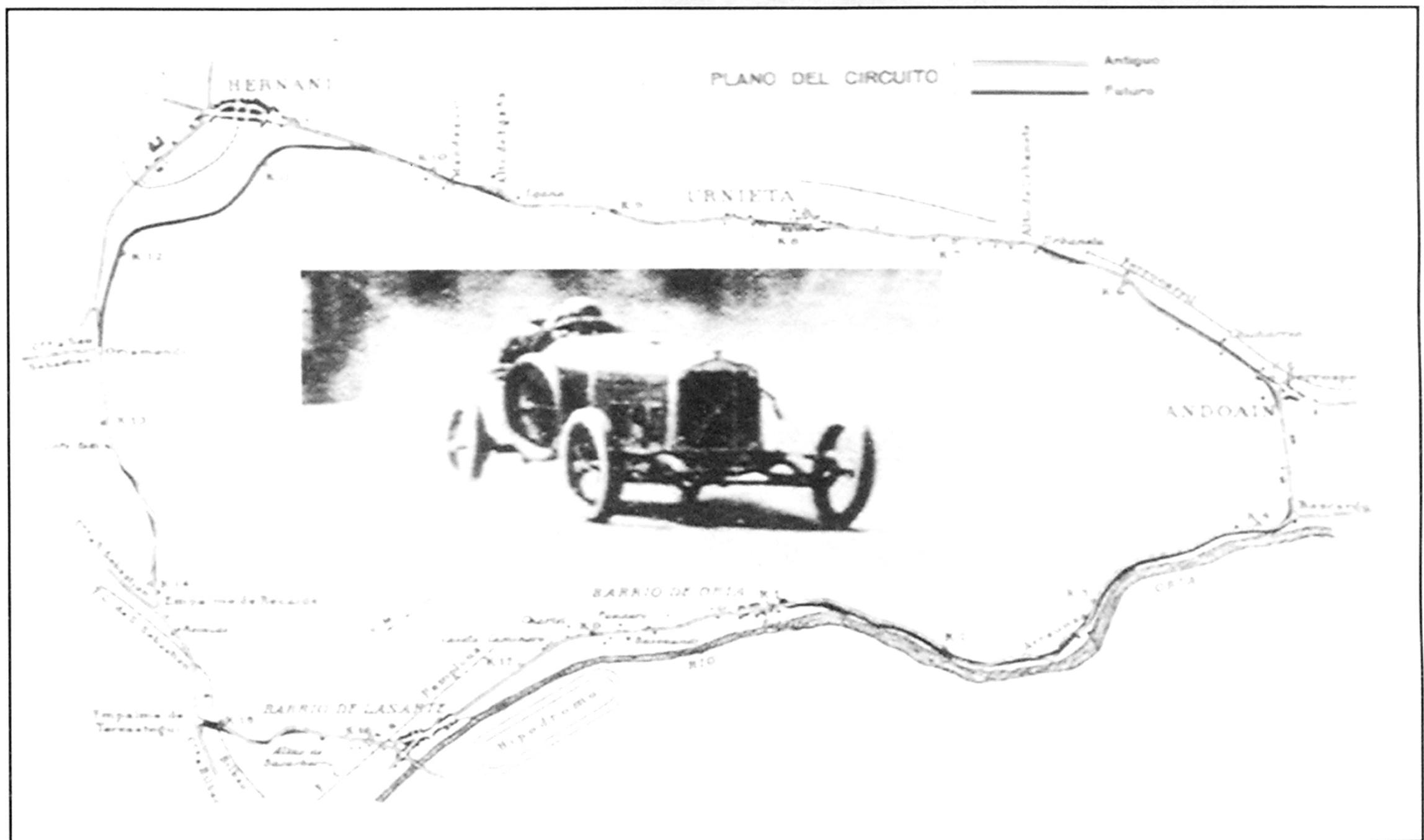


HERNANI eta



AUTOMOBILEN ZIRKUITUA

Egilea: San Joan Konpartsua

Antolatzailea: San Joan Konpartsua
2005eko ekainaren 27a

Iturriak: Ondare Historikoa, Administratiboa, Fotografikoa eta Hemeroteca

- Hernaniko Udal Artxiboa
- Urnietako Udal Artxiboa

Bibliografía:

- AGUIRRE SORONDO, Antxon.
“Hernani y los Hernaniarras. Retazos de siglos”
Kutxa Fundazioa. Donostia-San Sebastián, 1998.
- BLAS ZULETA, Luis
“Hernani entre dos guerras, 1872-1936, Medio Siglo de la vida de Hernani ”
Hernaniko Udal. Donostia-San Sebastián, 1985
- ELBERDIN, Angel
“Circuito Automovilístico de Lasarte-Oria / Lasarte-Oriako Automobil Zirkuitua”
Ayuntamiento de Lasarte-Oria / Lasarte-Oriako Udal
Real Automóvil Club Vasco Navarro (RAC)
Archivo Histórico del R.A.C.
Donostia-San Sebastián, 1996.

“Circuito de Lasarte – Memorias de una pasión”.
Kutxa Fundazioa
Fototeca Kutxa
Archivo Histórico Real Automóvil Club Vasco Navarro
Donostia-San Sebastián, 1998.
- OLIVER y MONTESO, César
“Los Automóviles – Primeros años del Automóvil en España”
Año 1997

HERNANI
eta
AUTOMOBILEN
ZIRKUITUA



MOTOREDUN IBILGAILUAK

HISTORIA

Gizakia maiz saiatu izan da mendeetan zehar berez mugituko litzatekeen ibilgailu bat asmatzen.

1472an R. Valyurok haizearen eraginez mugitzen zen gerrarako aspadun gailu bat asmatu zuen. 1629an Giovanni Branca arkitektu eta ingenieru italiarrak, "La Machine" bere liburuan txorru-lurrin batez mugitzen zen motorra diseinatu zuen. 1680an Isaac Newton matematikagile eta fisiko ingelesak lurrinez mugitu eta erreakzio sistema batean oinarritutako karraua egin zuen.

1769an Nicolas Joseph Cugnot asmatzaile frantsesak hiru gurpileko ibilgailu bat asmatu zuen, lurrinez eragindako bi zilindroko motor-duna. Ordutik, Estatu Batuetan Oliver Evans ingenieruaren eskutik mota honetako makinen ekoizpena bikoitzu zen, batez ere 1772 eta 1786 urte bitartean.

Hala ere, arazo larri bat zegoen. Izañ ere, motoraren potentzia handitzearekin batera kotxearen pisua handitu ere handitzen zen, eta honek gurpilen lurperatzea zekarren. Arazo honi aurre egiteko, "irristaketan" pentsatu zen, eta Hejdy injenieru ingelesak 1813an pisu mugatua eta potentzia altua elkartzen zituzten "itsaste legeak" azaldu zituen. Dion-Bouston eta Serpaelet bezalako asmatzaileak hasi ziren lege horiek erabiltzen, eta honen bidez ibilgailuek 25km/orduko abiadura hartzen zuten.

1863an Luxemburgon, Etienne Lenoir frantsesak lehenengo hiru gurpileko autoa egin zuen, leherketa motor baten bidez eraginda erregai bezala argindarraren gasa erabiltzen zuen.

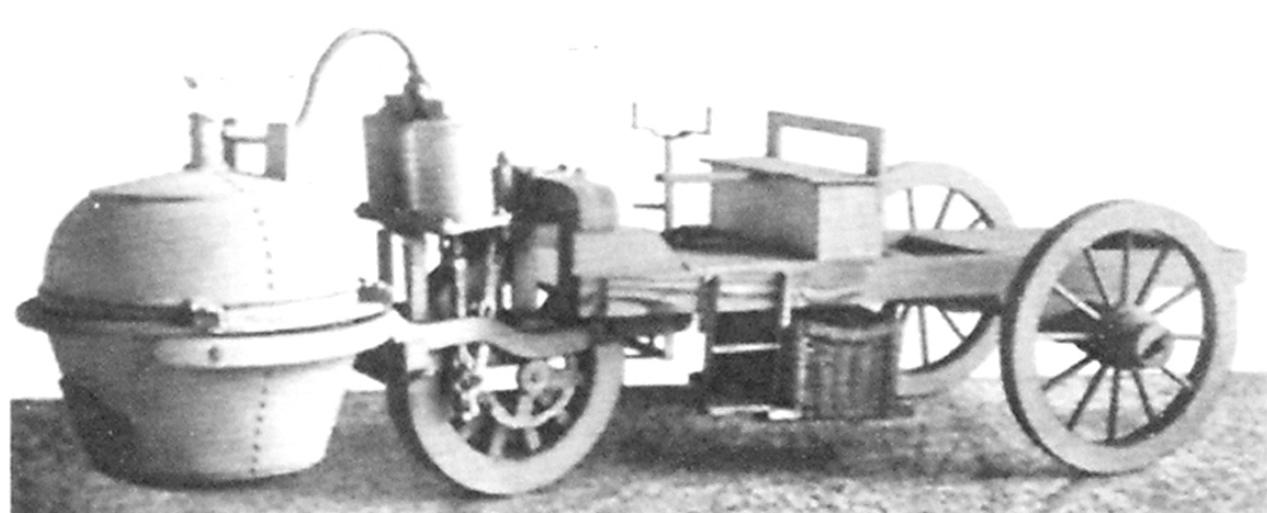
Alde batetik Mannheinen, Karl Friedrich Benzek eta bestetik Stuttgartetik gertu Cannastatten, Wilhem Maybach eta Gottlieb Wilhelm Daimler injenieru eta empresa gizonek, gasolinaz hornitutako lehenengo ibilgailuak egin zituzten 1866an.

1877an Marcus alemanak leherketan oinarritutako lau aldiko motorra asmatu zuen, eta asmakizun hau izan zen gaur egungo automobilaren industria ahalbidetu zuena.

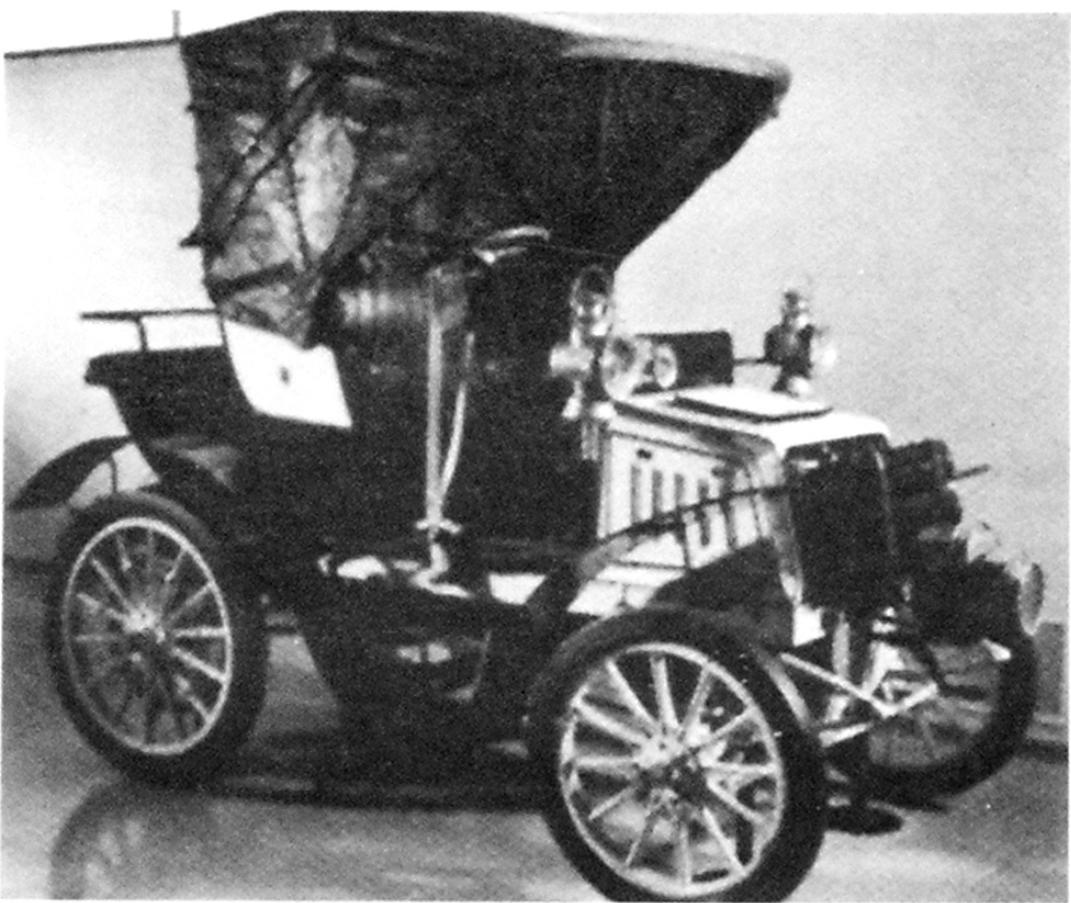
Urte horiez geroztik hobekuntzak jarraiak izan ziren etekinak hobetuz eta animaliek bultzatako karruen antza zuten estrukturak aldatuz.



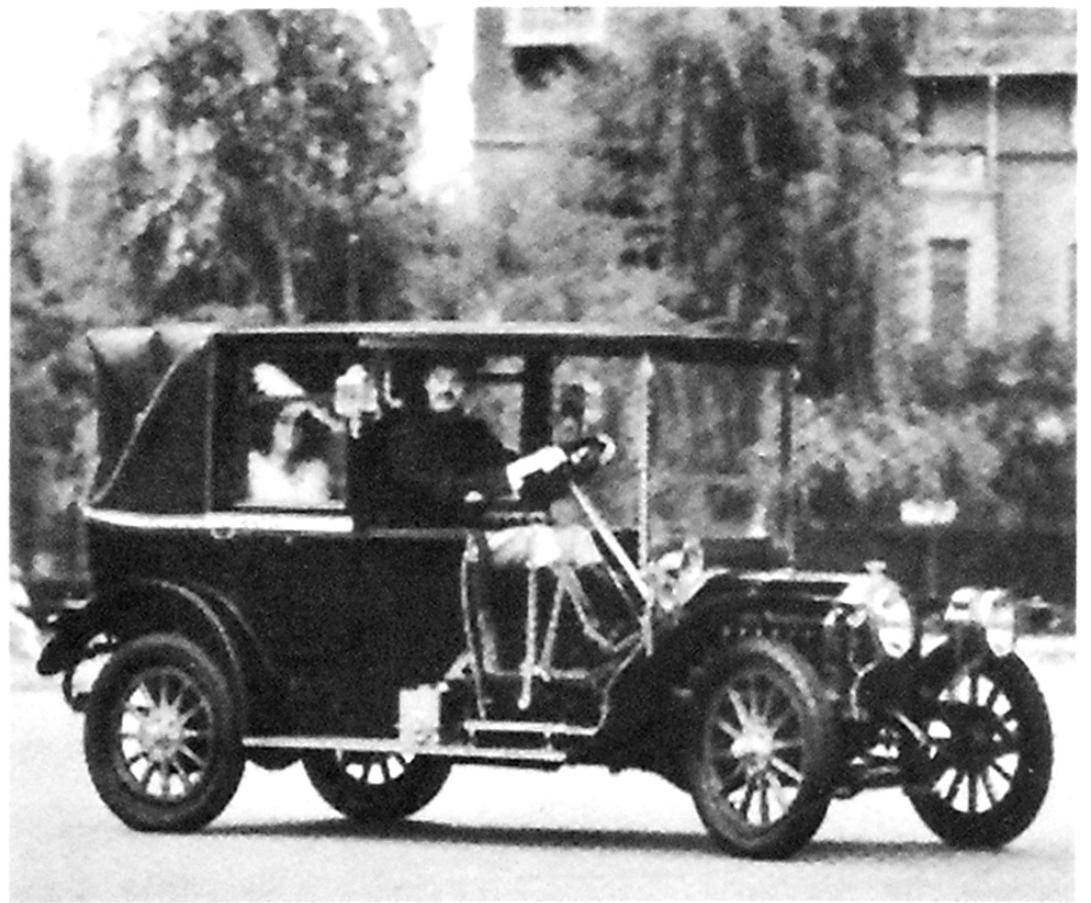
Isaac Newton



Vehículo mecánico de Cugnot



FIAT 8 HP (1901-1902)



FIAT TIPO 1 (1908-1910)

HERNANI

XX. mendeko lehen hamarkadetan, beste herri askotan bezala, motordun ibilgailuak geroz eta maizago ikusten ziren Hernanin.

