I CIRCUITO - 21 al 26 de Julio de 1923

II CIRCUITO - 22 al 27 de Septiembre de 1924

III CIRCUITO - 17. 19 y 20 de Septiembre de 1925

La celebración de estro tres primeros circuitos. fué subvencionada por el Ayuntamiento de San Sebastián y por el Gran Casino.-

---

IV CIRCUITO - 18, 22 y 25 de Julio de 1926 - "GRAN PREMIO DE EUROPA"

Ministerio de Fomento..... Ptas.- 250.000 -
Ayuntamiento de San Sebastián..... Ptas.- 300.000 -
Recaudación de Tribunas..... Ptas.- 172,000 -

V CIRCUITO - 25, 28 y 31 de Julio de 1927

Ayuntamiento de San Sebastián..... Ptas.- 100,000 -
Recaudación en Tribunas..... Ptas.- 70,000 -

La no recepción de subvenciones que habían sido prometidas de manera oficiosa. aun cuando no oficial. produjo un déficit que fué cancelado con parte de las subvenciones recibidas el año 1928.-

VI CIRCUITO - 25 y 29 de Julio de 1928

Consejo del Motor y Patronato de Firmes Especiales,-..... Ptas.- 250,000 - (X)
Centro de Atracción y Turismo de San Sebastián..... Ptas.- 75.000 -
Recaudación en Tribunas..... Ptas.- 51.000 -

(X) Una parte de esta subvención fué concedida para cancelar el déficit de 90.000 pesetas originado el año 1927.-

VII CIRCUITO - 25 y 28 de Julio de 1929

Ministerio de Fomento - Comisión Oficial del Motor y del Automovil y Patronato Nacional de Turismo..... Ptas.- 225.000 -
Recaudación en Tribunas..... Ptas.- 55.000 -

VIII CIRCUITO - 5 de Octubre de 1930

Ministerio de Fomento.....	Ptas.-	125,000 -
Comisión Oficial del Motor y del Automovil.....	Ptas.-	50.000 -
Recaudación en Tribunas.....	Ptas.-	43.000 -

IX CIRCUITO - 24 de Septiembre de 1933

Ministerio de Obras Públicas.....	Ptas.-	200.000 -
Diputación de Guipuzcoa (mitad déficit).....	Ptas.-	15,000 -
Centro de Atracción y Turismo (mitad déficit).....	Ptas.-	15,000 -
Recaudación en Tribunas.....	Ptas.-	73.000 -

X CIRCUITO - 23 de Septiembre de 1934.....

Ministerio de Obras Públicas.....	Ptas.-	145.000 -
Diputación de Guipuzcoa (mitad déficit).....	Ptas.-	25.000 -
Ayuntamiento de San Sebastián (mitad déficit).....	Ptas.-	25.000 -
Recaudación en Tribunas.....	Ptas.-	94.000 -

XI CIRCUITO - 22 de Septiembre de 1935

Ministerio de Obras Públicas.....	Ptas.-	100.000 -
Patronato Nacional de Turismo.....	Ptas.-	50,000 -
Diputación de Guipuzcoa (mitad déficit).....	Ptas.-	22.000 -
Ayuntamiento de Sah Sebastián (mitad déficit).....	Ptas.-	22.000 -
Recaudación en Tribunas.....	Ptas.-	107,000 -

(ES COPIA)

Manuel JIMENEZ ALFARO Y ALAMINOS

Referencias de destinos, cargos y trabajos realizados.-

Madrid, Mayo 1.948

MANUEL JIMENEZ-ALFARO Y ALAMINOS

- - - - - - - - - TITULOS Y ESTUDIOS TECNICOS - - - - - - - - - - - - - -

Teniente Coronel del Cuerpo Técnico del Ejército (Escala Activa).-

Ingeniero Industrial del Ejército (Titulo fecha 21 Junio 1.930).-

Profesor Principal del Diploma de Automovilismo, en la Escuela Politécnica del Ejército. (Desde su creación en 1.941).-

Miembro Titular de la »Société des Ingenieurs de l'Automobile», de Francia.- (S.I.A.)=

Miembro Titular de la »Associazione Técnica Automobile», de Italia. (A.T.A.)=

Delegado General para España de la Revista Portuguesa »INDUSTRIA TECNICA»..

Prácticas de Ferrocarriles, durante 16 meses, en la Compañía de Ferrocarriles del Norte de España.- (Años 1.917 y 1.918)-

Ingeniero Asesor-Industrial de la Banca Lopez-Quesada.

Ingeniero Autor del Proyecto de Nacionalización del coche D.K.W. en España (Decreto de Febrero de 1.940), cuyo original se encuentra en el Ministerio de Industria y Comercio.

Estudios en la Auto-Unión Alemana, en las Fábricas de CHEMNITZ.

Estudios en la Casa de Dion Bouton, de PUTEAUX (Paris).

Visita a los Talleres de la STANDARD MOTOR CO., de Coventry (Inglaterra), y a los Talleres de la THORNYCROFT CO. Ld. en Basingstoke.- (Inglaterra).

Conferencias a Jefes y Oficiales, sobre AUTOMOVILISMO, en la guarnición de Murcia.

Memoria sobre »NACIONALIZACION DE VEHICULOS AUTOMOVILES», desarrollada en el Primer Congreso Metalúrgico de Barcelona, y publicada en la Revista A.T.E.E.M.-

- - - - - - - - - DESTINOS CIVILES DESEMPEÑADOS - - - - - - - - - - - - -

Ingeniero-Jefe de Colonización, Talleres y Servicios Mecánicos, en la Compañía Hispalense de Valorización de Marismas (Sevilla), año 1.929.

Ingeniero-Jefe de Fabricación, en la Sociedad Española de Fabricación de Automoviles (Madrid), camiones SEFA, patente De Dion Boutón, de Puteaux (Paris)- (1930 a 1934).

Ingeniero-Jefe de los Servicios Técnicos Comerciales de la firma ACLO, en España (The Associated Equipment Cº.), de motores de aceite pesado y camiones).- (1935 á 36)

Delegado en España de la »SOCIETE CAMPENON BERNARD» de Paris (Construcciones y grandes Obras Hidraulicas)= (años 1.935 á 1.936).

Ingeniero Asesor Industrial de la Fabricación de Motocicletas SORIANO. (año 1.945).

Ingeniero Asesor en la Comisión de Carburantes Sustitutos.
Asesor Técnico Permanente de la Comisión Reguladora de la Producción de Metales, durante en funcionamiento.-

- - - - - - CARGOS POLITICOS Y SINDICALES DESEMPEÑADOS - - - - - - - -

Delegado Gubernativo, durante la Dictadura (años 1923 á 1926), en los Partidos Judiciales de BALTANAS y ASTUDILLO (PALENCIA).-

Jefe de la Subsección »AUTOMOVILISMO», de la C.N.S. de Madrid, en el año 1.939 a 1.940.-

Asesor Técnico Permanente del Sindicato Nacional del Metal (1.940 á 1.943).-

Director de la Central Reguladora de Abastecimientos y Suministros Sindicales 1.940.-

DESTINOS MILITARES DESEMPEÑADOS, DE MISION INDUSTRIAL O TECNICA.-

Teniente en un Regimiento de Tracción Mecánica.(Sección Automovilista)-
Teniente Ayudante de Profesor en la Academia de Artilleria.
Capitan de Bateria de Tracción Mecánica.
Capitan Profesor en la Academia de Artilleria.
Capitan Profesor de la Escuela de Automovilismo del Ejército.
Capitan Jefe de la Brigada de Automovilismo del 3º Pesado.

- - - - - - - - - - - - - CONDECORACIONES - - - - - - - - - - - - - - - -

Cruz de BENEFICENCIA de 1ª. Clase, con distintivo blanco y negro.
Tres Cruces del Mérito Militar Rojas (1 de Oficial y 2 de Jefes).
Medalla de Marruecos, pasador Larache.
Medalla de Sufrimientos por la Patria, distintivo azul.
Cruz Blanca del Mérito Militar.
Cruz del Mérito Militar Portuguesa.
Cruz y Placa de San Hermenegildo.
-Medalla de la Campaña.
Cruz de Guerra.

Manuel JIMENEZ-ALFARO y ALAMINOS

Referencias de destinos, cargos y trabajos realizados.-

Madrid, Mayo 1.948

MANUEL JIMENEZ-ALFARO Y ALAMINOS

+ - - - - - - - - TITULOS Y ESTUDIOS TECNICOS - - - - - - - - - - -

Teniente Coronel del Cuerpo Técnico del Ejército (Escala Activa).-

Ingenieros Industrial del Ejército (Titulo fecha 21 de Junio 1.930)-

Profesor Principal del Diploma de Automovilismo, en la Escuela Politécnica del Ejército.(Desde su creación en 1.941).=

Miembro Titular de la "Société des Ingenieurs de l "Automobile",de Francia.= (S.I.A.)=

Miembro Titular de la "Associazione Técnica Automobile", de Italia. (A.T.A.)=

Delegado General para España de la Revista Portuguesa "INDUSTRIA TECNICA"..

Prácticas de Ferrocarriles, durante 16 meses, en la Compañía de Ferrocarriles del Norte de España.-(Años 1.917 y 1.918)-

Ingenieros Asesor-Industrial de la Banca Lopez-Quesada.

Ingeniero Autor del Proyecto de Nacionalización del coche D.K.W. en España (Decreto de Febrero de 1.940), cuyo original se encuentra en el Ministerio de Industria y Comercio.

Estudios en la Auto-Unión Alemana, en las Fabricas de CHEMNITZ.

Estudios en la Casa De Dion Bouton, de PUTEAUX (Paris).

Visita a los Talleres de la STANDARD MOTOR CO., de Coventry (Inglaterra), y a los Talleres de la THORNYCROFT CO. Ld. en Basingstoke.- (Inglaterra).

Conferencias a Jefes y Oficiales, sobre AUTOMOVILISMO, en la guarnición de Murcia.
Memoria sobre "NACIONALIZACION DE VEHICULOS AUTOMOVILES", desarrollada en el Primer Congreso Metalurgico de Barcelona, y publicada en la Revista A.T.E.E.M.-

+ - - - - - - - - - - - DESTINOS CIVILES DESEMPEÑADOS- - - - - - - - - - -

Ingeniero-Jefe de Colonización, Talleres y Servicios Mecanicos, en la Compañía Hispalense de Valorización de Marismas (Sevilla), año 1.929-

Ingeniero-Jefe de Fabricación, en la Sociedad Española de Fabricación de Automoviles (Madrid), camiones SEFA, patente De Dion Boutón, de Puteaux (Paris)- (1930 a 1934)
Ingeniero-Jefe de los Servicios Tecnicos Comerciales de la firma ACLO, en España (The Associated Equipment Co.), de motores de aceite pesado y camiones).- (1935 a 36)

Delegado en España de la "SOCIETE CAMPENON BERNARD" de Paris (Construcciones y grandes Obras Hidraulicas)= (años 1.935 á 1.936).-

Ingeniero Asesor Industrial de la Fabricación de Motocicletas SORIANO. (año 1.945).-

Ingeniero Asesor en la Comisión de Carburantes Sustitutos.
Asesor Técnico Permanente de la Comisión Reguladora de la Producción de Metales, durante su funcionamiento.-

- - - - - - CARGOS POLITICOS Y SINDICALES DESEMPEÑADOS + - - - - - - - - -

Delegado Gubernativo, durante la Dictadura (años 1.923 á 1.926), en los Partidos Judiciales de BALTANAS y ASTUDILLO (PALENCIA).-

Jefe de la Subsección "AUTOMOVILISMO", de la C.N.S. de Madrid, en el año 1.939 a 1.940.-
Asesor Técnico Permanente del Sindicato Nacional del Metal (1.940 á 1.943)-

Director de la Central Reguladora de Abastecimientos y Suministros Sindicales (1.940)-

-.DESTINOS MILITARES DESEMPEÑADOS,DE MISION INDUSTRIAL O TECNICA.-

Teniente en un Regimiento de Tracción Mecanica.(Sección Automovilista)-

Teniente Ayudante de Profesor en la Academia de Artilleria.
Capitan de Bateria de Tracción Mecanica.
Capitan Profesor en la Academia de Artilleria
~~Capitan Profesor de la Academia de Artilleria~~
Capitan Profesor de la Escuela de Automovilismo del Ejército.
Capitan Jefe de la Brigada de Automovilismo del 3º Pesado.

- - - - - - - - - - - CONDECORACIONES - - - - - - - - - - - - - - - - -

Cruz de BENEFICENCIA de 1ª Clase, con distintivo blanco y negro.
Tres Cruces del Merito Militar Rojas (1 de Oficial y 2 de Jefes).
Medalla de Marruecos, pasador Larache.
Medalla de Sufrimientos por la Patria, distintivo azul.
Cruz Blanca del Merito Militar.
Cruz del Merito Militar Portuguesa.
Cruz y Placa de San Hermenegildo.
Medalla de la Campaña.
Cruz de Guerra.-

J. G. GIROD, S.A.E.

CONCESIONARIOS DE LAS MARCAS
LONGINES
EL MEJOR RELOJ
CYMA
RELOJ SIN IGUAL
ROAMER
Y
MEDA

FÁBRICA Y ALMACÉN DE RELOJERÍA

MADRID: CALLE DE POSTAS, 25 Y 27
APARTADO 26-TELÉF. 18285

SUCURSALES:

MADRID
AV. JOSÉ ANTONIO, 38
GOYA 38 (ESQUINA A VELÁZQUEZ)

BARCELONA
CONSEJO DE CIENTO, 302
AV. JOSÉ ANTONIO, 632
(GALERÍA CONDAL)

SAN SEBASTIÁN
AVENIDA DE ESPAÑA, 40
(ESQUINA A MIRAMAR)

FÁBRICA CALLE PORVENIR, 13
TELÉF. 59250
CONSTRUCCIÓN DE
RELOJES PARA ESTACIONES,
DE PARED, DESPERTADORES
PROPIETARIOS DE LAS MARCAS
IRE
Y
TITAN

SUCURSAL DE San Sebastián, 26 Noviembre 1948.

Sr. SECRETARIO DEL REAL AUTOMOVIL CLUB
DE GUIPUZCOA

Muy Sr. nuestro:

Vista la posibilidad de que el próximo año se reanude la celebración en nuestra ciudad del añorado circuito automovilista y dada la importancia del acontecimiento, nos permitimos ofrecerle nuestra colaboración en lo que respecta al cronometraje de la prueba. Claro está, que no nos referimos al sistema empleado hasta ahora de la toma de tiempos a vista, pues para eso ya dispone de elementos ese Automovil Club, sino a material mucho mas moderno, basado en la célula fotoeléctrica, lo cual permite tomar los tiempos automáticamente y sin error, ganando en seguridad y rapidez en el servicio al público.

Sabiendo las velocidades que alcanzan los coches actuales comprenderá Vd. que estos detalles son importantes.

En caso de acceder Vds. vendrían técnicos suizos de nuestra fábrica Longines con el material necesario para hacer la instalación adecuada. Todo esto no costaría un céntimo al Automovil Club, porque los gastos serían sufragados por nuestra casa que se beneficiaría únicamente de la propaganda que esto puede proporcionarle.

Si se resuelven favorablemente las dificultades actuales y se acuerda en definitiva la celebración del circuito y se admite nuestra colaboración, agradeceriamos entonces todas las sugerencias que pudieran hacernos sobre la forma en que se desea hacer el cronometraje, puesto que habiendo tiempo por delante pueden hacerse todas las modificaciones que precise el material.

sigue...

Creemos además que ayudaría a darle el tono internacional que siempre ha tenido nuestro circuito, es decir, un beneficio para San Sebastián sin ningún dispendio.

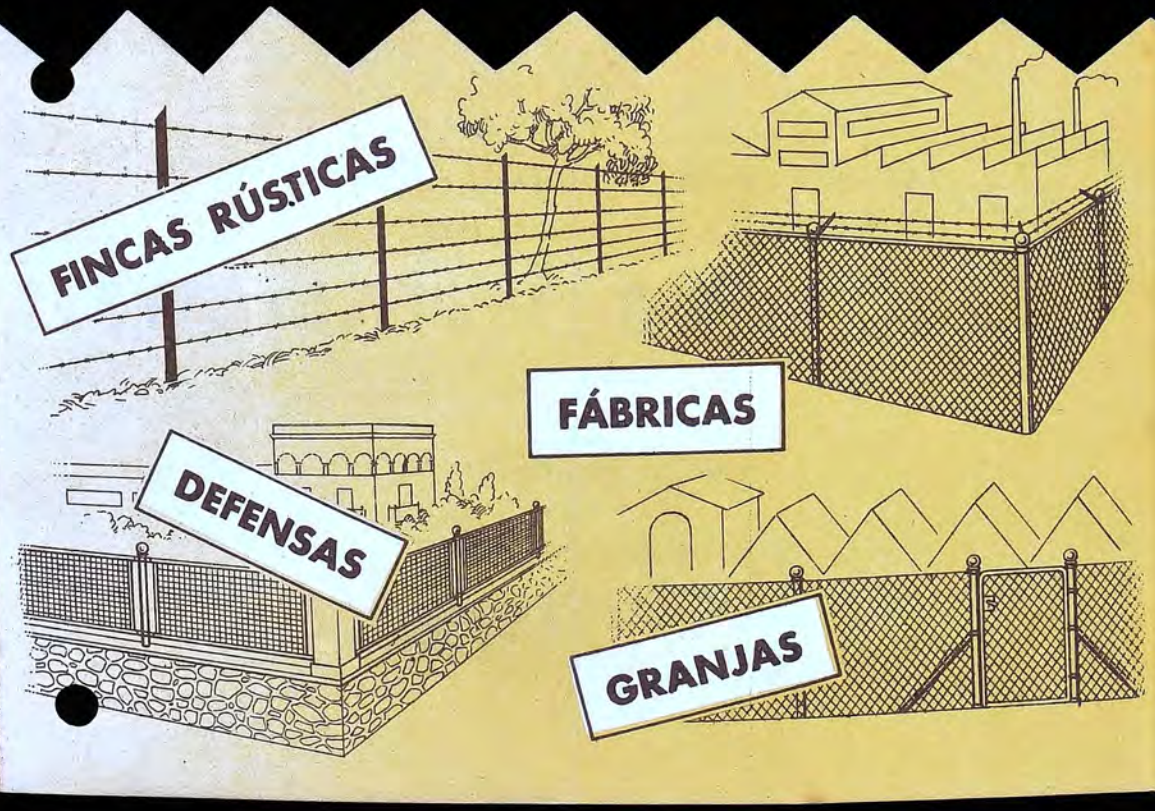
Como probablemente coincidirá con el circuito motorista, este también se beneficiaría de la instalación.

Confiando será de su agrado nuestro ofrecimiento le saludan muy atentamente sus ss. ss.

q. e. s. m.

J. G. GIROD, S. A. E.
P. A.
P. Saurová


CERCA INSTALADA
POR ARGA
ABRA VD. ESTA PUERTA.....



Consulte nuestra Sección Técnica de Instalaciones y podrá contar con unos

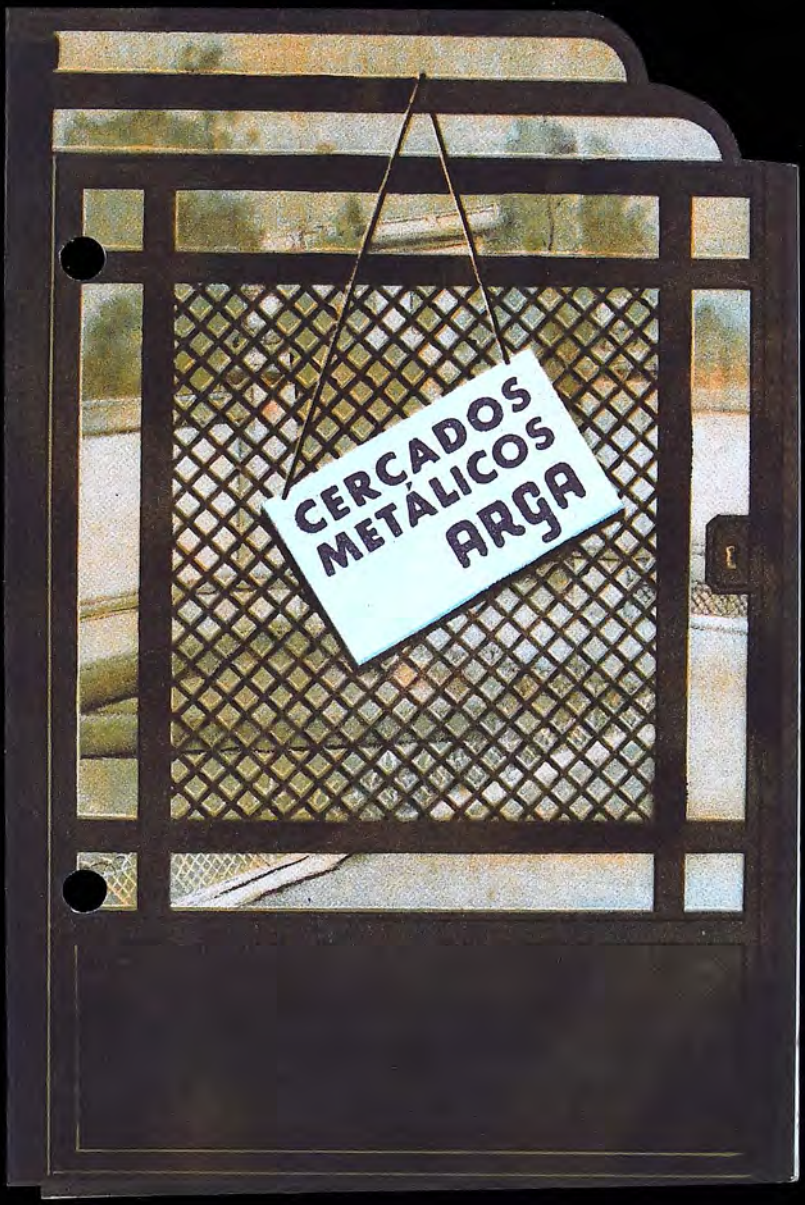
CERCADOS METALICOS

Perfectos

Sirve únicamente artículos de calidad

P. 78 - 42 - 20 M.

A. R.


CERÇADOS
METÁLICOS
ARGA

Cerramientos perfectos con materiales diversos para toda aplicación.

TERRENOS

ARGA

Construcción de divisorias metálicas para ganadería, avicultura, etc.

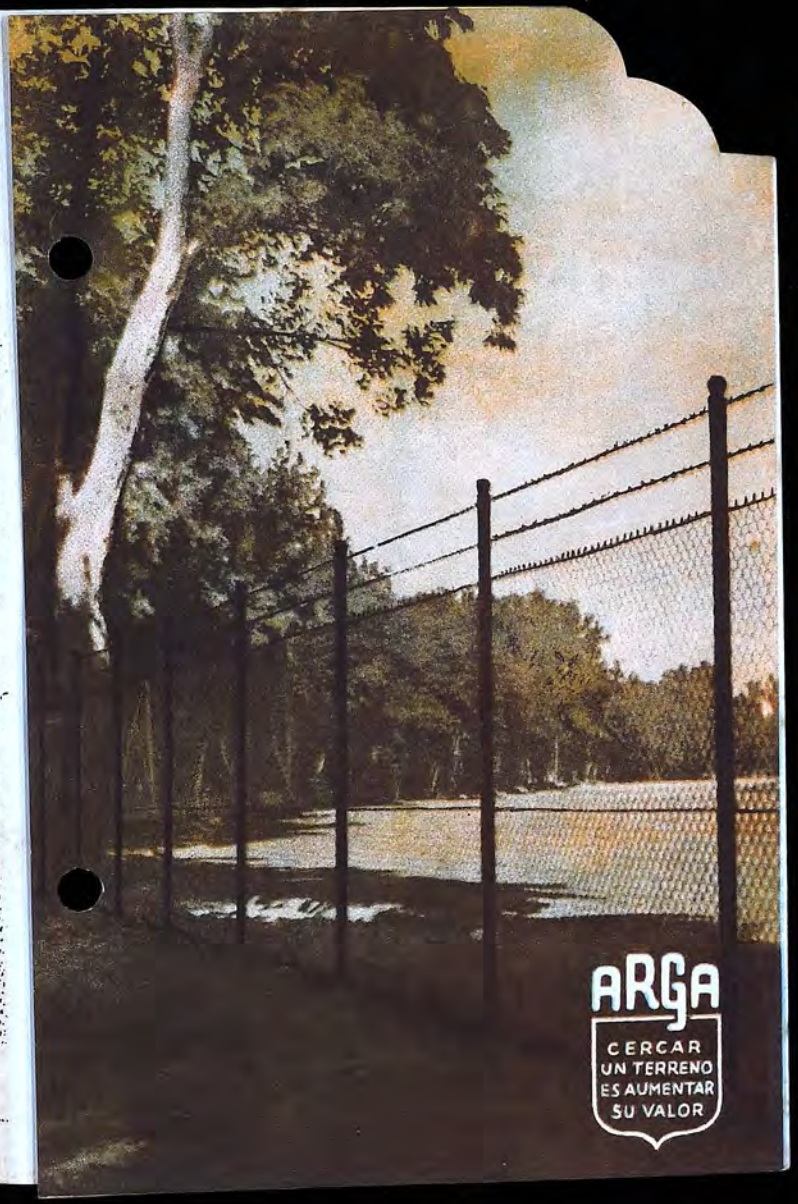
GRANJAS

ARGA

Defensas metálicas para interiores y exteriores, escaparates, oficinas, etc.

ALMACENES

ARGA



Cerramientos perfectos con materiales diversos para toda aplicación.

TERRENOS

ARGA

Cercas metálicas para límites, entradas, protección de ventanales, etc.

FÁBRICAS

ARGA

Construcción de divisorias metálicas para ganadería, avicultura, etc.

GRANJAS

ARGA

Verjas para jardines y edificaciones, de solidez máxima y modelos variados.

DEFENSAS

ARGA

Defensas metálicas para interiores y exteriores, escaparates, oficinas, etc.

ALMACENES

ARGA

Para la seguridad en toda clase de trabajos, engranajes, transmisiones, etc.

PROTECCIONES

ARGA

PARA CERCAR UN TERRENO

Y PARA CUALQUIER PROTECCIÓN METÁLICA

utilice la experiencia de

ARGA

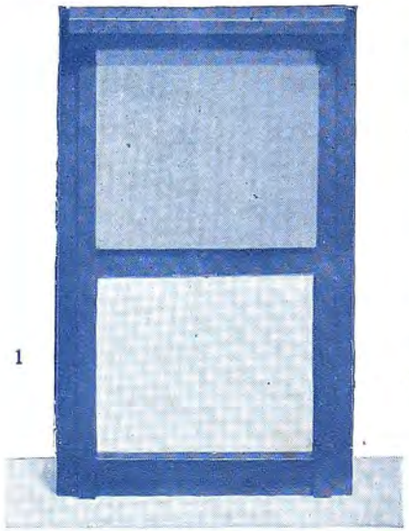
MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN, S. A

BARCELONA
Rda. San Pedro, 58

PAMPLONA
Calle Amaya, 1

MADRID
R. de Maeztu, 2


Persiana automática
"AIRE-Y-LUZ"
CON TELA METÁLICA
Evita en absoluto la
penetración de insectos

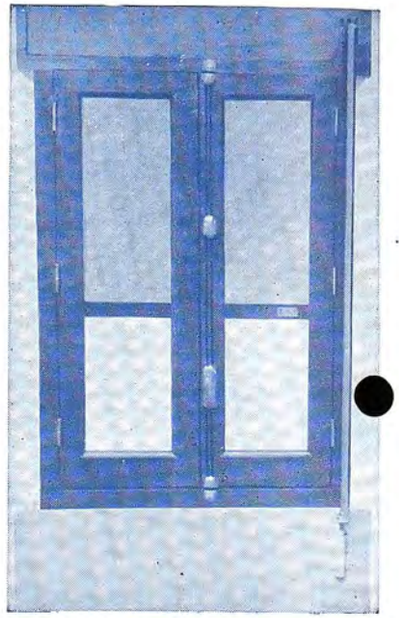


1

2

● Modelo de *persiana* "AIRE Y LUZ" de colocación exterior. Puede instalarse en cualquier hueco de ventana, sin necesidad de efectuar modificaciones en la obra del edificio. Funciona automáticamente mediante muelles compensadores. Enrollamiento y carriles por el exterior.

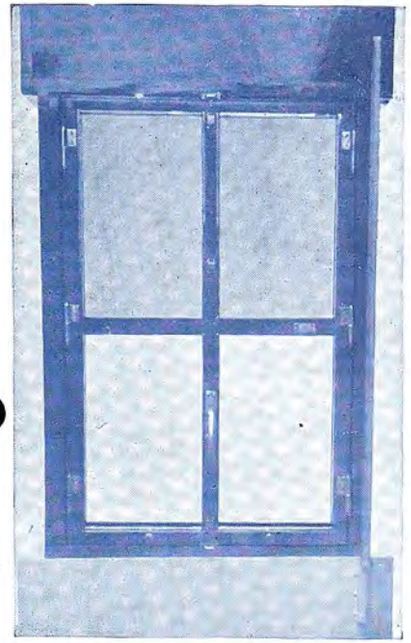
1. Fotografía vista de frente.
2. Dibujo en sección.



● Modelo de *persiana* "AIRE Y LUZ" con ventana practicable y persiana enrollable de madera. Funcionamiento por cinta sin fin, carriles embutidos en el cerco de madera y enrollamiento de la cortina metálica oculto en el capiralzado.

C

A



B

D

Sección A B

Sección C D

Obsérvese la disposición de los carriles para el funcionamiento de las dos persianas y el poco espacio que ocupan.

● Modelo de *persiana* "AIRE Y LUZ" en un hueco dotado de persiana de sol y ventanal metálico, con maineles de chapa laminada y en el mismo los carriles de las dos persianas. Enrollamiento, oculto en el capiralzado, por cinta sin fin.

Persiana "AIRE-Y-LUZ" *con tela metálica*

La *persiana* "AIRE Y LUZ" puede adaptarse a todos los huecos, ya sean antepechados o a toda su altura.
En edificios construídos, los dispositivos de funcionamiento de la *persiana* "AIRE Y LUZ" pueden alojarse en el capiralzado, haciendo la obra necesaria o colocarse por el exterior, puesto que el cilindro de enrollamiento con su cubierta es de dimensiones muy reducidas.
En edificios de nueva planta, ofrece más soluciones su adaptación: Movimiento por cinta sin fin a mano o con muelles compensadores; con los carriles de la cortina metálica embutidos en el cerco si éste es de madera; con dichos carriles en el mainel o cerco metálico de chapa si la carpintería es metálica y se desea con dicho mainel; por el exterior del cerco, bien sea éste de madera o metálico, o recibidos a la fábrica.
En todos los casos y siempre que sea posible, tanto en edificios construídos como en los de nueva planta, lo más eficaz es facilitar planos o croquis que reflejen con la mayor claridad las dimensiones del hueco, secciones horizontal y vertical, y los distintos elementos de que está dotado o se proyectan colocar.
Solicite la visita de un Agente a la representación de su localidad, el cual le resolverá cuantas dudas se presenten para la mejor adaptación de la *persiana* "AIRE Y LUZ".

"AIRE-Y-LUZ"

(PATENTE N.º 3.879 Y NOMBRE REGISTRADO)

Persiana metálica y automática contra insectos. La *persiana* "AIRE Y LUZ" evita en absoluto la penetración de insectos de toda clase, sin impedir la entrada de aire y luz. Su gran utilidad es manifiesta sobre todo en las épocas de calor.

Puede adaptarse en cualquier hueco de ventana. De construcción esmerada por emplear en ella materiales de alta calidad y estudiada para obtener las mejores garantías de solidez y duración.

ARGA
MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN S.A.

Representación y Exposición:

ARGA **MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN, S. A.**

MADRID: C. Ramiro de Maeztu, 2 - Tel. 22-25-68

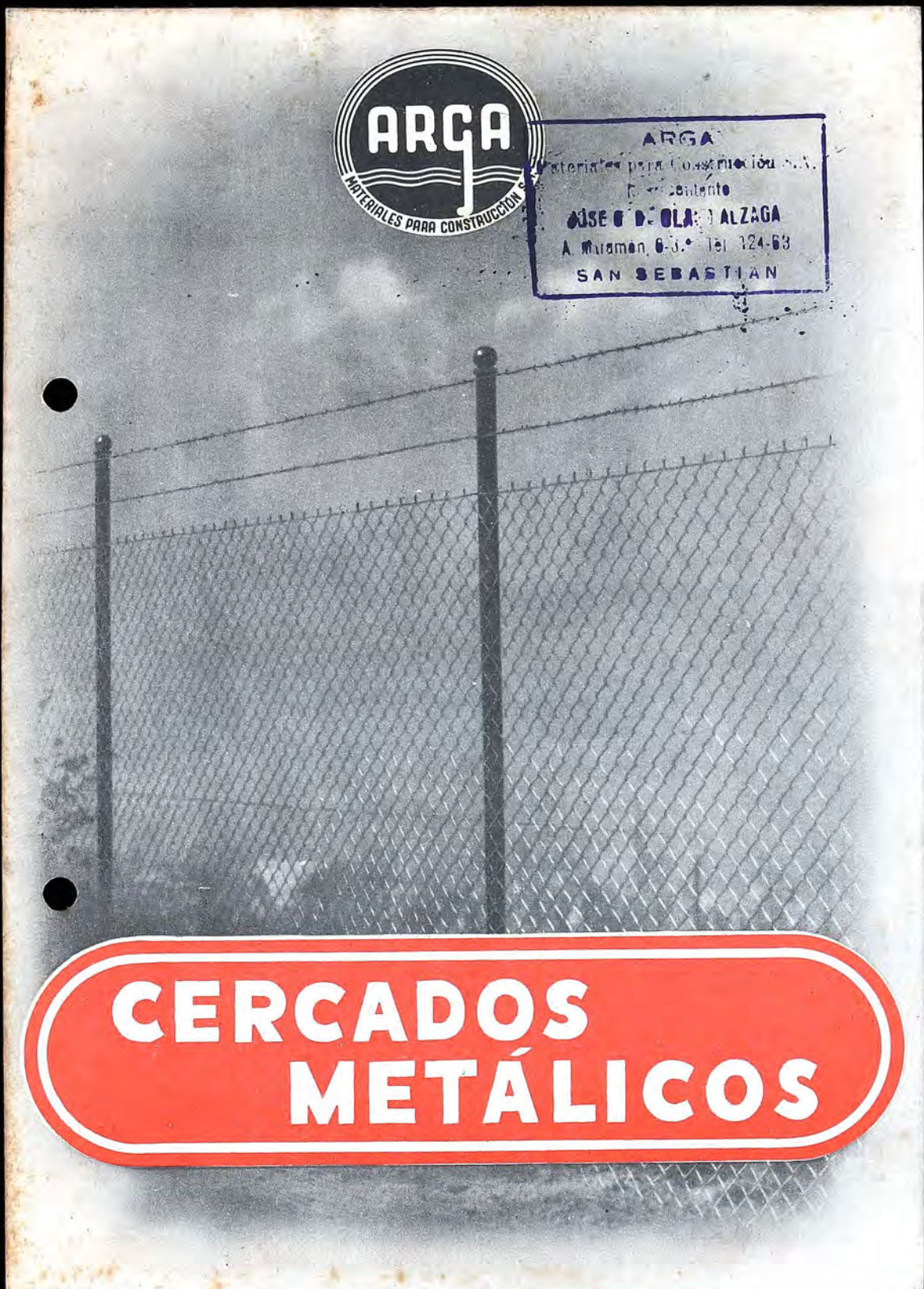
BARCELONA: Ronda San Pedro, 58, pral. - Tel. 24176

VALENCIA: Arzobispo Mayoral, 9, 3.º - Tel. 11863

ZARAGOZA: Roda, 14 y 16 - Teléfono 3877

P-104-47-4 M

ARPÓN


ARGA
MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN
ARGA
Materiales para Construcción S.A.
Representante
JOSE Mª DE OLAZABAL ALZAGA
A. Miramón, 6-3.º Tel. 124-63
SAN SEBASTIAN
CERCADOS
METÁLICOS

UN CERCADO METÁLICO ES LA SOLUCIÓN IDEAL

PARA ESTABLECER LOS LÍMITES FIJOS Y SEGUROS DE CUALQUIER PROPIEDAD (TERRENO, COTO DE CAZA, JARDÍN, CAMPO, ETC.)

Entre las diversas clases de cercados que se utilizan (setos vivos, piedra, madera, etc.) el CERCADO METÁLICO es el que se impone sin ningún género de duda, por sus ventajas.

El CERCADO METÁLICO que se instala a base de marcos de hierro guarnecidos con alambrado ondulado, es muy adecuado para verjas de jardines y fincas urbanas, y además de limitar la finca y protegerla, es un motivo de ornamentación.

Un CERCADO METÁLICO no priva la perspectiva del paisaje y sin ninguna dificultad se adapta al relieve del terreno por accidentado que sea.

La estética y visualidad de un CERCADO METÁLICO instalado en buenas condiciones dan mayor realce a la belleza de líneas de los estilos arquitectónicos modernos.

Un CERCADO METÁLICO ocupa el menor espacio posible, no superado por ningún otro sistema de cerramiento, lo que constituye una evidente economía y, no obstante, posee la máxima solidez.

SOLICITE PRESUPUESTO DEL CERCADO QUE USTED NECESITE Y TENEMOS LA SEGURIDAD DE QUE HALLARÁ INTERESANTE NUESTRA OFERTA.

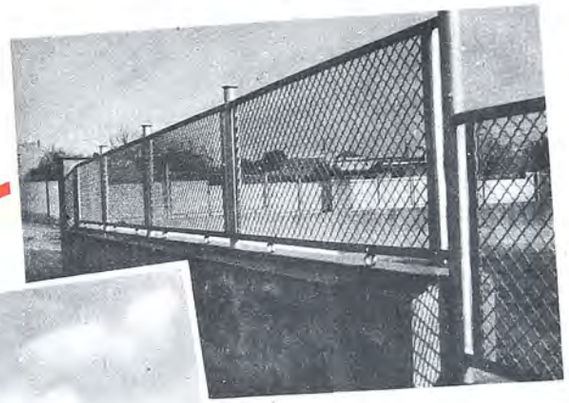
Consúltenos y pida presupuestos

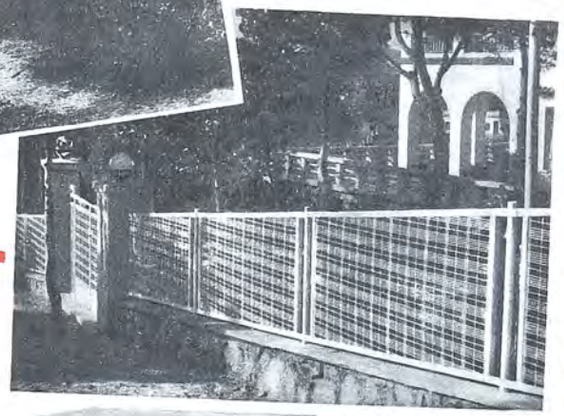
ARCA
MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN S.A.

BARCELONA
RDA. SAN PEDRO, 58, Pral.

PAMPLONA
CALLE AMAYA, 1

MADRID
C. RAMIRO MAEZTU, 2



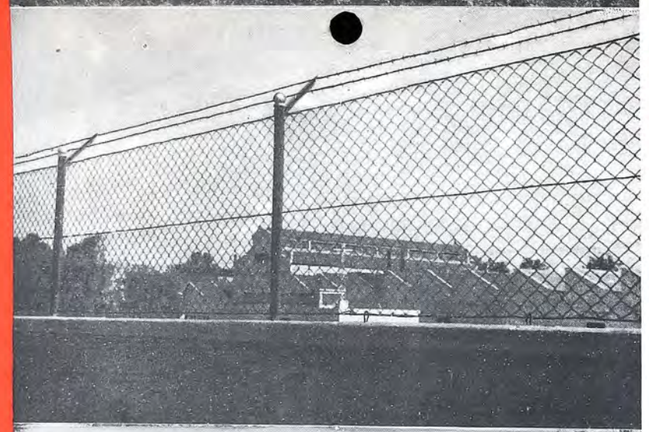


DEPORTES

Instalación completa de divisorias vallas para pistas de tenis, etc.

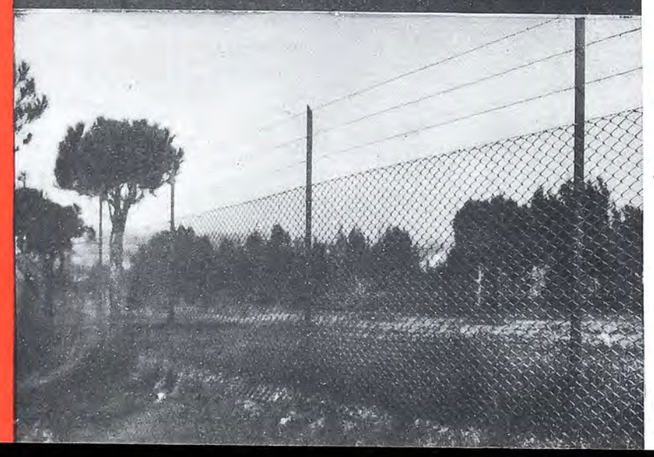
GRANJAS

Cercados con enrejado TT en diversas mallas, para gallineros, separaciones entre los corrales, etc.



FABRICAS

Cercados para límite exterior ó división entre varias dependencias de un mismo local.



FINCAS RÚSTICAS

Instalación completa de cercados metálicos en cualquier clase de terreno.

Unos ejemplos entre miles

le servirán para conocer la extensa aplicación de los

CERCADOS METÁLICOS

INSTALADOS POR

ARGA

Materiales para Construcción S. A.

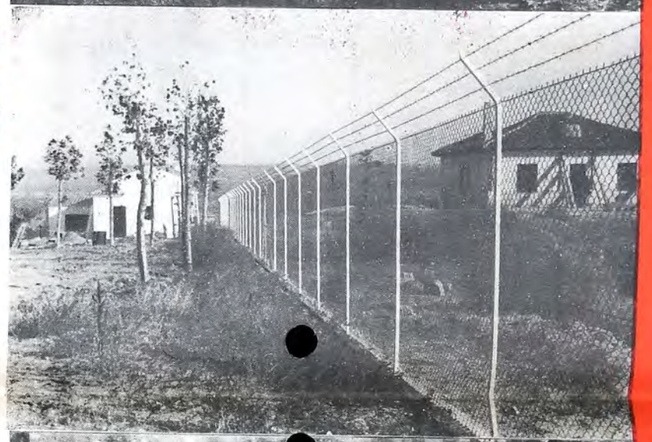
La CALIDAD de los materiales empleados, la TÉCNICA perfecta de su instalación, y la EXPERIENCIA de innumerables instalaciones efectuadas son las razones por las que todo cercado metálico bien colocado está realizado por,

DEFENSAS

en parques y jardines, armonizando con la ornamentación general de la finca.

