"
à l'occasion du Meeting de
Saint-Sébastien 1924

(25 au 31 juillet)

ANNEXE
N° 021

9 Juillet 1927

Le meeting de Saint-Sébastien

La clôture des engagements pour le meeting annuel de Saint-Sébastien, qui commencera dans une quinzaine de jours, s'est effectuée.

Les grands-prix verront en ligne 34 concurrents ; quant à l'épreuve de 12 heures, elle compte 20 inscriptions.

Les principales marques françaises qui seront représentées sont Bugatti, Delage, Salmson, Amilcar, Peugeot, Lorraine-Diétrich, etc.

20 Juillet 1927

Les Grands-Prix d'Espagne

On télégraphie de Saint-Sébastien l'arrivée de Robert Benoist, vainqueur du Grand-Prix de l'Automobile-Club de France.

On signale également l'arrivée de nombreuses voitures Bugatti de course. Quinze Bugatti appartenant à des particuliers sont engagées dans les Grands-Prix.

Les épreuves commenceront lundi prochain par le Grand-Prix de Saint-Sébastien.

9N 17 12 188N

22 Juillet 1927

Le meeting de Saint-Sébastien

On télégraphie de Madrid que le meeting de Saint-Sébastien qui commencera lundi prochain sera présidé par le roi Alphonse XIII et par la reine Victoria.

C'est le Royal-Automobile-Club de Guipuzcoa qui assurera l'organisation du meeting.

Trois équipes françaises sont déjà réunies.

L'équipe Delage, composée de Benoist, Morel et Bourlier, est installée à Saint-Sébastien.

L'équipe Bugatti, dirigée par Costantini, a élu domicile à Hendaye. La maison Amilcar s'est installée à Hernani, à 9 kilomètres de Saint-Sébastien.

Les routes du circuit sont en parfait état.

24 Juillet 1927

Le 5^e Grand-Prix de Saint-Sébastien

Demain dimanche se dérouleront les opérations du pesage des véhicules prenant part au 5^e Grand-Prix de Saint-Sébastien, lequel se disputera après-demain lundi. Le départ en sera donné à 10 heures aux tribunes de Lasarte.

Ce Grand-Prix s'annonce comme devant donner lieu à une compétition sérieuse : il a réuni 36 engagés; les plus notoires marques y sont représentées : Bugatti, Amilcar, Hispano-Suiza, Talbot, Salmson, etc.

L'épreuve se disputera sur une distance de 692 kil. 600, soit 40 tours de circuit de Saint-Sébastien, lequel développe 47 kil. 315.

On sait que de gigantesques travaux terminés entièrement cette année ont été entrepris dès l'année dernière sur ce circuit dont le tracé nouveau et plus rapide permet d'éviter la traversée de la ville d'Hernani.

Le 5^e Grand-Prix de Saint-Sébastien est réservé aux voitures de course de toutes cylindrées, c'est-à-dire que toute liberté est laissée aux concurrents; seul un poids minimum est imposé, allant de 300 à 1,500 kilos, suivant la cylindrée des véhicules.

Pendant la course, le conducteur sera seul à bord. Le gagnant recevra une coupe, don du prince des Asturies, et 20,000 pesetas (83,000 fr.). Les autres gagnants se partageront un total de 20,000 pesetas.

25 Juillet 1927

AUTOMOBILISME

Le meeting de Saint-Sébastien

(De notre envoyé spécial)

Saint-Sébastien, 23 juillet.

Les opérations de pesage des voitures du grand prix de Saint-Sébastien ont été avancées d'un jour. Elles ont commencé aujourd'hui et se continueront demain; c'est demain également que l'on connaîtra le nombre des partants qui dépassera vingt-cinq.

Aujourd'hui se sont présentées cinq Bugatti, trois Amilcar, deux Salmson et six autres voitures diverses.

Le prince des Asturies est venu assister aux opérations de pesage, se faisant présenter les conducteurs et, parmi les constructeurs, M. Ettore Bugatti qui était venu accompagner quelques concurrents qui pilotent des voitures de sa marque.

Le prince des Asturies examina longuement la nouvelle et splendide huit cylindres que conduisait M. Ettore Bugatti lui-même et avec laquelle il était venu, en une étape de 13 heures, de Nancy à Hendaye, soit 1,100 kilomètres, dans la journée d'hier, en conduisant d'un seul bras; on sait, en effet, qu'il y a deux mois, le constructeur de Molsheim a eu le bras gauche brisé par suite d'une chute de cheval, et il n'est pas encore rétabli.

La splendide torpedo, longue de 6 mètres, véritable salon de la route, fut aussi l'objet d'une seconde visite de l'infant Don Jaime, frère du prince des Asturies; tous deux félicitèrent longuement M. Ettore Bugatti.

S'intéressant à la technique de la voiture, les fils du roi d'Espagne demandèrent que fût découvert le capot de cette splendide voiture qui montra aux yeux avertis le plus bel ensemble mécanique que l'on ait vu depuis longtemps.

Avec ses huit cylindres en ligne, enfermés dans leurs gaines d'aluminium aux lignes pures et immaculées d'huile, malgré un pareil voyage, la nouvelle Bugatti tient les promesses qu'avait faites son créateur.

Rarement une voiture donna une telle impression de puissance, de robustesse et de confort. Suspendue remarquablement, munie de Hartford, et équipée d'énormes pneus Dunlop de quinze centimètres de diamètre sur des roues de un mètre de hauteur, l'engin est splendide sur la route, dans son allure rapide et silencieuse, glissant, pour ainsi dire, à 100 kilomètres à l'heure avec aisance et pouvant atteindre les 200. C'est de la voiture de très grand luxe; son prix l'indique, d'ailleurs; plusieurs exemplaires ont été vendus 500,000 francs l'unité.

Sur sa création, M. Ettore Bugatti dut faire plusieurs courtes conférences et on ne le laissa repartir qu'à la nuit pour Hendaye.

Signalons, à propos du grand prix de Saint-Sébastien qui sera disputé lundi, qu'il est ouvert à toutes les voitures, formule libre, mais qu'un classement, avec 10,000 pesetas de prix, interviendra pour les voitures jusqu'à 1,100 cmc de cylindrée qui, en réalité, courront leur propre course.

26 Juillet 1927

AUTOMOBILISME

Le Grand-Prix de Saint-Sébastien

(De notre envoyé spécial)

Saint-Sébastien (tribunes), 25 juillet.

Ce matin a été donné, à 10 heures, le départ du 5^e Grand-Prix de Saint-Sébastien, qui se dispute sur la distance de 40 tours de circuit, soit 692 kilomètres 600.

Le temps était splendide lorsque M. Frederico Zappino abaissa son drapeau devant dix-sept concurrents.

Avant ce signal, la route du circuit avait été « fermée » par M. Ettore Bugatti sur sa nouvelle huit cylindres ayant à bord les autorités administratives de la province de Guipuzcoa.

On remarquait la présence du roi d'Espagne, arrivé dès huit heures, de la reine et de sa suite, de l'infant don Jaime, des gouverneurs civil et militaire de Guipuzcoa, de la municipalité de Saint-Sébastien, de M. Jacques Moreau, représentant l'Automobile-Club de France, des membres de l'Automobile-Club de Guipuzcoa, organisateur de l'épreuve, dont le président, M. Manuel Rezola, était absent, retenu par un deuil.

Le directeur de la course est M. Antonio San Gil, président de la commission sportive, qu'assiste M. Julio Segovia, animateur de ce meeting, récemment nommé adjoint de la municipalité.

La foule est venue nombreuse ; les garages attenants aux tribunes sont envahis par la plus belle collection de voitures luxueuses que l'on puisse

imaginer, tandis que des neuf heures et demie les voitures, dont certaines ont été pesées la veille tardivement, viennent se placer sous les ordres du starter.

Voici la liste des partants :

1. Materassi (Bugatti).
2. Maleplane (Buc).
4. X... (Hisparco).
7. Morel (Amilcar).
10. Bernhardt (Hudson).
12. Fourny (B. N. C.).
18. Conelli (Bugatti).
20. Martin (Amilcar).
21. Gaupillat (B. N. C.).
23. Dubonnet (Bugatti).
24. Jourdan (Salmson).
25. Leblanc (Amilcar).
29. Martinetti (Salmson).
30. Zubiaga (B. N. C.).
31. Chiron (Bugatti).
34. Blancas (Bugatti).
35. Bret (Bugatti).

Le départ des concurrents fut longuement acclamé par les spectateurs.

Hier au soir, après les courses de taureaux, le roi fit appeler M. Ettore Bugatti, avec lequel il alla essayer la nouvelle huit cylindres.

Le roi conduisit lui-même durant 50 kilomètres, après quoi il déclara acheter une voiture semblable, qui lui sera livrée dans trois mois et qu'il a payée un demi-million.

La nouvelle, connue ce matin aux tribunes, y a fait sensation.

Dernières Nouvelles

La Grand-Prix de Saint-Sébastien

(De notre envoyé spécial)

Lasarte, 25 juillet.

Au 10^e tour, c'est-à-dire au quart du parcours total. Materassi est en tête en 1 h. 20 m. 42 s. Pendant le 10^e tour, le record de vitesse pour le circuit de Lasarte, qui avait été battu l'an dernier

par Costantini avec 135 kilom. 273 à l'heure, est battu par Chiron, qui effectue ce tour à la vitesse de 135 kilom. 508.

27 Juillet 1927

AUTOMOBILISME

Le Grand-Prix de Saint-Sébastien

(De notre envoyé spécial)

Saint-Sébastien-Tribunes, 25 juillet.

Le 5^e Grand-Prix de Saint-Sébastien s'est déroulé par une journée splendide, fraîche et ensoleillée à souhait, devant une assistance élégante et nombreuse.

Au centre des tribunes claires, dressées au flanc du coteau verdoyant, la loge royale fut parmi les plus animées, le roi et la reine marquant par leur présence, du début à la fin de la course, tout l'intérêt qu'ils portent aux manifestations de l'industrie automobile.

Dès le début de l'épreuve, le train fut sévèrement mené par Materassi, talonné de près par Chiron qui, lui aussi, fit une course splendide et dut à un changement complet des huit bougies de son moteur, dès le premier tour, le désavantage de perdre trois tours. Blessé ensuite par une pierre à l'œil gauche, cet excellent conducteur n'en termina pas moins brillamment.

Quant à Materassi, il résista à l'assaut de tous, farouche d'énergie. Parti premier, il le fut toujours jusqu'à la fin et il battit le record du tour du circuit de 17 kil. 315 en 7 minutes 27 secondes, soit à 140 kilomètres à l'heure.

Dubonnet et Conelli firent tous deux une course très régulière d'allure, n'ayant certainement pas le brio d'un Materassi ou d'un Chiron, qui furent les grands virtuoses du jour sur des voitures qui, contrairement à ce qui était annoncé, avaient des moteurs de 2 litres de cylindrée et non pas de 2 litres 300.

Bref, cette épreuve à formule libre fut un véritable triomphe pour les voitures Bugatti, qui ne se virent inquiétées par aucune autre. La voiture américaine Hudson, pilotée par Bernhard, d'une cylindrée très supérieure, se retira avant la moitié du parcours.

La catégorie des 1,100 centimètres cubes ne fut pas moins disputée et la victoire resta à Martin, un des trois représentants d'Amilcar, dont les deux autres, Morel et Leblanc, connurent la malchance. Morel eut un roulement à billes de son pont arrière brisé ; quant à Leblanc, il fut stupéfaitement immobilisé par une panne d'essence, loin des tribunes, avec une fuite au réservoir. Dans cette catégorie, les abandons furent plus nombreux ; on nota ceux de Uribesalco sur Hispanco, dès le premier tour, et des B. N. C., pilotées par Gaupillat et Zubiaga, immobilisées respectivement après cinq et un tour.

Bref, le classement officiel proclamé fut le suivant pour les 692 kilomètres 600 de la course :

Cinquième grand-prix de Saint-Sébastien :

1^{er}, Materassi, en 5 heures 28 minutes 49 secondes, soit à la vitesse moyenne de 126 kil. 600, battant le record local.

2^e, Dubonnet, en 5 heures 32 minutes 11 secondes.

3^e, Conelli, en 5 heures 40 minutes 30 secondes.

4^e, Chiron, en 5 heures 59 minutes 45 secondes.

5^e, Bret, en 6 heures 21 minutes 56 secondes.

Ces cinq concurrents montaient tous des voitures Bugatti 2 litres, à compresseurs, munis de carburateurs Zénith, équipées de pneumatiques Dunlop.

Catégorie 1,100 cmc :

1^{er}, Martin, en 6 heures 25 minutes 35 secondes, soit à la vitesse moyenne de 108 kilomètres à l'heure, sur voiture Amilcar 1,100 cmc, à compresseurs, muni du carburateur Solex, équipée de pneumatiques Dunlop et d'amortisseurs Hartford Silentbloc.

2^e, Jourdan, en 7 heures 11 minutes 22 secondes, sur voiture Salmson, équipée de pneumatiques Dunlop.

Les cinq voitures Bugatti victorieuses dans le Grand-Prix de Saint-Sébastien sont, nous l'avons dit, d'une cylindrée de 2 litres, munies de compresseurs spéciaux. La puissance peut être évaluée à 160 chevaux environ à 6,200 tours. Elles ont accompli pour l'ensemble une course de régu-

larité et d'équipe remarquable. Par comparaison avec l'an dernier, tous les temps records ont été battus ; cependant, on ne peut oublier qu'avec une 1,500 cmc sans compresseur en 1926 Costantini, sur sa Bugatti, qui accusait environ 90 Ch, réalisa le tour en 7 min. 40 sec., soit à 135 kil. 502 de moyenne.

L'alimentation du moteur est assurée par un carburateur Zénith ; le freinage, du système Bugatti. Le graissage des voitures se fait sous pression et par force centrifuge ; mais ce qu'il faut indiquer surtout, c'est que ce sont des voitures construites en série pour les clients de la marque.

Dans la catégorie 1,100 cmc, la victoire est justement revenue à un consciencieux conducteur, Martin, habituel défenseur des couleurs d'Amilcar, dont il mena à la victoire la rapide et nerveuse voiture. Chaque semaine, dans toute la France, le nom de cette marque est parmi ceux des vainqueurs habituels de nombreuses épreuves hebdomadaires. La victoire plus précieuse d'aujourd'hui dans le Grand-Prix de Saint-Sébastien témoigne des progrès et de l'allant des dirigeants des usines Amilcar.

Le Grand-Prix de Saint-Sébastien fut un précieux enseignement au point de vue de la qualité des pneumatiques. Ce qu'il faut surtout retenir à ce sujet, ce sont les démonstrations fournies par plusieurs concurrents, notamment les bugattistes qui, partis sur d'autres pneus que des Dunlop et ayant échappé et crevé à souhait, changèrent leurs roues amovibles à peu près à mi-course contre d'autres roues équipées en Dunlop.

Mais cela ne doit pas faire oublier le résultat remarquable obtenu par les cinq Bugatti victorieuses, toutes munies de pneus Dunlop, détenteurs aussi du record du tour de ce difficile circuit à 140 kilomètres à l'heure. Enfin, la classe des voitures de 1,100 cmc fut aussi l'occasion d'une double victoire pour le Dunlop, aussi populairement répandu dans le monde des coureurs qu'il est employé par celui des touristes. Il faut enfin associer à ces succès techniques l'amortisseur Hartford Silentbloc, qui équipait la voiture Amilcar 1,100 cmc de Martin.

A propos de ces amortisseurs et de leur application sur les voitures Bugatti, on sait que toutes les voitures de série de cette marque sont livrées à la clientèle avec des Hartford Silentbloc.

Une interview de M. Ettore Bugatti

Nous avons pu joindre M. Ettore Bugatti après la victoire qu'il venait de remporter. Comme nous le complimentons, il nous dit : « Certes, je me réjouis d'un nouveau succès de mes voitures ; toutefois je ne saurais vous cacher qu'une autre très grande satisfaction s'ajoute à celle de ma victoire sportive ; c'est la faveur dont j'ai été honoré par le roi d'Espagne qui, après un essai de ma nouvelle voiture de grand tourisme, a bien voulu m'acheter un châssis de cette dernière création. Quand hier, à six heures du soir, je me suis rendu au palais de Miramar, au rendez-vous fixé par le roi pour une promenade d'essai, figurez-vous que j'ai été en retard de quelques minutes pour un méchant panne de bougie. Mais le roi qui est un automobiliste fervent a compris cet incident, et nous sommes partis ensuite sur la route du circuit où le chef de l'Etat a pris en mains le volant et a conduit avec maestria, je le dis sans flatterie, ma puissante 8 cylindres et cela à toutes les allures.

» Le prince des Asturies et l'infant Don Jaime, je le sais, avaient dit à leur père tout le bien qu'ils pensaient de ma nouvelle voiture de tourisme qui a séduit le roi, puisque celui-ci m'a demandé de lui livrer le plus tôt possible — ce sera d'ici deux ou trois mois — un châssis qui, sitôt après avoir été carrossé en Espagne, roulera sur les routes de la péninsule.

» C'est pour moi un grand honneur et une consécration qui m'est d'autant plus sensible, qu'elle est le fait d'un monarque particulièrement averti en matière automobile ».

Dans la nouvelle voiture de M. Ettore Bugatti, nous sommes revenus à Hendaye où est installé le quartier général des courses pendant la semaine de Saint-Sébastien.

29 Juillet 1927

AUTOMOBILISME

Le meeting de Saint-Sébastien

(De notre envoyé spécial)

Saint-Sébastien-tribunes, 28 juillet.

LE CRITÉRIUM INTERNATIONAL DE DOUZE HEURES

Aux tribunes de Lasarte, ce matin, l'affluence était moins grande que celle de dimanche dernier pour assister au départ de la course de douze heures, qui s'annonce cependant comme devant être àprement disputée dans la plupart des catégories.

C'est aujourd'hui jour férié, mais comme l'épreuve ne se termine qu'à 23 heures, c'est surtout dans la soirée que le public viendra nombreux.

Dans l'ensemble on compte quinze voitures partantes qui ont été pesées et contrôlées hier. Certaines seront conduites, ainsi que le règlement le permet, par deux pilotes; d'autres n'auront qu'un seul conducteur.

Au moment du départ les voitures ont été rangées d'un côté de la route, moteur arrêté; de l'autre côté se tenaient debout les conducteurs, lesquels, au signal du chronométrateur, s'élançèrent en courant vers leurs véhicules pour démarrer aussitôt que possible après la mise en marche automatique du moteur, ce seul mode de lancement étant autorisé au cours de l'épreuve.

Un seul conducteur doit être à bord et les réparations ou ravitaillement doivent être effectués sans aucune aide; on sait aussi que, durant les heures de nuit, l'éclairage du véhicule doit obligatoirement fonctionner, sous peine d'arrêt de la voiture par les commissaires.

Voici la liste des concurrents partis :

Catégorie C (3,000 à 5,000 cmc) : 1. Brisson et Bloch (Lorraine-Diétrich); 2. Boillot et Wagner (Peugeot); 4. Rigal et Serre (Peugeot).

Catégorie D (2000 à 3,000 cmc) : 6. Laly et Chassagne (Ariès); 8. Duray et Chassagne (Ariès).

Catégorie E (1,500 à 2,000 cmc) : 9. Clause et Gros (Bignan); 11. Poirier (Th. Schneider); 12. Rost et Lehoux (Georges Irat); 15. Rossi et Burie (Georges Irat).

Catégorie F (1,100 à 1,500 cmc) : 16. Sabipa (Bugatti); 20. Christian (Lombard).

Catégorie G (750 à 1,100 cmc) : 23. Zubiaga (B. N. C.); 24. Bouriat et Bussienne (E. H. P.); 30. Alvarado (Salmson); 33. Acosta (Amilcar).

Le Critérium international de douze heures oblige, on le sait, les concurrents à couvrir un minimum de distance en fonction de la cylindrée du moteur. Un classement par la plus grande distance effectuée est fait pour chaque catégorie et une coupe est offerte par la députation du Guipuzcoa au véhicule dont le rapport entre la distance couverte à celle imposée est le plus élevé.

A propos des voitures Ariès qui prennent part à cette épreuve dans la catégorie des 3 litres il est bon de rappeler que les deux engins pilotés par Laly et Durdy sont des voitures de série, aménagées pour le grand tourisme avec carrosserie spacieuse de quatre places.

Celle de Laly, qui a participé antérieurement avec succès à toutes les épreuves de tourisme, s'est signalée cette année au cours des 6 heures de Bourgogne, a gagné sa catégorie aux 24 heures de Belgique et a triomphé ces jours derniers au circuit de Saint-Brieuc, gagnant la coupe Florio. Dans chacune de ces épreuves, on a constaté la régularité de marche de la voiture Ariès, véhicule économique, confortable, de construction parfaite.

LA PROMENADE DES ENFANTS DU ROI D'ESPAGNE

M. Ettore Bugatti, qui assistait au départ du Critérium de douze heures, se montre naturellement enchanté de la faveur royale et du fait que le roi Alphonse XIII s'est rendu acquéreur, pour son usage personnel, d'une de ses nouvelles et somptueuses voitures de grand tourisme.

Avant-hier, aussitôt après le Grand-Prix de Saint-Sébastien, le constructeur de Molsheim fut mandé au palais de Miramar où il arriva vers les 5 heures de l'après-midi. Le désir du roi était de faire essayer à ses enfants la superbe 8 cylindres Bugatti, dont il venait de passer commande.

Conduite par M. Ettore Bugatti, toujours privé de l'usage de son bras gauche, le vaste et confortable véhicule eut comme passagers le prince des Asturies, l'infant don Jaime et les deux autres fils du roi. Alors, par les routes du circuit remontant vers Tolosa, commença, dans une région très accidentée et par des chemins de traverse, une promenade agréable et rapide qui montra non seulement la souplesse de ce remarquable engin, mais aussi sa maniabilité exceptionnelle et la douceur de sa conduite.

Plus de deux heures après le départ, les enfants du roi regagnèrent le palais de Miramar, ne tarissant pas d'éloges sur le nouveau et si moderne véhicule à bord duquel ils avaient accompli une courte mais agréable randonnée d'expériences.

Le roi, qui repartait le lendemain avec sa famille pour Santander, avait tenu à ne pas quitter momentanément Saint-Sébastien sans procurer aux siens la même satisfaction qu'il avait éprouvée lui-même.

ECLECTISME INDUSTRIEL

En rentrant hier à l'hôtel, une surprise nous a été réservée : le jeune fils de M. Bugatti, âgé de quatre ans et demi, était au volant d'une minuscule voiture électrique automobile, jouet de grand luxe, construit — naturellement — par M. Bugatti et qui actuellement se fabrique en une série à mille exemplaires, cette production étant vendue d'avance en France, en Europe et même en Amérique.

A la fin de l'année, pour les étrennes prochaines, on trouvera dans tous les grands magasins la Bugatti électrique, véritable petite automobile électrique de transport qui ne coûtera que 5,500 francs.

Et pour l'année qui vient, M. Ettore Bugatti nous promet un bateau pour traverser l'Océan à cent kilomètres à l'heure. On ne saurait être plus éclectique qu'aux usines de Molsheim. — P. R.

30 Juillet 1927

AUTOMOBILISME

Le meeting de Saint-Sébastien

(De notre envoyé spécial)

Saint-Sébastien (tribune), 28 juillet (minuit).

LE CRITÉRIUM INTERNATIONAL DE DOUZE HEURES

La cinquième course classique de 12 heures du meeting de Saint-Sébastien vient de se terminer. Ce fut une épreuve difficile sur un circuit bien tracé, lequel constitue un sévère banc d'essai pour la mécanique propre et les accessoires de la machine, allumage, freins, pneus, éclairage.

Quinze voitures étaient parties, sept seulement terminèrent, soit un déchet de plus de 50 0/0 qui souligne la difficulté de l'épreuve.

Le début fut fertile en abandons et en incidents. Dès le premier tour, Christian, qui pilote la Lombard n° 25, s'arrête au ravitaillement, répare assez longtemps, puis déclare abandonner. Ensuite, deux équipes d'amateurs espagnols, Alvarado-Pedrosa et Acosta-Lara, se retirent, les premiers au quatrième tour, les seconds après six; ceux-là ont eu des ennuis avec leurs soupapes, ceux-ci avec leur radiateur.

Au dixième tour, panne de dynamo qui immobilise la B. N. C. de Zubiaga-Fournier, ainsi mise hors de course, et, enfin, Poirier, pilotant une Th. Schneider, se voit également mis hors de course après 340 kilomètres pour avoir reçu une aide extérieure que, d'ailleurs, il n'avait pas sollicitée.

Pendant les trois premières heures, André Boillot a mené une course magnifique. Parti en tête dès le premier tour, il ne fut dépassé par aucun et quand son équipier Wagner le relaya, il avait couvert 343 kil. 900 à plus de 114 kilomètres à l'heure, établissant le record du tour de piste pour voitures de sport à 117 kilomètres à l'heure, ce qui est remarquable pour une voiture pesant plus de 2,000 kilos.

Une course remarquable fut aussi fournie par Rost, lequel suivit Boillot à quelque 500 mètres; il dépassa celui-ci quand la Peugeot d'André Boillot ravitailla en essence et eau, puis passa le volant à son coéquipier Wagner, lequel s'en fut à belle allure, mais pas pour longtemps, car, à 3 kilomètres des tribunes, dans un virage, la voiture fut déportée contre un arbre et se retourna, très heureusement sans dommage pour Wagner; celui-ci se tira, par miracle, indemne de l'aventure. Mais le véhicule était sérieusement endommagé; il fut laissé sur place dans le champ et Wagner revint à pied aux tribunes.

Après six heures de course, à la moitié du parcours, et sans tenir compte des différentes catégories, les distances couvertes étaient les suivantes :

Rost-Lehoux (Georges Irat), 650 kil. 500. — Close-Gros (Bignan), 607 kil. 200. — Rigal-Serre (Peugeot), 605 kil. 150. — Brisson-Bloch (Lorraine-Diétrich), 579 kil. 900. — Rossi-Burie (Georges Irat), 578 kil. 200. — Bouriat-Bussienne (E.H.P.), 573 kil. 800. — Duray-Chassagne (Ariès), 550 kil. 500. — Laly-Chassagne (Ariès), 544 kil. 700. — Sabipa (Bugatti), 487 kil. 500.

La performance de Rost-Lehoux, avec une 2 litres, en tête depuis l'accident de Wagner, fut applaudie dès qu'elle fut connue par le public.

