Brivio (Alfa Romeo) e Bjornstad (Era) vincitori del Circuito del Valentino

disputato alla presenza di S. A. R. il Principe di Piemonte e di una folla di 50 mila spettatori

Le brillanti e sfortunate prove di Bianco e Bira nella categoria 1500 e di Farina nella categoria massima

Il secondo Circuito automobilistico del Valentino, che una facile critica, intesa unicamente al vaglio dell'elemento spettacolare ed emotivo nella lotta per il primato assoluto, non mancherà di definire come una corsa senza storia, può essere invece riguardato come una pietra miliare dello sport automobilistico, la soglia di una èra nuova. Esso rappresenta la più vivace, personaliva, plastica conferma che i tempi sono profondamenti mutati in favore delle minori cilindrate, e che le « corse dei bolidi » sono destinate a vedersi soppiantate dalle prime nell'interesse tecnico, sportivo, spettacolare, nell'intima ragion d'essere insomma.

Le vetturette: promosse!

Già l'attuale — e pienamente lodevole — moda dei circuiti stracittadini, brevi e vorticosi nelle loro capricciose volute, livellando le possibilità pratiche dei mezzi meccanici per la scarsa sfruttabilità delle potenze elevatissime, aveva intaccata la posizione dei così detti « cannoni », costretti a dosare con ogni cautela l'acceleratore per non uscir di strada dopo ogni curva e per non sbandare in ogni ripresa. Ma le macchine di 1500, fino all'anno scorso, esistevano quasi soltanto sulla carta. Quest'anno le posizioni si sono capovolte: Maserati ha cominciato a trascurare le grosse cilindrate, divenute troppo superiori alle sue possibilità organizzative; e le vetture tedesche, Auto Union e Mercedes, per ovvie ragioni commerciali, si sono imposte un programma internazionale molto parco, limitandosi preferenzialmente ai vecchi circuiti di velocità pura, dove la loro superiorità è quasi inattaccabile. Rimane l'Alfa Romeo, o per meglio dire la Scuderia Ferrari, e qualche isolato di mezzi relativamente modesti: veramente troppo poco per appassionare le folle dei circuiti stracittadini. E quando, poi, per le ragioni già dette, anche in fatto di velocità medie queste poche superstiti vetture della classe massima non segnano un solco di profondissimo distacco dalle consorelle minori, il pubblico comincia a guardare verso queste ultime con improvvisa simpatia.

Le quali vetture di 1500, chiamate fino all'anno scorso « vetturette », si possono veramente considerare promosse, dopo il Circuito torinese di ieri, dalla qualifica di cilindrata dell'avvenire a quella di cilindrata d'attualità. Le macchine ormai ci sono: Maserati ed « Era ». La Délage, non ancora completamente a punto, è tuttavia molto promettente; e pare che Bugatti stia riesaminando il problema. Certo occorre che l'Italia non affronti l'alea delle future corse nella nuova cilindrata con una marca soltanto, che complessivamente la gara di ieri ha dimostrato lievemente inferiore all'inglese « Era »; ma anche questa lacuna, a quanto ci consta, verrà colmata per la prossima stagione da una firma nuova, per iniziativa di un appassionato industriale torinese.

Festosa parata

Non rimane più a compiere che l'ultimo passo: la conversione degli « assi » alla nuova, più logica, arma di gara. Quando un Nuvolari, un Varzi, un Fagioli, un Brivio, un Farina prenderanno la partenza su una 1500, l'evoluzione sarà conchiusa, e lo sport automobilistico avrà compiuto il passo segnato quindici anni fa dalle motociclette, quando i centauri più in vista abbandonarono le 1000 per le 500.

Il Circuito di Torino dunque, come segnacolo di questa conversione, e come squilla d'allarme per l'insufficienza italiana nella nuova categoria, ha fedelmente adempiuto una preziosa funzione, tecnicamente e sportivamente.

Come festosa parata d'automobilismo, come spettacolo coreografico, come palestra di spunti emotivi per il pubblico, è pure riuscito, se non in tutto all'altezza delle aspettative, vivace, interessante e avvincente. L'assenza di Nuvolari, il forzato ritiro del francese Wimille su Bugatti sin dai primi giri, gli inconvenienti meccanici che hanno ritardata la marcia di Nino Farina, il beniamino dei tifosi locali, lasciando via libera e indisturbata a Brivio, hanno infusa una notevole dose di monotonia alla lotta in famiglia della Scuderia Ferrari nella classe massima, se lotta si può dire; ma in compenso la gara delle 1500 è stata forse la più interessante, movimentata, varia e appassionante che questa categoria abbia mai disputata in Italia.