PROTECCIONES

sólidamente construídas, para fincas o propiedades, impidiendo la entrada de elementos extraños.



PERFILES METÁLICOS

para parterres en jardines, parques, paseos, etc.

DIVISORIAS

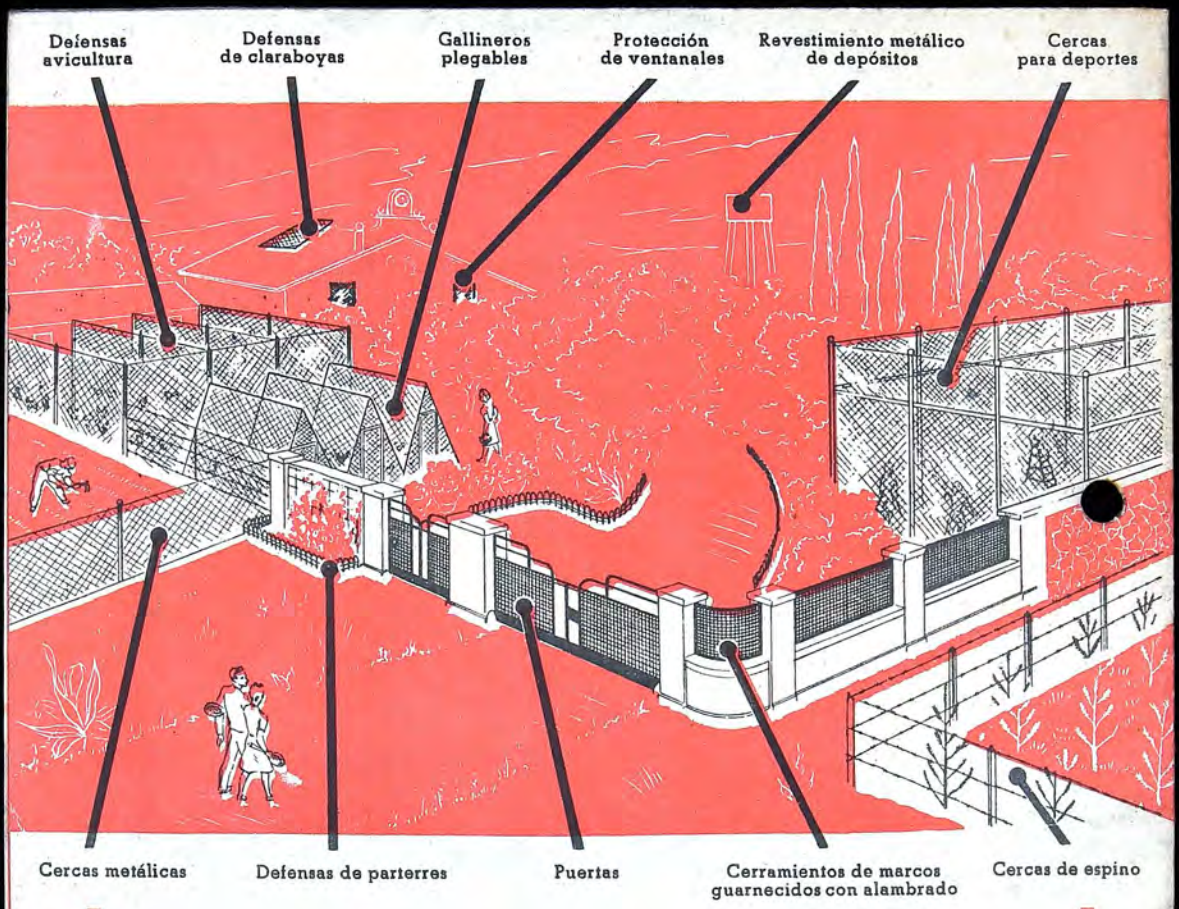
en jardines y parques públicos que ofrecen una bella perspectiva por su esmerada construcción.

Sirve únicamente ARGA MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN S.A. *artículo de calidad*

BARCELONA
RDA. SAN PEDRO 58, Pral.

PAMPLONA
CALLE AMAYA, 1

MADRID
C. RAMIRO MAEZTU, 2



INSTALACIÓN COMPLETA DE CERCADOS METÁLICOS PARA TODAS LAS APLICACIONES

EL CERCADO METÁLICO SE ADAPTA PERFECTAMENTE A TODAS LAS APLICACIONES PARTICULARES E INDUSTRIALES

Defensas para toda clase de maquinaria: engranajes, transmisiones, transformadores, etc. — Protecciones para montacargas, ascensores, escaleras de viviendas, elevadores industriales. — Divisorias de almacenes. — Rótulos transparentes para industrias y fábricas. — Puertas metálicas para cercados según dibujo propio o sobre plano. — Protecciones para claraboyas. — Defensa escaparates, etc.

ARGA
MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN S.A.

SOLICITE PRESUPUESTO DEL CERCADO QUE USTED NECESITE Y TENEMOS LA SEGURIDAD DE QUE HALLARÁ INTERESANTE NUESTRA OFERTA

BARCELONA	PAMPLONA	MADRID
RDA. S. PEDRO, 58, Pral.	CALLE AMAYA, 1	C. RAMIRO MAEZTU, 2

P. - 99 - 47 - 15 M.

Enrejado de simple torsión galvanizado

ARGA

MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN S.A.

Una cerca con Enrejado de Simple Torsión

puede ser de duración ilimitada si está bien construída.

ENCARGUE SU CONSTRUCCIÓN a ARGA
Y CONSEGUIRÁ:

1.° ABARATAR EL COSTE TOTAL AL UTILIZAR NUESTRA EXPERIENCIA PUESTA A SU SERVICIO.

2.° SIMPLIFICACIÓN Y AHORRO DE GASTOS AL CUIDARNOS DEL ESTUDIO, CONSTRUCCIÓN E INSTALACIÓN DE LA CERCA.

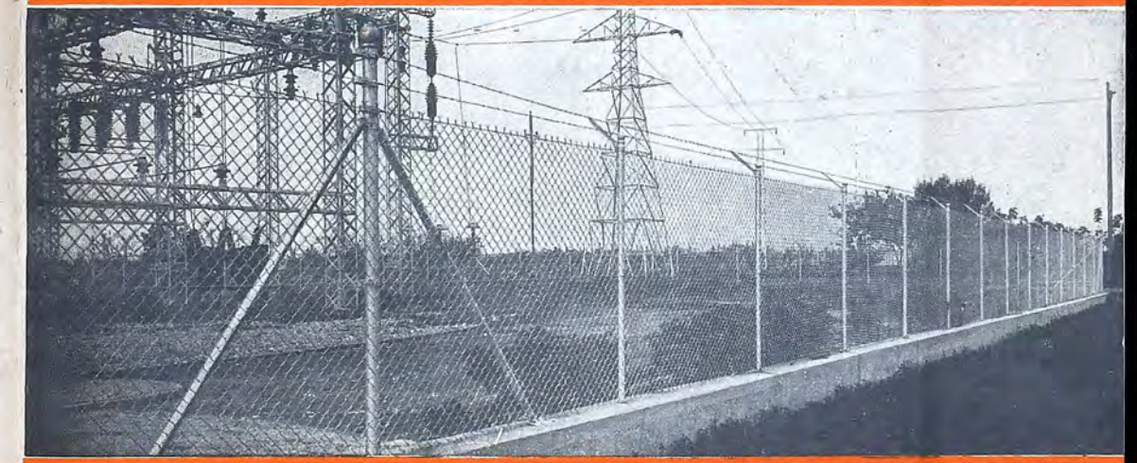
3.° UNA CERCA DE MUCHA MAYOR DURACIÓN, MEJOR ACABADO Y PRESENTACIÓN AL SER INSTALADA POR NUESTROS OPERARIOS ESPECIALIZADOS.

Consulte y pida presupuestos

PAMPLONA Amaya, 1
BARCELONA Rda. San Pedro, 58, pral.
MADRID Ramiro de Maeztu, 4

ARGA
MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN S.A.

VEA EN EL INTERIOR LOS GRÁFICOS DE LAS DIFERENTES MALLAS



VEA EN LA ÚLTIMA PÁGINA LOS DATOS TÉCNICOS DEL ENREJADO S. T.

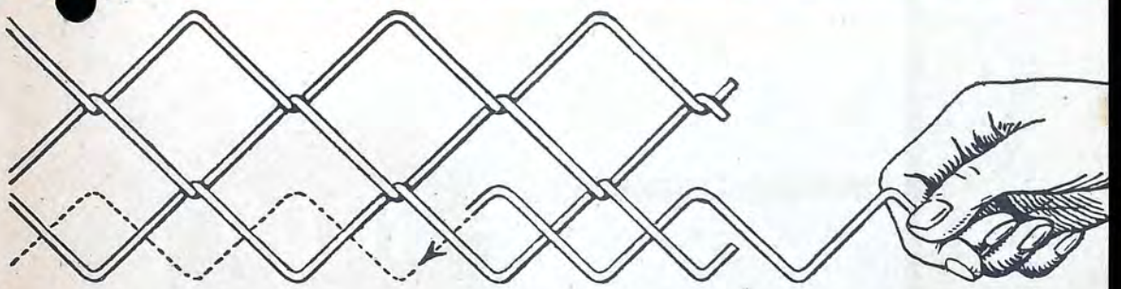
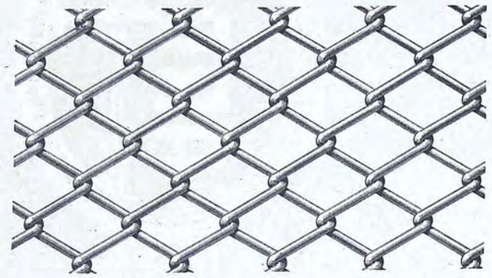


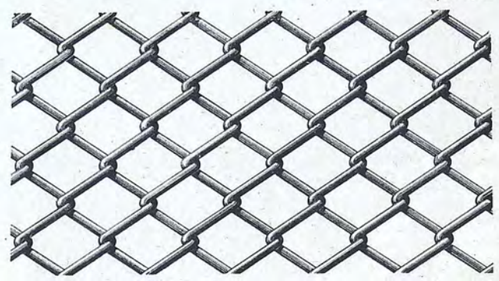
Gráfico que representa la facilidad para unir o partir trozos de enrejado de simple torsión a medidas deseadas ya que el no estar soldados los alambres entre sí, permite realizar esta operación evitando desperdicios y costuras costosas.

ENREJADO DE SIMPLE TORSIÓN GALVANIZADO

8/8 S T



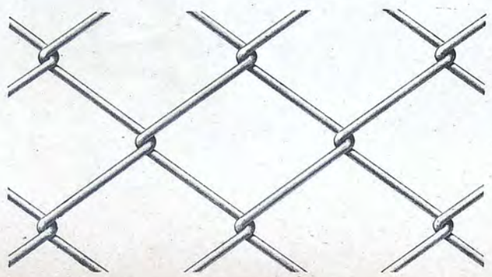
10/10 S T



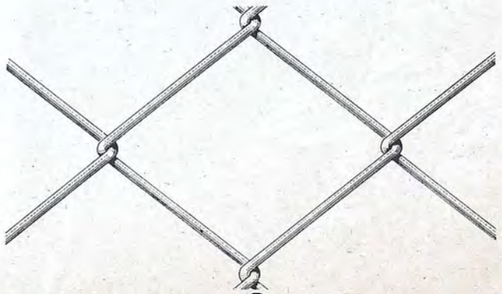
12/8 S T

15/10 S T

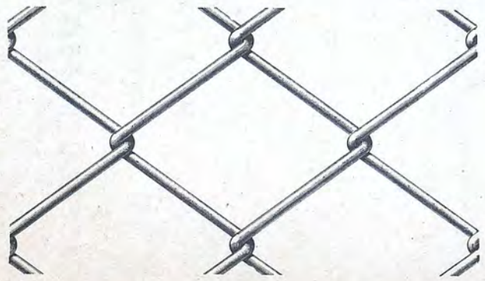
20/10 S T



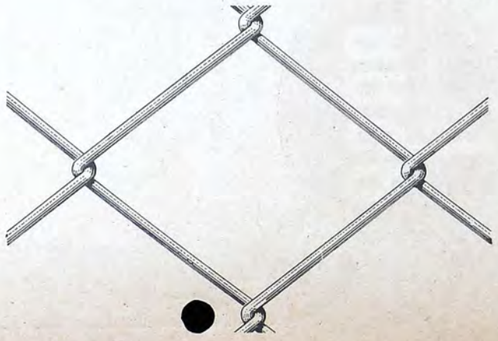
25/12 S T



39/10 S T

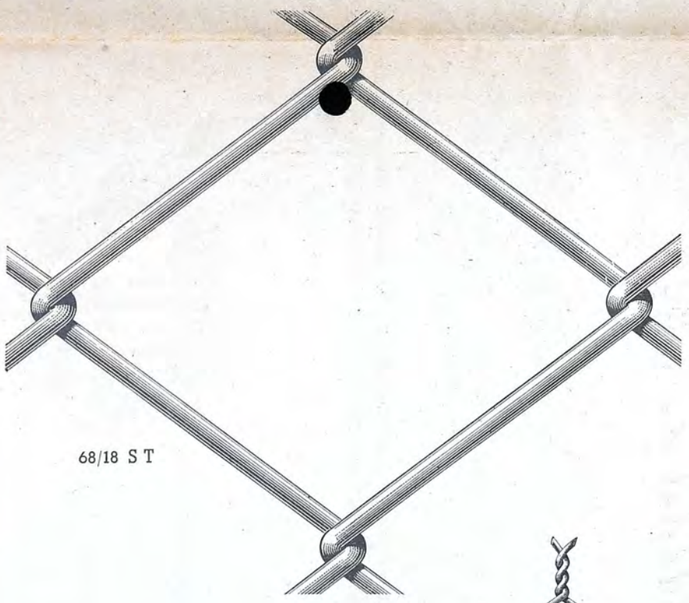


35/12 S T

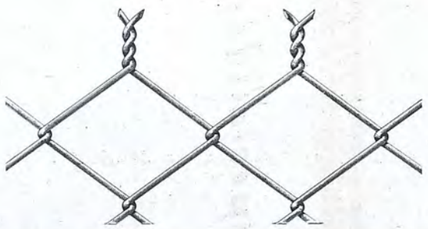


En gran número de aplicaciones los enrejados de simple torsión son de evidente utilidad y en muchos casos son insustituibles

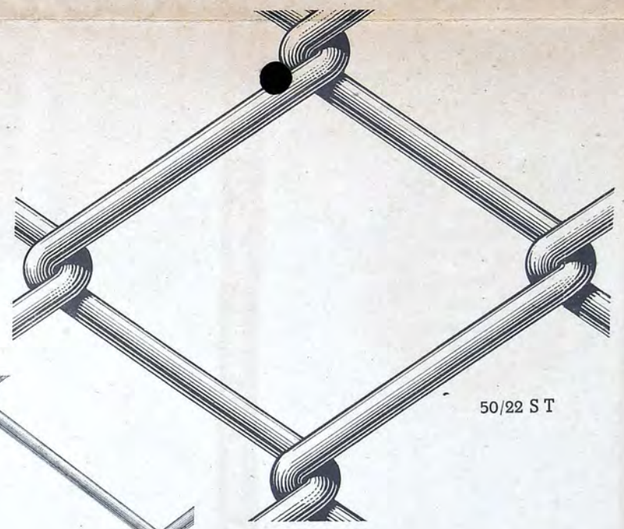
Se emplean principalmente en la construcción de cercados metálicos para fincas rústicas y cierre de fábricas; divisorias en almacenes, campos de deportes y pistas de tennis; protecciones de ventanales; telones metálicos para frontones; defensas de claraboyas, por su parte superior para evitar la rotura de cristales o por su parte inferior para evitar la caída de los mismos; construcciones de gallineros, cochiqueras, defensas maquinaria, etc.



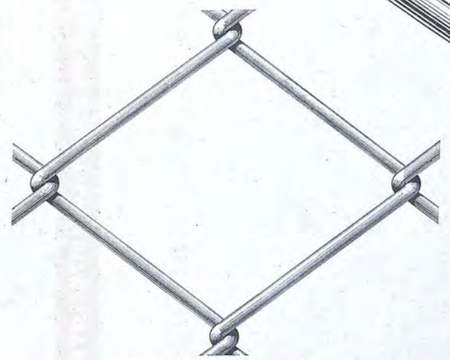
68/18 S T



Enrejado de simple torsión
con orilla defensiva
Dibujo reducido



50/22 S T



40/14 S T

ARGA
MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN S.A.

sirve unicamente...

PAMPLONA
Amaya, 1

BARCELONA
Rda. San Pedro, 58, pral.

MADRID
Ramiro de Maeztu, 4

...artículo de calidad

MALLAS DEL ENREJADO DE SIMPLE TORSIÓN EN VENTA

MALLAS en mm.	CON	ALAMBRES CALIBRADOR DECIMAL		
4	N.º	2	hasta	N.º 6
5 y 6	»	3	»	» 10
8	»	4	»	» 10
10	»	4	»	» 14
12	»	5	»	» 16
15	»	5	»	» 20
20 - 25 - 30 y 35	»	6	»	» 20
40 - 50 y 60	»	8	»	» 22
80 - 90 y 100	»	10	»	» 22
125	»	17	»	» 21

Especialidades de ARGA

Instalación completa de cercados metálicos para todas las aplicaciones particulares e industriales.

Puertas metálicas para cercados, y decorativas según dibujo propio o sobre plano.

Protecciones para montacargas, ascensores, escaleras de viviendas, elevadores industriales, etc.

Divisorias de almacenes.

Rótulos transparentes para industrias y fábricas.

Protecciones para claraboyas.

Defensa escaparates.

Perfiles metálicos para parterres, etc.

ARGA
Materiales para Construcción S.A.
Representante
JOSE Mª DE LA OLA ALZAGA
A. Miramón, 6-3.º - Tel. 124-63
SAN SEBASTIAN

PAMPLONA Amaya, 1
BARCELONA Rda. San Pedro, 58, pral.
MADRID Ramiro de Maeztu, 4

P. 26-47-5 M.

Enrejado de triple torsión galvanizado

ARGA

MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN S.A.

Las **CUALIDADES ESENCIALES DEL ENREJADO DE TRIPLE TORSION,** que le interesa conocer para comprobar su gran utilidad en crecido número de aplicaciones, pueden resumirse como sigue:

1. Es **INOXIDABLE,** por estar galvanizado.
2. Es **ECONÓMICO,** debido a su fabricación en serie por procedimientos modernos.
3. Es de **RESISTENCIA EFICAZ.**
4. Es de **FACIL COLOCACION,** por no exigir personal especializado.

Para mayor garantía

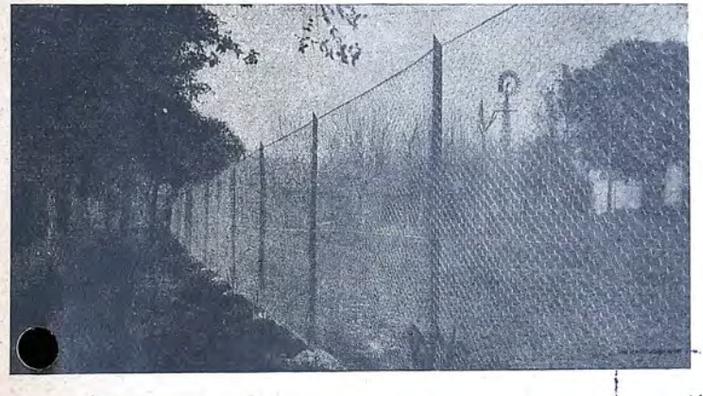
encargue la construcción de sus **Cercas** a **ARGA, MATERIALES PARA CONSTRUCCION S. A.,** que le ofrece una completa organización para el estudio, presupuesto, servicio e instalación de los materiales necesarios para la **cerca** más adecuada a la utilidad que desee.

ARGA
Materiales para Construcción
Representante
JOSE G. DE [illegible]SO ALZ[illegible]A
[illegible] Miramón, 6-3.º - Tel. 1[illegible]

Puede informarse directamente en

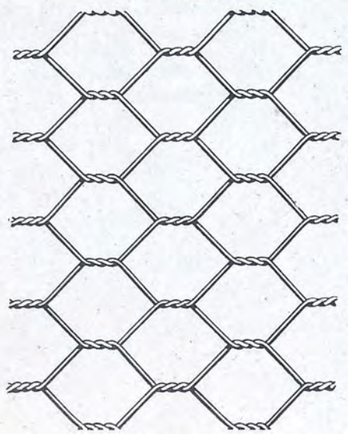
PAMPLONA Amaya, 1
BARCELONA Rda. San Pedro, 58, pral.
MADRID Ramiro de Maeztu, 4

El enrejado de triple torsión es económico y duradero

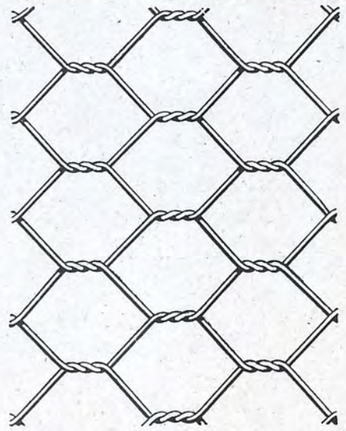


ENREJADO DE TRIPLE TORSIÓN GALVANIZADO

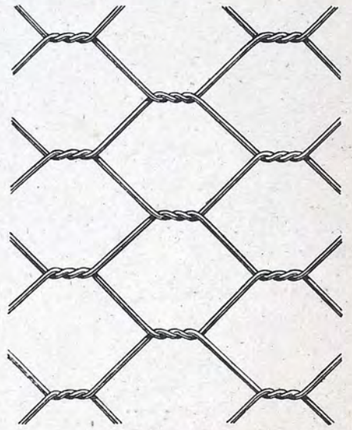
Malla 13/3



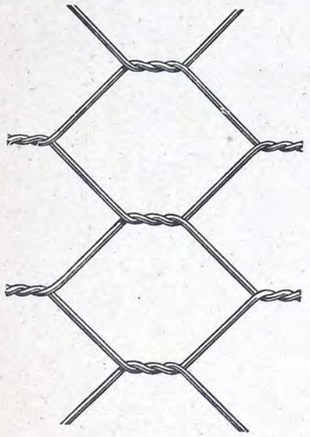
Malla 16/3



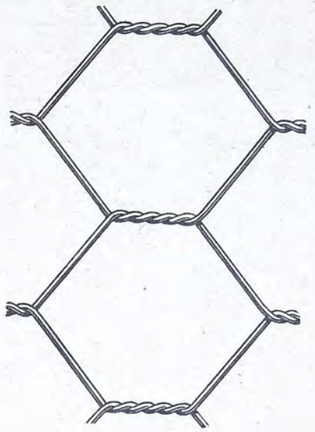
Malla 19/5



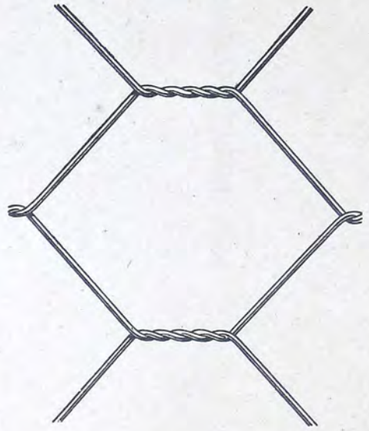
Malla 25/6



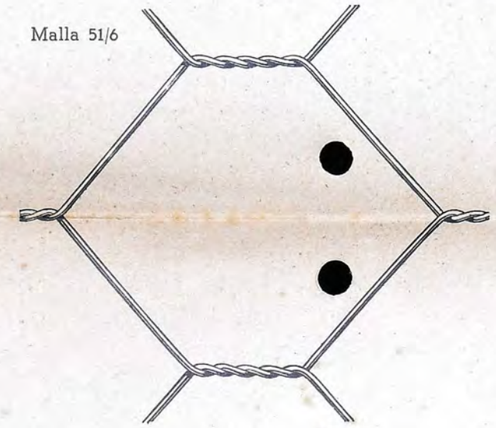
Malla 31/6



Malla 41/6



Malla 51/6



Malla 1012

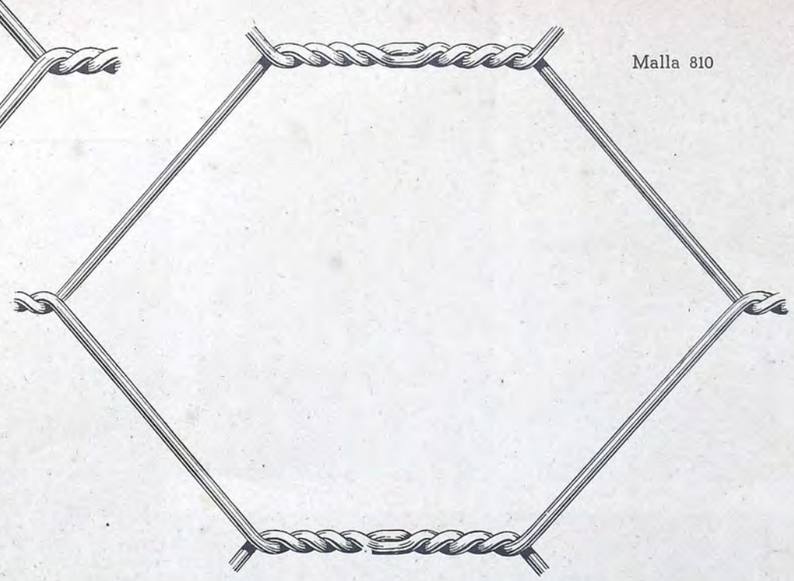
Los grabados de esta página representan una pequeña parte de las mallas y gruesos de alambre de enrejados de triple torsión que pueden suministrarse.

Innumerables aplicaciones

El enrejado de triple torsión está especialmente indicado para las aplicaciones siguientes:

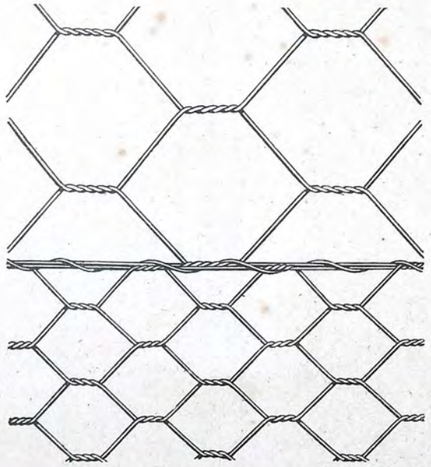
Granjas Avícolas • Gallineros • Cunicultura
Cotos de Caza • Propiedades • Huertas
Protección de Ventanales
Defensas en general, etc.

Malla 810



ENREJADO DE TRIPLE TORSION COMBINADO

Esta clase de enrejados están estudiados especialmente para cercas de gallineros. • Con la disposición de la malla inferior se impide la salida de los polluelos, quedando mejor terminada la cerca. • Los suministramos, tal como indica el grabado, en una sola pieza galvanizada con las dos mallas unidas, lo que le proporciona una gran rapidez y economía en el montaje.



ARGA
MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN S.A.

sirve unicamente...

PAMPLONA
Amaya, 1

BARCELONA
Rda. San Pedro, 58, pral.

MADRID
Ramiro de Maeztu, 4

...artículo de calidad

MALLAS DE ENREJADOS DE TRIPLE TORSION EN VENTA

NUMERACIÓN. — La numeración de los alambres en la fabricación de los enrejados T. T. galvanizados no obedece al calibrador decimal.

*13/3 - 13/5 *16/3 - 16/5 - 16/6 - 16/8 *19/5 - 19/6 - 19/8 *25/6 - 25/8 - 25/10 - 25/12 *31/6 - 31/8 - 31/10 - 31/12 *41/6 - 41/8 - 41/10 - 41/12 *51/6 - 51/8 - 51/10 - 51/12 *806-D. - *808-D. - 810-D. - 812-D. 1006-D. - *1008-D. - 1010-D. - 1012-D.	Los anchos corrientes son de 50, 60, 80, 100, 120, 150 y 200 cms. Las piezas enteras tienen 50 metros de largo Disponemos corrientemente en existencia las mallas señaladas con *

Especialidades de ARGA

Instalación completa de cercados metálicos para todas las aplicaciones particulares e industriales.

Puertas metálicas para cercados, y decorativas según dibujo propio o sobre plano.

Protecciones para montacargas, ascensores, escaleras de viviendas, elevadores industriales, etc.

Divisorias de almacenes.

Rótulos transparentes para industrias y fábricas.

Protecciones para claraboyas.

Defensa escaparates.

Perfiles metálicos para parterres, etc.

PAMPLONA Amaya, 1
BARCELONA Rda. San Pedro, 58, pral.
MADRID Ramiro de Maeztu, 4

P. 22-47-5 M.

TELÉFONOS 12765 15850

NÚM. 3853 DE IMPORTADOR
NÚM. 112 A DE FABRICANTE

I. R. T.
INSTALADORA DE RADIOTELEFONIA

Director propietario: DEMETRIO TELLECHEA

RADIO Y ESPECIALIDADES ELÉCTRICAS
FÁBRICA DE RECEPTORES **I. R. T.**
DELEGACIÓN **PHILIPS RADIO** PARA GUIPÚZCOA
SAN SEBASTIÁN
Hernani, 17

761

26 de Enero de 1.949.

Sr. Presidnte del Automóvil Club
de GUIPUZCOA

==========

Muy Sr. mío:

Aunque juzgándolo un poco prematuro, pero suponiendo le ha de interesar en sus estudios, le ruego me tenga presente en su proyectado Circuito Automovilista.

Como no ignora, en pasadas y añoradas pruebas, me confió la instalación amplificadora de Lasarte, que en combinación con mi representada la casa PHILIPS mereció siempre la aprobación y beneplácito de Vds.

Guiándome más que el negocio, mi interés de hallarse presente ésta marca en tan importante prueba y deseando contribuir con mi ofrecimiento al éxito de ese querido Club al que me honro de pertenecer ya de antiguo, soy de Vds. affmo. s.s.

q. e. s. m.

Leygonie y Sª

115 y 114

del 4-6-49

cuidado de "L'Equipe"

F. ALDAVE

oficinas 11. Rue TRONCHET

Tel ANJOU 87.87 PARIS (8ème)

ANJOU 87-88

Dirección telegráfica OSALDAVE-PARIS

Domicilio 7 Rue de MESSINE-PARIS (8ème)

Tel. CARNOT 22-72

A/E

28 de Enero de 1.949

Sr. D. Demetrio Tellechea
Hernani,17
SAN SEBASTIAN

Muy Sr. nuestro:

Acusamos recibo a su atta. 26 de los corrientes, en contestación a la cual tenemos el agrado de manifestarle que si se acuerda en firma montar el Circuito Automovilista de Lasarte, gustosos nos pondremos oportunamente en contacto con esa Instaladora de Radiotelefonía.

Con este motivo le saludan suyos affmos.
ss.ss. q. e. s. m.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
El Vocal-Secretario

J.M.Maquíbar

Este recorte de periódico pertenece al diario frances L'EQUIPE nº. 894 de fecha 22 de Febrero de 1.949

AUTOMOBILE

POUR LA PROTECTION DE NOS PILOTES

Les conducteurs d'automobiles de course, ceux-là mêmes qui pratiquent le plus dangereux des sports, sont, à chaque moment, guettés par l'accident dont les causes sont multiples et le plus souvent indépendantes de leur contrôle : une faute d'un concurrent, l'imprudence d'un spectateur, la défaillance toujours possible d'un organe... Lorsque la communauté perd un champion, comme ce fut récemment le cas pour Jean-Pierre Wimille, il se joint alors au désespoir des parents, à la douleur des amis, un autre sentiment venu de ce que la formation d'un grand pilote est longue : elle exige des années d'expériences.

Et les dirigeants sportifs sont ainsi amenés à rechercher les moyens de protéger les coureurs contre leur propre insouciance. Par exemple, dans beaucoup de pays étrangers, le port du casque protecteur a été imposé comme il l'est partout, aux motocyclistes ou aux coureurs cyclistes dans les vélodromes. Chez nous, hélas ! la décision a été retardée, parce que nos hommes de tête répugnaient à coiffer le casque. Au cours d'une récente conversation avec notre président de la commission sportive, il m'a semblé comprendre que M. Pérouse avait l'intention d'imposer aux coureurs l'emploi d'une coiffure protectrice. Elle ne supprimera pas tous les risques, mais enlèvera beaucoup de leurs graves conséquences à certaines chutes.

Louis Coatalen qui établit tant de voitures de course et remporta tant de grandes victoires me dit : « J'ai toujours imposé à mes coureurs trois protections qui, à mon avis, étaient essentielles. Le casque, d'abord ; en second lieu, le volant souple (créé par notre Thomas) ; enfin, la cornière arrière du capot (qui se trouve devant le pilote) était toujours, dans mes voitures, extrêmement robuste, de façon à constituer, en cas de retournement, une protection empêchant l'écrasement du conducteur. »

On se souviendra que les Salmson, du temps de MM. Lombard et Petit, présentaient la même heureuse solution.

Coatalen ajoutait : : Le casque a sauvé Chassagne à Indianapolis ; le volant souple a sauvé Guiness à Saint-Sébastien : ces deux cas suffisent à légitimer les précautions que j'avais prises. Pour la cornière renforcée, elle a sauvé, dans un accident, le mécanicien de Resta ; mais Resta passa la tête au-dessus de la cornière et succomba.

C'est pourquoi nous souhaitons l'intervention de M. Pérouse.

Charles FAROUX.

Este recorte de periódico pertenece al diario frances
L'EQUIPE de fecha 13 de Abril de 1949

LE 15 JUIN, AU BOIS DE BOULOGNE

L'EQUIPE offre aux constructeurs et carrossiers UN CONCOURS...

LE QUOTIDIEN Elans DU SPORT

...d'élégance, de confort et de technique de la carrosserie automobile

L'EQUIPE se devait de se pencher sur ce problème fondamental de la technique automobile : le perfectionnement de tout ce qui rattache au CONFORT d'une voiture et à l'EXECUTION d'une carrosserie.

Intentionnellement nous écrivons : « voiture », et non « carrosserie » seulement.

Posons en effet que, de nos jours, construction d'un châssis et confection de la caisse destinée à l'habillement dudit ne dépendent plus de compartiments séparés: on ne concevrait plus un travail dépourvu de

André LATOUR.

(Lire la suite p. 2, rub. Automobile)

Voici les 15 concurrents du Grand Prix de Pau

L'AC Basco-Béarnais, qui fera disputer lundi prochain, sous le patronage de *L'Equipe*, son classique Grand Prix, a arrêté définitivement la liste des concurrents, au nombre de quinze, appelés à prendre part à la « course dans la cité » paloise.

Toutes les Talbot sont des 4 l 500 sans compresseur, elles seront pilotées par Etancelin, Pozzi, Chiron, Mairesse Rosier, Levegh et Schell, soit sept voitures.

L'équipe Gordini sera représentée par Trintignant et Manzon, au volant de Simca 1.430 cmc.

Toutes les autres machines sont des Maserati 1.500 cmc, pour la plupart à double compresseur. Elles seront conduites par Fangio, Campos, Chaboud, de Graffenried, Pagani et Raph.

Cinq pays seront représentés : Argentine, Etats-Unis, Suisse, Italie et France le Grand Prix de Pau conserve donc le caractere international qui a toujours été le sien.

AUTOMOBILE

LE CONCOURS D'ELEGANCE DE « *L'EQUIPE* », LE 15 JUIN, SERA ESSENTIELLEMENT TECHNIQUE

(Suite de l'article d'André LATOUR)

liaison entre les responsables du premier et ceux du second.

D'ailleurs l'opposition en doctrine a disparu entre les auteurs de voitures fabriquées en entier (carrosserie comprise) à l'usine, d'une part, et les tenants de la branche industrielle où la coutume subsiste de confier à des spécialistes indépendants tout ce qui n'est pas mécanique pure, d'autre part. Car chez les uns comme chez les autres, la conviction est faite, désormais, qu'on doit accorder la primauté aux travaux ayant pour champ l'espace concédé aux passagers, l'abolition des causes d'inconfort et de fatigue, l'étendue de la visibilité, l'agrément de la suspension, l'aisance de la conduite, enfin de tous détails dont la conjonction engendre un accroissement du taux de la sécurité.

Voilà ce qui, à nos yeux, doit constituer le centre d'une organisation telle que celles communément appelées « Concours d'élégance ».

Notre pensée ainsi dégagée, annonçons la nouvelle initiative que prend *L'Equipe*.

Nous avons décidé de créer, à l'intention de tous ceux qui travaillent à l'amélioration constante de l'automobile moderne, un grand « *Concours d'élegance, de confort et de technique de la carrosserie* », ouvert à tous constructeurs, carrossiers et spécialistes de l'équipement d'automobiles.

Date de notre organisation : le mercredi 15 juin 1949. Emplacement de la manifestation : le bois de Boulogne.

Ultérieurement nous préciserons les détails relatifs aux modalités particulières de ce concours. Mais insistons dès maintenant sur le caractere que voici :

L'accent sera mis, dans le règlement, sur le côté technique de l'épreuve ; nous ne recherchons pas à faire une présentation où domineraient, dans la cotation pour le classement, le renom du couturier ayant habillé la conductrice et la célébrité propre de celle-ci.

En effet, dans notre concours, les voitures ne seront pas jugées à distance, en défilant ; mais elle seront examinées à l'arrêt, de tout près, et sur tous les points par quoi nous estimons qu'un véhicule moderne doit se distinguer, la qualité des exécutions contribuant au confort et à l'agrément de conduite étant inséparables de la beauté extérieure et même ayant la préséance sur elle

Este recorte de periódico pertenece al diario franceés L'EQUIPE, de fecha 19 de Abril de 1949.-

PE
PORT

Beaucoup d'enseignements sur le Circuit de Pau

FANGIO éblouissant mène la course à sa guise

Trois Maserati en tête — Bonne journée pour Simca

(D'un de nos envoyés spéciaux **Charles FAROUX**)

PAU. — Epreuve pleine d'enseignements où beaucoup devront trouver d'utiles leçons. Que les trois nouvelles Maserati à double compresseur aient terminé en tête ne doit pas nous surprendre; mais le fait témoigne de la perfection atteinte dans la réalisation et dans la mise au point.

Les trois moteurs de Fangio, de Graffenried et Campos, qui terminent dans cet ordre, ont tourné d'un bout à l'autre de la course sans la moindre défaillance.

La transmission comme la suspension se sont prouvées excellentes. Enfin, ces belles voitures, disons-le franchement, bénéficiaient d'une réelle supériorité dans le freinage, sauf vis-à-vis des Simca qui ont accusé une tenue de route et une maniabilité admirables.

Des trois premiers, Campos fut le malchanceux. Il dut changer une roue peu après le départ et, lors de son ravitaillement, perdit cinq minutes pour le relancement de son moteur qu'on ne réussit enfin qu'en substituant des bougies chaudes aux bougies de course.

Campos est, lui aussi, un pilote sûr et qui remportera des succès.

De Graffenried témoigna d'une belle résistance en dépit de la fatigue qui l'accabla sur la fin. Sa seconde place à Pau lui fait grand honneur.

Quant à Fangio, il fut éblouissant et mena la course à sa guise, se détachant quand il lui plaisait et, sur la fin, menant bien en-dedans de ses moyens puisqu'il avait course gagnée.

Les deux pilotes argentins vont très heureusement renouveler nos plateaux et créent un élément d'attraction pour la saison.

Chez Talbot, il ne s'agit pas seulement d'un temps insuffisant de préparation, mais surtout de la trop faible surface de freinage et de l'inconfort imposé aux conducteurs. Des pilotes d'une résistance éprouvée, Chiron, Rosier, Giraud-Cabantous, n'ont pu donner leur mesure. Quant à Etancelin, qui marchait bien, ses deux amortisseurs arrière ont cassé, l'un d'eux guillotinant un tube de la canalisation de freinage.

Levegh souffrit, lui aussi, de la chaleur excessive dans la voiture. Comme il faudrait, ici, se souvenir des Mercedes dans lesquelles le constructeur accordait tant de soins au confort total des conducteurs, chacun d'eux ayant un siège, un dossier et même une inclinaison de colonne à sa convenance. Il était, au surplus, très protégé contre la chaleur du moteur et de la boite...

On sait tout le mérite de M. Lago, qui accomplit une tâche écrasante et qui, au prix d'un travail incessant, maintient élevé le standing de Talbot. Il ne peut tout faire, d'autant plus qu'il ne présente pas une voiture de course proprement dite, mais un châssis de grand sport car-

(Lire la suite p. 2, rub. Automobile)

Le classement

1. Juan Manuel FANGIO (Maserati), 110 tours (304 km. 590) en 3 h. 35' 11" 9/10 (moy. 84 km. 923);
2. Emmanuel de Graffenried (Maserati), 110 t. en 3 h. 36' 28" 7/10;
3. Benedicto Campos (Maserati), 109 tours en 3 h. 36' 51" 4/10;
4. Louis Chiron-Guy Mairesse (Talbot), 108 t. en 3 h. 36' 6" 2/10;
5. Maurice Trintignant (Simca-Gordini), 107 t. en 3 h. 35' 25";
6. Robert Manzon (Simca-Gordini), 98 tours en 3 h. 38' 7";
7. Yves Giraud-Cabantous - Georges Grignard (Talbot), 91 t. en 3 h. 36' 24" 1/10.

Meilleur tour: 1' 49" (moyenne 91 km. 473), par **Fangio**, sur Maserati 1.500 cmc. à double compresseur.

NOUVELLE VICTIM DE LA « POULE » AUX CHAMPIONNATS

Le favori Eduar ÉLIMINÉ PA

colonel grec...