Rigal-Serre prenait alors la seconde place pour la distance couverte, se plaçant en tête de la catégorie 5 litres. Celle de 3 litres voyait, comme premiers, Duray et Chassagne, et celle de 1,400 cmc, les excellents coureurs Bouriat et Bussienne, qui firent une course de régularité. Quant à Sabipa, il était très en retard; il n'avait pas couvert

la moyenne imposée, par suite de multiples arrêts causés par une mise au point vraiment insuffisante, la voiture avec laquelle il courait l'ayant amené la veille au soir de Paris. Il devait du reste abandonner après 600 kilomètres.

Nul incident jusqu'aux trois quarts du parcours. Après neuf heures, dans chacune des catégories sont en tête :

3,001 à 5,000 cmc : Brisson-Bloch (Lorraine-Diétrich), 895 kil. 900.

2,001 à 3,000 cmc : Duray-Chassagne (Ariès), 875 kilomètres 600.

1,501 à 2,000 cmc : Rost-Lehoux (Georges Irat), 915 kil. 300.

751 à 1,000 cmc : Bouriat-Bussienne (E. H. P.), 854 kil. 450.

A la onzième heure, dans la nuit noire, l'allure se ralentit et Brisson-Bloch passent en seconde place de la forte catégorie.

Il n'y aura plus d'incident jusqu'à la fin et le classement officiel, après une longue attente, est ainsi proclamé.

LE CLASSEMENT PAR CATÉGORIES

3,001 à 5,000 cmc : Premiers : Rigal-Serre, sur voiture Peugeot, carburateur Zénith, munie de pneumatiques Dunlop, projecteur et démarreurs Marchal, amortisseurs Hartford-Silentbloc, couvrant 1,188 kil. 688 (moyenne 99 kil. 055).

Seconds : Brisson-Bloch, sur voiture Lorraine-Diétrich, carburateur Zénith, munie de pneumatiques Dunlop, phares projecteurs et démarreurs Marchal, amortisseurs Hartford-Silentbloc, couvrant 1,172 kil. 462.

2,001 à 3,000 cmc : Premiers : Laly-Chassagne, sur voiture Ariès, carburateur Zénith, munie de pneumatiques Dunlop, phares Marchal, amortisseurs Hartford-Silentbloc, couvrant 1,172 kil. 462 (moyenne 95 kil. 531).

Seconds : Duray-Chassagne, sur voiture Ariès semblable, couvrant 1,186 kil. 538).

1,501 à 2,000 cmc : Premiers : Rost-Lehoux, sur voiture Georges Irat, carburateur Zénith, munie de pneumatiques Dunlop et d'amortisseurs Hartford-Silentbloc, couvrant 1,204 kil. 010 (moyenne 100 kil. 142), plus grande distance couverte dans l'épreuve.

Seconds : Clause-Gros, sur voiture Bignan, couvrant 1,105 kil. 684.

751 à 1,000 cmc : Premiers : Bouriat-Bussienne, sur voiture E. H. P., carburateur et compresseur Cozette, munie de pneumatiques Dunlop, amortisseurs Hartford-Silentbloc, couvrant 1,115 kil. 432 (moyenne 92 kil. 952).

LE CLASSEMENT GÉNÉRAL

En tenant compte du meilleur rapport entre la distance minimum imposée et la distance couverte, les gagnants du classement général sont :

Premiers : Rost et Lehoux (Georges Irat), distance imposée 1,049 kil. 800, distance couverte 1,204 kil. 010, rapport 1,147.

MM. Rost et Lehoux gagnent ainsi la Coupe de la députation du Guipuzcoa.

La Coupe de la reine d'Espagne est également gagnée par MM. Rost et Lehoux; cette Coupe était attribuée à la voiture ayant couvert la plus grande distance.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Ainsi que nous l'écrivions déjà, la course qui vient de se dérouler donna lieu à de dures compétitions dans chaque catégorie et chacun des vainqueurs peut être félicité pour des mérites particuliers.

Ce qu'il importe de constater d'abord, c'est que seules des voitures françaises osèrent affronter à nouveau une épreuve de ce genre et cela est tout à l'honneur de notre industrie.

La catégorie des plus fortes cylindrées a vu la victoire de deux excellents conducteurs, Rigal et Serre, sur la 18 Ch Peugeot sans soupapes, déjà victorieuses tant de fois dans d'autres com-

(A suivre)

30 Juillet 1927

Suite et fin

pétitions. Cependant ces conducteurs connurent quelques ennuis ridicules qui les retardèrent et la grande malchance s'attacha à cette marque avec l'accident survenu à Wagner.

Dès le début de l'épreuve, Georges Boillot avait, dans un rush prodigieux, mis à mal tous les temps précédents de l'épreuve, faisant pendant trois heures plus de 144 kilomètres à l'heure, moyenne qui n'avait jamais été atteinte dans cette course classique de douze heures avec une aussi lourde voiture, aussi fortement chargée de 180 kilos de lest. La fatalité stupide a voulu que cette rapide Peugeot finit retournée dans un champ et la victoire de Rigal et Serre semble être le juste dédommagement de tant d'ennuis.

Sur la Lorraine-Diétrich, appartenant personnellement à M. Brisson, celui-ci et M. Bloch accomplirent une très belle performance, dépassant les 96 kilomètres de moyenne. Cette Lorraine-Diétrich, du type vingt-quatre heures du Mans, est fabriquée depuis deux années et son succès d'hier témoigne de la valeur de construction d'une voiture qui ne sert que pour le pur tourisme de son propriétaire.

Dans la catégorie de 2 à 3 litres, Laly et Chasagne, sur leur Ariès de 3 litres qui elle aussi a connu les succès dans beaucoup de meetings, ont fait une performance très honorable, plus qu'honorable même, avec 1.446 kil. 374. Mais s'il ne faut pas récriminer en face de la brutalité des résultats, encore peut-on dire que le baron Petiet, chef de la maison, ne connut pas encore la chance.

Après ses déboires de Montlhéry, il méritait mieux, bien mieux, et si l'on songe que cette Ariès de Laly fut immobilisée pendant cinquante-cinq minutes pour un remplacement de vis platinée, brisée, on peut néanmoins envisager la performance qui eût été possible sans cette stupide panne.

Et cela n'empêche pas, et n'empêchera pas les connaisseurs, pour qui le baron Petiet construit ces 3 litres en série, de s'attacher et de vanter un modèle de grand tourisme si agréable à conduire et si rapide aussi. Même les grands vainqueurs connaissent leurs ennuis; n'est-ce pas le cas de Georges Irat, de cette marque aux destinées de laquelle préside si heureusement M. Berthier. Certes, Rost et Lehoux sont les grands vainqueurs du Critérium des douze heures; ils ont accompli la plus grande distance parmi tous les concurrents, avec 1.204 kilomètres 10 mètres, soit plus de cent kilomètres à l'heure. Ils sont les gagnants de leur catégorie, les vainqueurs du classement général, remportant la Coupe de la reine et de la députation du Guipuzcoa. Mais eux aussi furent immobilisés 23 minutes pour remplacer une canalisation d'huile brisée; ils méritaient mieux également, et aussi la seconde voiture Georges Irat, pilotée par Rossi et Burie, qui fut mise hors de course par le bris d'un entraîneur de magnéto.

Enfin, nos félicitations à deux amateurs, MM. Bouriat et Bussienne, courant par leurs propres moyens, ayant équipé eux-mêmes leur voiture qui firent la plus belle performance de régularité et furent des compétiteurs sérieux battus de peu dans le classement général.

Dans cette rude course de douze heures, un facteur ne doit pas être oublié; le pneumatique, hier comme en 1926, le Dunlop fut le grand triomphateur. Il y a un an nous écrivions à propos de ce pneu: « Cette course mit aussi en évidence les qualités du pneu Dunlop, montrant non seulement la valeur des gommes, mais aussi quels avantages offre le montage de ces pneus sur des jantes à base creuse avec lesquelles le déjantage n'est pas possible. »

Ce qui était vanté en 1926 est confirmé en 1927 avec les victorieuses voitures de Georges Irat, Peugeot, E.H.P., Ariès, etc. L'automobiliste est vraiment instruit par de pareils résultats.

Du point de vue technique, soulignons trois victoires, dans trois catégories sur quatre, remportées par les voitures Peugeot, Ariès et Georges Irat, toutes équipées en carburateurs Zenith. Quant à la belle performance dans la catégorie

des 1.100 cmc de MM. Bouriat et Bussienne, elle fut l'œuvre — nul ne le contestera — du compresseur et du carburateur Cozette, équipant cette voiture, qui fit une moyenne de 93 kilomètres à l'heure et connut la meilleure régularité, chose à noter pour une voiture à compresseur.

Notons aussi que sur les quinze voitures partantes, douze étaient munies d'amortisseurs Hartford-Silentbloc, dont la réputation est mondiale.

A l'arrivée, sur sept voitures classées, six étaient équipées en Hartford-Silentbloc. Cette courte statistique se passe de développement.

Le Critérium international des 12 heures comportait pour les concurrents l'obligation d'un éclairage effectif conforme au code de la route.

Sur quinze voitures partantes, dix étaient équipées avec vingt-cinq phares ou projecteurs Marchal.

Nous pouvons aussi citer l'Amilcar, la Salmson, la B.N.C. et la E.H.P., conduites par des amateurs qui avaient choisi la fabrication Pierre Marchal.

Les deux Ariès portaient chacune trois phares Marchal, les deux Peugeot deux projecteurs Marchal, la Bugatti et la Lorraine des phares Marchal et des dynamos et démarreurs séparés Marchal.

Ce fut, au point de vue de l'industrie et de l'équipement électrique, une démonstration qui fait honneur aux créations de l'industrie française.

LE V^e GRAND-PRIX D'ESPAGNE

Les opérations du pesage se dérouleront demain samedi pour le 5^e Grand-Prix d'Espagne, dont le départ sera donné sur le circuit de Lasarte, dimanche à 12 heures.

Ce grand prix répond à la formule internationale pratiquée cette année, laquelle on le sait, n'est pas très heureuse. Mais le Real Automobile-Club de Guipuzcoa, organisateur de son Grand-Prix national, a dû s'incliner devant les décisions internationales, qui n'admettent dans les Grands-Prix que les véhicules dont la cylindrée est égale ou inférieure à 1.500 cmc.

Le poids minimum du véhicule à vide doit être de 700 kilos, ce poids s'entend pour l'ensemble des matériaux et pièces concourant à la construction du véhicule, châssis et carrosserie, les véhicules étant pesés sans eau, combustible, ni pièces, ni roues de rechange.

Le vainqueur du 5^e Grand-Prix d'Espagne recevra la coupe du roi d'Espagne et un prix de 20.000 pesetas (88.000 francs). Les autres concurrents classés se partageront une somme égale de 20.000 pesetas.

Treize voitures sont inscrites dans cette épreuve; mais par suite du forfait des trois voitures Talbot, on ne peut compter que sur 10 concurrentes: 3 Bugatti, 3 Delage, 3 Maserati, 1 Jean Graf, et 1 Halford, soit 7 voitures françaises, 2 italiennes et 1 anglaise.

Les Delage partiront favorites; leur remarquable victoire avec trois premières places dans le Grand-Prix de l'Automobile-Club de France, a effrayé quelques concurrents, tandis que d'autres comme les Talbot n'ont pu achever en temps la mise au point de nouveaux servo-freins.

PAUL ROUSSEAU.

La Spidolène à Saint-Sébastien

L'année dernière à Saint-Sébastien, la course de douze heures fut comme cette année une dure épreuve. L'usage bienfaisant de la Spidolène qui équipait certains des vainqueurs de 1926 comme Peugeot et Georges Irat avait déjà été souligné ici.

Cette année la Spidolène aura été le lubrifiant du vainqueur, de la voiture Georges Irat 2 litres que Rost et Lehoux ont menée à la victoire.

Cette année également, d'autres vainqueurs, les Peugeot et les E. H. P., utilisaient cette huile qui n'est pas seulement celle des grands constructeurs mais celle de tous les touristes car c'est la même pour tout le monde et ceci est mieux que tout.

31 Juillet 1924

AUTOMOBILISME

Le Grand-Prix d'Espagne

(De notre envoyé spécial)

Saint-Sébastien, 30 juillet.

Au siège de l'Automobile-Club de Guipuzcoa se déroulent aujourd'hui, à partir de 9 heures, les opérations de pesage et de vérification des véhicules qui prendront part demain au Grand-Prix d'Espagne.

L'équipe Talbot a, on le sait, déclaré forfait. On compte sur une dizaine de partants, dont trois Bugatti et trois Delage. Entre ces deux marques, la lutte semble devoir se circonscrire.

1^{er} Août 1924

AUTOMOBILISME

Le Grand-Prix d'Espagne

(De notre envoyé spécial)

Saint-Sébastien, 31 juillet.

Aujourd'hui, à midi précis, aux tribunes de Lasarte, bondées de spectateurs, a été donné le départ du Grand-Prix international d'Espagne.

Cette épreuve est ouverte, on le sait, d'après les règlements internationaux aux véhicules de course d'une cylindrée égale ou inférieure à 1,500 cmc, avec un poids minimum de 700 kilos.

Sept voitures se sont mises en ligne sous les ordres du starter. En voici la liste :

- N° 4, Materassi (Bugatti).
- N° 6, Benoist (Delage).
- N° 8, Palacios (Maseratti).
- N° 9, Conelli (Bugatti).
- N° 10, Bourlier (Delage).
- N° 12, Dubonnet (Bugatti).
- N° 14, Morel (Delage).

Outre leurs conducteurs titulaires, les remplaçants suivants ont été désignés : pour les Bugatti, Constantini, Chiron et Sabipa ; pour les Delage, Sénéchal et Bouriat.

Une vive animation règne au pesage tandis

que les voitures accomplissent leur premier tour.

Le Grand-Prix d'Espagne est doté, on le sait, d'une coupe offerte par le roi et de 37,500 pesetas, soit 168,750 francs espèces.

Cette course sera un match entre deux marques dont les conducteurs sont animés du désir de vaincre. Par avance, on peut pronostiquer que la lutte sera farouche, si on considère les performances réalisées à l'entraînement. Il y aura aussi le facteur de la route qui interviendra, car le sol est très dur ; les voitures vont être soumises à une rude épreuve. Dans les deux camps, on montre quelque nervosité. Le public lui-même a ses partisans et jamais résultat ne sembla plus incertain, vu la valeur et les qualités particulières à chacun.

AUTOMOBILISME

LE GRAND-PRIX D'ESPAGNE

(De notre envoyé spécial)

La victoire de Delage

Saint-Sébastien-Tribunes, 31 juillet.

Les amateurs de sensations fortes — et les Espagnols en sont friands — auront aujourd'hui vécu non seulement des minutes mais des heures émouvantes. C'est à Materassi et à Robert Benoist que nous aurons dû cette répétition d'attentes anxieuses trente fois renouvelées. C'est aussi l'incertitude de la course poursuivie sept cents kilomètres durant qui nous a permis de voir tour à tour en tête les champions des deux marques concurrentes perdant et regagnant de précieuses secondes jusqu'à l'instant où après les trois quarts de l'épreuve la témérité du conducteur italien le jeta hors de la route, miraculeusement sans mal, après un dernier et triomphal passage devant les tribunes où la foule des spectateurs délirait, confondant dans ses applaudissements Robert Benoist et Materassi, alors que celui-ci ne précédait celui-là que de deux secondes.

Mais il était dit que Robert Benoist devait gagner et il gagna en grand champion sympathique qu'il est, digne d'être le chef de file des équipiers de Delage.

Au départ Materassi et Benoist étaient déjà détachés du lot, au premier tour la Delage semblait plus rapide que la Bugatti et au septième tour Maseratti a 1 minute 40 secondes de retard quand il passe devant les tribunes, la pointe arrière de sa voiture à moitié accrochée : en langage de coureur, il a légèrement « viré dans les décors ».

Mais le tenace Italien est quand même tout à sa poursuite, entraînant dans son sillage les deux autres Bugatti, conduites par Conelli et Dubonnet, qui sont troisième et quatrième, Bourlier et Morel fermant la marche dans cet ordre à 7 minutes du premier. On voit que les concurrents ne sont pas trop égaillés.

Quant au conducteur espagnol Palacios, qui pilotait une voiture italienne, il fit une exhibition plutôt pénible pour abandonner après trois tours.

Au tiers du parcours, Materassi ravitaille en 50 secondes sans quitter son siège, puis il repart; son retard sur Robert Benoist est de quatre minutes. C'est entre eux que va se dérouler la lutte jusqu'au trentième tour, qui verra l'accident de Materassi.

Au seizième tour on annonce que la voiture n° 14, pilotée par Moré, est arrêtée à Hernani quelques instants après. A la fin de son dix-septième tour, Robert Benoist ravitaille en 2 minutes 30 secondes; vers lui remonte Materassi qui, au dix-neuvième tour, n'a plus qu'une minute de retard.

A mi-course, après vingt tours, soit 346 kilomètres, le classement est le suivant : Robert Benoist, en tête, en 2 h. 38 m. 43 s.; Materassi est second à 58 secondes, en 2 h. 39 m. 41 s.; puis viennent Conelli en 2 h. 42 m., Dubonnet en 2 h. 45, et Bourlier en 2 h. 47, soit une Delage en tête, puis trois Bugatti et une Delage, dans l'ordre.

Au vingt et unième tour, le retard de Materassi n'est plus que de 52 secondes, au vingt-troisième tour de 45 secondes, et soudain, coup de théâtre : Robert Benoist s'arrête pour changer ses huit bougies ; il repart avec 3 minutes 40 secondes de retard. La lutte s'annonce comme devant être ardente. En effet, au vingt-cinquième tour, le champion de Delage n'a plus que 2 minutes 57 secondes de retard, et il regagne toujours quand, au vingt-sixième tour, Materassi s'arrête 2 minutes pour ravitailler une seconde fois, repartant avant que Benoist ne l'ait rattrapé.

Mais celui-ci semble se déchaîner ; trois fois il bat le record du tour qui finalement lui appartient à 137 kil. 600 à l'heure. Le public acclame les deux conducteurs et, au vingt-huitième tour, Benoist est en tête, mais un tour plus tard, au

vingt-neuvième, puis au trentième tour, c'est Materassi qui a repris le commandement et le coureur de Bugatti est premier quand il enfame le trente et unième tour, au cours duquel il sera arrêté par un accident de route.

C'est à l'endroit même où Wagner avait eu un accident dimanche dernier, à 3 kilomètres des tribunes, à un passage où les rails d'une ligne de tramways traversent la route, que Materassi a été projeté par un dérapage sur un mur. Il se tira indemne de cette invraisemblable pirouette.

Dès lors, la course était courue, mais non sans un nouvel accident survenu à Chiron, qui avait remplacé Dubonnet au volant d'une Bugatti, et qui marchait fort bien. Quatre tours avant la fin, la voiture de Chiron se mit en travers de la route dans une virage, volta deux fois sur elle-même et l'avant fut brisé contre un arbre sans aucun mal non plus pour le conducteur.

Et la course se termina par la victoire attendue de Robert Benoist, suivi à moins de 3 minutes par Conelli, puis 8 minutes après le premier, Bourlier prenait la troisième place.

Aussitôt après la course nous avons pu voir M. Louis Delage et Robert Benoist, qui nous ont confirmé dans cette opinion que l'épreuve courue aujourd'hui avait été une des plus disputées depuis que l'on court des grands-prix.

Robert Benoist nous a ainsi raconté l'accident survenu à Materassi : « J'étais, nous dit-il, un peu en arrière de mon concurrent, qui était passé en tête au trentième tour. Nous allions aborder un virage bordé par une carrière. Nous dévalions à 150 kilomètres à l'heure. Soudainement je vois devant mes yeux un nuage de poussière. Plus de

vision; je bloque mes freins à cette vitesse non sans crainte et sans émoi, je vous l'assure. La voiture s'arrête heureusement sans choc; le nuage se leva. Ma voiture est arrêtée face à la rivière, le rio del Oria. Je descends en remets en marche le moteur, ayant heureusement aperçu Materassi debout, sans mal. J'ai été tellement ému que j'en ai eu une crise de larmes; puis la course m'a « repris », et j'ai heureusement gagné. »

Voici maintenant le classement officiel de l'épreuve :

1^{er} Robert Benoist, couvrant 692 kilomètres 600 en 5 heures 20 minutes 26 secondes, soit à la moyenne de 129 kilom. 700, sur voiture Delage, carburateur Cozette, munie de pneumatiques Dunlop et d'amortisseurs Hartford-Silentbloc;

2^e Conelli, en 5 heures 23 minutes 2 secondes, soit à la moyenne de 128 kilom. 600, sur voiture Bugatti, munie de pneumatiques Dunlop;

3^e Bourlier, en 5 heures 28 minutes 12 secondes, sur voiture Delage, carburateur Cozette, munie de pneumatiques Dunlop et d'amortisseurs Hartford-Silentbloc.

Le public fit fête aux vainqueurs à leur arrivée, mais particulièrement à Robert Benoist qui revint vers les tribunes accompagné par sa petite fille de neuf années, qui s'était précipitée à la rencontre de son papa, accompagnée par M. Lory, l'ingénieur de la maison Delage, qui dessina les plans de la voiture.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

L'engin victorieux est un splendide spécimen de la mécanique française dont le moteur est un 8 cylindres en ligne.

L'alimentation est assurée par un seul carburateur horizontal Cozette, fixé sur le compresseur, celui-ci est placé à l'avant du moteur sur le carter qui enferme la cascade d'engrenages droits de la distribution. Le compresseur se trouve entre le carburateur et la tuyauterie d'admission.

Le vilebrequin est à plateaux d'une seule pièce, il comporte 9 paliers à roulements à rouleaux. Les

2 Août 1927

2 Août 1927. Suite,

soupapes sont à la partie supérieure du moteur. Pistons en aluminium, bielles en I, et refroidissement par pompes et radiateur, graissage au moyen de trois pompes à engrenages. Enfin, le régime d'utilisation du moteur est de 7,500 tours. Telle est la très belle voiture qui a gagné aujourd'hui avec Robert Benoist et qui a fait avec Bourliès une course très méritoire.

Les Bugatti, dans l'ensemble de la course, n'ont pas été favorisées par le sort. Au point de vue mécanique, elles furent impeccables, aucun capot des trois voitures ne fut ouvert aux arrêts et ceux-ci se bornèrent à des ravitaillements.

Conelli fit du reste une très belle performance finissant seulement avec 2 minutes 36 secondes de retard sur Robert Benoist et la moyenne de 128 kilom. 600 réalisée par ce conducteur est excellente.

Quant aux deux autres voitures, elles furent victimes de stupides accidents de route, accident particulièrement pénible pour Materassi qui, à ce moment-là, était en tête; dure amertume pour le conducteur et le constructeur.

Il en fut de même pour Chiron qui se révéla une fois de plus excellent conducteur et dont la Bugatti regagnait à chaque tour.

Mais le constructeur de Molsheim peut se consoler. N'est-il pas le champion du monde de 1926? Et le championnat de 1927 ne lui est pas interdit, il y est même très bien placé.

Ce serait enfin se répéter que de constater les progrès faits par le pneumatique sur jante à base creuse de Dunlop. Très certainement la persistance des dirigeants de cette marque à étudier la résistance des gommages pour la course a donné de tels résultats que la conséquence naturelle qui en découle est la suivante lorsqu'un touriste a pu assister à une course comme celle d'aujourd'hui et quand il peut, ce qui est permis à tout le monde, se rendre compte de l'état des bandages après une aussi rude épreuve, il est conquis au Dunlop.

Enfin dans les louanges à la technique des vainqueurs, il en est d'autres qu'il faut associer. Du côté moteur, l'élément carburateur le Cozette en l'espèce fut impeccable et il faut voir dans cet exemple l'aboutissement de recherches opiniâtres et poursuivies depuis longtemps par ceux qui sont à la tête de la maison Cozette, spécialisée dans sa construction de carburateurs et aussi de compresseurs.

Quant à la question de suspension, une fois encore ce Grand-Prix d'Espagne donne à l'amortisseur Hartford-Silentbloc une nouvelle consécration internationale. Et dans ce domaine, ceux qui sont à l'honneur aujourd'hui furent à la peine il y a longtemps. C'est aussi la consécration, des recherches et des travaux de M. Repusseau, spécialiste en ces questions si importantes du confort et de la tenue de la route, qui intervient aussi et qui intéressent aussi bien les coureurs que les touristes. — *Paul Rousseau.*

Le record du Grand-Prix de tourisme à Saint-Sébastien

L'an dernier la maison Chenard et Walcker avait engagé à Saint-Sébastien, dans le Grand-Prix de Tourisme, deux voitures de 1,100 cmc de cylindrée, qui prirent les première et deuxième place du classement général, battant toutes les grosses voitures.

La première Chenard et Walcker parcourut dans les 12 heures 1,260 kilomètres, record du monde sur route (catégorie 1,100 cmc), soit 105 kilomètres de moyenne, et établit le record du tour à la vitesse de 118 kil. 280.

Les résultats obtenus dans l'épreuve similaire de cette année montrent que ces records n'ont pas été battus, même par les voitures de grosse cylindrée, de même que les performances accomplies dans les diverses épreuves de 24 heures de cette saison ont laissé intact le record du monde de 24 heures sur route (catégorie 1,100 cmc) établi précédemment par Chenard et Walcker.

3 Août
1927

AUTOMOBILISME

A la recherche d'une formule nouvelle

Dimanche dernier à Saint-Sébastien, le Grand-Prix d'Espagne qui se termina par une victoire française, a connu un rare succès sportif. Nous n'avons pas souvenance, depuis quelque vingt années, d'une victoire aussi chèrement disputée ; jamais résultat ne fut plus incertain cinq cents kilomètres durant !

Les deux constructeurs qui opposèrent leurs meilleurs équipages récolteront justement le fruit d'une lutte dont le vainqueur du Grand-Prix de France, Robert Benoist, sort encore grandi. Celui-ci, après avoir pris un repos bien gagné, se préparera à courir le 1^{er} octobre prochain le Grand-Prix de Grande-Bretagne à l'autodrome de Brooklands, car sa maison ne participera pas au Grand-Prix d'Europe qui se dispute cette année à Monza.

Par contre Materassi, Conelli et Chiron seront probablement en ligne sur l'autodrome italien le 4 septembre prochain et ainsi se terminera la saison des grandes courses pour nos constructeurs français.

Pour l'année prochaine — et à ce sujet beaucoup espèrent que cette décision n'est pas définitive — le pouvoir sportif international, en l'espèce l'Association internationale des automobile-clubs reconnus, a promulgué une nouvelle formule de grands-prix qui ne sera pas celle de cette année, avec les 1,500 cmc, mais une formule dite « libre », sans aucune limitation de puissance.