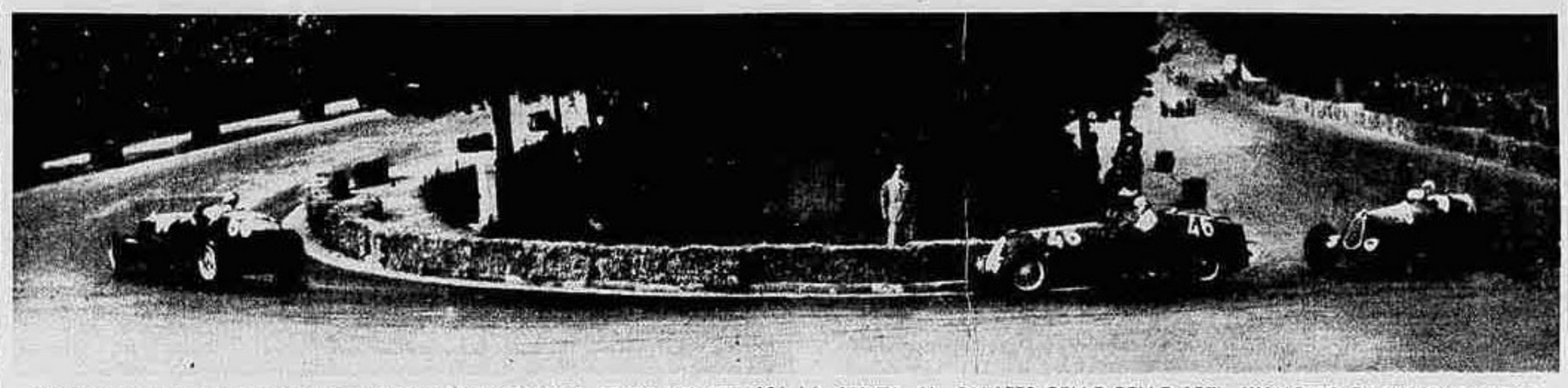
La dimostrazione della fondatezza di questo nostro giudizio, alla cronaca della giornata, che può essere così riassunta.

Tempo e clima ideali per una corsa. Un pubblico enorme, che si è calcolato di circa cinquantamila persone. Un'organizzazione degna di un Gran Premio, amorosamente curata dal R.A.C.I. di Torino, perfetta in ogni particolare. Tribune imbandierate con i vessilli delle Nazioni rappresentate o da una macchina o un corridore. Cronometraggio esattico a cellula fotoelettrica, servizi d'ordine e logistici inappuntabili.

Il Principe e le autorità

Poco dopo le ore quattordici cominciano ad affluire le autorità e le personalità, che prendono posto nella tribuna d'onore: il Federale Gazzotti, che viene dalle « Molinette », dove ha visitato il grande assente della giornata, Tazio Nuvolari; i Generali comandanti il Corpo d'Armata e la Divisione; il Prefetto, il Podestà ing. Sartirana; S. E. il conte Calvi di Bergolo; il conte Bonacossa, commissario generale del R.A.C.I.; il Preside della Provincia, avv. Quaglia; i vice-Federali Giay e Meda; i Direttori della Fiat; il gr. uff. Acutis, dell'A.N.F.I.A.; il Questore; il gen. Vaccaro, segretario del C.O.N.I.

Il gruppo delle autorità, col presidente del R.A.C.I. di Torino, ing. gr. uff. Mussino, il vice-presidente comm. Di Miceli e il direttore colonnello Coop, ossequiano alle 14,30 precise S. A. R. il Principe di Piemonte, che compie sulla 1500 Fiat di Felice Nazzaro un giro sul percorso, tra le ovazioni del pubblico, mentre decine di altoparlanti diffondono in ogni parte del Circuito gli inni della Patria. Subito dopo, l'augusto Messiere d'onore si appresta a dare il « via » alle sedici 1500 della prima gara.



