

EL VI CIRCUITO DE LASARTE

Chirón triunfa en la carrera del Gran Premio de España

Animación extraordinaria.-Sabipa sufre un serio percance.-Detalles y clasificación de la carrera. El ministro de Fomento en Lasarte.

Como estaba anunciado, ante ayer se celebró en el Circuito de Lasarte, la prueba denominada Gran Premio de España. El tiempo, a primera hora de la mañana apareció bastante dudoso, lloviznando a ratos. Después paró la lluvia y quedó nublado hasta que terminó la carrera. Desde la mañana la animación era grande en el Circuito y en los alrededores. Numerosos automóviles fueron llegando a la gran campo situada delante de las tribunas y conforme avanzaba la mañana, la animación iba creciendo. En las tribunas la animación era grande y en las demás localidades también se veía mucha gente. La carrera, como es sabido, estaba destinada a los vehículos de sport. Frente a los "stands" de aprovisionamiento, se colocaron los 44 coches que la víspera de la carrera se hubieron presentado al pesaje. La carrera consistía en una eliminatoria previa en un recorrido de 15 vueltas (259.715 kilómetros) para clasificar los vehículos para la prueba final con los handicaps que habían de establecerse, tomando por base el tiempo de la mejor vuelta efectuada en cada grupo. Se había fijado que sería eliminado un solo coche, el último clasificado, para la prueba final, que constaba de otras 15 vueltas, después de dos horas y cuarto (de una y cuarto a tres y media) de neutralización de la carrera.

LOS COCHES PARTICIPANTES

- A las diez y cuarto de la mañana y con el motor parado, estando de pie los conductores, se dió la salida a los primeros coches siguientes: Grupo I -- (Más de 3.000 cc.) Núm. 2. De Vere (Chrysler). 3. Zehender (idem). 5. Stoffel (idem). 7. Leblanc (Stutz). 8. Bouriat (Peugeot). 9. Laly (Aries). 10. Monreal (Auburn). 12. Dupeyron (Renault). 14. Manzo (Auburn). 16. Duray (Aries).

- Grupo II -- (Más de 1.500 y menos de 1.500 cc.) Núm. 21. Burie (G. Irat). 22. André (G. Irat). 24. Barette (Ballot). 32. Besaunce (idem). 34. Maleplano (Bugatti).

- Grupo III -- (Más de 1.000 y menos de 1.500 cc.) Núm. 35. Palls (Bugatti). 37. Ballard (Tracta). 44. Atorrasagasti (Bugatti). 46. Señora Iter (idem). 47. Delemer (E. H. P.). 48. Chasaigne (Senechal).

- Grupo IV -- (Menos de 1.100 cc.) Núm. 50. M. Benoist (Tracta). 53. Gauthier (Salmson). 57. Christian (Lombard). Sarasúa (Amilcar). 61. Raphael (Aries). 62. Jourdan (Salmson). 63. Morán (Rally). 64. Martinetti (Salmson). 67. Signoret (idem). 68. Villefranché (Rally). 70. Larrinaga (Riley). 71. Rigal (Aries).

Con los handicaps impuestos por el reglamento de la prueba a los coches provistos de compresores, se dió la salida a los siguientes vehículos:

- Grupo I Núm. 20. Chiron (Bugatti). 23. Reimat (idem). 25. Williams (idem). 26. Carrizosa (idem). 30. Bouriano (idem). 31. Señora Jenky (idem).

Estos coches partieron ocho minutos más tarde que los primeros, por razón del handicap citado.

- Grupo III Núm. 38. Sabipa (Bugatti). Este debía salir con diez minutos de handicap, pero sin duda su motor sufre alguna irregularidad y pierde en la arrancada unos 19 minutos.

- Grupo IV Núm. 52. Carbone (Tony Special). 55. Lepicard (Donneti). 60. Isaia (B. N. C.). 66. De Jency (Norton Special).

El handicap de estos últimos coches era de 12 minutos.

LA CARRERA MATINAL Los "Chrysler" son los primeros en tomar la ruta del Circuito. Cierran el primer grupo de los 33 "partants" los números 44 y 41. El coche número 12 se queda en la salida. Abandona la carrera sin haberla comenzado. El desfile de los coches ante las tribunas de lo más espectacular por el número

imponente de los concurrentes en una interminable fila india.

En la primera vuelta pasa el primero el coche tripulado por Zehender con gran ventaja sobre los demás. Le sigue el de De Vere y muy cerca va el de Bouriat.