En modifiant souvent ses règles, le pouvoir international risque de lasser les constructeurs de tous les pays. Déjà depuis trois ans une grande maison de l'autre côté des Alpes s'est retirée des grandes courses. Cette année, il y a un mois environ, elle a pu mettre au point un nouveau 12 cylindres, par elle jugé encore insuffisamment rapide. C'est pourquoi cette marque ne courra pas non plus ni à Monza ni à Brooklands. Ainsi est souligné l'effort considérable imposé aux constructeurs par des changements trop répétés.

Le pouvoir international qui étudie peut-être trop hâtivement cette réglementation des courses ne tient pas suffisamment compte de la relation qui doit exister entre les enseignements de ces grandes épreuves classiques et les aspirations de l'acheteur.

La course est nécessaire, c'est indiscutable. Nous en avons encore eu la démonstration à Saint-Sébastien, ne serait-ce que pour rechercher encore l'amélioration des systèmes de freinage dont le perfectionnement est suivi attentivement par l'usager qui y voit une garantie de sa sécurité.

Il serait aussi utile de considérer la question économique, la plus importante de toutes. Si les courses ne servaient qu'à réduire la dépense des moteurs en carburants, elles auraient rendu le plus signalé des services à des millions d'automobilistes, contribuant ainsi en partie à la solution du problème de l'essence, dont les réserves s'épuisent.

Certes, on a disputé des épreuves à la consommation, mais leurs formules étaient un peu compliquées, et il apparaît souhaitable pour y intéresser le public que la conception technique s'accorde avec la pratique et la psychologie.

Voici, par exemple, un type de course nouveau : Epreuve de 500 kilomètres ouverte aux véhicules munis de moteurs sans distinction de genre, sans limitation de cylindrée, la suralimentation étant admise. Obligation d'une vitesse minimum de 100 kilomètres-heure; emploi de carburant ordinaire, le même pour tous; quantité limitée à 50 litres.

Pour le public : 500 kilomètres à 100 à l'heure avec 10 litres aux 100 kilomètres. — Cette formule — nous l'avons soumise à quelques constructeurs qui l'ont approuvée, — orienterait les travaux des ingénieurs vers des solutions intéressantes au plus haut degré l'usager qui devient légion maintenant.

3 Août
1924
(suite)

En octobre prochain, le congrès international des automobiles-clubs reconnus se réunit à Paris. Beaucoup souhaitent que ses décisions dernières soient modifiées, sans quoi il serait à craindre que les grands-prix ne meurent des obligations imposées aux constructeurs en ce qui concerne les « monstres » de course dont la création grève lourdement leur budget sans servir en rien leur production courante. — Paul Rousseau.

MOTOCICLISMO

UNA GRAN PRUEBA NECESARIA

Varios motociclistas, en diversas ocasiones nos han insistido, con marcado interés, la conveniencia de verificar en España una gran Carrera internacional motociclista, en la que podrían participar las primeras figuras extranjeras en competencia con los mejores corredores nacionales, lamentándose de que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, en su magnífico circuito de Lasarte, haya prescindido de esta interesantísima prueba que sólo se dió el primer año.

Nosotros, haciéndonos eco de ese deseo justo y de trascendental importancia para España, apoyaremos esa pretensión con el mayor gusto, procurando se lleve a término en alguna forma.

Entre los deportes en donde internacionalmente se pueden distinguir más los españoles es, sin duda, en motociclismo. Poseemos un magnífico lote de conductores expertos y bravos, capaces de competir con lo más selecto del motociclismo europeo, y es una verdadera lástima que contando con tanto elemento valioso no se dé lugar en España a que éstos puedan demostrar su superioridad sobre los profesionales de fuera.

No sé cuáles fueron las razones para que el R. A. C. de Guipúzcoa prescindiera en su calendario de tan interesantísimo número de motocicletas. Si no fueron las dificultades de encontrarse en el entrenamiento juntos motos y autos, puede esto salvarse con dar la carrera motociclista una semana después de terminada la de autos, teniendo así seis días los vehículos de dos ruedas para verificar un entrenamiento completo y en absoluta libertad.

Si el R. A. C. de G. sólo quiere concretarse a lo de su ramificación no ocupándose más que de los vehículos de cuatro ruedas, permita y apoye, por lo menos, que otras entidades puedan verificarlo. San Sebastián será la más beneficiada, y San Sebastián debe procurar por todos los medios ese atractivo más para los forasteros, que será no poco importante.

El circuito de Lasarte, por su situación, al lado de la frontera, y por su magnífico estado, es el llamado a ser elegido sin vacilación alguna, siendo el único en donde tendría éxito completo una manifestación de este género.

Ases del volante tenemos muy pocos que puedan competir con los extranjeros, y los que existen, excepción hecha de Fernando de Vizcaya, lo son de autocielos, como Manso de Zúñiga, Leblanc, Palacio, Planas, y Zubiaga; en cambio, de motociclistas poseemos a lo mejorcito: Landa, Vidal, Macaya, Zacarías Mateos, Vicente Naure, Bigorra, Alafont, Cantó, Sagrario, Santos, Laureano González, Arteche, Faura, etc., etc.

Una prueba de Velocidad de autocielos y motocicletas sería de un interés enorme, de una gran emoción, que llevaría al lugar de la lucha un inmenso público que presenciaria la prueba con un entusiasmo que nunca se podría

tener por los automovilistas de cilindrada superior a 1.500 c. c.

El número de participantes que esta gran prueba podría tener, superaría con creces al de todos juntos en las tres carreras automovilistas.

De Francia, Italia, Suiza, Inglaterra y Bélgica participarían un buen número de corredores con mucho menos de la tercera parte de los premios que se destinan para cualquiera de las carreras de velocidad automovilistas.

Veríamos una gran carrera internacional con corredores españoles en condiciones de batir a las popularidades europeas, única forma de darnos a conocer en el mundo deportivo.

No pueden desplazarse nuestros corredores al extranjero, porque no existen en España fábricas de motocicletas que puedan permitirse el lujo de sufragar los gastos de aquéllos, y a los representantes, en nuestra Nación, de esas marcas, a nada les conduce llevar a sus corredores fuera del radio de acción comercial que se les ha concedido; por eso es preciso buscar dentro de España el lugar en donde se pueda competir con las grandes notabilidades internacionales, en la seguridad de un airoso y magnífico papel, que beneficiaría y enaltecería el motociclismo español.

Si no quiere encargarse el R. A. C. de Guipúzcoa de esta prueba que tanto redundará en beneficio de San Sebastián, ofrezca su organización a una Sociedad madrileña y a otra catalana para que entre ambas se ocupen de realizarla, llevando a San Sebastián a todos los mejores corredores de ambas regiones y procurando atraer al circuito donostiarra lo mejor del extranjero.

Peña Motorista de Madrid, con Peña Rhin de Barcelona, o los dos Reales Clubs de España y Cataluña, podrían muy bien encargarse de esa magnífica y trascendental prueba, con el apoyo, como es natural, de San Sebastián y del R. A. C. de G.

F. S.

B' Auto

Le Meeting de Saint-Sébastien

Les directeurs de journaux anglais à Saint-Sébastien

Le Meeting de Saint-Sébastien a cette année une telle importance que les journaux anglais n'ont pas hésité à déléguer en Espagne non seulement le chef de rubrique habituel pour faire le compte rendu des épreuves et un représentant choisi parmi les envoyés spéciaux, mais les directeurs de journaux eux-mêmes qui assisteront personnellement aux trois journées de courses.

Le Daily Mail et l'Evening News sera représentés par M. H.-C. Pemberton; le Daily News par M. G. Robinson; le Morning Post par M. C. Greville; le Daily Express par M. W. Bishop; le Times, le Sunday Times, le Bystander et le Graphic par M. E.-P. Bennet; l'United States Press Association Also People et le News of the World, par M. E.-C. Hutton.

Ces messieurs arriveront à Paris le 16 juillet, à 17 h. 30 et prendront immédiatement au quai d'Orsay le Sud-Express. Ils débarqueront le 17 juillet à Saint-Sébastien où trois voitures seront mises à leur disposition. Il y aura une 35 CV Panhard, une 40 CV Panhard, une 40 CV Renault et une 25 CV Sunbeam, celle-ci mise gracieusement à leur disposition par M. Coatalen. La délégation anglaise des grands journalistes descendra à l'hôtel Maria-Christina. L'initiative de ce déplacement journalistique des plus importants revient, en grande partie, au célèbre conducteur Segrave. — C. F.

C. F. S. - 12.7.15. 6.7.78
Aut. 12.7.15. 6.7.78

L'Auto 15/1/1927

AUTOMOBILE

Ce que sera en 1927 le classique Meeting de Saint-Sébastien

Nos lecteurs connaissent l'activité de l'Automobile Club de Guipuzcoa dont les efforts heureux depuis 1923 ont non seulement valu à Saint-Sébastien quatre réunions internationales de grande importance, mais encore assuré à l'Espagne un rang précieux au point de vue sportif. C'est ainsi que nos voisins et amis d'au delà des Pyrénées se virent confier l'an dernier l'organisation du Grand Prix d'Europe. L'Automobile Club de Saint-Sébastien, présidé par un homme remarquable, M. Rezola, comporte d'ailleurs de précieux éléments de collaboration, comme nos amis Som Gil au point de vue sportif, Zappino au point de vue technique et tant d'autres dont le dévouement s'affirme toujours.

Et il y a aussi, dans cet état-major, ce prodige d'activité souriante qu'est Julio Segovia, aujourd'hui connu de tous les organisateurs internationaux. Segovia est atteint de la « bougeotte », mais à une échelle peu commune. Sauter dans le Sud-Express, y passer la nuit, débarquer à Paris, puis si deux heures de battement lui sont laissées avant le départ de quelque autre rapide international qui l'em mènera à Stuttgart, à Vienne, à Milan ou ailleurs, visiter trois ou quatre usines, traverser en trombe la salle de rédaction de *L'Auto*, faire une apparition météorique à l'A.C.F., repasser une nuit ou deux en chemin de fer, ne dormant jamais, tirant mieux que Robert Houdin n'eût pu le faire, des cigares en quantité industrielle de poches insoupçonnées et des cigares à grand rapport course-alsage, tout ça, et toujours avec un large sourire, c'est Segovia.

Nous l'avons vu hier : entre un coup de téléphone à Londres et l'envoi d'un T.S.F. à quelque paquebot, en trois minutes quatre secondes deux cinquièmes, Jules Segovia nous a tracé le programme pour 1927 de l'Automobile Club de Guipuzcoa.

Le 25 juillet 1927. 5^e Grand Prix de Saint-Sébastien, 40 tours de circuit, soit 692 kil. 600. Cylindrée libre, voitures de la catégorie course du règlement international.

36.000 pesetas de prix dont 20.000 au premier (80.000 francs environ) avec la Coupe du Prince des Asturies.

500 pesetas sont versées à chaque conducteur prenant le départ.

Engagements : 200 pesetas par voiture jusqu'au 1^{er} mai et 400 pesetas jusqu'au 15 juin, dernier délai.

Le 28 juillet 1927 : Critérium International des 12 heures pour voitures de la catégorie sport du règlement international.

42.000 pesetas de prix au total avec six objets d'art et la Coupe de la Reine d'Espagne à la voiture totalisant le plus grand nombre de kilomètres. Un classement général est prévu en outre du classement par catégories.

Engagements : 100 pesetas par voiture jusqu'au 1^{er} mai et 200 pesetas jusqu'au 25 juin, dernier délai.

Le 31 juillet 1927 : 5^e Grand Prix d'Espagne pour les voitures 1.500 cmc. du règlement international.

Distance 692 kil. 600.

38.000 pesetas de prix dont 20.000 avec la Coupe du Roi au premier.

500 pesetas à chaque conducteur prenant le départ.

Engagements : 200 pesetas par voiture jusqu'au 1^{er} mai et 400 jusqu'au 25 juin (dernier délai.)

C'est donc au total à demi-million de nos francs affectés en prix à trois épreuves dont on connaît l'importance comme la portée.

Une fois de plus, Saint-Sébastien fait de bon travail. — C. F.

España Sportiva 20/1/1927

LA GRAN SEMANA AUTOMOVILISTA EN SAN SEBASTIAN

La Comisión Sportiva del Automóvil Club de Guipúzcoa ha aprobado los reglamentos por los que se han de regir los tres Grandes Premios de 1927.

Como ya anunciamos, las pruebas serán las siguientes:

25 de julio de 1927.—V Gran Premio de San Sebastián.—40 vueltas al circuito, o sean 692 kilómetros 600 metros. Cilindrada libre; coches categoría carreras del Reglamento internacional.

Premios: 36.000 pesetas, de las cuales 20.000 serán para el vencedor, con la copa del Príncipe de Asturias.

Cada conductor que tome la salida percibirá 500 pesetas.

Inscripciones: 200 pesetas por coche, hasta el 1 de mayo, y 400 hasta el 15 de junio (último plazo de inscripción).

28 de julio de 1927.—Cráterium Internacional de las XII horas.—Para coches de categoría sport del Reglamento internacional.

Premios: 42.000 pesetas en total, con seis objetos de arte y la copa de S. M. la Reina de España al coche que totalice mayor número de kilómetros. Habrá una clasificación general, además de las de categorías.

Inscripciones: 100 pesetas por coche hasta el 1 de mayo y 200 hasta el 25 de junio (último plazo de inscripción).

31 de julio de 1927.—V Gran Premio de España.—Para coches de 1.500 c. c., del Reglamento internacional.

Distancia: 692 kilómetros 600 metros.

Premios: 38.000 pesetas, de las cuales 20.000 y la copa de S. M. el Rey serán para el vencedor.

A cada conductor que tome la salida se le concederán 500 pesetas.

Inscripciones: 200 pesetas por cada coche hasta el 1 de mayo y 400 hasta el 25 de junio (último plazo de inscripción).

¿Participará "Voisin"?

L'Auto, cuyas fuentes de información no cabe dudar tiene algún fundamento, asegura en uno de sus últimos editoriales que "Voisin", la primera marca francesa por excelencia, ausente de los Grandes Premios de turismo y velocidad hace unos años, reanuda el actual su participación ante la favorable acogida de que ha sido objeto su ya famoso 14-CV., y añade que se han realizado gestiones más bien en un sentido amigable, gestiones que han dado por resultado la promesa de una muy probable participación de dos racers "Voisin" en San Sebastián.

Añadamos que los "bóhdos" están en preparación.

Adresse télégraphique

TEMPS-PARIS

Registre du commerce : Paris, n° 70722

Téléphone : CINQ LIGNES

Gutenberg 03.07 — 03.08 — 03.09
03.32 — 03.33

CHÈQUE POSTAL N° 60

le 192

Le meeting de Saint-Sébastien

L'Automobile-Club de Guipuzcoa vient de publier le programme de son meeting annuel qui aura lieu cette année du 25 au 31 juillet prochain.

Le 25 juillet se disputera le cinquième grand-prix, sur 692 kil. 600, soit 40 tours du circuit, lequel est doté de la coupe du prince des Asturies et de 40,000 pesetas de prix.

Le 28 juillet course de douze heures pour voitures de sport avec 50,000 pesetas de prix et la coupe de la reine d'Espagne.

Enfin, le 31 juillet, cinquième grand-prix d'Espagne pour voitures de course de 1,500 cmo de cylindrée : 40,000 pesetas de prix.

Extrait du Temps du 13-1.27 —

avec les compliments de

PAUL ROUSSEAU

du Journal "Le Temps"

TÉL. CENTRAL 67-71
LOUVRE 22-45

14, rue du Helder

MOTORISMO

¿Participará "Fiat" en el Circuito de San Sebastián?

Se encuentra en España un representante de la Casa "Fiat". Un amigo de la casa ha podido conversar con él en San Sebastián.

—¿Noticias? El equipo que conducirá los nuevos coches de litro y medio, se encuentra entrenándose sobre el circuito de Madonnia. Tiene la "Fiat" interés grandísimo en ganar la Targa Florio, y para ello no ha escatimado medio alguno. Esta prueba, además, servirá para indicarnos las posibilidades de los nuevos motores del litro y medio y para fijar si "Fiat" participará en otras pruebas, entre ellas, en el Circuito Automovilista de San Sebastián.

Recordemos que "Fiat", desde que ganó hace unos años el Gran Premio de Europa en Monza, no ha participado en prueba alguna.

*Exchior
2/4/1927*

ho l'Auto

12/4/27

Le Meeting de Saint-Sébastien

Circuit de Lasarte. — 25 au 31 juillet

Sabipa (Bugatti) prend le numéro 1 sur la liste des engagés

On connaît le succès que remporte, chaque année, le classique meeting de Saint-Sébastien, organisé si remarquablement par le Royal Automobile Club de Guipuzcoa.

Le meeting de cette année s'annonce comme particulièrement brillant, et à peine le règlement a-t-il paru que les organisateurs ont déjà reçu de nombreuses demandes de renseignements. Un premier engagement a même été déjà régularisé : c'est celui de Sabipa, le coureur amateur dont les belles performances, entre autres la victoire dans le Grand Prix d'Italie 1926, sont bien connues. Sabipa participera, au volant d'une Bugatti, au Grand Prix de Saint-Sébastien (formule libre).

Le comité du R.A.C.G. a décidé d'ajouter le paragraphe suivant au règlement du Grand Prix de Saint-Sébastien :

« Les voitures d'une cylindrée ne dépassant pas 1.100 cmc. auront droit, en plus de la classification générale et aux prix qui lui sont attribués, à une classification spéciale pour laquelle 10.000 pesetas de prix ont été affectés. »

Rappelons que le programme de ce grand meeting est composé comme suit :

25 juillet, Grand Prix de Saint-Sébastien; 28 juillet, Critérium international des 12 heures; 31 juillet, Grand Prix d'Espagne. En dehors de nombreuses coupes et trophées, une somme de 126.000 pesetas de prix en espèces sera attribuée à ces épreuves.

Engagements à droits simples jusqu'au 1er mai, au R.A.C.G., plaza de Oquendo; règlement sur simple demande. On peut également se le procurer à l'Auto.

L'Auto

20/4/927

AUTOMOBILE

**Voici le moment venu
de songer sérieusement
au Meeting International
de Saint-Sébastien**

**La clôture des engagements à droit
simple a lieu le 1^{er} mai**

Pour la cinquième fois, le meeting automobile de Saint-Sébastien, un des plus grandioses d'Europe, va se dérouler du 25 au 31 juillet sur le circuit de Lasarte, aux portes de Saint-Sébastien, la somptueuse station balnéaire espagnole.

Ce meeting est maintenant trop classique pour qu'il soit utile de souligner tout l'intérêt qu'il présente pour les constructeurs. Il fait partie de cette liste d'épreuves officielles telles que le Grand Prix d'Europe, le Grand Prix de l'A.C.F., le meeting de Boulogne-sur-Mer, les 24 Heures du Mans, les 24 Heures de Belgique, le Rallye International de Monte-Carlo, etc., que tout constructeur, français ou étranger, vraiment soucieux de ses intérêts, doit faire figurer à son calendrier sportif annuel, en raison de la portée considérable qu'elles ont sur l'esprit de tous ceux qui s'intéressent comme acheteurs éventuels à la construction automobile, en raison aussi de la façon dont elles sont organisées et de la largesse avec laquelle elles sont dotées.

A ce point de vue, les épreuves composant le meeting de Saint-Sébastien se classent au premier rang de cette liste. Le total des prix en espèces qui leur sont affectés est en effet de 126.000 pesetas, auquel viennent s'ajouter de superbes trophées tels que les Coupes du Roi d'Espagne, de la Reine d'Espagne, du Prince des Asturies, pour ne citer que les principaux.

Il convient donc d'attirer tout spécialement l'attention des constructeurs sur le Grand Prix de Saint-Sébastien, le Grand Prix d'Espagne et le Critérium International des 12 heures, et de leur signaler que c'est dans quelques jours, le 1^{er} mai, qu'expirera le délai fixé pour la réception des engagements à droits simples.

En même temps qu'aux constructeurs désireux de participer à ces trois grandes épreuves internationales, cet avis s'adresse aux maisons d'accessoires désireuses de se faire de la bonne et utile publicité, en s'assurant un stand de ravitaillement aux tribunes du circuit de Lasarte.

Les engagements et demandes de location de stands doivent être adressés au Royal Automobile Club de Guipuzcoa, Plaza de Oquendo, à Saint-Sébastien (Espagne).

(Voir la suite en rubrique Automobile.)

Le programme

Le programme de cet important meeting est composé comme suit :

25 juillet : Grand Prix de Saint-Sébastien.
28 juillet : Critérium International des 12 heures.
31 juillet : Grand Prix d'Espagne.

Ce que sont ces épreuves

Grand Prix de Saint-Sébastien : 692 km. 600 (40 tours de 17 km. 315). Voitures toutes cylindrées; catégorie course du règlement international. A.I.A.C.R. Au 1^{er}, Coupe de S.A.R. le Prince des Asturies et 20.000 pesetas; au 2^e, 8.000 pes.; au 3^e, 5.000 pes.; au 4^e, 2.500 pes. Au meilleur tour, 1.000 pes. Chaque conducteur prenant le départ reçoit une prime de 500 pesetas. Un classement spécial est prévu pour les voitures de 1.100 cmc. ou moins. Les prix prévus (1^{er} une coupe et 5.000 p.; 2^e 2.000 pes., 3^e 1.000 pes.) se confondront avec les prix que pourront gagner ces voitures dans le classement général. Droit simple (200 pesetas par voiture) jusqu'au 1^{er} mai; droits double (400 pes.) jusqu'au 25 juin.

Critérium International des 12 heures : Classement d'après la plus grande quantité de kilomètres totalisés pendant 12 heures de marche. Voitures toutes cylindrées; catégorie sport du règlement international. A.I.A.C.R. Moyennes horaires minimum imposées par classe. Un classement par catégorie; un classement général. Pour chaque catégorie : 1^{er}, une coupe et 4.000 pes.; 2^e, 2.000 pes.; 3^e, 1.000 pes. Pour le vainqueur du classement général : Coupe de S.M. la Reine d'Espagne; attribution (formule spéciale) du Trophée de la Députation de Guipuzcoa. Droit simple (100 pes. par voiture) jusqu'au 1^{er} mai; droit double (200 pes.) jusqu'au 25 juin.

5^e Grand Prix d'Espagne : 692 km. 600 (40 tours de 17 km. 315). Voitures course 1.500 cmc. Poids minimum : 700 kilos. Règlement international A.I.A.C.R. Au 1^{er}, Coupe de S.M. le Roi d'Espagne et 20.000 pes.; au 2^e, 10.000 pes.; au 3^e, 5.000 pes.; au 4^e, 2.500 pes. Au meilleur tour, 1.000 pes. Chaque conducteur prenant le départ reçoit une prime de 500 pesetas. Droit simple (200 pes. par voiture) jusqu'au 1^{er} mai; droit double (400 pes.) jusqu'au 25 juin.

Les stands de ravitaillement

Pour les maisons non concurrentes, le prix d'un stand de ravitaillement est fixé à 1.000 pesetas (pour les trois jours) jusqu'au 1^{er} mai. Il sera de 2.000 pesetas du 2 mai au 25 juin.

Les officiels

Les fonctions officielles ont été réparties de la façon suivante :

Commissaires sportifs : Don Tiburcio Bea, vice-président du R.A.C.G.; Don Luis Larranaga, Don Juan Montojo, membres du R.A.C.G., et un commissaire nommé par le Royal Automobile Club d'Espagne.
Directeur de la course : Don Antonio San Gil, président de la Commission Sportive du R.A.C.G.

6

6 *Excehior* 27/4/27

Le meeting international de Saint-Sébastien

A.C. de Guipuzcoa. — 25 au 31 juillet

Les dirigeants de l'A.C. de Guipuzcoa travaillent sans arrêt à l'organisation et à la propagande de leur grandiose meeting international qui, pour la cinquième fois, retiendra, du 25 au 31 juillet, l'attention du monde automobiliste tout entier. Le succès de ce meeting est d'ailleurs assuré, car les constructeurs connaissent trop la haute portée industrielle de telles épreuves, l'intérêt publicitaire qu'elles présentent et la valeur des prix attribués à leurs vainqueurs, pour ne pas s'inscrire.

Un constructeur, partisan de la course, ne peut rester indifférent à l'invitation qui lui est faite de prendre part au Grand Prix de Saint-Sébastien, au Grand Prix d'Espagne et au Critérium International des 12 Heures. Et tous ceux qui, en France, en Angleterre, en Italie, en Amérique, connaissent la valeur de telles compétitions, tiendront à inscrire de nouveau leur nom sur la liste des engagés.

A tous ces industriels sportifs, rappelons que les engagements à droit simple sont reçus au siège de l'A.C. de Guipuzcoa, plaza de Oquendo, à Saint-Sébastien, jusqu'au 1^{er} mai.

Le coureur-constructeur Jean Graf vient d'adresser à l'A.C.G. l'engagement d'une voiture 1.500 cmc. pour le Grand Prix d'Espagne et le Grand Prix de Saint-Sébastien.

M. Gérard, de la maison Hartford, vient d'être choisi par l'A.C.G. comme représentant de ce club à Paris. C'est M. Gérard qui servira de liaison entre les constructeurs et le grand club espagnol.

Excehior 5/5/27

Le meeting international de Saint-Sébastien

A.C. de Guipuzcoa. — 25 au 31 juillet

Dès maintenant le succès du grand meeting espagnol est assuré. On s'en rendra compte en lisant la liste des engagés que nous donnons ci-dessous. Il se peut, en outre, que d'autres noms viennent s'ajouter à cette liste.

Grand Prix de Saint-Sébastien. — Bugatti I (X...), Bugatti II (X...), Bugatti III (X...), Bugatti IV (Sabipa), Bugatti V (Chiron), Bugatti VI (Imbert), Buc I (De Maleplane), B.N.C. I (Billiet), B.N.C. II (X...), B.N.C. III (X...), Hispano I (X...), Girard I (Giraud), X... (Blancas), Salmson I (X...), Salmson II (X...), Salmson III (X...).

Critérium international des 12 heures. — Bugatti I (Sabipa), X... (X...), F.N. I (Lamarque), Peugeot I (Boillot), Peugeot II (L. Rigal), Bentley I (X...).

Grand Prix d'Espagne. — Bugatti I (X...), Bugatti II (X...), Bugatti III (X...), X... (X...), Delage I (Benoist), Delage II (Bourlier), Delage III (Morel).

* Les engagements à droits doubles sont reçus jusqu'au 25 juin à l'A.C. de Guipuzcoa, plaza de Oquendo, à Saint-Sébastien, et chez M. Gérard (maison Hartford), 77, rue Danton, Levallois-Perret.

Excehior 18/5/27

Excehior 28/4/27

AUTOMOVIL

"Bugatti", al Circuito de Lasarte

Barcelona.

