

# G L I S P O R T

## La più affascinante corsa motociclistica italiana

# Trionfale successo del II Circuito del Valentino

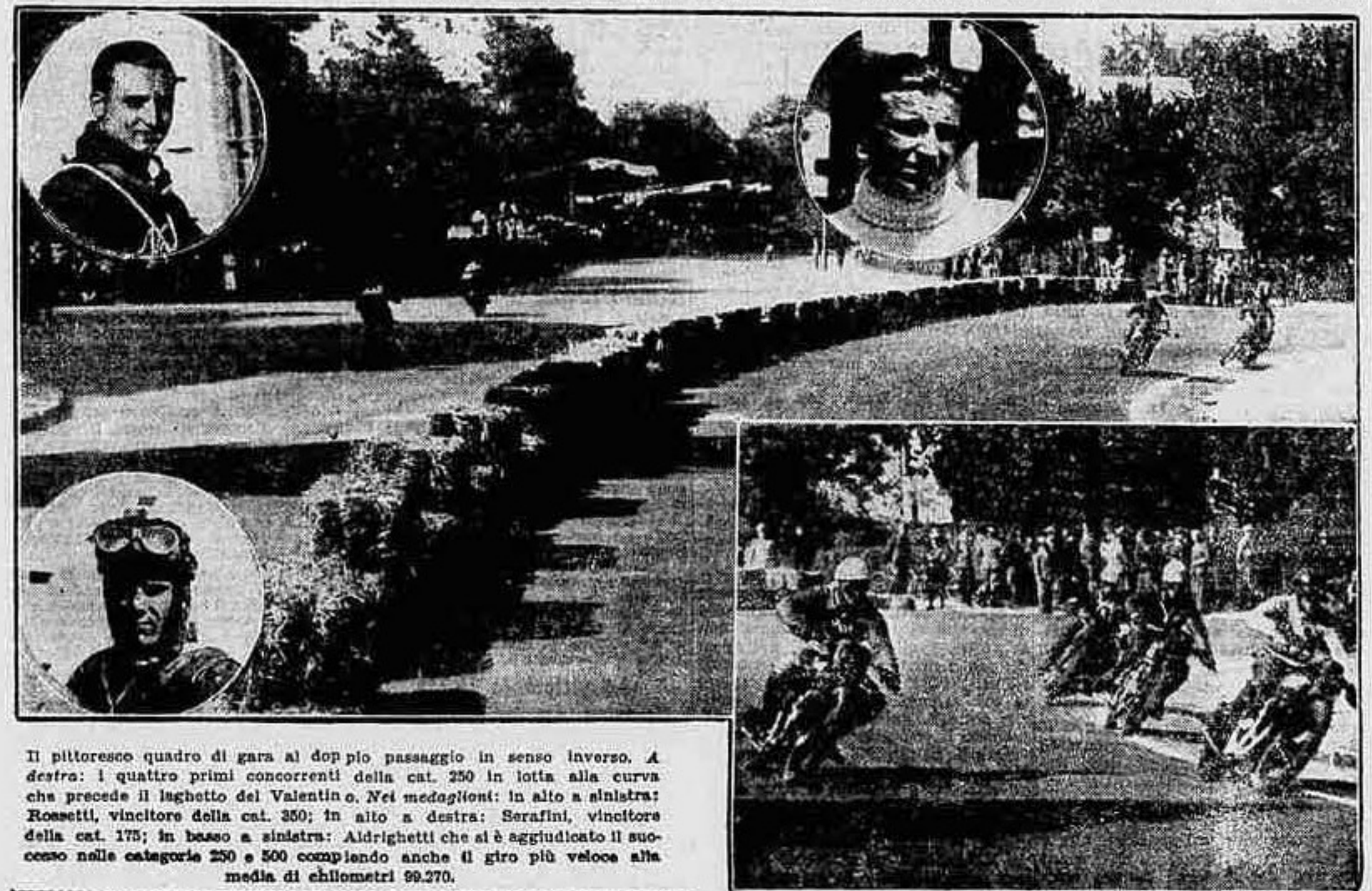
Una folla di 40 mila persone ha assistito alle appassionanti gare dei "centauri", - Tre records di categoria battuti - Il "doppietto", di Aldrighetti, vincitore assoluto, nella 250 e nella 500 cmc. - Serafini primo nella 175 e Rossetti nella 350 cmc.