L'ancien champion du mon une mauvaise passe, co

(De notre envoyé s

LE CAIRE (via Eastern). — La encore fait des siennes dans le Ch système ridicule nous a d'abord va

Le freinage des Simca-Gordini, aussi sûr que celui des Maserati

(Suite de l'article de Charles FAROUX)

rossé en monoplace. Les freins, largement dimensionnés pour l'emploi courant, ne le sont pas assez pour la conduite en course.

Cependant, la voiture présente de grandes, de précieuses qualités. Tout le début de course, grâce à Chiron et à Rosier, autorisait l'espoir. Les deux hommes furent successivement incommodés par la chaleur. En fait, l'épreuve, courue sous un soleil ardent, fut très rude. Mais les pilotes étaient beaucoup mieux à l'aise dans les Maserati et dans les Simca.

Du point de vue de l'art et du rendement, les Simca sont les deux triomphatrices de la journée. Voyez comment se classe Trintignant et Manzon n'a baissé de pied que sur la fin, terminant sur trois cylindres.

Ces ravissantes voitures ont fait l'admiration générale et chacun a senti qu'elles ne tarderaient pas à connaître des journées éclatantes. Bravo pour Simca et honneur à Gordini.

Le Grand Prix de Pau, qui était organisé par l'Automobile-Club Basco-Béarnais sous le patronage de L'EQUIPE était la première épreuve de l'année. Elle impose, comme toujours, un contre-examen avant lequel chacun a pu mettre à profit la leçon basco-béarnaise. Perpignan, qui sera le théâtre de la seconde confrontation, est déjà assuré de l'intérêt de sa belle épreuve

LA PARFAITE REGULARITE DE JUAN MANUEL FANGIO

(D'un de nos envoyés spéciaux Maurice HENRY)

PAU. — Le Grand Prix de Pau, organisé de main de maître par l'Automobile Club Basco-Béarnais, sous le patronage de *L'Equipe*, a été fertile en péripéties, et nous résumons ci-dessous la course de chacun des quinze concurrents qui se trouvaient sur la ligne de départ :

Juan-Manuel Fangio (Maserati 1.500 à double compresseur). — A tenu la tête jusqu'au 57e tour, portant progressivement son avance à 44" sur de Graffenried. Au 58e tour, il s'arrête pour ravitailler en huile et en essence. Il reste immobilisé pendant 1' 8" à son stand. De Graffenried est au commandement jusqu'au 60e tour, mais Fangio reprend sa place de leader. Un nouvel arrêt lui est imposé — 1' 37" — au 91e tour, pour ravitailler en huile, et il termine sans être inquiété.

Emmanuel de Graffenried (Maserati 1.500 à double compresseur). — Principal adversaire du vainqueur, il est resté en seconde position du commencement à la fin, sauf pendant l'arrêt de Fangio à mi-course pour se ravitailler où il fut premier pendant trois tours. N'a eu qu'un seul arrêt de 50" au 61e tour pour se ravitailler en essence et en huile.

Seuls, Fangio et de Graffenried ont couvert intégralement les 110 tours imposés.

Benedicto Campos (Maserati 1.500 à double compresseur). — 3e jusqu'au 6e tour. Doit s'arrêter à la suite d'une crevaison pour changer de roue, ce qui le fait reculer à la 10e place. Il est 4e au 59e tour : s'arrête pour ravitailler en huile et en essence, mais éprouve des difficultés à faire repartir son moteur. Il reste immobilisé pendant 3' 15". Il se retrouve à la 6e place et redevient 3e au 66e tour. Il termine dans cette position.

Louis Chiron (Talbot 4 l. 500). — 4e du 1er au 10e tour, 3e du 7e au 40e. Incommodé par la chaleur, il s'arrête au 42e tour et passe son volant à Mairesse ; au 55e tour, Chiron reprend sa voiture qui est à ce moment au 6e rang. Au 78e tour, Chiron prend la 4e place pour ne plus la quitter.

Maurice Trintignant (Simca 1.430 équipe Gordini). — En queue de peloton sur la ligne de départ, il était 7e au 8e tour et 6e 4 tours plus tard. Au 60e tour, nous le trouvons en 4e position, et en 3e au 64e tour. Mais au 65e, il s'arrête pendant 1' 40" pour ravitailler en essence et en huile. Quand il repart, il n'est plus que 5e et achèvera la course à cette place.

Robert Manzon (Simca 1.430 équipe Gordini). — Le plus souvent 8e ou 9e jusqu'au 20e tour, puis s'attache à la 8e place pendant les 25 tours suivants, à la 7e à partir du 47e tour. 5e au 66e tour, s'arrête pendant 1' 4" pour ravitailler en huile et en essence. Nouvel arrêt de 2' au 85e tour et un autre de 45" au 87e. Il termine la course son moteur sur trois cylindres.

Yves Giraud-Cabantous - Georges Grignard (Talbot 4 l. 500). — Giraud-Cabantous est 6e au 10e tour lorsqu'il doit s'arrêter pour changer ses bougies. Au 33e tour, il est 8e, mais s'arrête encore pour changer ses bougies. Il n'a plus de freins et doit procéder à un réglage. Georges Grignard prend le volant. Au 40e tour, encore un arrêt, provoqué par les freins, qui se répète au 49e tour. Giraud-Cabantous reprend la voiture et ce sont toujours les freins qui commandent un nouveau réglage au 74e tour.

Louis Rosier (Talbot 4 l. 500). — En 6e position dès le 4e tour, puis en 5e du 7e tour au 41e ; en 4e position jusqu'au 46e tour et en 3e jusqu'au 63e tour.

A ce moment, Rosier, incommodé par la chaleur, s'arrête, les pieds légèrement brûlés il a été transporté à l'infirmerie.

Chaboud prend le volant, mais éprouve des difficultés pour relancer le moteur. Chaboud qui a maintenu sa position au 6e rang reste en panne tandis que le vainqueur achève le dernier tour qu'il ne peut accomplir lui-même. Dans ces conditions il ne peut être classé.

Nello Pagani (Maserati 1.500 à compresseur). — 5e pendant les premiers tours, 4e du 7e au 40e tour, 3e jusqu'au 46e tour, s'arrête pour ravitailler en carburant, mais ne peut remettre le moteur en route et, après de longs efforts infructueux, abandonne.

Philippe Etancelin (Talbot 4 l. 500). — 3e jusqu'à la fin du 3e tour. A la fin du 8e tour ses deux amortisseurs arrière se cassent et l'un deux provoque la rupture de la canalisation de freinage. C'est l'abandon.

Charles Pozzi (Talbot 4 l. 500). — Est privé depuis le début de sa prise directe. Comme beaucoup d'autres il s'arrête fréquemment pour changer de bougies. Son moteur chauffe exagérément et finalement il abandonne au 25e tour.

Eugène Chaboud (Maserati 1.500 compresseur). — S'arrête au troisième tour pour changer de bougies alors qu'il est en 7e position. Il repart et abandonne dans le 4e tour : moteur cassé.

Pierre Levegh (Talbot 4 l. 500). — A pris un bon départ. S'arrête plusieurs fois pour changer de bougies. Ses thermomètres marquent des températures excessives en huile et eau. Il abandonne pour éviter le pire à son moteur.

Harry Schell (Talbot 4 l. 500). — S'arrête cinq fois pour faire changer ses bougies entre le 4e et le 20e tour. Puis il abandonne au 23e tour : piston crevé.

Guy Mairesse (Talbot 4 l. 500). — S'arrête au 8e tour alors qu'il était avant-dernier. Change ses bougies, repart et abandonne à la fin du 9e tour. La cause de l'abandon est difficile à déterminer : tuyauterie d'huile cassée, dit-on à son stand ; rupture du joint de culasse, affirme Mairesse. Saura-t-on jamais la vérité ?

Rendons à César...

Par suite d'une erreur de transmission, il a été indiqué que le meilleur tour à l'entraînement pour les pilotes de Talbot avait été réalisé par Louis Chiron en 1' 51" 4/10, suivi dans l'ordre par Louis Rosier avec 1' 51" 5/10 et Philippe Etancelin avec 1' 51" 6/10. Or, en réalité, c'est Etancelin qui a accompli le tour le plus rapide en 1' 51" 3/10.

CE SOIR, A L'ALBERT

L'AUSTRALIEN DAVE
DEVANT LUCI

Este recorte de periódico pertenece al diario francés

L'EQUIPE, de fecha 14 de Mayo de 1949

AUTOMOBI

LE GRAND PRIX D'ANGLETERRE SUR 500 KM. REVALORISE LES COURSES D'AUTOMOBILES

(De notre envoyé spécial Maurice HENRY)

LONDRES. — C'est demain samedi, sur une piste d'un développement de trois miles environ, soit approximativement 4 km. 800 au tour, tracée sur l'aérodrome désaffecté de Silverstone, que sera disputé le Grand Prix du Royal Automobile Club de Grande-Bretagne, le premier de la série des Grands Prix de France, de Belgique, de Suisse et d'Europe, lequel aura lieu en Italie.

L'Angleterre en appliquant la formule internationale numéro un : voitures 1.500 cmc à compresseur et 4 litres 500 non suralimentées, est revenue à une conception saine de la course et nous avons tout lieu de nous en féliciter.

C'est, en effet, sur une distance suivie de cinq cents kilomètres — 483 km. environ — que se déroulera le Grand Prix d'Angleterre. Ainsi, avec le Grand Prix de France, à Reims, et le Grand Prix de Belgique, à Spa, aurons-nous en Europe trois compétitions d'une importance capitale, mises à part les 24 Heures du Mans et les 24 Heures de Spa.

La distance de cinq cents kilomètres pour une course de vitesse pure constitue la formule idéale qui fut trop longtemps tenue à l'écart. Certes, y avait-il de bonnes raisons de l'éloigner au cours des années qui ont suivi la guerre, si l'on veut tenir compte de l'état de la construction, de la production des carburants et de la fabrication des pneumatiques, mais aujourd'hui plus rien ne s'oppose aux distances imposées avant la guerre.

Parmi les trente concurrents qui s'aligneront à Silverstone, figurent plusieurs Français : Chiron, Etancelin, Giraud-Cabantous, Grignard, Rosier, tous au volant d'une 4 litres 500 Talbot monoplace.

Il est bien évident que les nôtres n'ont pas course gagnée d'avance, mais nos chances, cette fois, s'appuient sur quelque chose de solide.

Nos représentants se trouveront en présence d'un nombre imposant de Maserati, la plupart à compresseur à double étage, confiées à des pilotes de classe tels que Villoresi, Parnell, Ashmore, le prince Bira et de Graffenried : pour elles la distance — toujours ces cinq cents kilomètres — jouera sérieusement, ainsi que pour les autres voitures à compresseur : les ERA, Alta et les deux Ferrari douze cylindres 1.500 cmc. annoncées et que doivent piloter les Anglais Whitehead et Raymond Mays.

On peut donc s'attendre à des surprises dans ce Grand Prix d'Angleterre : sans sous-estimer la valeur des voitures et des pilotes étrangers, il nous est permis d'accorder la plus grande confiance à Talbot et à ses quatre conducteurs.

En lever de rideau du Grand Prix aura lieu, sur le même circuit, et sur 80 km environ, une course réservée aux petites voitures d'une cylindrée maximum de 500 cmc, sans compresseur, ce que les Anglais appellent des *Boy-cars*. Cette épreuve, qui est nationale, n'a pas réuni moins de quarante concurrents.

Les engagés

G. Abecassis (Alta), G.-E. Ansell (ERA), R.-E. Ansell (Maserati), A.-A. Baring (Maserati), J.-V. Bolster (ERA), prince Bira (Maserati), P. Etancelin (Talbot), J. Claes (Talbot), H. Schell (Talbot), L. Chiron (Talbot), Bob Gérard (ERA), de Graffenried (Maserati), Y. Giraud-Cabantous-G. Grignard (Talbot), P. Fotherringham-Parker (Maserati), D. Hamphisre (ERA), T.-C. Harrison (ERA), T.-A.S.-O Mathieson (ERA), D. Murray (Maserati), G. Nixon (ERA), L. Rosier (Talbot), A.-P.-R. Rolt (Alfa-Roméo), G. Richardson (RRA), R.-F. Salvadori (Maserati), L. Villoresi (Maserati), R. Parnell (Maserati), F. Ashmore (Maserati), P.-N. Whitehead (Ferrari), R. Mays (Ferrari), P.-D.-C. Walker (ERA).

A Villoresi le meilleur temps aux essais

(De notre corr. part. J.-J. BERTHIER)

SILVERSTONE. — Villoresi (Maserati), vainqueur du Grand Prix de Silverstone 1948, a accompli, à l'entraînement, le meilleur tour du nouveau circuit de 3 miles (4 km. 827). Son temps de 2' 9" 8/10, soit 83,20 miles (133 km. 868) à l'heure, bat de 0' 2/10 celui du prince Bira (Maserati).

Ces vitesses dépassent d'environ 16 km à l'heure celles enregistrées sur le circuit de l'année dernière qui comprenait, outre le périmètre de l'aérodrome sur lequel sera couru demain le Grand Prix les deux pistes d'atterrissage.

L'ERA (E) a été retirée de la course où les seules voitures britanniques qui subsistent sont les ERA (C) de Gérard, Walker et Harrison.

P. Whitehead, au volant de sa nouvelle Ferrari, a couvert le tour en 2' 18" 4/10.

On a pu constater, à cette occasion, que la légèreté, la puissance considérable et l'étroit empattement de ces voitures les rendent difficiles à contrôler.

Sur Ferrari également, le champion britannique R. My n'a réussi que 2' 24' 6/10.

— *On projette de mettre en fabrication dans les usines de Audi, en zone soviétique d'Allemagne, 450 voitures D. K.W.*

Il y a eu quatre "meneurs de jeu" au Grand Prix d'Angleterre

que le Suisse de Graffenried a remporté devant l'Anglais F.R. Gérard et le Français Louis Rosier

(De notre envoyé spécial Maurice HENRY)

NORTHAMPTON. — C'est à une centaine de kilomètres de Londres, sur le terrain d'aviation désaffecté de Silverstone, tenant lieu d'autodrome pour la circonstance, que fut disputé par un temps splendide, sous un soleil radieux — « un soleil de France », comme disent nos amis Anglais — le Grand Prix d'Angleterre organisé par le Royal Automobile Club de Grande-Bretagne.

Le circuit, qui a un développement de trois milles, — 4 km. 828 — est constitué par d'anciennes pistes d'envol formant un ruban d'une largeur de seize mètres ; le sol, du macadam, présentait une surface rendue glissante et lisse surtout dans la deuxième partie de la course, par les projections d'huile et les passages répétés des voitures. Mais pourquoi, diable, les organisateurs ont-ils imaginé de construire à l'aide de balles de paille une sorte de chicane en U — ne correspondant à aucune utilité — freinant terriblement les voitures, à un point tel qu'il n'était pas possible de franchir ce passage à plus de 20 km. à l'heure ?

Les autres parties du circuit comportent des courbes et des virages à grand rayon. Sans cette étrange chicane, il eût été possible d'augmenter

Le record du tour a été réalisé par le prince Bira, sur Maserati, en 2' 11" (moy. 132 km. 673), au 40e tour.

Aux essais, Villoresi avait atteint, sur un tour, 133 km. 897.

la moyenne dans une forte proportion, ce qui aurait donné davantage d'intérêt à la course et lui aurait apporté une autre signification.

Le Grand Prix d'Angleterre avait réuni 25 concurrents, dont une quinzaine qui remplissaient le rôle de figurants.

Dès le départ se détachèrent du lot Luigi Villoresi — le seul Italien engagé — et le prince Bira, suivis à trois cents mètres par l'Anglais Parnell et le Suisse de Graffenried. La lutte se poursuivit âpre, serrée jusqu'au vingt-huitième tour, les deux hommes se partageant le commandement. A partir de ce moment — 135 km. — Villoresi baissa de pied et abandonna un peu plus tard, une tuyauterie d'huile s'étant rompue.

Dès lors Bira fut seul en tête, avec 1' 45" d'avance sur le second, Parnell, lorsque, au quarante-septième tour, un frein arrière de sa voiture se bloqua. Bira entra dans un dispositif de protection et détériora l'avant gauche de sa voiture. C'était l'abandon.

Ce fut à Parnell, au volant de sa Maserati, de mener la ronde ; il avait une demi-minute d'avance sur de Graffenried quand, après le cinquante-troisième tour il rétrograda et abandonna au soixante-neuvième tour — il était en quatrième position derrière Rosier — à la suite de la rupture du pont arrière.

De Graffenried apparaît

C'était, depuis le début, le troisième leader — jamais deux sans trois — qui disparaissait.

De Graffenried avait une belle partie à jouer... et à gagner. Il le savait et mena sa course sagement, avec intelligence. Ne se laissant pas griser en courant inconsidérément au-devant de la victoire, il ralentit légèrement son allure. Possédant deux minutes d'avance sur l'Anglais F.-R. Gérard, parvenu au second rang, il limita son avance à une minute et la maintint. Il ne lui restait plus qu'à achever la distance imposée, aucun autre concurrent ne pouvant l'inquiéter.

Emmanuel de Graffenried a remporté une victoire méritée, elle lui vaut de larges félicitations qu'il voudra bien partager avec cet habile mécanicien qu'est Enrico Plateé.

L'Anglais Gerard a réalisé une brillante performance en se classant deuxième sur une ancienne ERA, c'est un pilote de valeur que l'on souhaiterait voir sur une voiture plus moderne. Les nouvelles ERA ne sortiront pas avant le Grand Prix de France, à Reims.

Trois Talbot sur cinq

Talbot avait cinq 4 litres 500 en ligne, trois ont terminé cette course qui ne fut pas « tendre » pour les mécaniques, avec Rosier, Etancelin et le Belge Claès.

Louis Rosier, de la quinzième place au début passa en troisième position aux deux tiers de l'épreuve et y resta. Pilote sûr et adroit, Rosier a montré de grandes qualités à Silverstone.

Quant à Etancelin, il n'était pas dans une bonne condition physique, il montra, néanmoins, une énergie farouche ; la volonté de terminer l'amena à la cinquième place. Enfin, Claès, bon conducteur, manque toutefois d'une « pointe de vitesse ».

Deux Talbot se retirèrent de la lutte, d'abord cette de Chiron : ce dernier, alors qu'il était sixième au trente-septième tour, s'arrêta sur le circuit, revint à pied à son stand, regagna sa voiture, fit encore trois tours et abandonna. Nous le verrons dimanche prochain à Marseille.

Girand-Cabantous, sur la Talbot de Georges Grignard, qui témoigne toujours d'un bel esprit sportif auquel nous nous plaisons à rendre hommage, dut s'arrêter après avoir couvert trente-neuf tours, un piston « décalotté ».

Le nombre des abandons a été élevé : 14 sur 25 concurrents au départ, soit une proportion de 60 0/0. Il est vrai qu'un certain nombre de voitures anciennes et « fatiguées » étaient sur les rangs. Ceci explique cela.

Le classement

1. Emmanuel de GRAFFENRIED (Maserati), 100 tours de 4 km 828, soit 482 km 802 en 3 h. 52'50"2/10, moyenne 124 km 418.
2. F. R. Gérard (ERA), 100 tours en 3 h. 53' 55" 4/10, moy. 123 km. 838.
3. Louis Rosier (Talbot), 99 tours en 3 h. 53'50", moy. 122 km 647.
4. D. Hampshire (ERA), 99 tours en 3 h. 54' 50", moy. 122 km. 213.
5. Philippe Etancelin (Talbot), 97 tours en 3 h. 53'23"4/10, moy. 120 km 394.
6. F. Ashmore (Maserati), 97 tours en 3 h. 54' 40", moy. 119 km. 734.
7. G. Abecassis (Alta), 96 tours en 3 h. 52'59", moy. 119 km 203.
8. P. N. Whitehead-D. Folland (Ferrari), 95 tours en 3 h. 53'46"8/10, moy. 117 km 546.
9. G E. Ansell (ERA), 94 tours en 3 h. 53'19"6/10, moy. 116 km 725.
10. J. Claès (Talbot), 92 tours en 3 h. 53'56"4/10, moy. 113 km 909.
11. Hamilton-Fotheringham-Parker (Maserati), 92 tours en 3 h. 54'8/10, moy. 113 km 876.

Les Anglais au Grand Prix de France

NORTHAMPTON. — MM. Raymond Roche et Raoul Voos, membres du comité d'organisation du Grand Prix de France, assistaient au Grand Prix d'Angleterre.

Après avoir consulté lord Howe et M. D.J. Scannell, secrétaire général du British Racing Drivers Club, ils ont retenu les demandes d'engagement de Whitehead, sur Ferrari ; Parnell, sur Maserati ; Abecassis, sur Alta ; Johnson-Mathieson et Walker, sur les nouvelles E.R.A. Ces engaments ne seront officiels qu'après l'accord définitif du comité d'organisation.

MM. Roche et Voos ont retenu, en outre, la demande d'engagement de Folland, sur une Ferrari 2 lit., dans la Coupe des petites cylindrées qui sera disputée à Reims, le 17 juillet, en lever de rideau du Grand Prix de France. — M. H.

MOTO

L'Anglais Hall gagne le motocross de Montreuil

Soixante mille spectateurs environ assistaient hier, à Montreuil, au Motocross international dont l'Anglais Hall est sorti vainqueur après une lutte serrée avec le Belge Meunier.

Cette épreuve se disputait par addition de points en trois manches de 10 tours chacune.

RESULTATS. — 1re manche : Hall (G-B); Meunier (Belg.); Verrechia (Fr.); Mainguels (Belg.); Viney (G-B).

2e manche : Hall (G-B); Meunier (B), Mainguels (B); Viney (G-B); Verrechia (F.).

3e manche : Meunier (B); Hall (G-B); Verrechia (F); Viney (G-B); Mainguels (B).

Classement général : Hall (4 pts); Meunier (5 pts); Verrechia (11 pts); Mainguels (13 pts); Viney (13 pts).

Il y eut plusieurs chutes sérieuses. Ainsi, dans la 2e manche, Thuillier entra en collision avec un autre concurrent et se fractura la hanche. Peu après, P. Ladevèze ne put éviter l'Italien Alberto Tazzi, tombé, et lui passa sur le corps.

LA PLUIE INTERROMPT A BERGERAC. — Beau succès pour le MCB, mais la pluie interrompit la course des 500 cmc au 8e tour.

125 cmc. (8 tours, soit 23 km. 600) : 1. Réau (Bordeaux), 18' 43"; 2. Bordan (Bordeaux), 19' 12"; 3. Uzès (Bergerac), 19' 18". Meilleur tour par Réau à 78 km. 392 à l'heure.

175 cmc. (10 tours, soit 29 km. 500) : 1. Dubois (Bergerac), 22' 12", moy. 80,067; 2. Réau (Bordeaux), 23' 34"; 3. Ch. Sigala (Bergerac), 23' 43". Meilleur tour par E. Sigala à 82 km. 713 de moyenne.

250 cmc. (12 tours, soit 35 km. 400) : 1. Brethès (Baigts), 24' 23" (moy. 84 km. 126); 2. Couronneau (Bordeaux), 25' 24"; 3. Noël, 25' 59". Meilleur tour par Brethès à 89 km. 022 de moyenne.

350-500 cmc. (12 tours, soit 35 km. 400) : 1. Duprat (Astaffort), 31' 41" (moy. 82 km. 843); 2. Bernard (Angoulême), 33'; 3. Guichenet (Lesparre), 33' 33". Meilleur tour par Duprat à 89 km. 713 de moyenne.

500 cmc. : (20 tours, soit 59 km.) : Interrompu par la pluie au 8e tour. — Classement : 1. Behra; 2. Houel; 3. Monneret.

PETITES NOUVELLES

— Championnat de France de motoball, à Aix-en-Provence : Aix bat Châlons-sur-Marne 7 à 2.

Entrevista perteneciente al diario L'Equipe del 31 de Mayo de 1949

Un Grand Prix à Saint-Sébastien

Le 2 octobre prochain, Saint-Sébastien renouera la tradition d'un Grand Prix aux fastes glorieux.

Il se disputera sur 320 km., soit 100 tours d'un circuit de 3.200 m. environ, constitué de routes larges, au sol excellent, aux abords immédiats de la vieille cité guipuzcoane. L'épreuve est ouverte aux voitures de la formule n° 1, c'est-à-dire à celles dont la cylindrée maximum, avec compresseur, est de 1.500 cmc et à celles qui, non pourvues de dispositifs de suralimentation, ont des moteurs de 4.500 cmc au maximum.

Del L'Equipe fecha 3-6-49

Villoresi vainqueur au Grand Prix de Rome

ROME. — Le Grand Prix de Rome a été pour Villoresi l'occasion de prendre une revanche sur Fangio qui, depuis sa venue en Europe, paraissait destiné à cueillir tous les lauriers.

Il est juste de dire que, cette fois, Fangio comme son coéquipier Campos ne disposait que d'une voiture d'emprunt. Et au 21e tour, alors qu'il était en 6e position à 1' 40" de Villoresi, qui menait la ronde, Fangio dut abandonner. Campos lui, tint 54 tours avant de renoncer à la lutte, presqu'en même temps que Bonetto.

Il convient de noter que Villoresi, qui enleva brillamment l'épreuve, a battu tous les records du Grand Prix de Rome.

Voici le classement final :

1. Villoresi (Ferrari, 2.000 cmc), 75 tours, soit 258 km., en 2 h. 34' 39" 6/10 (moyenne : 100 km. 090);

2. Taruffi (Ferrari, 2.000 cmc), 75 tours en 2 h. 34' 45" 2/10;

3. Cortese (Ferrari, 2.000 cmc), 74 t. en 2 h. 35' 20" 6/10; 4. Righetti (Fiat-Stanguellini), 70 t. en 2 h. 35' 22" 6/10; 5. Romano (Maserati) 67 t., 2 h. 35' 48".

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA

C/C.

MADRID
ALARCÓN, 11

TELEGRAMAS AUTOCLUB
TELFS 222813-222814-222815

27 de Junio de 1949.

Sr. Vocal Secretario del
Real Automovil Club de Guipúzcoa
San Sebastián

Muy Sr. mio:

La Federación Internacional del Automovil en carta de fecha 17 de los corrientes nos dá su conformidad a la celebración del Gran Premio de San Sebastián para el día 2 de Octubre próximo, cuyo extremo pone en conocimiento de todos los demás Clubs que integran la nombrada Asociación Internacional, por medio de su Circular nº 16.

Con tal motivo, me reitero suyo atto. y s.s., q.e.s.m.

EL SECRETARIO GENERAL

Ricardo Suarez.

A/E

30 de Junio de 1.949

Sr. D. Francisco Aldave
11 rue Tronchet
PARIS (8em)

Mi distinguido amigo:

Don Manuel Rezola a su regreso de Paris ha tenido la amabilidad de darme cuenta de la carta que Vd. le escribió en esa con fecha 23 del corriente.

Por el REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA tení yo noticia de haber sido autorizado nuestro Gran Premio para el próximo día 2 de Octubre, noticia confirmada por Vd.

En cuanto a inscripciones espero que el Sr. Leygonie nos haya preparado el terreno en las pasadas "24 horas de Le Mans" y haga lo propio próximamente en Reims a base de los cálculos que hicimos en ésta y que naturalmente para ser firmes los compromisos requerirán nuestra aceptación.

Es muy interesante la participación de los argentinos dada la fama y aureola de que vienen precedidos. También interesa el equipo inglés y los Simca o Cisitalia además naturalmente, de Ferrari, Maserati, Talbot.

Respecto a la cuantía de los premios ya me he dicho el Sr. Rezola que los de Reims son muy importantes, cosa que no tiene nada de particular tratándose del Gran Premio de Francia. Nosotros no podremos salirnos de lo que le dije a Vd. recientemente, mas bien tendremos que ir algo por bajo de aquel cálculo, pero tengo la experiencia de que esto de los premios poco influye en el número de corredores participantes ya que a éstos lo que más interesa es una buena prima de salida.

Tomo buena nota de que al Sr. Leygonie le parece bien se haya modificado el sentido de la marcha durante la carrera, es decir que se correrá en el sentido de las agujas de un reloj.

El asunto de las tribunas es muy interesante y me complace saber que habrá manera de alquilarlas en Franci esperando que esto sea a precio asequible.

Reciba un afectuoso saludo de su buen amigo q. e. s. m.

José María Maquíbar

PRUEBA DE REGULARIDAD

«CIRCUITO DE LOS PUERTOS»

El Real Automóvil Club de España (R.A.C.E.), organiza la prueba Circuito de los Puertos, que comprende los de Guadarrama y Navacerrada, para el día 16 de junio de 1949

REGLAMENTO

Artículo 1.° Esta prueba queda sometida a este Reglamento y a lo dispuesto en el Código Deportivo Internacional.

Artículo 2.° Podrán tomar parte en esta prueba de regularidad toda clase de automóviles de turismo, sin distinción de categorías ni cilindradas, aunque todos los vehículos deben ser exclusivamente de serie, es decir, que no se podrá reformar en ellos ni la parte mecánica ni la carrocería.

Artículo 3.° ITINERARIO.—La salida se dará en la carretera, Puerta de Castilla, Km. 3, y se seguirá hasta el empalme con la carretera de Madrid a La Coruña, Km. 9,200; Villalba, Puerto de Guadarrama, San Rafael, Segovia, Puerto de Navacerrada, Villalba, Km. 0,800, cruce con la carretera general de La Coruña, que coincide con el Km. 39,500 de ésta. Desde aquí se volverá a coger la general con la dirección a La Coruña, y en el primer cruce que se encuentra, a unos 150 metros, se doblará hacia la derecha (carretera de la estación de Villalba a Collado de Villalba) para desembocar, nuevamente, a la carretera de Segovia y seguir hacia el Puerto de Navacerrada, Segovia, San Rafael, Puerto de Guadarrama, Villalba, Madrid, siendo la llegada en la expresada carretera de Puerta de Castilla, Km. 3. Es decir, que desde Villalba, kilómetro 0,800, se verificará la vuelta por el circuito marcado, a fin de volver a coger nuevamente la carretera en sentido inverso.

Artículo 4.° En la subida del Puerto de Guadarrama (Km. 54 al 56,700, Alto de los Leones), se cronometrará, tanto a la ida como al regreso, la velocidad que desarrolle cada concursante, y la diferencia obtenida se tendrá en cuenta para la clasificación general, calculándola, a estos efectos, por el doble (es decir, si existe entre el trayecto de subida y el de bajada una diferencia, por ejemplo, de 1,10, se considerará que la diferencia ha sido de 2,20).

Artículo 5.° Quedan establecidas las siguientes cuatro categorías:

1.ª Coches de cilindrada superior a 2.500 c. c.
2.ª » » » a 1.100 c. c. hasta 2.500.
3.ª » » » a 750 hasta 1.100 c. c.
4.ª » » hasta 750 c. c.

Artículo 6.ª Siendo ésta una prueba de regularidad, se establecen las siguientes velocidades medias para cada una de dichas categorías:

Para la 1.ª categoría, 60 Kms. por hora.
» » 2.ª » 50 » »
» » 3.ª » 45 » »
» » 4.ª » 40 » »

que será tenida en cuenta para la totalidad del recorrido.

Artículo 7.° Se advierte que los hitos kilométricos están numerados correlativamente en el recorrido de ida, desde el Km. 3, punto de salida, hasta el Km. 6,500, cruce y empalme con la carretera general de La Coruña, kilómetro 9,200. Desde este punto hasta el Km. 95,200 (Segovia), empalme con la carretera de Segovia a Villalba, kilómetro 47,850, van decreciendo hasta llegar al kilómetro 0,800, cruce de la carretera general de La Coruña, desde donde se vuelve hacia la derecha hasta llegar al cruce con la carretera de Estación de Villalba a Collado-Villalba, que se tomará para empalmar, nuevamente, con la carretera hacia Segovia, Km. 1. Desde aquí se continuará hasta el Km. 47,850 (Segovia-, doblando hacia la izquierda, donde se encuentra el hito kilométrico 95,200 de la carretera de San Rafael; siguiéndose ésta, y decreciendo la numeración de los hitos hasta llegar al 9,200, cruce con la carretera de Castilla, Km. 6,500 y descenso, por la misma, hasta su kilómetro 3, meta de llegada.

Artículo 8.° Se establecerán cuatro controles fijos en los kilómetros: 34, 54, 56,700, en la carretera de Madrid a La Coruña, y 22 en el alto de Navacerrada, más aquellos controles secretos en número que se estime oportuno, además de los dos controles de salida y llegada. Dichos controles prestarán servicio el tiempo necesario para poder tomar nota del paso de los concursantes cuyo retraso no supere los quince minutos. Todo corredor cuyo retraso sea superior a dicho período, no será clasificado.

Artículo 9.° Se penalizará, con un minuto, el pararse dentro del radio de un kilómetro antes de los controles fijos. La misma penalización de un minuto se aplicará al concursante que en el trayecto de un kilómetro antes de los controles fijos vaya ostensiblemente a menor velocidad de la señalada.

Artículo 10. En el caso que alguno de los concursantes tuviere necesidad de repostar gasolina, no se le neutralizará el tiempo que necesite para llevar a cabo esta operación.

Artículo 11. El R.A.C.E. declina toda responsabilidad que con motivo de esta prueba se pueda producir por daños y accidentes, tanto a conductores, pasajeros y vehículos como a los espectadores y demás usuarios de la carretera.

Artículo 12. El circuito, dada su gran extensión, no estará cerrado a la circulación.

Artículo 13. La distancia total a recorrer será 273,600 kilómetros.

Artículo 14. Los concursantes estarán obligados, en todo momento, a acatar las órdenes de la Junta Deportiva del R.A.C.E., así como de los Comisarios de ruta, siendo las señales las fijadas por el Código Deportivo Internacional, o sea:

Banderín rojo: Parada absoluta e inmediata.
» amarillo: Atención, señal de peligro.
» verde: Vía libre.
» a cuadros negros y blancos: Fin de carrera.

Artículo 15. La prueba será cronometrada por los cronometradores oficiales del R.A.C.E.

Artículo 16. La salida será dada en la carretera de Castilla (Km. 3, Casa de Campo), a las once horas, empezando por las categorías de menor a mayor cilindrada, previo sorteo que se verificará el día antes de la prueba en el domicilio del R.A.C.E., y con intervalos de un minuto de coche a coche. Todos los concursantes están obligados

a presentarse con su vehículo en el control de salida UNA HORA ANTES de la fijada para ésta.

Artículo 17. Cada vehículo podrá llevar tantos ocupantes como permitan las plazas para las que haya sido construído, sin permitirse el cambio de conductor —una vez tomada la salida—, que deberá ser necesariamente el propio concursante inscrito o bien su suplente, si éste hubiere sido designado en el momento de verificarse la inscripción.

Artículo 18. Después de pasada media hora de la llegada de los coches que se clasifiquen dentro de las velocidades medias establecidas, será levantado el control de llegada.

Artículo 19. La salida se dará a coche parado, con el motor en marcha.

Artículo 20. LICENCIA DE CONCURSANTE.—No será admitida ninguna inscripción si el concursante, en el momento de formalizarla, no presenta el carnet de conducir y la licencia de corredor expedida por el R.A.C.E. Caso de carecer de dicha licencia, estará obligado a solicitarla en el momento de su inscripción acompañando el importe de la misma.

Artículo 21. Toda reclamación de los concursantes habrá de ser presentada y entregada en mano y por escrito (mediante el depósito de Ptas., 200, que perderá el reclamante caso de comprobarse no ser ciertas las manifestaciones que efectúe) a los Comisarios deportivos del R.A.C.E., cuyo fallo será inapelable y no se admitirán más que dentro de los treinta minutos siguientes a la llegada a la meta de cada uno.

Artículo 22. Todos los concursantes están obligados a dejar paso libre a todo coche que se lo pida, sea o no sea de los que tomen parte en la prueba (ya que se trata de circuito abierto al tránsito ordinario).

Artículo 23. Las inscripiciones se harán en el R.A.C.E. (calle de Ruiz de Alarcón, núm. 11), hasta el día 11 de junio, y los derechos por cada vehículo serán: 50 pesetas para los socios del R.A.C.E. y Clubs afiliados, y 100 pesetas para los no socios. Estos derechos serán cobrados si la inscripción se efectúa después de dicha fecha y hasta el mediodía del 14 siguiente. A cada participante se le entregarán los números correspondientes a su inscripción y que habrán de ser colocados en la parte anterior y posterior del vehículo, en sitio visible, con objeto de facilitar a los controles la anotación del paso de cada vehículo.

Artículo 24. A cada participante se entregarán, además, el día 15, a las diecisiete horas, en el local social, un boletín con su hora de salida, así como la hora del paso por los controles fijos.

Artículo 25. El vehículo que le correspondiera tomar la salida y no se encontrase dispuesto, se considerará como si la hubiese verificado.

Artículo 26. Todos los participantes deberán regirse por la hora oficial del reloj-tipo del R.A.C.E, que será la única válida para todos los efectos.

Artículo 27. En caso de empate de dos o más paricipantes, se resolverá éste por la mayor regularidad observada a su paso por los controles tanto fijos como secretos.

Artículo 28. Está terminantemente prohibido, bajo pena de descalificación, ayudarse durante el recorrido por personas extrañas a los propios ocupantes del vehículo.

Artículo 29. Todos los participantes están obligados a cumplir las ordenanzas municipales al atravesar los pueblos del tránsito, así como todas las ordenanzas referentes a la circulación de vehículos por carretera. En caso de avería de uno de los vehículos participantes, los ocupantes del mismo deberán apartarlo lo antes posible a la derecha de la carretera, al objeto de no interrumpir el tráfico.

Artículo 30. El R.A.C.E., y en su nombre los Comisarios deportivos, podrán retirar en todo momento de la prueba el vehículo o participante que, a su juicio, no reúna las condiciones de seguridad debidas.

Artículo 31. El R.A.C.E. se reserva el derecho de aplazar o suspender la prueba si existieran causas que, a su propio juicio, así lo motivaran, devolviendo, en este caso, los derechos de inscripción.

Artículo 32. El R.A.C.E. podrá dictar las modificaciones a este Reglamento, avisando con tiempo a los participantes y conductores y, en su defecto, antes de la salida.

Artículo 33. Ha sido nombrado Director de la Carrera, el ilustrísimo señor don Guillermo Gil de Reboleño; Comisarios deportivos, excelentísimo señor Duque de Hernani y don Rafael Silvela y Tordesillas, así como los que designe la Junta Deportiva del R.A.C.E., Federación Nacional de Automovilismo.

Artículo 34. Los premios a otorgar serán publicados oportunamente.

Artículo 35. Todos los participantes, por el hecho de su inscripción, aceptan en todo el presente Reglamento, comprometiéndose a aceptar todas las disposiciones del mismo y aquellas otras complementarias que para el buen orden de celebración de la prueba fueran dictadas por el R.A.C.E., sus Comisarios o Jueces, reconociendo como únicas jurisdicciones deportivas las establecidas por el Código Deportivo Internacional y aceptando las sanciones que les fueran impuestas, si acudieron ante otra jurisdicción.

Madrid, 9 de mayo de 1949.

El Secretario,

El Presidente.

PRUEBA DE REGULARIDAD

«CIRCUITO DE LOS PUERTOS»

El Real Automóvil Club de España (R.A.C E.), organiza la prueba Circuito de los Puertos, que comprende los de Guadarrama y Navacerrada, para el día 16 de junio de 1949

REGLAMENTO

Artículo 1.° Esta prueba queda sometida a este Reglamento y a lo dispuesto en el Código Deportivo Internacional.

Artículo 2.° Podrán tomar parte en esta prueba de regularidad toda clase de automóviles de turismo, sin distinción de categorías ni cilindradas, aunque todos los vehículos deben ser exclusivamente de serie, es decir, que no se podrá reformar en ellos ni la parte mecánica ni la carrocería.

Artículo 3.° ITINERARIO.—La salida se dará en la carretera, Puerta de Castilla, Km. 3, y se seguirá hasta el empalme con la carretera de Madrid a La Coruña, Km. 9,200; Villalba, Puerto de Guadarrama, San Rafael, Segovia, Puerto de Navacerrada, Villalba, Km. 0,800, cruce con la carretera general de La Coruña, que coincide con el Km. 39,500 de ésta. Desde aquí se volverá a coger la general con la dirección a La Coruña, y en el primer cruce que se encuentra, a unos 150 metros, se doblará hacia la derecha (carretera de la estación de Villalba a Collado de Villalba) para desembocar, nuevamente, a la carretera de Segovia y seguir hacia el Puerto de Navacerrada, Segovia, San Rafael, Puerto de Guadarrama, Villalba, Madrid, siendo la llegada en la expresada carretera de Puerta de Castilla, Km. 3. Es decir, que desde Villalba, kilómetro 0,800, se verificará la vuelta por el circuito marcado, a fin de volver a coger nuevamente la carretera en sentido inverso.

Artículo 4.° En la subida del Puerto de Guadarrama (Km. 54 al 56,700, Alto de los Leones), se cronometrará, tanto a la ida como al regreso, la velocidad que desarrolle cada concursante, y la diferencia obtenida se tendrá en cuenta para la clasificación general, calculándola, a estos efectos, por el doble (es decir, si existe entre el trayecto de subida y el de bajada una diferencia, por ejemplo, de 1,10, se considerará que la diferencia ha sido de 2,20).

Artículo 5.° Quedan establecidas las siguientes cuatro categorías:

1.ª Coches de cilindrada superior a 2.500 c. c.
2.ª » » » a 1.100 c. c. hasta 2.500.
3.ª » » » a 750 hasta 1.100 c. c.
4.ª » » hasta 750 c. c.

Artículo 6.ª Siendo ésta una prueba de regularidad, se establecen las siguientes velocidades medias para cada una de dichas categorías:

Para la 1.ª categoría, 60 Kms. por hora.
» » 2.ª » 50 » »
» » 3.ª » 45 » »
» » 4.ª » 40 » »

que será tenida en cuenta para la totalidad del recorrido.

Artículo 7.° Se advierte que los hitos kilométricos están numerados correlativamente en el recorrido de ida, desde el Km. 3, punto de salida, hasta el Km. 6,500, cruce y empalme con la carretera general de La Coruña, kilómetro 9,200. Desde este punto hasta el Km. 95,200 (Segovia), empalme con la carretera de Segovia a Villalba, kilómetro 47,850, van decreciendo hasta llegar al kilómetro 0,800, cruce de la carretera general de La Coruña, desde donde se vuelve hacia la derecha hasta llegar al cruce con la carretera de Estación de Villalba a Collado-Villalba, que se tomará para empalmar, nuevamente, con la carretera hacia Segovia, Km. 1. Desde aquí se continuará hasta el Km. 47,850 (Segovia-, doblando hacia la izquierda, donde se encuentra el hito kilométrico 95,200 de la carretera de San Rafael; siguiéndose ésta, y decreciendo la numeración de los hitos hasta llegar al 9,200, cruce con la carretera de Castilla, Km. 6,500 y descenso, por la misma, hasta su kilómetro 3, meta de llegada.