El representante general para España de la Casa "Bugatti", ha declarado que inscribirá tres coches de su marca en el Gran Premio de España, del Circuito de Lasarte, y otros tres coches en el Gran Premio de San Sebastián.

Esta noticia puede considerarse como oficial.

DERBY.

AUTOMOVIL

El V Circuito de San Sebastián

¿PARTICIPARANDOS COCHES "RICART"?

Es inmediata la inscripción de Palacio y Zubiaga

Una noticia sensacional podemos ofrecer hoy a nuestros lectores.

La gran marca española Ricart, cuyo espléndido motor causó verdadera sensación en el último Salón del Automóvil de París, y ahora en Barcelona, al presentar su modelo de carreras de litro y medio, ha decidido participar en el Circuito de San Sebastián, a cuyo efecto piensa inscribir dos coches.

La casa Ricart no había encontrado hasta la fecha los conductores que necesitaban sus máquinas; pero, según nuestras noticias, pilotará uno de los dos litros y medio el famoso mecánico Miralles, "el héroe del bidón", como se le llamó después de su hazaña de 1924, como mecánico del Bugatti tripulado por Constantini. El conductor del segundo coche parece será un hábil conductor checo, que se encuentra en los talleres Ricart, de Barcelona.

Palacio y Zubiaga también correrán en San Sebastián. No puede precisarse con qué coches, pues tanto el B. N. C. de Zubiaga como el Bugatti de Palacio, se encuentran todavía en Palermo.

Dos noticias que aumentan el interés que este año revestirá el V Circuito que organiza el A. C. de Guipúzcoa.

L'Auto 19/5/1927

Le meeting international de Saint-Sébastien

A.C. de Guipuzcoa. — 25 au 31 juillet

Deux nouveaux engagements ont été reçus pour le Critérium international des 12 heures. Ce sont: ceux d'une Salmson, pilotée par Lionel, et d'une Georges Irat, au volant de laquelle sera l'excellent champion Rost.

Les engagements reçus pour les trois épreuves composant le meeting, se répartissent donc de la façon suivante:

Grand Prix de San-Sebastian: 17 voitures.

Grand Prix d'Espagne: 7 voitures.

Critérium des 12 heures: 8 voitures.

Etant donné la qualité des marques engagées, c'est plus qu'il n'en faut pour que le succès du classique meeting international soit très largement assuré. Ajoutons que ces chiffres peuvent être modifiés, puisque ce n'est que le 25 juin qu'aura lieu la clôture définitive des engagements.

Une modification au règlement

Pour faire suite à de nombreuses demandes qui lui ont été adressées, la Commission sportive du R.A.C.G. a décidé d'admettre dans le Critérium international des 12 heures (Grand Prix de Guipuzcoa): les véhicules de la classe H (règl. international A.I.A.C.R.), voitures sport au-dessus de

500 cmc. et jusqu'à 750 cmc. Nombre minimum de places: 1.

Pour s'engager

Eng. à droits doubles jusqu'au 25 juin, à l'A.C. de Guipuzcoa, Plaza de Arzendo à Saint-Sébastien, et chez M. Gérard (Maison Hartford), 77, rue Danton, Levallois-Perret.

Esperamos Espartaco

19/5/1927

EL V CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

Este año el V Circuito de San Sebastián prometió superar con creces a todos los llevados a cabo hasta ahora en la capital guipuzcoana. Las marcas de los vehículos que han de participar son más variadas, y entre ellas se mezclará la acreditada firma nacional "Ricardt", cuyo magnífico motor causó verdadera sensación en el último Salón del Automóvil de París y en el de Barcelona recientemente celebrado.

Según nuestras noticias pilotarán estos coches de 2.500 c. c. el famoso mecánico Miralles, que se hizo célebre por su hazaña actuando de pasajero con Fernando de Vizcaya en la Gran Semana automovilista de 1924 en San Sebastián y desde cuya prueba se le llama el "héroe del bidón". El conductor del segundo coche parece será un mecánico checo que trabaja en la fábrica "Ricardt".

Los corredores bilbaínos Palacio y Zubiaga también han prometido participar en el circuito de Lasarte probablemente en un "Bugatti" el primero y con un "B. U. C.", el segundo, los mismo vehículos con los que corrieron en la Targa Florio.

Los corredores madrileños que tienen el vicio de inscribirse la víspera del cierre definitivo de inscripción esperan el último momento, aunque la inscripción les cueste el doble de derechos.

Esperamos que Oscar Leblanc, el marqués de Valde Sevilla y Acosta no dejarán de actuar en la prueba más importante y mejor recompensada de cuantas se llevan a cabo en España.

Este año el aliciente es muy grande y de interés como ningún otro. Veremos por lo menos una interesantísima lucha en la que intervienen nuestros corredores con los mejores conductores internacionales aumentándose con ello la expectación que no pudo haber el año anterior a pesar de correrse el Gran Premio de Europa en el que sólo figuraban corredores extranjeros.

Nuevas inscripciones

Para el Critérium Internacional de las XII Horas, el Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha recibido estas nuevas inscripciones:

- Salmson I, Lionel.
- Georges Irat I, Bock.

Critérium Internacional de las XII Horas

Como consecuencia de las peticiones de que viene siendo objeto la Comisión Deportiva del R. A. C. G. 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 5.º del Reglamento del Critérium de Turismo, introduciendo la categoría H y quedando redactado en la siguiente forma:

Artículo 5.º Podrán tomar parte en esta carrera los vehículos de la categoría "sport", aprobada por la A. I. A. C. R. comprendidos en las clases siguientes:

- G..... de 750 a 1.100 c. c..... 1
- H..... de 500 a 750 c. c..... 1
- F..... de 1.100 a 1.500 c. c..... 2
- E..... de 1.500 a 2.000 c. c..... 2
- D..... de 2.000 a 3.000 c. c..... 4
- C..... de 3.000 a 5.000 c. c..... 4
- B..... más de 5.000 c. c..... 4

Como consecuencia del anterior, el artículo 14 del mismo Reglamento queda también modificado y deberá decir:

Artículo 14. El número de asientos que por lo menos deberán tener los coches que tomen parte en esta carrera, será, respectivamente:

- Clase H..... 1 asiento
- G..... 2 —
- F..... 2 —
- E..... 3 —
- D..... 4 —
- C..... 4 —
- B..... 4 —

Siguiendo igual el resto del artículo.

San Sebastián, 11 de mayo de 1927.—V.º B.º, El Presidente, Antonio San Gil.—V.º B.º, El Secretario, Federico Zappiró.

L'Auto

22/5/1927

Le meeting international de Saint-Sébastien

A.C. de Guipuzcoa. — 25 au 31 juillet

Deux nouveaux engagements viennent d'être reçus pour le Critérium International des 12 heures. Ce sont ceux de deux voitures T.A.M.

A l'heure actuelle, le nombre total des voitures engagées pour le meeting s'élève à 34.

A noter que le Salmson engagé dans les 12 heures sera piloté par Lionel Lippmann.

La clôture définitive des engagements aura lieu le 25 juin. Ils sont reçus à l'A.C. de Guipuzcoa, plaza de Aquendo, Saint-Sébastien, et par M. Gérard (maison Hartford), 77, rue Danton, Levallois-Perret.

Espana Sportiva 20/6/1927

V CIRCUITO DE SAN SEBASTIAN

Noticias procedentes de San Sebastián, aun cuando requieren confirmación, dan como muy probable que antes de la fecha definitiva del cierre de inscripciones (día 6 de julio) la famosa marca italiana "Fiat" se decida a reanudar su participación en las grandes pruebas internacionales, debutando con sus nuevos coches con motor a dos tiempos 1.500 c. c. en el Gran Premio de España.

Si la noticia se confirma, el Gran Premio de España, será, sin duda, la prueba más sensacional de las hasta ahora corridas en el Circuito de San Sebastián.

L'Auto

Le meeting international de Saint-Sébastien

A.C. de Guipuzcoa. — 25 au 31 juillet

Aux engagements que nous avons déjà publiés sont venus s'ajouter ceux de deux Th. Schneider, pour les 12 heures; d'une Hudson et d'une Maserati pour le Grand Prix de Saint-Sébastien; et de deux Maserati pour le Grand Prix d'Espagne.

D'autre part, il est fortement question que l'équipe Talbot (Divo, Williams et Wagner) figurerait dans les partants du Grand Prix d'Espagne. Nous serons fixés sous peu, car nous publierons incessamment la liste complète des engagés pour les trois grandes épreuves qui composent le programme du grandiose meeting espagnol.

Rappelons que les jours réservés à l'entraînement ont été fixés comme suit : 21, 23 et 27 juillet, de 5 à 7 heures du matin, et que pour la mensuration des cylindres, les concurrents sont priés de s'adresser à M. Pol Ravigneaux, ingénieur, 18, avenue de Neuilly, à Neuilly-sur-Seine.

L'Auto 18/6/1927

Pour le Meeting de Saint-Sébastien on pourra s'engager jusqu'au 6 juillet

La clôture des engagements pour le meeting de St-Sébastien est reportée au 6 juillet, à minuit.

Rappelons que le meeting espagnol comprend les épreuves suivantes :

25 juillet : Grand Prix de Saint-Sébastien (toutes catégories de voitures de course).

28 juillet : Critérium des 12 heures (toutes catégories de voitures de sport).

31 juillet : Grand Prix d'Espagne (voitures de course 1.500 cmc.).

Excelsior: 3/7/1927

AUTOMOVIL

El V Circuito de San Sebastián

Los inscriptos en firme y los probables participantes.-La colaboración nacional.-¿Veremos en Lasarte al "Mystery" de Segrave?



Como última carrera del V Circuito de San Sebastián (1), se disputará el Gran Premio de España, sobre cuarenta vueltas a la pista-carretera de Lasarte; es decir, sobre 692,600 kilómetros. Está reservado, como ya hemos dicho en los artículos anteriores, a los coches de 1.500 cmc., de acuerdo con la fórmula de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs, que se puso en vigor la temporada última.

Esta prueba constituye el máximo acontecimiento del Circuito, ya que en ella la lucha ha de ser encarnizada por el primer puesto y aun por los siguientes. Las Casas de mayor prestigio en la construcción de "racers" se disponen a asaltar el honor de la victoria con su copa de S. A. el príncipe de Asturias y las 20.000 pesetas del primer premio.

Sobre esta carrera, nos dice don Federico Zappino que las inscripciones dejan esperar un rotundo éxito.

—Hasta el momento—añade—tenemos las siguientes "adhesiones" en firme: Tres "Bugatti", con pilotos no designados aún. Vendrán los mejores de la Casa, con su gente de reserva, pues no hay que olvidar que los conductores podrán ser reemplazados en la carrera bajo determinadas condiciones, que ya se explican en el Reglamento. Tres "Delage", con Benoist, Bourlier y Morel, en calidad de primeras figuras. Un "Jean Graf", construido de acuerdo con la fórmula, y un "Maseratti", tripulado por el marqués de Seta.

—¿"Talbot"?

—No queremos decir nada por ahora, puesto que nuestro deseo es hablar solamente de las inscripciones en firme. "Talbot" nos ha anunciado su participación, casi segura; pero todavía no ha formalizado su inscripción. Esta nos llegará, quizás, el lunes próximo, después del Gran Premio del Automóvil Club de Francia, que se corre el domingo (hoy). La lucha entre los "Bugatti", los "Delage" y los "Talbot", si éstos se alinean, como parece probable.

(1) Consúltense los números de EXCELSIOR del 1 y 2 del actual.

ha de ser hermosísima. Pero todavía hay más. Es casi segura también la participación de dos coches de construcción nacional, que están llamados a obtener un éxito indiscutible. Se trata de la Casa Ricart, cuyo modelo de litro y medio constituyó la máxima atracción en el último Salón Automóvil de Barcelona. Aún se recuerdan los comentarios elogiosísimos que se hicieron en aquella ocasión en torno a los "Ricart", 1.500.

—¿Se sabe quiénes los conducirán?

—Uno de ellos Miralles, un gran mecánico y un hombre de corazón. Miralles se hizo famoso en el Circuito de Lasarte, en 1924, cuando, acompañando a Fernando de Vizcaya en su "Bugatti", alimentó de gasolina el coche llevando un bidón en los brazos, en alto, a causa de un desperfecto en el tubo de esencia. El segundo "Ricart" lo tripulará Moravitz, un sportsman checo que reside en Barcelona, y cuya afición a estas cosas le lleva todos los días desde el Hotel Ritz, donde vive con su mujer a todo tren, al taller de los Ricart, donde cobra seis pesetas de jornal, en calidad de mecánico.

A juzgar por cuanto nos dice el señor Zappino, el Gran Premio de España se presenta lleno de interés. Lucha entre las principales marcas extranjeras dedicadas al litro y medio; lucha entre los mejores pilotos, y lucha entre la construcción nacional y la del Pirineo para allá.

—De inscribirse "Talbot"—añade don Federico Zapino—, el equipo traerá, en calidad de atracción, el famoso "Mystery", el coche de 1.000 C. V., con el que Segrave batió recientemente el record del mundo de velocidad en Daytona Beach (Florida); la máquina monstruosa con la que se ha "volado" a 333 kilómetros por hora. Naturalmente, este "bólide" no tomará parte en ninguna carrera ni aun podrá dar una vuelta de honor al Circuito, como queríamos, a causa de la dureza de su dirección; pero abrirá la marcha, dando la salida, en la carrera del día 25, la de fórmula libre.

Y a todas estas noticias interesantísimas, añadiremos nosotros la que ayer publicamos: la muy probable participación de Joaquín Palacio, con un "Maseratti", en esta prueba de litro y medio.

J. M.

L. Auto (28 171 927)

LES GRANDES EPREUVES
AUTOMOBILES

Ce matin, à 11 heures
à Saint-Sébastien, sera donné
le départ du

5^e Grand Prix de Guipuzcoa

Une belle épreuve internationale
de 12 heures

Ce matin à 11 heures, dans un nuage de fumée, les concurrents du 5^e Grand Prix de Guipuzcoa démarreront pour une ronde de 12 heures, sur le beau, mais dur, circuit de Lasarte.

Trente-cinq concurrents, s'il n'y a pas de forfaits vont, jusqu'à 23 heures, se livrer à une lutte ardente pour conquérir tout d'abord la première place de leur catégorie, et ensuite pour tâcher de s'approprier deux trophées enviés : la Coupe de la reine d'Espagne (qui ira à celui qui aura couvert le plus de kilomètres) et le Trophée de la Députation de Guipuzcoa (attribué à celui ayant obtenu le plus fort

quotient de l'équation — : D étant la dis-

tañce réellement couverte en 12 heures et M la distance minimum devant être parcourue en fonction de la cylindrée).

Quels seront ces vainqueurs ? Jamais peut-être pronostics ne furent plus difficiles à esquisser, car on se trouve en présence de marques de la valeur de Lorraine-Diétrich, Peugeot, Th. Schneider, Ariès, Bignan, T.A.M., Georges Irat, Bugatti, B.N.C., E.H.P., Lombard, Salmon, Amilcar, Rovin, Leroy-Violet, Sénéchal, Bentley, Austin et Diatto.

De plus, ces marques auront pour représentants des hommes tels que : Chassagne, Duray, A. Boillot, L. Rigal, Rost, Rossi, Clause, Clément Brisson, Sabipa, Lamarque, Henry de Joncy, Michel Doré, Rovin, Thélusson, etc.

Renonçons donc à chercher le vainqueur de chaque catégorie, et essayons de pronostiquer quels pourront bien être les heureux possesseurs de la Coupe de la Reine et du Trophée de Guipuzcoa.

Pour la première, nous voyons très bien le succès de Clément, avec la Bentley, la grande triomphatrice des 24 heures du Mans, et pour le second, celui de Laly, avec sa confortable voiture de tourisme Ariès 3 litres de série, avec laquelle il a triomphé si brillamment dans les 6 heures de Bourgogne, les 24 heures de Belgique et tout récemment dans la Coupe Florio.

Reste à savoir si le record de 1926, établi par la 1.100 cmc. Chenard-Walcker de Leonard-Manzo de Zuniga (1.245 k. 282, moy. 103 kil. 780), sera battu. Nous ne le pensons pas. — M. B.

(Voir la suite en rubrique Automobile.)

L. Auto

Le Meeting
de Saint-Sébastien

Nouveaux engagements. — Les heures
d'entraînement

L'Automobile Club de Guipuzcoa a reçu les engagements de deux voitures Th. Schneider dans le Critérium des 12 heures, ce qui porte à 29 le nombre des concurrents de cette épreuve.

Le Comité organisateur a fixé pour jours d'entraînement sur le circuit les 21, 23 et 27 juillet, de 5 à 7 heures du matin.

Pour la mensuration des cylindres, les concurrents sont priés de s'adresser directement à M. Pol Ravigneaux, ingénieur, 18, avenue de Neuilly, à Neuilly-sur-Seine.

L. Auto

Le Meeting de Saint-Sébastien

A.C. de Guipuzcoa. — 25 au 31 juillet

Fidèle à son habitude, M. Julio Ségovia, un des créateurs et des animateurs du grand meeting espagnol, est venu assister au Grand Prix de l'A.C.F. et à ses épreuves annexes. L'ayant rencontré hier au pesage, il nous a appris que M. Poirier, l'agent général de la maison Th. Schneider, de Besançon, lui avait remis l'engagement de deux voitures de cette marque pour le Critérium International des 12 Heures et que la maison Dunlop aurait à son stand de ravitaillement une équipe de monteurs et le matériel nécessaire pour les concurrents équipés avec ses pneus.

D'autre part, il nous a informé que l'A.C. de Guipuzcoa avait fixé aux 21, 23, 27 et 30 juillet les dates réservées aux essais et à l'entraînement des concurrents.

Rappelons que les engagements sont reçus jusqu'au 6 juillet à l'A.C. de Guipuzcoa, piazza de Oquendo, Saint-Sébastien, et chez M. Gérard (maison Hartford), 77, rue Danton, Levallois-Perret. Règlement sur demande.

L. Auto 25/7/1927

LES GRANDES ÉPREUVES AUTOMOBILES

Le deuxième acte du grand meeting de Saint-Sébastien :

Le Critérium International des 12 Heures

(5^e Grand Prix de Guipuzcoa)

va se disputer demain

UNE BELLE BATAILLE INTERNATIONALE

Le meeting de Saint-Sébastien est une fort belle pièce qui comporte trois actes, tous plus passionnants les uns que les autres.

Le premier vient de se terminer par un succès sans précédent. C'est maintenant au tour du deuxième de susciter l'attention de la foule.

Ce deuxième acte est constitué par le 5^e Grand Prix de Guipuzcoa (critérium international des 12 heures). Cette belle épreuve d'endurance va mettre aux prises, pendant douze heures, sur le beau circuit de Lasarte, un lot très important de voitures françaises, anglaises, belges et italiennes. Lorraine-Diétrich, Peugeot, Th. Schneider, Ariès, Bignan, T.A.M., Georges Irat, Bugatti, B.N.C., E.H.P., Jean Graf, Lombard, Salmson, Amilcar, Rovin, Leroy-Violet, Sénéchal représenteront l'industrie française. L'Angleterre verra ses chances défendues par Bentley et Austin, alors que les couleurs italiennes seront représentées par Diatto.

Ces voitures, qui sont au nombre de 35, seront pilotées par des hommes de valeur, parmi lesquels il convient de citer Chassagne, Duray, A. Boillot, L. Rigal, Rost, Laly, Clause, Clément, Briesson, Sabipa, Lamarche, Rossi, Henny de Joney, Michel Doré, Rovin, Thellusson, Jean Graf, etc...

Avec une semblable participation de voitures et de conducteurs, on peut être certain qu'il y aura du sport, et du beau, pendant cette dure bagarre de douze heures.

La formule de cette épreuve est des plus simples. Le départ sera donné à 11 heures du matin, et la fin de la course aura lieu à 23 heures.

Le vainqueur dans chaque catégorie sera le concurrent ayant totalisé le plus grand nombre de kilomètres. Les 2^e et 3^e places seront attribuées d'après le même principe.

Les prix suivants sont attribués dans chaque catégorie : au 1^{er} une coupe et 4.000 pesetas, au 2^e 2.000 pesetas, au 3^e 1.000 pesetas.

Le concurrent ayant accompli le plus grand nombre de kilomètres recevra la Coupe de S.M. la reine. Enfin un classement général sera établi d'après la formule suivante : soit M, la distance minimum devant être parcourue en fonction de la cylindrée et D la distance réellement convertie en 12 heures; le concurrent dont la valeur

du quotient $\frac{D}{M}$ sera la plus grande, sera

proclamé vainqueur du 5^e Grand Prix de Guipuzcoa et recevra le Trophée de la Dédication de Guipuzcoa. Les concurrents n'ayant pas couvert la distance imposée d'après la cylindrée, seront éliminés.

Rappelons que l'an dernier le Grand Prix de Guipuzcoa fut gagné par une 1.100 cmc. Chenard-Walcker (équipe Léonard et Manzo

de Zuniga, 1.245 km. 382 (moy. : 103 km. 780 m.), et que les différentes catégories furent gagnées par :

1.100 cmc. : Léonard-Manzo de Zuniga (Chenard-Walcker), 1.245 km. 282 (moy. : 103 km. 780).

2 litres : Minoia-Morandi (O.M.), 1.128 kilom. 529 (moy. : 94 km. 761).

3 à 5 litres : A. Boillot-Serre (Peugeot), 1.083 km. 457 (moy. : 100 km. 787).

Au-dessus de 5 litres : Merz-Gartner (Mercedes), 1.069 km. 740 (moy. : 101 km. 816 mètres). — M. B.

(Voir la suite en rubrique Automobile.)



MARTIN (Amilcar) qui a remporté lundi l'épreuve des 1.100 cmc. du Grand Prix de Saint-Sébastien

L. Auto 25/7/1927

AMILCAR triomphe dans le Grand Prix de Saint-Sébastien

Amilcar est très certainement, parmi les marques françaises et étrangères, celle qui hésite le moins à venir disputer sa chance dans tous les champs clos de France et de l'étranger, où il lui est possible de faire la preuve de la valeur indéniable de son fameux moteur 1.100 cmc.

Cette valeur est telle, que presque toujours ces batailles pacifiques se terminent par une belle victoire. On en a une nouvelle preuve dans le Grand Prix de St-Sébastien, épreuve de vitesse pure de 692 kilomètres 600, ouverte à toutes les catégories de voitures de course.

Au volant d'une des fameuses 1.100 cmc. Amilcar, la 1.100 cmc. la plus rapide du monde, Martin, faisant une course splendide, s'est classé premier de la catégorie voitures 1.100 cmc. couvrant le parcours en 6 h. 25 m. 35 s., soit à la moyenne de 108 à l'heure.

Pour qui connaît le circuit de Lasarte, une telle performance est hors de pair, et cette nouvelle victoire d'Amilcar, venant après tant d'autres, prouve bien la remarquable valeur des merveilleux ensembles mécaniques qui ont établi, à travers le monde, la réputation d'Amilcar.

Notons que la voiture de Martin était équipée par Dunlop, Solex, Hartford, Champion, Rudge-Whitworth, et qu'elle marchait à l'essence B. P.

L. Auto 1926/7/1927

LES GRANDES ÉPREUVES AUTOMOBILES

Materasi, sur Bugatti, enlève brillamment le V^e Grand Prix de Saint-Sébastien

Martin, sur Amilcar, se classe 1^{er} de la catégorie 1.100 cmc. et Bugatti s'adjuge les 1^{re}, 2^e, 3^e, 4^e et 5^e places du classement général

LES CLASSEMENTS

L'épreuve se disputait sur 692 kil. 600 (40 tours de circuit)

1^o Voitures au-dessus de 1.100 cmc.

- | | |
|--------------------------------------------|------------------|
| 1. Materasi (Bugatti, pn. Dunlop), en..... | 5 h. 28 m. 09 s. |
| Moy. 126 k. 600. | |
| 2. Dubonnet (Bugatti, pn. Dunlop) | 5 h. 32 m. 11 s. |
| 3. Conelli (Bugatti, pn. Dunlop) | 5 h. 40 m. 30 s. |
| 4. Chiron (Bugatti, pn. Dunlop) | 5 h. 50 m. 48 s. |
| 5. Bret (Bugatti)..... | 6 h. 21 m. 56 s. |

2^o Voitures de 1.100 cmc. et au-dessous

- | | |
|------------------------------------------|------------------|
| 1. Martin (Amilcar, pn. Dunlop), en..... | 6 h. 25 m. 35 s. |
| Moy. 108 kil. | |
| 2. Jourdan (Salmson).... | 7 h. 11 m. 22 s. |

Splendides victoires de Bugatti et d'Amilcar

Saint-Sébastien, 25 juillet (de notre envoyé spécial). — Comme nous l'avons expliqué, le Grand Prix de Saint-Sébastien comportait deux classements distincts : l'un réservé aux cylindres supérieures à 1.100 cmc. ; l'autre aux cylindres inférieures. Pour la première épreuve, cinq Bugatti terminent seules, et Amilcar gagne la seconde épreuve. Disons de suite que, contrairement à ce qui avait d'abord été indiqué, toutes les Bugatti étaient des 2 litres à compresseur du type établi en série par le constructeur de Molsheim, livré couramment par lui à la clientèle et qui constitue un modèle su-



MATERASI

veilleuse régularité. Les B.N.C. ont été peu heureuses : ce sont des voitures bien établies, à qui il manque seulement quelque mise au point. J'en dirai autant de la B.U.C. Nous devons revoir les unes comme les autres.

Quelques réflexions

Une première constatation s'impose : la tenue extraordinaire des Dunlop. Nous avons même eu une expérience cruciale, la plus probante de toutes : les Bugatti sur Dunlop n'ont eu aucun ennui. Bret avait des bandages d'une autre marque : en vingt-cinq tours il avait trois changements, dont un rechapage. A ce moment, il monte des Dunlop et n'a plus aucun ennui jusqu'à la fin. Petavy peut être fier des extraordinaires progrès accomplis par son bandage depuis quelques années.

Fait à noter par ailleurs : on n'a eu aucun ennui de compresseur, témoignage du travail accompli. Mais je crois le moment venu d'imposer en courses de vitesse le carburant courant de tourisme. Pensons au public, qui marque déjà trop de tendance à se désintéresser de ces manifestations au point de vue utilitaire.

Il m'est agréable de constater enfin la parfaite organisation technique et sportive de l'épreuve. Notre ami San Gil est un maître en la matière. Le succès de cette première journée lui est dû en grande partie. La famille royale au complet assista à l'épreuve du commencement à la fin, et le roi voulut lui-même féliciter les vainqueurs, constructeurs comme coureurs. — Charles Faroux.