La prima edizione del Circuito del Valentino disputata nel 1932 era stata una vittoria. Il secondo Circuito, disputato nel pomeriggio di ieri, è stato un trionfo.

troppe foga dei singoli manovratori lungo le accidentate del circuito. La graduatoria delle velocità fu razionalmente rispettata dalle singole cilindrate, benché con minimi distacchi tra classe e classe, come del resto le tormentate caratteristiche del circuito, livellatrici dei valori tecnici, lasciavano prevedere. Insomma, tutto con perfetta regolarità.

Dell'organizzazione — terzo, ma principalissimo fattore del successo — abbiamo già detto. Il dott. cav. Mario Pastore ha raccolto frutti avvincenti e incantevoli — fenomeno assai raro — l'attenzione del pubblico. Infatti nei primi giri i torinesi Tomaselli e Balagna, su macchine torinesi, riescono a mantenersi a ridosso dei due dominatori, e già il pubblico fila il « tifo » per loro. Ma Balagna cade in curva, ferendosi lievemente, e Tomaselli, atterdato, è superato da Lova. Il vincitore dell'anno scorso, che quest'anno ha una Benelli, risale rapidamente nelle posizioni: al 10.º giro è terzo, e continuando nel furioso inseguimento al-

lond'osserva tuttavia il merito dell'indovinato difensore della Rudge, che col suo « doppietto » di ieri ha messo il tetto all'edificio della sua fama ormai granitica. Tenni lo ha efficientemente inseguito, a pochi secondi, per qualche giro, poi è scomparso; né Colombo, passato al secondo posto, ha potuto serriamente minacciarlo. Magnifico è apparso il nostro vecchio Riva, il popolare « Valerio » beniamino delle nostre folle: egli è pazientemente risultato dal quarto posto (5.º giro)



Il pittoresco quadro di gara al doppio passaggio in senso inverso. A destra: i quattro primi concorrenti della cat. 250 in lotta alla curva che precede il laghetto del Valentino. Nel medaglione: in alto a sinistra: Rossetti, vincitore della cat. 350; in alto a destra: Serafini, vincitore della cat. 175; in basso a sinistra: Aldrighetti che si è aggiudicato il successo nella categoria 250 e 500 completando anche il giro più veloce alla media di chilometri 99,270.

Vici del motociclismo nazionale: il Commissario straordinario del Reale Moto Club d'Italia con buona parte del Direttorio nazionale dell'Ente organizzatori, tecnici e giornalisti specializzati, d'ogni parte della Penisola. Siamo lieti che il loro giudizio si dispensi dal far nostra una affermazione, che per avere il nostro giornale tenuto a battesimo il Circuito e cooperato alla sua organizzazione, peccerebbe d'immortale. Essi hanno concordemente dichiarato che il « Valentino 1933 » è stata la più bella corsa motociclistica disputata da molti anni in Italia; che un circuito di equal fascino non è ancora stato trovato; che l'organizzazione non poteva essere più perfetta, così nel grandioso assieme come nei più piccoli particolari.

rei all'abito delle sue insonni fatiche, nelle quali si prestarono pure con pieno entusiasmo il cav. Cottino, Fancelli, Capello e decine di altri volontari, sotto l'egida del Moto Club di Torino, presieduto dall'attuale cav. Cobelli.

