

LOS DEPORTES

La gran semana automovilista

Un sportman, el Barón de l'Espeé, con "Bugatti," bate a los profesionales extranjeros y españoles.—Su camarada de marca, Miguel Encio, víctima de un accidente.

(De nuestro redactor especial don Luis Zozaya.)

¡Por fin terminó la semana automovilista! Tal es la exclamación que brota ayer de todos los labios al aparecer en la carretera el coche piloto encargado de dar por terminada la carrera y dejar tranquilos libremente por la misma.

Y conste que la exclamación que encabeza estas líneas fue unánime, por parte de todos, comenzando por los comisarios, organizadores y corredores, y terminando por los plumíferos, entre los cuales me clasifico con todas las agravantes de reincidencia, etc.

De tal modo estábamos fatigados todos, cada uno en su esfera, por tantos días consecutivos de carreras, capaces de aburrir al Santo Job, pues no hay sportman ni "amateur", por aficionado que sea, capaz de aguantar cinco días seguidos de carrera, con una docena de corredores inscritos.

Porque, según nuestro leal entender y poco saber, creemos que no hay ánimos en nadie para soportar durante una semana todas las chimerías que precisa tolerar a unos y otros, de cuantos intervienen en estos concursos.

Cinco días seguidos de carreras no los aguanta nadie más que los Ameyoz, San Gil y sus colaboradores, que habrán quedado hartos y archisatisfechos de reanudar sus negocios, abandonados ocho días, para estar esclavizados viendo campeonatos deportivos.

Ayer, la prueba de carreras reservada a los coches de 1.500 c. c. de cubicación, dió lugar a un match franco-español.

LA CARRERA

A las diez de la mañana se presentaron a la orden del starter solamente ocho de los doce coches inscritos.

Cual anteayer el Bullot, el gran favorito, sea por simpatías, sea por españolismo, estaban concentradas éstas en los dos verdaderos sportmen que concurren ayer a la lid: el barón de l'Espeé y Miguel Encio, ambos sobre Bugatti.

La carrera se resume brevemente: El barón de l'Espeé llevó su Bugatti a "todo meter", que se dice vulgarmente; se adjudicó el primer puesto de la carrera a partir

de las primeras vueltas, seguido por el Bugatti de Encio, que con gran regularidad se mantenía en segunda posición, hasta que a mitad de carrera, en las inmediaciones del caserío Irola, kilómetro 8 del circuito, entró en colisión con el Elizalde de Feliú, quedando ambos coches fuera de carrera y fuertemente averiados, sin que, por fortuna, sufrieran sus conductores y mecánicos más que unas leves contusiones y erosiones.

De los doce corredores inscritos tomaron únicamente la salida los siguientes:

- 3. De l'Espeé, en Bugatti.
4. Benoist en Salmson.
5. Feliú en Elizalde.
6. Encio en Bugatti.
7. Vizcaya, en Elizalde.
8. Sastrústegui, en Elizalde.
9. Bueno, en Salmson.
11. Desvaux, en Salmson.

La salida se da como ayer, precedido por un coche piloto hasta el cronometraje. Pasan por delante de las tribunas en este orden: Benoist, De l'Espeé, Encio, De Vizcaya, Feliú, Bueno, Sastrústegui y Desvaux.

La carrera es a treinta y tres vueltas.

Por el kilómetro 3 pasan Encio (Bugatti), Benoist (Salmson) y De l'Espeé (Bugatti).

Primera vuelta

Pasan por las tribunas en este orden:

- 1. Encio (Bugatti).
2. Benoist (Salmson).
3. De l'Espeé (Bugatti).
4. Desvaux (Salmson).
5. Bueno (Salmson).
6. Vizcaya (Elizalde).
7. Sastrústegui (Elizalde).

En el kilómetro 3 se ha parado el "Elizalde" conducido por Feliú. Velocidad media de Encio: 90 kilómetros. Tiempo invertido: 11 minutos 53 s.

Segunda vuelta

Sigue en cabeza Encio y le si-

guen De l'Espeé, Bueno, Sastrústegui (que para unos minutos en el aprovisionamiento por mal funcionamiento del motor), De Vizcaya, Benoist (que se detiene para cambiar una rueda) y Desvaux, que también se detiene momentáneamente.

Llama la atención la rapidez con que Benoist cambia la rueda. La carrera tiene para los "Salmson" mucha importancia.

Velocidad media de Encio, 90'712. Tiempo invertido, 11' 47".

El "Elizalde" conducido por Feliú y detenido por avería, ha vuelto a arrancar.

Tercera vuelta

Siguen en los dos primeros puestos los "Bugatti" de Encio y De l'Espeé. Siguen después: Bueno, De Vizcaya, Benoist, Desvaux (que cambia otra rueda en 43 segundos) y Sastrústegui.

Cuarta vuelta

No cambia el orden de la carrera hasta la

Quinta vuelta

Preñosa llegada de los "Bugatti". De l'Espeé fuerza la marcha y pasa a su compañero Encio.

Después llegan Bueno, Benoist, Feliú (retrasado una vuelta), Vizcaya (que se detiene a cambiar un neumático) y Desvaux.

Tiempo invertido por l'Espeé, 41' 28". Velocidad media, 93'218. Sastrústegui, que ha tardado bastante en reparar la avería, vuelve a salir.