9. - HERNANI. - Entrada á las Calles Mayor
y Urumea



Udaletxeek motorra mekanikodun ibilgailuen errolda egin behar zuten beraientzat ezarritako ordainketa koblatu ahal izateko. Errolda egiten zen lau ibilgailu motaren arabera.

1. "A" mota, luxuzko edo *turismo* autoak.
2. "B" mota, alokatutako automobilak, baita eserlekuen arabera alokatutakoak ere.
3. "C" mota, merkantzia-kamioiak.
4. "D" mota, motozikletak, sidekarrarekin edo gabe, eta antzekoak, beti ere hiru gurpil baino gutxiago baldin bazuten.

Erroldako dokumentuan urteko kuotak ezartzen zirenean jendeari erakusten zitzaion 15 egunez, eta epe horretan interesatuek erreklamazioak aurkeztu zitzaketen. Udaletxeko Idazkariak, erreklamazioak aztertu eta horietaz erabaki ondoren, Alkatearen aginduz Erroldara bidaltzen zituen, eta horren kopia bikoitza Probintziako Errenta Publikoen Administratziora horrela bazegokion.

Bitxikeri bezala, 1938ko Hernaniko Ibilgailuen Errolda honako hau zen, Udaletxeko Artxibategiko dokumentuek diotenez:

"A" MOTA:

NOMBRE DEL PROPIETARIO	DOMICILIO	VEHICULO	MARCA	MATRICULA	CUOTA (Ptas)
GERARDO AZCUE	FLORIDA	TURISMO	FIAT	SS-4951	168,00
JOAQUIN ORAYEN	MAYOR	TURISMO	CITROEN	SS-5374	236,25
LUIS ADARRAGA	MAYOR	TURISMO	FIAT	SS-5750	168,00
RAMON YARZA	MAYOR	TURISMO	CRYSLER	SS-6548	659,40
ELEUTERIO AROCENA	MAYOR	TURISMO	PEUGEOT	SS-7570	189,00
ANTONIO DUROUDIER	MAYOR	TURISMO	PEUGEOT	SS-7882	189,00
FCO. SAGASTIBERRI	MAYOR	TURISMO	PEUGEOT	SS-8364	189,00
PABLO MUTIOZABAL	MAYOR	TURISMO	FIAT	SS-8433	168,00
GEORGETS FILS	MAYOR	TURISMO	CHEVROLET	SS-8518	506,10
SEBASTIAN ECHANIZ	MAYOR	TURISMO	FORD	SS-8726	402,15
FLORENCIO SARASQUETA	MAYOR	TURISMO	OPEL	SS-8998	94,50
PABLO MUTIOZABAL	MAYOR	TURISMO	OPEL	SS-9368	105,00
RAMON LICEAGA	MAYOR	TURISMO	RENAULT	SS-9423	236,25
RAMON LILLY	MAYOR	TURISMO	RENAULT	SS-9593	236,25
JUSTO ARRIZABALAGA	MAYOR	TURISMO	OPEL	SS-9606	210,00
PABLO SCHROEDER	MAYOR	TURISMO	ADLER	SS-10053	168,00
FRANCISCO SANGRÀ	MAYOR	TURISMO	CITROEN	SS-10088	262,50
ERICH SCHROEDER	MAYOR	TURISMO	ADLER	SS-10234	168,00
IGNACIO OTEGUI	MAYOR	TURISMO	CITROEN	B -15580	147,00
PIERRE DE SAN	MAYOR	TURISMO	AMILCAR	BI-11659	147,00
LENDERT VAN RHIJN	MAYOR	TURISMO	MERCEDES	EX197	315,00
FRANCISCO ARTOLA	MAYOR	TURISMO	CHRYSLER	LO-1263	617,40
JESUS AGUIRRE ZUGASTI	MAYOR	TURISMO	CITROEN	M -23089	236,25
IGNACIA ZUBILLAGA	MAYOR	TURISMO	CITOEN	M -27043	236,25
JOSE MANUEL RECONDO	MAYOR	TURISMO	CRYSLER	M -28584	617,40
PABLO PUYUELO	MAYOR	TURISMO	ERSKINE	NA-2412	402,15
GABRIEL BARBARIN	MAYOR	TURISMO	CITROEN	NA-4905	288,75
CARLOS CAMONA	MAYOR	TURISMO	RENAULT	PM-5977	236,25
LUIS ZUBIRIA	MAYOR	TURISMO	FIAT	PO-4127	210,00
T O T A L E S					7808,85

“ B ” MOTA:

NOMBRE DEL PROPIETARIO	DOMICILIO	VEHICULO	MARCA	MATRICULA	CUOTA (Ptas)
JOAQUIN ICETA	ANCIOLA	TAXI	CHEVROLET	SS-5636	504,00
JUAN PEÑA	MAYOR	OMNIBUS	FIAT	SS-5921	567,00
VICTOR OCHOTORENA	MAYOR	TAXI	CHEVROLET	SS-5969	504,00
LAZARO LUJAMBIO	IBARLUCE	AUTOBUS	CITROEN	SS-8035	642,60
JUAN PERURENA	MAYOR	AUTOBUS	FORD	SS-9307	945,00
ANTONIO PERURENA	MAYOR	TAXI	FORD	SS-9722	787,50
JUAN ARMENDARIZ	FLORIDA	TAXI	MARMON	BI-9005	756,00
HERMOGENES ZUMETA	MAYOR	TAXI	FIAT	NA-3188	283,50
ASCENSIO UBEGUNLASARTE	LASARTE	TAXI	CITROEN	PO-4605	346,50

T O T A L E S	5336,10
---------------------------	---------

“ C ” MOTA:

NOMBRE DEL PROPIETARIO	DOMICILIO	VEHICULO	MARCA	MATRICULA	CUOTA (Ptas)
MANUEL PEÑA	MAYOR	CAMION	CITROEN	SS-3156	378,00
VIUDA DE YURRITA	LASARTE	CAMION	LATIL	SS-4327	604,80
TEODORO AÑORGA	LASARTE	CAMION	FIAT	SS-6125	529,20
SEBASTIAN ECHANIZ	LASARTE	CAMION	CHEVROLET	SS-6568	642,60
LAZARO LUJAMBIO	IBARLUCE	CAMION	G.M.C.	SS-7080	756,00
VICTOR OCHOTORENA	MAYOR	CAMION	CHEVROLET	SS-8015	756,00
FRANCISCO GARMENDIA	MAYOR	CAMION	FEDERAL	SS-9889	831,60
JOAQUIN ORAYEN	MAYOR	CAMION	INTERNAC	SS-9990	831,60
BERNARDINO ELIZARAN	CARDAVERAZ	CAMION	DOGER	CA-3685	642,60
JOSE MARIA LICEAGA	PAGOAGA	CAMION	G.M.C.	NA-2612	869,40

T O T A L E S	6841,80
---------------------------	---------

“ D ” MOTA:

NOMBRE DEL PROPIETARIO	DOMICILIO	VEHICULO	MARCA	MATRICULA	CUOTA (Ptas)
MIGUEL AZURZA	LASARTE	MOTO	B.S.A.	SS-5568	63,00
SEVERIANO IMAZ	ANCIOLA	MOTO	H.DAVIDSON	SS-6255	126,00
AGUSTIN GARIN JACA	CARDAVERAZ	MOTO	B.S.A.	SS-6752	52,00
JOSE ADARRAGA	MAYOR	MOTO	H.DAVIDSON	SS-7208	121,30
TEODORO IRAOLA	MAYOR	MOTO	MASKLEN	SS-7897	52,00

T O T A L E S	414,30
---------------------------	--------

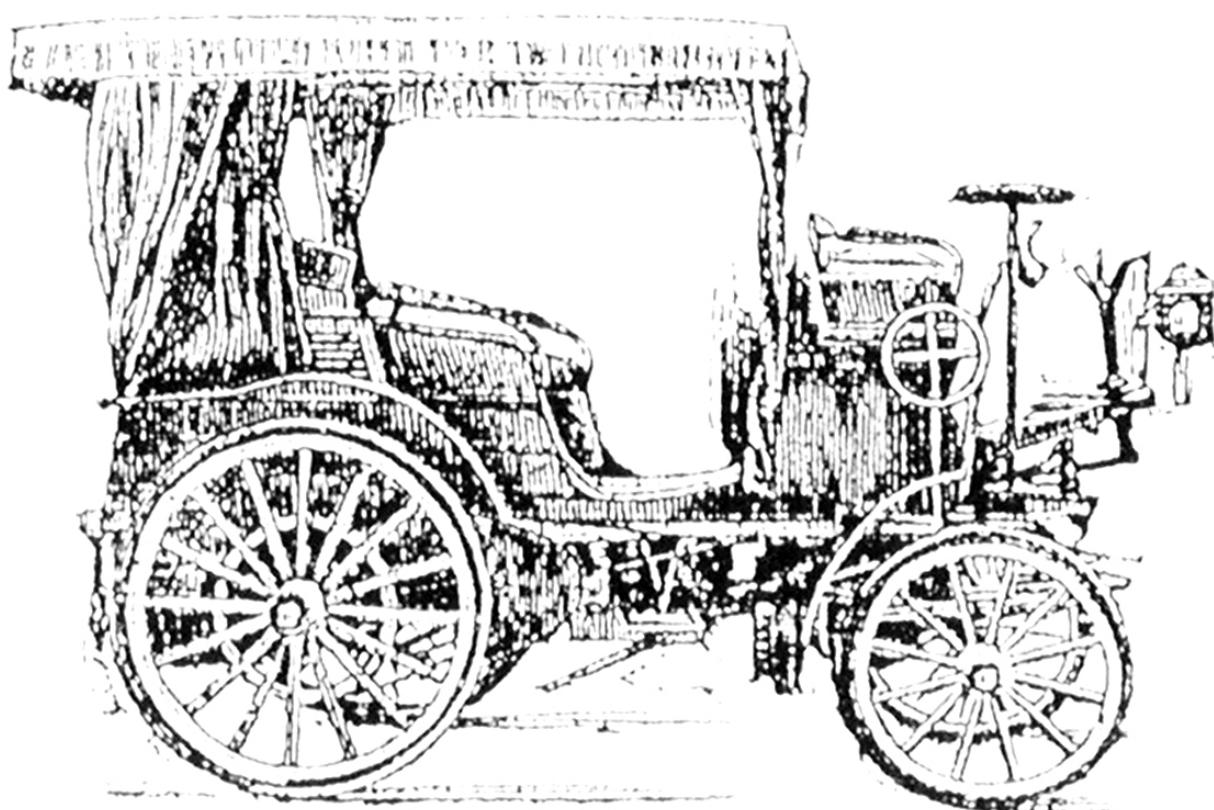
AUTOMOBILISMOA (AUTO LASTERKETA)

Automobilismoaren sorrera auto-industriaren hasierarekin batera izan zen.

Lehenengo auto lasterketa Frantzian izan zen 1894ko uztailaren 1ean, “Le Petit Journal” egunkariak antolatuta 21 autok parte hartu zuten 126 kilometroko Paris-Rouen ibilbidea zeharkatuz. Ibilbide hau 5 ordu eta 40 minututan egin zen.

Hurrengo urtean 1.200 kilometroko Paris-Burdeos-Paris lasterketa 48 ordu 47 minuto eta 10 segundotan egin zen bataz besteko 25km/orduko abiaduraz, gutxi gorabehera.

1896an 1.200 kilometroko Paris-Marsella-Paris lasterketa egin zen eta bertan 40 autok hartu zuten parte. Irabazlea petroleoz zebilen Panhard eta Levassoren lau eserlekuko kotxea izan zen, honek 67 ordu 42 minuto eta 58 segundo behar izan zituen, eta bataz beste 25 km eta 525 metroko abiaduraz korritu zuen.



Coche de petróleo de Panhard y Levassor

Lasterketa hauek askoz ere programazio zabalagoa izan zuten hurrengo urteetan auto kluben sortzearekin batera: Frantzian (1985), Belgikan (1896), Inglaterran eta Italian (1897).

Lehenengo Kopak hasi ziren, adibidez Gordon-Bennet, Wандerbilt eta Targa (edo armaria) Florio. Lehenengo Saria Le Mansen egin zen 1906an.

Garai honetan autoen errendimendua erregulatzen zuten

hedapen tekniko eta mekanikoak zirela eta, Elkarte Internazionalak motorren zilindrada-mugetan oinarrituta “Formulak” izeneko lasterketak jarri zituen martxan.

Lehenengo Mundu Gerran (1914-1918) izandako etenaldiaren ondoren, auto lasterketak gero eta ugariagoak ziren. 1922an Italiako Sari Nagusia izan zen; 1923an “Le Maneko 24 orduak”; 1927an “Mila Millak” (1957an desagertua).

Urte hauetan nabarmendu ziren Varzi, Rosemeyer, Etancelín, Chiron, Seaman, Nuvolari, Caracciola, Campari eta Ascari auto gidari trebeak.

Auto-marka ezagunenetarikoak, berriz, Bugatti, Delage, Talbot, Sunbeam, Mercedes, Auto-Unión, Masserati eta Alfa-Romeo ziren.

HERNANI ETA AUTO LASTERKETAK

Hernanik oso harreman estua izan du Lasarteko Zirkuitua izeneko auto lasterketarekin, ibilbidearen heren bat Hernaniko Udalerritik pasatzen baitzen.

Donostiatik gertu dagoenez jende ugari etortzen zen gure herrira lasterketak ikustera trenez edo tranbiaz (hauek hiru motor eta hamar edo hamabi bagoi izaten zituzten eta berriro ikusteko aukera estropadetan bakarrik izaten zen).

Antolatzen ziren lasterketek maila internazionala zuten, munduko lasterketa garrantzitsuenekin parekagarriak.

1923 URTEA

Donostiako “II Feria de Muestras” egin zen urte berean, 1923an, Felipe Azcona hiriko alkateak, Feriako Kudeaketa Komisioari azaldu zion sona handiko kirol proba bat egiteko asmoa, Europaren puri-purian zeuden auto lasterketak, alegia...

Lehenengo lasterketak 17.815 metroko ibilbidea izan zuen eta 1923ko uztailaren 23an egin zen. Donostiako lehenengo Sari Nagusiak irteera eta helmuga Oriako auzoan zituen eta Buruntza mendia inguratuz Andoaindik, Urnietatik, Hernanitik, Galarretatik, Rekalde eta Irubidetik pasatzen zen.

Zirkuituak Hernani erdibitu egiten zuen, kaxkoa bitan banatuz. Era berean, herriko zoruak moldatzen ziren eta peralteak jarri falta ziren lekutan.

Teileri-Gainetik sartu, Udaletxeko arkutik zeharkatu, Kardaberaz kaletik pasa eta Zinko-Enerantz abiatuz, Antziola eta “Cuesta de la Muerte” iritsi arte.

Alde bateko eta besteko herritarrok ez isolatzeko, goitik pasabideak jartzen ziren, bata Karkaban, bestea Plaza Berrian eta bestea Zinko-Enean.

Hernaniko ordezko alkateak, Julio Ubarrechena, Bando bat atera zuen argibideak emanet; egun jakin batzutan, bizilagunak hitzarmena bete behar zuten. Liceaga, Plaza Mayor eta Kardaberazko komerzialak itxiarazten zituzten.

Alcaldía de Hernani

Instrucciones que ha de observar el vecindario en los días de la Gran Semana Automovilista que son el 23 y del 25 al 28, ambos inclusive.

Los comercios del barrio de Liceaga, Plaza Mayor (parte derecha), y calle Urumea, se cerrarán, el día 23 a las 8 de la mañana, y los demás días a las 9 ½, y no se abrirán hasta que terminen las carreras.

El cierre del circuito y el término de las carreras, se anunciarán mediante disparo de cohetes y durante ellas quedará terminantemente prohibido el paso de peatones y carruajes por el circuito.

No se permitirá el estacionamiento en los pasos superiores y aceras y por estas solo se autorizará el tránsito de las personas cuyas casas no tengan entrada por las fachadas posteriores.

Tampoco podrán situarse a menos de tres metros del reborde de la carretera.

Se recomienda con el mayor de los encarecimientos a los padres de familia que cuiden especialmente de sus hijos menores de 14 años.

Y a los dueños de perros se les ruega que los retengan en casa para evitar que lleguen a la vía del circuito y sean causa de desgracia.

Hernani 19 Julio de 1923.