La lotta nelle classi minori. Infine, del carattere spettacoloso della prova, della festa di mondatura che nei richiami al nostro Valentino una folla di forse quarantamila persone, il cordo rimarrà incancellabile: un mare di teste, di berretti di vezzose testoline: fremiti, sorrisi e uragani d'applausi; scarpe e fazzoletti al vento; grida, saluti, incitementi. Tutto esaurito nelle tribune, nelle gradinate, sui marciapiedi dei viali. Non più un pubblico, ma un popolo.

La gara si è disputata in tre gruppi: alle 15 quella delle motoleghe e delle « 250 »; alle 18 quella delle « 350 »; alle 18 quella delle « 500 ». Il forte numero di iscritti nelle due classi maggiori e la loro consuetudine irruenza avevano consigliato di scaglionarle in gruppi distinti, anziché insieme come lo scorso anno. Starter delle prime due corse, è il Segretario Federale comm. Andrea Gastaldi, che passò quasi l'intera giornata in tribuna interessandosi vivamente allo svolgimento della contesa e intrattenendosi con gli organizzatori; starter delle « 500 » il barone Ricci del Riccio, Commissario straordinario del Reale Moto Club d'Italia.

I coefficienti del trionfo. Tuttavia, premesso questo lunghiero riconoscimento degli autorevoli giudici del grandioso successo complessivo della gara, i doveri della cronaca impongono che ci soffermiamo brevemente sui singoli fattori della riuscita.

Sotto l'aspetto sportivo, osserviamo come ben raramente una gara di campionato in circuito chiuso raduni 54 partenti, dei quali almeno una cinquantina di primissimo ordine: campioni italiani degli anni scorsi, « assi » internazionali, beniamini delle folle. Va ricordato, a questo proposito, che le domande di iscrizione, affluite ancora nella giornata del sabato e persino nel mattino della domenica, avevano superato il centinaio; si è voluto limitare il numero, per ovvie ragioni di sicurezza e di organizzazione, eliminando inesorabilmente i nomi di men che sicuro affidamento e instaurando una rigorosa sverifica formale sulla regolarità e la tempestività delle iscrizioni, delle licenze, delle assicurazioni, ecc.

Il record quantitativo della prima edizione è, ciò nonostante, largamente battuto; ma, soprattutto, è stato battuto il record qualitativo, quello della combattività, quello dell'ardimento. Nessuno è stato inferiore al 250.

Venticinque corridori si scatenano al cenno del Segretario Federale, assistito dal cronometrista Carlosso: dieci « 250 » in testa, e quindici « 175 » a 30 secondi dalle prime. Nelle prime, Tenni e Aldrighetti balzano in testa, alternandosi al comando per qualche giro, incalzati dai « guzzisti » Nocchi (il quale, però, lamenterà presto una caduta). Brusì e Panella, e dall'Aquila di Gobbetti. Poi Panella si atarda per noie di candele, ma, con un inseguimento impressionante riesce a portarsi nel gruppo di testa.

Nelle motoleghe, invece, si delinea ben presto il duello in famiglia tra le due M.M. di Serafini e di Bientinesi. Il capolista nel punteggio del campionato italiano, il serafico Serafini, se di non dover sorvegliare altri avversari, il giovane vincitore di Stradella, dal canto suo, si è proposto di non darli tregua. Ed ecco i due compagni di marcia iniziare una serie turbinosa di giri a favolosa andatura, quasi sempre affiancati, superandosi a vicenda ogni tanto: la superiorità di Serafini, che ad un certo punto comincia a mantenersi ostinatamente in testa, va misurata a decimetri ed a quinti di secondi. E con un quinto di secondo di distacco, infatti, i due valorosi terminano nell'ordine, al trentesimo giro, tra inrenabili applausi.

Ma anche le posizioni di rincalzo, in entrambe le classi, permangono tenue gradatamente il suo distacco dai primi: ma la fine della gara lo trova nella stessa posizione. Il quarto posto è assunto da un altro bravo inseguitore, assai atterdato, in principio: il giovane bollente Cavacchiotti.