(Voir la suite en rubrique Automobile.)

perbement au point, dont les possibilités, à chaque nouvelle manifestation, nous paraissent toujours plus étendues.

Le vainqueur fut Materasi, coureur adroit, audacieux, qui nous avait naguère révélé sa qualité sur le circuit sicilien, suivi de Dubonnet, Conelli, Chiron et Bret dans l'ordre. Une voiture américaine engagée dans cette série, d'ailleurs d'une vitesse insuffisante, a abandonné après 18 tours. C'est donc, après tant d'autres, une journée glorieuse pour Bugatti, dont la victoire bat d'ailleurs tous les records établis jusqu'à ce jour sur le circuit de Saint-Sébastien. Record de moyenne générale et meilleur temps sur un tour, Materasi et Chiron ayant tous deux atteint ici la moyenne effarante de 140 à l'heure.

Le meilleur homme de la journée avec Materasi aura été Chiron, simplement admirable de vaillance et de brio, puisqu'une pierre, brisant ses lunettes, l'a sérieusement touché à l'arcade sourcilière gauche. Mais Chiron, après une bataille de plusieurs tours, avait pu passer Materasi en vitesse ce qui n'est pas une mince performance.

Remarquons ici combien la méthode de Bugatti sert les intérêts de notre sport. Non seulement, grâce à ses voitures, peuvent se révéler des hommes comme Chiron, Etancelin, Lehoux, Bret, d'autre encore, mais déjà on voit poindre le moment où les courses se dérouleront seulement entre voitures de sa marque, ainsi qu'on en verra la première manifestation sur le circuit du Mans, en 1928, avec le Grand Prix Bugatti qui, du même coup, nous permettra la rénovation d'un challenge internationaux, enfin débarrassé des soucis pratiquement commerciaux qui avaient amené fatalement la suppression de la Coupe Gordon-Bennett. Vraiment nous pouvons être reconnaissant au constructeur de Molsheim.

Mais déjà, en dehors de ce succès sportif, Bugatti a obtenu une récompense aussi précieuse. Alphonse XIII a demandé à essayer sa nouvelle 15 litres, l'a conduite lui-même, et ce monarque, si expérimenté en la matière, qui a déjà piloté tant de voitures remarquables, a immédiatement passé commande, accompagnant son ordre de commentaires flatteurs pour le constructeur de Molsheim. Celui-ci, venu à Saint-Sébastien avec sa famille, nous a sorti également la petite voiture automobile de son jeune fils (cinq ans à peine), étalon d'une série de mille véhicules du même type en construction. Bugatti aura créé à l'automobile un nouveau débouché.

Le beau succès d'Amilcar

Dans la catégorie 1.100 cmc, l'Amilcar de Martin, toujours conducteur sûr, triomphe aisément à une moyenne voisine de 110 à l'heure. Morel a dû s'arrêter par suite de la rupture d'un roulement à billes, panne exceptionnelle; mais j'ai eu la pièce entre les mains; la marque de ce roulement est d'ailleurs la meilleure, du consentement unanime. Leblanc, lui, a perdu la partie étant demeuré sans essence sur le parcours. Ce succès très significatif de l'Amilcar était bien dû à cette maison toujours sérieuse et consciencieuse, éprise de progrès, et la victoire d'ici ne sera pas sans lendemain. Je suis heureux d'en faire tous mes compliments à M. Marcel Sée, dont on connaît la ténacité et l'esprit combatif.

Salmson ne courait pas officiellement, mais nous avons pu admirer la tenue de deux voitures de service, conduites par leurs propriétaires, qui ont marché avec une mer-

L. Auto 25/7/1927

LES GRANDES EPREUVES
AUTOMOBILES

Le Meeting de l'A.C. de Guipuzcoa
commence aujourd'hui avec
Le Grand Prix de Saint-Sébastien

Un beau succès en perspective

Velle de bataille !

Hendaye, 24 juillet (de notre envoyé spécial). — Hier ont eu lieu, à Saint-Sébastien, les classiques opérations de vérification des voitures engagées dans le Grand Prix de Saint-Sébastien qui se court demain sur 40 tours du Circuit de Lasarte, soit 692 kilom. 600, et dont le départ sera donné à 10 heures du matin.

Ces opérations se sont déroulées sans incident, sous la compétente direction de M. San-Gil, président de la Commission Sportive de l'A.C.G., assisté de MM. Béa, Larranaga, Montoyo, Zappino et Julio Segovia. Un public fort nombreux y assistait. Les jeunes princes ne furent pas les moins intéressés par l'examen des voitures de course et ils admirèrent également la fameuse voiture Bugatti 15 litres 8 cylindres, avec laquelle le constructeur de Molsheim était venu assister au pesage.

Le circuit est merveilleusement préparé et, le temps étant favorable, un grand succès paraît certain, nous ne serions nullement surpris de voir battre les records du circuit Guipuzcoa.

Pour le classement général, la première place ne saurait échapper à Bugatti, qui a amené ici les fameuses voitures de 2 litres 300 cmc. à suralimentation, dont on connaît la haute valeur. Pour le classement spécial de la catégorie 1.100 cmc., le vainqueur doit être Amilcar avec son type sport au rendement si élevé.

(Voir la suite en rubrique Automobile.)

L. Auto 29/7/1927

LES GRANDES EPREUVES
AUTOMOBILES

Le V^e Grand Prix de Guipuzcoa

C'est devant une foule considérable que
s'est disputée hier cette belle épreuve
internationale de 12 heures
Une belle course

Hendaye, 28 juillet (de notre envoyé spécial). — Le Critérium des 12 heures de Saint-Sébastien, épreuve internationale a réuni ; au départ, les concurrents suivants :

Catégorie de 3 à 5 litres : Lorraine-Dietrich (Brisson et Bloch) ; Peugeot I (Boillot-Wagner) ; Peugeot II (Rigal-Serre).

De 2 à 3 litres : Ariès I (Laly-Chassagne) ; Ariès II (Duray-Chassagne).

De 1.500 à 2.000 cmc. : Bignan (Clause-Gros) ; T.H. Schneider (Poirier) ; Georges Irat I (Rost-Lehoux) ; Georges Irat II (Rossi-Burie).

De 1.100 à 1.500 cmc. : Bugatti (Sabipa-Urumuwald) ; Lombard (Christian).

De 750 à 1.100 cmc. : B.N.C. (Zubiaga-Fournier) ; E.H.P. (Bussienne-Bauriat) ; Salmson (Alvarado-Pedroso) ; Amilcar I (Mlle Petrocino Benito) ; Amilcar II Acosta-Lara.

Outre un classement par catégorie, le règlement prévoit un classement général, suivant un processus analogue à celui des 24 Heures du Mans. Chaque concurrent, d'après sa cylindrée, a à couvrir une distance minimum au cours de l'épreuve. Il couvre réellement une distance D. On fait pour chaque concurrent le quotient de D par M, ce qui définit l'indice de performance. Le classement général est fait d'après les valeurs décroissantes de cet indice.

Disons, d'abord, quelles sont, pour tous les concurrents, les distances minima à couvrir en 12 heures, pour être admis au classement général : Lorraine, 1.118 kilomètres ; les deux Peugeot, 1.129 km. 800 ; les deux Ariès, 1.097 km. 500 ; Bignan, 1.049 km. 300 ; Th. Schneider, 1048 k. 600 ; les deux G. Irat, 1049 km. 800 ; Bugatti, 1.024 km. 800 ; Lombard, 1.000 km. 300 ; B.N.C., 999 km. 500 ; E.H.P., 999 km. 800 ; Salmson 996 km. 500 ; les deux Amilcar, 996 km. 500.

Le départ

Après que M. Federico Lappino, secrétaire de l'A.C. de Guipuzcoa eut communiqué les dernières instructions aux concurrents, le départ leur fut donné d'après le même système qu'au Mans. Les concurrents, face à leur voiture de l'autre côté de la route bondissent à leurs voitures au signal du starter, mettent le moteur en route par le démarreur et s'ébranlent. André Boillot le premier. Celui-ci repassera, d'ailleurs, en tête et battra, dès son second tour tous les records établis à Saint-Sébastien en voitures de tourisme, atteignant alors la moyenne de 114 km., ce qui est admirable, quand on songe aux difficultés du parcours et qu'André Boillot a entre les mains une 18 CV portant le poids de quatre passagers, avec ailes, phares et tout l'équipement de tourisme.

Mais déjà on sent que la bataille de la journée sera entre les Peugeot, les Georges Irat, les Ariès et la Bignan.

(Voir la suite en rubrique Automobile.)

L'Auto
1 de Julio de 1928

L'Auto
Miércoles 18 Abril 1928

Le Grand Prix de l'A.C.F. des voitures sport

La Commission Sportive de l'A.C.F., au cours de sa séance d'hier, a arrêté définitivement la liste des engagés du Grand Prix des voitures sport, qui se disputera le 1^{er} juillet, sur le beau circuit du Comminges :

Groupe I (5.000 cmc. et au-dessus)

1. C. T. Weymann, conducteur C. T. Weymann (X...).
2. Stoffel, Stoffel (Chrysler).
3. De Vère, de Vère (Chrysler).
4. Peugeot, X... (Peugeot).
5. Morain, Morain (Peugeot).
6. Ariès, Laly (Ariès).
7. Bouriat, Bouriat (X...).

Groupe II (2.000 cmc. à 3.000 cmc.)

1. Drouet, Drouet (Bugatti).
2. Sté Nerka, Chiron (Bugatti).
3. Sté Nerka, X... (Bugatti).
4. Mme Jenneky, Mme Jennky (Bugatti).
5. Williams, Williams (Bugatti).
6. Velitchkovitch, Velitchkovitch (Bugatti).
7. Lehoux, Lehoux (Bugatti).
8. Simon, Simon (Bugatti).
9. Besaucèle, Besaucèle (Ballot).
10. G. Irat, Rost (G. Irat).
11. P. Mesnel, P. Mesnel (Bignan-Six).
12. Bocca, Bocca (Lancia).
13. Ariès, Duray (Ariès).
14. Bussienne, Bussienne (X...).
15. Lormand, Lormand (Erskine-Six).

Groupe III (1.500 cmc.)

1. Doré, Doré (La Licorne).
2. D'Ahetze, d'Ahetze (Bugatti).
3. Velitchkovitch, X... (Bugatti).
4. Charavel, X... (Bugatti).
5. Gaupillat, Gaupillat (Bugatti).
6. Dreyfus, Dreyfus (Bugatti).

Groupe IV (1.100 cmc.)

1. Lombard, Desvaux (Lombard).
2. Lombard, Guy (Lombard).
3. Lombard, Christian (Lombard).
4. D'Yrsan, Simas (d'Yrsan).
5. Salmson, X... (Salmson).
6. Salmson, X... (Salmson).
7. Alphy, Brisson (Alphy).
8. Billiet, Billiet (B.N.C.).
9. Gauthier, Gauthier (Salmson).
10. D'Abbadie d'Arrast, d'Abbadie d'Arrast (Salmson).
11. Signoret, Signoret (Salmson).
12. D'Havrincourt, d'Havrincourt (Salmson).
13. Ch. Moran, Ch. Moran (Rally).
14. Ariès, L. Rigal (Ariès).
15. Lepicard, X... (X...).
16. Laval, X... (Salmson).
17. De Concy, X... (de Concy).
18. De Concy, X... (de Concy).

PRIX DES PETITES VOITURES DE SPORT

Groupe V (jusqu'à 750 cmc.)

1. De Rovin, Rovin (de Rovin).
2. D'Yrsan, Siran (d'Yrsan).
3. Marcel Violet, Marcel Violet (X...).
4. Treunet, Treunet (Sima-Violet).

Une décision

La Commission Sportive a fixé à 80 0/0 le pourcentage des arrivants admis à participer à la finale. Si le calcul de ce pourcentage donne un chiffre avec décimale, ce chiffre sera arrondi au nombre entier supérieur.

LES GRANDES ÉPREUVES AUTOMOBILES

Le meeting de Saint-Sébastien 1928

Pour le Grand Prix de Saint-Sébastien, comme pour le Grand Prix de Guipuzcoa, les droits d'engagement sont supprimés, et des primes importantes sont assurées à chaque participant.

On se demande comment avait pu naître le bruit qu'il n'y aurait point de Grand Prix d'Espagne cette année. Le « canard » avait pris son vol par le truchement d'une agence espagnole; coupons-lui les ailes.

Le meeting de Saint-Sébastien appartient au calendrier international; il a connu chaque année un succès caractérisé et on n'a pas oublié que les constructeurs français y brillèrent particulièrement.

Nous aurons un meeting espagnol en 1928, organisé, comme toujours, par l'Automobile Club de Guipuzcoa, avec le concours de l'Auto et sous le patronage du Royal Automobile Club d'Espagne.

Bien mieux, le circuit de Saint-Sébastien devient, pour l'Espagne, un terrain officiel d'essais où seront expérimentés de nouvelles formules de route; on sait le grand effort réalisé dans cette voie par le gouvernement espagnol et les grandes associations automobiles.

Tout ceci, Julio Segovia, modèle de dévouement aux intérêts de ses compatriotes, nous l'exposait hier en même temps qu'il nous donnait connaissance du programme établi. Ce programme, on va en juger, éclipse tout ce qui a été fait.

Deux grandes épreuves richement dotées

Le mercredi 25 juillet — jour de fête nationale en Espagne — se disputera le Grand Prix de Guipuzcoa; la formule de l'épreuve est la même que celle adoptée par l'A.C.F. pour la Coupe de la Commission Sportive 1928. Mais voici où apparaissent des clauses de nature à retenir l'attention des concurrents :

Pour chaque conducteur participant à l'épreuve, les organisateurs assurent :

- 2.000 pesetas au départ,
- 1.000 pesetas à mi-course (primes échelonnées),
- 1.000 pesetas à fin parcours (primes échelonnées),

en sorte que tout inscrit, même s'il avait un panne au début de l'épreuve, touche déjà 8.500 francs au cours actuel, et 17.000 francs s'il termine le parcours.

Aucun droit d'engagement n'est exigé; donc, chacun est sûr de voir ses frais remboursés, pour le moins.

En outre, au premier classé : un important prix en espèces et un trophée, objet d'art en argent. Des prix en espèces vont également au second et au troisième.

Le dimanche suivant, le Grand Prix de Saint-Sébastien — formule libre — est disputé sous des conditions identiques quant aux primes et aux prix, ainsi que sous le rapport de la suppression de tout droit d'engagement.

J'ai idée que les organisateurs des épreuves espagnoles réuniront, cette année, un lot incomparable.

Une semaine de fêtes

Pour les mois de juillet, août, septembre, le comité espagnol a prévu une série d'attractions de première grandeur : régates, expositions nautiques, courses de chevaux, etc., etc.

Je veux seulement retenir que le dimanche 22 juillet, à l'occasion de la semaine automobile, l'Association de la Presse espagnole organise, à Saint-Sébastien même, une course de taureaux qui constituera un gala sans précédent.

Cette manifestation se déroulera ainsi qu'au temps de Goya, peintre de volupté et de mort. Les fameuses tapisseries de Goya seront, ce jour-là, aux arènes; toutes les spectatrices espagnoles revêtiront le costume national, les cuadrillas défilent en carrosses de l'époque.

Cette reconstitution de la vieille et glorieuse Espagne ne saurait laisser indifférent aucun amateur de beauté.

Nous publierons sous peu le règlement des épreuves des 25 et 29 juillet; mais déjà nos lecteurs connaissent l'essentiel.

Un grand succès récompensera le bel effort de l'Automobile Club de Guipuzcoa.

— C. Faroux.

L. Auto. 13, de Junio - 28

LES GRANDES EPREUVES
AUTOMOBILES

**Le Meeting de Saint-Sébastien
s'annonce comme devant être
particulièrement brillant**

Le règlement est paru

Ainsi que nous l'avons annoncé, le Meeting de Saint-Sébastien, qui tient une si large place dans l'histoire de l'automobile, aura lieu du 25 au 29 juillet. Il sera organisé, sur le beau circuit de la Sarte, par le R.A.C. de Guipuzcoa, avec le concours de l'Auto, sous le patronage du R.A.C. d'Espagne et avec le puissant appui du gouvernement espagnol.

Le règlement de ce meeting vient de paraître. Rarement semblable effort a été tenté par des organisateurs dans le but de grouper un nombre imposant de coureurs de valeur.

Invitations, primes, prix en espèces, remboursement des droits d'engagement, tout a été prévu avec beaucoup de logique et une sérieuse connaissance de la situation actuelle pour retenir l'attention des concurrents.

Le programme de ce meeting comporte deux grandes épreuves : 1° le Grand Prix de Saint-Sébastien ou Critérium des As (25 juillet) ; 2° le Grand Prix d'Espagne des voitures de sport (29 juillet).
Jetons un coup d'œil sur le règlement de ces épreuves.

Le Grand Prix de Saint-Sébastien

Cette épreuve de vitesse pure, ouverte aux voitures de course, se disputera sur 40 tours de circuit (692 km. 600). Elle est internationale et réservée, c'est-à-dire que ne pourront y prendre part que les coureurs invités par les organisateurs. Le vainqueur se verra attribuer la Coupe de S.M. le Roi d'Espagne.

Le Grand Prix d'Espagne

La formule. — Si le Grand Prix de Saint-Sébastien est uniquement réservé à des coureurs choisis et invités par les organisateurs, le Grand Prix d'Espagne est ouvert à tous les coureurs indépendants. Il est réservé aux voitures de la catégorie sport. Les voitures engagées seront réparties en quatre groupes :

Groupe I : 3 à 5 litres, 5 à 8 litres, au-dessus de 8 litres.

Groupe II : 1.500 cmc. à 2 litres, 2 à 3 litres.

Groupe III : 1.101 à 1.500 cmc.

Groupe IV : 750 à 1.100 cmc.

Les voitures à compresseur seront handicapées en temps, suivant le groupe dans lequel elles seront classées. Une éliminatoire sera disputée sur 15 tours (259 km. 715) et les qualifiés se retrouveront dans une finale comportant la même distance, mais dans laquelle les concurrents seront handicapés en temps.

Les prix. — Le vainqueur de chaque groupe dans l'éliminatoire recevra 1.500 pesetas et le second 500 pesetas.

Pour la finale, les vainqueurs se verront

attribuer : le 1^{er}, une coupe de S.M. la Reine d'Espagne et 5.000 pesetas ; le 2^e, 3.000 pesetas ; le 3^e, 1.500 pesetas, et le 4^e, 500 pesetas.

Des primes. — Les organisateurs pourront accorder à certains coureurs, choisis par eux, des primes réparties de la façon suivante : 500 pesetas à chaque concurrent prenant le départ et faisant au moins deux tours de circuit, 100 pesetas par tour et par voiture, aux voitures classées dans chaque groupe.

Les engagements. — Les engagements (100 pesetas par voiture) sont reçus à droit simple jusqu'au 30 juin. Ce droit sera remboursé aux partants. A compter du 1^{er} juillet et jusqu'au 15 juillet, ils seront reçus à droits doubles et la moitié, soit 100 pesetas, sera remboursée aux partants.

Ils sont reçus au R.A.C. de Guipuzcoa, plaza de Oquenda, Saint-Sébastien, ou chez M. Gérard, Etablissements Repousseau, 77, rue Danton, Levallois-Perret.

Pour être définitifs, ils devront avoir été agréés par les organisateurs, ceux-ci se réservant le droit de refuser un engagement sans donner le motif du refus.

Le prix de location des stands de ravitaillement est fixé à 500 pesetas.

Les délégués du R.A.C. de Guipuzcoa à l'« Auto »

Hier, nous avons eu le plaisir de recevoir la visite de MM. Federico Zappino et José Balanzategui, délégués officiels du R.A.C.G., retour de Molsheim et de Rome.

A Molsheim, ils furent très aimablement reçus par M. Ettore Bugatti qui, très sportivement, leur offrit un de ses rapides « pur sang » pour être attribué au vainqueur du Critérium des As.

A Rome, ils assistèrent au Prix Royal de Rome, qui s'est disputé dimanche. Après des pourparlers avec les concurrents de cette épreuve, ils ont obtenu la certitude à peu près absolue de la participation au Critérium des As, des coureurs suivants : Campari (Alfa-Romeo), Chiron, Brilli-Peri, Minoia, Nuvolari et Foresti (Bugatti), Maggi, Borzacchini et Ernesto Maserati (Maserati), Materassi et Morandi (Talbot).

Avant de partir pour Le Mans, où ils vont assister aux 24 heures de l'A.C.O., ils vont entamer des pourparlers avec quelques « as » français : Albert Divo, Robert Benoist, André Morel et Louis Wagner, qu'ils seraient heureux de compter parmi les concurrents invités à leur belle épreuve du 25 juillet.

Voilà, n'est-il pas vrai, un meeting qui se présente sous des auspices particulièrement favorables. Il doit attirer tout particulièrement l'attention des coureurs indépendants.

Sur simple demande adressée à l'Auto, nous ferons l'envoi du règlement.

AUTOMOVIL

**Los grandes premios
donostiaras**

**El de velocidad, convertido
en Criterium de Ases**

San Sebastián.—Se encuentran en ésta de regreso de su viaje por Francia e Italia, los señores Zappino y Balanzategui, delegados del Real Automóvil Club de Guipúzcoa en dicho viaje para la organización de los grandes premios del próximo mes de julio a disputar en el circuito de Lasarte.

Han regresado satisfechísimos de la acogida que han encontrado en todas partes. Especialmente en París, el constructor Bugatti les hizo, para el Real Automóvil Club, el magnífico regalo de un soberbio coche para que sirva de premio en la Gran Prueba de San Sebastián.

En Roma, en donde estuvieron con ocasión del Gran Premio de aquella capital, han realizado en principio los contratos con los siguientes corredores para su participación en San Sebastián:

Chiron, Minoia y Brilleteri, que montan "Bugatti"; Campari, sobre "Alfa Romeo"; Materassi y Morandi, que pilotarían dos "Talbot"; Maggi, Morrachini y Faggioli, sobre "Maserati".

En Lemans llegaron igualmente a un acuerdo con los conductores Nuvolari, que corre con "Delage", y Divo y Benoist, que igualmente manifestaron que acudirían a esta capital.

Ante estos en principio—repetámoslo—participantes, el Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha tomado la determinación de subtitular al Gran Premio de San Sebastián como Gran Criterium de los Ases, así que concurrirán, estamos seguros, un lote impresionante de corredores de la mayor fama.

Para el Gran Premio de España del día 29 de julio hay igualmente buen número de participantes... posibles. ZAJD.



MOTOR

Los prestigios de nuestro Real Automóvil Club trasciende allende las fronteras. Antes fué la organización del IV Gran Premio de Europa, de memorable recordación, que trajo a San Sebastián un contingente elevadísimo de forasteros de todas partes del mundo. Ahora, los comentarios de "The Autocar", la revista técnica inglesa, acerca de la bondad de las carreteras españolas, traen inevitablemente consigo el recuerdo de las famosas rutas vascas, donde "hemos conocido —dicen— uno de los circuitos más maravillosos y emocionantes del mundo entero". Todo esto no es más que una magnífica e indirecta propaganda de San Sebastián y la bella campiña guipuzcoana, que constantemente viene repitiéndose en beneficio de los prestigios del automovilista guipuzcoano, factótum de todas esas organizaciones.



Actualmente, ya lo dijimos días pasados, el Real Automóvil Club se preocupa de una labor de detalle en beneficio de sus asociados y de la provincia en general, al obtener concesiones en determinados suministros, las cuales van a ser ampliadas, para lo cual se activan actualmente determinadas gestiones. Todos deben de apoyar en esta labor, de beneficio indudable para la provincia y particularmente para los usuarios motoristas de ella, adhiriéndose a nuestra organización deportiva, hoy en plan rfanicamente utilitario de nuestros intereses, ya que al efecto se ha suprimido la cuota de entrada; y en contados días, los que van al disfrute de la exigua cuota de cinco pesetas mensuales, con beneficios materiales más elevados, sin duda, se acercan al centenar, lo que demuestra el provecho y la utilidad de una labor de atracción que mancomune nuestros intereses en beneficio de todos.

Las adhesiones podrán enviarse a las oficinas del R. A. C. G. (bajos del Teatro Victoria Eugenia), donde tod propietario de automóvil encontrará detalles interesantísimos acerca de todas las facilidades conseguidas y en vías de consecución.

MOTOR

¿HABRA CIRCUITO?

Una conversación en el Real Automóvil Club

El calendario internacional del gran "motor" va bien nutrido este año. Nada menos que 72 Grandes Pruebas, son las avaladas por la C. I. S. y entre ellas tres nacionales. Las tres clásicas: Rabasada, Gran Premio San Sebastián y Gran Premio de España. Como fechas, 8 junio para Cataluña y 25 y 27 de julio para Lasarte. La gran semana de julio dará comienzo el día 20 con la consabida corrida de la Asociación de la Prensa; pero...

** **

Hemos asaltado parcialmente las oficinas del Automóvil Club Guipuzcoano. Tropezamos con un socio del benemérito Club, que ha tenido y tiene parte bastante activa en las organizaciones que dieron brillo y esplendor por el mundo entero a Donostia. Nadie habla de Circuito. En la quietud invernal se iniciaron las consabidas gestiones de todos los años. La tarea de interrogar a un Rezo-la, a un Maquivar, a un Zappino, no es fácil.

Vamos, pues, a contentarnos con tropezar con este infatigable realizador que es el "socio desconocido"... Pesa sobre sus hombros una admirable labor de iniciador que da nuevo rumbo a las actividades de nuestra primera entidad deportiva.

El Automóvil Club, está lejos de unas demostraciones de "sangre azul" como equivocadamente algunos suponen. Mas cierto es, que en estos momentos, principalmente, se está afirmando como verdadero "pionnier" de una labor práctica, utilitaria de rotundo beneficio para el usuario guipuzcoano del gran "motor". El espíritu de asociación no bien resuelto en nosotros los españoles, ni tampoco bien orientado en los intentos que se han hecho, parece hallar eco en estas nuevas fórmulas que no son sino éxito ya consagrados en el extranjero, en lo que a la defensa del automovilista se refiere; sin llegar, desde luego, a la potencialidad de una A. A., de una D. A. S. con más de 200.000 adheridos, ni a esas asociaciones italianas, alemanas y americanas, que son verdadero manto protector de los que constantemente se ven satirizados por el mero hecho de poseer un "cuatro ruedas" pese a que en eternos descontentos cifren sus esperanzas más halagüeñas precisamente en "eso". En la propiedad o por lo menos usufructo de los maravillosos "carros" que alhajan nuestras calles... Pero, mientras tanto, que ruda batalla ha de rendir el automovilista, perseguido por todos aquellos que conscientes (?) de sus derechos, no reparan a todo punto en sus obligaciones.