El Alcalde accidental,

Julio Ubarrenchea

Udaletxeko Bandoarengatik izaten ziren komertzialeko jabeen protestak.

Al señor Alcalde.

Grande ha sido nuestra sorpresa al leer la circular repartida en el día de ayer por los Agentes municipales en la que se dictan disposiciones encaminadas a la seguridad del vecindario durante las carreras de Autómoviles que se celebrarán del 23 al 28 inclusive del actual.

En dicha circular se ordena que los comercios del barrio de Liceaga, Plaza Mayor (parte derecha) y calle Urumea se cierren durante todo el tiempo que duren dichas carreras.

Esta orden, (dicho con respecto) nos parece un tanto arbitraria y absotutista - Si hemos de cerrar nuestros establecimientos ya que viene el haber instalado esas pasarelas y sobre todo esas vallas en todo el trayecto de la calle?

Con dicha orden, se nos irroga grandes perjuicios en nuestros intereses, pues los géneros que tenemos en nuestros establecimientos para el despacho público, al no darles salida sufren gran quebranto y muchos de ellos quedarán inservibles para el consumo, pasando nuestros consumidores a proveerse de otros establecimientos análogos donde no rige la orden del cierre por no entrar dentro del circuito de las carreras.

Los que suscriben, siempre fieles cumplidores del deber ciudadano para con la autoridad, elevan esta humilde protesta ante V. para que en su claro criterio, reconociendo lo justo de nuestras quejas, vea de remediar un tanto las pérdidas y los trastornos que se nos causa con el cierre de nuestros establecimientos y procure hacer oír nuestra voz al Consejo para que si tiene a bien, nos indemnice con algo nuestras pérdidas.

Justicia y gracia que esperamos merecer de V, y de la Corporación que preside.

Hernani 21 de Julio de 1923.

Tomás Polo-Rosario Iruin-Antonio Urruzola-Segundo Sarasua-Viuda de Otaño-Juan Aguirre-Manuela Iztueta-Clotilde Ansorena-Feliz de Leibar-Santiago Garmendia-Antonio Pérez-Pedro Alberro-Victoria Emparanza-Cruz Ayerra-Aquilino Gimeno-Rosa Ameztoy-Viuda de Olaizola-Marcos Viura-Teodoro Iraola-Viuda de Yeregui-Basilia Iza-Josefa Arrieta-Juan Elósegui-José Joaquín Esnal-Ursula Beorlegui-Antonia Zubeldia

Motorren probak, 20 buelta bete behar zituzten eta autoek bost gehiago. Lasterketa Guyot jaunak irabazi zuen bere Rolland-Pilainekin, 443 kilometro eta 750 metroak 4 ordu, 45 minuto eta 57 segundotan eginez, bataz beste 93km/orduko.

Urte horretan beste bi lasterketa izan ziren:

- Uztailaren 25ean, *Turismo Sari Nagusia*, 22 autok hartu zuten parte potentziaren arabera 5 kategoriatan banandurik eman beharreko birak desberdinak baitziren, bost eta hogeita bosten artean. Lehenengo mailan Satrustegik irabazi zuen, bere Bugattiarekin eta bosgarrenean Dubonneta, Hispano Suiza batekin.
- Uztailaren 28an, *Voiturettes Sari Nagusia*.

Jarri ziren tribunetatik lasterketak ikusi ahal izateko biletak erosi behar ziren.

Urnieta Udal Artxibategian ondorengo dokumentazioa aurkitu dugu.

CIRCUITO AUTOMOVILISTA

RELACION DEL BILLETAJE CONTRASEÑADO PARA LAS ENTRADAS A LAS TRIBUNAS ESTABLECIDAS EN EL BARRIO DE ORIA, TERMINO DE URNIETA

RELACION DEL BILLETAJE CONTRASEÑADO PARA LAS ENTRADAS A LAS TRIBUNAS ESTABLECIDAS EN EL BARRIO DE ORIA, TERMINO DE URNIETA

DIA 23 DE JULIO

27 palcos de 1 ^a a 75 ptas	2.025
32 palcos de 2 ^a a 60 ptas	1.920
3000 palcos a 3 ptas	9.000
900 sillas tribuna a 6 ptas	5.400
	<u>18.345 Ptas.</u>

DIA 25 DE JULIO

27 palcos de 1 ^a a 100 ptas	2.700
32 palcos de 2 ^a a 75 ptas	2.400
3000 palcos a 4 ptas entrada	12.000
900 sillas tribuna a 8 ptas	7.200
	<u>24.300 Ptas.</u>

DIA 26 DE JULIO

27 palcos de 1 ^a a 125 ptas	3.375
32 palcos de 2 ^a a 100 ptas	3.200
3000 palcos a 5 ptas	15.000
900 sillas tribuna a 10 ptas	9.000
	<u>30.575 Ptas.</u>

DIA 27 DE JULIO

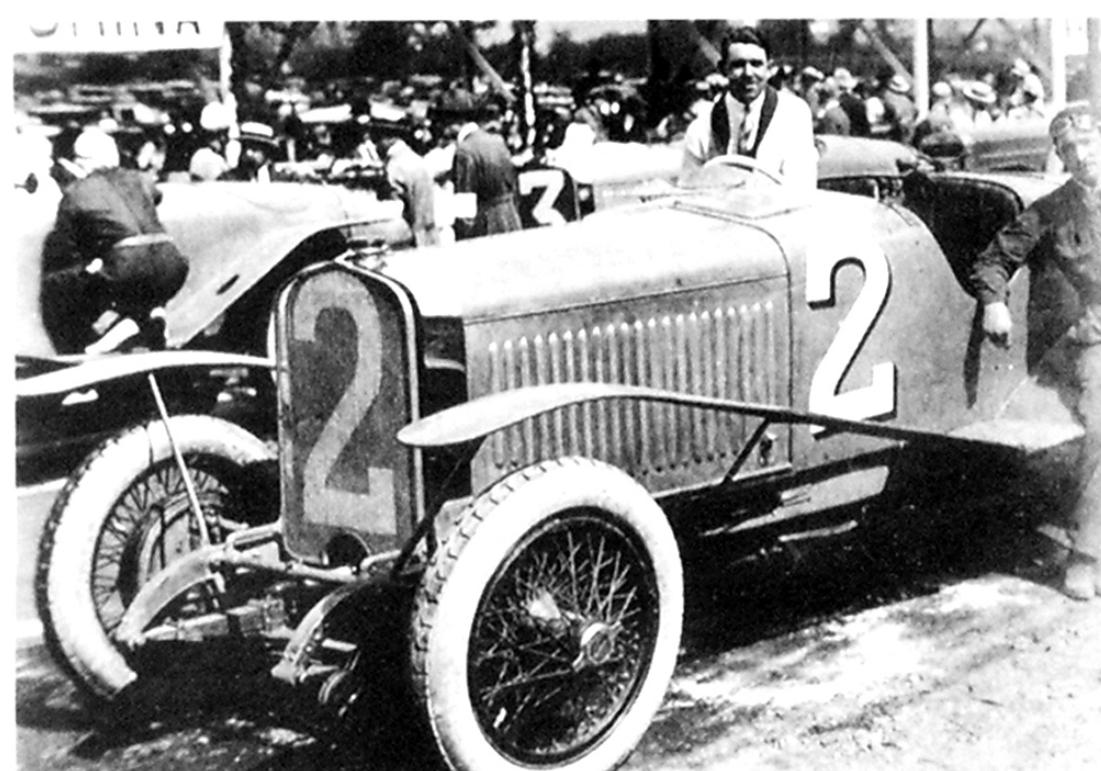
27 palcos de 1 ^a a 200 ptas	5.400
32 palcos de 2 ^a a 150 ptas	4.800
3000 palcos a 10 ptas	30.000
900 sillas tribuna a 15 ptas	13.500
	<u>53.700 Ptas.</u>

DIA 28 DE JULIO

27 palcos de 1 ^a a 125 ptas	3.375
32 palcos de 2 ^a a 100 ptas	3.200
3000 palcos a 5 ptas	15.000
900 sillas tribuna a 10 ptas	9.000
	<u>30.575 Ptas.</u>

Valor del Billetaje 157.495 Ptas.

Urnieta a 21de Julio, 1923



André Dubonnet
– Hispano Suiza –

PALMARES I CIRCUITO. 1.923

Gran Premio de Motocicletas. Lunes 23 de julio. 20 vueltas (356,3 km).
1º Eduardo Landa (Harley Davidson) 3h52'16" a 92 km/h de media.

Gran Premio de Motocicletas con sidecar. Lunes 23 de julio.
12 vueltas (213,8 km).
1º Vicente Naurer (Harley Davidson) 2h53'57" a 73,7 km/h de media.

Gran Premio de Turismos. Miércoles 25 de julio. 25 vueltas (445,4 km).
1º Dubonnet (Hispano Suiza) 4h52'52" a 91,2 km/h de media.

Gran Premio de Autociclos. Jueves 26 de julio. 26 vueltas (463,2 km).
1º Bueno (Salmson) 5h39'14" a 81,9 km/h de media.

Gran Premio de San Sebastián. Viernes 27 de julio. 25 vueltas (445,4 km).
1º Albert Guyot (Rolland Pilain) 4h45'57" a 93,4 km/h de media.

Gran Premio de Voiturettes. Sábado 28 de julio. 33 vueltas (587,9 km).
1º Barón Jean de l'Espée (Bugatti) 6h54'22" a 85,1 km/h de media.

Vuelta más rápida: Dubonnet, sobre Hispano Suiza, invierte 9'26" en recorrer la décima vuelta a una velocidad media de 113,7 km/h.

Copa Cadillac: premio a la deportividad, esfuerzo y caballerosidad, se concede a Jean Haimovicci.

Arrakasta eta jendearen parte hartza handiak izan ziren, baina Antolaketarako Komiteak ezin izan zituen izendatutako sariak ordaindu. Horrek, gidarien kexak eragin zituen, eta Parisen zegoen A.I.A.C.R'ek. (*Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos*) Donostiako hiria ordaingaitz izendatzekotan egon zen.

Arazoari irtenbidea bilatzeko elkartea bat sortu zen hurrengo lehiaketak antolatu eta auto gidarien zorrei ere aurre egingo ziona. Horretarako 1923ko azaroaren 25ean bilera baterako deialdia egin zen Donostiako Kantauri Klubeko lokaletan, eta bertan “Real Automóvil Club de Guipúzcoa” (R.A.C.G) sortu zen bertako lehendakari Manuel Rezola hautatua izan zelarik. Bestetik, Donostiako Udaletxeak egin zien aurre aurreko sarien zorrei.

R.A.C.G. ’ren sorrera ezinbestekoa izan zen ondorengo auto lehiaketak antolatu ahal izateko.

1924 URTEA

1924ko II. Auto Zirkuitua antolatzeko hiru lehiaketa sistema ezarri ziren. Entrenamendu ofizialak "Automóvil Club"eko epaiek kontrolatzen zituzten eta goizeko 6:30etatik 8:30etara egiten ziren, batzuek gaueko ordu bietan entrenatzen jarraitu arren. Ordu horiek, entrenamenduarentzat izan ziren, ondoriak izan zituzten udaletxeek, segurtasunezko neurri bezala, hitzarmenak atera zituzten; adibide gisa, Urnietako Bandoa, herrialde honetako Udaletxeko arxi-boetan azaltzen dena.

B A N D O

Con motivo del **II CIRCUITO AUTOMOVILISTA**, la Alcaldía juzga necesario hacer saber al público:

- 1º Que para el entrenamiento de autos y motos se han señalado los días 18, 19, 20 y 25 de los corrientes, entre las seis y media y ocho de la mañana.
- 2º Que las carreras se celebrarán los días 22, 24, y 27, cerrándose el circuito a las nueve y media de la mañana los dos primeros días y a las nueve el último.
- 3º Queda prohibido terminantemente todo tránsito por la carretera en los días y horas señalados, debiendo situarse en las afueras de las carreteras quienes deseen presenciar las carreras y haciendo uso de pasarelas o puentes los que se encuentren en el caso de atravesar aquéllas de un lado a otro.
- 4º En las horas señaladas, todos los perros de la localidad, bajo la más estrecha responsabilidad de sus dueños, deberán permanecer encerrados en sus casas, a fin de que su libertad no origine desgracias o accidentes lamentables.
- 5º La infracción de esta disposiciones será castigada con todo rigor, dándose cuenta al Sr. Gobernador civil para la sanción que corresponda, y a fin de que nadie se excuse en la ignorancia, al presente bando se dará la mayor publicidad en este término municipal.
- 6º Por el buen nombre del pueblo, espera la Alcaldía que siguiendo el ejemplo del año anterior con idéntico motivo, no se dará lugar a quejas, con tanta más razón cuanto que la celebración de las carreras de referencia, que en el presente año revestirán mayor importancia que en el anterior, ha de ser muy beneficiosa para los intereses del pueblo urnietarra.

Urnietta, 13 de Septiembre 1924.

Se B...go Alcalde,



PALMARES II CIRCUITO. 1.924

Gran Premio de Motocicletas. Lunes 22 de septiembre.

Cat. A, 15 vueltas (267,2 km). 1º Marc (Alcyon) 3h04'24"
a 86,9 km/h de media.

Cat. B, 20 vueltas (356,3 km). 1º Zacarías Mateos (Douglas) 4h14'33"
a 84 km/h de media.

Cat. C, 25 vueltas (445,4 km). 1º Manuel Fuentes (Harley Davidson)
5h53'35" a 75,6 km/h de media.

Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa. Miércoles 24 de septiembre.

1ª Cat. 10 vueltas (178,1 km). 1º Oscar Leblanc (Salmson) 2h08'55"
a 82,9 km/h de media.

2ª Cat. 12 vueltas (213,8 km). 1º Max Sailer (Mercedes) 2h38'27"
a 81 km/h de media.

3ª Cat. 18 vueltas (320,7 km). 1º Matthys (Bignan) 3h41'17"
a 86,9 km/h de media.

4ª Cat. 20 vueltas (356,3 km). 1º Laly (Aries) 4h13'9"
a 84,4 km/h de media.

5ª Cat. 23 vueltas (409,7 km). 1º Courcelles (Lorraine Dietrich) 4h43'19"
a 86,8 km/h de media.

6ª Cat. 25 vueltas (445,4 km). 1º Garnert (Mercedes) 5h10'22", parado por
los comisarios en la vuelta 24 por no tener contrincantes.

Clasificación General: 1º Oscar Leblanc (Salmson).

Gran Premio de San Sebastián. Sábado 27 de septiembre.

35 vueltas (623,5 km).

1º Henry Seagrave (Sunbeam) 6h01'19" 6/10 a 103,5 km/h de media.

Vuelta más rápida: Bartolomeo Constantini, sobre Bugatti, invierte 9'15"
en recorrer la 33ª vuelta del Gran Premio de San Sebastián, batiendo el
récord del circuito, a una velocidad media de 115,6 km/h.

Copa Cadillac: premio a la deportividad, esfuerzo y caballerosidad, se
concede a Max Sailer.

Gertakari hau hain garrantzitsua izan zen ezen gipuzkoar askok administrazioari, egunkariei eta enpresei kartak idatzi zizkieten festa eguna eskatuz zirkuitura gerturatu ahal izateko.

1924ko abenduan, A.I.A.C.R'n izandako bilera baten ondorioz sortu berria zen R.A.C.G entitaterari 1926ko Europako Sari Nagusia eman zitzzion.

1925 URTEA

1925eko ediziorako zirkuitua hobetzea erabaki zen eta zeregin honetaz Ramon Pagola ingenierua arduratu zen. Hauek izan ziren egin beharreko obrak:

- Zirkuituko bihurgune arriskutsuak kendu, Urnietarantz zihoa bidea zabaldu eta herriko kale nagusietatik ez pasatzeko Hernaniko saihesbidea egin, nahiz eta azken hau aurrikusitako egunetarako bukatua ez izan.
- Lasarteko irteera eta helmugarako tribunak 2000 lagunentzako handitu.