Nelle « 250 » il ruolo degli inseguitori è assunto da Panella e da Nocchi, che sulle loro Guzzi cercano di contrastare il passo di due campioni della Rudge e della Miller: ma anch'essi non possono che classificarsi nell'ordine, dietro alle due macchine apparse ieri decimate più veloci. La media, in entrambe le classi, ha segnato il magnifico miglioramento di circa 4 km-ora su quella dell'anno scorso.

La gara degli « assi ». Ma la gara più combattuta, più ricca di valori e di spunti emotivi, è stata quella delle « 350 », dove tutti gli specialisti italiani della classe erano raccolti, e dove si è consumato campione un giovane — il nostro Rossetti — che, benché incalzato dal nostro cronista, non aveva ancora un passato che incantevole l'attenzione del pubblico. Sedici concorrenti prendono il via in questa classe, dove il comando è subito assunto da Tenni e da Fumagalli, incalzati per qualche giro da Pigorini — che preta s'attarda e si ritira per cattivo funzionamento delle candele — e da Francini, una rivelazione del « Valentino », che, forse, senza l'eccessiva foga e la successiva uscita di strada avrebbe potuto trovare la sua grande giornata. L'abbiamo osservato, nella stretta curva a gomito completo del Laghetto, e possiamo affermare che ci ha impressionato per la sua audacia, il suo stile e il suo grado d'inclinazione in curva. Egli è secondo al decimo giro, poi scompare, lasciando il posto a Rossetti.

Ed eccoci — dopo l'intermezzo dell'extrazione della Balilla, premio alla lotteria gratuita istituita tra gli spettatori — alla battaglia dei « grossi cilindri » del motociclismo. Tre « 500 » sono in gara: partono specialmente applauditi Aldrighetti, Cavallieri e Colombo, che già hanno corso in un gruppo precedente, e Tenni, che riparte addirittura per la terza volta! Ma, evidentemente, replica luvant: ecco, infatti, Aldrighetti prendere la testa della cavalcata, e mantenerla indisturbato dal primo all'ultimo giro, permettendoci anche il lusso di rallentare dopo il ventiseiesimo giro, ossequando alle istruzioni ricevute dal suo box, tanto da lanciarsi, senza batterlo, il precedente record di classe e assoluto del 1930, unico record superstito. Ciò

Ed eccoci — dopo l'intermezzo dell'extrazione della Balilla, premio alla lotteria gratuita istituita tra gli spettatori — alla battaglia dei « grossi cilindri » del motociclismo. Tre « 500 » sono in gara: partono specialmente applauditi Aldrighetti, Cavallieri e Colombo, che già hanno corso in un gruppo precedente, e Tenni, che riparte addirittura per la terza volta! Ma, evidentemente, replica luvant: ecco, infatti, Aldrighetti prendere la testa della cavalcata, e mantenerla indisturbato dal primo all'ultimo giro, permettendoci anche il lusso di rallentare dopo il ventiseiesimo giro, ossequando alle istruzioni ricevute dal suo box, tanto da lanciarsi, senza batterlo, il precedente record di classe e assoluto del 1930, unico record superstito. Ciò

Ma, evidentemente, replica luvant: ecco, infatti, Aldrighetti prendere la testa della cavalcata, e mantenerla indisturbato dal primo all'ultimo giro, permettendoci anche il lusso di rallentare dopo il ventiseiesimo giro, ossequando alle istruzioni ricevute dal suo box, tanto da lanciarsi, senza batterlo, il precedente record di classe e assoluto del 1930, unico record superstito. Ciò

Ma, evidentemente, replica luvant: ecco, infatti, Aldrighetti prendere la testa della cavalcata, e mantenerla indisturbato dal primo all'ultimo giro, permettendoci anche il lusso di rallentare dopo il ventiseiesimo giro, ossequando alle istruzioni ricevute dal suo box, tanto da lanciarsi, senza batterlo, il precedente record di classe e assoluto del 1930, unico record superstito. Ciò

## Automobilismo

### La corsa in salita Bolzano-Mendola

Si è svolta nel pomeriggio di ieri la quarta corsa automobilistica in salita Bolzano-Mendola. La gara, per la larga partecipazione di ottimi elementi e per i risultati ottenuti, ha superato di gran lunga il successo delle passate edizioni. In ogni categoria sono stati battuti i records; ciò va posto in relazione anche al miglioramento della strada.