Sexta vuelta

Pasa primero De l'Espeé, a buena marcha. Ha dado la vuelta a una media de 93'553.

Sigue Encio, que se detiene a tomar agua.

En las vueltas siguientes, Bueno pasa a Encio, hasta que en la vuelta décima, Bueno queda fuera de carrera por avería de motor, y En-

cio recupera su puesto de segundo.

Los Salmson, que según pronosticó el gran "fauter" del fluido mlti, darían ayer una muestra de su gran clase y velocidad, ya que en la carrera de autociclos habíanse limitado a ganar, sin forzar sus motores y dar de sí todo aquello de que eran capaces, empiezan a sentir fatiga y calor... y lo que se profetizó como su rehabilitación se convierte en una catástrofe.

Treinta y tres vueltas al duro circuito de Lasarte-Bernani son muchas vueltas y muy fatigosas, y mucho más fatigaría al lector reñear vuelta por vuelta sus inclinaciones.

Quédese ello para la Prensa deportiva, en la que está ello justificado; pero no para nosotros, que privaríamos con ello a nuestros lectores de otros originales de mayor actualidad, y hagamos un

RESUMEN

Los obligados abandonos de los Salmson, que se anunciaban como los "coees" de una competencia franco-española, y el accidente ocurrido a Miguel Encio, quitó interés a la carrera, visto que los Elizalde que quedaban en carrera no podían alcanzar al Bugatti del barón de l'Espeé, dando un estúpido chasco a todos aquellos que

creían que por tratarse de un "amateur" (igual que Encio), que corría sin auxilio alguno de la marca constructora, no podría sustener su posición de primero y su velocidad en el largo recorrido de ayer.

El triunfo del barón de l'Espeé y su Bugatti fué indiscutible, y la ovación con que el público acogió su victoria, merecidísima.

EL ACCIDENTE DE ENCIO

Este simpático aficionado español llevaba una carrera admirable, dado que corría con un Bugatti de su propiedad que posee hace más de dos años y con el cual ha recorrido toda España y millares de kilómetros.

Miguel Encio, que en las primeras vueltas fué el "leader" de la lucha, quedó luego en segunda posición, que mantuvo hasta ocurrirle el accidente de que fué víctima, por culpa de Feliú, según unos; por la suya, según otros. Fué una desgracia que afortunadamente no ha revestido carácter grave para conductores y mecánicos, quedando limitado a las averías sufridas por los coches que guiaban.

El resultado de la carrera, como se puede juzgar por la clasificación que a continuación publicamos, se resume en la siguiente forma:

Dos Bugatti, guiados por "amateurs", toman la salida. Uno de ellos gana la carrera y el otro queda eliminado por un eboque con otro concurrente.

De tres coches españoles, uno es el que choca con el Bugatti y los otros dos de Sastrústegui ("amateur") y de Vizcaya, se clasifican en segundo y tercer lugar.

Y los tres coches extranjeros pilotados por profesionales, quedan fuera de carrera por averías.

¡Es mucho circuito el de Lasarte y muchas vueltas las impuestas ayer a los coches.

LA CLASIFICACION

1. Barón de l'Espeé, sobre Bugatti, con gasolina Shell, en 6 h. 54 m. y 22 s. Velocidad media, 85 kilómetros 54 metros a la hora.

2. De Vizcaya, con Elizalde, gasolina Shell y amortiguadores Hartford, en 7 h. 8 m. y 53 s.

3. Sastrústegui, sobre Elizalde, con gasolina Shell y amortiguadores Hartford, en 7 h. 8 m. y 54 s. La vuelta más rápida al circuito fué hecha por Benoist, a una media de 95 kilómetros 297 metros por hora.

Con estas notas hacemos punto final, felicitando a los elementos activos de la organización de las carreras y ofreciendo a nuestros lectores comentarios con más detenimiento en próximos números.

L. Z.

NOTAS DIVERSAS

Un banquete.—La Dirección del Gran Kursaal dará esta noche un banquete a cuantas personas han tomado parte, en una u otra manera, en la organización del circuito automovilista.

Distribución de premios.—Ayer se verificó la distribución de los premios a los ganadores.

Automoviles DE DION BOLTON. Entrega inmediata de sus modelos de 10 HP. carrezados en torpedó y conducción interior. Tipo sport 10 HP. con válvulas por arriba y frenos delanteros. AGENCIA EN SAN SEBASTIAN. E. ROMERO.-Plaza de Bilbao, 1

Automoviles GEORGES ROY. Torpedos completos, cinco ruedas, puesta en marcha y alumbrado eléctrico, contador, etc. 11.000 PESETAS. Agencia general para España: Guetaria, 15. — San Sebastián.

LOS AUTOCICLOS SENECHAL

CONFIRMAN SU SUPERIORIDAD

EN EL GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS

Corrido en el Circuito de Lasarte (463 kilómetros, 190 metros)

CATEGORIA DE AUTOCICLOS DE 750 C/C.

PRIMERO PALAZON, con autociclo SENECHAL

y TERCERO de la clasificación general

entre diez autociclos que tomaron la salida, ocho de ellos de 1.000 c/c.

Alcanzando una velocidad media de 76 kilómetros, 190 metros a la hora

Agencia general para España:

ANTONIO DIAZ

Paseo de San Juan, 46.-BARCELONA