Artículo 8.° Se establecerán cuatro controles fijos en los kilómetros: 34, 54, 56,700, en la carretera de Madrid a La Coruña, y 22 en el alto de Navacerrada, más aquellos controles secretos en número que se estime oportuno, además de los dos controles de salida y llegada. Dichos controles prestarán servicio el tiempo necesario para poder tomar nota del paso de los concursantes cuyo retraso no supere los quince minutos. Todo corredor cuyo retraso sea superior a dicho período, no será clasificado.

Artículo 9.° Se penalizará, con un minuto, el pararse dentro del radio de un kilómetro antes de los controles fijos. La misma penalización de un minuto se aplicará al concursante que en el trayecto de un kilómetro antes de los controles fijos vaya ostensiblemente a menor velocidad de la señalada.

Artículo 10. En el caso que alguno de los concursantes tuviere necesidad de repostar gasolina, no se le neutralizará el tiempo que necesite para llevar a cabo esta operación.

Artículo 11. El R.A.C.E. declina toda responsabilidad que con motivo de esta prueba se pueda producir por daños y accidentes, tanto a conductores, pasajeros y vehículos como a los espectadores y demás usuarios de la carretera.

Artículo 12. El circuito, dada su gran extensión, no estará cerrado a la circulación.

Artículo 13. La distancia total a recorrer será 273,600 kilómetros.

Artículo 14. Los concursantes estarán obligados, en todo momento, a acatar las órdenes de la Junta Deportiva del R.A.C.E., así como de los Comisarios de ruta, siendo las señales las fijadas por el Código Deportivo Internacional, o sea:

Banderín rojo: Parada absoluta e inmediata.
» amarillo: Atención, señal de peligro.
» verde: Vía libre.
» a cuadros negros y blancos: Fin de carrera.

Artículo 15. La prueba será cronometrada por los cronometradores oficiales del R.A.C.E.

Artículo 16. La salida será dada en la carretera de Castilla (Km. 3, Casa de Campo), a las once horas, empezando por las categorías de menor a mayor cilindrada, previo sorteo que se verificará el día antes de la prueba en el domicilio del R.A.C.E., y con intervalos de un minuto de coche a coche. Todos los concursantes están obligados

a presentarse con su vehículo en el control de salida UNA HORA ANTES de la fijada para ésta.

Artículo 17. Cada vehículo podrá llevar tantos ocupantes como permitan las plazas para las que haya sido construído, sin permitirse el cambio de conductor—una vez tomada la salida—, que deberá ser necesariamente el propio concursante inscrito o bien su suplente, si éste hubiere sido designado en el momento de verificarse la inscripción.

Artículo 18. Después de pasada media hora de la llegada de los coches que se clasifiquen dentro de las velocidades medias establecidas, será levantado el control de llegada.

Artículo 19. La salida se dará a coche parado, con el motor en marcha.

Artículo 20. LICENCIA DE CONCURSANTE.—No será admitida ninguna inscripción si el concursante, en el momento de formalizarla, no presenta el carnet de conducir y la licencia de corredor expedida por el R.A.C.E. Caso de carecer de dicha licencia, estará obligado a solicitarla en el momento de su inscripción acompañando el importe de la misma.

Artículo 21. Toda reclamación de los concursantes habrá de ser presentada y entregada en mano y por escrito (mediante el depósito de Ptas., 200, que perderá el reclamante caso de comprobarse no ser ciertas las manifestaciones que efectúe) a los Comisarios deportivos del R.A.C.E., cuyo fallo será inapelable y no se admitirán más que dentro de los treinta minutos siguientes a la llegada a la meta de cada uno.

Artículo 22. Todos los concursantes están obligados a dejar paso libre a todo coche que se lo pida, sea o no sea de los que tomen parte en la prueba (ya que se trata de circuito abierto al tránsito ordinario).

Artículo 23. Las inscripiciones se harán en el R.A.C.E. (calle de Ruiz de Alarcón, núm. 11), hasta el día 11 de junio, y los derechos por cada vehículo serán: 50 pesetas para los socios del R.A.C.E. y Clubs afiliados, y 100 pesetas para los no socios. Estos derechos serán doble si la inscripción se efectúa después de dicha fecha y hasta el mediodía del 14 siguiente. A cada participante se le entregarán los números correspondientes a su inscripción y que habrán de ser colocados en la parte anterior y posterior del vehículo, en sitio visible, con objeto de facilitar a los controles la anotación del paso de cada vehículo.

Artículo 24. A cada participante se entregarán, además, el día 15, a las diecisiete horas, en el local social, un boletín con su hora de salida, así como la hora del paso por los controles fijos.

Artículo 25. El vehículo que le correspondiera tomar la salida y no se encontrase dispuesto, se considerará como si la hubiese verificado.

Artículo 26. Todos los participantes deberán regirse por la hora oficial del reloj-tipo del R.A.C.E, que será la única válida para todos los efectos.

Artículo 27. En caso de empate de dos o más paricipantes, se resolverá éste por la mayor regularidad observada a su paso por los controles tanto fijos como secretos.

Artículo 28. Está terminantemente prohibido, bajo pena de descalificación, ayudarse durante el recorrido por personas extrañas a los propios ocupantes del vehículo.

Artículo 29. Todos los participantes están obligados a cumplir las ordenanzas municipales al atravesar los pueblos del tránsito, así como todas las ordenanzas referentes a la circulación de vehículos por carretera. En caso de avería de uno de los vehículos participantes, los ocupantes del mismo deberán apartarlo lo antes posible a la derecha de la carretera, al objeto de no interrumpir el tráfico.

Artículo 30. El R.A.C.E., y en su nombre los Comisarios deportivos, podrán retirar en todo momento de la prueba el vehículo o participante que, a su juicio, no reúna las condiciones de seguridad debidas.

Artículo 31. El R.A.C.E. se reserva el derecho de aplazar o suspender la prueba si existieran causas que, a su propio juicio, así lo motivaran, devolviendo, en este caso, los derechos de inscripción.

Artículo 32. El R.A.C.E. podrá dictar las modificaciones a este Reglamento, avisando con tiempo a los participantes y conductores y, en su defecto, antes de la salida.

Artículo 33. Ha sido nombrado Director de la Carrera, el ilustrísimo señor don Guillermo Gil de Reboleño; Comisarios deportivos, excelentísimo señor Duque de Hernani y don Rafael Silvela y Tordesillas, así como los que designe la Junta Deportiva del R.A.C.E., Federación Nacional de Automovilismo.

Artículo 34. Los premios a otorgar serán publicados oportunamente.

Artículo 35. Todos los participantes, por el hecho de su inscripción, aceptan en todo el presente Reglamento, comprometiéndose a aceptar todas las disposiciones del mismo y aquellas otras complementarias que para el buen orden de celebración de la prueba fueran dictadas por el R.A.C.E., sus Comisarios o Jueces, reconociendo como únicas jurisdicciones deportivas las establecidas por el Código Deportivo Internacional y aceptando las sanciones que les fueran impuestas, si acudieron ante otra jurisdicción.

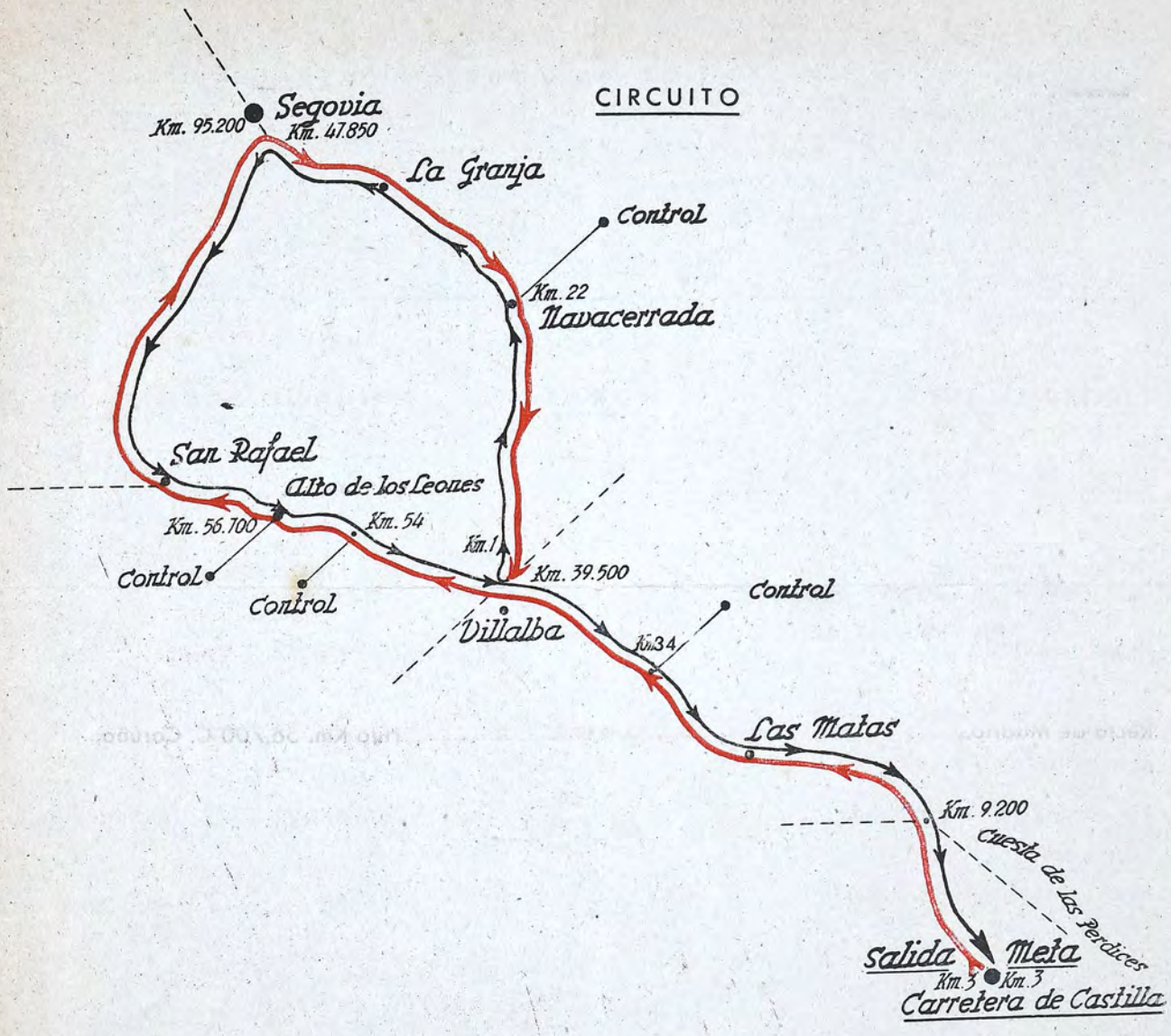
Madrid, 9 de mayo de 1949.

El Secretario,

El Presidente.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA

Prueba de Regularidad «CIRCUITO DE LOS PUERTOS», 16 de junio de 1949



OBSERVACIONES

1º Se recuerda muy especialmente, cuanto dispone el artículo 30 del Reglamento de esta prueba sobre la moderación al atravesar los pueblos del recorrido.

2.º En la carretera de San Rafael a Segovia, los hitos kilométricos están situados a la izquierda de la carretera, y faltan bastantes. En la carretera de Segovia a Villalba, los hitos kilométricos están situados a la derecha.

3.º Como base de cálculo para los promedios que se señalan, se atendrá cada concursante a lo siguiente:

A 60 Kms. por hora, un kilómetro se recorre en 60 segundos.				
A 50	»	»	»	1'12"
A 45	»	»	»	1'20"
A 40	»	»	»	1'30"

← Ida

→ Regreso

ITINERARIO

SALIDA: Carretera Puerta de Castilla Km. 3. - Villalba - Puerto de Guadarrama - San Rafael - Segovia - Puerto de Navacerrada - Villalba - Puerto de Navacerrada - Segovia - San Rafael - Puerto de Guadarrama - Villalba y carretera Puerta de Castilla Km. 3, meta.

CONCURSANTE ..... *N.° de orden:* .....

CONTROLES FIJOS	HORAS	SITUACION CONTROLES
Salida.....	.....	Hito Km. 3 C. Castilla.
Arroyo Peregrinos.....	.....	Hito Km. 34 C. Coruña.
Recta de Madrid.....	.....	Hito Km. 54 C. Coruña.
Recta de Madrid.....	.....	Hito Km. 56,700 C. Coruña.
Puerto de Navacerrada (ida)	.....	Hito Km. 22 C. Villalba-Segovia
Puerto de Navacerrada (vuelta)	.....	Hito Km. 22 C. Villalba-Segovia
Alto de los Leones.....	.....	Hito Km. 56,70 C. Coruña.
Arroyo Peregrinos.....	.....	Hito Km. 34 C. Coruña.
Llegada.....	.....	Hito Km. 3 C. Castilla.

TOTAL DE RECORRIDO..... 273,600 Kms.

Firestone-Hispania S. A.

Neumáticos y Caucho

FÁBRICA Y OFICINAS:
SAN MIGUEL DE BASAURI (VIZCAYA)
TELÉFONOS BILBAO 17.829 / 17.828 / 17.827

Bilbao, 7 Julio 1949

APARTADO 406

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA
FIRESTONE BILBAO
CLAVES SCOTT BENTLEYS ACME

Real Automóvil Club de Guipuzcoa
Pl. Oquendo.
SAN SEBASTIAN

Tablero de "affichage"

Muy Sres. nuestros:

Accediendo a los deseos de algunas Peñas Motoristas y Sociedades Automovilistas hemos confeccionado un tablero de "affichage" especialmente diseñado para carreras de Motos y Automóviles.

Este cuadro de "affichage" lleva cuatro hileras de casillas con tableros desmontables, pudiendo corresponder cada hilera a una carrera de distinta cilindrada. Estas hileras están distribuidas de la siguiente forma: Una casilla en la que se indica la prueba correspondiente; otra, en la que se señalan las vueltas de que consta la prueba; cuatro casillas en las que se van señalando las vueltas que faltan para terminar.

De este modo puede llevarse un control perfecto de hasta cuatro carreras que se estén celebrando al mismo tiempo.

Las dimensiones totales de este tablero son 8 m. de largo por 3 de alto, estando preparado para su envío en varias partes desmontables.

Nuestra idea al confeccionar este tablero es la de cederlo a las Peñas Motoristas y Sociedades Automovilistas que lo soliciten siempre que creamos conveniente, y a tal fin lo ponemos en su conocimiento por si puede interesarles en alguna oportunidad, a fin de que lo soliciten con la máxima antelación, toda vez que son bastantes las interesadas en este tablero.

Nosotros cederemos el uso del mismo totalmente gratis, conformandonos con la publicidad que pueda reportarnos el uso del mismo, en el cual figura nuestro nombre.

Aprovechamos la ocasión para saludarles atentamente.

FIRESTONE HISPANIA, S. A.
DEPARTAMENTO DE PROPAGANDA

Estos recortes pertenecen al diario francés L'Equipe de fecha 9 de Julio de 1.949

SUR UN CIRCUIT PREPARE AVEC AMOUR ET INTELLIGENCE

LE 11e GRAND PRIX D'ALBI OPPOSERA deux marques et deux formules

Le vainqueur pourrait se trouver dans le trio FARINA, BIRA, FANGIO

(De notre envoyé spécial **Charles FAROUX**)

ALBI. — La lutte s'annonce très sévère sur le circuit d'Albi entre deux maisons et deux formules.

D'un côté Maserati aligne 12 voitures munies de moteurs suralimentés de 1.500 cmc. ; huit d'entre elles appartiennent au dernier type, avec deux compresseurs montés en série de façon à augmenter encore la pression d'alimentation sans crainte d'avoir à prendre souci d'une excessive chaleur de compression. Les pilotes qui les mèneront sont de classe internationale. Farina possède une autorité indiscutable ; Fangio et Bira se valent avec des techniques différentes et sont redoutables ; de Graffenried, Parnell, Ashmore et Brooke — le premier Suisse, les autres Anglais — n'ont plus à prouver leur valeur. Sur les Maserati de la série précédente, à compresseur unique, nous trouvons avec l'Anglais Murray et l'excellent Eugène Chaboud, deux bons champions motocyclistes de chez nous, Houel et Behra, celui-ci a montré beaucoup de finesse récemment à Nice.

(Lire la suite p. 4, rubr. Automobile)

L'HORAIRE ET LES DISTANCES

9 h. **Départ des motos 350 cmc. (14 tours, soit 124 km. 614).**

10 h. 30 **Départ des motos 500 cmc. (14 tours, soit 124 km. 614).**

14 h. 40 **Dép. de l'épreuve de classem. des voitures (5 tours, soit 44 km. 505).**

15 h. 30 **Départ du Grand Prix d'Albi (34 tours, soit 302 km. 634).**

AUTOMOBILE

DEMAIN, A ALBI DES PILOTES DE CLASSE INTERNATIONALE A L'INDISCUTABLE AUTORITE

(Suite de l'article de Charles FAROUX)

Les Talbot-Lago qui rencontrent les Maserati sont les versions « course » d'un beau châssis établi par leur créateur pour une voiture de grand sport. La transformation, pour si réussie qu'elle soit, entraîne néanmoins pour ces voitures une puissance légèrement moindre et un poids plus élevé que pour les facteurs correspondants des voitures italiennes. Pour celles-ci ce sont 275 CV et 750 kilos à vide, pour les Talbot ce sont 50 CV de moins et 200 kilos de plus. Poids plus élevé surtout parce que le moteur des Maserati tournant beaucoup plus vite transmet un couple plus faible, ce qui permet des arbres de section réduite et des organes moins lourds. Ajoutons que les Talbot-Lago, moins nombreuses, auront comme pilotes-chefs de file : Raymond Sommer, si brillant à Berne dimanche dernier ; et Rosier, le vainqueur récent de Spa, où il battait les temps du regretté Wimille sur Alfa-Romeo ; Claes, Grignard, Schell, Mairesse complètent la représentation.

LES RECORDS A BATTRE

Record de la moy. gén. **160 km. 740**

Rec. du tour : **3' 10" 7/10 (moy.) 168 km. 031**

Ces records ont été établis l'an dernier par **Villoresi**, sur Maserati.

On croit généralement que l'accélération au démarrage d'une voiture ne dépend que du rapport « puissance-poids ». La vue est un peu sommaire, car l'établissement de la boite entre en ligne de compte, outre l'habileté du conducteur et ses moyens de contrôle. Les Talbot-Lago bénéficient de la boite « Wilson » qui offre, de surcroît, la possibilité d'accroître l'action des freins et même peut parer à leur défaillance. Or dans une course de vitesse les freins jouent un rôle considérable

Si les Talbot conservent leur chance c'est aussi parce qu'elles n'ont pas à ravitailler tandis que les Maserati ne peuvent avec les 170 litres qu'elles emportent couvrir 200 kilomètres. Cependant la compensation à Albi est moins sensible parce que le ravitaillement s'effectue en une partie du parcours où les voitures ne peuvent marcher à plein. Il semble donc qu'on doive ici accorder la préférence aux Maserati en choisissant le vainqueur parmi les membres du trio Farina-Bira-Fangio.

M. Ingrand, commissaire général au Tourisme, présidera le Grand Prix d'Albi. Il remettra au vainqueur un vase de Sèvres offert par M. le président de la République.

La préparation du circuit a été menée avec amour et intelligence sous l'impulsion de quelques hommes actifs et désintéressés, au premier rang desquels il convient de citer François Flad, animateur des 11 Grands Prix d'Albi. Des installations de caractère permanent ont été édifiées qui accusent la compétence de leurs auteurs.

L'épreuve elle-même crée, dans une région étendue, un climat d'enthousiasme et tout promet que le onzième Grand Prix d'Albi, avec le lot remarquable qu'il présente au départ, doit connaître un succès marqué. Ceux qui l'ont créé, ceux qui, au prix de tant d'efforts, en ont fait la grande manifestation qu'il est devenu, n'ambitionnent pas d'autre récompense.

Les engagés

2 Sommer (Talbot 4 l. 500); 4 Etancelin (Talbot 4 l. 500) ; 6. Rosier (Talbot 4 l. 500) ; 8. Frangio (Maserati 1.500) ; 10. Campos (Maserati 1.500) ; 12. Farina (Maserati 1.500) ; 14. Bira (Maserati 1.500) ; 16. De Graffenried (Maserati 1.500) ; 18. Claes (Talbot 4 l. 500) ; 20. Parnell (Maserati 1.500) ; 22. Ashmore (Maserati 1.500) ; 26. Brooke (Maserati 1.500) ; 28. Mairesse (Talbot 4 l. 500) ; 30. Hampshire (Maserati 1.500) ; 32. Murray (Maserati 1.500) ; 34. Behra (Maserati 1.500) ; 36. Houel (Maserati 1.500) ; 38. Grignard (Talbot 4 l. 500) ; 40. Schell (Talbot 4 l. 500) ; 44. Ralph (Delahaye 3 l. 600).

Bira le plus rapide à l'entraînement

(D'un de nos env. sp. : Maurice HENRY)

ALBI. — Plusieurs concurrents du Grand Prix d'Albi ont effectué des essais cet après-midi.

Le prince Bira, pilote fidèle de cette épreuve qu'il gagna d'ailleurs en 1936, a effectué le meilleur tour en 3' 21" 6/10, à la moyenne de 158 km. 942.

Puis ont été enregistrés les temps suivants : Rosier 3' 28" 9/10, moyenne 153 km. 391 ; Parnell 3' 31" 2/10, moyenne 151 km. 721 ; Campos 3' 32" 2/10, moyenne 151 km. 004 ; Ashmore 3' 37" 2/10 moyenne 147 km. 530 ; Claes 3 38" 8/10, moyenne 146 km. 122 ; Mairesse 3' 41" 9/10, moyenne 144 km. 405 ; Fangio 3' 49" 2/10, moyenne 139 km. 806 ; Broke 4', moyenne 139 km. 515.

Rosier au volant de la voiture de Mairesse a accompli un tour en 3' 28" 4/10, à la moyenne de 153 km. 747.

A remarquer que les deux coureurs argentins Fangio et Campos, qui se sont entraînés cet après-midi, n'ont poussé à aucun moment. Il faut dire d'ailleurs qu'ils prenaient contact pour la première fois avec le circuit et qu'ils se sont contentés de « l'apprendre » en couvrant de nombreux tours

Fangio en Argentine ?

Une brève absence

(De notre env. spécial Maurice HENRY)

ALBI. — Des informations de sources diverses, émanant surtout d'Italie, des bruit contradictoires ont été lancés sur les projets des deux coureurs argentins Fangio et Campos.

On a même été jusqu'à dire que les deux pilotes sud-américains, mécontents des services de leur mécanicien italien Bignami, qui est aussi leur impresario, avait pris ce prétexte pour expliquer leur départ d'Europe aussitôt après le Grand Prix de France qui sera disputé à Reims, le 17 juillet.

Or, Fangio, que nous avons rencontré cet après-midi, nous a déclaré :

« Il est exact que je quitterai la France immédiatement après le Grand Prix. Appelé en Argentine, je m'absenterai seulement une quinzaine de jours et je reviendrai en Europe pour prendre part à d'autres compétitions. Cambos, lui, ne sera pas du voyage. Il n'est pas question pour moi de renoncer à la « tournée » que j'ai entreprise dans le vieux continent. Il n'est pas question davantage, avec mon camarade Campo, de nous priver des services de Bignami, avec lequel nous entretenons des relations très cordiales. »

Este recorte de periódico pertenece a La Voz de España del día 23 de Julio de 1.949

Instrucciones

Primera. El campo de Amara estará acotado en todo su perímetro, teniendo las puertas y el acceso que a continuación se indican:

Puertas de entrada a tribunas, preferencia y entrada general, por el lado del Parque de Amara.

Puerta de entrada a tribuna y general, frente a la estación del tranvía en Amara.

Puerta de entrada a general, en el paso en alto de la carretera de Loyola, sobre la vía del ferrocarril del Norte.

Puerta de entrada a general, junto al puente de hierro.

Puerta de entrada de vehículos, por el lado del Parque de Amara.

Segunda. Los peatones tendrán en cada una de las puertas de acceso antes señaladas, las taquillas necesarias para la adquisición de localidades.

Tercera. Los vehículos tendrán como vías de acceso al circuito las calles de Urbieta y Prim, y como vías de retorno, las de Víctor Pradera y Paseo de los Fueros

Cuarta. Los conductores que hayan de entrar en el campo con sus vehículos deberán llevar pegada en el parabrisas y bien visible la correspondiente cartulina.

Quinta. Los vehículos que deben quedar aparcados fuera del campo, después de llegar a éste por las calles de Urbieta o Prim, descargarán rápidamente y continuarán bien a la derecha por Víctor Pradera, o a la izquierda, por el Paseo de los Fueros, aparcando en cualquiera de estas calles.

Puede aparcarse también en las calles de Oriamendi, Salud y Amara, así como en las tranversales de Pedro Egaña, Moraza y Larramendi.

12 de Julio de 1.949

Sr. Dn. Pierre Leygonie
12 rue Murillo
Paris (8em.)

Muy Sr. nuestro:

Tenemos el gusto de comunicarle que como confirmacion a las conversaciones que recientemente sostuvimos con Vd. en relacion con la organizacion del Gran Premio de San Sebastian, le autorizamos para que en nombre de este Real Automovil Club de Guipuzcoa entable desde ahora contacto con los principales corredores y casas constructoras interesadas en participar en nuestra carrera, dando cuenta a este Club del resultado de sus gestiones para que si procede le autoricemos definitivamente a cerrar los correspondientes compromisos.

Con este motivo nos es grato ofrecernos de Vd. attos. y ss. ss. q.e.s.m.

Como corremos en el Gran Premio de Penya Rhan el 16 del Octubre con nuestro Talbot de 4.5 litros de un asiento, conducido por John Black nos agradaria muchisimo nos dieran una invitacion para competir en el Gran Premio de Sanlebastian que sigue poco despues de la arriba mencionada.

Aunque esta es nuestra primera temporada en ~~la carrera~~ el Gran Prix Racing hemos concurrido ya en casi la mayor parte de los Gran Premios de Europa, en los que hemos terminado en todos ellos con excepcion de Alli en la que debido a averias en la bomba de aceite no impidio tomar parte en la final. Todos estan de acuerdo de que el Black es enteramente correcto en su comportamiento en el circuito.

Nos agradaría saber en que condiciones estarían Ud. dispuestos a aceptar nuestra entrada en ~~la~~ esta carrera.

Suyos atentos etc.

Le 15 juillet
1949

Monsieur Maquibar
Real auto club
San Sébastien

Cher Monsieur
je vous écris en français ne connais sant malheureusement pas assez bien la langue Espagnole pour vous écrire.
je désirerais venir courir le grand Prix de San Sebastien soit sur une voiture Talbot soit sur une voiture Delahaye. Toutes les 2 voi-tures sont françaises.
j'étais engagé à Barcelona l'année dernière mais j'ai eu

un accident qui m'a empêché d'aller à Barcelona.

Je vous envoie une photographie avec quelques résultats de mon palmares en 1948 car il est trop long de tout vous écrire depuis mes débuts

J'espère avoir de vos nouvelles et en attendant ce plaisir, recevez Cher Monsieur, mes salutations distinguées.

Raph.

Raph
33 BIS RUE. SAINT AMAND
PARIS (15e)

RAPH

Record Man du Monde à l'Autodromo de Montléry (France)

est 1er du grand Prix de Nantes

et 1er des grands Prix de France

en 1948. 1949

2e Grand Prix du Brazil à Sao Paolo

3e Grand Prix de Buenos Aires

(Argentina)
3e grand Prix de la Gavea (Brazil)
2e Grand Prix du Comminges
(France)
5e grand Prix de l'Automobile
Club de France.
5e grand Prix de Paris

etc.


MUNDIA-COURSE
PARIS
Lago
Record
Rafali

P. LEYGONIE
7, RUE MAGELLAN
PARIS. 8e
ÉLYSÉES 56-59

Paris, le I8 Juillet I949

Monsieur J.M. MAQUIBAR
Secrétaire du REAL AUTOMOVIL CLUB de GUIPUZCOA
Plaza de Oquendo
SAINT-SEBASTIEN

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du I2 courant me demandant de prendre les contacts nécessaires pour votre Grand Prix.

Après les premières démarches faites aux 24 Heures du Mans, j'ai été voir Samedi et Dimanche à Reims tous mes amis pour leur demander leur accord.

Je dois vous dire que, si tous se sont montrés enchantés de la réorganisation de votre course et de votre invitation à s'y rendre, j'ai toutefois rencontré d'assez grosses difficultés quant aux conditions, car le même jour un délégué de Barcelone (Circuit de Penya-Rhin) faisait également des offres à des conditions très nettement supérieures à celles auxquelles j'ai essayé de traiter.

A titre indicatif, ils ont traité avec les meilleurs, tels que Villoresi, Ascari, Chiron, etc... sur la base de prime de départ d'environ 40.000 pesetas.

D'autre part, certains coureurs préfèreraient être payés en pesetas, certains autres en francs français.

Il m'a également été demandé de leur garantir que primes et prix seraient nets et qu'il n'y aurait pas de retenues fiscales telles qu'ils en ont eu à subir l'année dernière à Barcelone, et qui étaient de l'ordre de I5 % des prix.

Vous devriez donc leur confirmer ces différents points dans la lettre d'engagement que vous allez vraisemblablement leur envoyer.

Jusqu'à présent j'ai donc obtenu un accord de principe des coureurs suivants auxquels j'ai indiqué qu'ils allaient incessamment recevoir une lettre de vous leur confirmant leur engagement et les conditions :

- Louis CHIRON - sur Maserati 2 compresseurs - Frs. 300.000.--
à Monaco -

- Ph. ETANCELIN - sur Talbot - Frs. 300.000,--
à Blainville-Crevon (S.I.)

.....

P. LEYGONIE
7, RUE MAGELLAN
PARIS.8e
ÉLYSÉES 56-59

- E. CHABOUD - sur Delahaye - Frs. 225.000,--
60, Avenue de New-York- Paris.

- GIRAUD-CABANTOUS- sur Talbot - Frs. 225.000,--
66, rue Gay-Lussac - Paris

- L. ROZIER - sur Talbot - Frs. 300.000,--
53, Avenue J.B. Dumas -
CLERMONT FERRAND (P.de.D.)

- R. SOMMER - sur Talbot , Ferrari ou Maserati
Frs. 300.000,--

- TRINTIGNANT (sur Simca Gordini Frs. 500.000,-- (les deux)
- MANZON)

Confirmation à Mr.Lesurque
93, rue de Monceau - Paris

- Ecurie PLATE -

Conducteurs :

- Prince BIRA)
- de GRAFFENRIED (Maserati 2 compresseurs - Frs. 600.000,-- (les deux)

-Platé actuellement en déplacements constants, la confirmation est à adresser pour les deux à :

Baron de Graffenried
I6, rue Saint Pierre
FRIBOURG.

Voilà donc ci-dessus ceux qui m'ont donné leur accord et auxquels je vous demande de bien vouloir adresser confirmation et formule d'engagement.

En ce qui concerne :

Villoresi, Ascari et Farina

tous trois sur voiture Ferrari, je n'ai pas voulu donner mon accord à leur Directeur qui exige, étant donné l'éloignement de St-Sébastien par rapport à Milan, au moins la même somme que celle qu'ils touchent à Barcelone, soit 37.500 pesetas, ou 375.000 Frs. par coureur, plus 25.000 frs. français de remboursement de frais de déplacement par voiture.

.....

P. LEYGONIE
7, RUE MAGELLAN
PARIS.8e
ELYSÉES 56-59

Je lui ai donc dit que je vous transmettrais sa demande et que vous vous mettriez d'accord directement avec lui. Il y aurait donc lieu que vous écriviez dès maintenant à ce sujet à Monsieur Corrado PHILIPPINI Via orifici 2 - MILAN - (Téléphone 8I.820.)

A mon avis, vous serez je crois forcé d'accepter ces conditions car ces 3 coureurs sont absolument indispensables à la réussite de votre course, d'autant plus que, ainsi que je vous l'indique plus bas, les deux coureurs argentins ne pourront vraisemblablement pas y participer.

Je me permets toutefois d'attirer votre attention sur le fait que CHIRON, vainqueur hier du Grand Prix de l'A.C.F., a accepté immédiatement votre proposition, en me faisant toutefois ~~connaître~~ mettre qu'il aurait la même chose que le plus payé et surtout que les 3 italiens en question.

Or, CHIRON fait un peu partie du même Groupe que ces 3 italiens et il serait, à mon avis, impossible de lui donner moins qu'à eux car il le saurait certainement et ne comprendrait pas ce geste à son égard.

Je pense avoir demain ou après-demain la réponse des deux anglais PARNELL et WHITEHEAD, que je vous ferai parvenir immédiatement, en vous demandant également de bien vouloir leur confirmer.

Enfin, en ce qui concerne les deux coureurs argentins, FANGIO et CAMPOS, leur manager : Amédéo BIGNAMI - à GALLIATI (Italie), m'a assuré que s'ils étaient en Europe à ce moment-là, ils viendraient certainement au départ de votre Grand Prix, mais que ces deux coureurs devant repartir ces jours-ci en Argentine, il y avait fort peu de chance pour qu'ils reviennent cette saison.

J'ai donc convenu avec lui que vous alliez lui confirmer votre invitation, et que s'il avait des nouvelles que ces deux coureurs revenaient en Europe, il vous écrirait ou vous télégraphierait immédiatement pour vous en informer et débattre les conditions qui, à mon avis, pourraient être de l'ordre de 300.000 Frs. pour chacun des coureurs.

Je vous écrirai à nouveau demain ou après demain pour vous donner quelques renseignements complémentaires, ainsi que les renseignements pour les deux anglais dont je vous parle plus haut, n'ayant malheureusement pas le temps aujourd'hui de m'étendre plus longuement sur certains points de détail.

Je pense toutefois que les démarches que j'ai faites auront votre agrément, et je me permets de compter sur vous pour que les confirmations à tous les coureurs leur soient adressées le plus rapidement possible.

Dans l'attente du plaisir de vous lire, je vous prie de bien vouloir transmettre mes respectueuses amitiés à Don Manuel Rezola et d'accepter pour vous, Cher Monsieur, mes bien amicales salutations.

P. LEYGONIE

(COPIE)

P. LEYGONIE
7, rue Magellan
Paris 8e.
-
Elysées 56-59

Paris, le 18 Juillet 1949.

Monsieur J.M. MAQUIBAR
Secrétaire du REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
Plaza de Oquendo
SAINT-SEBASTIEN

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 12 courant me demandant de prendre les contacts nécéssaires pour votre Grand Prix.

Après les premières démarches faites aux 24 Heures du Mans, j'ai été voir Samedi et Dimanche à Reims tous mes amis pour leur demander leur accord.

Je dois vous dire que, si tous se sont montrés enchantés de la réorganisation de votre course et de votre invitation à s'y rendre, j'ai toutefois rencontré d'assez grosses difficultés quant aux conditions, car le même jour un délégué de Barcelone (Circuit de Penya-Rhin) faisait également des offres à des conditions très nettement supérieures à celles auxquelles j'ai essayé de traiter.

A titre indicatif, ils ont traité avec les meilleurs, tels que Villoresi, Ascari, Chiron, etc... sur la base de prime de départ d'environ 40.000 pesetas.

D'autre part, certains coureurs préféreraient être payés en pesetas, certains autres en francs français.

Il m'a également été demandé de leur garantir que primes et prix seraient nets et qu'il n'y aurait pas de retenues fiscales - telles qu'ils en ont eu à subir l'année dernière à Barcelone, et qui étaient de l'ordre de 15 % des prix.

Vous devriez donc leur confirmer ces différents points - dans la lettre d'engagement que vous allez vraisemblablement leur envoyer.

Jusqu'à présent j'ai donc obtenu un accord de principe des coureurs suivants auxquels j'ai indiqué qu'ils allaient incessamment recevoir une lettre de vous leur confirmant leur engagement et les conditions :

- Louis CHIRON - Mr. Maserati 2 compresseurs - Frs. 300.000.--
à Monaco -

- Ph. ETANCELIN - Mr. Talbot - " 300.000,--
à Blainville-Crevon (S.I.)

...

- E. CHABOUD	- Mr. Delahaye 60, Avenue de New-York - Paris.	-	Frs. 225.000,--
- GIRAUD-CABANTOUS	- Mr. Talbot 66, rue Gay-Lussac - Paris	-	" 225.000,--
- L. ROZIER	- Mr. Talbot 53, Avenue J.B. Dumas CLERMONT FERRAND (P.de D.)	-	" 300.000,--
- R. SOMMER	- Mr. Talbot, Ferrari ou Maserati	-	" 300.000,--
- TRINTIGNANT - MANZON	Mr. Simca Gordini Confirmation à Mr. Lesurque 93, rue de Monceau - Paris	-	" 500.000,--(les 2)

- Ecurie PLATE -

Conducteurs :

- Prince BIRA - de GRAFFENRIED	Maserati 2 compresseurs	-	" 600.000,--(les2)

-Platé actuellement en déplacements constants, la confirmation est à adresser pour les deux à :

Baron de Graffenried
16, rue Saint Pierre
FRIBOURG.

Voilà donc ci-dessus ceux qui m'ont donné leur accord et auxquels je vous demande de bien vouloir adresser confirmation et formule d'engagement.

En ce qui concerne :

Villoresi, Ascari et Farina

tous trois sur voiture Ferrari, je n'ai pas voulu donner mon accord à leur Directeur qui exige, étant donné l'éloignement de St-Sebastien par rapport à Milan, au moins la même somme que celle qu'ils touchent à Barcelone, soit 37.500 pesetas, ou 375.000 Frs. par coureur, plus - 25.000 frs. français de remboursement de frais de déplacement par voiture.

Je lui ai donc dit que je vous transmettrais sa demande et que vous vous mettriez d'accord directement avec lui. Il y aurait donc lieu que vous écriviez dès maintenant à ce sujet à Monsieur Corrado PHILIPPINI Via Orifici 2 - MILAN (Téléphone 81.820).

A mon avis, vous serez je crois forcé d'accepter ces conditions car ces 3 coureurs sont absolument indispensables à la réussite de votre course, d'autant plus que, ainsi que je vous l'indique plus bas, les deux coureurs argentins ne pourront vraisemblablement pas y participer.

Je me permets toutefois d'attirer votre attention sur le fait que CHIRON, vainqueur hier du Grand Prix de l'A.C.F., a accepté immédiatement votre proposition, en me faisant toutefois promettre qu'il aurait la même chose que le plus payé et surtout que les 3 italiens en question.

Or, CHIRON fait un peu partie du même Groupe que ces 3 italiens et il serait, à mon avis, impossible de lui donner moins qu'à eux car il le saurait certainement et ne comprendrait pas ce geste à son égard.

Je pense avoir demain ou après-demain la réponse des deux anglais PARNELL et WHITEHEAD, que je vous ferai parvenir immédiatement, en vous demandant également de bien vouloir leur confirmer.

Enfin, en ce qui concerne les deux coureurs argentins, FRANGIO et CAMPOS, leur manager : Amédéo BIGNAMI - à GALLIATI (Italie), m'a assuré que s'ils étaient en Europe à ce moment-là, ils viendraient certainement au départ de votre Grand Prix, mais que ces deux coureurs devant repartir ces jours-ci en Argentine, il y avait fort peu de chance pour qu'ils reviennent cette saison.

J'ai donc convenu avec lui que vous alliez lui confirmer votre invitation, et que s'il avait des nouvelles que ces deux coureurs revenaient en Europe, il vous écrirait ou vous télégraphierait immédiatement pour vous en informer et débattre les conditions qui, à mon avis, pourraient être de l'ordre de 300.000 Frs. pour chacun des coureurs.

Je vous écrirai à nouveau demain ou après demain pour vous - donner quelques renseignements complémentaires, ainsi que les renseignements pour les deux anglais dont je vous parle plus haut, n'ayant - malheureusement pas le temps aujourd'hui de m'étendre plus longuement sur certains points de détail.

Je pense toutefois que les démarches que j'ai faites auront votre agrément, et je me permets de compter sur vous pourque les confirmations à tous les coureurs leur soient adressées le plus rapidement - possible.

Dans l'attente du plaisir de vous lire, je vous prie de bien vouloir transmettre mes respectueuses amitiés à Don Manuel Rezola et d'accepter pour vous, Cher Monsieur, mes bien amicales salutations.

signé : P. Leygonie.

(COPIE)

P. LEYGONIE
7, rue Magellan
Paris 8e.
-
Elysées 56-59

Paris, le 18 Juillet 1949.

Monsieur J.M. MAQUIBAR
Secrétaire du REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
Plaza de Oquendo
SAINT-SEBASTIEN

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 12 courant me demandant de prendre les contacts nécéssaires pour votre Grand Prix.

Après les premières démarches faites aux 24 Heures du Mans, j'ai été voir Samedi et Dimanche à Reims tous mes amis pour leur demander leur accord.

Je dois vous dire que, si tous se sont montrés enchantés de la réorganisation de votre course et de votre invitation à s'y rendre, j'ai toutefois rencontré d'assez grosses difficultés quant aux conditions, car le même jour un délégué de Barcélone (Circuit de Penya-Rhin) faisait également des offres à des conditions très nettement supérieures à celles auxquelles j'ai essayé de traiter.

A titre indicatif, ils ont traité avec les meilleurs, tels que Villoresi, Ascari, Chiron, etc... sur la base de prime de départ d'environ 40.000 pesetas.

D'autre part, certains coureurs préféreraient être payés en pesetas, certains autres en francs français.

Il m'a également été demandé de leur garantir que primes et prix seraient nets et qu'il n'y aurait pas de retenues fiscales - telles qu'ils en ont eu à subir l'année dernière à Barcelone, et qui étaient de l'ordre de 15 % des prix.

Vous devriez donc leur confirmer ces différents points - dans la lettre d'engagement que vous allez vraisemblablement leur envoyer.