## La coppia Nuvolari-Sommer

ha vinto le « 24 ore » di Le Mans

La gara automobilistica è stata preceduta da una gara motociclistica che ha avuto i seguenti risultati: Categoria 175: 1. Grieco (Sertium) in 23'50" 1/5; 2. Valentini (Triumph) in 23'32" 2/5. Categoria 500 (Turismo): 1. Mizon (Gibba) in 23'45" 1/5, media di 85,238; 2. Schrek (Gibba) in 23'50" 1/5, media di 84,500.

L'arrivamento, che ogni anno va perfezionandosi, ha richiamato alla partenza all'arrivo e sui bordi dei difficili tornanti del percorso una folla inascoltabile di spettatori. Le tinte, che hanno avuto inizio alle ore 16, sono state date da S. E. il Prefetto Marzili, che ha presenziato S. A. R. il Duca di Pistoia, attorniato dalle autorità cittadine, che si è vivamente interessato alle varie fasi della competizione. Alla fine i vincitori di categoria sono stati premiati da Augusto Principe, che ha consegnato la Coppa da Lui posta in palio al vincitore assoluto. Ecco le classifiche:

La coppia Nuvolari-Sommer aveva preso il comando della gara fin dall'inizio, seguita a due giri dalla coppia Chiron-Cortese. Venivano poi Chionetti-Varent, Lewis-Richard, in polca Desprez e Buesse, la signora Sica e Saba, ecc. Alle 4 del mattino di domenica, esattamente a metà gara, erano stati coperti Km. 1592,504 e restavano in gara ancora ventisei automobili. Lotta era in molti momenti vivissima fra Chiron-Cortese, Nuvolari-Sommer e Chionetti-Varent, separati di pochi secondi l'uno dall'altro. Tre ore dopo Cortese spezzava una ruota per essere la macchina girata su se stessa, di guisa che doveva ritirarsi fra la più grande sfilza di Chiron, che quest'anno, non ha potuto vincere una sola gara.

## LE CORSE AUTOMOBILISTICHE IN SALITA

### Trossi vittorioso nella Pontedecimo-Giovi

(DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE)

Genova, 19 mattina. La decima edizione della classica gara in salita che ha sede provinciale di Genova del R.A.C.I. ha fatto ieri disputare sul magnifico nastro stradale che dalle porte della Grande Genova sale al Passo dei Giovi ha ottenuto un successo completo.

La coppia Nuvolari-Sommer aveva preso il comando della gara fin dall'inizio, seguita a due giri dalla coppia Chiron-Cortese. Venivano poi Chionetti-Varent, Lewis-Richard, in polca Desprez e Buesse, la signora Sica e Saba, ecc. Alle 4 del mattino di domenica, esattamente a metà gara, erano stati coperti Km. 1592,504 e restavano in gara ancora ventisei automobili.

### Drammatico inizio di corsa

Quando, alle ore 14, risaliamo la strada verso il Colle, la troviamo pressa letteralmente d'asfalto da ogni genere di veicoli che riversano sul percorso decine di migliaia di appassionati. Dalle magnifiche tribune naturali di Villa Pozzo, ove l'organizzazione ha il suo quartier generale e sono ospitati signorilmente gli invitati, le autorità e i giornalisti, una vera folla mette una nota vivace di colore, sul verde dei giardini e dei prati. Fra le autorità interviene notiamo anche l'on. Capredon, il nuovo Sindaco di Genova, di cui fa parte anche Pietro Ghersi, con il quale si intrattengono per qualche tempo dopo la corsa ai concorrenti e agli invitati dal padrone di casa.