1924ko abenduaren 31ko Gipuzkoako Aldizkari Ofizialean zirkuituko obrak egiteko lehiaketa irekiaren deialdia argitaratu zen. Obra hauek lau multzotan banatu ziren:

1. 13. kilometrotik Bazakardoko bidegurutzeraino (urrekontua 50.000,00 pezeta)
2. Berrope eta Urbanetako saihesbidea, Andoaindik Urnietara (urrekontua 78.216,00 pezeta)
3. Urnietako ibilbidearen eta Mandazubiko saihesbidearen zabalkundea (86.375,60 pezeta)
4. Hernaniko saihesbidea, 10. kilometrotik 49. profilera (urrekontua 121.538,60 pezeta)
5. Hernaniko saihesbidea, 49. profiletik Oriamendira (urrekontua 179.690,34 pezeta)
6. Oriamendi eta Lasarte arteko bihurguneen aldatzea eta zabaltzea (urrekontua 38.478,00 pezeta)

Obra hauen ondorioz zirkuituak 17.700 metro zuen. Hau da, aurreko urteetan baino 115 metro gutxiago.

Era berean, probintziako Aginte Zibilaren aginduz Aldizkari Ofizialean deialdia egin zitzaien obrengatik kaltetutako lurren jabeei peritu baten bidez desjabetutako lurren balorazioa egiteko.

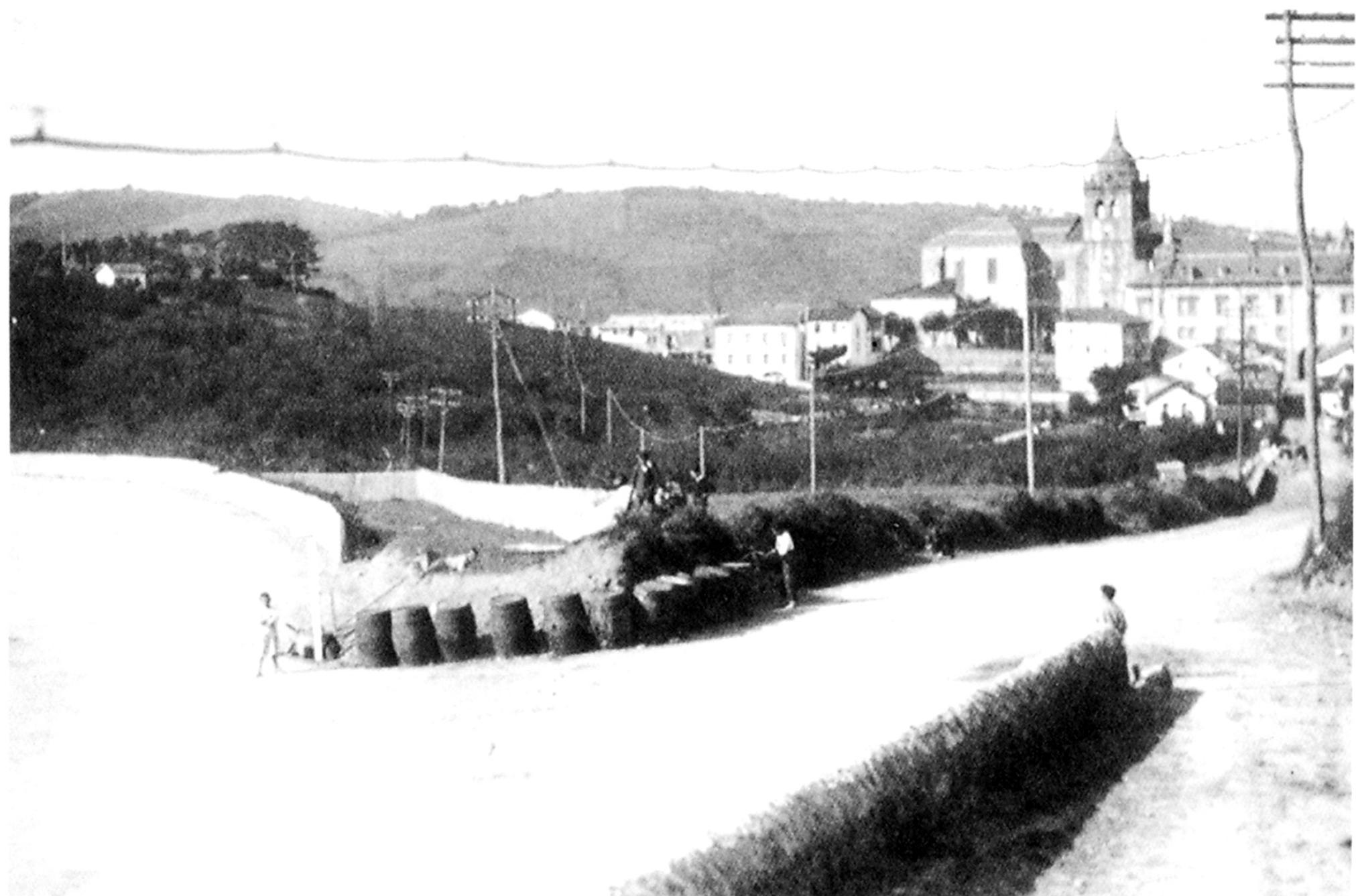
Honek, espero zen bezala, mota guztiako iritziak eragin zituen, batzuek agindua onartu zuten, beste batzuek, berriz, elegitea aurkeztu zuten. Gai hau Gipuzkoako Foru Aldundian landu zen eta bertan baziren gai hau ulertzten ez

zutenak, horien artean adibidez, Jose Joaquin de Zayas eta Yohn. Honek Hernaniko Udaletxeari bidalitako gutunean honela zioen, 1924ko abenduaren 16an:

“...Zirkuitu hori egitea baino arrazoi baliagarriagorik ez dut ezagutzen lurak desjabetzeko, probintziara inolako industriarik erakartzen ez duen lehiaketa horretan jende ausartak bere kaskezurrak nola hausten dituen ikusteko ez bada.

Honek ez du adierazi nahi bidearen handitzea ondo iruditzen ez zaidanik, nahiz eta inolako beharrik ez ikusi, are gutxiago behar publikorik.

Dena den, nire errespetua Agintearak onartutakoari.”



Cerca del Cementerio, inicio de las obras de la Variante de Hernani

Aukera honetan, jabeen lurralte batzuk aipatuko ditugu; 2, 3, 4 eta 5 taldeetan aurkitzen direlarik, deskribatuak izan baino lehenagokoak.

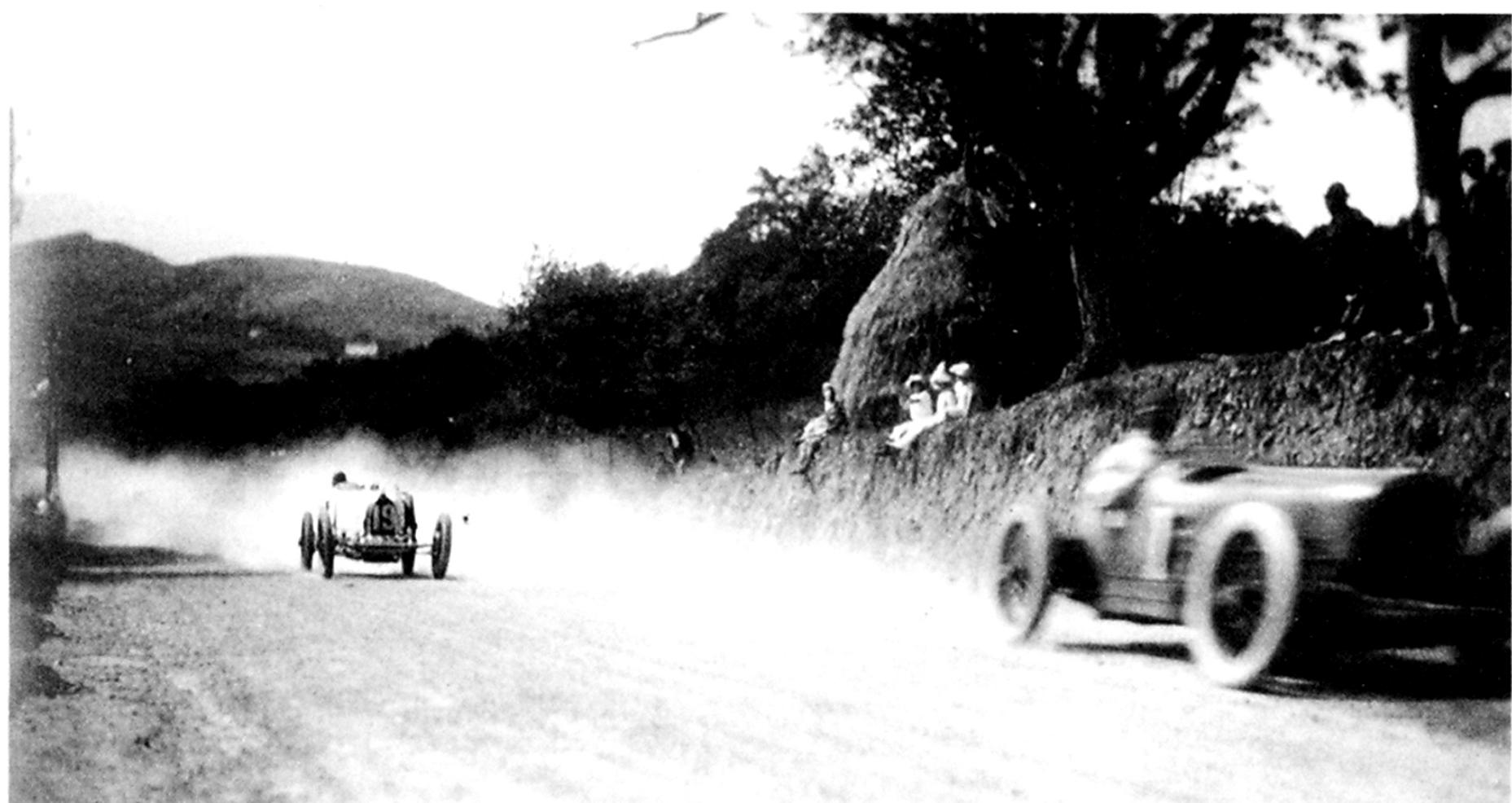
NOMBRE DEL PROPIETARIO	MUNICIPIO	SUPERFICIE m ²	PRECIO m ²
ILDEFONSO IRAZU	ANDOAIN	850	1,75
MIGUEL BELAUNZARAN	ANDOAIN		
	URNIETA	2.700	1,00
JUSTINO ADARRAGA	URNIETA	750	1,75
MIGUEL M ^a YURRAMENDI	URNIETA	240	1,75
LAUREANO BELAUNZARAN	URNIETA	1.000	1,50
MIGUEL M ^a YURRAMENDI	URNIETA	200	1,50
VIUDA DE JUAN M ALTUNA	URNIETA	470	2,00
MARTIN EGAÑA	URNIETA	80	2,00
MARTIN EGAÑA	URNIETA	400	1,75
SABINO LARBURU	URNIETA	1.000	1,50
ANGEL PIRALA	URNIETA	800	1,75
HROS. VIUDA DE LICEAGA	HERNANI	234,5	2,00
ASCENSIO IMAZ	HERNANI	1.078	2,00
JOSE M ^a HORMAECHEA	HERNANI	564	2,00
JOSE JOAQUIN UZCUDUN	HERNANI	437	1,50
CEFERINO URIEN	HERNANI	820	1,50
HROS. VIUDA DE LICEAGA	HERNANI	78	1,50
MANUEL ZARAGÜETA	HERNANI	1.244	2,00
		60	1,50
DUQUESA DE ESTRADA	HERNANI	1.357,500	1,50
ANICETO REZOLA	HERNANI	240	1,50
ANICETO MUGICA	HERNANI	322	1,50
ANSELMO ARBIDE	HERNANI	330	2,00
ANGEL BARCAIZTEGUI	HERNANI	330	1,50
ISABEL ARBELAIZ	HERNANI	1.600	1,50
MATIAS GARCIA TORRE	HERNANI	567	1,50
		576	3,00
TOMAS ILLARRAMENDI	HERNANI	1.645,500	2,00
		706,5	1,50
JOSE MARIA UBARRECHENA	HERNANI	4.123	2,00
		8.245	1,00
FRANCISCO YEREGUI	HERNANI	174	4,00
MIGUEL ARROZPIDE	HERNANI	198	1,00
		475.500	3,00
		396	5,00
		124	1,00
		1.911	3,00
FRANCISCO IZAGUIRRE	HERNANI	528	1,50
		1.819	1,00
		2.420	1,50
TOMAS GASTAMINZA	HERNANI	357	2,00
		1.751	1,50
FRANCISCO IZAGUIRRE	HERNANI	3.233	2,00
		7.00	2,00
		192	2,00

Lasterketei buruz kontatzen diren bitxikerien artean bi aukeratu ditugu:

- Donostiako Sari Nagusian, Paul Trochi belgiarraren 13 zenbakidun kotxeak (Delage markakoa), Masetti kondearen Sunbeam kotxeari pasatzearakoan Irubide zonaldean istripua izan zuen, eta bertan hil.

Urte hartan 13 zenbakia zuten kotxe askok izan zuten istripua, eta orduan 13 zenbaki hori auto lasterketetan ez zen gehiago erabilia izan.

- Chaarable jauna, “Sabipa” gidaria, bere Bugattiarekin lasterketa hasi eta bi minutu beranduago iritsi zen Parisera. Zirkuitua nolakoa zen ikusi gabe Turismoen Sari Nagusiko hamabi orduak egin zituen eta ordezko gidari-rik gabe bigarren geratu zen sailkapen nagusian. Kontuan hartu behar da Caraccioli, bere kategoriako lehiakide bakarra, Mercedesekoa, bere ordezko gurpilak utzi zizkiola.



Albert Divo con Delage de 180 caballos, dobla a sus rivales

PALMARES DEL III CIRCUITO. 1.925

Gran Premio de Autociclos. Jueves 17 de septiembre.

30 vueltas (531 km).

Cat. 1.100 cc. 1º Casse (Salmson) 5h36'10" a 94,8 km/h de media.

2º Roman Uribesalgo (Hisparco) 6h05'12"

a 87,1 km/h de media.

Cat. 750 cc. 1º Zubiaga (Austin) 6h48'43" a 77,9 km/h de media.

2º Berthe (Senechal) 7h36'12" a 69,8 km/h de media.

Gran Premio de Velocidad de San Sebastián. Sábado 19 de septiembre.

40 vueltas (708 km).

1º Albert Divo (Delage) 5h45'01" a 123,1 km/h de media.

2º Robert Benoist (Delage) 5h55'43" a 119,4 km/h de media.

3º René Thomas (Delage) 5h56'26" a 119,2 km/h de media.

4º Pedro de Vizcaya (Bugatti) 6h01'45" a 117,4 km/h de media.

5º Fernando de Vizcaya (Bugatti) 6h18'39" a 112,2 km/h de media.

Gran Premio de Turismos de Guipúzcoa. Domingo 20 de septiembre.

Carrera de 12 horas.

Cat. C, 1º Louis Rigal (Peugeot) 65 vueltas 1.144,7 km.

a 95,4 km/h de media.

Cat. E, 1º De Buck (Ballot) 67 vueltas 1.180,5 km. a 98,4 km/h de media.

Cat. F, 1º Sabipa (Bugatti) 60 vueltas 1.051,7 km. a 87,6 km/h de media.

Clasificación General: 1º De Buck (Ballot).