POCO DOPO L'INIZIO DELLA GARA DELLA CATEGORIA MASSIMA BRIVIO (60) ATTACCA LA SALITA AL PALAZZO DELLE BELLE ARTI, INCALZATO DA TROSSI E FARINA.

S. A. R. il Principe di Piemonte si intrattiene col Principe Bira prima della partenza della categoria 1500.

Partono, disposti in file di tre, i concorrenti: Dreyfus (Maserati), Bianco (Maserati), principe Bira (Era), Bjornstad (Era), Villoresi (Maserati), Dusio (Maserati), Cortese (Maserati), Tongue (Era), Filippi (Maserati), Filipinetti (Maserati), Basadonna (Maserati), Lurani (Maserati 1100), Gessnier (Maserati), Gennardi (Fiat 960), Soffietti (Maserati), Marazza (Fiat 1100).

La partenza, che avviene a ridosso della brusca variante a sinistra, è tumultuosa e impressionante, al consueto pittoresco ingorgo delle partenze in linea aggiungendo le difficoltà della curva. Dreyfus e Bianco, in prima fila, scattano in testa, mentre Dusio dalla seconda riesce a sopravanzare Bira ed a compiere in testa un posizione quasi tutto il primo giro. Ma il piccolo femminco principe siamese, meraviglioso di stile, non tarda a incalzare i due « ufficiali » della Maserati. Dreyfus e Bianco, Dusio, nonostante la sua bella foga iniziale che lo porta a toccare le balle di paglia della variante, deve cedere ai mezzi meccanici superiori, e gradualmente retrocede in quinta posizione, che difenderà onorevolmente sino alla fine contro gli inseguitori del secondo gruppo. Due gruppi, nettamente staccati, si sono infatti formati: del primo fan parte le tre Maserati già nominate, e le tre Era.

Le vetture inglesi appaiono sin dall'inizio minacciose: non solo per opera di Bira, che al quinto giro è riuscito a superare Dreyfus lanciandosi all'inseguimento di Bianco, il quale a sua volta dal secondo giro aveva assunto il comando con una marcia travolgente, ma, per la metodica offensiva di tutte e tre le vetture. L'inglese Tongue, confermando le nostre previsioni di ieri e smentendo le volutamente non brillanti prove fornite in allenamento, non si lascia staccare; e il norvegese Bjornstad, smentendo anch'esso, in senso contrario, le sue pazzesche esibizioni delle prove, fa una saggia corsa d'attesa, senza forzare, rimontando gradatamente le posizioni.

Quasi a ruota

Dall'ottavo al venticinquesimo giro il motivo dominante della corsa, che prende ed esalta l'universale passione, è il duello tra la Maserati di Bianco e l'Era di Bira, che insegue quasi a ruota, vorrebbe passare, e fa, davanti alle tribune, segni vivaci di non riuscirvi. Il percorso è troppo accidentato per consentire i sorpassi senza una netta differenza di velocità: e l'atletico corridore genovese ha compreso che su di lui grava la difesa italiana e lotta disperatamente. Bellissimo a vedersi, il generoso campione, attaggiato a duro sforzo lo sguardo teso, libero il viso e ondeggianti i capelli, poichè egli ha via via perduto, dopo la marmitta di scarico della macchina, gli occhiali e il caschetto. Clamorosi consensi gli giungono, ed egli prosegue sotto la diretta sferza del vento; ma al venticinquesimo giro l'inevitabile si compie, e Bira, nella curva delle Belle Arti, passa in testa, guadagnando subito un sensibile vantaggio su tutti.

Intanto Bjornstad, ritrovata la sua tattica che dà i brividi (egli è campione di corse auto e moto sui laghi gelati, e si comportava ieri nelle curve del Valentino esattamente come se fosse sul ghiaccio, temerariamente) ha superato Dusio e Tongue. Nelle posizioni retrostanti, Villoresi e lo svizzero Filipinetti si arrestano per guasti di motore, Gessner per passaggio d'olio nei freni; Lurani ferma a cambiar candele e spruzzatore al carburante, dopo di che riprende brillantemente, conquistando un buon tempo per la sua 1100.

Ma al trentesimo giro, la galoppata, che già tutti prevedevano vittoriosa, del principe Bira, viene bruscamente interrotta: il cambio a comando elettrico con preselettore automatico, così favorevole in un circuito con tante curve, si è inceppato. Ripara in pochi secondi, e riparte, ma dopo due giri è definitivamente fermo.