Jusqu'à présent j'ai donc obtenu un accord de principe des coureurs suivants auxquels j'ai indiqué qu'ils allaient incessamment recevoir une lettre de vous leur confirmant leur engagement et les conditions :

- Louis CHIRON - Mr. Maserati 2 compresseurs - Frs. 300.000.--
à Monaco -

- Ph. ETANCELIN - Mr. Talbot - " 300.000,--
à Blainville-Crevon (S.I.)

...

- E. CHABOUD - Mr. Delahaye - Frs. 225.000,--
  60, Avenue de New-York - Paris.

- GIRAUD-CABANTOUS - Mr. Talbot - " 225.000,--
  66, rue Gay-Lussac - Paris

- L. ROZIER - Mr. Talbot - " 300.000,--
  53, Avenue J.B. Dumas
  CLERMONT FERRAND (P.de D.)

- R. SOMMER - Mr. Talbot, Ferrari ou Maserati- " 300.000,--

- TRINTIGNANT
- MANZON } Mr. Simca Gordini - " 500.000,--(les 2
  Confirmation à Mr. Lesurque
  93, rue de Monceau - Paris

- Ecurie PLATE -

Conducteurs :

- Prince BIRA
- de GRAFFENRIED } Maserati 2 compresseurs - " 600.000,--(les2

-Platé actuellement en déplacements constants, la confirmation est à adresser pour les deux à :

Baron de Graffenried
16, rue Saint Pierre
FRIBOURG.

Voilà donc ci-dessus ceux qui m'ont donné leur accord et auxquels je vous demande de bien vouloir adresser confirmation et formule d'engagement.

En ce qui concerne :

Villoresi, Ascari et Farina

tous trois sur voiture Ferrari, je n'ai pas voulu donner mon accord à leur Directeur qui exige, étant donné l'éloignement de St-Sebastien par rapport à Milan, au moins la même somme que celle qu'ils touchent à Barcelone, soit 37.500 pesetas, ou 375.000 Frs. par coureur, plus - 25.000 frs. français de remboursement de frais de déplacement par voiture

Je lui ai donc dit que je vous transmettrais sa demande et que vous vous mettriez d'accord directement avec lui. Il y aurait donc lieu que vous écriviez dès maintenant à ce sujet à Monsieur Corrado PHILIPPIN Via Orifici 2 - MILAN (Téléphone 81.820).

A mon avis, vous serez je crois forcé d'accepter ces conditions car ces 3 coureurs sont absolument indispensables à la réussite de votre course, d'autant plus que, ainsi que je vous l'indique plus bas, les deux coureurs argentins ne pourront vraisemblablement pas y participer.

Je me permets toutefois d'attirer votre attention sur le fait que CHIRON, vainqueur hier du Grand Prix de l'A.C.F., a accepté immédiatement votre proposition, en me faisant toutefois promettre qu'il aurait la même chose que le plus payé et surtout que les 3 italiens en question.

Or, CHIRON fait un peu partie du même Groupe que ces 3 italiens et il serait, à mon avis, impossible de lui donner moins qu'à eux car il le saurait certainement et ne comprendrait pas ce geste à son égard.

Je pense avoir demain ou après-demain la réponse des deux anglais PARNELL et WHITEHEAD, que je vous ferai parvenir immédiatement, en vous demandant également de bien vouloir leur confirmer.

Enfin, en ce qui concerne les deux coureurs argentins, FRANGIO et CAMPOS, leur manager : Amédéo BIGNAMI - à GALLIATI (Italie), m'a assuré que s'ils étaient en Europe à ce moment-là, ils viendraient certainement au départ de votre Grand Prix, mais que ces deux coureurs devant repartir ces jours-ci en Argentine, il y avait fort peu de chance pour qu'ils reviennent cette saison.

J'ai donc convenu avec lui que vous alliez lui confirmer votre invitation, et que s'il avait des nouvelles que ces deux coureurs revenaient en Europe, il vous écrirait ou vous télégraphierait immédiatement pour vous en informer et débattre les conditions qui, à mon avis, pourraient être de l'ordre de 300.000 Frs. pour chacun des coureurs.

Je vous écrirai à nouveau demain ou après demain pour vous - donner quelques renseignements complémentaires, ainsi que les renseignements pour les deux anglais dont je vous parle plus haut, n'ayant - malheureusement pas le temps aujourd'hui de m'étendre plus longuement sur certains points de détail.

Je pense toutefois que les démarches que j'ai faites auront votre agrément, et je me permets de compter sur vous pourque les confirmations à tous les coureurs leur soient adressées le plus rapidement - possible.

Dans l'attente du plaisir de vous lire, je vous prie de bien vouloir transmettre mes respectueuses amitiés à Don Manuel Rezola et d'accepter pour vous, Cher Monsieur, mes bien amicales salutations.

signé : P. Leygonie.

Leygonie
7 rue Magellan
Paris huittieme

Attendons lettre complementaire annoncee la vottre 18
indispensable pour donner notre accord suivant vos indications
Salutations

Autogui

Instrucciones publicadas por el REAL MOTO CLUB DE GUIPUZCOA en la prensa del día 20 de Julio de 1.949 sobre la carrera de motocicletas del día 24 de Julio de 1.949.

...cars fuerza libre: Jean Mu-
...rit, 85,151.

INSTRUCCIONES AL PUBLICO

Adquisición de localidades. — Con el fin de evitar aglomeraciones de última hora, y dada la enorme afluencia de público que se preve, se ruega al público adquiera las localidades con la antelación debida en las taquillas anunciadas por el Comité organizador, instaladas en diversos lugares de la capital y de la provincia.

Entrada al Circuito. — El recinto del Circuito estará rigurosamente acotado. La entrada se efectuará por las puertas establecidas al efecto, y los espectadores deberán llevar la entrada en la mano, cada uno la suya, y guardar el mayor orden, estableciendo las filas necesarias para que esta operación se haga con la máxima rapidez, orden y comodidad.

Los espectadores de localidades NUMERADAS entrarán en el Circuito por el acceso que va indicado en su respectiva entrada. De este modo llegarán rápida y cómodamente a su localidad.

Los espectadores de localidades SIN NUMERAR, podrán utilizar cualquier acceso para su entrada al recinto, excepto los que posean entradas especiales de ZONA PUENTE DE HIERRO que, obligatoriamente, deberán entrar por las puertas establecidas en dicho puente, siendo rechazados si pretenden hacerlo por cualquier otra. Una vez dentro del recinto de carrera, deberán observarse rigurosamente las indicaciones de los acomodadores, delegados, etc., para el mayor orden y seguridad de los espectadores.

Durante la carrera. — Una vez cerrado el Circuito por el coche-piloto-comisario, el público debera abstenerse en absoluto de atravesar la carretera, ya que será rigurosamente sancionado. Ello representa un grave peligro para sus vidas y la de los participantes. Se han establecido varias pasarelas, que se utilizarán para el cruce de la calzada durante las pruebas, debiendo guardarse en su paso el más riguroso orden para evitar accidentes. La prohibición de cruzar la pista subsiste aún terminada la carrera, mientras el coche-comisario no abra nuevamente el circuito a la libre circulación. El público tendrá especial cuidado en no arrojar a la pista objeto alguno que pueda representar peligro para los concurrentes, tal como papeles, etcétera, y en el caso de caida o accidente de un corredor NADIE deberá moverse de su sitio para auxiliarle. Esto es un grave peligro. Unicamente los comisarios de ruta son los llamados a prestar estos auxilios.

El Comité organizador del II Premio Internacional de Guipúzcoa ruega al público la observación rigurosa de estas indicaciones, ya que en ello radica grandemente el éxito completo de esta organización, y suplica a los mismos atiendan en todo momento las instrucciones anteriormente citadas, así como las que se den por los altavoces o emanen de los comisarios nombrados al efecto, delegados de orden del Circuito y autoridades. Solo de este modo se puede colaborar a la mayor brillantez de estas pruebas.

A/E

21 de Julio de 1.949

FIRESTONE-HISPANIA, S.A.
Apartado 406
B I L B A O

Muy Sres. nuestros:

Acusamos recibo a su atta. 7 de los corrientes en la que tienen la amabilidad de ofrecernos un tablero de affichage, confeccionado por esa Sociedad, para las carreras de automóviles organizadas por este REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA.

A este respecto nos es grato manifestarles que en la próxima reunión de Junta Directiva de este Club se examinará la propuesta de esa Casa con todo el interés que merece su invitación y que tan pronto recaiga acuerdo sobre el particular gustosos lo pondremos en su conocimiento.

Con este motivo, quedando sumamente agradecidos por su ofrecimiento, les saludan suyos affmos.ss.ss. q. e. s. m.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
El Vocal-Secretario

J.M.Maquíbar

CF/VA 2867

Ch. FAROUX
RÉDACTEUR EN CHEF
DE "LA VIE AUTOMOBILE"
ET DE "LA TECHNIQUE AUTOMOBILE"
92, RUE BONAPARTE
PARIS (6e)
TÉL. DANTON 01-60

Paris, le 25 Juillet 1949

Monsieur REZOLA
Président de l'AC. de Guipuzcoa
Saint-Sébastien (Espagne)

Cher Monsieur REZOLA,

J'ai bien regretté de vous manquer lors de votre récent voyage à Paris où il aurait été possible de nous entretenir du Grand Prix de Saint-Sébastien.

J'ai été approché par un représentant des organisateurs qui m'a demandé de lui procurer des coureurs anglais. Je me suis mis en relation avec le Directeur de l'Association anglaise qui est Monsieur SCANNELL, 2 A Brick Street
Maxfair W.1
Londres (Grande-Bretagne)

et je lui ai fait part des conditions d'engagement qui, m'a-t-on dit, comportaient une prime de départ de 250.000 francs français.

J'ai prié Monsieur SCANNELL, puisque je pars moi-même en voyage, de se mettre en relation directement avec vous. Je crois que vous êtes mieux placé que qui que ce soit pour l'orienter convenablement.

Je serai très heureux de vous revoir à Saint-Sébastien

Et je vous prie de croire, mon cher Président et ami, à mes sentiments les plus cordiaux,

Charles Faroux

Charles FAROUX.

A/E

28 de Julio de 1.949

CONSTRUCCIONES DESMONTABLES,S.A.
Apartado,26
B I L B A O

Muy Sres. nuestros:

Les rogamos tengan la bondad de indicarnos a cuanto ascendería el alquiler de las tribunas metálicas desmontables de esa Casa para utilizarlas en la carrera de automóviles que este REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA tiene proyectadas para el día 2 del próximo mes de Octubre.

Con este motivo, en espera de sus gratas noticias, les saludan suyos affmos.ss.ss. q. e. s. m.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
El Vocal-Secretario

J.M.Maquíbar

P. LEYGONIE
7, RUE MAGELLAN
PARIS.8e
ÉLYSÉES 56-59

Paris, le Ier Août I949

Mr. J.M. MAQUIBAR
Secrétaire du REAL AUTOMOBIL CLUB DE GUIPUZCOA
ST-SEBASTIEN (Espagne)

Cher Monsieur,

Je m'excuse de n'avoir pu vous écrire plus tôt ayant eu à faire toute une série de déplacements imprévus ces temps-ci.

J'ai bien reçu votre télégramme, mais je ne comprends pas très bien que vous ayez été obligé d'attendre cette lettre pour procéder aux confirmations à tous ceux que je vous avais signalés dans ma lettre du I8 Juillet.

Au sujet de ceux-ci, je me suis aperçu que j'avais omis de vous donner l'adresse à laquelle vous deviez confirmer à SOMMER soit : 2 rue Paul Cézanne - Paris - 8ème.

D'autre part, je n'ai pas encore actuellement les réponses des deux anglais PARNELL et WHITEHEAD, et comme je m'absente pour quelques temps, je vais demander à Monsieur VAROUX, qui se trouve actuellement au circuit du Comminges, de bien vouloir faire le nécessaire et vous écrire directement pour vous indiquer les conditions et adresses de ces deux pilotes.

A titre indicatif, je me permets de suggérer les prix qui pourraient être donnés et qui, d'après les conversations que j'ai eues, donneraient satisfaction à tout le monde :

- au premier :	600.000 Frs.
- au second :	400.000 -
- au troisième :	200.000 -
- au quatrième :	I00.000 -
- au cinquième :	50.000 -
- au record du tour :	25.000 -

Enfin, coutume très répandue dans presque tout les circuits, quelques gratifications aux mécaniciens des voitures, soit :

- au mécanicien de la voiture classée	première :	I0.000 Frs.
- - - -	2ème :	8.000 -
- - - -	3ème :	5.000 -
- - - -	4ème :	3.000 -
- - - -	5ème :	I.000 -

.....

P. LEYGONIE
7, RUE MAGELLAN
PARIS. 8e
ELYSÉES 56-59

A ce sujet, d'ailleurs, je tiens à vous signaler que depuis longtemps déjà, a été formée une Société Amicale des mécaniciens de course, dirigée par Messieurs F. LATOUR et M. SINEAU, et que dans tous les circuits les organisateurs donnent à ces deux personnes des brassards leur permettant l'entrée gratuite au circuit et la liaison ou l'entr'aide entre tous les mécaniciens.

Je pense donc que vous ne verrez aucun inconvénient à adopter ce même principe et que, le cas échéant, vous voudrez bien réserver bon accueil à Messieurs Latour et Sineau, Présidents de l'Amicale, dans le cas où ils se rendraient à votre circuit de St-Sébastien.

Je n'ai, pour le moment, aucun autre élément, ni renseignements, à vous donner et tiens d'ailleurs à vous informer que je serai absent jusqu'aux tous premiers jours de Septembre. J'aimerais donc trouver, à ma rentrée, une lettre de vous me disant où vous en êtes et ce que je pourrai faire qui puisse vous rendre service.

En vous priant de bien vouloir transmettre mes bonnes amitiés à Don Manuel REZOLA, je vous prie d'accepter, cher Monsieur, mes bien amicales salutations.

P. Leygonie

(ES COPIA)

P. LEYGONIE

7, Rue Magellan
Paris. 8e.
Elysées 56-59

Paris, le Ier Août 1949.

Mr. J.M. MAQUIBAR
Secrétaire du REAL AUTOMOBIL CLUB DE
GUIPUZCOA

ST-SEBASTIEN (Espagne)

Cher Monsieur,

Je m'excuse de n'avoir pu vous écrire plus tôt ayant eu à faire toute une série de déplacements imprévus ces temps-ci.

J'ai bien reçu votre télégramme, mais je ne comprends pas très bien que vous ayez été obligé d'attendre cette lettre pour procéder aux confirmations à tous ceux que je vous avais signalés dans ma lettre du 18 Juillet.

Au sujet de ceux-ci, je me suis aperçu que j'avais omis de vous donner l'adresse à laquelle vous deviez confirmer à SOMMER soit : 2 rue Paul Cézanne - Paris - 8ème.

D'autre part, je n'ai pas encore actuellement les réponses des deux anglais PARNELL et WHITEHEAD, et comme je m'absente pour quelques temps, je vais demander à Monsieur FAROUX, qui se trouve actuellement au circuit du Comminges, de bien vouloir faire le nécessaire et vous écrire directamente pour vous indiquer les conditions et adresses de ces deux pilotes.

A titre indicatif, je me permets de suggérer les prix qui pourraient être donnés et qui, d'après les conversations que j'ai eues, donneraient satisfaction à tout le monde :

- au premier :	600.000	Frs.
- au second :	400.000	"
- au troisième :	200.000	"
- au quatrième :	100.000	"
- au cinquième :	50.000	"
- au record du tour :	25.000	"

Enfin, coutume très répandue dans presque tout les circuits quelques gratifications aux mécaniciens des voitures, soit :

- au mécanicien de la voiture classée première :	10.000	Frs.
- - - - 2ème :	8.000	"
- - - - 3ème :	5.000	"
- - - - 4ème :	3.000	"
- - - - 5ème :	1.000	"

A ce sujet, d'ailleurs, je tiens à vous signaler que depuis longtemps déjà, a été formée une Société Amicale des mécaniciens de course, dirigée par Messieurs F. LATOUR et M. SINEAU, et que dans tous les circuits les organisateurs donnent à ces deux personnes des brassards leur permettant l'entrée gratuite au circuit et la liaison ou l'entr'aide entre tous les mécaniciens.

Je pense donc que vous ne verrez aucun inconvénient à adopter ce même principe et que, le cas échéant, vous voudrez bien réserver bon accueil à Messieurs Latour et Sineau, Présidents de l'Amicale, dans le cas où ils se rendraient à votre circuit de St-Sébastien.

Je n'ai, pour le moment, aucun autre élément, ni renseignements, à vous donner et biens d'ailleurs à vous informer que je serai absent jusqu'aux tous premiers jours de Septembre. J'aimerais donc trouver, à ma rentrée, une lettre de vous me disant où vous en êtes et ce que je pourrai faire qui puisse vous rendre service.

En vous priant de bien vouloir transmettre mes bonnes amitiés à Dn. Manuel REZOLA, je vous prie d'accepter, cher Monsieur, mes bien amicales salutations.

signé : P. Leygonie.

Dirección Postal: Apartado N.º 26

CONSTRUCCIONES DESMONTABLES

SOCIEDAD ANÓNIMA

Bilbao, 1º de Agosto de 1.949

Su referencia
N/ referencia

Real Automovil Club de Guipuzcoa
Plaza de Oquendo

SAN SEBASTIAN.-

Muy Sres. nuestros:

Hemos recibido su atta. consulta fecha 28 del pasado mes de Julio, referente al alquiler de las tribunas metalicas desmontables para la carrera de automoviles de ese Real Automovil que tendra lugar el dia 2 del proximo mes de Octubre, cuya consulta ha pasado a nuestra Sección Ténica para su correspondiente estudio y en breve volveremos sobre el particular.

Mientras tanto, quedamos muy agradecidos a su atención, suyos afmos.ss.ss.q.e.s.m.

CONSTRUCCIONES DESMONTABLES S.A. BILBAO

Coste aproximado de la participación de diez y siete corredores detallados a continuación, fijando las subvenciones para los mismos tomando como base las cifras que para sú orientacien han sido facilitadas al Real Automovil Club de Guipuzcoa.-

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

Louis Chiron.....		Maserati.....	Ptas.- 37.500 -
Ph. Etancelin.....		Talbot.....	Ptas.- 30.000 -
E. Chaboud.....		Delahaye.....	Ptas.- 22.500 -
Giraud-Cabantous.....		Talbot.....	Ptas.- 22.500 -
L. Rozier.....		Talbot.....	Ptas.- 30.000 -
R. Sommer.....		Talbot, Ferrari o Maserati....	Ptas.- 30.000 -
Trintignant.....		Simca-Gordini.....	Ptas.- 50.000 -
Manzon.....		Simca-Gordini.....	
Principe Bira.....		Maserati.....	.. Ptas.- 60.000 -
Baron de Graffenried.....		Maserati.....	
Villoresi.....	Italia nos...	Ferrari.....	.... Ptas.-120.000 -
Ascari.....		Ferrari.....	
Farina.....		Ferrari.....	
Parnell.....	Ingleses.....	.....	.... Ptas.- 50.000 -
Whitehead.....		.....	
Fangio.....	Argentinos...	Maserati.....	.... Ptas.- 70.000 -
Campos.....		Maserati.....	
			Ptas.-522.500 -

=========

COSTE APROXIMADO DE GASTOS DE LA ORGANIZACION TECNICA DEL CIRCUITO AUTOMOVILISTA DE AMARA - AÑO 1,949.-

Coste aproximado de la participación de diez y siete corredores, detallados en la nota adjunta, fijando las subvenciones para los mismos tomando como base las cifras que para su orientación han sido facilitadas al Real Automovil Club de Guipuzcoa..........	Pesetas.-522.500-
Importe de los premios según reglamento,,,,,,,........................	Pesetas.- 80.000-
Coste confección Carteles..	Pesetas.- 10.000-
Coste confección Reglamentos Oficiales.............................	Pesetas.- 1.000-
Gastos de propaganda...	Pesetas.- 25.000-
Gastos de invitados oficiales..	Pesetas.- 6.000-
Gastos de cronometraje, seguros, imprevistos, etc. etc.-	Pesetas.- 55.500-
	Pesetas.-700.000

San Sebastián, Agosto 1.949.-

DIRECCIÓN { TELEGRÁFICA / TELEFÓNICA } NIAMO

c/c { BANCO DE ESPAÑA
BANCO HISPANO AMERICANO
BANCO ESPAÑOL DE CRÉDITO
BANCO DE BILBAO
BANCO URQUIJO
BANCO CENTRAL
BANCO GUIPUZCOANO
BANCO GERMÁNICO DE LA AMERICA DEL SUR

OMNIA

S. A. E.

COMPAÑÍA DE SEGUROS OFICIAL DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA

PASEO DE LA CASTELLANA 1-MADRID

San Sebastian 3 Agosto 1.949.-
Garibay nº 18- 2º

Sr. D. Jose Maria Maquivar
Secretario del Real Automovil Club de España
SAN SEBASTIAN

Muy Sr. nuestro:

Nos es grato darle unas cifras aproximadas de las primas que se aplicarían a los coches que participen en el próximo Circuito Nacional Automovilista:

PRIMA POR CADA COCHE.....	850,00
Poliza e impuestos.....	131,25
TOTAL PTAS.....	981,25

Esta póliza garantizaría la Responsabilidad civil de los conductores de los automoviles así como la que pueda alcanzar al Automovil Club de Guipuzcoa organizadora de la carrera hasta la cantidad de 200.000 pesetas.

La duracción del presente seguro será de los días de entrenamiento y de los de las fechas de las carreras expirando este en el momento en que los coches hayan terminado la carrera.

Aprovechamos la ocasión para saludarle y nos reiteramos de Vd. attos. ss. ss.

q. e. s. m.

"OMNIA" Delegación de San Sebastián

Ramón del Valle Lersundi

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA / TELEFÓNICA NIAMO

c/c BANCO DE ESPAÑA
BANCO HISPANO AMERICANO
BANCO ESPAÑOL DE CRÉDITO
BANCO DE BILBAO
BANCO URQUIJO
BANCO CENTRAL
BANCO GUIPUZCOANO
BANCO GERMÁNICO DE LA AMERICA DEL SUR

OMNIA

S. A. E.

COMPAÑÍA DE SEGUROS OFICIAL DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA

PASEO DE LA CASTELLANA 1-MADRID

San Sebastian 3 Agosto 1.949.-
Garibay nº 18- 2º

Sr. D. José Maria Maquivar
Secretario del Real Automovil Club de Guipuzcoa.-
SAN SEBASTIAN.-

Muy Sr. nuestro:

Como continuación a nuestra carta de hoy y atendiendo a sus deseos de cubrir el riesgo de Resaponsabilidad Civil hasta la cantidad de 400.000 pesetas nos es grato darle las cifras aproximadas de las primas que se aplicarían en este caso:

PRIMA POR CADA COCHE	975,00 Ptas.
Poliza e Impuestos.....	134,38 "
TOTAL Ptas.....	1.109,38

Así mismo aclaramos el segundo parrafo de la carta aludida en el sentido de que la póliza garantizaría la Responsabilidad Civil de los conductores hasta la cantidad de 400.000 pesetas por conductor y siniestro.

Sin otro particular quedamos de Vd. muy attos. ss. ss.
q. e. s. m.

"OMNIA" Delegación de San Sebastián

Javier del Valle Lersundi

E/M.

MADRID
ALARCON, 11

REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA

TELEGRAMAS AUTOCLUB
TELFS 222813-222814-222815

Sr. D. José Mª. Maquíbar,
Vocal-Secretario del
REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA,
Plaza de Oquendo,
SAN SEBASTIAN.=

Mi distinguido amigo:

De acuerdo con nuestra conversación telefónica en el día de ayer, tengo el gusto de manifestarle que este Real Moto Club de España me dice que la firma que facilitó las tribunas desmontables que fueron instaladas en "El Retiro" con motivo de la carrera, es: "Mundus, Estructuras Metálicas,S.A"., Gral. Goded, nº. 21, Madrid, teléfono 24.86.05.

Con este motivo, me reitero de V. atto. y s. s., q. e. s. m.,

El Cajero,

Agosto, 4/1.949.=

EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE
SAN SEBASTIAN

Sección de Gobernación-Fomento

La Comisión Municipal Permanente del Ayuntamiento de mi Presidencia en sesión celebrada el día de ayer, aprobó, elevándolo a acuerdo, un informe de la Ponencia de Fomento, cuya parte dispositiva copiada literalmente dice así:

"Que acuerde interesarse oficialmente en la celebración y organización de la gran Prueba Automovilista, que tendrá lugar el día 2 del próximo mes de Octubre, en el Circuito de Amara, y que a esos efectos se faculte a la Ponencia de Fomento, para que de acuerdo con la Alcaldía, intervengan en todo cuanto concierne con la referida prueba automovilista."

Lo que traslado a V. para su conocimiento.
DIOS guarde a V. muchos años.
San Sebastián 4 de Agosto de 1.949
EL ALCALDE.-

Sr. Presidente del Automovil Club de Guipúzcoa.-

ECURIE BELGE s.p.r.l.

48, RUE RENKIN
BRUXELLES

REG. COM. BRUX. 210605
C. C. P.

BRUXELLES, LE 5th August, 1949.
TÉL. 16.54.70

Gentlemen,

As we are running in the Grand Prix de Penya Rhan on the 16th October with our 4.5 litre Talbot Monoplace car driven by John Claes, we would very much like to be given an invitation to compete in the San Sebastian Grand Prix which follows soon after:

Although this is our first season in Grand Prix Racing, we have already competed in most of the major European Grand Prix in all of which we finished with the exception of Albi when mechanical oil pump trouble precluded our taking part in the final heat. Everyone has agreed that our Mr. Claes is meticulously correct in his behaviour on the Circuit:

We will be pleased to hear from you on what conditions you would be prepared to accept our entry in this Race.

Yours faithfully,

Ecurie Belge S.p.r.l.

Real Automovil Club de Guipuzcoa;
Plaza de 6 Quendo,
San Sebastian,
ESPAGNE.

Ch. FAROUX
1TER BOULEVARD DE LA SAUSSAIE
NEUILLY S/SEINE
MAILLOT 03-81

St. Sauveur. 6 août 1949

Cher Monsieur,

Sur la demande de M. Leggoine, je m'empresse de vous faire connaître que je suis en relations avec M. Scamell secrétaire de l'English Drivers Club qui s'occupe des intérêts de tous les pilotes anglais.

Nous en tenons actuellement à 25.000 francs français pour chacun des deux hommes les meilleurs et les mieux équipés, Whitehead et Parnell. Je compte trouver à Paris, en arrivant mercredi 10 août, l'accord de M. Scamell et vous le ferai savoir immédiatement.

Je vous prie de croire à mes sentiments les meilleurs,

Maurice Faroux.

Carters Hill Farm
Aborfield Cross,
August 10th. Reading.
Rec'd. 12/8/49 England.

Dear Mr Rezola,

I have heard from Mr Scannell that you would like me to take part in San Sebastian race and are prepared to offer me 250,000 francs french. I understand these will be paid to me in France or if not I shall be allowed to take them to France. I am prepared to

accept this offer. However I am also competing at Barcelona and feel that a certain amount of Spanish money will have to be lent to me on arrival in Spain. This amount will be ~~pay~~ to pay for my hotel expenses and details like that. The amount of money lent to me can be taken from the Spanish money ~~lent~~ given to me at Barcelona.

Please reply as soon as possible as I wish to make

all arrangements as quickly as I can; also please let me have details of ~~fa~~ prize money and the race.

Yours sincerely

P.N. Whitehead.

(P.N. WHITEHEAD)

Dirección Postal: Apartado N.º 26

CONSTRUCCIONES DESMONTABLES

SOCIEDAD ANÓNIMA

Bilbao, 12 de Agosto de 1.949

Su referencia
N/ referencia

Real Automovil Club de Guipuzcoa
Plaza de Oquendo

SAN SEBASTIAN.-

Muy Sres. nuestros:

Como continuación a nuestra carta del 1º corriente, tenemos el gusto de participar a ese Real Automovil Club, que por estar empleados en otros trabajos bastantes elementos que entran en la construcción de nuestras estructuras tubulares, no podemos comprometernos mas que a la construcción de la tribuna objeto de su consulta, según dimensiones que indica el plano que se acompaña.

El precio y condiciones que regirán para la construcción de ésta tribuna serán las siguientes:

Por cada metro lineal de tubo ..... 0,05 pts (Por cada
Por cada elemento de empalme, brida y base. 0,05 " (dia.

Se necesitarán aproximadamente 1.112 metros lineales de tubo, 650 bridas, 126 bases y 74 empalmes.

El montaje y desmontaje de esta tribuna tubular por nuestros operarios será por cuenta de ese Real Automovil Club, asi como su transporte por F.c. y acarreos de todo el material para dejarlo en el lugar de emplazamiento en San Sebastian, asi como tambien la vuelta a nuestros Almacenes de Bolueta-Bilbao, empezando a regir este arriendo desde el dia en que el citado material salga de nuestros Almacenes hasta el dia de su regreso, ambos inclusive.

Corren de cuenta de Vds. los viajes de ida y vuelta de todo el personal y salidas que devengan durante el periodo de construcción de la tribuna.

Los obreros que se necesitarán para ejecutar este trabajo serán 3 mas el maestro y el tiempo a invertir en el montaje y desmontaje 4 dias aproximadamente.

Será necesario emplear madera en rastreles y tabla para el entarimado del piso de la tribuna y gradas de escaleras, cuyo material y mano de obra será por cuenta de Vds.

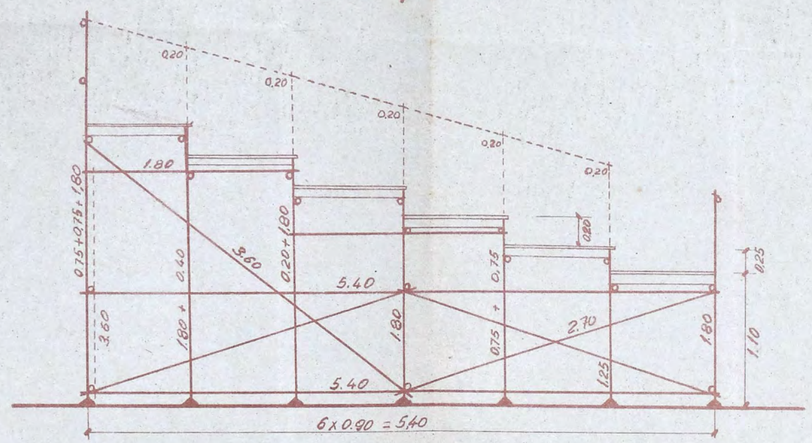
Aprovechamos la ocasión, para quedar suyos afmos.ss.
ss.q.e.s.m.

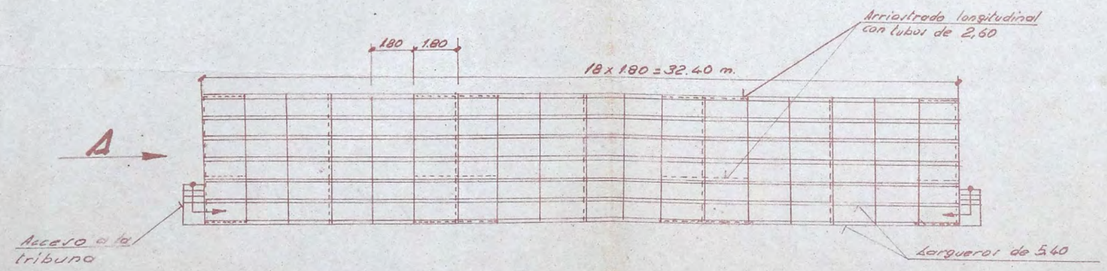
CONSTRUCCIONES DESMONTABLES S.A. BILBAO

adt: 1 plano.-

Tribuna de 6 gradas
(para sillas)
32 m. long. Cabida : 350 personas

Vista por A





Planta

Material		
Longitud Tubos	Cantidad	Metros lineales
5.40	135	729
3.60	7	25.20
2.60	14	44.40
1.80	130	224.
1.25	18	22.50
0.75	74	55.50
0.40	17	6.80
0.20	22	4.40
Total	m.l.	1111.70
Bridas	650	
Empalmes		74
Basa	126	

	Fecha	Nombre	Construcciones Desmontables S.A Bilbao
Dibujado	Agosto 1949		
Comprobado	"		

Escala 1:40 1:200

Proyecto de Tribunas para el Real Automovil Club de Guipuzcoa

A/E

16 de Agosto de 1.949

Monsieur Ch. Faroux
92, rue Bonaparte
PARIS (6e.)

Cher Monsieur:

En reponse de votre aimable lettre du 6 courran nous regrettons d'avoir a mettre a votre connaissance que pour la cause des difficultéés économiques a dernier heure l'hôtel de Ville de cette Citée, le Grand Prix Automobiliste de San Sebastián qui était annoncé pour le 2 de prochain mois d'Octobre a été suspendu definitivement pour cette année.

Avec les regrets de cette détermination j'ai l'honneur de vous témoigner notre tres sincere reconnaissance pour l'interes que vous avec pris dans la contratation des courreurs pour participer dans l'indiquée preuve d'automobiles.

Si l'année prochaine s'organise en fermete le grand prix notre interes sera de nouvea de pouvoir formaliser les compromis avec les courreurs qui desirent participer dans l'organisation.

Avec ce motif et regrettant une fois de plus l'obligeé suspension de la preuve, nous nous prions d'agreer nos salutations les plus sinceres de vos dévoués et nos remerciements.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
El Vocal-Secretario

J.M.Maquíbar

A/E

16 de Agosto de 1.949

ECURIE BELGE s.p.r.l.
48,rue Renkin
BRUSELAS

Muy Sres. nuestros:

En contestación a su atta. 5 de los corrientes lamentamos tener que poner en su conocimiento que debido a dificultades económicas surgidas a última hora con el Ayuntamiento de esta Ciudad, el Gran Premio Automovilista de San Sebastián que estaba anunciado para el día 2 del proximo mes de Octubre ha sido suspendido definitivamente por este año.

Con este motivo, quedando no obstante muy agradecidos por su valioso ofrecimiento, les saludan suyos affmos.ss.ss. q. e. s. m.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
El Vocal-Secretario

J.M.Maquíbar

A/E

16 de Agosto de 1.949

Monsieur Raph
33 bis rue Saint Amand
PARIS (15)

Muy Sr. nuestro:

En contestación a su atta. 5 de los corrientes lamentamos tener que poner en su conocimiento que debido a dificultades económicas surgidas a última hora con el Ayuntamiento de esta Ciudad, el Gran Premio Automovilista de San Sebastián que estaba anunciado para el día 2 del prximo mes de Octubre ha sido suspendido definitivamente por este año.

Con este motivo, quedando no obstante muy agradecidos por su valioso orecimiento, les saludan suyos affmos.ss.ss. q. e. s. m.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
El Vocal-Secretario

J.M.Maquibar

Por favor telegrafie distancia de la Carrera a

WHITEHEAD
Carters hill Farm
Arborfield Cross
WOKINGHAM (England)
==========

84

WHITEHEAD
Carters Hill Farm
Arborfiel Cross
WOKINGHAM (England)

Gran Premio suspendido por dificultades económicas surgidas última hora

AUTOGUI

Tg. 2.—Suc. de Rivadeneyra (S. A.).—Madrid.

Recibido de _____

1.° Destino.
2.° Origen.
3.° Núm. del telegrama.
4.° Idem de palabras.
5.° Fecha de depósito.
6.° Hora.

En el número de palabras están comprendidas las que corresponden al destino, dirección completa, texto y firma del telegrama.

Nota importante.—La Administración adopta todas las precauciones posibles para la mayor rapidez y fidelidad en el curso del servicio, pero no acepta responsabilidad alguna por errores o retrasos involuntarios.
(Artículos 441 y 821 del Reglamento de Servicio.)

TELEGRAFOS
ESTADO ISLA

Para _____ de _____ núm. _____ palabras _____ depositado el _____ a las _____

==========B 129 LNB1296GKC168WOKINGHAM 21 6 1252 IMPERIAL= ELT

PLEASE TELEGRAPH DISTANCE OF RACE TO WHITEHEAD CARTERS HILL FARM ARBORFIELD CROSS

AND= WHITEHEAD ====

INTERPRETACION DEL PREAMBULO DEL TELEGR

AUTO CLUB GUIPUZCOA SAINT SEBASTIAN

A/E

17 de Agosto de 1.949

Sr. D. Pierre Leygonie
12 rue Murillo
PARIS (8 em.)

Muy Sr. nuestro:

Nos dirigimos a Vd. nuevamente ocupándonos del Gran Premio Automovilista de San Sebastián que estaba anunciado para el día 2 del próximo mes de Octubre.

A este respecto lamentamos tener que poner en su conocimiento que a última hora el Ayuntamiento de esta Ciudad ha considerado excesivamente elevado el presupuesto calculado para la organización del indicado Gran Premio y en consecuencia, no estando aquél dispuesto a financiar más que tan solo una parte de los gastos que con tal motivo se originasen, nos vemos en la necesidad de suspender la Prueba.

A pesar de tal determinación es nuestro deber testimoniarle nuestro más sincero agradecimiento por el interés que se ha tomado en la contratación de corredores para participar en la mencionada Prueba Automovilista, deplorando, al propio tiempo, que todo el esfuerzo realizado hasta la fecha por Vd. en tal sentido haya resultado tiempo pérdido.

Si el año que viene se monta en firme el Gran Premio, gustosísimos nos pondremos nuevamente en relación con Vd. para la formalización de compromisos con los corredores que deseen participar en el mismo.

Con este motivo, lamentando una vez más la obligada suspensión, le saludan suyos affmos.ss.ss. q. e. s. m.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
El Vocal-Secretario

NOTA: Si las gestiones realizadas por Vd. en este asunto le han originado algún gasto, puede indicarnos a cuanto asciende para abonárselo inmediatamente.

J.M.Maquíbar

G 1

Lus Auror	375000	Maserati —
Étancelin	300000	Talbot —
Chabond	225000	Delahaye
Giraud Cabantous	225000	Talbot
Rosier	300000	Talbot —
Sommer	300000	Talbot —
Trintignant / Manzon	500000	Simca —
Gonzalez Brea / Graffenried	600000	Maserati
Villoresi / Ascari / Farina	1.225000 / 75000	Ferrari —
Gonzalez / Campos	700.000	Maserati ~~472800~~ 236250 / 208250
	4.725.000	
	208250	
	5.433.750	
	50	

15

53.891
56.693
80.011

58.81
34.8
34

58.93
53.81
35.6

1948 Petite Rhin

50000
25000
15000
10.000
5000
3000 VR

108.000

30000 1°
20.000 2°
10 000 3°
5000 4°
3.000 VR

68.000

CONCEPTOS	Números de las facturas	Suma Selectada		Imprescindibles		15 % Hacienda		
		DEBE	HABER	DEBE	HABER	DEBE	HABER	DEB
Luis Chiron	Maserati		375.000 -		375.000 -	56250 -		
Etancelin	Talbot		300000 -		300000 -	45000 -		
Chabaud	Delahaye		225000 -					
Grand-Cabantous	Talbot		225000 -					
Rosier	Talbot		300000 -					
Sommer	Talbot - Ferrari o Maserati		300000 -		300000 -	45000 -		
Trintignant	Simca Gordini		90000 -					
Manzon	Simca Gordini							
Fangio	Maserati		600000 -					
Baron de Graffenried	Maserati							
Villoresi	Ferrari		1125000 -		1125000 -	168750 -		
Ascari	Ferrari	+	75000 -	+	75000 -	11250 -		
Farina	Ferrari							
Fangio	Maserati	?	700000 -					
Campos	Maserati							
Gerrell } Ingleses			100000 -					
Whitehead }								
Alfa-Romeo 2 equipo -								
Von Stuck								
Raph	Talbot ó Delahaye							

San Sebastian 21 de Agosto de 1949

Sr Don J.M.Maquibar
San Sebastian.

Mi querido amigo:

Regreso de Paris,y me encuentro con la adjunta carta del Coronel Jimenez-Alfaro,que me apresuro a enviarsela a Vd,para su conocimiento,y rogarle me indique, hacia qué dia seria mejor para Vds,que pudieramos tener una entrevista con él en ésta,a cuyos efectos,le telegrafiaria o llamaria por telefono, para rogarle que tomara el tren.

Yo desde mañana comienzo con el Tiro de Pichon de Gudamendi,que ya no podre abandonar hasta el final del Programa,que será el 2 de Septiembre,pero esto nada quiere decir,por que podriamos ponernos de acuerdo para entrevernos una mañana cualquiera,ya que el Tiro comienza a las 12.-Espero pues sus noticias,y creo lo mejor,que lo que decidan Vds,en relacion con el contenido de la adjunta carta, me lo comuniquen al Tiro de Gudamendi,o a mi casa,(por la noche),ya que cenaré en ella,y estos dias me acostaré algo temprano para descansar, y que...el pulso no se altere demasiado,pues quisiera hacer un papel medio decente en el Tiro.

Queda de Vd affmo,amigo,q.e.s.m.

J. Conde de Gondrea.

22 de Agosto de 1.949

Sr. Conde de Torrubia
General Primo de Rivera,3.
Ciudad

Mi querido amigo:

Tengo mucho gusto en devolver adjunto la carta que le dirgio el Sr. Jimenez Alfaro y que tuvo la amabilidad de remitirme con la suya del 21 del corriente.

He dado cuenta de todo esto a nuestro Presidente y comun amigo Dn. Manuel Rezola el cual me dice proponga a Vd. el proximo sabado 27 del actual para la entrevista con el Sr. Jimenez Alfaro.

Si el Sr. Jimenez Alfaro da a Vd. su conformidad a aquella fecha le agradecere me lo comunique rapidamente para que se le reserve habitacion en el Cristina siendo como es logico por cuenta de este Club los gastos que se originen a este señor en su estancia en San Sebastian.

Si le parece podemos convenir en vernos ese dia en el Cristina a la una y media de la tarde para luego de almorzar con Vd. y el Sr. Jimenez Alfaro asomarnos a Lasarte para sobre el terreno exponerle nuestras ideas.

Muchas gracias amigo Torrubia por su valiosa intervencio y en espera de sus noticias reciba un afectuoso saludo de su buen amigo que le desea muchos triunfos en Gudamendi

Jose Maria Maquibar

CF/VA 2820

Ch. FAROUX
RÉDACTEUR EN CHEF
DE "LA VIE AUTOMOBILE"
ET DE "LA TECHNIQUE AUTOMOBILE"
92, RUE BONAPARTE
PARIS (6e)
TÉL. DANTON 01-60

Paris, le 23 Août 1949

Monsieur J.M.MAQUIBAR
Secrétaire de
REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
Plaza De Oquendo
Sain Sebastian (Espagne)

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 16 Août, et immédiatement j'ai fait annoncer dans L'EQUIPE, et dans mes autres journaux la suppression de votre Grand Prix 1949.