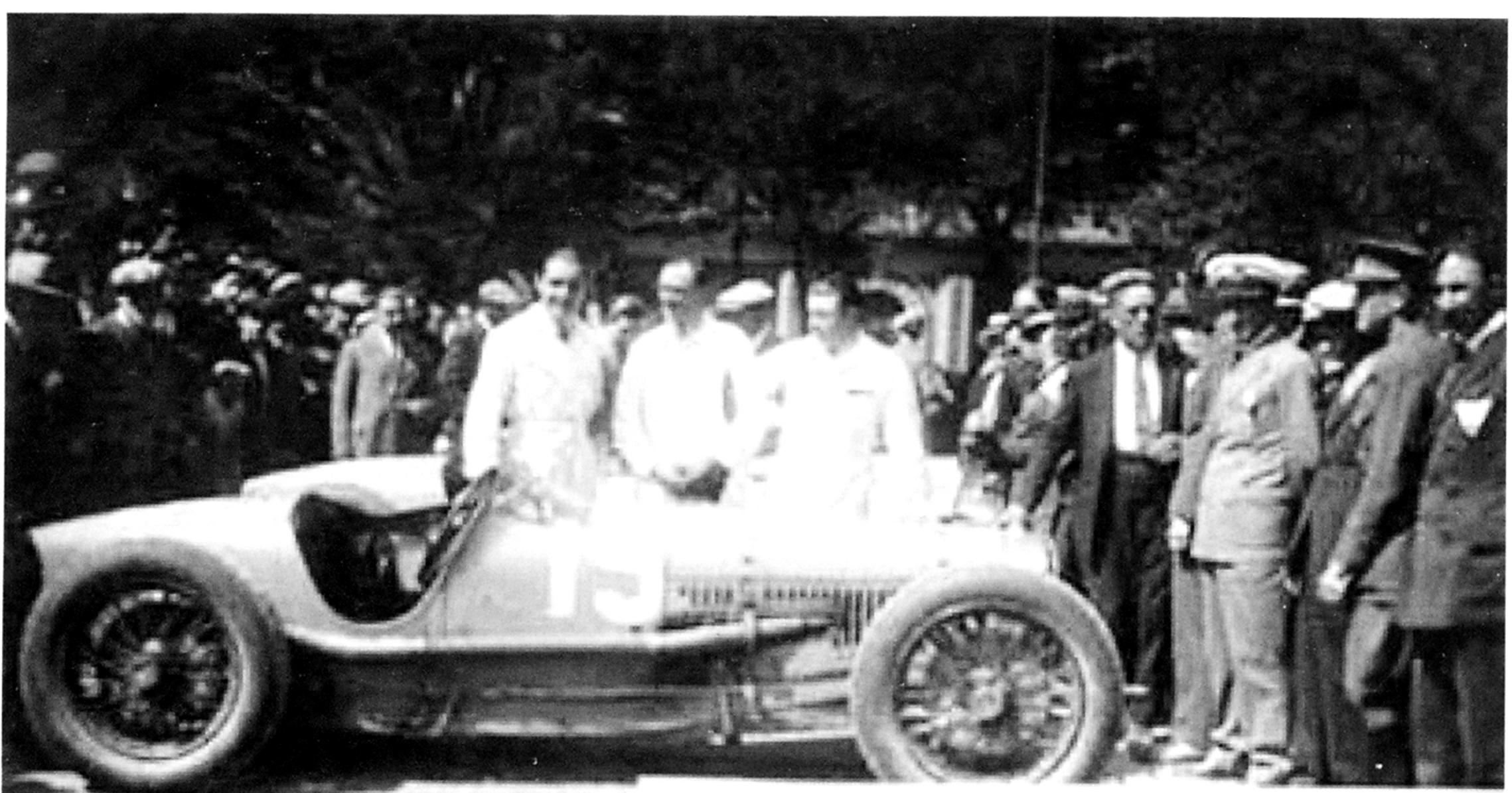
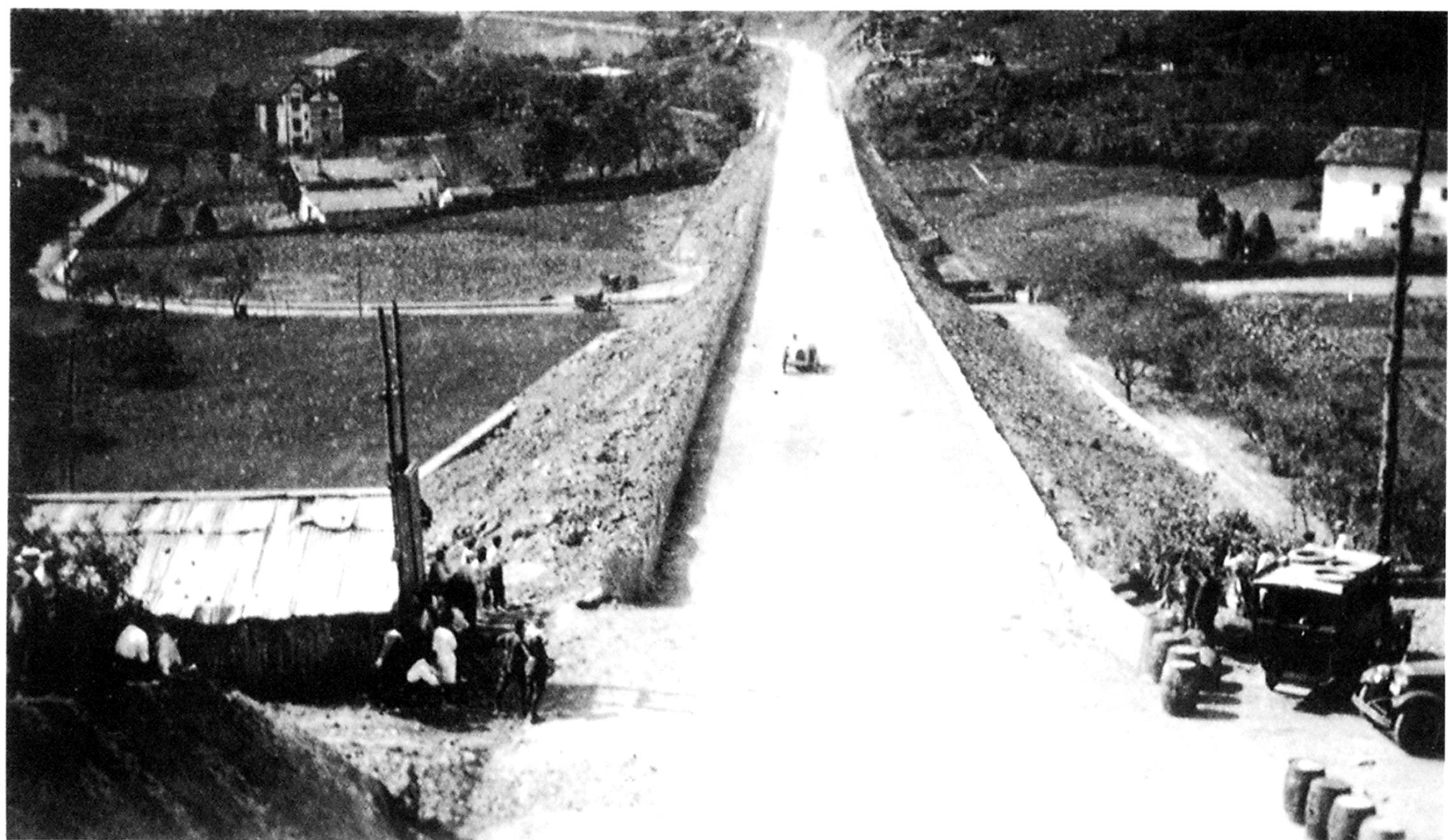
Vuelta más rápida: Bartolomeo Constantini, sobre Bugatti, invierte 7'57" en recorrer la 28^a vuelta del Gran Premio de San Sebastián, batiendo el récord del circuito, a una velocidad media de 133,6 km/h.

Copa Cadillac: premio a la deportividad, esfuerzo y caballerosidad, se concede a Louis Chaarabel, que corre bajo el pseudónimo de Sabipa.

1926 URTEA

1926ko IV edizioa 17.315 metrotara murriztu zen (Hernaniko zeharbidea buktzean baitzegoen), bertako segurtasun neurriak ere hobetu ziren zirkuituko hesiak kainaberekin indartuz eta larrialdietako asistentziarako ere lau ospitale eta lau sorospen puntu gehitu zitzuten.

Europako Sari Nagusirako 21 autoen parte hartza hitzartuta izan arren, Turismo Sarirako 52 eta Espainiako Sari Nagusirako 30, Frantziako diruaren prezioaren jaitsierak, bertako gobernuaren krisi larri baten eraginez, eta A.I.A.C.R'k Europako Sari Nagusiko zilindrada 1.500cc'ra mugatzeak, gidari askoren parte hartza murriztu zuten.



BENOIST
MOREL
BOURLIER

PALMARES DEL IV CIRCUITO. 1.926

Gran Premio de Europa. Domingo 18 de julio. 45 vueltas (779,2 km).

1º Jules Goux (Bugatti) 6h51'57" a 113,5 km/h de media.

2º Bartolomeo Constantini (Bugatti) 7h28'18" a 104,3 km/h de media.

3º Morell (Delage) 7h35'22" a 102,7 km/h de media.

Gran Premio de Turismos de Guipúzcoa. Jueves 22 de julio.

Carrera de 12 horas.

Hasta 1.100 cc: 1º Manso de Zúñiga-Leonard (Chenard-Walcker)

72 vueltas (1.245,4 km) a 103,8 km/h de media.

Hasta 2.000 cc: 1º Morandi-Fernando Minoia (O.M.) 65 vueltas (1.128,5 km)

a 94,7 km/h de media.

Hasta 5.000 cc: 1º André Boillot-Serre (Peugeot) 62 vueltas (1.083,5 km)

a 100,8 km/h de media.

Más de 5.000 cc: 1º Merz-Gatner (Mercedes) 62 vueltas (1.069,1 km)

a 101,9 km/h de media.

Clasificación General: 1º Manso de Zúñiga-Leonard (Chenard Walker).

2º Lagache-Ibanoski (Bugatti)

Gran Premio de España. Domingo 25 de julio. 40 vueltas (692,6 km).

1º Bartolomeo Constantini (Bugatti) 5h35'47" a 123,7 km/h de media.

2º Jules Goux (Bugatti) 5h52'15" a 118 km/h de media.

3º Wagner-Benoist (Delage) 5h56'57" a 116,4 km/h de media.

4º Fernando Minoia (bugatti) 5h57'26" a 116,3 km/h de media.

5º Jules Ferry-Ibanoski (Bugatti) parado en la vuelta 33 llevando 6h03'26".

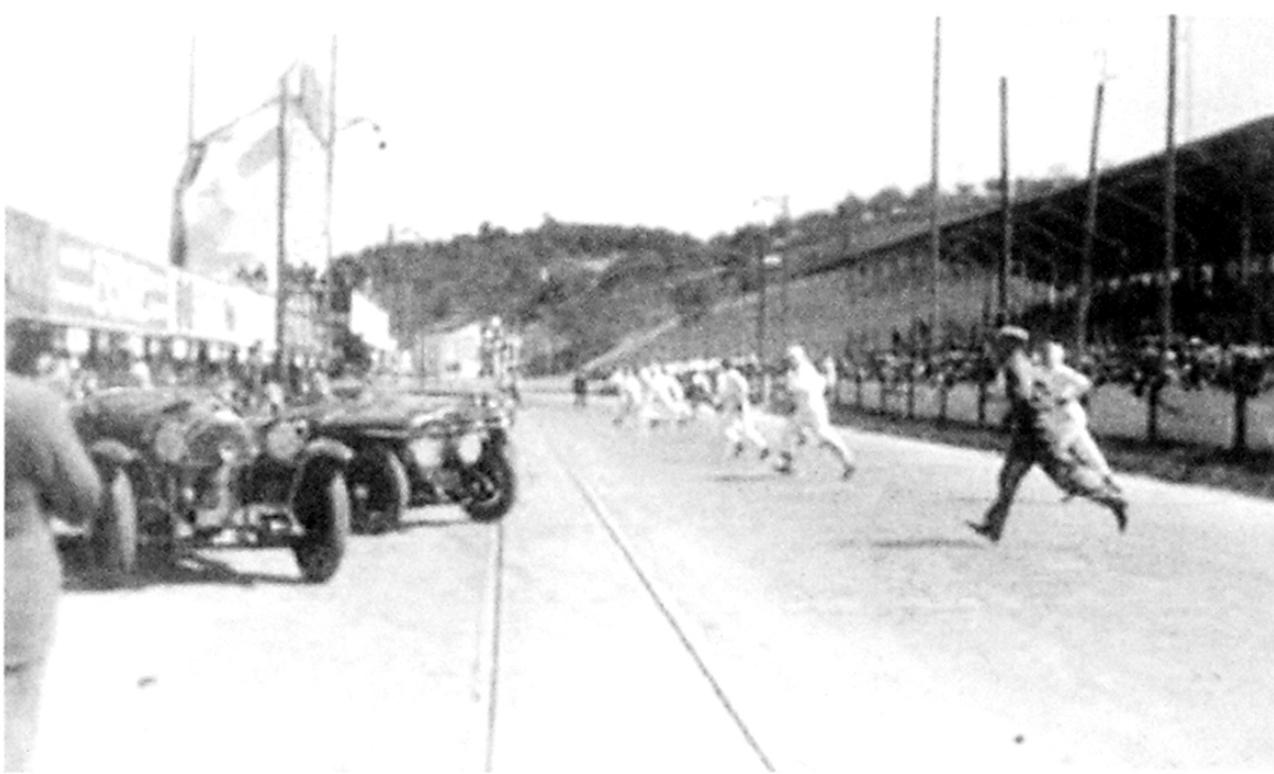
Vuelta más rápida: Constantini, sobre Bugatti, invierte 7'41" en recorrer la vuelta 18^a del Gran Premio de España a una velocidad media de 135,2 km/h batiendo el récord del circuito.

Copa Cadillac: premio a la deportividad, esfuerzo y caballerosidad se concede a Robert Senechal.

1927 URTEA

1927an Zirkuituaren V edizioa egin zen, eta horretarako 20 egun lehenago jarri ziren beharrekoak ziren estructura guztiak (tribunak, hornitzeko lekuak, Oriamendi, Caleras, Hernani, Urnieta, Urdaneta eta Andoaingo zeharbideak). Bitxikeri bezala esan dezakegu Radio San Sebastian-ek lasterketa komentatzeko bozgoragailu batzuk jarri zituela tribunetan.

Kronistek diotenez, 1.500cc.ko froga izan zen lehia handiena sortu zuena bertan zazpi autok parte hartuz (hiru Delagi, hiru Bugatti eta Maserati bat). Delage (Benoist, Boulier eta Moret) eta Bugattiren (Materassi, Conelli eta Dubonnet) arteko lehia ikustekoa izan zen eta azken buelta arte ez zen Benoist garaile atera.



PALMARES DEL V CIRCUITO. 1.927

Gran Premio de San Sebastián. Lunes 25 de julio. 40 vueltas (692,6 km).

- 1º Materassi (Bugatti) 5h28'09" a 126,6 km/h de media.
- 2º Dubonnet (Bugatti) 5h32'11" a 125,1 km/h de media.
- 3º Conelli (Bugatti) 5h40'30" a 122 km/h de media.
- 4º Louis Chiron (Bugatti) 5h59'45" a 115,5 km/h de media.
- 5º Bret (Bugatti) 6h21'56" a 108,8 km/h de media.

Gran Premio de Turismo de Guipúzcoa. Jueves 28 de julio.

Criterium de las 12 horas.

Hasta 1.100 cc.: 1º Bouriat-Boussienne (E.H.P.) 64 vueltas (1.115,6 km)
a 93 km/h de media.

Hasta 2.000 cc.: 1º Rost-Lehoux (Georges Irat) 69 vueltas (1.204,5 km)
a 100,4 km/h de media.

Hasta 3.000 cc.: 1º Laly-Chassagne (Aries) 66 vueltas (1.146,4 km)
a 95,5 km/h de media.

Hasta 5.000 cc.: 1º Louis Rigal-Serre (Peugeot) 68 vueltas (1.187,2 km)
a 98,9 km/h de media.

Clasificación General: 1º Rost-Marcel Lehoux (George Irat).

2º Bouriat-Boussienne (E.H.P.)

Gran Premio de España. Domingo 31 de julio. 40 vueltas (692,6 km).

- 1º Robert Benoist (Delage) 5h20'45" a 129,6 km/h de media.
- 2º Conelli (Bugatti) 5h23'02" a 128,6 km/h de media.
- 3º Bourlier (Delage) 5h28'12" a 126,6 km/h de media.

Vuelta más rápida: Materassi, sobre Bugatti, invierte 7'26" en recorrer la vuelta 11ª del Gran Premio de San Sebastián a una velocidad media de 139,8 km/h, batiendo el récord del circuito.

Copa Cadillac: premio a la deportividad, esfuerzo y caballerosidad se concede a Louis Chirón.

1928 URTEA

1928an Europako auto lasterketen krisi gogorrek hemen ere eragin zuten. Alde batetik, lasterketak hirutik bira murriztu ziren aurreko edizioak sortutako 150.000 pezetako defizitarengatik. Eta bestetik, Bugattik izan ezik beste marka guztiekin ez zioten auto lasterketetari garrantzi handirik ematen, eta horregatik eskuderiak, taldeen estrategiak, lasterketetako liderrak, nagusiak eta abar desagertuz joan ziren. Gidari bakoitzak bere burua aurkeztu eta defendatzen zuen. Hori guztiarengatik, Donostiako Sari Nagusiari “Txapeldunen kriteriuma” deitu zitzzion.