Il primato di Bianco ha, però, breve durata; ecco infatti Bjornstad che, superato agevolmente Dreyfus, si avvicina al genovese. Al trentacinquesimo giro è in testa, dove ormai rimarrà indisturbato. Bianco compie ancora, rallentando sensibilmente, tre giri; ma alla fine del trentottesimo ferma al « box » e si accascia, svenuto. I vapori del carburante, senza la difesa degli occhiali, l'hanno quasi acciecato, e il sole l'ha stordito; egli viene caricato in barella, insensibile agli scroscianti applausi che lo accompagnano, e portato al posto di medicazione, dove si giudica il suo male transitorio e non grave, e dove a gara ultimata il Principe di Piemonte si recherà ad esprimergli i suoi voti e il suo compacimento per la nobile lotta combattuta.

La Maserati di Bianco prosegue immediatamente per gli ultimi due giri sotto la guida di Rovere, pilota di riserva; ma ormai son passati davanti, nella scia del norvegese vittorioso, Dreyfus e Tongue. Ottimo quinto è Dusio; gli altri seguono distanziati.

Il « piatto forte »

Alle 16,30, sempre agli ordini di S. A. R. il Principe di Piemonte, si allineano le cilindrate maggiori: in prima fila Farina, Brivio e Trossi, con l'Alfa 12 cilindri; in seconda Pintacuda, con la Alfa già di Nuvolari, Wimille, con la Bugatti 4700 e lo svizzero Mandirola, con la Maserati 4 litri; in terza l'anglocrese Festetich (Maserati 3000), il palermitano Magistri e il torinese Wuia (« Ventidue »), entrambi con l'Alfa 2300.

L'attesissima gara, che doveva costituire il piatto forte della giornata, non ha altra storia, come già dicemmo, che il precipitoso ritiro di Wimille — fermo ai box dopo il primo giro e ritirato definitivamente al terzo per noie di valvole e guasto della pompa d'olio — e le disavventure di Farina e di Trossi, e in parte anche di Pintacuda, i cui motori non si manifestarono a punto. Disturbi di candele e carburazione inadatta (a cui pare non fosse estranea la qualità del carburante) provocarono un surriscaldo, che sia a Farina come a Trossi portò ripetutamente il radiatore all'ebollizione, con perdita d'acqua. Il campione torinese, scomparsa la minaccia di Wimille, unica che potesse tonificare la gara, fece il suo meglio per movimentarla coi suoi furiosi inseguimenti del compagno di scuderia Brivio, il solo immune da inconvenienti di macchina; ma pur trascinando all'entusiasmo le falangi di « tifosi », e segnando il giro più veloce, non potè che difendere a denti stretti il suo secondo posto.

Gara incolore dunque, nella quale finirono coll'acquistar rilievo le acrobazie di Magistri e di Wild, sulle loro modeste Alfa 2300, che riachiando in ogni curva riuscirono a non sfigurare di fronte ai colossi da corsa. L'eccellente Brivio dovette così accontentarsi di un applauso di cortesia, sul quale calò il metaforico sipario.

Aldo Farinelli.

Le classifiche

CLASSE MILLECINQUECENTO

1. **Bjornstad** (Era), che compie i quaranta giri in ore 1.18'12"59/100, media Km. 89,775 - 2. Dreyfus (Maserati), in ore 1.18'27"22/100 - 3. Tongue (Era), in ore 1.18'33"87/100 - 4. Bianco-Rovere (Maserati), in ore 1.19'30" e 48/100 - 5. Dusio (Maserati), in ore 1.20'25"16/100 - 6. Filippi-Gabardi (fermato al 39.o giro), in ore 1.21' e 17"4/100 - 7. Basadonna (38.o giro) in ore 1.21'12"1/100 - 8. Lurani (36.o giro), in ore 1.21'29"4/100 - 9. Gennardi (34.o giro) in ore 1.21'32"2/100.

Giro più veloce: il 25.o di Bjornstad, in 1'52"1/5, alla media di chilometri 93,882.