J'espère que cela ira mieux l'année prochaine parce que dans le monde automobile l'annonce de votre belle épreuve avait été accueillie avec beaucoup de faveur, et même d'enthousiasme.

Veuillez, je vous prie, me rappeler au bon souvenir de Monsieur REZOLA,

Et croire à mes sentiments les meilleurs,

Charles Faroux

Charles FAROUX.

M. JIMÉNEZ-ALFARO Hoja n.° .....

Madrid 27 Agosto 1.949

Sr. Dn, José Mª Maquibar
Vocal-Secretario del A.C. de G.
SAN SEBASTIAN

Mi querido amigo:

Acabo de escribir a Dn. Manuel Rezola, y aunque supongo que se hará eco ante Vds. de los sentimientos de gratitud por las atenciones que han tenido conmigo, no quiero dejar de confirmarlo directamente a Vd. con estas letras en que reitero el ofrecimiento de mi buena amistad.

Espero que para mediados del proximo mes se hayan reintegrado a sus puestos los elementos oficiales, y que entonces podré llevar a termino las gestiones de "exploración confidencial" que les he ofrecido hacer, y que han de ser norte de las actuaciones futuras.

En este plazo de tiempo, se puede llevar facilmente a cabo todo cuanto hemos comentado como necesario para dicha primera gestión. Como además he de seguir estudiando y pensando en el asunto, si en tanto me fuese necesario, me permitiria volverle a molestar con otras letras.

¿No seria posible que por parte de Vds, ó por medio del A.C. de España, se hiciese alguna gestión "privada" ó "semi-oficiosa" que hiciese conocer el proposito de celebrar el Circuito el año que viene?. De este modo, quizás pudiesen tomar nota de una posible fecha, a confirmar con la anticipación minima que indicasen, y en tanto no se produjese ninguna competencia con ningun otro país. Algo así como "una opción" a la fecha que en principio se considerase.

Quizás Peña Rhin corra su circuito urbano. Y entonces, esta gestión previa de Vds. habria de ser en cierta combinación con ellos, a efectos de facilitar los desplazamientos de los corredores. Ni que decir tiene que si esta gestión quieren que lo haga yo, aquí ó con amigos de Barcelona, bien indicando inteligencia con Vds. ó bien como "iniciativa" mia, no tienen más que decirmelo que con todo interés lo haria.

Cuando reciba el mapa de la carretera general, con su "variante" y marcado en el mismo (en otro color ú otro trazo) el circuito, entonces iré formando el programa de temas a tratar en mi primera visita, que de antemano les enviaré para recibir conformidad ó rectificar ó aumentar lo que me indiquen.

Saludos al Coronel Diez Tortosa, y para Vd. un abrazo de su siempre buen amigo

Manuel Jimenez-Alfaro

Manuel Jimenez-Alfaro

A/E

30 de Agosto de 1.949

Whitehead
Carters Hill Farma
Arborfiel Cross
WOKINGHAM (England)

Muy Sr. nuestro:

En contestación a su atta. 10 de los corrientes nos es grato manifestarle confirmamos el telegrama cursado en nombre de nuestro Presidente D. Manuel Rezola en el que le notificábamos que el Gran Premio Automovilista de San Sebastián se había suspendido por dificultades económicas surgidas a última hora.

Con este motivo le saludan suyos affmos.ss.

ss. q. e. s. m.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
El Vocal-Secretario

J.M.Maquíbar

A/E

5 de Septiembre de 1.949

Sr. D. Manuel Jimenez Alfaro
Teniente Coronel de Artillería
Maestreo Lassalle,46
CHAMARTIN (Madrid)

Mi querido amigo:

Fué en mi poder su grata del 27 de Agosto último y de acuerdo con lo convenido, por correo aparte certificado remito a Vd. los mapas que interesa; uno del circuito automovilista en el que se señala la variante proyectada y otro de la carretera general Madrid-Irun en el que también se indica el circuito con su variante. Creo que todo será de su conformidad.

En la conservaciónes que mantenga Vd. sobre e particular no deje de recalcar la gran importancia internacional que tuvieron estas carreras, de las cuales se ocupaba durante varios días toda la prensa y radio del mundo y en donde además del Gran Premio de España que se corría anualmente se corrió el Gran Premio de Europa el año 1.926.

Era tal la importancia de estas pruebas que los Jefes de Estado y Ministros del Gobierno las honraron siempre con su presencia así como todo el Cuerpo Diplomático acreditado.

Por otra parte Vd. sabe bien es el único circuito de carretera que para pruebas de cilindradura se puede presentar en España lo que podría pormitirle el calificativo de circuito nacional.

En cuanto a fechas para la prueba no me atrevo a decirle cada para no tirarnos la plancha que ya nos ha ocurrido de pedirla a la Federación Internacional y luego tener que suspenderla.

Respecto al Gran Premio de Europa podríamos gestionarlo para el año 51 en cuya fecha pudiera estar terminada la variante.

Debo advertirle que este Premio no se concede más que a las naciones que pueden presentar grandes circuitos de carretera en distancias a correr no inferiores a los 500 Kms. y nunca en circuitos urbanos donde por sus características y distancia a correr (unos 300 Kms.) no se pueden deducir enseñanzas técnicas.

.....

5/9/ 1.949

Algo parecido ocurre con el Gran Premio de España donde hasta la fecha el Automóvil Club de España no se ha atrevido a concederlo a circuito urbano.

Vd. sabe lo muy reconocidos que le estamos por su atención al desplazarse hasta ésta abandonando sus ocupaciones para conversar con nosotros.

Estoy a su disposición para lo que guste y reciba un abr abrazo de su buen amigo.

M. JIMÉNEZ-ALFARO

Hoja n.º .....

Madrid 9 Septiembre 1.949

Sr. Dn. José Maria MAQUIBAR
Secretario del Real Automovil Club de Guipuzcoa
Plaza de Oquendo = SAN SEBASTIAN

Mi querido amigo:

Ha sido en mi poder su atta. carta fecha 5 del cte, así como posteriormente los mapas de que habiamos hablado y que anuncia en la misma.

Están muy bien, y en ellos tengo base más que suficiente para las gestiones convenidas.

El General parece que retrasa su vuelta. Me dicen que seguramente hasta el dia 16 ó cosa así, no vendrá a Madrid. Calculo que esto quiere decir que nó irá por su despacho oficial hasta el lunes siguiente que es dia 19, pues la razon de venir a mediados de semana será que tendrán Consejo, como de costumbre, el viernes (que es dia 16 precisamente). De todos modos me han de tener informado para verle enseguida.

Quedo perfectamente enterado de cuanto Vd. indica en su carta, y "de mi cuenta" el mencionar todos los extremos de la misma, procurando adaptarme lo mejor posible al fondo y acierto de sus comentarios.

De todo les tendré detallamente al corriente: pero por de pronto nada se puede hacer hasta que venga el Ministro y pueda tener con él una conversación que nos sirva de orientación y base segura de trabajo.

Haga el favor de saludar al Sr. REZOLA y decirle que recibí oportunamente su atta. carta fecha 1º del cte. Saludos, igualmente afectuosos, al Coronel TORTOSA.

Mande en su siempre buen amigo que le abraza

Manuel Jiménez Alfaro

Olvidaba decirle que en el ultimo numero de "MOTOR MUNDIAL" (Agosto 1.949-núm. 61), viene un comentario titulado "UNA NUBE EN EL HORIZONTE DEL GRAN PREMIO PEÑA RHIN", del que se deduce que este año no se vá a correr por razones de "tesoreria", y que al parecer hacen gestiones para encontrar subvención de la DELEGACION NACIONAL DE DEPORTES etc..... Es interesante que Vd. lo lea.

COPIA

El escudo de España en
tinta azul.

10 de Septiembre de 1.949

El Ministro de Obras Públicas

Sr. D. Manuel Jimenez Alfaro
CHAMARTIN (MADRID)

Mi querido amigo y compañero:

Acuso recibo de su afectuosa carta del día 12, y cuando pasen unos días en que estaré de regreso en Madrid, tendré mucho gusto en llamarle y concederle la audiencia que pretende.

Ya sabe que siempre le recuerda con afecto su buen amigo y compañero.

Firma en tinta azul negra ilegible.

P. LEYGONIE
7, RUE MAGELLAN
PARIS. 8e
ÉLYSÉES 56-59

Paris, le I6 Septembre I949

Monsieur J.M. MAQUIBAR
c/o Real Automovil Club de Guipuzcoa
Plaza de Oquendo
ST-SEBASTIEN (Espagne)

Cher Monsieur,

Rentrant seulement maintenant de vacances, je trouve votre lettre du I7/8 me mettant au courant des difficultés que vous avez rencontrées avec la Municipalité, et qui vous ont mis dans l'obligation d'annuler votre Grand Prix pour cette année.

Je le regrette bien vivement, tant pour vous qui vous êtes donné tant de mal, que pour tous les coureurs qui se faisaient une joie de recommencer les vieilles traditions à St-Sébastien, et ne peux qu'espérer qu'il vous sera possible de mettre votre organisation sur pied l'année prochaine.

Espérant avoir un jour l'occasion de vous voir de passage à Paris, à moins de vous rendre visite si je passe par St-Sébastien, je vous prie de transmettre mon bon souvenir à Don Manuel Rezola, et d'accepter pour vous, cher Monsieur, mes bien amicales salutations.

P.S.) En ce qui concerne votre aimable P.S. de votre lettre, relatif aux frais encourus, m'étant occupé de cette question uniquement sur la demande, et par amitié pour Monsieur Paco Aldave, je pense préférable de voir cette petite question directement avec lui.

A/E

22 de Septiembre de 1.949

CONSTRUCCIONES DESMONTABLES,S.A.
Apartado,26
B I L B A O

Muy Sres. nuestros:

En contestación a su atta. 12 del mes ppdo. en la que indican precios y condiciones para la contrucción de una tribuna destinada para ser utilizada en el Gran Premio Automovilista de San Sebastián,cuya celebración se había anunciado para el día 2 del próximo mes de Octubre, debemos manifestarles que dicho Gran Premio ha sido suspendido definitivamente por este año debido a dificultades económicas surgidas a última hora, no precisando, en consecuencia, por esta vez, de los servicios de esa Casa.

Si el año que viene se monta la Prueba en firme volveremos de nuevo, si ha lugar, sobre el asunto.

Con este motivo, rogándole nos perdonen este retraso en corresponder a la suya, les saludan suyos affmos.ss.ss. q. e. s. m.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
El Vocal-Secretario

J.M.Maquíbar

M. JIMÉNEZ-ALFARO

Madrid 24 Septiembre 1.949

Hoja n.° .....

Sr. Dn. José Mª MAQUIBAR
Secretario del R.A.C. de G.
Plaza de Oquendo
SAN SEBASTIAN

Mi querido amigo:

Adjunto la carta que he recibido en la mañana de hoy del General FERNANDEZ-LADREDA, segun la cual verá confirmado lo que le decia en mi ultima de que aun no habia regresado a Madrid y de que en cuanto llegase trataria de visitarle.

Parece ser que antes de ayer fueron las fiestas del Patron de Oviedo, y que a continuacion de ellas celebran todos los años en la casa del General una fiesta con reparto de comida a los pobres etc... a la cual procura nó faltar nunca. Se espera yá que venga de un dia al otro. Como yá le he dicho tambien en otra de mis cartas, tengo una persona pendiente de su llegada para tratar de que me reciba cuanto antes. Les tendré al corriente. En tanto no hable con él no creo prudente hacer ninguna cosa.

Con un afectuoso saludo para los Sres. Rezola y Tortosa, le envia un abrazo su siempre buen amigo

Manuel Jimenez-Alfaro

Manuel Jimenez-Alfaro

Le ruego que una vez leida la carta haga el favor de devolvermela.

28 de Septiembre de 1.949

Sr. D. Manuel Jimenez Alfaro
Teniente Coronel de Artillería
Maestreo Lassalle,46
CHAMARTIN (MADRID)

Mi querido amigo:

He recibido su grata fecha 24 de los corrientes, con la que ha tenido la amabilidad de remitirme carta que le dirigió el General Fernandez Ladreda.

Agradezco mucho el interés y las molestias que le origina nuestro asunto y tengo la seguridad de que contamos en Vd. con un magnífico valedor que hará lo necesario para que en lo que de Vd. dependa no quede sin resurgir nuestra recordada prueba.

Le devuelvo adjunto la carta del General.

Con afectuosos saludos de los Sres. Rezola y Tortosa reciba un abrazo de su buen amigo

J.M.Maquíbar

Madrid, 3 de Octubre de 1949

Excmo. Sr. Don José María Fernández-Ladreda
Ministro de Obras Públicas
Madrid.

Mi respetado y querido General:

De acuerdo con su amable carta, fecha 20 del ppdº. mes de septiembre, en que me hacía la atención de indicarme que podría recibirme a su regreso a Madrid, he llamado a su Secretaría particular y me indican que por su mucho quehacer, tiene ordenado que no se conceda ninguna audiencia hasta nueva orden.

Consecuencia de ello, me tomo la libertad de volverle a escribir para indicarle rápidamente el asunto que quería someter a su consideración y sobre el cual pensaba solicitar su consejo.

Se trata de que en este mes pasado, solicitaron mi cooperación para estudiar la puesta en marcha de las antiguas carreras de automóvil que se venían celebrando en San Sebastian con anterioridad a nuestro Movimiento Nacional. No he de decirle la importancia enorme que, desde el punto de vista automovilista, tenían estas carreras, a las cuales asistían el Rey y Ministros, así como todo el Cuerpo Diplomático acreditado en España. Además de correrse el GRAN PREMIO DE ESPAÑA, estaba considerado el Circuito de Lasarte como internacional y él se ha llegado a correr el gran Premio de Europa. Actualmente se corre el peligro de perder la categoría de "Internacional", debido a que la Federación Internacional señala fechas y años, que de no verificarse las carreras, dan motivo a anularse los derechos para el futuro.

El Automóvil Club de Guipúzcoa ha estudiado durante el verano en curso, el poder llevar a término la carrera de automóviles, pero no pudiendo ésta verificarse en Lasarte, pretendieron realizarla en un "circuito urbano" que ya no es lo que corresponde al prestigio y categoría que había adquirido Lasarte.

En su consecuencia, se han puesto en relación conmigo por aquello de ser el Profesor Principal de Automovilismo de la Escuela Politécnica, si bien sus gestiones hayan sido exclusivamente de carácter privado y sin ninguna relación oficial con el cargo de Profesor ni con la Escuela; única y sencillamente por creer encontrar una persona de afecto a la causa automovilista y suficientemente preparada.

A mi regreso de San Sebastian y después de estudiar el problema tal como lo tiene presentado, no me gustaría hacer en absoluto nada sin hablar primero con Vd.; no solamente por solicitar su orientación y consejo, sino porque es interesantísima su protección y ayuda, puesto que nada han de poder hacer si no se lleva a término una variante en la carretera, que permita aislar el paso por el pueblo de Lasarte. De este modo consiguen además el obtener una recta de casi 2 Kms.; la cual haría ascender la categoría a la de "Circuito Internacional de Velocidad". Por cuenta particular, el Automóvil Club tiene hecho un estudio o anteproyecto de variante, según el cual asciende la obra a unos 5.000.000 de ptas., pero que sería factible de llevar a término muy rápidamente, quizás incluso ade-

lantando la obra con elementos o ayudas provinciales al existir la garantía de la aprobación y ejecución oficial.

Tengo en mi poder planos y datos para poderle explicar detenidamente de lo que se trata, y eso es precisamente lo que pretendía en la audiencia que tenía solicitada. Por eso al decirme en su Secretaría que por ahora le es completamente imposible conceder audiencia, es por lo que me permito adelantarle estas ideas, ya que no hay duda alguna que para poderse realizar las carreras en el verano próximo, se tendría que ir ganando desde ahora el tiempo posible, y ningún trabajo se puede llevar a término sin tener su aprobación y protección previa.

Perdone, mi General, este abuso de confianza que me tomo con esta carta, más aún, cuando sé lo agobiado que se encuentra de trabajo, pero le ruego considere como atenuante el interés que pongo en todo lo que es asunto de automovilismo.

Con este motivo, se reitera a sus órdenes su siempre affmo. s.s. y subordinado que le abraza,

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
y
Caminos Vecinales

Madrid, 5 de Octubre de 1949

Sr. Don Manuel Jiménez-Alfaro
CHAMARTIN,

Muy Sr. mio y distinguido amigo:

El Sr. Ministro, agobiado estos días por las obligaciones de su cargo, me entrega la carta que Vd. le dirigió con fecha 3 del corriente y me encarga le reciba para tratar del asunto que plantea en ella, referente al Circuito de Lasarte. Para ello puede Vd. venir a mi despacho cualquier día por la mañana y tendré mucho gusto en atenderle.

Atentamente le saluda y queda de Vd. affmo. s. s.

Firmado: Ildefonso Sánchez del Rio.

M. JIMÉNEZ-ALFARO
MAESTRO LASSALLE, 46
CHAMARTIN (MADRID)

Madrid, 6 de Octubre de 1949

Sr. Don José María Maquivar
Secretario del Real Automóvil Club de Guipúzcoa
Plaza de Oquendo
SAN SEBASTIAN.

Mi querido amigo:

Desde el día 29 del próximo pasado mes, se encuentra en Madrid el Ministro e inmediatamente me puse en relación con su Secretario particular para que me señalase la hora en que podría ir a verle. Me dijo el Secretario, Comandante D. Celso Fernández, compañero y amigo mio, que el General se encontraba extraordinariamente cargado de trabajo y que además volvía a ausentarse, cosa que he visto confirmada por los periódicos.

En vista de eso y como el asunto que llevamos en estudio no puede admitir mucha demora, le puse una carta (cuya copia le adjunto) para ver si podía hacer un paréntesis dentro de sus quehaceres, o al menos para que diese motivo a que me abriese camino.

Efectivamente; así ha sido, porque en la mañana de hoy he recibido una carta (cuya copia también le adjunto) en la cual podrá ver que el Director General de Carreteras me cita para hablar con él, cual

quier día de éstos. Procuraré ir pasado mañana y les tendré a Vds. al corriente de lo que se resuelva. De este modo, iremos ganando todo el tiempo preciso, sin inconveniente de que después y en seguida que pasen estos primeros días del reintegro del Ministro a su despacho, vaya a verlo y le dé cuenta de todo lo que se haya tratado y de nuestros planes futuros.

Le seguiré teniendo al corriente de todo, y solamente lamento que las gestiones no puedan ir a la velocidad que dicta mi deseo y voluntad. No obstante, creo que llegaremos a conseguir lo que nos proponemos.

A final del mes actual pienso ir por París para visitar el Salón del Automóvil, en que seguramente habrá muchas cosas interesantes de ver y estudiar.

Con saludos al Sr. Rezola a quien escribo en este mismo correo, y al Coronel Tortosa, le envía un abrazo su siempre buen amigo,

Manuel Jiménez Alfaro

Tienen Vds. que perdonar que, en mi carta al General Ladreda, me situe en el asunto que nos interesa con algo de más importancia de la que en verdad puedo ofrecer con mi situacion y cualidades personales. Sirva como atenuante a esta supuesta "presuncion" mi deseo de conseguir la ayuda y proteccion eficaz del General.

M. JIMÉNEZ-ALFARO
MAESTRO LASSALLE, 46
CHAMARTIN (MADRID)

Madrid, 11 de Octubre de 1949

Sr. Don José María Maquivar
Secretario del R. A. C. de Guipúzcoa
SAN SEBASTIAN.

Mi querido amigo:

Confirmando mi carta anterior, me es grato comunicarle que ayer por la mañana he tenido una larga conversación con D. Ildefonso Sánchez del Rio, Director General de Carreteras, el que ha resultado ser un entusiasta de las carreras de automóviles, y me ha dicho que no ha dejado de asistir ningún año a las que se celebraban en Lasarte.

El Ministro le había hablado del asunto que quería tratar con él, y por eso este Sr. me ha recibido con toda amabilidad y bien informado. Como resumen de la conversación, puedo decirle lo siguiente:

El Ministerio de Obras Públicas no cuenta ahora mismo, según me ha dicho, con fondos de ninguna clase, lo cual hace que cualquier petición que se haga que suponga para ellos la aprobación de gastos, sería difícil de sacar adelante. No obstante, me dice el Sr. Sánchez del Rio, en su buen deseo de ayudarnos, que si se pudiese estudiar una petición a base de que el Ministerio subvencionase la variante, entonces la cosa podría tener realidad. De la conversación he deducido que la subvención del Ministerio podría llegar a un 70 %, lo cual no deja de ser algo de mucha importancia e interesante.

Por otra parte, me dice el Sr. Sánchez del Rio, que si se pre-

tende terminar la variante para poder correr el circuito en el año próximo, que sería necesario entonces que en esa combinación a estudiar, se propusiese igualmente que la obra se llevase a término por Guipúzcoa, a base de recuperar la subvención indicada en dos o tres anualidades; es decir, que se ha de estudiar esto con algo de financiamiento.

Al indicarle que el presupuesto total pasaba un poco de los cinco millones de ptas., quedó muy extrañado de que, tratándose de una variante de sólo un par de kilómetros, aún teniendo en cuenta desmontes, viaducto etc., llegase a una cantidad tan elevada. Sobre este extremo, quedamos en que yo solicitaría de Vds. los datos necesarios para que, de una manera privada y particular, pudiese él comprobar o no la seguridad de esa impresión primera.

Tuvo la amabilidad de enseñarme el proyecto del presupuesto de Obras Públicas para el año próximo, en el cual incluyen una partida de 500.000 ptas. para subvenciones de carreras de automóviles, que en un principio distribuyen en tres partes de 150.000 ptas. cada una, con destino a las carreras de Barcelona, Madrid y Lasarte, dejando las 50.000 restantes para algo imprevisto. Lógicamente pienso yo por mi parte, que partiendo de esta base de distribución inicial, sería posible conseguir que los porcentajes fuesen diferentes, dado el que las carreras de Madrid y Barcelona son "recorridos urbanos" y en cambio la de Lasarte es "internacional". Esto no he querido de momento comentarlo, porque lo primero es resolver lo más fundamental, que es lo de la variante. He de agregarle también que el Sr. Sánchez del Rio reconoce que las carreras de Lasarte es superior a las demás y que tiene marcada importancia en cuanto al ingreso de divisas y reputación española.

Consecuencia de todo lo anterior, el asunto creo que se puede concretar en que el Automóvil Club de Guipúzcoa pueda conseguir la cooperación de la Diputación, Ayuntamiento, etc. de manera de poder afrontar el problema en todas sus facetas, presentándolo a su vez a la Caja de Ahorros o Entidad que Vds. juzguen mejor, Banco, etc., de manera que puedan adelantar el pago de ese 70 % que luego han de recuperar del Ministerio. Haciendo esto rápida-

M. JIMÉNEZ-ALFARO
MAESTRO LASSALLE, 46
CHAMARTIN (MADRID)

mente, el Ministerio resolvería en seguida, y todo se podría poner en marcha sin pérdida de tiempo. Lo relativo a las reparaciones y entretenimiento que pueda tener la parte destinada al circuito, me dijo que no habría que preocuparse lo más mínimo, porque ellos lo resolverían a plena satisfacción.

Creo que con esta carta puede Vd. formarse perfectamente su composición de lugar; pero si Vd. considerase conveniente el que tuviésemos una conversación personal, ya sabe que por mi parte no hay inconveniente alguno en ir a ésa, sólo que habría que tomar por eje a un domingo o día festivo, porque actualmente tengo clase diaria en la Escuela y no me agrada faltar con frecuencia a ella.

Olvidaba decirle que una vez estudiado en principio, lo relativo a la resolución de cuanto le indico en esta carta, es indispensable que una Comisión de Vds., formada con elementos que Vds. juzgasen interesantes o representativos de la aportación a realizar, viniese a saludar personalmente al Ministro de Obras Públicas, para que estas gestiones privadas que yo he realizado, tomen el carácter de seriedad que siempre es conveniente y que tanto suele agradar a Sres. que están en las alturas.

La carrera de Madrid esperan poderla celebrar el día 30 del corriente mes. El Sr. Sánchez del Rio está muy entusiasmado y al parecer forma parte del Comité organizador o al menos cuentan con él muy intensa y directamente. Me han explicado el circuito que es en la Ciudad Universitaria y a base de unos 3 Kms., como el de Barcelona, pero sin poderle precisar exactamente mi opinión porque todavía no sé bien los límites de dicho circuito.

Comentamos también todo lo relativo a dificultades de control

del público, así como a las posibilidades de apuestas, que al igual que yo, considera que es un extremo interesantísimo sobre todo tratándose de Lasarte, tan metido dentro de los veraneantes franceses y españoles.

Cuando le vea también le indicaré algo sobre dar entrada, o buscar la protección de algún otro Ministerio, que bien pudiera ser el de Gobernación (por aquellos del turismo), o bien el de Asuntos Exteriores, por lo que en sí supone de atracción para franceses y demás extranjeros que veranean por el Sur de Francia.

Con saludos al Sr. Rezola y al Coronel Tortosa, le envía un abrazo su siempre buen amigo,

Manuel Jiménez Alfaro

Este recorte pertenece al Diario frances L´Equipe de fecha 12 de Octubre de 1949

La C.S.I. a adopté la formule 500 cmc.

Au cours de sa dernière réunion, tenue à Paris, la Commission Sportive Internationale a décidé d'adopter une formule internationale de course pour voitures de 500 cmc. sans compresseur, en voici les caractéristiques :

— véhicules à quatre roues,

— poids minimum à vide, sans lest 200 kg.,

— hauteur minimum au-dessus du sol : 0 m 10,

— deux freins indépendants conformes au code de la route,

— échappement dirigé de façon à ne pas gêner les autres conducteurs,

— protection pare-flammes entre le moteur et le conducteur,

— rétroviseur.

En outre, les courses ne devront pas comporter une distance inférieure à 50 km., et la longuer du circuit devra avoir un minimum de 1.500 mètres. Il est spécifié également que le départ d'une épreuve sera donné « lancé » si toutes les voitures concurrentes ne sont pas munies d'un demarreur, indépendant ou non du véhicule.

Cette formule est intitulée : formule internationale n° 3.

En décidant que les circuits ne devraient pas avoir un développement inférieur à 1.500 mètres, la CSI a voulu éviter, sans doute, que des courses soient disputées sur des pistes trop courtes, aménagées n'importe ou, dans le seul but de « faire du cirque » ce qui se serait produit immanquablement; aussi nous ne pouvons que l'approuver.

Mais nos représentants à la CSI auraient du se souvenir, cependant, que le Circuit des Remparts, à Angoulême, n'a que 1.287 mètres; et Angoulême se prêterait admirablement à une course de 500 cmc. En outre il est paradoxal d'imposer un minimum de 1.500 mètres pour les 500 cmc. alors qu'il n'est pas interdit de courir avec des deux litres, par exemple, sur un circuit moins long — M. H.

Este recorte pertenecer al Diario francés L´Equipe de fecha 11 de Octubre de 1949

LE CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL 1950

JANVIER — 6 : Argentine : Circuit de Mar del Plata ; 16 : Argentine : Circuit de Rosario (Santa-Fé) ; 22-29 : Monaco : 20e Rallye automobile de Monte-Carlo (tourisme).

FEVRIER. — 11-12 : Italie : Rallye de Sestrières (S.T.).

MARS. — 18 : Suisse : Rallye international des Neiges (T.S.) ; 24-25-26 : France : 3e Rallye international Lyon-Charbonnières ; 26 : Italie : Coupe Inter-Europa à Monza (S.T.) ; 26 : France : Circuit de vitesse pour voitures de sport.

AVRIL — 2 : Italie : Targa Florio-Tour de Sicile (S.T.) ; 4-10 : France : 3e Rallye soleil Cannes ; 10 : Gde-Bretagne : Goodwood Circuit Racing (formule libre C) ; 10 : France : Grand Prix automobile de Pau (F 1) ; 16 ou 10 : France : 2e Circuit international de vitesse pour voitures de série ; 16 : Italie : Grand Prix de San Remo (F 1) ; 16-22 : Pays-Bas : Rallye des Tulipes (T.) ; 22-23 : Belgique : Rallye international des Floralies Gantoises ; 23 : Italie : Mille Miles 1950 (S.T.) ; 30 : France : Grand Prix de Paris (F 1).

MAI. — 6-7 : Suisse : 2e Rallye international pour autocars à Montreux ; 7 : Finlande : ELAINTARHANAJO DJURGARDSLOPPET (S.) ; 7 : Italie : Grand Prix de Modène (F 2) ; 7 : France : Grand Prix du Cinquantenaire de l'A.C. du Nord (F 2) ; 7 : Suisse : Course internationale en circuit ferme, Erlen (F 2) ; 13 : Gde-Bretagne : GRAND PRIX OF GREAT BRITAIN (GRAND PRIX D'EUROPE) (F 1) ; 14 : Belgique : Course pour voitures de 2 litres à Mons (F 2) ; 18 : Luxembourg : GRAND PRIX DE LUXEMBOURG (S ou F 2) ; 18-21 : Portugal : RALLYE INTERNATIONAL DE LISBONNE-ESTORIL ; 18-21 : Belgique : Rallye Benefralux (Hollande-Belgique-Luxembourg) ; 21 : Monaco : GRAND PRIX DE MONACO (F 1) ; 27 : Gde-Bretagne : Ulster Trophy Road Races (formule libre C) ; 27-4 juin : France : Rallye international de l'Atlas Marocain ; 28 : France : Circuit de vitesse d'Aix-les-Bains (F 2) ; 28 : Belgique : Gd Prix des Frontières (F 2) ; 28 : Italie : Grand Prix de l'Autodrome à Monza (F 2 et 1) ; 30 : Etats-Unis : INDIANAPOLIS 500 MILES INTERNATIONAL SWEEPSTAKES.

JUIN. — 4 : Suisse : GRAND PRIX DE SUISSE (F 1 et 2) ; 4 : Italie : Coupe de la Toscane à Florence (S.T.) ; 4-5 : France : Bol d'Or automobile ; 10-20 : Rallye gastronomique du Cinquantenaire de l'Automobile ; 10-11 : Suisse : 3e Course internationale de côte de la Vue-des-Alpes (T.S.C.) ; 10-11 : Pays-Bas : Course internationale de voitures de sport, 10-11 : Norvège : Grand Prix de Norvège (S.) ; 11 : France : Circuit automobile des Remparts (F 2) ; 11 : France : 13e Grand Circuit des Vosges (S.T.) ; 11 : Italie : Gd Prix de Rome (F 2) ; 11-12-13 : France : Rallye international du Dauphiné ; 12-17 : Belgique : Rallye international de Belgique ; 18 : Belgique : GRAND PRIX DE BELGIQUE (F 1) ; 21-25 : Autriche, Italie, Suisse : Coupe internationale des Alpes (S.T.) ; 22 : Gde-Bretagne : Isle of Man Road Races (formule libre C) ; 23-24-25 : France : Rallye international du Rhône ; 24-25 : France : 24 Heures du Mans ; 25 : Portugal : 9e Circuit de Vila Real (S.) ; 25-29 : Yougoslavie : Course de vitesse à Opatija ; 29 : Italie : Tour de l'Ombrie (Perouse) (ST).

(A suivre)

N.B. — F 1 : formule internationale n° 1 ; F 2 : formule internationale n° 2.

Le Grand Prix de l'A.C.F. à Reims

Le Grand Prix de l'A.C.F., dont la date est fixée au 2 juillet 1950, aura lieu à Reims, sur le fameux circuit de Gueux.

Départ des Européens en Amérique du Sud

La saison sportive, en Amérique du Sud, débutera en décembre, le 4 exactement, par le Grand Prix de Buenos-Aires.

Plusieurs Européens participeront aux courses sud-américaines et, déjà, nous savons que Louis Chiron, Farina, Villoresi, Ascari et de Graffenried s'embarqueront le 16 novembre à Gênes.

Whitehead, Parnell et Bira rejoindront peut-être les premiers nommés.

TUYAUX D'ECHAPPEMENT

— *Les coureurs argentins Fangio et Campos ont passé commande, en Italie, d'une 2 litres Ferrari à compresseur.*

Este recorte pertenece al Diario Francés L´Equipe de fecha 13 de Octubre de 1.949 continuacion a la nota del 11 de Octubre 1949

Le calendrier international 1950 (1)

Nous avons publié la première partie du calendrier sportif international pour 1950. En voici la suite :

JUILLET. — 2 : France : GRAND PRIX DE L'A.C.F. (F 1) et Coupe des petites cylindrées (F 2) ; 2 : Suisse : Course internationale de côte Sierre-Montana-Crans (T.S.C.) ; 8 : Irlande : Leinster Trophy Race (formule libre C) ; 8-9 : Belgique : Grand Prix des 24 Heures (S.T.) ; 9 : France : Grand Prix international de côte du Mont-Ventoux (C.S.) ; 9 : France : Rallye international de Dax ; 9 : Italie : Gd Prix de Bari (F 1) ; 12-21 : France : 13e Rallye international des Alpes (à moins d'accord avec Autriche, Italie, Suisse pour fusion dans la Coupe internationale des Alpes) ; 13 : Gde-Bretagne : Jersey Road Races (F 1 et 2) ; 16 : France : Circuit automobile d'Albi (F 1 et 2) ; 16 : Italie : Coupe des Dolomites (S.T.) ; 23 : Pays-Bas : GRAND PRIX DE HOLLANDE (F 1) ; 23 : Italie : Circuit du Paustilippe (Naples) (F 2) ; 23 : France : Course d'endurance à Montlhéry (S.) ; 29-30 : 4e Rallye international d'Evian (F 1) ; Suisse : Grand Prix des Nations ; 30 : Italie : Grand Prix de Genève (F 2) ; 30 : Italie : Course de côte Suse-Mont-Cenis (F 2 et S.).

AOUT — 6 : France : Grand Prix automobile du Comminges (F 1) ; 6 : Italie : Course de côte du Grand Saint-Bernard (F 2 et S.) ; 6 : Allemagne : Grande course de montagne Freiburg-Schauinsland (C.S.) ; 15 : Italie : Circuit de Pescara (F 1) ; 16-20 : Belgique : Rallye Liège-Rome-Liège ; 19-20 : France : Rallye de l'Iseran ; 20 : Suède : COURSE DE VITESSE A STOCKHOLM (S.T.) ; 20 : Allemagne : Grand Prix d'Allemagne (F 1) ; 20 : France : Circuit de vitesse de la Baule (F 2) ; 26 ou 12 : Grande-Bretagne : Circuit Races Silverstone (F 1 S.T.) ; 24-27 : Italie : Stella Alpina (T.) ; 27 : Suisse : Course internationale de côte de la Maloja (T.S.C.).

SEPTEMBRE. — 3 : Italie : GRAND PRIX D'ITALIE A MONZA (F 1) ; 7-12 : Suisse : Rallye international Interlaken (T.S.) ; 9 : Irlande : Course du Irish Motor Racing Club (C.S.) ; 5-12 : Pologne : 15e CONCOURS INTERNATIONAL AUTOMOBILE (S.T.) ; 10 : Belgique : Course pour voitures de 2 litres à Mettet ; 10 : Italie : Circuit de Modène (F 1) ; 15-16 : Gde-Bretagne : Tourist Trophy (R.A.C.) (S.T.) ; 17 : Espagne : 10e Gran Premio Pena Rhin (F 1) ; 7e Copa Barcelona (F 2) ; 17 : Italie : 1re Tour Emilia Romagna (S.T.) ; 24 : Italie : Course de côte Pontedecimo Giovi (Gênes) (S.) ; 24 : Tchécoslovaquie : GRAND PRIX TCHECOSLOVAQUE (F 1).

OCTOBRE. — 1er : Yougoslavie : Grand Prix de Yougoslavie à Belgrade ; 8 : France : Grand Prix du Salon (F 1 et S.) ; 15 ou 23 : Italie : Circuit du Lac de Garde (F 2) ; 22 : Portugal : Grand Prix de l'A.C. de Portugal (S.).

NOVEMBRE — 12 : France : Grand Prix automobile du Maroc à Casablanca (F 1).

N.B. — F 1 : formule internationale n° 1 ; F 2 : formule internationale n° 2.

(1) Voir **L'Equipe** du 11 octobre.

15 de Octubre de 1.949

Sr. Dn. Manuel Jimenez-Alfaro
Maestro Lassalle,46
Chamartin (Madrid)

Mi querido amigo:

He recibido sus dos amables cartas fechadas en 6 y 11 del corriente mes respectivamente, con la primera de las cuales adjuntaba copia de la carta que dirigio al Sr. Ministro y de la que recibio Vd. del Sr. Director General de Carreteras.

Veo que la impresion que ha sacado Vd. de su primer contacto con el Ministerio es buena, ya que incluso se da el caso siempre favorable de tropezar con un Director General entusiasta de las carreras y buen conocedor del circuito de Lasarte.

Dare cuenta de toda la informacion que me facilita Vd. a nuestro Presidente Dn. Manuel Rezola y estudiaremos la mejor manera de enfocar este asunto en San Sebastian de acuerdo con las lineas generales que Vd. señala.

Yo creo que tratandose de una variante de carretera de primer orden el costo integro de la obra deberia ser por cuenta del Ministerio y que si este no tiene de momento disponibilidades que haga su financiacion en varias anualidades, gestionando nosotros en esta el anticipo de la totalidad para que en un reducid tiempo pueda estar terminada la reforma. Es decir que en vez de recuperar la subvencion del 70% en dos o tres anualidades se recupere la totalidad en cuatro o cinco años. A mi modo de ver esta formula es mas factible para nosotros y hasta mas justa, por otra parte al aumentar las anualidades no parece haya de tener inconveniente en ello el Ministerio.

Es interesante el detalle de que el presupuesto de Obras Publicas consigne una subvencion para carreras de automoviles; 500.000 pesetas es poca cosa, pero revela que en las alturas hay cuando menos quien se preocupa por el deporte automovilista.

Por correo certificado le remitire el ante-proyecto de la variante que Vd. ya conoce, para que pueda enseñarlo al Sr. Sanchez del Rio o en donde Vd. juzgue de interes .

Por otra parte, vista la buena acogida que ha tenido su exposicion en el Ministerio ¿no le parece seria oportuno interesar al Caudillo y poder asi contar con su beneplacito y ayuda?.

Concretado aqui el proyecto iria a esa una Comision que juntamente con Vd. visitaria a los Ministros y Altas Jerarquias dando asi al asunto estado oficial.

.....

Le reitero el agradecimiento de este Club y el mio particular por el interes y acierto de sus primeras gestiones en favor de nuestras carreras; no quisieramos volver a molestarle obligandole a hacer un nuevo desplazamiento a esta, en todo caso muchas gracias por su ofrecimiento y lo tendremos en cuenta si fuera necesario.

Si en su viaje a Paris pasa por aqui, no deje de avisarme porque tendremos mucho gusto en saludarle.

Reciba un abrazo de su buen amigo

M. JIMÉNEZ-ALFARO

Madrid, 17 de Octubre de 1949

MAESTRO LASSALLE, 46
(CHAMARTÍN) MADRID

Sr. Don José María Maquivar
Secretario del R. A.C. de Guipúzcoa
Plaza de Oquendo
SAN SEBASTIAN.

Mi querido amigo:

Acuso recibo de su atta. fecha 15 del corriente y estoy perfectamente de acuerdo con cuanto en la misma me indica. Creo al igual que Vd., que una vez estudiado el asunto con todo detenimiento y contando con la base de que ya admiten un 70 % a cargo del Estado, ha de ser muy fácil conseguir el pago de la totalidad. Para ello, como Vd. muy bien dice, es necesario consolidar el contacto, que yo he iniciado, con la visita al Ministro, e incluso al Caudillo. Esta última gestión no considero prudente hacerla aislada y personalmente (aunque me sería factible) sin que de antemano se haya hablado con el Ministro, para tener la seguridad de que éste va a estar a nuestro lado.

Creo además que deben Vds. de pensar sobre lo que le indicaba en mi carta de otros Ministerios, porque es necesario completar la ayuda que pueda dar el de Obras Públicas con otros conceptos que al fín y al cabo dependen de los otros Ministerios a que aludo.

En cuanto reciba los documentos que me anuncia, haré nuevas

gestiones y le volveré a escribir. Pero de momento lo más interesante es que se pueda presentar una cosa concreta y urgente.

Con afectuosos saludos para el Sr. Rezola, para el Coronel Tortosa y para el Conde de Torrubia, le envía un abrazo su siempre buen amigo,

Manuel Jiménez Caro

19 de Octubre de 1.949

Sr. Dn. Manuel Jimenez Alfaro
Maestro Lassalle 46.
Chamartin (Madrid)

Mi querido amigo:

Le confirmo mi carta de 15 del corriente y ayer le remiti certificado el ante-proyecto de variante para que lo utilice Vd. como mejor convenga.

Le agradecere que este asunto de la variante se lleve con la mayor reserva para no despertar una excesiva codicia entre los propietarios de los terrenos afectados. Ya sabe Vd. que no solo son necesarios los terrenos por donde se ha de abrir la nueva carretera sino que son tan indispensables aquellos que quedando a ambos lados de la misma habran de utilizarse para instalacion de tribunas, servicios y aparcamiento de coches.

Le abraza su buen amigo

M. JIMÉNEZ-ALFARO Madrid, 21 de Octubre de 1949 Hoja n.º .....

Señor Don José Maria Maquivar
Secretario del R. A. C. de Guipúzcoa
SAN SEBASTIAN.

Mi querido amigo:

Acabo de recibir su atta. carta fecha 19 del corriente, y no tenga Vd. cuidado alguno de que por mi parte se ha de llevar con la mayor reserva todo cuanto afecte al proyecto de la variante de carretera, con miras al Circuito Nacional. No debo de ocultarle, sin embargo, que si bien puedo hacer referencia a esta reserva al hablar con el Director General de Carreteras e incluso con el Ministro, tengo que dejar esta indicación al criterio de ellos, y por lo tanto, siempre se corre algún peligro.