Bitxikeri bezala ondorengo hau komenta daiteke:

- Bugattik “sport” kotxe bat oparitu zion “Txapeldunen kriterium”eko txapeldunari.
- Uztailaren 25ean Mañerok eta Mendiburuk egindako kotxea “Donosti”izena hartu zuena aurkeztu zen “Garage Internacional”ean, Donostian egindako lehena.



El “Donosti” dando salida al Criterium de los Ases



Louis Chirón, ganador del Gran Premio San Sebastián

PALMARES DEL VI CIRCUITO. 1.928

Gran Premio de San Sebastián. Criterium de los Ases.

Miércoles 25 de julio. 40 vueltas (692,6 km).

1º Louis Chirón (Bugatti) 5h20'30" a 129,7 km/h de media.

2º Robert Benoist (Bugatti) 5h22'55" 5/10 a 129 km/h de media.

3º Marcel Lehoux (Bugatti) 5h33'34" 8/10 a 124,6 km/h de media.

4º Zahender (Bugatti) 5h42'23" 7/10 a 121,4 km/h de media.

5º Blancas (Bugatti) 6h04'46" 8/10 a 113,9 km/h de media.

6º Francisco Torres (Bugatti) parado en la vuelta 29 por quedar el único en la carrera.

Gran Premio de España para vehículos sport. Domingo 29 de julio.

14 vueltas (259,7 km).

Hasta 1.100 cc :1º Christian (Lombard) 2h35'44" (handicap de 6')
a 104,5 km/h de media.

Hasta 1.500 cc :1º Délemer (E.H.P.) 2h30'39" 4/10. (handicap de 0')
a 103,4 km/h de media.

Hasta 3.000 cc :1º Chirón (Bugatti) 2h25'44" 6/10. (handicap de 23')
a 129,1 km/h de media.

Más de 3.000 cc:1º Laly (Aries) 2h35'52" 4/10. (handicap de 16')
a 111,4 km/h de media.

Clasificación General: 1º Louis Chirón (Bugatti)

2º Bouriano (Bugatti).

Vuelta más rápida: Chirón, sobre Bugatti, invierte 7'19" 7/10 en recorrer la vuelta 31ª del Criterium de los Ases a una velocidad media de 141,8 km/h, batiendo el récord del circuito.

Copa Cadillac: premio a la deportividad, esfuerzo y caballerosidad se concede a Francisco Torres.

1929 URTEA

1929an egin zen VII edizioa hiru arrazoi hauengatik nabarmendu zen:

- Alfa Romeoaren lehengo parte hartzea lasterketetan.
- Gidarien kalitatea, Europako 14 onenek eman baitzuten izena.
- Turismoentzako hamabi orduko azken kriteriuma korritu zen.



Mejor parrilla de salida de Europa,
Chirón nº1, Philippe nº2, Zanelli nº4,
Bourlie nº8, Lepori nº 12 ...

PALMARES DEL VII CIRCUITO. 1.929

Gran Premio de San Sebastián. Jueves 25 de julio.

40 vueltas (692,6 km).

- 1º Louis Chirón (Bugatti) 5h57'08" a 116,4 km/h de media.
- 2º Georges Philippe (Bugatti) 6h02'29" a 114,6 km/h de media.
- 3º Marcel Lehoux (Bugatti) 6h04'18" a 114,1 km/h de media.
- 4º René Dreyfus (Bugatti) 6h10' a 112,3 km/h de media.
- 5º Bourlier (Bugatti) 6h19'05" a 109,6 km/h de media.
- 6º Guy de Maleplane (Bugatti) 6h32'05" a 106 km/h de media.
- 7º Bouriano (Bugatti) 6h38'31" a 104,3 km/h de media.
- 8º Lepori (Bugatti) parado en la vuelta 35 por quedar el único en carrera.

Gran Premio de España para vehículos sport. Domingo 28 de julio.

Carrera de las XII horas.

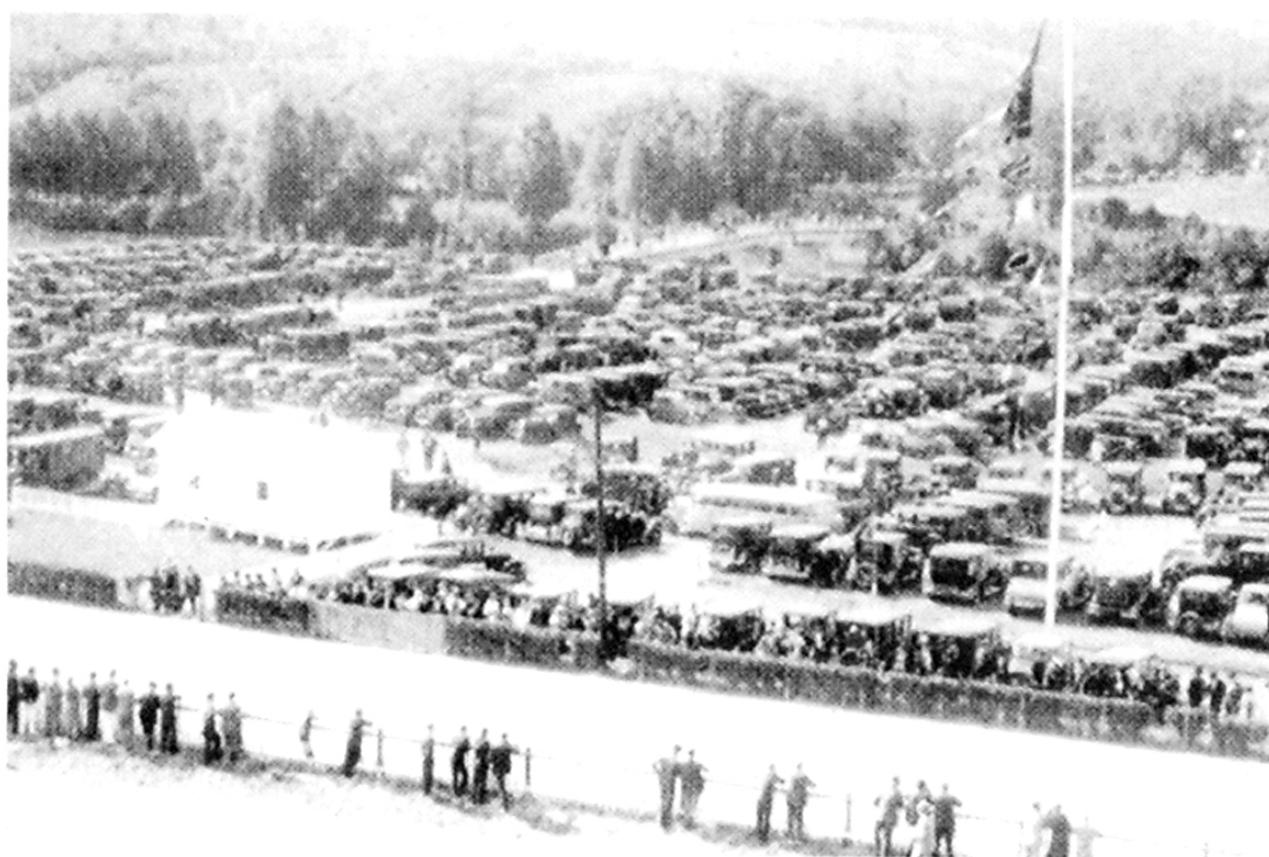
- 1º Louis Rigal-Zahender (Alfa Romeo) 79 vueltas (1.374,5 km)
a 114,5 km/h de media.
- 2º Achille Varzi-Colombo (Alfa Romeo) 77 vueltas (1.339,6 km)
a 111,6 km/h de media.
- 3º Stoffel (Chrysler) 70 vueltas (1.213,6 km)
a 101,1 km/h de media.
- 4º Sabipa-Gaupillat (Bugatti) 64 vueltas (1.121,7 km)
a 93,5 km/h de media.
- 5º Gregorie (Tracta) 61 vueltas (1.057,2 km)
a 88,1 km/h de media.

Vuelta más rápida: Chirón, sobre Bugatti, invirtió 7'27"4/10 en recorrer la vuelta 29^a del Gran Premio de San Sebastián a una velocidad media de 139,5 km/h. No batió el récord conseguido por él mismo en 7'19" 7/10 el pasado año.

1930 URTEA

1930. urtean, erakunde internacional gorenak uztailaren 25 eta 27ko egunak ezarri zituen Autoen VIII. Zirkuitua egiteko, baina dirurik ez zegoenez Gipuzkoako “Real Automóvil Club”ak Espainiako “sport” autoen Sari Nagusia kentzea erabaki zuen, eta horrela Donostiako Sari Nagusia urrian egin.

Prado Donostiako Alkateak, lasterketa bertan behera uzten saiatu zen diru hori beste ekintza batzuetara bideratzeko, zezenketetara hain zuzen ere. Hala ere, Foru Aldundiak “Automóvil Club”ari emandako 25.000 pezetatako diru laguntzari esker lasterketa egin ahal izan zen, eta errekor guztiak gainditu ziren bai gidarien kopuruarena, bai abiadurarena, baita ikuslegoarena ere (80.000 ikusle baino gehiago eta 10.000 auto aparkalekutan).



Vista parcial de uno de los aparcamientos de coches

PALMARES DEL VIII CIRCUITO. 1.930

Gran Premio de San Sebastián. Domingo 5 de octubre.

30 Vueltas (519,5 km).

1º Achille Varzi (Maserati) 3h43'04" 8/10 a 139,7 km/h de media.

2º Conde Aymo Maggi (Maserati) 4h05'03" 8/10 a 127,2 km/h de media.

3º Henri Stoeffel (Peugeot) 4h08'48" 2/10 a 125,3 km/h de media.

4º René Ferrand (Peugeot) 4h10'10" 8/10 a 124,6 km/h de media.

5º Max Fourny (Bugatti) 4h13'58" 7/10 a 122,7 km/h de media.

6º Guy de Maleplane (Bugatti) 4h15'46" a 121,8 km/h de media.

7º Arrigo y Filippo Sartorio (Maserati) 4h18'28" a 120,6 km/h de media.

8º Ferdinand Montier (Ford) 4h23' para recorrer 26 vueltas

a 102,7 km/h de media.

Vuelta más rápida: Varzi, sobre Maserati, invierte 7'05"3/10 en recorrer la vuelta octava a una velocidad media de 146,6 km/h, batiendo el récord del circuito.

C A R R E R A S D E A U T O S

=====000000=====

RECAUDACION REGISTRADA EN TAL CONCEPTO Y POR IMPUESTO DE ESPECTACULOS

<u>Fecha del ingreso</u>	<u>Concepto</u>	<u>Pts.</u>
11 Octubre 1924	- Producto de las carreras del mismo año, despues de destinar 1.000 pts. al Hos- pital.....	6.052'67
10 Junio 1925	- Id. de las carreras del año 1923, abo- nadas con retraso por el Ayunt ^o de San Sebastian	3.416'10
17 Novbre. 1925	- Id. del año 1925, despues de destinar para gastos de la pasarela y otros me- nores 909 pts.	10.595'22
14 Agosto 1926	- Id. del mismo año de 1926 y por el 10% del impuesto.....	16.060'38
21 Septbre."	- El 5% restante cedido por la Excmo.Diputacion	24.171'68
17 Agosto 1927	- Producto del 10% de las carreras del mismo año	8.111'30
		<u>5.229'81</u>

TOTAL DE LO INGRESADO EN TESORERIA HASTA LA
FECHA, SEGUN SE COMPRUEBA CON LOS RESPECTIVOS
LIBRAMIENTOS UNIDOS A LAS CUENTAS. 49.465'48

Urnieta a 17 Ag.1927
El seor.

8 Agosto 1928	- Con esta fecha entrega el miquelete el pro- ducto de la recaudacion por el impuesto de los carreras de Julio ultimo, a razon de 10%, y sumas respectivas de 2.199'57 pts. a las Juntas de Beneficencia y de Proteccion a la Infancia, de cuyo total de 4.399'14 pts. se destinan 43'99 pts. (el 2% de lo que afecta a la segunda entidad) para la Junta provincial de Proteccion; ingresandose en el erario las restantes	4.355'15
6 Agosto 1929	- Entrega del Sargento, por las carreras de fe- chos 25 y 28 de Julio ultimo, 4.680 pts. de cu- ya suma se ingresan en Tesoreria..... (2.340 pra la Beneficencia y 2.293'20 para la Junta de Protección a la Infancia) despues de reservarse 46'80 pts. para la Provincial, como 2% de lo recaudado para la Infancia.	4.637'20
11 Octubre 1930	- Se ingresan por igual concepto y carrera celebrada el 5 del actual..... mitad 37'16 para la Junta y otra parte del Pcto de la Infancia	3.679'36

1931-1932 URTEAK

1931n Alcalá de Henares buru zen Espaniako Errepublikako gobernueak dirulaguntza guztiak ukatu zituen interesik ez zuelako horrelako kirol erakustaldietan. R.A.C.G saiatu arren, 1931-1932 urteetan ezin izan ziren lasterketak egin.

“Automóvil Club”a berriro auto lasterketak antolatzeko asmoz Espaniako Gobernuarekin harremanetan jarri zen eta, Indalecio Prieto Herri Lanetarako ministroak, interesa azaldu zuen.

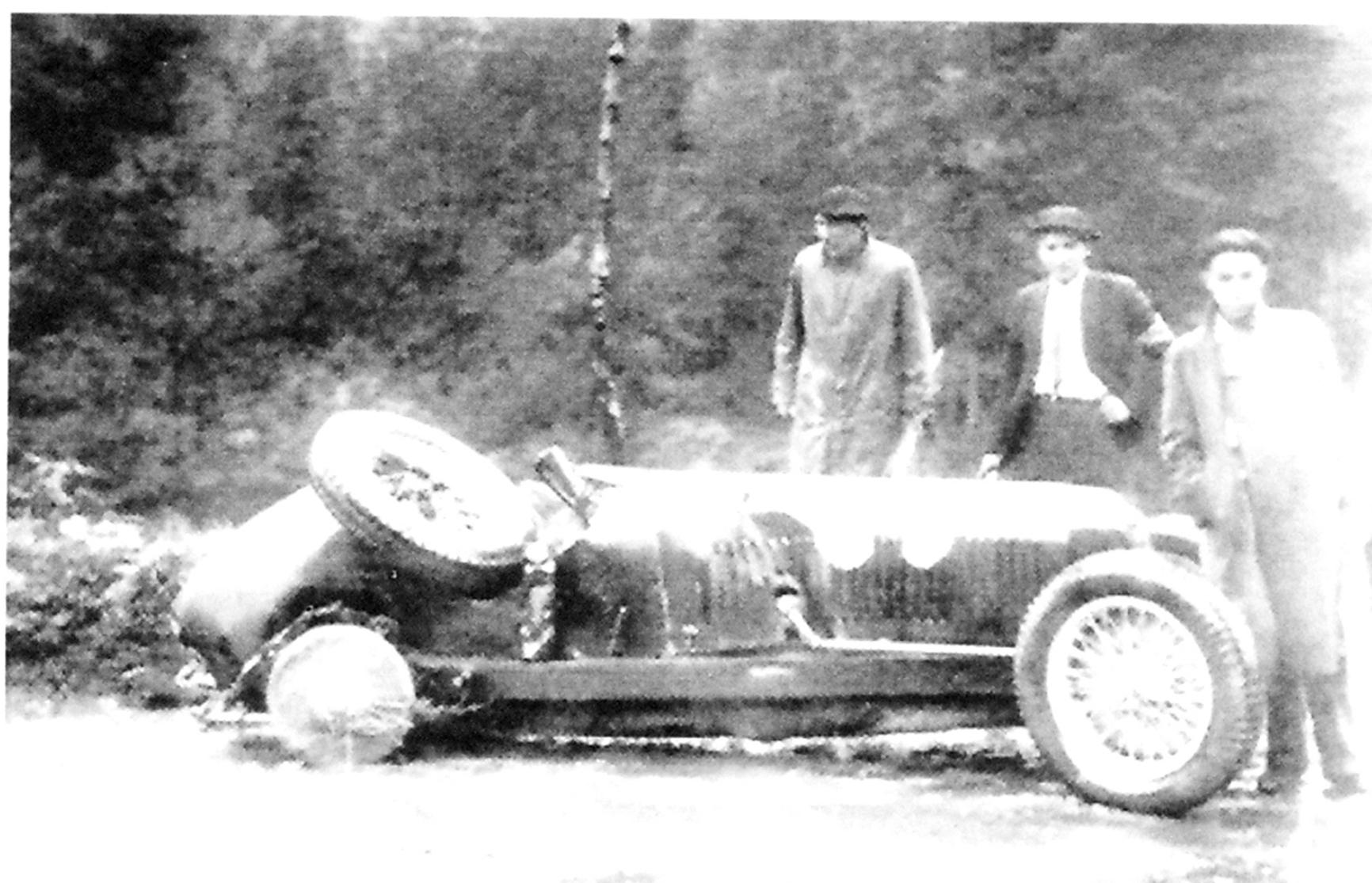
Arazoak Donostiako Udalarekin izan ziren, honek ez baitzuen nahi kirol era-kustaldi honetarako Turismo Zentroa albazea izatea, baina ez zituen horretaz antolatzaileak konbentzitu.