Hemos capturado, pues, este "socio desconocido" y como es buen amigo nuestro, ... evade el imperioso interrogatorio a que nuestra curiosidad le obliga. Y mientras hojeamos sobre una mesa, o-tas de descuentos y ventajas que los hoteles españoles vienen haciendo al R. A. C. G., bonificaciones en consumos de primeras materias como grasas, aceites, neumáticos y otras actividades y concesiones de indudable beneficio para la colectividad, para el automovilismo guipuzcoano en suma que

se ve ayudado con esta hermosa labor, nuestro interpelado va haciéndonos saber...

—¿...?

—Hace tiempo que dimos comienzo a esta labor. Las gestiones iniciadas "pro" algunas ventajas en suministros de materias primas para nuestros socios, han dado magníficos resultados. Vea usted.

—¿...?

—Desde luego, nuestra fuerza hoy es considerable por el prestigio de nuestro Circuito. Pero, iniciamos esta labor con idea de dar un aspecto más beneficioso y utilitario para la colectividad guipuzcoana, en materia automovilística. El año pasado, la suma de nuestros suministros, ha alcanzado la cifra de 130.000 pesetas, y no puede decirse todavía que hayamos empezado.

—¿...?

—Desde luego. El R. A. C. G. se ha percatado de la necesidad de dar un apoyo absoluto al automovilista, vejado las más de las veces por floja sensiblería, juzgado antes de oírle, y sentenciado sin causa las más de las veces. El espíritu de asociación no está todavía aceptado en su verdadero punto entre nosotros, por razones diversas, entre las que influye desde luego, nuestra especial psicología, pero no desesperamos. Actualmente contamos con más de 500 socios.

—¿...?

—El automovilista necesita algo más que los medios que hoy posee para una protección eficaz de sus derechos. Una legislación densa, pero intrincada hace que el usuario se encuentre a menudo, perplejo ante los problemas derivados de la carretera, de la circulación en suma. Ya conoce usted el grado de eficiencia que en el extranjero tiene hoy nuestras organizaciones similares.

—¿...?

—No. Las Aduanas poseen hoy una organización admirable y no tenemos sino alabanzas para los que nos ayudan en la labor de dar facilidades al turismo internacional. Precisamente, por cesión hecha por el R. A. C. E., actualmente cedemos a nuestros asociados los pases de frontera ("passavant" vulgarmente llamado) para la circulación internacional a precios muy reducidos, tanto es así que representa una economía considerable. Nuestras relaciones con los Automóviles Clubs internacionales, van intensificándose notablemente, para una labor de apoyo y relación que representa un beneficio de rotundo beneficio para el usuario guipuzcoano del gran "motor". El espíritu de asociación no bien resuelto en nosotros los españoles, ni tampoco bien orientado en los intentos que se han hecho, parece hallar eco en estas nuevas fórmulas que no son sino éxito ya consagrados en el extranjero, en lo que a la defensa del automovilista se refiere; sin llegar, desde luego, a la potencialidad de una A. A., de una D. A. S. con más de 200.000 adheridos, ni a esas asociaciones italianas, alemanas y americanas, que son verdadero manto protector de los que constantemente se ven satirizados por el mero hecho de poseer un "cuatro ruedas" pese a que en eternos descontentos cifren sus esperanzas más halagüeñas precisamente en "eso". En la propiedad o por lo menos usufructo de los maravillosos "carros" que alhajan nuestras calles... Pero, mientras tanto, que ruda batalla ha de rendir el automovilista, perseguido por todos aquellos que conscientes (?) de sus derechos, no reparan a todo punto en sus obligaciones.

Anteriormente de la muerte de don Eusebio López (que en paz descanse). — Se celebró en la Iglesia parroquial con numerosísima concurrencia, la función de aniversario por el eterno descanso del alma del que fue conocido editor de esta ybla. En memoria del finado, escribe el cronista todo sano "Oriamendi" de "El Pensamiento Navarro" de Pamplona: "Acaba de cumplirse el primer aniversario de la muerte del que fue respetable amigo del veterano don Eusebio López Martínez, que tan dulcemente entregó su alma al Redentor al día siguiente de la festividad de los Mártires de la Trinidad, después de haber tomado parte en el padoso acto que el Circolo Jalmeta del que era di-nstimo presidente, dispuso para la mañana del 10 de marzo del pasado año en la Iglesia conventual de San Francisco. Cuanto nos resta que aprender todavía, de aquel nuestro don Eusebio, que hasta su avanzada edad de 88 años conservó aquella fe y aquel entusiasmo por la santa bandera con que en sus años mozos fundó y defendió hasta la muerte A este propósito..."

Circuito de 1930.

Agosto 26-

1930

**LE GRAND PRIX
DE SAINT-SEBASTIEN
VA FORT PROBABLEMENT
AVOIR LIEU LE 28 SEPTEMBRE**

Les bruits les plus divers ont couru sur le fameux Grand Prix de Saint-Sébastien: Aurait-il ou n'aurait-il pas lieu? Telle était la question que se posaient les fervents du sport automobile, en souhaitant bien entendu, que cette belle et classique épreuve ne disparaisse pas du calendrier international.

Il semble bien que cette fâcheuse éventualité ne se produira pas, grâce à la générosité du roi-sportman: S. M. Alphonse XIII, et grâce aussi aux efforts des dirigeants du Royal Automobile Club de Guipuzcoa et en particulier à ceux de l'homme qui est l'animateur du sport automobile à Saint-Sébastien: M. Julio Segovia.

Le R.A.C. de Guipuzcoa, qui a déjà obtenu l'accord de l'A.C.E., vient d'adresser une demande à l'A.I.A.C.R. pour obtenir l'autorisation de faire disputer son épreuve de vitesse le 28 septembre. Sans vouloir préjuger de ce que pourra être la réponse du pouvoir sportif international, nous pouvons dire qu'il y a beaucoup de chances pour que l'on assiste à une bonne journée de sport, le 28 septembre sur le beau circuit de Lasarte, aux portes de Saint-Sébastien.

Dès qu'il aura été fixé, le R.A.G.G. publiera le règlement de son Grand Prix et invitera tous ceux qui auront besoin de renseignements sur cette épreuve, à s'adresser à son représentant, M. R. Thomas, Etablissements Repusseau, 77, rue Danton, Levallois-Perret. — M. B.

Definitivamente, el 5 de octubre
se correrá en el circuito de Lasarte
el Gran Premio de San Sebastián

Por acuerdo de la A. I. A. C. R. y cerrando la temporada de grandes pruebas internacionales... y la de fiestas de verano de San Sebastián

Los mejores del Gran Premio de Francia y los primeros ases italianos de Alfa-Romeo y de Maseratti correrán en Lasarte

Ayer, a la tarde, desde San Sebastián —por el hilo—, una voz amiga, la de Juan Bautista Juana, el incansable y meritísimo animador de todos los sports de "élite" que viven en Guipúzcoa, nos dió la noticia; una gran noticia para los lectores de EXCELSIOR que se dan con entusias-

mo al automovilismo. El Gran Premio de San Sebastián, el VIII Gran Premio de Velocidad, que corresponde al circuito de Lasarte, se correrá el día 5 —domingo— del próximo octubre. Definitivamente. La Comisión Sportiva de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos, reunida exprofesamente para tratar el asunto, lo ha decidido así. Se ha abandonado la fecha sometida en un principio por los organizadores, el Automóvil Club de Guipúzcoa, a la Internacional, que era el 28 de septiembre, por coincidir con la de la celebración del Gran Premio de Checoslovaquia, en el circuito de Mazaryk, Brno, fijada en el momento de la confección del calendario internacional, en octubre del pasado año. Una simple cuestión de prioridad de derecho, que, motivando el traslado de nuestro Gran Premio nacional al 5 de octubre, favorece singularmente la mejor y más brillante organización del mismo. De esta forma, además, la prueba de Lasarte cierra la temporada de grandes manifestaciones internacionales del automóvil y pondrá broche de oro a la temporada de verano de San Sebastián, con sus grandes fiestas clásicas, cuyo período culminante se desenvolverá en el mes de septiembre... terminando con el espectáculo vistosísimo y emocionante —atracción insuperable— de la competición de racers de primerísimo cartel sobre la cinta de carretera-circuito que bordea el Oria.

Y ahora que llega el momento de las realidades, hoy que se ve cuánto había de cierto en lo que nosotros hemos venido comunicando al lector sobre el Circuito de Lasarte, desde que empezó la temporada deportiva europea del automóvil, asegurándole, una y otra vez, sin la menor vacilación, la efectividad del meeting donostiarra de 1930, con la confianza ilimitada que nos daban el entusiasmo, la tenacidad, el espíritu de sacrificio bien probados de los que durante ocho años vienen trabajando en el Automóvil Club de Guipúzcoa por afirmar en el campo internacional el prestigio del sport automóvil español, en este instante que nos llega la confirmación de nuestros juicios, de nuestros deseos... y, por ende, triunfa la campaña que EXCELSIOR ha sostenido como ninguno en favor de la celebración este año de las carreras de automóviles de San Sebastián, ¡qué satisfacción tan grande la nuestra! Y pensamos también cuán grande será la decepción, el desconsuelo, de los que con un absurdo sentido derrotista, negaron una y otra vez hasta la obstinación cerril que el VIII Circuito pudiese ser un hecho... en 1930. ¡Y decían estar en el secreto! Júzguelos el lector.

Ese contento por el éxito franco que han tenido, al fin, las gestiones de los organizadores del Gran Premio de San Sebastián es, aparte de las razones expuestas, justificado en absoluto. Es sabido que el Circuito de Lasarte es la única manifestación española del automóvil que tiene categoría, que "suena" en el campo internacional, ya con cartel de clásica, ganada con siete años de grandes pruebas, al igual, exactamente, que Le Mans, que Spa... De donde se ha desprendido un señaladísimo aumento de nuestro prestigio sportivo mundial: en los Estados Unidos ni una sola publicación motorista deja de mencionar en su cuadro semanal de grandes pruebas mundiales —un cuadro selectísimo—, el meeting de Lasarte. Y en Ingla-

terra, y en Francia, y en Italia, y en Alemania sucede otro tanto. Que es, precisamente, lo que no sucede con ninguna otra manifestación motorista —del automóvil o de la motocicleta— de las que anualmente se organizan en España. Reconoced estos hechos y deciros luego si no hay motivo para felicitarnos de la continuación de la obra de la Comisión Sportiva del Automóvil Club guipuzcoano, como obra de interés nacional que ella es.

Y no se piense que alcanzado el objetivo principal, la continuación anual del Circuito, después de una labor que hay que conocerla de cerca para saber de su mérito excepcional y que ha necesitado para triunfar de una afición y de una voluntad casi milagrosas, no se imagine que garantizada ya la celebración del Gran Premio de 1930, se ha entendido que era llegado el momento de descansar... dando la carrera con un número "X" de uniformes "azules". Todo al revés, precisamente. "Un triunfo debe traer otro". He aquí el lema de los animadores de Lasarte. Para confirmar lo cual ellos proceden en estos momentos con el más hermoso de los entusiasmos a montar el tinglado de un Gran Premio que, con todas las probabilidades, será lo más estupendo que en carreras de velocidad se haya visto sobre el embetunado del circuito donostiarra, y en el que —estad seguros— todos los records serán batidos...

Porque, digámoslo de una vez, para el 5 de octubre se prepara la alineación en Lasarte, con fórmula "fuerza libre" y sobre una distancia de 692 kilómetros, y presentando batalla a los mejores del Gran Premio de Francia, que se corre el 21 de septiembre en Pau, a los volantes oficiales de Bugatti, a Rovin, el de la Delage litro y medio que llevó Chiron en Indianápolis, al americano Stap con su Duesenberg, a los "isoles" destacados de la marca de Molsheim —los Dreyfus, Zanelli, Etancelin, Lehoux, etc.— de los grandes "cracks" italianos, de Alfa-Romeo y de Maserati. Con los milaneses, el vertiginoso Tazio Nuvolari; con los boloñeses, el incommensurable Achille Varzi, ahora —¡gran sorpresa!— en las filas del genial Alfieri Maserati.

Y el caso estupendo es que todo lo apuntado tiene las mejores trazas de confirmarse.

¡Qué carrera, entonces, el VIII Gran Premio de San Sebastián!

A. F. Nava.



AUTOMOVILISMO

El 5 de Octubre: Gran Premio de San Sebastián

Por fin, la Comisión Internacional de los Automóviles Club reunidos, ha dado su "placet" a la fecha 5 Octubre próximo para la celebración del VIII Gran Premio de San Sebastián. Las últimas dificultades, pues, han sido resueltas. Laboriosas han sido las gestiones, en principio, para conseguir la fecha 28 Septiembre, y después, la ahora conseguida. Se han puesto en juego todos los resortes a fin de obtener el asentimiento de las principales naciones interesadas en la ocasión. Primeramente, Txeko-Slovaquia adujo la propiedad de fecha para una carrera que ha de celebrarse en Bron. No es de la importancia de la nuestra, pero justo era respetar los derechos, y, por fin, la fecha 5 de Octubre, con el asentimiento de Inglaterra y Austria principalmente, cuyo valioso apoyo es digno de hacer mención, ha sido la designada en definitiva para que en ella tenga lugar nuestro Gran Premio.

Quizás haya sido más ventajoso el aplazamiento. El Gran Premio de Francia tiene lugar el 21 Septiembre. ¿Hubieran preparado en siete días sus "carros" y entrenamiento correspondiente los que acudirían a Pau? De esta manera tienen tiempo sobrado para ello, y la carrera - cierre de la temporada internacional revestirá, a juzgar por las impresiones existentes, un éxito excepcional en cuanto a calidad y cantidad de participantes.

El señor Maquivar, digno secretario de nuestro benemérito R. A. C. G., timonel de envergadura en esta nave deportiva que va abriéndose camino contra todas las incomprensibles dificultades que, principalmente el año actual se han hecho manifiesta con extraña fuerza, reunió ayer, mediodía, en la sede social de la Plaza de Oquendo a los redactores deportivos de los distintos diarios de la localidad. En esta entrevista nos dió cuenta de la decisión de la Internacional. Pero dejemos sus propias frases:

"Quiero—nos dijo—dar conocimiento a ustedes oficialmente, por ser ya decisión autorizada y avalada por la Comisión Internacional y el Real Automóvil Club de España, de que el VIII Gran Premio de San Sebastián se celebrará el 5 de Octubre próximo. Ya conocen ustedes—añadió—que para su organización contamos con las subvenciones del Ministerio de Fomento y de la Comisión Oficial del Motor, o sea que el Estado nos ayuda con la suma de 175.000 pesetas, dado el carácter internacional de nuestra carrera, y no olvidemos tampoco el agradecimiento que debemos a nuestra querida Diputación, que ha comprendido con exacta visión del porvenir la trascendencia del certamen y la importancia del Circuito, al poner mano inmediata en los arreglos necesarios del mismo, avalando además con un crédito de 25.000 pesetas el posible déficit que la situación de nuestra peseta producirá indudablemente.

Hasta la fecha ya conocen ustedes el resultado de nuestras gestiones, puesto que lo hemos visto en los propios diarios nacionales y extranjeros que se han ocupado, y con interés grande al-

gunos, de la cuestión. Desaparecida la posibilidad de celebración en las fechas acordadas por la Internacional, 25 y 27 de Julio, por haber llegado tardías las subvenciones, solicitamos de la Internacional la fecha 28 Septiembre. El Reglamento de estas pruebas señala de hecho la distancia de carrera a carrera en orden a su celebración. Son quince días; pero como el que más seriamente perjudicado podía salir era el Automóvil Club de Francia, por la celebración de su Gran Premio en Pau, el 21 del mismo mes, solicitamos y obtuvimos de éste su voto en favor de nuestra demanda. Todas las demás naciones no pusieron impedimento alguno, salvo Tcheko-Slovaquia, que el mismo día celebrará una carrera internacional, aunque no de igual importancia, pero incluída ya desde el primero de año en el Calendario del gran "motor". Así las cosas, la única fecha libre era la del 5 de Octubre. Austria tiene una carrera en cuesta para ese día; Inglaterra, sus 500 millas nacionales en rooklands. Nuestros participantes no están interesados en dichas pruebas, pero dichas naciones podían hacer valer sus derechos para la retención de sus fechas. No ha sido así. Todo lo contrario. Inglaterra y Austria han sido las primeras, desde luego en unión de Francia, no hay que olvidarlo, en dar toda clase de facilidades para que la Internacional pudiese acceder a nuestra demanda. Con ello, todas las dificultades quedaban resueltas. Y ayer noche, a última hora, un telegrama urgente me daba la grata noticia que comunico a ustedes con la satisfacción que pueden ustedes suponer.

Más cosas, nos dijo muy amablemente, el señor Maquivar, "factótum" de empeño y valía en esta organización. De ellas hablaremos extensamente en los comentarios que han de preceder a la gran carrera, que tendrá por todo ello una trascendencia que quizás en estos momentos no podríamos vaticinar.

Baste decir que, siendo carrera-cierre, en vísperas de la apertura del Salón de París, esta coincidencia beneficiará notablemente a San Sebastián bajo distintos conceptos.

LES GRANDES EPREUVES
AUTOMOBILES

LE VIII^e GRAND PRIX DE SAINT-SEBASTIEN AURA LIEU LE 5 OCTOBRE

Le secrétariat de l'A.I.A.C.R. nous a adressé un communiqué officiel dont voici le texte :

A la suite de la demande adressée par le Royal Automobile Club d'Espagne, et après avoir obtenu l'autorisation des clubs intéressés pour la nouvelle date demandée, l'A.I.A.C.R. a donné au Royal Automobile Club d'Espagne l'autorisation de faire disputer le VIII^e Grand Prix de San-Sébastien le 5 octobre 1930.

Le calendrier international pour cette fin de saison s'établit comme suit :

20 septembre. — Grande-Bretagne : Six Hours Race (Brooklands).

21 septembre. — Hongrie : Course de côte de Svab.

21 septembre. — France : Grand Prix de l'A.C.F. (Pau).

21 septembre. — Italie : Circuit de Crémona.

28 septembre. — Tchécoslovaquie : Circuit Masaryk (Brno).

4 octobre. — Grande-Bretagne : 500 miles Race (Brooklands).

5 octobre. — Espagne : VIII^e Grand Prix de San-Sébastien.

5 octobre. — Autriche : Course de côte de Zirl (Tyrol).

Dans la soirée, un télégramme de l'A.C. de Guipuzcoa nous a confirmé cette bonne nouvelle et nous a appris que cette épreuve serait une course de vitesse avec carburant libre.

Rappelons que toutes les demandes de renseignements concernant ce Grand Prix doivent être adressées à M. René Thomas, Etablissements Repusseau, 77, rue Danton, Levallois-Perret.

DEL 5 DE OCTUBRE

VIII Gran Premio de San Sebastián

Ya está en marcha la organización. En los salones del R. A. C. G. se nota estos días la fiebre precursora de los grandes acontecimientos. Telegramas que cruzan Europa, demandas de corredores, peticiones de marcas, solicitudes de datos y todo un barajeo colosal de la fecha 5 de octubre, buscando el cerrar con broche de oro el calendario internacional de las grandes pruebas, más nutrido el año actual que nunca.

En vísperas de la batalla de Monza, que tendrá lugar el 7 del actual, la situación de los participantes se afirma. Maserati, la gran casa boloñesa, ha sido la primera en abrir brecha. Alfieri Maserati, que este año está obteniendo las más rotundas victorias y es uno de las participantes más peligrosos en el Gran Premio de Italia, concurrirá a Lasarte. Es el reto a "Alfa-Romeo", los "otros" rojos, cuya popularidad corre parejas con el prestigio de sus actuaciones. Bugatti enviará su más lucida representación, y puede decirse ya desde ahora que el año actual Lasarte superará en modo absoluto al número de "partants", con la coincidencia excepcional del Salón de París, en el que se esperará con ansiedad el resultado del Criterium final de las grandes carreras de internacionales.

A San Sebastián le ha cabido este honor.

La Excm. Diputación activa también su parte. Su parte, que es la de Pagola, ese inigualable animador de esas progresivas exteriorizaciones de la actividad notoria de nuestra Corporación Provincial. Brigadas de obreros ponen el circuito en condiciones. La rugosidad del recorrido, sobre todo en el trayecto Recalde-Oria, va desapareciendo. Algunas curvas han quedado magníficas. La actual forma del trazado hace ya suponer que este año se batirán todos los records de velocidad existentes.

Las tribunas, servicios de aprovisionamiento conocen ya la mano que ha de ponerlos a punto, y todo es actividad en el brillante recorrido lasartearra, en un verdadero alarde de esfuerzos que nunca con mejor tesón pudieron ser hechos, dándose cuerda exactamente de la privilegiada posición en que Guipuzcoa se ha colocado con respecto al programa internacional, ya que en Lasarte se han dado cita todos los que aspiran a la revancha final del Gran Premio de Italia y del Gran Premio de Francia, que le preceden en 21 y 15 días respectivamente.

Las localidades y demás detalles pueden obtenerse en las oficinas del R. A. C. G. dándose el caso de contarse ya pedidos en reserva de determinado número de ellas, principalmente del extranjero. Seguramente, todos los "amateurs" que después de Italia desfilaron por Pau, etc.

Le VIII^e Grand Prix de Saint-Sébastien

(A.C. Guipuzcoa — 5 octobre)

Les premiers engagés

A peine annonçait-on que le VIII^e Grand Prix de Saint-Sébastien serait organisé par le Royal Automobile Club de Guipuzcoa le 5 octobre prochain que déjà, avant même que le règlement soit complètement établi, les demandes de renseignements affluaient émanant des coureurs tant français qu'étrangers les plus notoires.

C'est qu'on sait bien que rien de ce qui touche au R.A.C. de Guipuzcoa en matière d'organisation sportive ne saurait être indifférent et qu'on se doutait que ce VIII^e Grand Prix de Saint-Sébastien, course de vitesse disputée à carburant libre contrairement à la décision de l'année dernière, ferait date lui aussi dans les annales des organisations d'Espagne où règne cet amateur extraordinaire qu'est M. Julio Segovia grâce à qui le beau circuit de Lasarte, aux portes de Saint-Sébastien fut toujours le théâtre de luttes émotionnantes.

A l'heure actuelle, les règlements sont parus et nous en donnerons l'essentiel dans un prochain numéro. Du même coup voici que la future participation pour le 5 octobre se précise et qu'un noyau de grands as est déjà formé. N'annonce-t-on pas en effet la présence de ces trois Bugattistes de grande valeur qui ont nom Dreyfus, Etancelin et Lehoux ? celle de Stoffel avec sa Peugeot qui fait merveille ?

De plus, des pourparlers sont sur le point d'aboutir qui auront pour conclusion la présence dans le tournoi de Fagioli, Varzi et Arcangeli, tous trois sur Maserati et de la redoutable équipe des Alfa Romeo avec Campani et Nuvolari en tête.

Ce qui prouve que le VIII^e Grand Prix de Saint-Sébastien s'annonce sous les auspices les plus favorables, ce qui ne doit nullement nous étonner.

Rappelons que toutes demandes de renseignements concernant ce Grand Prix doivent être adressées à M. René Thomas, Etablissements Repusseau, 77, rue Danton, à Levallois-Perret, représentant le R.A.C. de Guipuzcoa dont le siège social est à la Plaza de Oquendo à Saint-Sébastien.

LA COURSE DE COTE
DE GOMETZ-LE-CHATEAU

Automovilismo

Oficial

del 5-9-30

LA CARRERA DEL 5 OCTUBRE

Lo presagiabamos en nuestro comentario anterior. Sin tiempo a afirmar la posibilidad de que las inscripciones del Gran Premio de San Sebastian, fuesen mas nutridas que nunca, los hechos han llegado incontestablemente a darnos la razon. Es preciso tener en cuenta que una cuira de 10 "partants" es considerada mas que interesante en el sinuso trazado de Lasarte. 10 "partants" significa el eslabon de un coche cada minuto ante Tribunas. Emocion pues larga y fuerte que debera recordar nos los sensacionales pugilatos que ha conocido Lasarte especialmente los ultimos aos.

Segun las noticias que llegan a nuestros oidos por de pronto con las inscripciones actuales y con las que estan a punto de ultimarse la cifra citada sera sobrepasada y si el resultado de la batalla de Monza, el proximo domingo lo permite, lo sera ya de manera amplia y franca, como quizas nadie pudo presumir a principio de temporada para carrera alguna.

Juzguese de las actuales inscripcion que hoy posee en firme el R.A.C.G.

Lehoux - sobre Bugatti
Dreyfus - sobre Bugatti
Etancelin - sobre Bugatti

Soteffel - sobre Peugeot
Sartorio A- sobre Masserati
Sartorio F- sobre Masserati

es decir, a un mes escaso de la prueba, son ya tres marcas las representadas, pero principalmente es preciso fijarse mas que en ellas, y por fuer en la categoria de los "ases". Etancelin, Lehoux el gran Dreyfus, y el formidable Stoeffel que abandona su Chrysler para decidirse a dar la batalla en velocidad.

Añadase ya a estos, el "principio" de la participacion italiana "principio" que no es sino el comienzo del exito explende roso de nuestro Circuito, pues hasta la fecha mpues los entendidos conocen la dificultoso que resulta hacer salir a los italianos de sus recorrido habituales en la patria del Duce.... Pero ~~ahí~~ ahí estan los hermanos Sartorio para demostrar lo contrario y, en este momento se "cocina" telegraficamente la mas importante participacion "roja" que haya conocido el Circuito de San Sebastian desde su creacion ..

No queremos adelantarnos ..

Las obras del Circuito siguen su curso .. La carretera va poniendo en magnificas condiciones .. El Baron de L'Epee, que desde la rectificacion del Circuito no anduvo en el, giró ayer a (nos callaremos la cifra para evitarle molestias.) Circuito para .. hombres. Es su frase .. No sabemos si opinaran asi Mlle Rose Itier y la Princesa Cazonky, que corra en Pau, por primera vez en velocidad, y segun el resultado del ensayo, en San Sebastian ...

De Bilbao y Pamplona, han comenzado a hacerse encargo de localidades. Prueba que las carreras, subyugan quizas mas que interesan .. Dentro de pocos dias se podran tomar nota de ellos ..

L. A. A. 2/9/30

gera l'ensemble

Précisions sur le règlement du VIII^e Grand Prix de Saint-Sébastien

L'épreuve aura lieu sur 30 tours du circuit de Lasarte, le 5 octobre.