Por las tribunas van juntos el de Stoffel y el de Bouriat, el resto en grupo, siendo el desfile brillantísimo. El coche Barette para, pero luego sigue la carrera. El coche de Manzo de Zúñiga va retrasadísimo y en la primera vuelta para. El Amilcar de Sarasúa también para en la primera vuelta.

Sin cubrir la primera vuelta, se anuncia la retirada del coche que conduce Oscar Leblanc.

El Bugatti de Atorrasagasti es descalificado por haber empleado la puesta en marcha a manivela.

Las paradas en ruta y en los stands se prodigan. Se anuncian las retiradas oficiales de los coches números 24, 61, de Barette y Raphael.

El "speaker" anuncia que el coche que conduce Zehender, ha dado su vuelta 10 a una velocidad media de 112 a la hora.

La prueba resulta monótona, sin ningún aliciente, ya que se vislumbran los clasificados para la carrera final de la tarde.

Chirón, el ganador del Gran Premio de San Sebastián y otro de los favoritos de la prueba, no tiene su coche a punto; ratea y pierde tiempo en su stand.

El coche de Bouriat se retrasa y para.

TERMINAN LAS ELIMINATORIAS

El primer coche en cubrir las 15 vueltas impuestas, es el Chrysler, conducido por De Vere, al que se aplaude al llegar frente a las tribunas. Van llegando a sus "stands" los coches de Dunay, Burie, Stoffel, Jourdan, Bouriano, Signoret, Reynatz, Carrizosa, M. Benoits, señora Jenky, Larrinaga, etcétera.

Se clasifican por haber cumplido las 15 vueltas dentro de la velocidad media impuesta, los siguientes coches:

Grupo I -- Núm. 2, De Vere; 5, Stoffel; 9, Laly, y 16, Duray.

Grupo II -- Núm. 20, Chirón; 21, Bourie; 22, André; 23, Reynatz; 25, Williams; 26, Carrizosa; 32, Besaunce; 30, Bouriano; 31, señora Jenky.

Grupo III -- Núm. 35, Palls; 37, Ballard; 47, Delemer.

Grupo IV -- Núm. 50, M. Benoist; 57, Christian; 60, Isaia; 62, Jourdan; 63, Morán; 64, Martinetti; 67, Signoret; 70, Larrinaga.

Han quedado por consiguiente, eliminados 20 coches.

Terminada esta primera fase eliminatoria de la prueba, el público de las tribunas desfila camino del yantar.

Hay desfile de coches del garage general, pero para volver de nuevo. Para la hora de la final, la concurrencia de autos conduciendo a muchísimos aficionados a las tri-

TINTA SYLVO DE VENTA: Joaquín Baroja, Plaza Constitución; Martín y Mena, San Marcial, 23; Tamayo Hermanos, Legazpi, 6; Argandoña Hermanos, San Marcial, 18; Miguel Ramos, Vergara, 6; Vicente Ereña, Buen Pastor, 2; Casa Larrinaga, Plaza Bilbao, 1; Ricardo Leizaola, Garibay, 28 y Casa Serván, Plaza del Buen Pastor, 6. En Rentería, Viuda de Andueza, BOTELLAS a 6,50 - 3,75 - 2,50 y 1,75

Después de reparar, sale y para y el motor comienza a arder. El público de la tribuna le grita, haciendo que detenga el coche, apagando el fuego.

A la cabeza de todos va el coche de Zehender, siguiéndole De Vere.

Se ve que los coches van sólo a clasificarse y por eso no hay velocidades grandes. El Zehender, que va en cabeza, lleva una velocidad media que oscila entre 105 y 110 kilómetros por hora.

En el kilómetro 2 para el número 66, a las doce menos cinco. A las doce y seis para en el kilómetro 10 el coche 25, de Williams. El coche de Zehender da su vuelta décima a 112 kilómetros por hora. Las paradas se suceden.

A la una menos cuarto se retira el coche núm. 61, Raphael.

Se aproxima el final de las tres horas y cuarto que el reglamento de la prueba concede como tiempo máximo para clasificarse.

Antes de finar esta primera fase de la carrera, se registra el único serio accidente de la mañana, del que resulta víctima el simpático corredor Sabipa.

A la salida de Oria el Bugatti que ostentaba el núm. 38, dió una vuelta de campana, resultando con confusiones de importancia el famoso conductor francés. Momentos después, era conducido en el auto de la ambulancia al hospitalillo de la Cruz Roja, instalado frente a las tribunas de Lasarte, donde quedó encamado después de haber sido convenientemente asistido por el doctor Tortosa y sus ayudantes.