Berehala “Automóvil Club”a kriterium bat egiteko lanean hasi zen urte horretan bertan, eta horrela 1925etik elkarrekin lehian aritzen ez ziren Bugatti, Alfa Romeo eta Maserati etxeen parte hartzea lortu zuen.

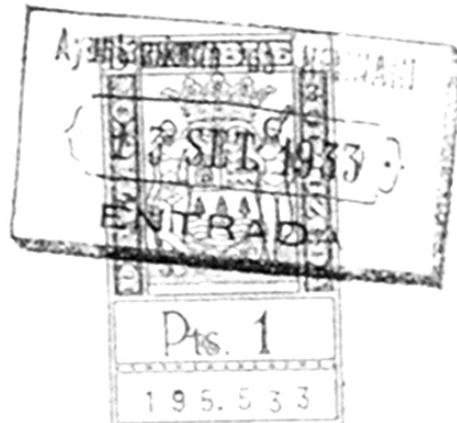
1933 URTEA

1933ko urtea izugarria izan zen Europako auto lasterketentzat. Sei heriotz istripu izan ziren, hiru Montzan (Italia) eta denek gauza bera zuten elkarrekin antza, zenbaki bikotzak alegia. Horregatik IX zirkuitu honetan ez ziren erabili.

Lasterketak arrakasta itzela izan zuen antolaketan eta parte hartzean, nahiz eta urte asko pasa lasterketarik gabe eta “Automóvil Club”aren kirol komisioan aldaketak izan.



Accidente del coche de Tazio Nuvolari “Nivola”



Tengo el honor de solicitar de U.S.
la correspondiente autorización para que al
igual que en años anteriores se pueda utili-
zar el hospital ó Casa de Misericordia de esa
villa para puesto de socorro del circuito au-
tomovilista con motivo del GRAN PREMIO DE
ESPAÑA que tendrá lugar el próximo día 24
del corriente.

Gracia que espera alcanzar de la
reconocida bondad de U.S.

San Sebastián 12 de Septiembre 1.933

EL SECRETARIO,

Zuluagui

SEÑOR ALCALDE DEL AYUNTAMIENTO DE HERNANI.-



PALMARES DEL IX CIRCUITO. 1.933

Gran Premio de España. Domingo 24 de septiembre.

30 vueltas (519,5 km).

1º Louis Chirón (Alfa Romeo) 3h50'57" 4/10 a 134,9 km/h de media.

2º Luigi Fagioli (Alfa Romeo) 3h55'21" 8/10 a 132,4 km/h de media.

3º Marcel Lehoux (Bugatti) 4h12'49" 8/10 a 123,3 km/h de media.

4º Achille Varzi (Bugatti) 4h14'14" 4/10 a 122,6 km/h de media.

5º Jean Pierre Wimille (Alfa Romeo) 4h15'57" 4/10
a 121,8 km/h. de media.

6º René Dreyfus (Bugatti) 4h18'50" a 120,4 km/h de media.

7º Philippe Etancellin (Alfa Romeo) acabó la carrera en la vuelta 28 después
de llegar Dreyfus a la línea de meta.

Vuelta más rápida: 6'48" 4/10 tardó en recorrer la octava vuelta Chirón
sobre Alfa Romeo, a una velocidad media de 152,8 km/h.

Récord del circuito: Tazio Nuvolari, sobre Maserati, invirtió 6'40" 2/10 en
recorrer la 14^a vuelta a una velocidad media de 155,7 km/h. No recibió el
premio de la vuelta más rápida por no acabar la carrera.

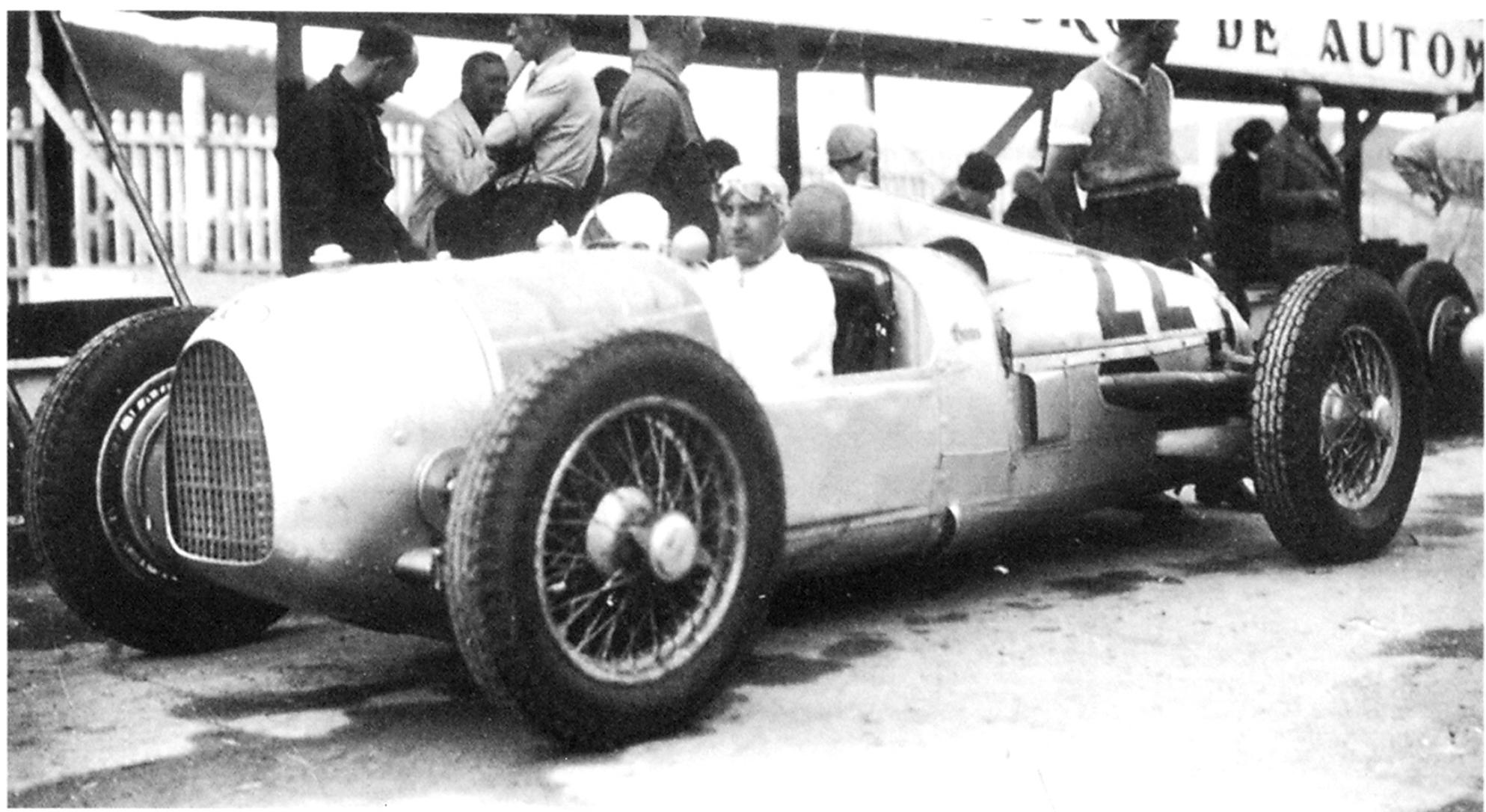
1934 URTEA

1934ean Donostiako Udalak eman behar zituen subentzioekin oraindik arazoak zeuden honek auto frogak bertan behera utzi nahi baitzituen. Arazoari irtenbidea bilatu aurretik bi ekintza garrantzitsu gertatu ziren: lehenengoa, "Automóvil Club"aren ezezkoa zirkuitua antolatzeari eta bigarrena, komertzioen presioa Udalaren jarrerak bere negozioak kaltetzen zituela ikusirik.

Azkenean, abuztuaren bukaieran arazoa konpondu zen eta "Automobil Club"aren zuzendaritza eta kirol komisioa X. Zirkuitua antolatzeko lanean hasi ziren.

Europako nazio garrantzitsuenak bildu zitzuten. Frantziatik Bugatti, Italiatik Alfa Romeo eta Maserati eta Alemaniak Mercedes eta Auto Union.

120.000 lagun inguru hurbildu ziren inoiz izandako gidari talde handiena ikustera, Fagioli, Chiron, Lehoux, Nuvolari, Caracciola, Stuck, Varzi, ...



Coche Autto Union
(16 cilindros, alcaanza 6.000 revoluciones y posee 350 caballos de potencia)

PALMARES DEL X CIRCUITO. 1.934

Gran Premio de España. Domingo 23 de septiembre.

30 vueltas (519,5 km).

1º Luigi Fagioli (Mercedes) 3h19'41" 6/10 a 156,1 km/h de media.

2º Rudolf Caracciola (Mercedes) 3h20'24" 4/10 a 155,5 km/h de media.

3º Tazio Nuvolari (Bugatti) 3h20'48" a 155,2 km/h de media.

4º Hans Stuck von Villiez-Leiningen (Auto Unión) 3h21'03" 6/10
a 155 km/h de media.

5º Achille Varzi (Alfa Romeo) 3h21'50" 2/10 a 154,4 km/h de media.

6º Jean Pierre Wimille (Bugatti) 3h26'29" 8/10 a 150,9 km/h de media.

7º Marcel Lehoux (Maserati) a 2 km.

8º René Dreyfus (Bugatti) a 1 vuelta.

9º Louis Chiron-Cometti (Alfa Romeo) a 2 vueltas.

10º Soffietti (Maserati) a 2 vueltas.

11º Antonio Brivio (Bugatti) a 3 vueltas.

12º Robert Brunet (Maserati) a 6 vueltas.

Vuelta más rápida: por error de los cronometradores, se le otorga oficialmente a René Dreyfus sobre Bugatti, ya que consta que en la 2ª vuelta invirtió 6'10" a una velocidad media de 168,47 km/h. Sin embargo, la vuelta más rápida fue la 28ª de Hans Stuck sobre Auto Unión en 6'20" a 164 km/h.

1935 URTEA

1935ean egin zen Lasarteko azken Zirkuitua, nahiz eta orduan horren susmori ez izan.

R.A.C.G.'k orduko lasterketarik onena antolatzeko aprobetxatu zuen Errepublika garaian Zirkuitua Europa eta Munduko garrantzitsuenetako bihurtu izana.

Horrela Herri Lan Saileko Ministerioak, Turismo Patronatuak, Gipuzkoako Foru Aldundiak eta Donostiako Udalak emandako diru laguntzakin XI. Edizio hontarako kotxe eta gidari onenak eta esanguratsuenak lortu ziren. Zirkuitu hau irabaztea ezinbestekoa bihurtu zen etxe eta gidarien kurrikulumarentzako.

“Automóvil Club”ak neurri zorrotzak ezarri zituen modu desberdinez (trenez, tranbiaz, motorraz, bizikletaz, oinez eta abar) bertaratzen zen jendea antolatzeko. Esaten da 150.000 lagun inguru bildu zirela eta 20.000 kotxe zeudela aparkaturik horretarako egokitutako zonaldetan. Irailaren 22an, igandea, 21.819 txartel saldu ziren Gasteiztik Irunera zihoan trena hartzeko eta hipodromo hegazkin pista ere aparkaleku bezala erabilia izan zen, egun horretako hegazkin bidaiaik debekatuz.

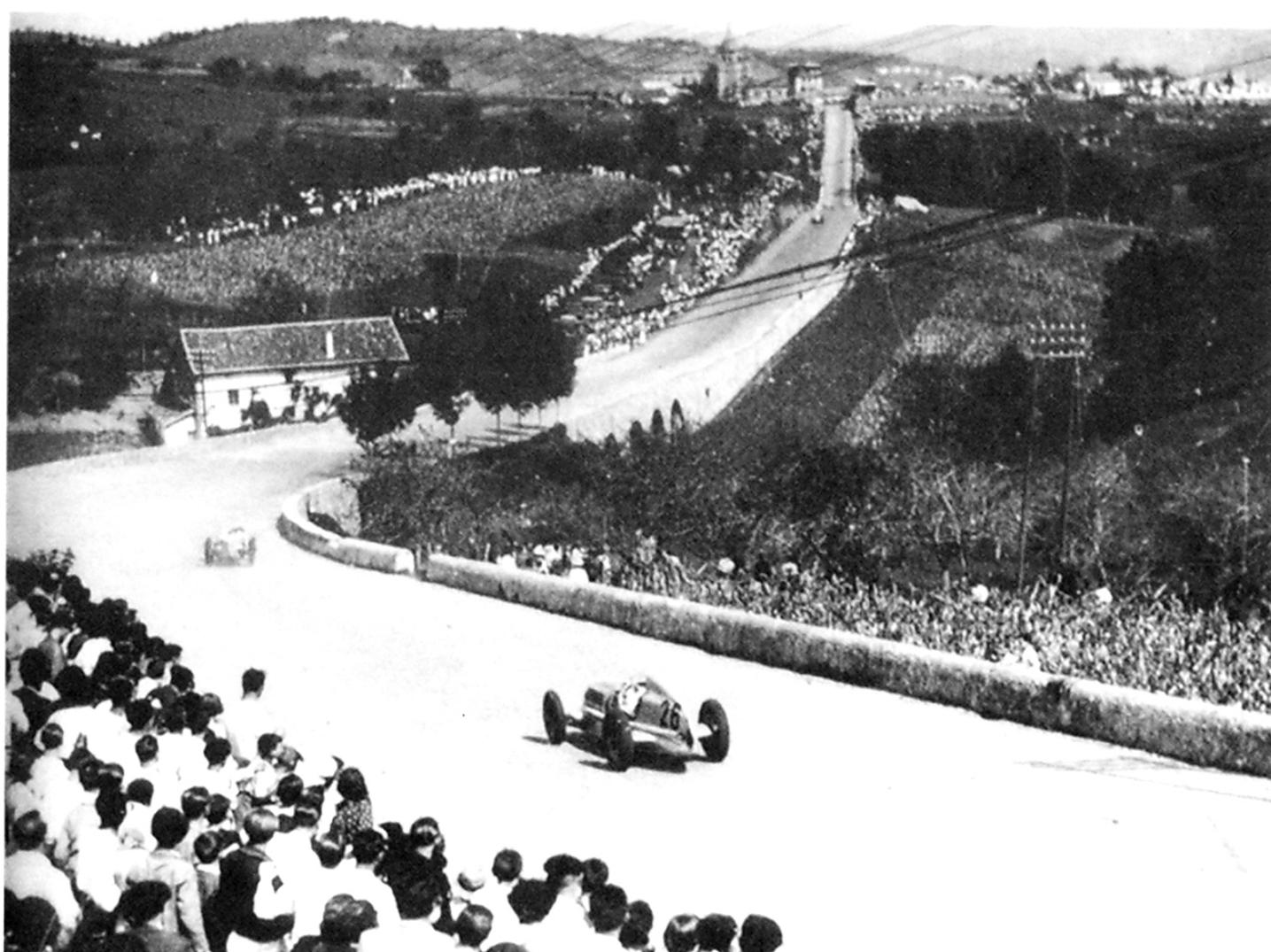


Vista parcial del circuito



Chiron, Caracciola y Varzi comprobando los tiempos del entrenamiento

Achille Varzik bere "Auto Union" kotxearekin, bederatzigarren biran eta 172,800km/orduko abiaduraz zirkuituko errekorra lortu zuen, eta honek zirkuituaren kondizioak egokiak zirela adierazten du.



Vista parcial del Circuito
(Hernani – Mandazubi)

PALMARES DEL XI CIRCUITO. 1.935

Gran Premio de España. Domingo 22 de septiembre.

30 vueltas (519,5 km).