Ainsi que nous l'avons déjà annoncé lorsque nous avons donné les premiers engagements du VIII^e Grand Prix de Saint-Sébastien qui doit avoir lieu sur le circuit de Lasarte le 5 octobre prochain, les règlements sont prêts et à la disposition des futurs concurrents qui en feront la demande aux organisateurs, le Royal Automobile Club de Guipuzcoa.

Par décision de la commission sportive, cette épreuve de vitesse n'aura lieu que sur 30 tours du circuit, c'est-à-dire sur 519 k. 450 (le circuit mesure 17 kil. 315 au tour) et elle est ouverte aux voitures course, le conducteur étant seul à bord. De plus, le carburant employé est laissé au choix des participants.

Ainsi qu'on pouvait s'y attendre, le VIII^e Grand Prix de Saint-Sébastien est richement doté en objets d'art et prix en espèces. En voici la nomenclature : le vainqueur recevra la Coupe de S. M. le Roi et 15.000 pesetas ; le second recevra 6.000 pesetas ; le troisième recevra 4.000 pesetas ; le quatrième recevra 2.000 pesetas. Il sera aussi décerné un prix de 500 pesetas au conducteur de la voiture classée ayant accompli le tour le plus rapide du circuit.

Les droits d'engagement ont été fixés à 150 pesetas par voiture ; ils seront remboursés aux conducteurs prenant le départ. La clôture à droits simples sera prononcée le 15 septembre, et à droits doubles le 25 septembre.

Le directeur de la course sera M. Juan Montojo, président de la C.S. du R.A.C. de Guipuzcoa et les commissaires sportifs désignés sont MM. le comte de Gra, Antonio San Gil, tous deux membres de la commission sportive, Federico Zappinno, membre du comité de direction et un commissaire du R.A.C. d'Espagne.

Tout laisse prévoir que ce Grand Prix de Saint-Sébastien donnera lieu à une belle lutte internationale.

Rappelons que toutes demandes de renseignements concernant ce Grand Prix doivent être adressées à M. René Thomas, Etablissements Repusseau, 77, rue Danton, à Levallois-Perret, représentant le R.A.C. de Guipuzcoa dont le siège social est à la Plaza de Oquendo, à Saint-Sébastien.

Los italianos en el Gran Premio de San Sebastián



La popularidad y renombre de nuestras carreras del Circuito gozan en los medios automovilistas del extranjero, se está demostrando una vez más con las continuas solicitudes de Reglamentos y otros detalles que llegan a la secretaría del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, de Francia, Italia, Alemania, etc.

Rápidamente ha llegado a aquellos ámbitos deportivos la noticia de la nueva fecha —5 de octubre— señalada para la celebración del Gran Premio de San Sebastián. Y sin pérdida de momento los más famosos "ases" del volante anuncian telegráficamente sus deseos de concurrir al Circuito de Lasarte.

Los italianos, especialmente, parecen los más interesados en disputar el Gran Premio de San Sebastián.

Una vez liquidada la gran prueba italiana de Monza que se corre el próximo domingo, serán conocidos los nombres de los corredores que vendrán ansiosos de batir el "record" del gran Chiron.

Por de pronto, desde Milán han sido anticipados algunos nombres de alto prestigio en el "meier": Varzi, Campari, Maseratti, Arcangeli, Falioli, los hermanos Sartorio.

La impresión en el momento actual, es que dentro de pocos días estarán formalizadas sus inscripciones.

Veremos pues, rodar en nuestro Circuito a los Alfa-Romeo y los "Maseratti", los bolidos rojos de la enseña italiana, en ruda lucha con los azules "Bugatti", "Delage" y los albos "Mercedes"...

Del campo francés, se espera la presencia de un nutrido lote de coches, con el campeón Luis Chiron al frente.

El representante del R. A. C. G. en París, monsieur Thomas, tiene ya en cartera varias inscripciones. Entre éstas, las de los "Bugattis" de Lehoux, Etancellin, Dreyfus, el "Peugeot", de Stoffel y como muy probable el "Delage" de Senechal.

Todos los síntomas acusan una inscripción numerosa y de gran valía para el próximo Gran Premio de San Sebastián.

Su importancia excepcional su popularidad, es tan reconocida en todas partes, que se ve el interés que vienen manifestando tan destacados elementos automovilistas por concurrir al Circuito onostiarra.

MOTOR

EL CIRCUITO AUTOMOVILISTA

Ante el VIII Gran Premio de San Sebastián

La organización de la gran prueba de velocidad que el Real Automóvil Club de Guipúzcoa va a poner en pie el próximo 5 de Octubre en el ya famoso Circuito de Lasarte, avanza con paso seguro hacia el más franco éxito.

El triunfo de los "Maserati" en Monza, el Gran Premio italiano, con el campeón Varzi a la cabeza, no ha podido menos que impresionar gratamente a los buenos aficionados a estas pugnas automovilistas. Porque no ignoran que aquella famosa "cuadra" de Bolonia, que no ha conocido este año la derrota, ha manifestado un interés especial en participar en nuestro Gran Premio y que su inscripción oficial estaba pendiente del resultado de Monza.

Así, pues, a los dos "Maserati" de los hermanos Sartorio, ya inscriptos, se añadirán a la lista de los participantes los ocho cilindros 2.500 c. c. de Varzi, Arcangeli, Fagioli, si no surge ninguna complicación o impedimento, cosa que no es de esperar.

Y si los "Alfa-Romeo", derrotados en Monza, es cierto que se preparan a sacarse la espina en el Circuito donostiarra con Borzacchini, Nuvolari, etcétera, podemos prepararnos a asistir a una emocionante lucha entre las dos grandes marcas italianas.

Otro equipo con el que habrá que contar seriamente será seguramente el de Ettore Bugatti, el feliz creador de los coches "pur sang".

Luis Chiron, el "recordaman" del Circuito donostiarra, no querrá dejarse arrebatar la gloria de volver a inscribir su nombre en los "palmarés" del Gran Premio de San Sebastián. Y si concurre a la lucha—cosa que parece más que probable—formando equipo con Divo, el duelo franco-italiano será sencillamente formidable.

Tampoco hay que echar a un lado a los "independientes" como Lehoux, Dreyfus, Etancelin, cuya inscripción ha sido confirmada al Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Y el grupo de las grandes figuras del volante aun se verá aumentado con Stoffel, que ha abandonado las carreras de fondo y regularidad para dar la batalla en velocidad al volante de un "Peugeot" especialmente preparado para el Circuito de Lasarte; y con Senechal, el prestigioso corredor actualmente al servicio de "Delage"; y seguramente con algunos más que han solicitado datos y condiciones para venir a disputar el Gran Premio de San Sebastián.

La propaganda del próximo Circuito donostiarra se ha generalizado en la mayor parte de la Prensa nacional y extranjera, y la fecha del 5 de Octubre no será olvidada por los numerosos "amateurs" de las carreras automovilistas que este día se congregarán en las tribunas de Lasarte.

En el R. A. C. G. se ha comenzado ya a recibir encargos de localidades.

El remate de las grandes atracciones del verano donostiarra será, a no dudar, uno de los números deportivos de mayor envergadura y emoción.

AUTOMOVIL

El VIII Gran Premio de San Sebastián, la gran carrera del año

Puede ser un match decisivo entre las grandes marcas europeas



El Circuito de Lasarte ha conocido batallas de una emoción, de un interés, de una vistosidad tales, que parece imposible puedan superarse. También ha visto carreras donde el interés técnico lo era todo. Entre las primeras, aquella de los Sunbeam de Segrave y Kenelm Lee Guinnes contra los Bugatti, Delage, Schmid-Guyot...; la del fogoso Materassi contra el cetrino Benoist; la del mismo Benoist contra el monegasco Chiron. Entre las segundas, el debut europeo de los litro y medio—los Delage faltaron en Miramas e hicieron su presentación oficial en Lasarte—, y el primer encuentro de importancia en resistencia Bugatti-Alfa Romeo. Nada falta en la historia del meeting donostiarra, que cuenta como la más nutrida, la más variada en sucesos gloriosos... En efecto, si nos detenemos un momento a repasar lo que han sido los meetings de Boulogne, de Mañs, del mismo Monza, en una palabra, de toda Europa, veremos cómo ninguno iguala al de San Sebastián, que ha vivido la gama más completa del sport del motor: desde la motocicleta hasta el moderno coche de sport, pasando por el racer en el que todo se supedita a la velocidad...

Pero he aquí que esa aparente imposibilidad de superar el éxito de tales pruebas puede ser vencida este año: el 5 de octubre, el VIII Gran Premio de San Sebastián debe registrar, si su organización no encuentra obstáculos imprevistos, la mejor de sus jornadas triunfales. Examinemos los hechos que nos inducen a establecer este pronóstico. En la Gran Bretaña nada de pruebas de velocidad pura en carretera, dejando de lado a Brooklands, que no conoce otra cosa sino carreras entre nacionales. En Francia, las manifestaciones departamentales de siempre... con los concurrentes de siempre, y el Grand Prix clásico, más interesante este año que en los últimos anteriores, pero farto de italianos. Y sin rojos, ¿qué? En Alemania, escasas pruebas sobre el Avus, con la ausencia del "Grosse Preis" del Nurburg. En fin, en Italia, actividad excepcional: carreras de un altísimo interés técnico y deportivo; pero una interrogante sin dilucidar aún para muchos: la pugna Alfa-Maserati, y, además, la falta de una gran batalla sobre carretera entre los rojos boloneses y los azules de Molsheim.

San Sebastián, con su Gran Premio de Velocidad, cerrando casi el calendario internacional, va a beneficiarse de esa situación, presentando a los mejores hombres de Bugatti en un duelo a todo entre ellos mismos—independientes contra oficiales—y contra Maserati, mientras que acudiendo Alfa-Romeo a la carrera se aclarará para siempre la apasionante cuestión de la supremacía mecánica en racers que se debate hoy día entre Milán y Bolonia...

Hemos dicho ya todo acerca de las inscripciones formalizadas para la carrera del 5 de octubre. No estará de más, sin embargo, insistir un poco: de campo francés, el argelino Lehoux, el nicense Dreyfus, el normando Etancelin, los tres especialistas magníficos de los "Bug" y, desde luego, los mejores defensores independientes de la marca de los pura sangre del automovilismo, tan excelentes que son los únicos capaces de sostener con probabilidades de éxito una rivalidad con los Divo, Chiron, Williams, Bouriat...; viene después Roberto Senechal, el vicepresidente del Moto-Cycle de Francia, en un tiempo campeón del coche ligero, y más tarde "equipier" de Delage—nunca se olvidará su intervención en el Gran Premio de Europa, el año 26—, que acudirá a Lasarte con el mejor coche que la fórmula litro y medio produjo en Europa, el Delage 8 cilindros, en este caso la misma máquina que correspondió a Bourlier y que actuó sobre los ladrillos de Indianapolis en las manos de Chiron; finalmente, los hermanos Sartorio, dos deportivos de altura con dos Maserati 2.000 c. c.

Hemos dicho también que el equipo oficial de Bugatti está al caer... Se trata, naturalmente, del mismo equipo que luchará en Pau el 21 del actual, y que aparece "disfrazado" en la lista de concurrentes del Grand Prix francés. En cuanto a los nuevos Maserati, se gestiona su participación con el mayor interés, porque se conoce la importancia formidable, el relieve destacadísimo que daría a nuestro Gran Premio Nacional la asistencia de los Fagioli, Arcangeli... y Varzi. Maserati, estrella este año, rubricaría espléndidamente su palmarés de 1930 con una victoria en San Sebastián, delante de los "Bug", del Delage... y de los Alfay, de Nuvolari y Borzacchini, también en gestiones.

El VIII Gran Premio de San Sebastián, la carrera del año... ¿Por qué no?

A. F. Nava.

Diarios locales
14 Septiembre 1930

MOTOR

LAS CARRERAS DEL CIRCUITO

Participarán los «ases» italianos

SE HAN RECIBIDO LAS INSCRIPCIONES DE NUBOLARI ("ALFA-ROMEO"), ARCANGELI Y PAGIOLI ("MASERATI")

Un reputado crítico de motor ha afirmado que el VII Gran Premio de San Sebastián va a ser la gran carrera del año.

Y, en efecto, todo hace presumir que esta predicción favorable para nuestro Circuito va a constituir una bella realidad.

En el Real Automóvil Club de Guipúzcoa impera el optimismo y se labora con la mayor actividad en la organización de los innumerables detalles que requiere un espectáculo deportivo de tal envergadura.

Actualmente, los hilos directrices están en manos de su inteligente secretario, señor Maquivar, que desde que fué concedida la fecha del 5 de Octubre para el Gran Premio donostiarra, vive en constante comunicación con las Casas y corredores que siempre mostraron predilección por nuestro Circuito.

Pero la gran novedad va a constituir la participación de los ases italianos. Las dificultades con que siempre tropezaron los organizadores para lograr su presencia en nuestra gran prueba de velocidad, han sido esta vez allanadas. Por las últimas noticias adquiridas en el R. A. C. G., el duelo "Alfa-Romeo" - "Maserati", que el monza terminó con el triunfo de la marca de Bolonia, va a reproducirse en Lasarte con los más emocionantes caracteres.

Las primeras inscripciones italianas son ya oficiales: Nuvolari, con "Alfa-Romeo"; y Arcangeli y Pagioli, con "Maserati". Y aún se esperan otras de procedencia milanesa. Los dos y medio litros "Maserati" son los vencedores del último Gran Premio de Italia.

La lista de inscripciones van, pues, en "crescendo". Y todavía faltan bastantes días para formalizar yas que va se anuncian y que producirán sensación al ser publicadas.

A estas horas, el R. A. C. G. cuenta con las siguientes inscripciones:

LEHOUX ("Bugatti").
DREYFUS (idem).
ETANCELIN (idem).
STOFEL ("Peugeot").
SARTORIO I ("Maserati").
SARTORIO II (idem).
SENECHAL ("Delage").
NUBOLARI ("Alfa-Romeo").
ARCANGELI ("Maserati").
FAGIOLI (idem).

NOUVEAUX ENGAGEMENTS D'AS FRANÇAIS ET ITALIENS DANS LE GRAND PRIX DE SAINT-SEBASTIEN

C'est une première liste vraiment sensationnelle que celle que l'A.C. de Guipuzcoa vient de dresser en récapitulant les premiers concurrents de son Grand Prix du 5 octobre.

Voici en effet les coureurs officiellement inscrits pour la belle épreuve espagnole :

Nuvoiari (Alfa Romeo), Arcangeli (Maserati), Fagioli (Maserati), Arrigo Sartorio (Maserati), Filippo Sartorio (Maserati), Henri Stoffel (Peugeot), Philippe Etancelin (Bugatti).

Voici une brillante amorce de liste d'engagements. D'autres noms non moins importants vont suivre, si bien qu'on escompte déjà, pour le Grand Prix de Saint-Sébastien, une rencontre de tout premier ordre.

de Petit Giroude
1/10/1930.



AUTOMOBILISME Le Grand-Prix de San Sebastian AU CIRCUIT DE LASARTE

Les amateurs d'émotions fortes et de vitesses pures seront heureux d'apprendre que l'annuel Grand-Prix de San Sebastian sera couru le dimanche 5 octobre.

Comme les années précédentes, le Grand-Prix de San Sebastian groupera les meilleurs pilotes des rapides autos de course. Le départ de cette splendide épreuve sera donné à midi et elle se disputera sur trente tours du célèbre circuit de Lasarte, soit 320 kilomètres.

On peut d'ores et déjà se procurer des places de tribunes, pelouses, etc., en écrivant au Real-Club Automovil de San Sébastien (Espagne).

26 Incelesior
16 Septiembre 1930

A. B. C.

AUTOMOVIL

Los ases de Maserati en el VIII Gran Premio de S. Sebastián

5 de octubre

Luigi Arcangeli y Luigi Fagioli se inscriben

¡LA CARRERA DEL AÑO!



Hace pocos días, cuando supimos la buena marcha de las gestiones entabladas por el Automóvil Club de Guipúzcoa cerca de los grandes ases italianos de Alfa y de Maserati, dijimos: "El VIII Gran Premio de San Sebastián, la carrera del año; ¿porqué no?" Y he aquí que nuestro pronóstico se confirma; la prueba de Lascarte va a ser la más interesante de la temporada europea, desde todos los puntos de vista, técnicos y deportivos. Se temía por la participación de los "rojos", tan difícil siempre de conseguir, pero todas las dudas han quedado disipadas; primero es Tazio Nuvolari el que se inscribe, con Alfa - Romeo "corsa"; ahora, confirmando lo prometido, Luigi Arcangeli y Luigi Fagioli, los famosos especialistas de Maserati.

De los dos nuevos italianos, Arcangeli es el de más clase. Ganador del Gran Premio Real de Roma, en lucha con Chiron, Varzi, Williams, Nuvolari, etc... fué segundo mejor del Gran Premio de Monza, perdiendo el puesto de vencedor por ¡1-5 de segundo!, después de haber marchado en cabeza casi todo el tiempo y de ser el primero en la eliminatoria correspondiente, batiendo el record de la vuelta con un tiempo de 2' 29" 3-5, mientras que el segundo mejor tiempo de la jornada fué 2' 31", por Nuvolari... Arcangeli, piloto de furia, de emoción, verdadero "rojo", será una figura popularísima de nuestro Gran Premio, como lo fué Matarassi.

Luigi Fagioli ha ganado este año la X Copa Ciano (Montenero), también delante de los mejores ases nacionales. Fagioli forma parte, con Varzi y Arcangeli, del gran equipo de Alfieri Maserati.

Ambos pilotos correrán con los famosos Maserati 8 cilindros 2.500 cc., presentados este año, y que han revelado de manera formidable el mérito excepcional de su diseño y de su construcción, triunfando en el circuito de Trípoli, en el VI Real Premio de Roma, en la X Copa Ciano (Montenero), en la VI Copa Acerbo (Pescara) y en el Gran Premio de Monza... no perdiendo una sola de todas las carreras en que han participado. Un modelo que se porta esta temporada como lo hizo en 1927 el Delage litro y medio...

Las inscripciones del Gran Premio de San Sebastián formalizadas hasta la fecha son:

- 1.—Lehoux, Bugatti.
- 2.—Dreyfus, Bugatti.
- 3.—Etancelin, Bugatti.
- 4.—Stoeffel, Peugeot.
- 5.—Sartorio, Maserati 2.000 cc.
- 6.—Sartorio, m., Maserati 2.000 cc.
- 7.—Senechal, Delage 1.500 cc.
- 8.—T. Nuvolari, Alfa-Romeo 2.000 cc.
- 9.—L. Arcangeli, Maserati 2.500 cc.
- 10.—L. Fagioli, Maserati 2.500 cc.

¿Se puede pedir más? Pues aún faltan los Bugatti oficiales — quizá los 16 cilindros — de Chiron, Divo y Bouriat. Todo depende del resultado del Gran Prix de Francia, que se corre el domingo próximo en Pau. Y todavía algún italiano más... Y, desde luego, más franceses.

¡Qué carrera!—N.

AUTOMOVILISMO

El Gran Premio de San Sebastián

San Sebastián 27, 6 tarde. El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, que había solicitado para el día 28 de septiembre la celebración del Gran Premio, se ha visto obligado a demorar esta importantísima prueba hasta el 5 de octubre, por coincidir la primera fecha con el circuito automovilístico de Checoeslovaquia, considerado también como internacional.

Para la organización de la importante prueba el Real Automóvil Club dispondrá de 200.000 pesetas de subvención.

Precio: 10 céntimos

AUTOMOVIL

EL VIII GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

Los mejores "independientes" de Bugatti están ya inscriptos.-Y Stoeffel (Peugeot) y los hermanos Sartorio (Maserati).-Arcangeli y Fagioli, a punto de firmar... y los ases de Alfa-Romeo en perspectiva, además de Senechai (Delage) y el campeón Chirón (Bugatti)

Cada año el meeting automovilista internacional de Lasarnos ha ofrecido con señalada anticipación las más halagadoras noticias respecto a sus concurrentes; pero convengamos sinceramente que en las últimas temporadas pocas veces han sido las que los mejores rumores han tenido confirmación. Realidad diferente de la anunciada, que no es posible achacar a los organizadores, sino a la fortísima crisis por que ha atravesado últimamente todo el mundo europeo del motor a causa de la falta de competencia marquista, de apagado entusiasmo de los constructores por las carreras...



Afortunadamente, este año la situación ha cambiado: se aviva prodigiosamente el fuego sagrado del sport automóvil, gracias a la estupenda pugna entablada entre Alfa-Romeo, Maserati y Bugatti, que a medida que transcurre la temporada, próximos los Grandes Premios de Monza y del Automóvil Club de Francia, se hace más enérgica, más terrible que nunca. Y esta hermosa rivalidad marquista, que supera incluso a la de los tiempos de Fiat, Sunbeam y Mercedes, va a redundar en señaladísimo aumento de la importancia del VIII Gran Premio de San Sebastián, que debe correrse el día 5 de octubre próximo sobre el circuito de Lasarte.

Así vemos cómo, en rápida sucesión, van confirmándose todos nuestros pronósticos respecto a nombres de pilotos y de mar-

cas que acudirán a disputar la remarcable prueba de velocidad que pone este año en pie el Automóvil Club de Guipúzcoa. Los sacrificios realizados, la penosa y tenaz labor desarrollada con entusiasmo que mueve a la admiración por los "animadores" del famoso Club, frente al escepticismo de los aficionados, en un ambiente frío, casi hostil, esa labor, esa tenacidad, ese entusiasmo van a tener un premio, el mejor que ellos pueden ambicionar: el circuito de Lasarte registrará este año un éxito sin precedentes.

He aquí, confirmando, las últimas noticias exactas. Como siempre los mejores

ya me acordaba de mi...

BEASCOA ARRIBI

Bruselas, 1 de septiembre. res europeos de todas las especialidades. mundo, que reunió a los mejores corredores. Tal es el balance de los campeonatos del mundo, que no saben utilizar los magníficos elementos de que disponen. Del lado francés: incapacidad de los directivos, que no saben utilizar los magníficos elementos de que disponen. pocas consideraciones para con la Prensa, y muchas sombras inmensas en la carretera, mundo, una débil organización técnica; ganada: Italia. En los campeonatos del mundo, una verdadera nación organizada. En resumen, una verdadera nación organizada. se movieron. demasiado visible, y los comisarios... ni escándalo, y el público sintió este arreglo todos, perdió su título. Fue un verdadero He aquí por qué Pailhard, el mejor de nosotros... lo menos, Pailhard, pues Grassin está con Alemania; los franceses no pasarán. Por puedo ganar corto para usted, para la gran -Pues bien, Moeller; si veo que no -St. Krever. paz de ganar? -Entonces, Ertich, ¿usted se siente ca Un cuarto de hora después: -No, y repartiremos las primas. nos haremos la contra. -Bueno, Krever, quedamos en que no Y diez minutos más tarde: -No: Toto irá a buscar su oportunidad. si quisieran ayudarnos... -Nada. No les tememos a ustedes. Pero -¿Qué ofrece usted? Hlard, al manager Viel, de Grassin. do? -dijo Leon Didier, entrenador de Pailhard, al manager Viel, de Grassin. -Entonces, ¿no llegaremos a un acuerdo?

AUTOMOVILISMO

Ante el VIII Gran Premio de San Sebastián

El calendario Internacional.--Algunos detalles del próximo Circuito.

La secretaria de la "Asociación Internacional Automóviles Clubs Reconocidos" ha dirigido a la Prensa francesa la siguiente nota oficiosa:



"En vista de la solicitud dirigida por el Real Automóvil Club de España y después de haber obtenido la autorización de los clubs interesados por la nueva fecha solicitada, la A. I. A. C. R. ha otorgado al R. A. C. E. la autorización correspondiente para que pueda disputarse el VIII Gran Premio de San Sebastián el 5 de octubre de 1930.

El calendario internacional para este final de temporada queda establecido como sigue:

- 20 septiembre. — Gran Bretaña: "Six Hours Race" en Brooklands.
- 21 septiembre. — Hungría: Carrera en cuesta de Svab.
- 21 septiembre. — Francia: Gran Premio del Automóvil Club de Francia, en Pau.
- 21 septiembre. — Italia: Circuito de Cremona.
- 28 septiembre. — Checoslovaquia: Circuito de Masaryk, en Brun.
- 4 octubre. — Gran Bretaña: 500 millas Race, en Brooklands.
- 5 octubre. — ESPAÑA: VIII GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN.
- 5 octubre. — Austria: Carrera en cuesta de Zirl, en Tyrol.

• • •

Tan cargado como en este final de temporada está el calendario internacional en las fechas que le preceden. No ha sido pues, labor fácil el conseguir de la Internacional una fecha hábil para el VIII Circuito de San Sebastián, ya que era forzoso contar con la aquiescencia de los Clubs que tenían reservadas oficialmente sus fechas en el susodicho calendario internacional.

Así ha sucedido, que Checoslovaquia, creyéndose perjudicada con la coincidencia del Circuito donostiarra con el suyo de Masaryk, se negara a prestar su voto en favor de la solicitud del R. A. C. E. para el 28 de septiembre. Indudablemente, los checos temieron quedarse sin inscripciones sabiendo la predilección que sienten los "ases" extranjeros por el Circuito de Lasarte.

Ya tenemos al fin, fecha: 5 de octubre. El cierre del veraneo donostiarra será por consiguiente con el más sensacional de los acontecimientos deportivos.

• • •

El reglamento del VIII Gran Premio de San Sebastián solo difiere en escasos detalles al que rigió el año pasado en la gran prueba de velocidad.

Los coches podrán utilizar libre-

mente el carburante que deseen.

El recorrido será el mismo: 40 vueltas al circuito.

Al vencedor se le otorgará la copa del Rey y 15.000 pesetas; al segundo, 6.000; al tercero, 4.000, y al cuarto, 2.000.

Habrá también una prima de 500 pesetas para el conductor del coche que dé la vuelta más rápida.

Las inscripciones, a derechos sencillos, se cerrarán el día 15 de septiembre y, dobles, el 25.

El R. A. C. G. tiene las mejores impresiones de los centros automovilistas extranjeros sobre la participación de coches en nuestro Circuito. De Francia, Italia y Alemania han sido solicitados detalles telegráficamente. Y algún corredor nacional, Palacios, también ha manifestado deseos de participar en la próxima gran prueba de velocidad.

L. Auto
27/9/1930

L. Auto
27/9/30

LES GRANDES EPREUVES
AUTOMOBILES

**ETANCELIN, VAINQUEUR
DU GRAND PRIX DE L'A.C.F.
COURRA LE GRAND PRIX
DE SAINT-SEBASTIEN**

Les pourparlers engagés, à Pau, entre les organisateurs espagnols et Ph. Etancelin, le brillant vainqueur du 16^e Grand Prix de l'A.C.F., viennent d'être couronnés de succès. Un télégramme du R.A.C. de Guipuzcoa, reçu hier soir, nous a apporté cette bonne nouvelle qui réjouira tous les fervents du sport automobile.