He recibido el Ante-Proyecto de la variante. Le tendré a Vd. al corriente de las gestiones que vaya haciendo, pero sería necesario para que éstas sean más eficaces, que me diesen Vds. alguna ampliación más concreta sobre los extremos a que hacía referencia en mi última carta. Tanto al Director General de Carreteras, como especialmente al Ministro, he de hablarles concretando ya ideas y hasta marcando posibles hechos. Esto es tanto más necesario cuanto que estas visitas han de ser escalones para ultimar el asunto con el Generalísimo.

El Ministro se pasará esta semana que entra en Barcelona, con motivo del Congreso Químico que allí se celebra. Pero este tiempo podemos aprovecharlo como plazo para que Vds. puedan indicarme sus orientaciones sobre cuanto anteriormente les indico.

Con afectuosos saludos al Sr. Rezola y al Coronel Tortosa, reciba un abrazo de su siempre buen amigo,

Manuel Jiménez Alfaro

M. JIMÉNEZ-ALFARO

Madrid, 10 de Noviembre de 1949

MAESTRO LASSALLE, 46
(CHAMARTÍN) MADRID

Sr. Don José María Maquibar
Secretario del R. C. de Guipúzcoa
SAN SEBASTIAN.

Mi querido amigo:

He tenido que retrasar mi regreso de París, y por eso me ha sido imposible detenerme, como pensaba, en San Sebastián. Llegué ayer por la tarde en coche a eso de las 6, para continuar viaje en el expres. Por eso no me ha sido posible avisarles tal como habíamos quedado. Le escribiré dentro de unos dias y entonces le comunicaré algunas noticias sobre el asunto que llevamos en marcha.

Con este motivo le envía un abrazo su siempre buen amigo,

Manuel Jiménez Alfaro

14 de Noviembre de 1.949

Sr. Dn. Manuel Jimenez Alfaro
Chamartin (Madrid)

Mi querido amigo:

Acabo de recibir su grata del 10 actual y lamento no haber tenido el gusto de saludarle a su regreso de Paris donde supongo habra visto cosas interesantes.

Le remito una nota resumen del cambio de impresiones que tuvimos con Vd. para que le sirva de recorditario o guion en sus gestiones.

Cuando buenamente pueda me escribe informandome de la marcha del asunto.

Reciba un abrazo de su siempre buen amigo

Jose Maria Maquibar

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

TELEGRAMAS } AUTOGUI
TELEFONEMAS

TELEFONO 1-15-29

SAN SEBASTIAN
PLAZA DE OQUENDO

Nota para el Sr. Jimenez-Alfaro

Obras Publicas. Pago total de la variante por el Estado - Anticipo de las Corporaciones locales - Arreglo del Circuito por el Estado en aquellos trozos de carretera que le pertenecen.

Gobernación. Consulta en la Dirección Gral. de Arquitectura para que se declare ZONA VERDE toda la zona que comprende la variante a ambos lados de la carretera, con el fin de que no pueda haber en ella mas edificaciones que las destinadas a tribunas y demás servicios necesarios para la organización de las carreras.

Situación especial del Ayuntamiento de Hernani que le correspondería percibir el impuesto de espectáculos por estar el emplazamiento de las tribunas en su término municipal. Posibilidad de que estos impuestos sean para el Ayuntamiento de San Sebastián por ser éste el que contribuirá en una parte importante a la financiación de las carreras.

Posibilidad de obtener subvenciones de la Presidencia y Ministerios de Asuntos Exteriores, Gobernación e Industria teniendo en cuenta la gran propaganda de caracter internacional que supone para España el Circuito de Lasarte el que dadas sus características y abolengo debería ser considerado como Circuito Nacional.

M. JIMÉNEZ-ALFARO Madrid, 18 de Noviembre de 1949 Hoja n.º .....

Sr. Don José María Maquibar
Secretario del R. A. C. de Guipúzcoa
SAN SEBASTIAN.

Mi querido amigo:

He estado esta mañana hablando extensamente con el Sr. Sánchez del Rio, pudiéndose resumir la conversación en los extremos siguientes. Una vez el Sr. Sánchez del Rio ha visto el anteproyecto que Vd. me había enviado, queda conforme en que el presupuesto es normal, pues él no se había dado cuenta de que hay un viaducto de 20 m. de largo y altura central de 19 metros. Hemos estado mirando bien este trazado, y como al parecer ha tenido mucho trabajo en este último tiempo, se ha quedado con la Memoria para seguir mirándola con mayor detenimiento.

Sigue defendiendo su punto de vista de que, si bien se trata de una variante interesante y que afecta a una carretera de primer orden, no es de momento urgente, y por tanto, para que se pueda conceder preferencia, tiene que ser a base (como anteriormente había dicho) de que se ofrezca por las Organizaciones de Guipúzcoa el porcentaje que él habia señalado.

Razonando por mi parte lo que esto puede suponer y que incluso pudiera ser motivo de que nunca se pudiera contar con un Circuito nacional, así como también, comentando con él la necesidad de disponer de las zonas o fajas de terreno cercanas a dicha variante, el Sr. Sánchez del Rio me ha dado una idea que en principio, parece ser que podría resolver todas las dificultades que en el momento actual encontramos y que fueron motivo de nuestra última conversación en ésa.

Considera el Sr. Sánchez del Rio que al resolver esta cuestión de la variante, orientada como preferencia en la necesidad de contar con un Circuito nacional, se podía tramitar el expediente a base de que por el Ministerio de Obras Públicas se fuese a la expropiación no sólo del terreno necesario para la autopista, sino a fajas o zonas laterales de 50 ó 60 metros ó más, si fuese preciso, que quedasen libremente a disposición o bajo el control de la Diputación de Guipúzcoa. De este modo el problema financiero toma un aspecto completamente diferente; pues la Diputación o el organismo que fuese, puede negociar con la plusvalía de dichas fajas de terreno, reservándose para sí aquellas partes que puedan interesarle para tribunas, paseos, etc., etc., con miras a las carreras nacionales e internacionales.

Si esto se estudia también dando tanteo a una inmobiliaria, construyéndose hoteles de fines de semana o incluso de veraneo, creo que la idea puede efectivamente llevarnos a una solución defi-

nitiva.

Una vez estudiado todo esto y madurando unas y otras ideas, hay que llegar a una cosa definitiva, la cual sea debidamente presentada en una visita oficial al Ministro de Obras Públicas, al cual, como es natural, tenemos que ver antes de que a esto se le dé el trámite correspondiente.

Por hoy no hago más que comunicarle el resultado de la entrevista de esta mañana, al objeto de que vean Vds. que por mi parte no se abandona el asunto y a su vez que vayan pensando en esto que les digo. Por mi parte, pensaré también en ello y pronto les volveré a escribir.

Los comentarios que he oido de la carrera de Madrid, no parecen muy satisfactorios. Pues si bien el público ha demostrado gran entusiasmo, parece ser que no ha quedado satisfecho desde el momento en que las velocidades medias han sido pequeñas, la carretera muy monótona por el pequeño número de participantes y las velocidades reducidas, dada la cubicación elegida. Por otra parte, parece ser que calculan que unas 30.000 personas han entrado sin pagar, a pesar de que por tratarse de un circuito urbano creían que lo iban a poder controlar.

Saludos a D. Manuel Rezola a quien no envio copia de esta carta porque ya se que Vd. la leerá y comentará con él. Un abrazo de su siempre buen amigo,

Manuel Jimenez Caro

M. JIMÉNEZ-ALFARO

MAESTRO LASSALLE, 46
(CHAMARTÍN) MADRID

Madrid 20 Noviembre 1.949

Sr. Dn. José Mª Maquibar
Secretario del R.A.C. de G.
Plaza de Oquendo = SAN SEBASTIAN

Mi querido amigo:

Ayer tarde he estado con el Conde de Torrubia, al cual he dado (como de costumbre) copia de la carta mia fecha 18 del cte. y he comentado con él el fondo del asunto.

Creo que la solución que les indico puede ser definitiva, y resuelve todos los problemas que tan acertadamente nos habia indicado Dn. Manuel Rezola: es decir, que quedando dichos terrenos bajo la custodia y control, de la Diputación Provincial (por ejemplo), yá no existirian esos peligros de edificaciones, impuestos del Ayuntamiento de Hernani etc.... y se asegu raria para siempre el Circuito Nacional. Estudiando bien la "plus-valia", etc... se obtendria un "estudio economico", en el cual se determinarian las distintas zonas de "Tribunas", edificios para Clubs Deportivos etc... zonas para edificaciones de Hoteles "fin de semana", etc... es decir, que se distribuirian las dos fajas de terrenos colindantes, segun fuese conviniendo, y siempre sujetos al fin de la Carrera Nacional ó Internacional.

Pensando sobre esto, llego a lo siguiente:

Longitud de la variante (proximamente)	2.000- mts.
Importe del Presupuesto (idm)	5.200.000= pts
Aportación del 30-%, por control y urgencia	1.560.000= "

Si se adquiere la propiedad (como expropiación forzosa) de las dos fajas colindantes de 60 ú 80- mts cada una, resultaria:

Faja de 60- mts a ambos costados: 60 x 2 x 2.000 = 240.000- metros cuadrados.
Recargo por m^2 de la cantidad adelantada ó pagada
en el Presupuesto ..... 6,50 pts/m^2
(1.560.000 / 240.000 = 6,50)

Faja de 80 mts a ambos costados: 80 x 2 x 2.000 = 320.000- metros cuadrados.
Recargo, como en el caso anterior ..... 4,90 pts/m^2

La determinación de estas fajas colindantes, tiene que ser una consecuencia de estudio sobre el propio terreno. Mientras mayor sean estas, menor es el recargo resultante por metro cuadrado, si bien tambien es mayor el capital a invertir, y por lo tanto los intereses de amortización etc...

Logicamente que esto no es posible precisarlo desde aquí y mucho menos por persona, como yo, que no conozco en detalle la zona de referencia, ni tampoco conozco la organización economica guipuzcoana. Es un caso de fuerzas vivas, (palabra muy de moda) en donde se determine la Entidad ó Corporacion que ha "de llevar la batuta" ó "dar la cara", y alrededor de la cual han de actuar la Caja de Ahorro, los Bancos ó quien sea. Se puede decir que en definitiva es un terreno y un usufructo (el del Circuito) que queda hipotecado.

Es indispensable estudiar ante todo este problema, que ha de ser base de las gestiones oficiales a hacer con el Ministro, y luego con el mismo Generalisimo. Para este ultimo, el que se inaugure el Circuito en el año 1.951 con la Copa de Europa, es algo que le ha de agradar mucho.

Detrás de esto ha de venir tambien lo de estudiar con Propaganda, Frente de Juventudes etc... todas las aportaciones que puedan interesar, hablando con el Sr. Rocamora (me parece recordar que buen amigo del Sr. Rezola), así como con los demás Ministerios a los cuales les pueda llegar la cuestión por algun concepto más o menos "forzado". Formar una buena Comisión ó Comité Directivo de "llorones", que sepa sacar el mejor partido de todo. Por ultimo, no olvidar la posibilidad de ofrecer ciertos terrenos al Instituto Nacional de Previsión ó al Instituto Nacional de la Vivienda, segun existan o nó por partes de dichas zonas, problemas o nó de Viviendas, de Talleres ó Almacenes. En fin

M. JIMÉNEZ-ALFARO

MAESTRO LASSALLE, 46
(CHAMARTÍN) MADRID

que resulta ridiculo que por mi parte pretenda dar orientaciones sobre cosas que Vds. conocen y dominan mucho mejor que yo, y dandome ahora cuenta de ello, suspendo mis comentarios.

Solo me resta decirles, que si en cualquier momento considerasen necesario que cooperase personal y directamente en alguna gestión que considerasen conveniente, que cuente completamente conmigo. Solamente deben de tener en cuenta que ahora explico Clase diaria y por lo tanto si hubiese de ir a esa ó a algun otro sitio, tendria que ser procurando perder el menor numero de fechas e incluso aprovechando las fiestas, que ahora en este mes que entra son muchisimas.

Creo que hemos ganado mucho en el tiempo que venimos estudiando la puesta en marcha de ese Circuito tan interesante. No saben cuanto disfrutaria con ver correr nuevamente por Lasarte. Sigamos con optimismo que todo llegará. Por otra parte ha venido muy bien lo del Circuito de Madrid, que ha servido para que se recuerde con nostalgia a Lasarte.

Que ahora quedo esperando sus noticias. Saludos a Dn. Manuel Rezola y al Coronel Tortosa, y para Vd. un abrazo de su siempre buen amigo

Manuel Jiménez Alfaro

Como anteriormente le digo, y para su tranquilidad, entrego copia de esta carta al Conde de Torrubia.

24 de Noviembre de 1.949

Sr. Dn. Manuel Jimenez Alfaro
Chamartin (Madrid)

Mi querido amigo:

Han sido en mi poder sus gratas de 18 y 20 del corriente.

Don Manuel Rezola se encuentra ausente en París hasta los primeros dias del mes próximo, tan pronto como vuelva le daré cuenta del contenido de sus dos citadas.

Apunta Vd. una fórmula interesante que pudiera servir de base para que nuestras Corporaciones se animasen a respaldar el proyecto. La expropiación como Vd. dice la haría el Ministerio de Obras Publicas, pero quedando esos terrenos a disposición de la Diputación en realidad sería ésta la que tendría que abonar a los propietarios el importe de dicha expropiación para luego beneficiarse de la plus-valía. Claro que los expedientes de expropiación son siempre largos, pero con todo tal vez sea el camino mas corto y seguro para llegar a buen fin.

Como le digo el próximo mes informaré de todo esto a Don Manuel y tendré a Vd. al corriente de lo que se decida.

Mis saludos para el Conde de Torrubia y reiterándole mi agradecimiento le abraza su siempre buen amigo

José María Maquíbar

"EL PURA-SANGRE DEL AUTOMOVIL"

BUGATTI

U. TARABUSI

AGENTE GENERAL

PLAZA SALESAS 6 TELEFONO 56307

Telegramas: "TARABUGATTI"

MADRID, 26 de Noviembre de 1949

Sr. Presidente del Real Automovil Club de Guipuzcoa, SAN SEBASTIAN.

Muy Sr. mío:

Tengo el gusto de dirigirme a Vd. por indicación del Sr. Pombo, Presidente del Comité Organizador del "I Gran Premio de Madrid", con el cual he tenido amplias relaciones con motivo de la traida a España de coches y corredores para este "I Gran Premio de Madrid".

Podría ofrecer a Vd. la traida a S.Sebastián de 24/28 corredores con sus respectivos coches de fórmula 1 ó 2, según lo conviniesen, y corriendo todos los gastos de mi cuenta, tanto de corredores, como de mecánicos, camiones, pase de fronteras, premios de salida etc., es decir todos los gastos de los corredores, menos los premios de llegada, que serían dados por Vds.

El precio sería alrededor de las 800.000.- según la fórmula y el número de coches.

Pienso que si Vds. organizasen esta manifestación deportiva en la Gran Semana de San Sebastián con el núcleo de veraneantes y de franceses que cruzan diariamente la frontera, sería un gran éxito tanto deportivo como económico.

Ruego a Vd. que, en caso de que le interese, me escriba, y como referencia puede Vd. preguntar a Dn. Florentino Pombo Romero Robledo, Presidente del Comité Organizador "I Gran Premio de Madrid", calle de Victor Hugo nº 1, Madrid.

En espera de su contestación queda de Vd. muy atentamente,

U. Tarabusi

16 de Diciembre de 1.949

Sr. D. U. Tarabusi
Plaza Salesas,6
M A D R I D

Muy Sr. nuestro:

Contestando a su atta. 26 del mes ppdo. debemos manifestarle en primer lugar que el motivo de la tardanza en acusar recibo a su escrito es debido a que hasta la fecha no se había reunido la Comisión Deportiva de este REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA para estudiar la proposición presentada por Vd..

Después de examinada la cuestión por la citada Comisión se ha llegado a determinar que si en el próximo verano se llega a organizar nuevamente el Gran Premio Automovilista de Lasarte se seguiría el mismo procedimiento que anteriormente se siguió en el montaje de los Grandes Premios por este Club, consistente en ponerse en relación directa con los posibles participantes en la Prueba automovilista.

Con este motivo, agradeciéndole de todas formas su amable invitación, le saludan suyos affmos.ss.ss. q. e. s. m.

REAL AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA
El Vocal-Secretario

M. JIMÉNEZ-ALFARO

MAESTRO LASSALLE, 46
(CHAMARTÍN) MADRID

Madrid, 23 de Diciembre de 1949

Sr. Don José Mª. Maquibar
Secretario del R. A. C. de Guipúzcoa
SAN SEBASTIAN.

Mi querido amigo:

Hace tiempo que nada se de Vds. en relación con mi última carta. Supongo que como les proponía una solución que no puede improvisarse, éste será el motivo de que no haya recibido ninguna impresión. Es de suponer que el Sr. Rezola haya ya vuelto y que tengan Vds. esto en estudio.

Aprovecho la ocasión para reiterarle mi deseo de que pasen unas magníficas Pascuas y tengan mucha suerte y salud en el año próximo.

Con saludos para el Sr. Rezola y el Coronel Tortosa, le envía un abrazo su siempre buen amigo

Manuel Jiménez Alfaro

24 de Diciembre de 1.949

Sr. Dn. Manuel Jimenez Alfaro
Maestro Lassalle, 46.
Chamartin, (Madrid)

Mi querido amigo:

Supongo recibiria Vd. mi carta de 24 Noviembre ppdo..

Le pongo estas líneas, primero para felicitarle las Pascuas y el año nuevo y después para darle una explicación de nuestro prolongado silencio.

El Sr. Rezola llegó de Paris hara unos quince dias, pero el cúmulo de asuntos atrasados que encontró a su regreso, unido a los corrientes que se presentan al terminar el año ha hecho que todavía no haya podido hablar con él despacio de nuestras cosas. Espero hacerlo pronto y entonces tendré el gusto de volver a escribirle.

Que pase Vd. bien las fiestas y reciba un abrazo de su buen amigo

Para el Sr. Alcalde

Nota sobre el circuito automovilista

Desde hace mucho tiempo viene siendo preocupación de este R.A.C.G. la obtención de una fórmula que pudiera permitir se reanudase la organización de las tradicionales carreras de automóviles que con tanto exito se celebraron durante 11 años casi consecutivos en el Circuito de Lasarte.

Allá en el año 1.946, a la vista de la unánime campaña de prensa suscitada a favor de las carreras de automóviles creyó este Club haber llegado el momento de pulsar la opinión de la más alta representación de la Ciudad para conocer hasta que punto podía ser factible la organización de las indicadas carreras. En la visita que la representación del R.A.C.G. hizo al Sr. Alcalde recogió la impresión de que el espectáculo del Circuito Automovilista seguía interesando a la Ciudad como uno de los principales números de atracción de forasteros durante la temporada de verano. Tan fué así, que el Sr. Alcalde ofreció el concurso de los técnicos municipales para que visto que el Circuito había sufrido importantes alteraciones precisamente en el lugar destinado a tribunas y aparcamientos de coches, estudiasen posibles soluciones que permitiesen volver a la vida al Circuito de Lasarte.

Como consecuencia de esta buena impresión obtenida en el primer contacto con la Alcaldía y aceptando una acertada sugerencia de ésta, el A.Club convocó en su domicilio social una reunión de los Sres. ingenieros de Obras Públicas, Diputación y Ayuntamiento a quienes expuso la conveniencia de estudiar las posibles modificaciones que pudieran hacerse en el Circuito de Lasarte. Por razones que no vienen al caso es lo cierto que los señores ingenieros antes citados no cumplimentaron el trabajo que se les encomendó y de resultas de esto quedó todo paralizado.

Con posterioridad el Ayuntamiento expontaneamente en el año 1.948 intentó se volviera de nuevo a la organización de las carreras de automóviles bien en Lasarte o en circuito urbano. Convocó una reunión magna de Sociedades deportivas y de recreo para hilvanar un programa de grandes atracciones, siendo uno de los números fuertes de aquel programa el de las carreras de automóviles. Por unas y otras razones ninguno de aquellos grandes proyectos se llevaron a cabo

y así llegamos al año 1.949 en que todo pareció estar dispuesto para la celebración de un circuito urbano pero que por motivos de todos conocidos tampoco pudo celebrarse.

Así las cosas, el R.A.C.G. seguía pensando que no en balde se habían corrido en Lasarte en el espacio de 11 años y con el exito más completo un Gran Premio de Europa, y 11 Graandes Premios de España aparte de varios Grandes Premios de Guipúzcoa que habían llevado el nombre de España, nuestra provincia y nuestra Ciudad a traves de todo el mundo dando una nota destacada de la pontencialidad organizadora de nuestra nación en una de las pugnas deportivas más en boga en el extranjero y que tanto llegó a apasionar al publico español.

Por ello y considerando que la celebración de las carreras de automoviles requería como primera medida el estudio de una modificación en el trazado de su Circuito, precisamente a su paso por el Barrio de Lasarte, modificación que permitiera contar con un emplazamiento amplio para el público de tribunas así como para el aparcamiento de coches de turismo, llevó al A.Club a la resolución de encomendar a sus expensas el citado estudio al Ingeniero provincial D. José María Gabarain.

El Sr. Gabarain con la colaboración del Ingeniero municipal Sr. Zuazola ha llevado acabo el estudio de un anteproyecto de variante en la carretera general Irun-Madrid a su paso por Lasarte.

Esta variante además de constituir una notable mejora en el trazado de la indicada carretera, ya que evitaría la travesía del citado poblado, ofreceria la ventaja de facilitar un terreno adecuado para que las instalaciones propias de la organización de las carreras de automoviles (tribunas, paseos, aparcamiento, Etc.) se instalasen en un cuadro amplísimo, con perspectivas magnificas, todo ello digno de la importancia

3º

de las pruebas que en él podrian disputarse.

Contando ya el A.Club con tan interesante estudio creyó conveniente hacer llegar a las esferas gubernamentales el conocimiento de lo que fueron las carrerás automovilistas en Lasarte, lo que representaron para España en el terreno internacional y lo que podrían ser en la actualidad como festejo de categoría y propaganda española en la interesante tarea de atraer hacia nosotros el turismo extranjero de tan excelentes resultados para la economía patria.

Hacía falta la persona que con conocimiento del asunto y autoridad en la matería pudiera llegar facilmente ante aquellas autoridades y exponerles los anhelos de San Sebastian y su provincia anhelos que por su trascendencia internacional se salen del ambito local para alcanzar el nacional.

En el verano de 1.949 el A.Club entabló estrecha relación con persona de gran prestigio, a la vez que una autoridad en materia de automovilismo. Se trata de D. Manuel Jimenez Alfaro , Teniente Coronel de Ingenieros de Armamento y profesor principal de la Escuela de Automovilismo del Ejército .

El Sr. Jimenez Alfaro, conocedor antiguo y gran entusiasta de nuestra carreras aceptó el encargo de llevar a las Altas Esferas del Gobierno nuestras aspiraciones; visitó al Sr. Ministro de Obras Públicas del que obtuvo la mejor acogida y que le puso en relación con el Sr. Sanchez del Río, Director General de Carreteras, buen conocedor de nuestro Circuito Automovilista y ~~entusiasta del mismo~~ y gran aficionado, a las carreras de automóvil, que le llevó a presenciar ~~casi~~ todas las en él celebradas.

El proyecto de los Sres. Gabarain y Zuazola ha sido

H.º

sometido al Sr. Sanchez del Río quien lo considera factible y a este efecto ha sugerido una fórmula para que sea estudiada por las Corporaciones locales y elevadas luego por éstas a la aprobación del Sr, Ministro.

La fórmula del Sr. Sanchez del Río es la siguiente: El Estado correrá con el 70% del coste total de la variante (unos 5 millones de pesetas). Su abono lo haría en tres anualidades, el 30% restante correría a cargo de las Corporaciones locales pudiendo éstas negociar con las Cajas de Ahorros el anticipo de la parte correspondiente al Estado con el fin de acelerar la construcción de la reforma.

Para hacer la variante habría que ir a la expropiación de los terrenos por donde áquella ha de pasar y teniendo en cuenta que los terrenos con élla lindantes han de ser destinados a tribunas, paseos, aparcamientos, etc., tambien habría que ir a su expropiación en una profundidad de unos cincuenta o sesenta metros o más si fuera preciso a cada lado de la carretera y en una longitud de unos 2.000 metros que es aproximadamente la de la variante.

Se tramitaría la expropiación por el Ministerio de Obras Públicas y las fajas laterales que antes se mencionan qudarían libremente bajo el control de las Corporaciones, las cúales una vez reservadas aquellas que interesen para los efectos de organización de las carreras podrían negociar con las plus valía de las restantes y obtener así una compensación de sus desembolsos.

25-Enero-50.

17 de Febrero de 1.959

Sr. Dn. Manuel Jimenez Alfaro
Maestro Lassalle, 46
Chamartin-Madrid

Mi querido amigo:

Despues de una prolongada interrupcion en nuestr correspondencia motivada por las dificultades que hemos tenido para plantear debidamente nuestro asunto a las Autoridades, me complace poder comunicarle que hace dos dias hemos tenido una detenida entrevista con el Alcalde de la Ciudad obteniendo de ell una impresion favorable.

A la indicada Autoridad entregamos una nota explicativa del proceso que ha llevado este asunto y de las soluciones que para su resolucion han apuntado Vd. y el Director Gral de Carreteras. Tambien se le entrego un ejemplar del ante proyect de variante de la carrtera general Madrid-Irun.

Las ultimas noticias que tenemos son de que el Alcalde cambio impresiones con sus compañeros de Corporacion y que estos aceptaron que el Ayuntamiento tome a su cargo parte del 30% del importe total de las obras. La otra parte corresponderia a la Diputacion y ha sido el mismo Alcalde quien ha quedado encargado de realizar las oportunas gestiones con el Presidente de la Corporacion Provincial.

Asi pues nuestra impresion es que en principio el Ayuntamiento y la Diputacion aceptaran contribuir a la construccion de la variante repartiendose entre ambas el 30% de su coste

Tambien nos dijo el Alcalde que con el fin de acelerar la construccion y terminacion de las obras no habria inconveniente en que ese dinero (el total) fuese anticipado por las Cajas de Ahorro locales.

Como es logico tendre a Vd. al corriente de la marcha que lleven las cosas y confio que podremos llegar a algo satisfactorio.

Don Mnuel me encarga le salude en su nombre y le envia un abrazo su buen amigo

M. JIMÉNEZ-ALFARO

MAESTRO LASSALLE, 46
(CHAMARTÍN) MADRID

Madrid 18 Febrero 1.950

Sr. Dn. José Mª Maquibar
Secretario del Real Automovil Club
SAN SEBASTIAN

Mi querido amigo:

Acuso recibo de su atta. carta fecha 17 del cte. que muchisimo agradezco porque francamente le digo que su falta de noticias la achacaba a dificultades que estuviesen encontrando en gestiones que no dudaba ni un momento que nó dejaban de hacer.

Celebro muchisimo que se reanuden las tareas con buen optimismo. Haciendo todo con la debida rapidez (con calma, pero sin perder tiempo), es posibre que se pueda correr en el verano de 1.951 el GRAN PREMIO DE EUROPA que seria el mejor premio a cuantos esfuerzos podamos por cada parte realizar.

Quedo esperando sus noticias. Saludos a Dn. Manuel Rezola, y mande en su siempre buen amigo que le abraza

Manuel Jimenez-Alfaro

Manuel Jimenez-Alfaro

EXCMO.SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS. MADRID

EXCMO.SEÑOR:

Los que suscriben, Don Avelino Elorriaga, Presidente de la Excma. Diputación de Guipúzcoa y Don Javier Saldaña, Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián con el debido respeto tienen el honor de dirigirse a V.E. para exponerle lo siguiente:

Es deseo unánime sentido por la Provincia de Guipúzcoa en general y por la Ciudad de San Sebastián en particular, se reanude la organización de las tradicionales carreras de automóviles que con carácter internacional y con el mayor éxito se celebraron en el circuito de Lasarte durante once años casi consecutivos hasta su obligada suspensión a partir del año 1.936 con ocasión de la iniciación de la Gloriosa Cruzada Nacional.

No es desconocida para V.E. la gran resonancia que en todo el mundo adquirió el nombre de España con motivo de la celebración de estas carreras en las que se disputaron once Grandes Premios de España y un Gran Premio de Europa, máximo acontenimiento internacional este último, que de nuevo volvería a organizarse en nuestra Nación si por V.E. se toma en consideración la petición que formulamos en este escrito.

La importancia que tuvieron estas competiciones automovilísticas lo prueba que cuantas veces se celebraron, Lasarte se vió honrado con la presencia del Jefe del Estado, Ministros, personalidades y todo el Cuerpo Diplomático acreditado, aparte de una cantidad extraordinaria de público que de todas partes de España y del extranjero acudían a presenciar tan grandioso espectáculo.

Aquellas pruebas pudieron celebrarse siempre gracias al decidido apoyo que el Estado prestó a los organizadores, convencido de que aquella manifestación servía de magnífica propaganda española en todo el mundo donde son consideradas las carreras de automóviles como uno de los espectáculos de máxima categoría.

Pero ocurre que tal y como se encuentra en la actualidad el Circuito de Lasarte no es posible volver a la organización del citado certamen, debido a que precisamente en el lugar que se destinaba a emplazamiento de tribunas, aprovisionamiento de los coches de carrera y parque de estacionamiento, ha sido construída una fábrica que ocupa gran parte del espacio destinado a aquellos servicios.

Para salvar esta dificultad los técnicos provincial y municipal

.....

conjuntamente han estudiado una solución que de aceptarse por V.E. permitiría dar el primer paso para poder llevar de nuevo a cabo la citada organización. Esta solución consiste en la construcción de la variante del pueblo de Lasarte, que tiene la doble ventaja de mejorar por una parte y en manera extraordinaria un tramo de mucho tráfico de la carretera general Madrid a Irun evitando el paso angosto y peligroso, máxime ahora con la línea de trolebuses Tolosa-San Sebastián del pueblo de Lasarte y por otra dando lugar a que en la citada variante de unos dos kilómetros de longitud se puedan instalar dentro de un marco magnífico y con fácil acceso, las tribunas y demás servicios inherentes a la organización de las carreras de automóviles.

Acompañamos a este escrito el anteproyecto de la citada variante estudiado por los Ingenieros de Caminos provincial y municipal y nos permitimos sugerir a V.E. como fórmula económica que haga viable su rápida construcción, el que sea de cuenta del Estado el 70% de su importe total, corriendo a cargo de las Corporaciones firmantes el 30% restante. Como complemento de lo anterior será necesaria la expropiación de las fajas laterales de la citada variante en una profundidad a estudiar y que servirían para instalar en éllas tribunas, aprovisionamientos, parque de estacionamiento y en general todos los servicios que requiere una organización de tal importancia.

No dudamos que V.E. acogerá con simpatía el contenido del presente escrito y tendrá a bien ordenar que por los técnicos de ese Ministerio se inicie el estudio del ante-proyecto de variante del pueblo de Lasarte en la carretera general Madrid a Irun.

Por lo expuesto, los suscribentes

S U P L I C A N DE V.E. que habiendo por presentado este escrito, con el anteproyecto que se acompaña al mismo, se sirva admitirlo, y proceder a su estudio, dispensándole la mejor acogida, y acordando la construcción de la variante del pueblo de Lasarte a que se hace referencia, cuyo importe sería sufragado en un 70% con cargo al presupuesto de ese Ministerio, y el 30 restante por las Corporaciones y elementos interesados en la reforma.

Dios guarde a V.E. muchos años.

San Sebastián, veinticinco de Abril de mil novecientos cincuenta.

EXCMO.SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS. MADRID

EXCMO.SEÑOR:

Los que suscriben, Don Avelino Elorriaga, Presidente de la Excma. Diputación de Guipúzcoa y Don Javier Saldaña, Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián con el debido respeto tienen el honor de dirigirse a V.E. para exponerle lo siguiente:

Es deseo unánime sentido por la Provincia de Guipúzcoa en general y por la Ciudad de San Sebastián en particular, se reanude la organización de las tradicionales carreras de automóviles que con carácter internacional y con el mayor éxito se celebraron en el circuito de Lasarte durante once años casi consecutivos hasta su obligada suspensión a partir del año 1.936 con ocasión de la iniciación de la Gloriosa Cruzada Nacional.

No es desconocida para V.E. la gran resonancia que en todo el mundo adquirió el nombre de España con motivo de la celebración de estas carreras en las que se disputaron once Grandes Premios de España y un Gran Premio de Europa, máximo acontecimiento internacional este último, que de nuevo volvería a organizarse en nuestra Nación si por V.E. se toma en consideración la petición que formulamos en este escrito.

La importancia que tuvieron estas competiciones automovilísticas lo prueba que cuantas veces se celebraron, Lasarte se vió honrado con la presencia del Jefe del Estado, Ministros, personalidades y todo el Cuerpo Diplomático acreditado, aparte de una cantidad extraordinaria de público que de todas partes de España y del extranjero acudían a presenciar tan grandioso espectáculo.

Aquellas pruebas pudieron celebrarse siempre gracias al decidido apoyo que el Estado prestó a los organizadores, convencido de que aquella manifestación servía de magnífica propaganda española en todo el mundo donde son consideradas las carreras de automóviles como uno de los espectáculos de máxima categoría.

Pero ocurre que tal y como se encuentra en la actualidad el Circuito de Lasarte no es posible volver a la organización del citado certamen, debido a que precisamente en el lugar que se destinaba a emplazamiento de tribunas, aprovisionamiento de los coches de carrera y parque de estacionamiento, ha sido construída una fábrica que ocupa gran parte del espacio destinado a aquellos servicios.

Para salvar esta dificultad los técnicos provincial y municipal

.....

conjuntamente han estudiado una solución que de aceptarse por V.E. permitiría dar el primer paso para poder llevar de nuevo a cabo la citada organización. Esta solución consiste en la construcción de la variante del pueblo de Lasarte, que tiene la doble ventaja de mejorar por una parte y en manera extraordinaria un tramo de mucho tráfico de la carretera general Madrid a Irun evitando el paso angosto y peligroso, máxime ahora con la línea de trolebuses Tolosa-San Sebastián del pueblo de Lasarte y por otra dando lugar a que en la citada variante de unos dos kilómetros de longitud se puedan instalar dentro de un marco magnífico y con fácil acceso, las tribunas y demás servicios inherentes a la organización de las carreras de automóviles.

Acompañamos a este escrito el anteproyecto de la citada variante estudiado por los Ingenieros de Caminos provincial y municipal y nos permitimos sugerir a V.E. como fórmula económica que haga viable su rápida construcción, el que sea de cuenta del Estado el 70% de su importe total, corriendo a cargo de las Corporaciones firmantes el 30% restante. Como complemento de lo anterior será necesaria la expropiación de las fajas laterales de la citada variante en una profundidad a estudiar y que servirían para instalar en éllas tribunas, aprovisionamientos, parque de estacionamiento y en general todos los servicios que requiere una organización de tal importancia.

No dudamos que V.E. acogerá con simpatía el contenido del presente escrito y tendrá a bien ordenar que por los técnicos de ese Ministerio se inicie el estudio del ante-proyecto de variante del pueblo de Lasarte en la carretera general Madrid a Irun.

Por lo expuesto, los suscribentes

S U P L I C A N DE V.E. que habiendo por presentado este escrito, con el anteproyecto que se acompaña al mismo, se sirva admitirlo, y proceder a su estudio, dispensándole la mejor acogida, y acordando la construcción de la variante del pueblo de Lasarte a que se hace referencia, cuyo importe sería sufragado en un 70% con cargo al presupuesto de ese Ministerio, y el 30 restante por las Corporaciones y elementos interesados en la reforma.

Dios guarde a V.E. muchos años.

San Sebastián, veinticinco de Abril de mil novecientos cincuenta.

M. JIMÉNEZ-ALFARO Madrid 29 Abril 1.950 Hoja n.º .....

Sr. Dn. José Mª MAQUIBAR
Real Automovil Club .
SAN SEBASTIAN

Mi querido amigo:

Acuso recibo de su atta. carta fecha 26 del actual, recibida en el dia de ayer. En la mañana de hoy he estado en el Ministerio, con la mala oportunidad de que el Sr. Sanchez del Rio tenia mucho despacho pendiente como consecuencia de haber estado una semana enfermo. Por eso, y como por mi parte tenia cosas pendientes, hablé cpn el Secretario que me dijo que "suponia que iba para el asunto de la Carrera de Lasarte y que precisamente ayer por la mañana habia estado allí el Alcalde de esa que hizo entrega de la instancia y del Proyecto". "Que ambas cosas habian sido yá enviadas a Registro, para que siguieran rapidamente el tramite correspondiente". "Que el Alcalde habia quedado en volver el dia 3 en que tenian pleno de Cortes" etc.. He quedado en que el proximo lunes, ó sea pasado mañana, iré a visitar al Sr. Sanchez del Rio, al cual he dejado la copia de la instancia que Vd. me habia enviado.

Como no he tenido tiempo de sacar copia para mí "historial" ¿seria Vd. tan amable de enviarme otra?. Por otra parte ¿no cree Vd. que seria conveniente que fuese yo a visitar ó saludar al Alcalde cuando el proximo dia 3 venga nuevamente para tratar de esto?. Yo creo que aunque yo no acompañe al Alcalde en sus gestiones, al menos seria interesante que mantuviesemos cierta relación, para que nosotros (me refiero a Torrubia y a mí) pudiesemos luego "mantener el fuego sagrado". No hay que olvidar tampoco que si por mi parte visito al Sr. Sanchez del Rio, e incluso al Ministro (si así fuese necesario) tengo que estar muy bien "puesto al dia" de cuanto se vaya tramitando, para evitar que oriente las cosas por caminos que luego nó les pueda convenir a Vds. ó bien al exito del fin perseguido.

No quiero que puedan Vds. interpretar esto como intromoción mia, sino como deseo de ayuda, tal como les tengo ofrecido. Afán de utilidad y acierto. Si por cualquier razón que a mi no se me alcance (puesto que Vds conocen mejor los hechos y las personas), no fuese conveniente que me manifieste a compás de las gestiones "oficiales-provinciales" yá iniciadas, no tenga inconveniente alguno en decirmelo, en la seguridad de que siempre contarian con la cooperacion personal que considerasen precisa. Hagame el favor de decirlo exactamente así a Dn. Manuel Rezola, y a todos.

Hay dos puntos que quedan en la instancia sin mencionar, seguramente con idea. Es uno, el relativo a que para hacer la obra con rapidez, es decir, para correr el circuito em 1.951, tienen que adelantar el importe de la Obra, tal como me habia indicado el Sr. Sanchez del Rio. Claro que esto será cosa facil una vez acordado oficialmente que se pagan el 30-% y el 70-%, pues se reduce el problema a una operacion sencilla de credito bancario. El segundo punto es el relativo a la zona de terreno a expropiar, cuyo importe en su totalidad, tiene que ser abonado por los peticionarios, que son los que van a adquirir la propiedad. Supongo que no hacer más que mencionar las citadas zonas, será para poder estudiar extremo tan importante con algo más de tiempo y en su consecuencia, con más datos.

Pensando por Vds (y quizás pasandome de raya) queria decirle que el problema dificil de la carga que pueden suponer esas zonas de terreno "lujosamente" en situacion esteril esperando el dia de las carreras, se podia vencer

con un sistema de construccion de "viviendas prefabricadas" que ahora se está estudiando en Madrid, y que son a base de paneles de aluminio, que permiten las construcciones que se quieren, con las dimensiones y distribución interior más conveniente. Estas viviendas se montan y desmontan en una jornada de trabajo, exactamente igual que si fueran un mecano, y se transportan en un camión facilmente al lugar que se desee. Tengo el dato de que un barracón capaz para 50- individuos de Tropa, se lleva en un solo camión.

Pues bien: la Diputación, el Ayuntamiento, ó quien proceda, puede tener de su propiedad un juego de estas viviendas, que durante el verano puede montar en Playas para los chicos de las Escuelas, Colonias Infantiles, etc.. ó bien en sitios altos para enfermos, ó para cualquier otra aplicación, dado el que los Hoteles pueden aislarse ó montarse agrupados. Solamente los dias precisos de la carrera (que podrian ser entre montaje, desmontaje, preparación etc... unos 15- dias) serian utilizados sobre el circuito.

No sé exactamente como se tiene que organizar el tinglado: pero creo saber que tiene que ser cubriendo todos los gastos de los corredores. En este caso, a cada marca se le podia montar su correspondiente Hotelito, en el cual estudiando su distribución, tendrian alojamiento para el vehiculo, y las habitaciones precisas para el personal. Otro Hotelito ó vivienda para "Comité de Carrera" para "Oficinas" para "apuestas", para Retaurant (que en este caso se podrian montar cuantos se solicitasen), así como gradas para el publico. La parte delantera de estos Hoteles (los de los bolidos) serian espacio acotado para el publico. El problema de las gradas, tambien montables y desmontables del mismo sistema, se habria de tratar con el Frente de Juventudes ó Servicio de Propaganda, que así tendrian sus medios para todas cuantas manifestaciones, fiestas etc... están periodicamente obligados a dar. (Tribunas en desfiles, en fechas determinadas etc...). El caso es que la Carrera disponga de todo cuanto necesite (que tiene que ser en mucho plan), a base de cosas alquiladas ó más o menos cedidas. Estas viviendas tienen Centralilla telefonica, servicios sanitarios, y todo cuanto se considere preciso. Las patentes que se nacionalizan en España, son inglesas, y tienen todo esto perfectamente estudiado, y como le digo hay una Sociedad española que está actualmente construyendo el prototipo ó "vivienda modelo".

Para que Dn. Manuel (tan entendido en estas cosas de la construccion) se forme perfecta idea, no hay que olvidar que se trata de "viviendas provisionales", y nó de edificios fijos. Cada cosa tiene su aplicación. En Inglaterra lo usan especialmente cuando tienen que proporcionar vivienda urgente a zonas a desalojar, ó para instalaciones que han de durar poco tiempo. La construccion con estos paneles es perfectamente "impermeable" al clima, es decir, muy apta para el frio y para el calor.

Se lo digo exclusivamente como idea. Si en principio no les parece un disparate, estudiaré más la cuestion y daré mejor forma y detalle a la ideita, para ver si puede ser factible ó es un disparate (que nó creo). Tengo Revistas en las que he visto cosas preciosas y de mucha aplicacion a nuestro caso

Cuando la cosa esté un poco más madurada con el Ministerio hay que pensar en solicitar audiencia del Generalisimo. Basta para ello que yá se hayan concretado todos los puntos y esté aprobada la obra, ó vaya a ser llevada a Consejo de Ministros, que seguramente tendrá que aprobar la expropiación. Convenia que la primera noticia "oficial" la tuviese el Generalisimo por el Real Automovil Club y las entidades que intervengan.