Según manifestó el doctor Tortosa, Sabipa tiene lesiones en diferentes partes del cuerpo, una herida en el cuero cabelludo y una fuerte contusión en la región renal, ésta de alguna importancia. Hizo temer que fuera la lesión de más importancia, pero después de bien reconocido se vió, que afortunadamente, no tenía lo que se creyó en un principio. Sabipa tardará en curar algunos días.

bulnas, es mucho más numerosa que por la mañana.

EL MINISTRO DE FOMENTO

Al mediodía después de terminar la prueba eliminatoria llegó al circuito procedente de Zarauz, el ministro de Fomento, señor conde de Guadalhorce.

Fué recibido por el presidente del Automóvil Club de Guipúzcoa señor Rezola, con la Junta directiva, etc.

El señor ministro de Fomento se trasladó al restaurant del Circuito donde almorzó con el señor Rezola y otras personas.

El ministro fué saludado también por el señor gobernador civil, general Chacón y por el alcalde.

Después de almorzar se trasladó a las tribunas y desde un palco presenció las pruebas de la tarde.

LA PRUEBA FINAL POR LA TARDE

Trascurridas las dos horas y cuarto de neutralización de la carrera, los coches clasificados en las eliminatorias matinales, se colocaron por grupos, con arreglo a las diferencias de salidas o handicaps establecidos por los técnicos del R. A. C. G.

Se dan las salidas por el orden siguiente: A las tres y media próximamente arrancan los primeros coches. Son los números: 35, Palls; 37, Christian, y 47, Delemer.

Seis minutos más tarde, salen los coches números: 50, M. Benoist; 57, Christian; 62, Jourdan; 63, Morán; 64, Martinetti; 67, Signoret; 70, Larrinaga.

Con catorce minutos de handicap parten los siguientes: número 21, Bourie; 22, André; 32, Besaluca.

Con dieciséis, el número 2, De Vere; 5, Stoffel; 9, Laly; 16, Duray.

Con 17 minutos, el número 60, Isaías, y con 23 minutos rezagados, los números 20, Chirón; 23, Reinatz; 25, Williams; 30, Bouriano, y 31, señora Jenky.

En la primera media hora de iniciada la carrera final, figuran a la cabeza los coches que conducen Delemer (47), Ballard (37), Christian (57), y Signoret (67).

Chirón cubre su segunda vuelta a una media horaria de 126 kilómetros. La carrera va a entrar en fase más interesante; los que han partido "scrachts" van aumentando el tren de la carrera, que resulta de verdadera persecución, ya que el vencedor absoluto ha de ser el coche que cubra en primera posición las 15 vueltas de esta final.

Palls, en su vuelta tercera, sufre un accidente e leves consecuencias, para su integridad física, pero su coche queda averiado. Abandona, por consiguiente, la carrera. Mientras Chirón sigue rodando a 125 por hora, Delemer, que ha salido en el primer grupo, se mantiene en cabeza, marchando a una media de 104.

ble para reducir el handicap de 23 minutos que ha tenido que ceder.

A la media hora de carrera se anuncia que van en los primeros puestos los coches números 47, de Delemer; el 57 de Christian, el 37 de Ballard y el 67 de Signoret. Chirón da una vuelta a 126 kilómetros por hora.

Las tribunas se han animado muchísimo. El tiempo, aunque algo encapotado, se mantiene sin llover.

Chirón da su octava vuelta y va pisando los talones a los coches números 37, 47 y 57, a los que ha concedido una ventaja de 23 minutos y 17 al último de los tres coches. El que conduce Morán va también entre los cuatro primeros.

Bouriano realiza su séptima vuelta a una media horaria de 128, la más rápida hasta este momento de toda la carrera.

Al terminar su octava vuelta, la señora Jenky se para frente a su stand.

Chirón, que en su vuelta anterior, la octava, figuraba en sexto lugar, en la novena salta al segundo puesto. Solo tiene delante al E. H. P. de Delemer.

Bouriano sigue aumentando el record de la vuelta: en su octava alcanza una velocidad media de 130 kilómetros a la hora, (7 m. 59 s. la vuelta).

El speaker anuncia la retirada de la señora Jenky.

El coche de Reynatz en su sexta vuelta sufre un serio percance. Se le incendia el motor, saliendo indemne afortunadamente el conductor.