Ce 3^e Grand Prix de Saint-Sébastien, grâce aux inlassables efforts des dirigeants du grand club espagnol, s'annonce comme devant être particulièrement brillant et on peut être certain qu'il y aura du beau sport, le 5 octobre, sur le fameux circuit de Lasarte, situé aux portes de Saint-Sébastien, la prestigieuse plage espagnole.

Parmi les engagés actuels on constate avec plaisir la présence, en plus d'Etancelin, de Sénéchal (Delage), Stoffel (Peugeot), Ferrand (Peugeot), Montier père et fils (Ford), de Maleplane (Bugatti), Lehoux (Bugatti), Dreyfus (Bugatti), Fourny (Bugatti), Arthez (Bugatti), Jean de l'Espée (Bugatti) et celle d'un fameux quatuor italien composé de Varzi, Maggi, A. Sartorio et P. Sartorio, tous sur Maserati.

Ajoutons que les organisateurs fondent de grandes espérances sur la participation de l'équipe officielle d'Alfa-Romeo et qu'il est fort possible que ces espérances n'aient point été formulées en vain. De toute façon on peut, dès maintenant, escompter un beau duel franco-italien pour le 5 octobre. C'est dire que ceux qui pourront aller à Saint-Sébastien ne regretteront pas leur déplacement.

(Voir la suite en rubrique Automobile.)

**Le 8^e Grand Prix
de Saint-Sébastien**

(R.A.C. Guipuzcoa — 5 octobre)

(Suite de notre article de première page)

Quelques détails sur l'organisation

Les essais sur le circuit de Lasarte auront lieu les jeudi 2, vendredi 3 et samedi 4 octobre.

Le pesage se fera le samedi 4 et le départ sera donné le dimanche 5 octobre à midi 30.

Rappelons que toutes les demandes de renseignements concernant le Grand Prix doivent être adressées à M. René Thomas, Etablissements Repusseau, 77, rue Danton, Levallois-Perret, représentant du R.A.C.G., à Paris ou au siège du R.A.C.G. Plaza de Oquendo, à San-Sébastien.

Anuncio Prensa Local 30/9/30

**REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
AVISO A LOS SRS.SOCIOS**

Se ponen en conocimiento de los Sres.socios , que para la entrada en Tribunas y Garage del Circuito de Lasarte , sera preciso recoger de las Oficinas del Club (Plaza de Oquendo) el billete de Tribuna y Garage , que se entregara previa presentacion del carnet de socio del año en ~~el~~ curso.

L'auto 29/9/30

L'auto 1/10/30

Le 8^e Grand Prix de Saint-Sébastien

R.A.C. Guipuzcoa — 5 octobre

En annonçant hier l'engagement d'Etanfin le brillant vainqueur du 16^e Grand Prix de l'A.C.F. nous écrivions que les organisateurs du 8^e Grand Prix de Saint-Sébastien espéraient bien obtenir la participation d'une ou plusieurs Alfa Romeo.

Cet espoir n'a pas été vain car deux voitures de la grande marque italienne viennent d'être engagées. Les noms de leurs conducteurs seront donnés ultérieurement.

Deux autres engagements ont été également enregistrés. Ce sont ceux de Zanelli, l'as chilien, qui fit une si belle course à Pau et de Van Husshusen.

Tant par la qualité que par la quantité des engagés, cette belle et classique épreuve de vitesse pure qui va se disputer dimanche prochain sur le beau circuit de Lasarte, aux portes de la plage royale espagnole, s'annonce comme particulièrement brillante.

La liste des engagés

Ph. ETANCELIN (Bugatti).
R. SENECHAL (Delage).
STOFFEL (Peugeot).
FERRAND (Peugeot).
MONTIER Père (Ford).
MONTIER Fils (Ford).
DE MALEPLANE (Bugatti).
LEHOUX (Bugatti).
DREYFUS (Bugatti).
ZANELLI (Bugatti).
A. SARTORIO (Maserati).
P. SARTORIO (Maserati).
Max FOURNY (Bugatti).
DANIEL (Bugatti).
VARZI (Maserati).
MAGGI (Maserati).
ARTHEZ (Bugatti).
DE L'ESPEE (Bugatti).
X... (Alfa Romeo).
X... (Alfa Romeo).
VAN HUSHUSEN (X...).

Le départ

Les dirigeants du R.A.C.G. avaient d'abord fixé à midi 30 le départ de leur Grand Prix. Ils viennent de modifier cette heure et de la fixer à midi.

Rappelons à tous ceux qui s'intéressent à cette grande course que toute demande de renseignement la concernant, doit être adressée à M. René Thomas, Etablissements Repusseau, 77, rue Danton, Levallois-Perret.

Le 8^e Grand Prix de Saint-Sébastien

(R.A.C. Guipuzcoa. — 5 octobre)

La grande épreuve de vitesse pure, dont l'on doit le maintien au calendrier aux efforts des sportifs dirigeants du Royal Automobile Club de Guipuzcoa, s'annonce particulièrement brillante et il est certain qu'il y aura foule dimanche prochain sur le beau circuit de Lasarte, aux portes de San Sebastian, pour assister au splendide duel auquel vont se livrer les « as » français et les « as » italiens, au cours de cette grande bataille internationale qui va clore brillamment la saison sportive 1930.

La famille royale sera présente

Etant donnée l'importance de ce Grand Prix, la famille royale a décidé de prolonger son séjour à Saint-Sébastien et a informé les organisateurs qu'elle assistera à la course.

L'ordre des départs

Hier a eu lieu, dans les salons du R.A.C.G., le tirage au sort des numéros d'ordre pour le départ.

Suivant la tradition, les numéros 13 et 17, qui sont considérés comme fatidiques par de nombreux coureurs, n'avaient pas été placés dans l'urne.

La liste des départs a été établie dans l'ordre suivant :

1. A. Sartorio (Maserati); 2. Stoffel (Peugeot); 3. Sénéchal (Delage); 4. Etan-

(1) Voir les numéros des 24, 25, 26, 27, 28 et 30 septembre.

celin (Bugatti); 5. F. Montier (Ford); 6. X... (X...); 7. Ferrand (Peugeot); 8. Varzi (Maserati); 9. C. Montier (Ford); 10. de Maleplane (Bugatti); 11. X... (X...); 12. Maggi (Maserati); 13. Léhoux (Bugatti); 14. Dreyfus (Bugatti); 15. P. Sartorio (Maserati); 16. Jean de l'Espée (Bugatti); 17. Zanelli (Bugatti); 18. Van Hulzen (Bugatti); 19. Daniel (Bugatti); 20. Max Fourny (Bugatti); 21. Arthéz (Bugatti); 22. X... (X...).

Le départ aura lieu à midi. Il sera donné lancé, les concurrents étant précédés par une voiture pilote.

Rappelons que le développement du circuit de Lasarte est de 17 km. 315 et que la distance à parcourir est fixée à 519 km. 450 (30 tours).

Les prix

Au 1^{er}, Coupe de S.M. le Roi et 15.000 pesetas; au 2^e, 6.000 pesetas; au 3^e, 4.000 pesetas; au 4^e, 2.000 pesetas. Prime pour le tour le plus vite : 500 pesetas.

Les essais et le pesage

Les essais sur le circuit auront lieu les jeudi 2, vendredi 3 et samedi 4 octobre.

Les opérations du pesage et des vérifications se dérouleront le samedi 4 octobre.

L. auto 4/10/30

AUTOMOBILISME

Avant le Grand-Prix de San Sebastian

Depuis jeudi, la plupart des concurrents du Grand-Prix de vitesse, qui se courra sur le fameux circuit de Lasarte, à quelques kilomètres de San Sebastian, sont arrivés à pied d'œuvre.

Le Rouennais Philippe Etancelin, le récent vainqueur du Grand-Prix de l'A. C. F. à Pau, qui aura à lutter contre les Varzi, Maggi, Sartorio, Sénéchal, Stoffel, etc., est arrivé à San Sebastian. Il prendra ainsi son quinzième départ dans une grande épreuve sportive.

Le départ du Grand-Prix de San Sebastian, mis sur pied par le Real Automovil-Club de Guipuzcoa, sera donné à midi précises, et les places de tribunes, peiuses, tribunes de virage, etc., peuvent être retenues d'ores et déjà en s'adressant au siège du R. A. G., plaza de Oquendo, à San Sebastian.

16 fr. 50 de viande, 12 francs; vivants, 10 fr. 50; lapins maigres, 75; nalis, 10 fr. 50; poulets cat, 10 fr. 50; vivants, 8 fr. 50; poulets, 10 fr. 50; poulets morts, 10 fr. 50; du Gâtinais, 17 francs; de Bresse, 19 fr. 50; de Bresse, 16 francs; poulets du Nord,

*Jebe
Journal de Samedi*

Via sportiva

AUTOMOBILISME

Tous les as au Grand-Prix de San Sebastian

Grâce aux inlassables efforts des dévoués dirigeants du Real Automovil-Club de Guipuzcoa, le 11^e Grand-Prix de San Sebastian s'annonce comme particulièrement brillant.

Dimanche 5 octobre, il y aura du beau sport sur le magnifique circuit routier de Lasarte, situé à quelques kilomètres de San Sebastian et dont l'abord est fort facile.

Les organisateurs fondent de grands espoirs sur la participation de l'équipe d'Alfa Romeo, mais de toute façon on peut escompter un beau duel franco-italien sur les trente tours de ce circuit idéal.

La manifestation sera rehaussée par la présence de la famille royale espagnole, et nous sommes certains que tous les sportsmen du Sud-Ouest ne manqueront pas de se rendre à Lasarte pour assister à la lutte des bolides.

L'ordre des départs a été tiré au sort et suivant la tradition les numéros 13 et 47 étaient absents. La liste est la suivante :

1. A. Sartorio (Maserati); 2. Stoffel (Peugeot); 3. Sénéchal (Delage); 4. Etancelin (Bugatti); 5. F. Montier (Ford); 6. X... (X.); 7. Ferrand (Peugeot); 8. Varzi (Maserati); 9. C. Montier (Ford); 10. de Maleplane (Bugatti); 11. X... (X.); 12. Maggi (Maserati); 14. Lehoux (Bugatti); 15. Dreyfus (Bugatti); 16. P. Sartorio (Maserati); 18. Jean de l'Espée (Bugatti); 19. Zanelli (Bugatti); 20. Van Hulgen (Bugatti); 21. Daniel (Bugatti); 22. Max Fourny (Bugatti); 23. Arthez (Bugatti); 24. X... (X.).

Le départ a lieu à midi, lancé. Les prix : 15.000, 8.000, 6.000, 4.000, 2.000 pesetas récompenseront les concurrents. En plus la Coupe S. M. le Roi au premier et 500 pesetas au tour le plus vite.

AUTOMOBILE



LES GRANDES EPREUVES AUTOMOBILES

Une belle course de vitesse pure :

Le 8^e Grand Prix de Saint-Sébastien

va se disputer demain, sur le circuit de Lasarte

Le Royal Automobile Club de Guipuzcoa, dont les dirigeants font preuve d'une grande compétence et d'une grande activité, ont, malgré bien des empêchements, réussi à maintenir au calendrier leur fameux Grand Prix de Saint-Sébastien, le huitième, une belle épreuve de vitesse pure.

Ce Grand Prix, qui depuis sa création a remporté un brillant succès, va se disputer demain, sur le beau circuit de Lasarte, situé aux portes de Saint-Sébastien, la plage royale espagnole.

Il s'annonce comme devant remporter un brillant succès. La quantité et la qualité des engagés sont les principaux facteurs de ce succès. Ils se complètent et se trouvent amplifiés par le fait que l'organisation de cette course sera assurée par un club qui est passé maître en la matière.

Ce Grand Prix va se courir sur 30 tours de circuit, soit 519 km. 450.

C'est une excellente distance, qui permettra au beau duel franco-italien qui se prépare de dérouler ses phases pour la plus grande satisfaction de ceux qui auront la joie d'y assister.

Dans ce duel, les couleurs françaises seront brillamment représentées par Etancelin (Bugatti), Lehoux (Bugatti), Dreyfus (Bugatti), Zanelli (Bugatti), de Maleplane (Bugatti), Max Fourny (Bugatti), Daniel (Bugatti), Arthez (Bugatti), Jean de l'Espée (Bugatti), Van Hulzen (Bugatti), Stoffel et Ferrand (Peugeot). Lot de valeur, on en conviendra, aussi bien au point de vue des hommes que des voitures.

Le team italien, pour être de moindre importance, n'en est pas moins formidable, puisqu'il est composé de quatre Maserati, pilotées par Varzi, Maggi et les frères Sartorio.

Sur la liste des engagés, on constate la présence de trois X... Quels noms cachent-ils ? Nous le saurons bientôt. Amplifiant le caractère international de l'épreuve, deux Ford représenteront la construction américaine. Il est vrai qu'elles seront pilotées par deux Français, Montier père et Montier fils. Les hommes et les machines ont de la classe.

Regrettons, en passant, que Robert Sénéchal, qui devait piloter une 1.500 CV Delage, soit impérieusement retenu par le Salon. Il nous devait une sérieuse revanche du Grand Prix de l'A.C.F. : il nous faudra attendre la saison prochaine pour qu'il puisse la prendre. Nous l'attendrons avec patience, certains qu'elle sera brillante. — M. B.

La formule

La course est réservée aux voitures de course. (Règlement A.L.A.C.R.) Elle comporte un parcours de 519 km. 450 (30 tours). Le départ sera donné à midi précis. Il sera pris lancé, les voitures étant précédées par une voiture-pilote.

Les prix

Au 1^{er}, Coupe de S.M. le Roi et 15.000 pesetas; au 2^e, 6.000 p.; au 3^e, 4.000 p.; au 4^e, 2.000 pesetas. Prime pour le tour le plus vite, 500 pesetas.

Les officiels

Commissaires sportifs : M. le comte de Gra, M. Antonio San Gil, membres de la Commission Sportive du R.A.C.G.; M. Frédéric Zappino, membre du comité de direction du R.A.C.G., et un membre désigné par le R.A.C. d'Espagne.

Directeur de la course : M. Juan Montojo, président de la C.S. du R.A.C.G.

Cet après-midi, à Suresnes :

Critérium du Meilleur Grimpeur

(Voir les détails en rubrique Cyclisme)

Ce soir, au Vélodrome d'Hiver :

HUAT contre BROWN

pour le Championnat du Monde des poids bantams

(Voir les détails page 3)

Demain, sur le Circuit de Lasarte :

LE Gd PRIX DE ST-SEBASTIEN

(Voir les détails en rubrique Automobile)

L. auto 4/10/30

CARRERAS AUTOMOVILISTAS

EL VIII GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIAN

ACHILLE VARZI, GANADOR DEL GRAN PREMIO DE ITALIA Y ETANCELIN, VENCEDOR EN EL GRAN PREMIO DE FRANCIA, CORRERAN EN EL CIRCUITO DONOSTIARRA.-

La temporada internacional de las carreras automovilistas, va a tener el epílogo más brillante en el VIII Gran Premio de San Sebastián.

Toda la atención de los aficionados se concentra en la gran prueba de velocidad que se correrá el día 5 del próximo Octubre en el Circuito de Lasarte, sobre una distancia de 519,450 kilómetros (30 vueltas).

El Real Automovil Club de Guipuzcoa, organizador maestro y consecuente, ha sabido salvar todas las dificultades para montar la carrera más interesante de la gran temporada europea.

La lista oficial de los corredores inscritos -- y aun es muy posible que se vea aumentada con algunas adhesiones importantes -- revela elocuentemente, el regalo deportivo que va a ofrecerse a los espectadores del próximo Gran Premio donostiarra.

Las firmas del volante que van a alinearse son de una solvencia deportiva bien reconocida.

Marcel Lehoux, el popular argelino, uno de los tres mejores especialistas de Bugatti.

Dreyfus, el campeón nicense, ganador del famoso Gran Premio de Monaco, De Maleplane, nuestro antiguo conocido por sus notables actuaciones en el Circuito de Lasarte.

Henri Stoffel, excampeón de la "CHRYSLER" que con Ferrand formara el equipo de la gran marca francesa PEUGEOT.

Arrigo Sartorio y Filippo Sartorio, los grandes amateurs italianos siempre en la brecha.

Roberto Senechal, el veterano corredor y gran "meteur au point" con su litro y medio DELAGE.

Charles y Ferdinand Montier que despues del ensayo de Pau se presentaran con sus dos Ford especialmente preparados para nuestro Circuito. El de Charles sera uno nuevo mucho mas rapido, que pasara de los 160 por hora.

Fourny y Daniel, dos nuevos "bugattistas" que se han revelado con muy notables esperanzas en el campo frances.

Achille Varzi el campeón italiano vencedor en el ultimo Gran Premio de Monza que con su Maserati 8 cilindros 2.500 c. c. se presentara como el gran favorito de la carrera.

El Conde Aymo Maggi, el compañero de batallas de Brilli Peri, un conductor de la más alta clase.

Y Etancelin, el reciente ganador del Gran Premio de Francia en Pau de quien Faroux ha dicho que es un corredor excepcional, todo calculo y seguridad en el volante, un "as" de los "pur sang" de Molsheim, contra el que Chiron tuvo que inclinarse en la prueba bearnesa.

Se trata sencillamente, de un lote de corredores y coches magnífico, de la más alta calidad, de quienes puede esperarse una jornada de gran interés y emoción.

A LOS SOCIOS DEL R. A. C. G.

Los socios del R.A.C.G. deberan solicitar en el domicilio social las localidades para la Tribuna de Lasarte y los pases para el garage mediante la presentación de la tarjeta de socio correspondiente al año actual.

Es indispensable el cumplimiento de éste requisito y por ello se advierte á todos los socios del R.A.C.G.

LAS INSTALACIONES DEL CIRCUITO

Las carreteras del Circuito están siendo objeto de una completa reparación en aquellos trozos que así los requerian.

Una vez más la Diputación Provincial, acude a prestar su valioso concurso á esta gran prueba automovilista poniendo en evidencia enérgica sus peritísimos servicios técnicos y la bondad de las carreteras provinciales.

En Lasarte, las tribunas han sido desalojadas de todos los materiales destinados á las instalaciones de los "stands", "affichage", etc. Dentro de muy pocos días, todos los trabajos estarán terminados y ofrecerá aquel pintoresco lugar el aspecto de un escenario presto para la representación de gala.

Como en los años precedentes, la instalación telefónica para las comunicaciones del Circuito estará a cargo de la Red Provincial y la parte auxiliar la realizarán los artilleros militares.

No faltará el menor detalle, pues habrá hasta Restaurant.

INSCRIPCIONES OFICIALES

1 SENECHAL	DELAGE	ETANCELIN	BUGATTI I
2 STOPPEL	PEUGEOT I	MALEPLANE	BUGATTI II
3 FERRAND	PEUGEOT II	LEHOUC	BUGATTI III
4 MONTIER F.	FORD I	DREYFUS	BUGATTI IV
5 MONTIER A.	FORD II	FOURNY	BUGATTI V
6 SARTORIO A.	MAZERRATI I	DANIEL	BUGATTI VI
7 SARTORIO P.	MAZERRATI II	ARTHEZ	BUGATTI VII
8 VAREI ACHILE	MAZERRATI III	VAN HULZEN	BUGATTI VIII
9 CONDE AYMO MAGGI	MAZERRATI IV		

LOS ENTRENAMIENTOS

El R.A.C.G. ha señalado las fechas 2, 3 y 4 de Octubre próximo para los entrenamientos oficiales, siendo las horas en que se hallará neutralizado el Circuito las de seis y media a ocho de la mañana.

PRECIOS Y VENTA DE LOCALIDADES

Los precios fijados para el "Gran Premio de San Sebastian" (incluidos los impuestos), son los siguientes:

PALCOS: Primera fila (seis asientos) pesetas 175; idem segunda fila, 150; idem tercera fila, 100.

GRADAS: Primera fila (numeradas) pesetas 20; idem, segunda, tercera, cuarta, quinta y sexta fila (sin numerar), pesetas 15.

DEJANTERAS DE PALCO (numeradas) pesetas 25.

LIBRE CIRCULACIÓN, pesetas 10.

GARAGE, pesetas 10.

Las localidades se hallan a la venta todos los días, en el Real Automóvil Club de Guipúzcoa (Plaza de Oquendo), de once a una y de cuatro a ocho.

AUTOMOBILE
**Le 8° Grand Prix
de Saint-Sébastien
a lieu aujourd'hui**

Rappelons que c'est aujourd'hui, à midi, que sera donné le départ du 8° Grand Prix de Saint-Sébastien, épreuve de vitesse pure pour voitures course, qui se dispute sur 30 tours du circuit de Lasarte, soit 519 kilomètres 450.

Cette belle épreuve internationale va mettre en présence les industries françaises (Bugatti et Peugeot), italienne (Maserati) et américaine (Ford). Les hommes en présence nous promettent une très belle lutte, qui clôturera brillamment la saison sportive 1930. Parmi les plus connus, il convient de citer : Ph. Etancelin, Lehoux, Dreyfus, Zanelli, de Maleplane, Stoffel, Max Fourny pour les Français ; Varzi, Maggi et les frères Sartorio pour les Italiens. Les deux Ford, qui représenteront l'industrie américaine, seront pilotées par deux conducteurs français bien connus, Montier père et Montier fils.

Veille de bataille

Saint-Sébastien, 4 octobre. — Sur le circuit, tout est prêt. Les classiques opérations du pesage et de la vérification des véhicules se sont effectuées aujourd'hui sous la direction de MM. Rézola et Julio Ségovia. A l'heure où je vous télégraphie, douze voitures ont déjà été vérifiées. Ce sont celles d'Etancelin, de Maleplane, Lehoux, Dreyfus, de l'Espée, Zanelli, Van Hulzen, Max Fourny, Stoffel, Ferrand, Montier père et fils. Le pesage n'étant fermé qu'à 19 heures, il est fort probable que très peu de forfaits seront enregistrés.

L'entraînement a battu son plein aujourd'hui. Les Bugatti ont tourné très vite; par contre, les pilotes des Maserati ont tourné lentement, et le constructeur italien est très content des essais de ses voitures.

On attend l'arrivée ici de M. Ettore Bugatti et du journaliste italien Canestrini. Le temps est très beau et le succès s'annonce comme certain.

S.M. le roi d'Espagne et toute la famille royale assisteront à la course. — *Gervais.*

AUTOMOBILE
**Varzi (Maserati)
gagne le 8° Grand Prix
de Saint-Sébastien**

Saint-Sébastien, 5 octobre. — Bien avant l'heure fixée pour le départ, une foule considérable se pressait aux tribunes et sur tout le circuit. Il fait un temps superbe.

A 11 h. 30, S.M. le roi d'Espagne, la famille royale, les gouverneurs civils et militaires, l'alcade de Saint-Sébastien arrivent aux tribunes.

En compagnie des dirigeants des R.A.C. de Guipuzcoa et d'Espagne, le roi-sportsman va visiter chaque stand, adressant des paroles aimables aux concurrents.

Le directeur de la course, M. Juan Montojo, président de la C.S. du R.A.C.G., fait ranger les voitures par files de trois, à quelque distance des tribunes, derrière une voiture-pilote. Quinze concurrents sont en ligne. Le peloton s'ébranle dans un fracas de tonnerre.

Ils sont partis. Il est midi.

Au premier tour, Varzi passe le premier, suivi par Maggi, Lehoux, Etancelin et Dreyfus.

Au 4° tour, Lehoux établit le record du tour à 142 km. 150 de moyenne. Peu de temps après, ce record est élevé à 142 kilomètres 400 par Dreyfus, puis au 11° tour, il passe à Varzi avec une moyenne de 148 km. 500.

Les passages se succèdent, et on ne voit plus Etancelin. Peu de temps après, on apprend qu'il a brisé une roue, que sa voiture a capoté, mais que fort heureusement il s'est tiré indemne de cet accident.

A la mi-course (15 tours), Varzi, qui mène, s'arrête pour ravitailler. Lehoux et Dreyfus s'arrêtent également. Peu de temps après, Lehoux repart le premier et mène, suivi de Dreyfus.

Le tour suivant, celui-ci fait un formidable tête-à-queue devant les tribunes ; il repart sans mal, mais on apprend bientôt qu'à un virage il a capoté et que, blessé peu gravement, il a été transporté à l'hôpital.

Varzi continue à mener avec une très grosse avance. Maggi est second. Stoffel et Ferrand, superbes de régularité, continuent à tourner, ainsi que Max Fourny, de Maleplane et le fils Montier.

On apprend que Lehoux a abandonné, que Zanelli a eu un accident sans dommage pour lui, et que la voiture de Van Hulzen a pris feu, et que celui-ci a été blessé assez grièvement à la tête.

La fin approche. Bientôt Varzi franchit la ligne, faisant triompher une fois de plus, et de façon superbe, la remarquable 2 litres 500 Maserati et l'industrie italienne.

Sa victoire est saluée par de chaudes acclamations.

Tout le monde s'accorde à déplorer la malchance d'Etancelin, de Lehoux et de Dreyfus, qui méritaient un meilleur sort.

Maggi, également sur Maserati 2 l. 500, arrive second, renforçant ainsi la victoire italienne.

Cette nouvelle victoire de l'équipe officielle de Maserati constitue une rude leçon pour nos constructeurs. Souhaitons qu'elle puisse leur servir.

Compliments à Dunlop, qui équipait les vainqueurs ; à Stoffel, Ferrand, Max Fourny et de Maleplane qui, malgré des moyens forcément réduits, défendirent courageusement nos couleurs. Ajoutons que les dirigeants du R.A.C. de Guipuzcoa ont droit à de chaleureuses félicitations, pour l'organisation impeccable de cette belle épreuve.

Le classement

1. Varzi (Maserati, pneus Dunlop), 3 h. 43 m. 5 sec., moy. 133 km. 200.
2. Maggi (Maserati, pneus Dunlop), 4 h. 5 m. 3 sec.
3. Stoffel (Peugeot), 4 h. 8 m. 48 s.
4. Ferrand (Peugeot), 4 h. 10 m. 10 s.
5. Max Fourny (Bugatti), 4 h. 13 m. 58 s.
6. De Maleplane (Bugatti), 4 h. 15 m. 46 s.
7. F. Montier (Ford), à 4 tours.

Après l'arrivée, les conducteurs furent présentés à Sa Majesté le roi d'Espagne, qui les félicita vivement.

M. Malvy, président de la commission des Finances, et de nombreuses personnalités, assistèrent à l'épreuve, qui obtint un succès considérable.