La gara è incominciata: dopo pochi minuti piomba fulmineo al traguardo Cornaggia, che ha realizzato una media di 81,557 Km. all'ora. Il suo tempo è di 7'57" 4/5, non lontano dal record assoluto, e più inferiore al record di categoria di cui è detentore il cap. uff. Ferrario e il cap. Zito del R.M.C.I., e qualche corridore della vecchia guardia, in borghese, viene a immagine d'una nostalgia che non tramonta...

### Le classifiche

Classe 175: 1. Serafini Dorino (M.M.), in 1,10' 44", alla media di Km. 83,557; 2. Bientinesi Giovanni (M.M.), in ore 1,10' 44" 1/5; 3. Lama, Francesco (Benelli), in 1,10' 55" 1/5; 4. Cavacchiotti Celeste (C.M.), in 1,11' 24"; 5. Lanzani Vittorio (C.M.), in 1,11' 55" 1/5; 6. Rossetti C. (M.M.), in 1,13' 31" 4/5; 7. Tomaselli Ugo (Tomasselli) - Giro più veloce: il 29.º di Bientinesi, in 2,17" alla media di Km. 91,445. - Ritirati: Gini (2.º giro); Giacotto (4.º); Parena (6.º); Baschieri (3.º); Balagna (11.º); Villa (9.º); Bo (5.º).

Classe 250: 1. Aldrighetti Giordano (Rudge), in 1,5' 53" 1/5, alla media di Km. 90,931; 2. Tenni Omobono (Miller), in 1,9' 37" 1/5; 3. Panella Alfredo (Guzzi), in 1,12' 35"; 4. Nocchi Biagio (Guzzi), in 1,12' 37" 1/5; 5. Gioia Lino, in 1,17' 51" 2/5. - Giro più veloce: il 24.º di Aldrighetti, in 2,12" 1/5, alla media di Km. 94,765. - Ritirati: Brusì (11.º giro); Rocci (8.º); Mottura (15.º); Cavallieri (3.º); Gobbetti (17.º).

### Le classifiche

Classe 350: 1. Rossetti Amilcare (Norton), in 1,5' 54" 1/5, alla media di Km. 95,620; 2. Cerato Guido (Norton), in 1,7' 9" 4/5; 3. Susini Federico (Norton), in 1,7' 15" 3/5; 4. Colombo Mario (Aquila), in 1,8' 14" 3/5; 5. Gamba Mario (Norton), in 1,11' 39"; 6. Giussani (Velocette), in 1,12' 8"; 7. Mosca Ernesto (Aquila), in 2,9" più veloce: il 5.º di Fumagalli, in 2,9" 1/5, alla media di Km. 96,965. - Ritirati: Chiesa (2.º giro); Mellì (6.º); Carrù (20.º); Franci (14.º); Gherai (6.º); Mozzanica (5.º); Fumagalli (18.º); Pigorini (7.º); Tenni (4.º).

Classe 500: 1. Aldrighetti Giordano (Rudge), in 1,5' 27" 4/5, alla media di Km. 95,687; 2. Riva Valerio (Norton), in 1,6' 18" 1/5; 3. Fagnani Giuseppe (Rudge), in 1,7' 0" 4/5; 4. Cavallieri Attilio (Aquila), in 1,8' 40" 2/5; 5. Spaggiari (Norton); 6. Prini. - Giro più veloce: il 2.º di Aldrighetti, in 2,6" 1/5, alla media di Km. 99,270. - Ritirati: Sandri (21.º giro); Bertolotti (3.º); Florina (24.º); Gariglio (11.º); Colombo (24.º); Tenni (6.º).