1º Rudolf Caracciola (Mercedes) 3h09'59" 4/10 a 164 km/h de media.

2º Luigi Fagioli (Mercedes) 3h10'42" a 163,4 km/h de media.

3º Manfredo von Brauchitsch (Mercedes) 3h12'14" 2/10
a 162,1 km/h de media.

4º Jean Pierre Wimille (Bugatti) 3h12'53" 9/10 a 161,6 km/h de media.

5º Rosemeyer (Auto Union) 3h17'53" 3/10 a 157,7 km/h de media.

6º Robert Benoist (Bugatti) a 1 vuelta.

7º Raymond Sommer (Alfa Romeo) a 4 vueltas.

8º Marcel Lehoux (Maserati) a 5 vueltas.

Vuelta más rápida: Luigi Fagioli, sobre Mercedes, tardó 6'09" en cubrir la 24^a vuelta a una velocidad media de 168,9 km/h.

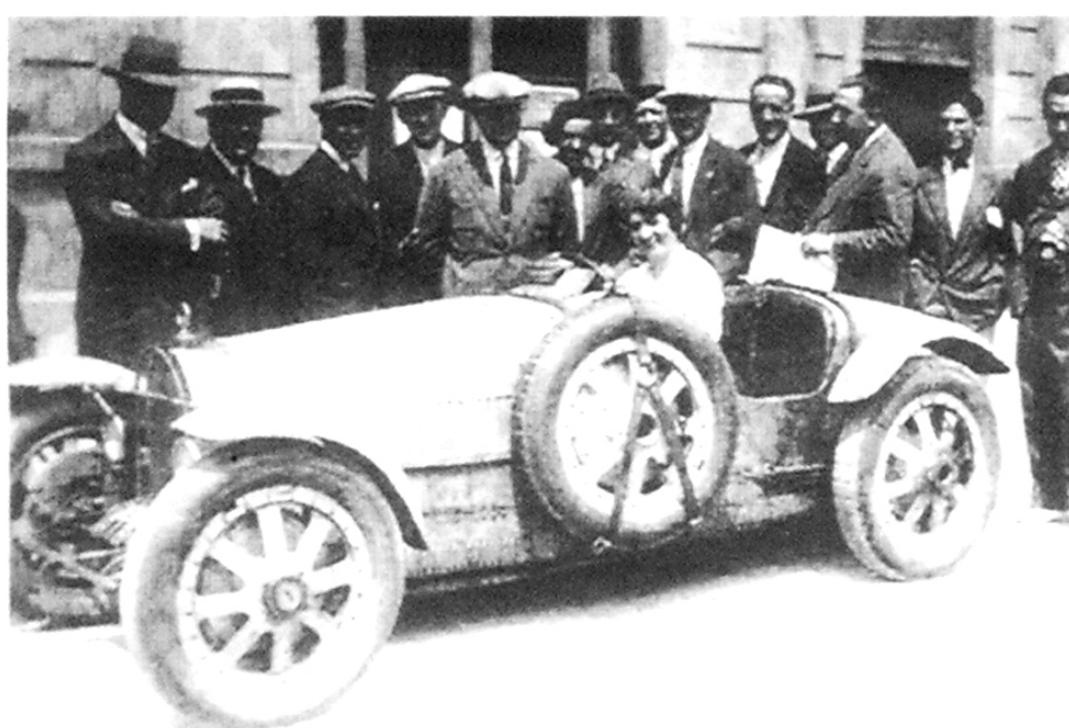
Récord del circuito: Achille Varzi, sobre Auto Unión, invirtió 5'58" 6/10 en recorrer la novena vuelta a una velocidad media de 173,8 km/h. No recibió el premio a la vuelta más rápida por no acabar la carrera.

Hainbat gertaerek, 1936-1939ko Espainiako Gerra Zibilak, 1939-1945eko II. Mundu Gerrak eta 1949ko beste hainbeste arazok (orduan izan zen auto zirkuitua berpizteko azken saiakera) hurrengo auto lehiaketak antolatzea galarazi zuten.

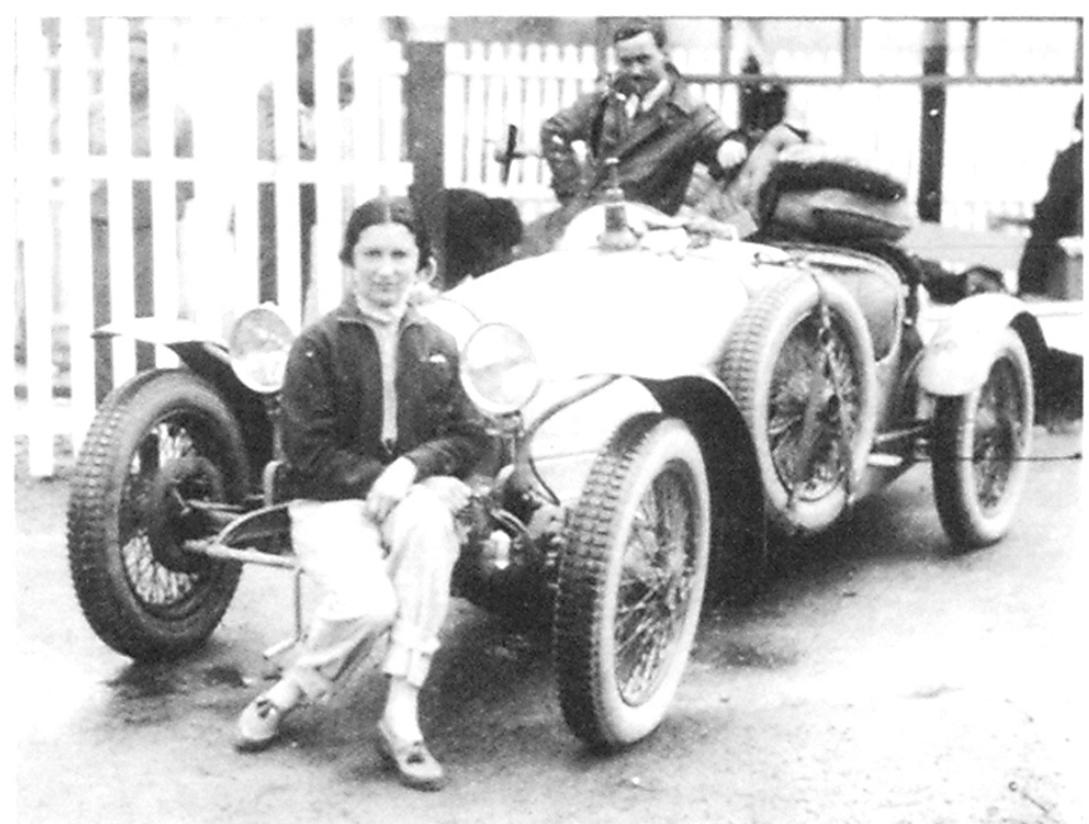
Bukatzeko esan daiteke, zirkuituak iraun zuen hamaika urtetan, 1923-1935 urte bitartea, eta egindako 26 lasterketetan 84 kotxe marka desberdin aurkeztu zirela (horien artean aipagarrienak Bugatti, Mercedes, Alfa Romeo, Maserati, Biatse, Vauxhall, Willys Knight edo Gerorge Irat).

Bi lasterketa mota antolatu ziren:

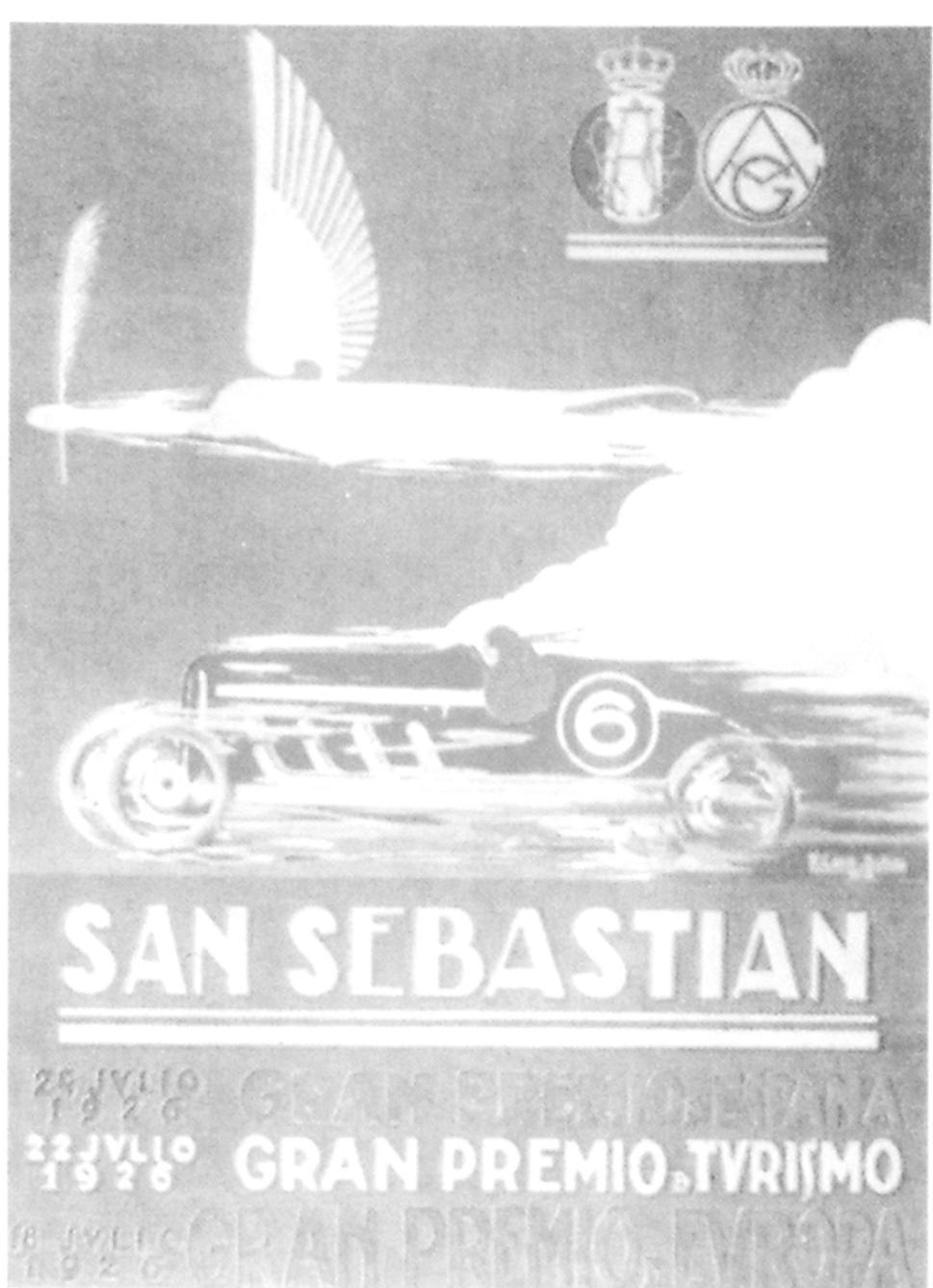
- Abiadura neurtzeko. Lehenengo urteetan Bugatti eta Delage gailentzen ziren, eta gero Maserati, Mercedes eta Auto Unión.
- Erresistentzia neurtzeko. Autoek hamabi orduz korritu behar zuten, eta bertan aipagarrienak Alfa Romeo, Lorrain Dietrich, Peugeot eta Chenard Walcker izan ziren.
- Ohiartzun handia sortu zuen munduko zortzi pista onenen artean onartua izateak, eta horregatik maiz ikusten ziren Ettore Bugatti, Ernest Maserati, Ferdinand Porsche eta Louis Delage bezalako auto egileak.
- Azpimarratu beharko genuke Landa Donostiarra, eta Zirkuituan izan ziren emakume parte hartzaile bakarren izenak, Jenky eta Anne Rose Itier andreak.



Sra. Jenky



Anne Rose Itier







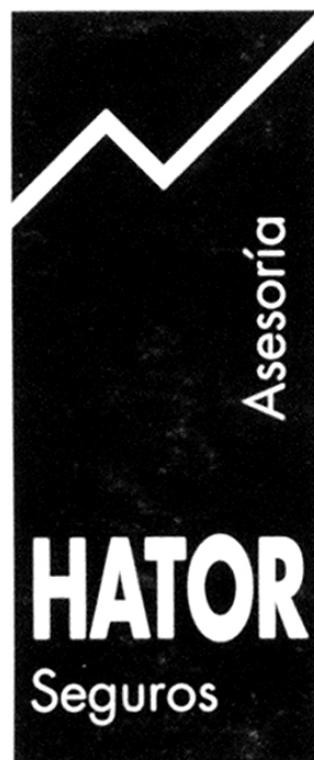
ORONA

Igogailuak
Eskailera Mekanikoak
Egitura Espazialak

Orona Koop. Elk.
Lastaola Industrialdea. 20120 Hernani
Tel.: 943551400 - Telefaxa: 943550047



HERNANIKO UDALA



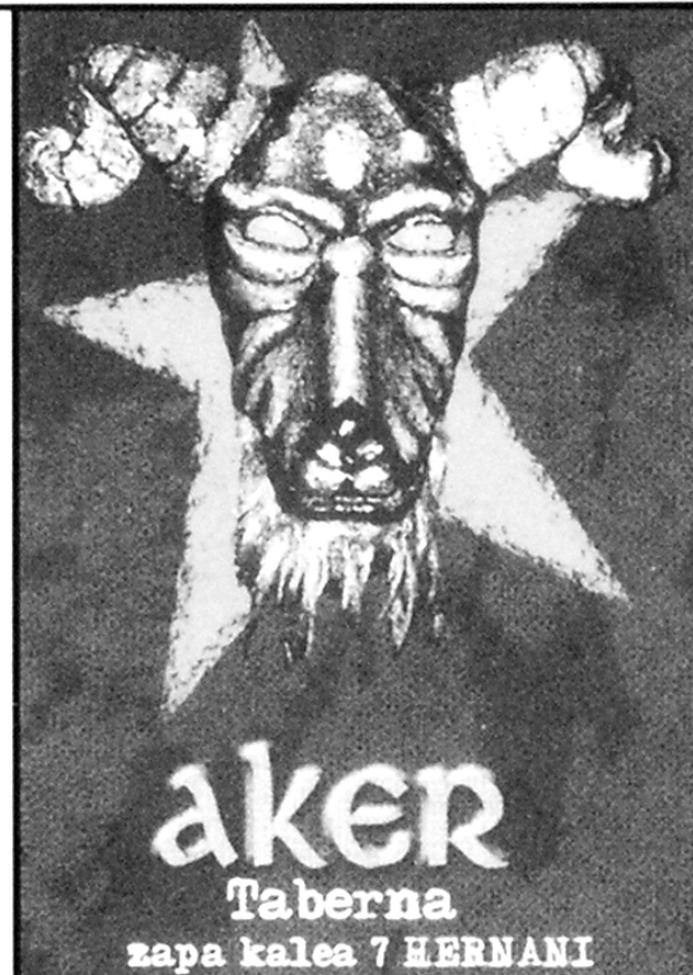
Kardaberaz, 60 - HERNANI - Tf. 943554312

HATOR
Seguros

Fiscal
Laboral
Contable
Administrativa



Cardaveraz, 68
20120 HERNANI
Tels. 943551494 - 943551912
Fax 943551130



aker
Taberna
zapa kalea 7 HERNANI

PUTZUETA

HARATEGIA - URDAITEGIA

Aita Kardaberaz Kalea, 39 - Tel.: 943 552 787
HERNANI



LAN AHOLKULARITZA
AHOLKULARITZA FISKALA
ASEGURUAK. INBERTSIOAK
Juan de Urbieta, 15 - HERNANI
Tel. 943 331 267 - Faxa 943 330 892
Harriberri, 9 - ALTZA (Donostia)
Tel. 943 352 794 - Faxa 943 353 379

ELECTRODOMESTICOS
ANEXO
ETXETRESNAK

Izpizua, 21
Tel. 943550381 - Faxa 943335907
HERNANI

Juan Bautista Erro, 2
Tel. 943591558
ANDOAIN

OINDI taberna

NAGUSIA, 25 HERNANI 943 557 509

Carrocerías KEPA, s.l.

Chapa y Pintura - Bancada Universal
Cabina Horno

B.º de la Florida, 56 · 2^a Planta, Local 33
Tel. 943 550 404 - 20120 HERNANI