Perdone esta carta tan larguisima. Saludos a Dn. Manuel y un abrazo de su siempre buen amigo

Manuel Jimenez Alfaro

A/E

1 de Mayo de 1.950

Sr. D. Manuel Jimenez Alfaro
Maestro Lassalle,46
CHAMARTIN-MADRID

Mi querido amigo:

Acabo de recibir su carta y ante la premura de tiempo le pongo estas líneas rápidamente para que le llegue cuanto antes y pueda Vd. entrevistarse con el Sr. Saldaña, Alcalde de San Sebastián, antes de que visite nuevamente el Ministerio.

El Sr. Saldaña,como es lógico está enterado de la gestión que Vd. tan amablemente se encargó de realizar.

Por otra parte todo lo que me dice Vd. sobre "viviendas prefabricadas" es interesante y al Alcalde le habrá de agradar conocerlo pues es su preocupación principal el problema de la vivienda.

Se aloja en el Palace y estará en ésa hasta que se celebre la reunión de las Cortes.

Más adelante tal vez le moleste para rogarle se dirija Vd. a D. Miguel López Uriarte en solicitud del asunto de Fefasa del que le hable durante mi reciente estancia en ésa.

Don Manuel ha salido ayer para Roma.

Reciba un abrazo de su buen amigo.

M. JIMÉNEZ-ALFARO

Madrid 7 Mayo 1.950

Hoja n.º .....

Sr. Dn. José Mª Maquibar
Real Automovil Club
SAN SEBASTIAN

.....

Mi querido amigo:

Recibí oportunamente su carta fecha 1 del cte. y en conformidad con la misma, fuimos el amigo Torrubia y yo a saludar al Alcalde, con el que estuvimos charlando un buen rato en el Hotel Palace.

Salimos muy gratamente impresionados de nuestra entrevista con el Alcalde, que de manera firme y concreta nos hizo conocer su decidido proposito de apoyar este asunto para llevarlo cuanto antes a un final de exito. Le explicamos nuestros puntos de vista, tanto sobre la carrera como sobre la manera de aprovechar las fajas de expropiacion (viviendas prefabricadas, etc...), así como sobre la mejor marcha a seguir en cuanto a visitas, gestiones oficiales etc... quedando en que quedaba a disposicion nuestra para que le fuesemos indicando lo que en cada momento mejor conviniese hacer.

La cuestión de "viviendas prefabricadas" es asunto que le interesa mucho, y hemos quedado Torrubia y yo en hacer un estudio sobre ello, del cual le tendremos al corriente. Creo además, que combinandolo debidamente, puede ser la salvación "economica" del circuito, al menos por la reduccion enorme que puede suponer en sus gastos.

Consecuencia de nuestra conversacion con el Alcalde, he ido a visitar al Sr. Sanchez del Rio, con el cual he quedado en lo siguiente:

1º = Por parte de ellos se dará al expediente la maxima velocidad. Quedan dispuestos a ayudarnos en cuanto necesitemos, al objeto de que se pueda correr el circuito en el verano de 1.951-

2º = Para ello van a dar inmediatamente la orden de que se estudie el proyecto de variante por la Jefatura de O.P. de Guipúzcoa, punto primero para poder actuar. Me ha autorizado para que les diga a Vds. que pueden ponerse al habla con el Ingeniero Jefe de Obras Publicas de esa provincia, para que este sepa que vá a recibir la orden y al objeto de que vaya ganando todo el tiempo posible.

3º = Una vez que el Jefe de O.P. tenga el Proyecto estudiado, procede que vengan Vds con él, a entregar personalmente dicho Proyecto al Ministro, para que este lo tome bajo su protección y encargue rapidez etc... Hube de preguntarle (dado mi caracter militar) si era posible que el Jefe de O.P. fuese directamente al Ministro, y me dijo, que no solo era posible, sino conveniente. De modo que en cuanto tengan dicho Proyecto estudiado y ultimado, deben de venir el Presidente de la Diputacion, el Alcalde, y Vds. con dicho Ingeniero Jefe de O.P. Si Vds viesen alguna conveniencia y razón que lo justifique, les acompañaria yo tambien. Pero conste que esto no supone en absoluto el más minimo compromiso ni siquiera necesidad por parte de Vds. hacia mí. Solo lo que mejor convenga para alcanzar el exito.

4º = Al hablar con el Ministro, hay que pedirle conformidad o autorización para ir al Generalisimo, a ser posible presididos por él mismo.

5º = Desarrollando este programa con acierto, todo irá a "pedir de boca"

y podemos tener la seguridad de que se correrá en 1.951.

6º = Acto seguido de la presentación del Proyecto al Ministerio y de la aprobación por parte del Ministro, se vá a la expropiación, y al anuncio de contrata de las Obras.

7º = Como por Guipúzcoa se ha de adelantar el total del presupuesto (a recuperar el 70-% del Estado), al Contratista se le ha de poner la ineludible condición de entregar la obra en el mes de Julio de 1.951, como más tarde, para que quede la carretera abierta al trafico con tiempo suficiente para un buen firme etc.....

Resumen: Que consecuencia de todo cuanto le indico, procede que sin esperar Vd. el regreso de Dn. Manuel Rezola, se entreviste con el Ingeniero Jefe de O.P. para que ganen todo el tiempo posible en el Proyecto, dado que creo recordar que tienen Vds. una copia del original entregado con la instancia. Le ruego que una vez que hable con el Ingeniero Jefe que me diga lo que proceda para que yo pueda ir nuevamente a dar cuenta al Sr. Sanchez del Rio, que sigue esto con el mayor interés y entusiasmo.

Creo que tambien seria correcto que visitase Vd. al Alcalde, para darle las gracias en nuestro nombre por la buena acogida que nos ha dispensado y para darle cuenta de todo lo anterior. Hagale presente, si le parece bien, que tienen que actuar con mucha actividad, porque como podrá ver, por nuestra parte vamos a la misma velocidad que los bolidos que hemos de ver correr en esa famosa recta de 2- klms.

Por ultimo: si el circuito se espera que esté terminado para correr el año 1.951 ¿no seria cosa de pensar en que fuese inaugurado con el GRAN PREMIO DE EUROPA?. ¿Seria eso posible?. ¿Les dá tiempo a organizarlo?. De esto entiende Vd. más que nadie, pero no hay duda que seria algo estupendo, tanto más si de ello pudiesemos hacer alguna referencia al visitar al Generalisimo. No deje de estudiarlo.

Perdone si en mis indicaciones "me paso de la marca", porque observo que en algunas partes de esta carta parece "como si mandara". No vea en todas mis expresiones e ideas, más que el mejor deseo de ayudarles a conseguir que nuevamente se corra Lasarte.

Un abrazo de su siempre buen amigo

Manuel Fuentes Lafaso

Algo nos indicó el Alcalde de que querian correr este año un circuito urbano. Al Sr. Sanchez del Rio no le supe concretar lo que hubiese de cierto en esto. ¿Cual es el circuito que tienen pensado?. Ni el Sr. Sanchez del Rio ni yo, somos amantes de los circuitos urbanos. Claro que puede servir para ir controlando valores.

A/E

9 de Mayo de 1.950

Sr. D. Manuel Jimenez Alfaro
Maestro Lassalle,46
CHAMARTIN-MADRID

Mi querido amigo:

Le remito copia del escrito que el Alcalde y el Presidente de la Diputación elevaron al Ministerio de Obras Públicas y que no pudo remitirle con mi carta de fecha 1 de los corrientes por falta de tiempo.

Supongo habrá conseguido entrevistarse con nuestro Alcalde durante su estancia en ésa; ahora conviene trazar un plan de acuerdo con el Sr. Sanchez del Río para llevar el asunto a las altas Jerarquías y darle así la máxima eficacia.

Un abrazo de su buen amigo

A/E

16 de Mayo de 1.950

Sr. D. Manuel Jimenez-Alfaro
Maestro Lassalle,46
CHAMARTIN-MADRID

Mi querido amigo:

Correspondo a su grata de 7 del corriente.

Supongo será en su poder mi carta de hace tres días.

Como le anunciaba he visitado al Jefe de Obras Públicas,que me enseñó la comunicación que había recibido de la Dirección Gral. ordenándole informase sobre el proyecto de variante, cosa que se dis ponía a cumplimentar inmediatamente.

Me ha dicho que el estudio del proyecto defitivo supone mucho trabajo debido a que el anteproyecto es bastante incompleto; por eso lo interesante es que desde Madrid le sigan dando mucha prisa.

El Alcalde ha visto en Haro al Ministro de Obras Públicas,el cuál le ha dicho que es "cosa hecha"; por otra parte el próximo lunes piensa desplazarse a Madrid en compañía del Ingeniero Municipal. Van a ver al indicado Ministro y uno de los asuntos a tratar es el nuestro. Procure verlo antes que vaya al Ministerio e incluso sería bueno le acompañase Vd.

Don Manuel volvió ayer noche de Roma y ahora voy a ponerle al corriente de todo lo ocurrido en su ausencia.

Me parece muy bien se hable del Gran Premio de Europa como cosa posible para el año 1951, por lo menos que se imprima a los trabajos una velocidad adecuada a esos propósitos aunque lo más seguro es que no esté preparado hasta el verano de 1.952.

Ahora, si va Vd. a ver al Ministro con el Alcalde,es cuando habría que preparar la audiencia con el Caudillo.

Un abrazo de su buen amigo.

Madrid 18 Mayo 1.950

Excmo. Sr. Dn. José Mª Fernandez-Ladreda
Ministro de O.P. - General de División
MADRID

Mi respetado y querido General:

La buena acogida que por su parte se dispensó a mi carta fecha 3 de Octubre ultimo, poniendome en relación directa con el Director General de Carreteras Dn. Ildefonso Sanchez del Rio, ha dado un magnifico resultado. En el momento actual se encuentra el expediente de "variante" en marcha y es de esperar que en el verano de 1.951 se pueda correr el GRAN PREMIO DE EUROPA en el celebre Ciruito de Lasarte.

Como era de esperar tratandose de una indicación suya, el Sr. Sanchez del Rio, me ha recibido siempre con la mayor amabilidad y atención. A esto se ha de unir, que tratandose de persona muy activa y que pone mucho interés en los asuntos que estudia, nos ha dado orientaciones y consejos que puede decirse que han servido para dar rapida y facil solucion al problema.

Por otra parte, las gestiones del Real Automovil Club de Guipúzcoa cerca de la Diputacion y Ayuntamiento de aquella provincia, han tenido el mismo exito, y ambas Corporaciones estan decididas a dar toda la ayuda economica posible para que el Ciruito de Lasarte pueda ser cuanto antes una realidad.

Como yá todo está debidamente en marcha, y en estos dias se estudia por el Ingeniero Jefe de Obras Publicas de Guipúzcoa el Proyecto provisional que fué hecho bajo indicaciones del Automovil Club, es llegado el momento en que se le haga a Vd. presente el agradecimiento de todos por esa protección que ha dado a este asunto y que es la que lo convierte en realidad. Cuando el Jefe de O.P. de Guipúzcoa haya terminado el trabajo que le ha sido enco-

mendado por el Sr. Sanchez del Rio, el Presidente de la Diputación, el Alcalde y el Presidente del Automovil Club, desean entregarselo a Vd. personalmente, para así aprovechar la oportunidad para expresarle en cuanto reconocen y aprecian su valiosisima protección.

Si Vd. me autoriza previamente para ello, cuando dicho Jefe de O.P. haya terminado el estudio del Proyecto, me permitiré pedirle esta audiencia a que hago referencia en el parrafo anterior, y tendré el gusto de unirme a dichos señores para así unirme a esas muestras de afecto hacia Vd.

El secreto de todo está en este momento en que el Jefe de O.P. actue con la mayor rapidez que le sea posible. De no ser así, quizás perdiesemos por cosa de uno o dos meses la oportunidad de que se inaugure la "variante",y por lo tanto las CARRERAS, con el GRAN PREMIO DE EUROPA, cosa que seria interesantisima para España. ¿Es prudente, mi General, pedirle que hiciese Vd. esta recomendación, bien al Sr. Sánchez del Rio ó al mismo Jefe de O.P.?

Muchisimas gracias, mi General, por todo, y no tengo que decirle que puede mandar como guste y necesite en su siempre afimo. s.s. y subordinado que queda a sus ordenes y le abraza

Manuel Jimenez-Alfaro

Madrid 18 Mayo 1.950

Iltrmo. Sr. Dn. Ildefonso Sánchez del Rio
Director General de Carreteras
MADRID

Mi querido amigo:

Muchisimas gracias por su actividad. En San Sebastian yá tiene el Jefe de O.P. el Proyecto de "variante". Parece ser que el estudio del Proyecto es de bastante trabajo, porque el Ante-proyecto es bastante incompleto. Esto hace pensar que necesiten bastante tiempo, cosa en este asunto algo peligrosa. ¿Seria posible ó correcto recomendar la posible urgencia al Ingeniero Jefe de Guipúzcoa?. Verá Vd. que en la carta que he escrito al Ministro algo indico sobre esto. Sentiria mucho que al haber actuado así, no sea una cosa de su agrado. Lo he hecho pensando en que quizás convenga poderse apoyar en el Ministro.

El Alcalde de San Sebastian ha encontrado en HARO al Ministro. Este, al hablarle del "Circuito", le dijo que "era cosa hecha". El proximo lunes piensa venir el Alcalde a Madrid y al parecer piensa visitar al Ministro. Si nó lleva otro asunto que este, seguramente le acompañaré y logicamente iremos a saludarle a Vd. también.

En tanto, mande en su siempre affmo. buen amigo que queda a sus ordenes

Manuel Jimenez-Alfaro

22-5-50

Jimenez Alfaro
Maestro Lassalle,46
CHAMARTIN-MADRID

Alcalde salió hoy para esa STOP. No pude visitarle saludos.

Maquíbar

Jimenez Alfaro
Maestro Lassalle,46
CHAMARTIN-MADRID

Acabo enterarme que Ministro

recibe Alcalde martes ocho mañana Abrazos.

Maquíbar

ES COPIA

OBRAS PÚBLICAS

CUERPO NACIONAL
DE
INGENIEROS DE CAMINOS Y PUERTOS

JEFATURA DE GUIPUZCOA

NEGOCIADO
DE
CARRETERAS-CONSERVACIÓN

NÚMERO 823

Excmo.Sr.:

El Iltmo.Sr. Director General de Carreteras y Caminos Vecinales con fecha 9 de Junio de I950, me dice lo que sigue: "Vista la instancia dirigida a este ministerio, por el Presidente de la Excma. Diputación de Guipúzcoa y por el Alcalde Presidente del Excmo.Ayuntamiento de San Sebastian, solicitando se ordene el estudio y redacción del proyecto correspondiente de variante para suprimir la travesia de Lasarte en la C.N. de Madrid a Irún.= A la citada instancia se acompaña un anteproyecto firmado por los técnicos provincial y municipal,ambos Ingenieros de Caminos y se hace el ofrecimiento de contribuir a las expresadas obras de variante con el 30% de su importe total que se cifra en el anteproyecto remitido en 5.533.440,54 pesetas=. La Jefatura de Obras Públicas de Guipúzcoa informa:= Iº.- Que la actual travesia de Lasarte es muy peligrosa,con tráfico muy importante que alcanza la intensidad máxima diaria de I633 vehiculos y que de las 5 travesias que tiene la C.N. de Madrid a Irún en la provincia,estan en curso de ejecución para suprimir las de Beasain y Villafranca,faltando estudiar la supresión de las de Tolosa,Andoain y Lasarte.= 2º.- Que confrontando sobre el terreno,la traza del anteproyecto presentado la solución técnica propuesta para esta variante es la mas aceptable en general y que se podrá perfilar y mejorar con el proyecto definitivo .= 3º .- Que la aportación económica ofrecida por la Diputación y Ayuntamiento es muy interesante,dada la cuantía del presupuesto total que han de tener las obras y que tiene su explicación con los beneficios de toda clase que se obtendrán al facilitarse con esta Variante las carreras internacionales de automóviles de fama mundial.= 4º.- Que habrán de tenerse presente en su dia expropiciaciones de importancia,fuera de la traza de la variante, para las instalaciones necesarias a las carreras de automóviles .= Por todo lo expuesto esta Dirección General resuelve:= Iº.- Autorizar a la Jefatura de Obras Públicas de Guipúzcoa, para que tomando por basa el anteproyecto que se acompaña a la instancia de la Excma.Diputación Provincial y Excmo. Ayuntamiento de San Sebastian, se estudie y redacte el proyecto definitivo .- 2º Que a la remisión del citado proyecto se acompañe nuevo acuerdo de la Diputación y del Ayuntamiento, presentando su conformidad al proyecto redactado y reiterando su ofrecimiento de contribuir a la realización de las obras con el 30% de su importe total de Administración.= 3º .- Que en la relación con las expropiciaciones necesarias, se valúe su importe aproximado, pero con el detalle necesario y por separado, de las zonas correspondientes al ancho total de la variante y a las zonas que habrá que expropiar para las instalaciones necesarias a las carreras de automóviles.= 4º .-Que las expropiciaciones que excedan de las necesarias a la variante serán

de la exclusiva cuenta del Ayuntamiento de San Sebastián y en las necesarias a la variante se manifieste por las Entidades peticionarias si tambien serán subvencionadas por las mismas."

Lo que tengo el honor de trasladar a V.E.para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V.E. muchos años

San Sebastian I2 de Junio de I950

El Ingeniero Jefe

Modesto Zubizarreta

DECRETO

Pase a la Dirección
de Vias y Obras provinciales
San Sebastian a I5 de Junio de I950
El Secretario
Firma ilegible

I3 de Junio de I950
Pase al Negociado de Fomento
para su tramitación reglamentaria
El Secretario
Firma ilegible

Excmo.Sr. Presidente de la Excma.Diputación Provincial de Guipúzcoa.

Copia de los oficios remitidos con esta fecha á la Excma Diputación y Excmo Ayuntamiento

OBRAS PÚBLICAS

CUERPO NACIONAL
DE
INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

JEFATURA DE GUIPUZCOA

NEGOCIADO
DE
.....

Número .....

Excmo. Sr.:

Con fecha 12 de Junio último, esta Jefatura tuvo el honor de trasladar a V.E. una resolución de la Dirección General de Carreteras y Caminos de fecha 9 del mismo mes, que decía lo siguiente:

"Vista la instancia dirigida a este Ministerio, por el Presidente de la Excma. Diputación de Guipúzcoa y por el Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián, solicitando se ordene el estudio y redacción del proyecto correspondiente de variante para suprimir la travesía de Lasarte en la C.N. de Madrid a Irún.

A la citada instancia se acompaña un anteproyecto firmado por los técnicos provincial y municipal, ambos Ingenieros de Caminos y se hace el ofrecimiento de contribuir a las expresadas obras de variante con el 30% de su importe total que se cifra en el anteproyecto remitido en 5.533.440,54 Pts.

La Jefatura de Obras Públicas de Guipúzcoa informa:

1º.-Que la actual travesía de Lasarte es muy peligrosa, con tráfico muy importante que alcanza la intensidad máxima diaria de 1.633 vehículos y que de las 5 travesías que tiene la carretera nacional de Madrid a Irun en la provincia, están en curso de ejecución para suprimir las de Beasain y Villafranca, faltando estudiar la supresión de las de Tolosa, Andoain y Lasarte.

2º.-Que confrontado sobre el terreno, la traza del anteproyecto presentado, la solucción técnica propuesta para esta variante es la más aceptable en general y que se podrá perfilar y mejorar con el proyecto definitivo.

3º.-Que la aportación económica ofrecida por la Diputación y Ayuntamiento es muy interesante, dada la cuantía del presupuesto toal que han de tener las obras y que tiene su explicación con los beneficios de toda clase que se obtendrán al facilitarse con esta Variante las carreras internacionales de automóviles de fama mundial.

4º.-Que habrán de tenerse presente en su día expropiaciones de importancia, fuera de la traza de la va-

riante, para las instalaciones necesarias a las carreras de automóviles.

Por todo lo expuesto esta Dirección General resuelve:

1º.-Autorizar a la Jefatura de Obras Públicas de Guipúzcoa, para que tomando por base el anteproyecto que se acompaña a la instancia de la Excma. Diputación Provincial y Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián, se estudie y redacte el proyecto definitivo.

2º.-Que la remisión del citado proyecto se acompañe nuevo acuerdo de la Diputación y del Ayuntamiento, prestando su conformidad al proyecto redactado y reiterando su ofrecimiento de contribuir a la realización de las obras con el 30% de su importe total de Administración.

3º.-Que en relación con las expropiaciones necesarias, se valúe su importe aproximado, pero con el detalle necesario y por separado, de las zonas correspondientes al ancho total de la variante y a las zonas que habrá que expropiar para las instalaciones necesarias a las carreras de automóviles.

4º.-Que las expropiaciones que excedan de las necesarias a la variante, serán de la exclusiva cuenta del Ayuntamiento de San Sebastián y en las necesarias a la variante se manifieste por las Entidades peticionarias si también serán subvencionadas por las mismas".

En cumplimiento del apartado 1º de la parte resolutiva de la disposición antes transcrita, se ha redactado en esta Jefatura el proyecto definitivo, uno de cuyos ejemplares tengo el honor de remitir adjunto para cumplimiento de los apartados 2º y 3º y 4º de la citada resolución de la Dirección General por parte de esa Excma. Corporación de su digna Presidencia.

En relación con el apartado 3º se ha valuado el importe aproximado de las expropiaciones necesarias de la zona correspondiente al ancho de la variante, cuyo importe figura en el Anejo nº 7 de la Memoria del proyecto, faltando ahora dar cumplimiento por la Excma. Diputación y por el Excmo. Ayuntamiento al señalamiento y valoración de las zonas que habrá que expropiar para las instalaciones necesarias a las carreras de automóviles, para dar cumplimiento a lo que ordena la Superioridad en los apartados 2º, 3º y 4º.

Ruego a V.E. que al cumplimentar lo interesado se digne devolver a esta Jefatura el proyecto de que se trata para su ulterior tramitación.

Dios guarde a V.E. muchos años.

San Sebastián, 5 de Septiembre de 1.950.

El Ingeniero Jefe,

San Sebastian 13 Septiembre 1950

Sr Don J.M.Maquivar
San Sebastian.

Mi querido amigo:

Cumplimentando sus deseos manifestados en nuestra conversacion telefonica de esta tarde,me es grato adjuntarle copia del parrafo de la carta de nuestro comun amigo,Jimenez Alfaro,de fecha 10 del corrt.

Sin otro particular,me repito de Vd,affmo,buen amigo,

q.e.s.m.

Torrubia

Conde de Torrubia.

CIRCUITO.- No comprendo como el amigo Maquivar no ha recibido la MEMORIA que le mandé hace ya casi dos meses.Ya he dicho, que mañana,(puesto que hoy es Domingo,)se hagan todas las gestiones para ver que ha podido ser de ésto.-Buscaré yo tambien por mi parte,por si encuentro el resguardo del Certificado,en cuyo caso,le enviaria el numero y la fecha exacta,enseguida.Celebro muchisimo que el proyecto de la variante,esté ya completamente terminado.

Como la Diputacion y el Ayuntamiento dieron ya su conformidad,no creo que se presente ahora ninguna dificultad, y que todo marchará viento en popa.En esas Instancias a Diputacion y Ayuntamiento,no hay que olvidar,que se trata de dos puntos fundamentales;uno,la aportacion por parte de ambas,del 30% del importe,y otro,el adelantar el resto,a recuperar luego del Ministerio.De este modo,y no perdiendo una fecha,se podria correr en Septiembre proximo el Gran Premio de Europa,que seria un verdadero exito.No creo que en San Sebastian tangan ya mas ganas de esas bobeces de Amara y pamplinas.Las Carreras con el historial que hay en esa,tienen que ser de "PERSONAS MAYORES",y..dejar"los crios"para los que quieren jugar,(aunque en verdad,a lo que van,es a un negocio,como se hace en una funcion de Circo o cosa por el estilo).

Dado el que he hecho gestiones con cierto caracter "representativo",y que he de seguir haciendolas,(al menos asi lo supongo,y mi voluntad esté en ello),creo,que puesto que está terminado el Proyecto,y ya se marcha por el camino de las realidades,debia yo figurar en la forma que Vds, mejor consideren,en el Comité Organizador o Directivo,o lo que sea,.-El caso es que no parezca que he intentado hasta la fecha,suplantar ninguna personalidad.Creo que Vd,

que me conoce,sabra comprender el fondo de lo que indico:es decir;no quedar por mi parte,en situacion ridicula o desairada."

Copia del parrafo de la carta que dirije Don Manuel Jimenez Alfaro,al Sr Conde de Torrubia,con fecha 10 de Septiembre 195),y en el que habla del Circuito de Lasarte.

14 de Septiembre de 1.950

Sr. Conde de Torrubia
General Primo de Rivera,3-3º
SAN SEBASTIAN

Mi querido amigo:

Muchas gracias por su amabilidad al enviarme copia del párrafo de la carta que le ha dirigido el Sr. Jimenez Alfaro referente al Circuito de Lasarte.

Me reitero suyo affmo. y buen amigo q.e. s.m.

23 de Septiembre de 1.950

Sr. D. Manuel Jimenez-Alfaro
Maestro Lassalle,46
CHAMARTIN-MADRID

Mi querido amigo:

Hace varios días que estaba en la idea de escribirle, pero han sido tan ocupados que he ido retrasándolo hasta hoy en el que lo hago con mucho gusto para confirmarle las noticias que recientemente le facilitó el amigo Torrubia.

Ante todo he de decirle que la Memoria que me remitió Vd. hace un par de meses no la he recibido, por lo que no se a que se refiere confiando conservará el resguardo de correos para poder hacer la reclamación.

En cuanto a Lasarte, la Jefatura de Obras Públicas terminó hace unos dias el proyecto definitivo, que ha sido remitido a la Diputación y Ayuntamiento, advirtiendoles que por ambas Corporaciones se deben tomas acuerdos que confirmen la promesa que sus respectivos Presidentes hicieron al Ministerio de contribuir al costo de la variante con el 30 %, tambien se les pide que délimiten la superficie que independientemente de la que haga falta expropiar para la variante será preciso utilizar para establecer los servicios de la carrera.

En el momento actual este asunto esta a informe de los Ingenieros provincial y municipal respectivamente y tengo la seguridad que de lo que de ellos dependa todo irá con la rapidez que deseamos.

Hace unos dias estuvo unas horas en esta el Sr. Sanchez del Rio; nosotros quisimos localizarle sin conseguirlo para tener el gusto de saludarle, posteriormente nos enteramos que visitó al Alcalde con el que habló de Lasarte con el mayor entusiasmo y que el Jefe de O.P. le dió instrucciones para que a la realización del proyecto, se mejore este, rebajando las rasantes y dando mas grandiosidad al viaducto.

Respecto al párrafo de su carta al Conde de Torrubia que se refiere al caracter representativo de sus gestiones en Madrid, tendré mucho gusto en dar cuenta de ello al Sr. Rezola para que lo lleve a la primera reunión de Directiva que celebremos y pueda hallarse una fórmula que satisfaga su justa aspiración.

Las carreras que se celebraron este verano fueron como se preveia un fracaso, las organizaron unos señores madrileños constituidos en empresa, ganaron dinero, pero deportivamente fueron un fracaso, nosotros no tuvimos mas intervención que la puramente técnica de acuerdo con lo que a estos efectos señalan los reglamentos internacionales.

Disponga como guste de su buen amigo que le abraza

Borrador de carta para los Sres. Alcalde y Presidente de la Diputación.-

---

Le ruego me dispense si distraigo su atención de los importantes problemas que esa Corporación de su digna Presidencia tiene en estudio y resolución, pero es el caso que quiero recordarle un asunto repetidas veces tratado, y que Vd. siempre se dignó acogerlo con la mayor simpatía convencido de la importancia que para San Sebastián pudiera tener su realización.

Se trata de la construcción de la variante de Lasarte, punto inicial para que el día de mañana pueda plantearse en Madrid ante las mas elevadas Jerarquias del Estado la conveniencia de reanudar en lo que podría llamarse Circuito Nacional de Lasarte las carreras de automóviles en sus distintas facetas de Grandes Premios de España y de Europa que tan particularmente podrián beneficiar a San Sebastián y su provincia.

Ya el pasado año y con fecha veinticinco de Abril elevó Vd. juntamente con el Sr. Presidente de la Diputación un escrito al Sr. Ministro de Obras Públicas en el que en nombre de las respectivas Corporaciones ofrecian contribuir a la construcción de la variante de Lasarte con el 30% de su costo total.

Como consecuencia de esta instancia, el Ministerio ordenó a la Jefatura de Guipúzcoa el urgente estudio del proyecto definitivo de variante, basado en el que los ingenieros Sres. Gabarain y Zuazola habian hecho de cuenta del Real Automóvil Club.

Terminado el estudio por la Jefatura de O.P. esta lo remitió a fines del verano pasado a esa Corporación pidiendo que por la misma se tomasen acuerdos que reiterasen el ofrecimiento hecho en escrito conjunto por los Sres. Alcalde y Presidente de la Diputación.

Recientemente hemos tenido noticias de persona que desde el primer momento se ha interesado en Madrid por este asunto, ~~de~~ diciéndonos que debido al contacto que actualmente tiene con el Caudillo y con el Ministro de O.P.. sería oportuno abordar este tema para dar cima al proyecto.

No dudo Sr. Alcalde que se dignará Vd. admitir este recordatorio que me tomo la libertad de hacerle y tomará las disposiciones precisas para que este asunto hoy paralizado en la Comisión de Obras del Ayuntamiento siga rápidamente su curso normal hasta cristalizar en acuerdo del Pleno.

Afectuosamente le saluda su buen amigo q.e.s.m.

Madrid 22 Marzo de 1951

Sr Don José Maria Maquivar
SAN SEBASTIAN.

Mi querido amigo:

Me dice el T.Coronel Jimenez Alfaro,que hace ya bastante tiempo que nada sabe de Vds,y él creía sin duda,que a mi llegada de esa,le traeria alguna noticia del asunto CIRCUITO.

He quedado en dirigir a Vd,estas lineas,en ruego de que me diga,en que estado se encuentra éste asunto,pues me dice,que él, en estos momentos se halla muy en contacto con el Ministro de O.P, y tambien con el Caudillo,con motivo de otros asuntos que lleva en mano,y que sería la gran oportunidad,para dar cima a nuestro proyecto.

Le ruego hable Vd,con Manolo,(a quien envio un fuerte abtazo) y en espera de sus noticias,créame suyo affmo buen amigo,que le saluda con el mayor afecto

Torrubia

Conde de Torrubia.

ES COPIA

30 de Marzo de 1.951

Sr. Conde de Torrubia
Victor Pradera,48
M A D R I D

Mi querido amigo:

He recibido su grata de 22 del actual que con mucho gusto paso a contestar.

El asunto de nuestro Circuito se encuentra en este momento parado en la Diputación y en el Ayuntamiento. La Jefatura de Obras Públicas una vez que últimó el proyecto definitivo de variante remitió a cada una de dichas Corporaciones un ejemplar del mismo, al propio tiempo que les pedía adoptasen acuerdos reiterando así su ofrecimiento de contribuir a la realización de las obras con el 30% de su importe total. aparte de otros acuerdos relacionados con las expropiaciones a realizar,

Hasta la fecha no hemos podido conseguir de ninguna de las Corporaciones que tomen los acuerdos pertinentes al caso y cumplan así el ofrecimiento que en escrito conjunto hicieron al Sr. Ministro de Obras Públicas el Presidente y el Alcalde.

Todos sabemos que el Ayuntamiento tiene en este momento problemas graves que resolver, entre los que se encuentran las consecuencias de lo ocurrido con el muro del Kursaal y esto distrae su atención de otros asuntos menos urgentes, pero es indudable que el nuestro lo ha tenido abandonado y no lo ha acogido con el cariño que se merece.

En todo caso nuestro Presidente va de nuevo a dirigirse por escrito a las dos Corporaciones pidiéndoles que en vista de la gran mejora que supondría la variante para las carreteras de Guipuzcoa y los valiosos apoyos con que por otra parte cuenta el Automóvil Club en Madrid para poder resucitar el Circuito, es necesario que lo mismo el Ayuntamiento que la Diputación tomen rápidamente los acuerdos que permitan la realización del conocido proyecto de variante puento inicial para que las carreras de automóviles vuelvan a ser una realidad.

Mis recuerdos para el T. Coronel Jimenez Alfaro y un saludo afectuoso para Vd. de su buen amigo

J. M. Maquíbar

3 de Abril de 1.951

Sr. D. Javier Saldaña
Alcalde de
SAN SEBASTIAN

Mi distinguido amigo:

Le ruego me dispense si distraigo su atención de los importantes problemas que esa Corporación de su digna Presidencia tiene en estudio y resolución, pero es el caso que quiero recordarle un asunto repetidas veces tratado, y que Vd. siempre se dignó acogerlo con la mayor simpatía convencido de la importancia que para San Sebastián pudiera tener su realización.

Se trata de la construcción de la variante de Lasarte, punto inicial para que el día de mañana pueda plantearse en Madrid ante las mas elevadas Jerarquías del Estado la conveniencia de reanudar en lo que podría llamarse Circuito Nacional de Lasarte las carreras de automóviles en sus distintas facetas de Grandes Premios de España y de Europa que tan particularmente podrían beneficiar a San Sebastián y su provincia.

Ya el pasado año y con fecha 25 de Abril elevó Vd. juntamente con el Sr. Presidente de la Diputación un escrito al Sr. Ministro de Obras Públicas en el que en nombre de las respectivas Corporaciones ofrecian contribuir a la construcción de la variante de Lasarte con el 30% de su costo total.

Como consecuencia de esta instancia, el Ministerio ordenó a la Jefatura de Guipúzcoa el urgente estudio del proyecto definitivo de variante, basado en el que los ingenieros Sres. Gabarain y Zuazola habian hecho de cuenta del Real Automóvil Club.

Terminado el estudio por la Jefatura de O.P. ésta lo remitió a fines del verano pasado a esa Corporación pidiendo que por la misma se tomasen acuerdos que reiterasen el ofrecimiento hecho en escrito conjunto por los Sres. Alcalde y Presidente de la Diputación.

Recientemente hemos tenido noticias de persona que desde el primer momento se ha interesado en Madrid por este asunto. Nos dice que debido al contacto que actualmente tiene con el Caudillo y con el Ministro de Obras Públicas, sería ocasión oportuna para abordar este tema y dar cima al proyecto.

No se le ocultará la importancia que para San Sebastián puede tener la construcción de la indicada variante ya que en el peor de los casos, es decir si por lo que

.....

fuere no pudiera llegarse a la celebración de carreras, siempre se encontraría la Ciudad con una mejora importante de carreteras realizada en sus mismas puertas.

No dudo Sr. Alcalde que se dignará Vd. admitir este recordatorio que me permito hacerle y tomará las disposiciones precisas para que este asunto hoy paralizado en la Comisión de Obras del Ayuntamiento siga rápidamente su curso normal hasta cristalizar en acuerdo del Pleno.

Afectuosamente le saluda su buen amigo

q.e.s.m.

Manuel Rezola - Presidente

5 de Abril de 1.951

Sr. D. Avelino Elorriaga
Presidente de la Excma. Diputación
de Guipúzcoa.
SAN SEBASTIAN.-

Mi distinguido amigo:

Le ruego me dispense si distraigo su atención de los importantes problemas que esa Corporación de su digna Presidencia tiene en estudio y a resolución, pero es el caso que quiero recordarle un asunto repetidas veces tratado, y que Vd. siempre se dignó acogerlo con la mayor simpatía convencido de la importancia que para San Sebastián y su provincia pudiera tener su realización.

Se trata de la construcción de la variante de Lasarte, punto inicial para que el día de mañana pueda plantearse en Madrid ante las mas elevadas Jerarquías del Estado la conveniencia de reanudar en lo que podría llamarse Circuito Nacional de Lasarte las carreras de automóviles en sus distintas facetas de Grandes Premios de España y de Europa que tan particularmente podrían beneficiar a San Sebastián y su provincia.

Ya el pasado año y con fecha 25 de Abril elevó Vd. juntamente con el Sr. Alcalde de la Ciudad un escrito al Sr. Ministro de Obras Públicas en el que en nombre de las respectivas Corporaciones ofrecian contribuir a la construcción de la variante de Lasarte con el 30% de su costo total.

Como consecuencia de esta instancia, el Ministerio ordenó a la Jefatura de Guipúzcoa el urgente estudio del proyecto definitivo de variante, basado en el que los ingenieros Sres. Gabarain y Zuazola habian hecho de cuenta del Real Automovil Club.

Terminado el estudio por la Jefatura de O.P. ésta lo remitió a fines del verano pasado a esa Corporación pidiendo que por la misma se tomasen acuerdos que reiterasen el ofrecimiento hecho en escrito conjunto por los Sres. Presidente de la Diputación y Alcalde.

Recientemente hemos tenido noticias de persona que desde el primer momento se ha interesado en Madrid por este asunto. Nos dice que debido al contacto que actualmente tiene con el Caudillo y con el Ministro de Obras Públicas, sería ocasión oportuna para abordar este tema y dar cima al proyecto.

No se le ocultará la importancia que para Guipúzcoa puede tener la construcción de la indicada variante ya que en el peor de los casos, es decir si por lo que

.....

fuere no pudiera llegarse a la celebración de carreras, siempre se encontraría la provincia con una mejora importante en sus carreteras.

No dudo Sr. Presidente que se dignará Vd. admitir este recordatorio que me permito hacerle y tomará las disposiciones precisas para que este asunto hoy paralizado siga rápidamente su curso normal hasta cristalizar en acuerdo del Pleno.

Afectuosamente le saluda su buen amigo

q. e. s. m.

Manuel Rezola - Presidente

ts

PRESIDENCIA
DE LA
DIPUTACION PROVINCIAL
DE
GUIPUZCOA

San Sebastián 13 de abril 1.951

Sr. don Manuel Rezola
Presidente del Real Automóvil Club de Guipúzcoa

SAN SEBASTIAN

Mi distinguido amigo: Por mediación de la presente acuso recibo a su carta fecha 5 del actual, relativa a la construcción de la variante de Lasarte respecto a la cual se efectuó el ofrecimiento de contribuir la Corporación Provincial conjuntamente con el Ayuntamiento de esta Capital con un 30% del coste total de dicha construcción.

Al mismo tiempo y para su satisfacción le participo que he dado las órdenes oportunas para la realización de los trámites pertinentes encaminados a la formalización y ratificación por esta Diputación del ofrecimiento que como representante legal de la misma practiqué el pasado año.

Afectuosamente le saluda su buen amigo

q. e. s. m.
EL PRESIDENTE,

(ES COPIA)

18 de Abril de 1951.

Sr. Dn. Avelino Elorriaga

Presidente de la Excma. Diputación de Guipúzcoa

SAN SEBASTIAN

Mi distinguido amigo:

Me complace el acusarle recibo de su atenta carta de 13 del corriente, que me ha sido entregada hoy, participándome haber dado las órdenes oportunas para la realización de los trámites encaminados á la formalización por esa Diputación del ofrecimiento de contribuir con el Ayuntamiento de ésta Capital con un 30 % á la ejecución de la variante de Lasarte.

Agradeciéndole su atención y celebrando el que se pueda llevar á buen fin tan interesante obra, le saluda cordialmente su buen amigo.

(Manuel Rezola)

Minuta del oficio remitido á los Excmos Sres. Presidente de la Diputación y Alcalde de San Sebastian

SECCION DE INGENIERIA
8 Junio 1951
N.º 399
REGISTRO DE ENTRADA

Archivar

Excmo. Señor.

Con fecha 5 de Septiembre de 1950 ésta Jefatura tuvo el honor de remitir a V.E.un ejemplar del proyecto de variante para la supresión de la travesía de Lasarte en la carretera nacional de Madrid a Irún cuya redacción fué ordenada por la Dirección General de Carreteras y Caminos vecinales por resolución de 9 de Junio de 1950 a instancia de la Excma. Diputación de Guipúzcoa y del Excmo.Ayuntamiento de San Sebastian y en la comunicación de remisión del proyecto se interesaba que por parte de esa digna Corporación se diera cumplimiento á lo dispuesto por la Dirección General de Carreteras y Caminos vecinales en la resolución antes mencionada.

Y no habiendo recibido contestación alguna me permito recordar que sería conveniente se dignara V.E. dar las órdenes oportunas para su cumplimiento con el fín de que la variante de que se trata fuera tenida en cuenta en las obras del nuevo,Plan de Modernización de carreteras.

D I O S

guarde a V.E. muchos años
San Sebastian 7 de Junio de 1951
El Ingeniero Jefe

Excmo. Sr.Alcalde Presidente del Excmo.Ayuntamiento de San Sebastian.

Casa Central:
JATIVA (Valencia)

Sucursales:
VALENCIA
CARTAGENA

CUENTA CORRIENTE:
Banco de España
Banco Hispano Americano
Banco de Vizcaya

Teléfs. 201 y 287

Játiva 19 de Junio de 1951

SECCION SILLAS

Sr, Empresario del Real Automovil Club

Bajos del Teatro Victoria Eugenia
SAN SEBASTIAN

Muy Sr, mio;

Como quiera que tenemos un apartado, dedicado a la sección sillas, para su alquiler de la calidad boga tipo espectaculo, las cuales venimos suministrando, a distintas poblaciones, y distintas empresas de espectaculos, en concepto de alquiler, y por si pudiera serle interesante, para dicho Club, inserto la presente, estimandole se sirva darme cuenta, en caso de estar interesado, con la mayor urgencia posible, toda vez que al empezar la temporada de Verano, los compromisos son mayores, y nos obligan a ofertar condicionalmente, hasta agotar las existencias que disponemos.

Tenemos la seguridad que nuestros precios seran de su interes, y le permitiran con mayor eficacia economica, adquerir compromisos con esta su casa, que realizar compras en firme, dado nuestro modico alquiler que le compensa en creces, la desventaja que representa, la amortización de capital, y el desgaste natural de la silla, que por el tiempo representa la perdida total de la misma.

Con gusto caso de interesarle podemos facilitarle condiciones, si bien nos debera indicar, la cantidad que podria serle interesante, y el tiempo que dispondria de las mencionadas.

Cumplido el objeto de la presente, aprovecho gustoso la presente ocasión que semeofrece, para saludarle y reiterarme de Vd atto y affo y s. s.

q. e. s. m.