Bouriano sigue siendo el "recordman" de la vuelta: en su décima, registra una velocidad media de 131 kms. 784. La más rápida hasta este momento de la carrera.

El coche número 35 de Palls, al llegar al kilómetro 13, choca con un árbol y resulta lesionado levemente marchando por su pie a la ambulancia de Oriamendi.

Chirón en la mitad de la carrera lleva ganadas dos vueltas a sus adversarios.

Cuando llevamos una hora de carrera los tres primeros lugares siguen manteniendo los coches números 47, 57 y 37.

En la vuelta siguiente aún mejora su record. Cubre la undécima en 7 m. 48 s., a una media horaria de 133 kms. Bouriano gana seis puestos, colocándose en quinta posición. Toda esta faena la realiza en la vuelta precedente.

El orden de marcha, faltando tres vueltas para la terminación de la carrera, es como sigue: Delemer, Chirón y Bouriano.

Este ha vuelto a ganar dos puestos. El final de carrera es interesante. Bouriano acelera aún más su tren y en su 12ª vuelta vuelve a batir el record de la vuelta: a 133 kilómetros 477.

Chirón se apodera del primer puesto. Es ya el "leader" de la carrera. Le faltan dos vueltas para entrar en triunfador absoluto del Gran Premio de España.

Le siguen Delemer y Bouriano. Este al iniciar su última vuelta va rezagado del segundo en un minuto 45 segundos.

Su última vuelta ha constituido un nuevo record para Bouriano. Cubre la 14ª vuelta en 1 m. 14 s., lo que supone una velocidad media de 134 kilómetros 400 metros.

VENCE CHIRON

El ganador del "Criterium de los Ases", Chirón, se adjudica igualmente el Gran Premio de España, conduciendo en ambas brillantes jornadas para el conductor "nicols", el mismo coche Bugatti, tipo dos litros con compresor.

Al cotrar la línea de llegada el gran triunfador, es acogido con una entusiasta ovación.

Chirón es llevado al palco que ocupa el ministro de Fomento, quien le felicita cordialmente por su bella "performance".

Signe a esta entrada triunfal otra no menos digna del aplauso público.

Bouriano ha logrado batir a Delemer en su última vuelta y deriba una vez más el record de la más rápida. Cierra su magnífica carrera cubriendo la vuelta en 7 m. 42 segundos, a una media horaria de 134 kilómetros 922. Y al minuto 42 segundos que le aventajaba Delemer en la penúltima vuelta, aumenta una diferencia de tiempo a favor de 27 segundos, diferencia con que se clasifica el coche número 47, otro de los héroes de esta jornada final.

Entran a continuación, Christian, Laly, De Vere, Stoffel, M. Benoist, Duray, Morán y Ballard.

CLASIFICACION DE LA FINAL

- 1. Chirón (Bugatti), en 2 h. 25 m. 44 segundos 6/10. Copa de S. M. la Reina y 5.000 pesetas. 2. Bouriano (Bugatti), en 2 h. 30 m. 15 segundos 6/10. + 3.000 pesetas. 3. Delemer (E. H. P.), en 2 h. 30 m. 39 segundos 4/10. — 1.500 pesetas. 4. Laly (Aries), en 2 h. 35 m. 52 s. — 500 pesetas.

El desfile fué verdaderamente brillante regresando de Lasarte centenares de automóviles que formaban una magnífica caravana.

Satisfecho puede quedar el Automóvil Club y muy especialmente el Comité directivo por el gran éxito que ha alcanzado en gran éxito que ha alcanzado en estas carreras que quizás hayan sido las más interesantes de cuantas se han celebrado en Lasarte.

El éxito ha coronado los esfuerzos de la entidad citada y por ello les enviamos nuestra más sincera felicitación.

La organización de todos los servicios ha sido perfecta en todos conceptos.

REPARTO DE PREMIOS

En el domicilio del Automóvil Club se verificó ayer tarde a las cinco, el reparto de premios ganados por los vencedores del VI Circuito de Lasarte.

El acto se vió muy concurrido, recibiendo los vencedores muchas felicitaciones del finado y personalidades que asistieron.