### La beneficiata della « Balilla »

Molto attesa è la prova delle macchine della classe I.a categoria sport sino a 1100 cmc. di cilindrata, ove di fronte a un lotto di ben dieci « Balilla » di ogni tipo e foggia, è scesa la sola anziana 509 di Giringhelli, un veterano della « Mille Miglia ». E le piccole vetture della Fiat se la cavano anche in questa difficile prova col massimo onore, senza sfuggire affatto nei confronti coi maggiori bolidi; ammirando

### Le regate a Castel Gandolfo

Organizzate dal Comitato sezione romano della R.F.I.C., le sono ieri svolte sul Lago di Castel Gandolfo le regate diurne, che hanno avuto molti motivi d'interesse: il tempo non ha favorito la giornata regata romana; tuttavia molta folla ha assistito alle dieci gare. Ecco i risultati:

### Le classifiche

Classe I (cilindrata sino a 1100 cmc.): A) dilettanti: 1. Ecccara Luigi (Fiat Balilla), in 8'14" 2/5, alla media di Km. 70,286; 2. Lucerto (Balilla), in 8'45" 1/5; 3. Pralognolo (Balilla).

### Le classifiche

Classe II (cilindrata sino a 1500 cmc.): A) 1. Giordano Carlo (Alfa Romeo), in 8'11" 1/5, alla media di Km. 75,200; 2. Alfieri Alberto (Id.), in 8'28" 2/5; 3. Cori Secondino (Maserati).

### Le classifiche

Classe III (cilindrata oltre 1500 cmc.): A) 1. Comotti Gianfranco (Alfa Romeo), in 7'3" 4/5, alla media di Km. 81,972; 2. Foligno Roberto (Id.), in 7'22" 2/5; 3. Gramolotti Guglielmo (Id.), in 7'25".

### Le classifiche

Classe I (cilindrata sino a 1100 cmc.): 1. Barbieri Nando (Maserati), in 7'13" 2/5, alla media di Km. 80,157; 2. Furmanik Giuseppe (Maserati), in 7'47"; 3. Badano Luigi.

### Le classifiche

Classe II (cilindrata oltre 1100 cmc.): 1. Trossi Carlo Felice (Alfa Romeo), in 6'49", alla media di Km. 86,860 (nuovo « record » assoluto); 2. Borzacchini Mario Umberto (Id.), in 6'40" 1/5; 3. Fagioli Luigi (Maserati), in 6'49" 3/5; 4. Ghersi Pietro (Bugatti), in 6'49" 3/5; 5. Minozzi Giovanni (Bugatti), in 6'52"; 6. Balestrero Renato (Alfa Romeo), in 6'59"; 7. Battaglia Giam (Id.), in 6'56" 4/5; 8. Battaglia Attilio (Bugatti), in 7'3" 4/5; 9. Blondetti Clemente (M.B.), in 7'7" 2/5; 10. Ferrari Gerolamo (Alfa Romeo), in 7'12" 1/5; 11. Strazza Guido (Lancia), in 7'17" 3/5; 12. Piatti Gigi (Talbot); 13. Saglia Aldo (Bianchi).

### Le classifiche

Fuori scampo ad un vogatore di coppia veterani: 1. Circolo Canottieri Aniene di Roma, in 7'15"; 2. Circolo Canottieri Aniene (Roma), in 7'25" 2/5. Coppa Colonnello Garzi e feste natalizie a due vogatori di coppia seniori: 1. Circolo Canottieri Tevere e Remo di Roma, in 7'43" 2/5; 2. Circolo Canottieri Livornese di Livorno, in 7'52" 2/5. Coppa « Avv. Mazzoni » e 3.ª prova Coppa Domenico Schiraldi, volo di mare a due vogatori di coppia seniori: 1. Circolo Canottieri Tevere e Remo di Roma, in 7'43" 2/5; 2. Circolo Canottieri Livornese di Livorno, in 7'52" 2/5. Coppa « Avv. Mazzoni » e 3.ª prova Coppa Domenico Schiraldi, volo di mare a due vogatori di coppia seniori: 1. Circolo Canottieri Tevere e Remo di Roma, in 7'43" 2/5; 2. Circolo Canottieri Livornese di Livorno, in 7'52" 2/5.