Buena ocasión

Para salirse de colchas, sábanas, almohadas, toallas, mantas de algodón, alfombras, paños de cocina, manteles, servilletas y toda clase de géneros para la casa, encontrarán a precios sumamente baratos en los ALMACENES DEL PILAR

VERANIEGAS

Zarauz empieza a desentonar

Uno de los pasados días en que el astro rey se mostraba más cruel que de ordinario, decidió el cronista en unión de algunos amigos, salir en busca de las saludables y refrescantes brisas marinas hacia el más lindo y encantador rincón de la costa vasca: Hemos querido indicar Zarauz. El auto corría veloz por la incomparable serpentina que atraviesa esta privilegiada tierra tan llena de bellezas terrestres y marinas. Cruzamos raudos por Zumaya; atravesamos casi emocionados, ante el pétreo poema que la raza dedica a uno de sus más gloriosos hijos: Elcano, y hémos ya gozando del maravilloso espectáculo que pródiga Naturaleza ofrece al hombre en ese incomparable trozo de carretera comprendido entre Guetaria y Zarauz. Entramos en la encantadora villa guipuzcoana y nuestros ojos se han fijado en los altos de una solariega, que ostenta orgullosa su divisa: Zarauz antes que Zarauz. Descendemos del coche donde tanto se ha recreado nuestro espíritu, y empezamos a internarnos por las pulcras y bien cuidadas calles de este bibelot guipuzcoano. Nuestra sorpresa, para que ocultarlo, ante una mole impúdica de una masa viviente ¡Oh, eterna ilusión femenina!, que va dando pruebas inequívocas de que el alboroz le viene ancho. Por eso sin duda le recoge en su afán de exhibir lo que por decoro y estética debía de estar oculto a los ojos de los transeúntes. Callamos prudentes ante lo que creímos un caso de baja temperatura. ¡Craso error el nuestro! Llegamos hasta a dudar que estuviéramos en nuestro sano juicio y desde luego estábamos convencidos de habernos equivocado de pueblo. ¡Cómo era posible aquél espectáculo en la franciscana Zarauz! Aquellas calles por donde tantas y tantas veces ha circulado la casta efigie del santo amado. ¡Cómo consiente el pueblo creyente de Zarauz ver transformados en indecorosos escenarios donde los bañistas pululan en su equivoco afán exhibicionista! Lo que Barcelona, San Sebastián y otros grandes centros cosmopolitas prohíben por atentatorio a la moral, ¡Cómo, pero cómo pueden consentir las autoridades?

Nosotros salimos de Zarauz, horrorizados, a squeados del espectáculo que ofrecen sus calles, comercios y cafés este verano. Desde luego creemos, estamos convencidos de ello, que tal estado de cosas sólo durará el poco tiempo que a sus autoridades les hará falta para salir del anonadamiento que les ha producido el andaz e inesperado espectáculo. Por el buen nombre de Zarauz, rincón predilecto de Euzkalerria, es preciso que desaparezca, y pronto, tan lamentable espectáculo. Porque si las autoridades se cruzan de brazos, los y las audaces exhibicionistas acabarán con su buen nombre, y más que apacible rincón guipuzcoano parecerá un decadente e inmundo lugar de cierta costa del Mediterráneo.

Asombrados e indignados salimos del espectáculo que se permite en la ivilla que pomposamente se llama franciscana, pero eso sí, esperanzados de que celosa en verdad de éste glorioso título, dará al traste con modernismos que le puedan ser funestos moral y materialmente hablando.

Es preciso que Zarauz no desentone porque los audaces, los frescos están esperando un descuido para soltar el alboroz y adoptar un porte lo más adamítico posible. Que no haya lugar a que se pueda decir de Zarauz-playa, Zarauz-plaga.

ETXE-BERRI.

Para Señoras y Caballeros, el Salón de Peluquería, de Juan Lanz, lo más recomendado servicio a domicilio, Mayor 62. ZARAUAZ.

Deseo en primera hipoteca

sobre casas buenas 35.000 — 60.000 — 70.000 — 120.000 — 160.000 y 190.000 pesetas. Vendó casas de ocasión, Reina Regente, 3. GARMENDIA.

Carbones de Gregorio del Campo USANDIZAGA, 14.—Teléfono 10-616 EGUIA, R. — Teléfono 11-022

BAR FERNANDO PRINCIPE, 35

COCINA ECONOMICA

Este acreditado Bar ha instalado un servicio de restaurant económico denominado EXPRES, por cuyo procedimiento se servirá rápidamente, tanto a la mañana como por la noche, "menús" compuestos de tres platos, al precio de 2,50 pesetas, incluido vino y pan.

No olvidarse que este Bar es el único que al aperitivo regala riquísimas tapas por consumación, PRINCIPE, 35.