CLASSE MASSIMA

1. **Brivio** (Alfa), che compie i sessanta giri pari a Km. 175,560 in ore 1.52'30", alla media di Km. 95,629 - 2. Farina (Alfa), in ore 1.54'23" - 3. Trossi (Alfa), in ore 1.55'49" - 4. Pintacuda (Alfa), in ore 1.56'25"3/5; 5. Magistri (Alfa), 56 giri in ore 1.54'15" e 4/5 - 6. Wild (Alfa), 54 giri in ore 1.56'35" - 7. Mandirola (Maserati), 49 giri in ore 1.54'47"1/5 - 8. Festetich (Maserati), 48 giri in ore 1.57'23".

Giro più veloce: il 56.o di Farina, in 1'47"2/5, alla media di chilometri 98,078.

S. A. R. il Principe di Piemonte si congratula con il vincitore della categoria 1500, il norvegese Bjornstad.

Intensa preparazione per il G. P. di Tripoli

Tripoli, 19 mattino.

La quinta « corsa dei milioni » è ormai entrata in pieno nella sua fase realizzatrice per quanto riguarda il lato organizzativo della competizione. Mentre sul circuito della Mellaha proseguono i lavori atti a perfezionare l'attrezzatura del più veloce e moderno autodromo del mondo e mentre continuano a pervenire le adesioni di piloti fra i più quotati, si procede alla formazione dei quadri direttivi della grandiosa manifestazione del 9 maggio, che coinciderà con l'anniversario della proclamazione dell'Impero. La Commissione sportiva automobilistica italiana, a seguito di richiesta della sede di Tripoli del Raci, ha delegato quale direttore della prossima corsa dei milioni il comm. Renzo Castagneto, che già diresse le competizioni degli anni scorsi, mentre ha nominato commissario tecnico l'ing. Giovanni Canestrini. L'Associazione italiana cronometristi ha designato a sua volta otto fra i suoi migliori competenti per il cronometraggio della gara.

La commissione sportiva sarà in grado di omologare la sera stessa in cui si svolgerà il Gran Premio di Tripoli, i risultati della corsa poichè avrà sul posto cinque dei suoi membri e cioè il presidente ing. Furmanik, il sen. Giannantoni, presidente del Raci di Tripoli, il comm. Corrado Filippini, l'ing. Renato Ferrari e l'avv. Acutis. La Commissione, infatti, potrà subito riunirsi e dare il suo responso, evitando i vari giorni di attesa degli anni scorsi. I fortunati possessori dei biglietti vincenti potranno così avere l'immediata conferma ufficiale di essere milionari.

Anche il grande raduno del Nord Africa si avvia verso un magnifico successo sia per i cospicui premi di cui è dotato sia in conseguenza dell'apertura della Litoranea libica, che facilita l'accesso dai varii paesi. Tutte le sedi del R.A.C.I. sono state fornite di materiale illustrativo e del regolamento pubblicato in cinque lingue, fra cui per la prima volta l'araba. La settimana motoristica tripolina darà luogo infine a un grande movimento turistico essendo annunziate numerose crociere nazionali e straniere.

Gli atleti del Guf di Firenze vittoriosi a Verona

Verona, 19 mattino.

Un foltissimo pubblico si è dato ieri convegno allo Stadio comunale per assistere alla annunciata manifestazione nazionale di atletica fra i Guf d'Italia. Erano presenti le principali autorità veronesi, nonchè l'on. Ridolfi, presidente della Fidal.

Ecco i risultati:

Getto del peso: Cantagalli (Firenze) m. 13,09; 2. Carraro (Padova), m. 13,01; 3. Venanzetti (Milano) m. 12,28. - *Giavellotto:* 1. Rossi (Firenze) m. 51,16; 2. De Lorenzi (Padova) m. 47,39; 3. Fenci (Firenze) m. 44,22. - *Disco:* 1. Cantagalli (Firenze) m. 40,21; 2. Carraro (Padova) m. 38,08; 3. Rosato (Firenze) m. 38,04. - *Salto in lungo:* 1. Zecchi (Firenze) metri 6,65; 2. Boscolo (Padova) m. 6,44; 3. Riboni (Milano) m. 6,27. - *Salto in alto:* 1. Tommasi (Verona) m. 1,80 (fuori gara ha saltato m. 1,85); 2. Righini (Firenze) m. 1,75, Masera (Milano) m. 1,75. - *Salto con l'asta:* 1. Carniani (Firenze) m. 3,30; 2. Pescatori (Parma) m. 3,20; 3. Pagani (Milano) m. 3,10. - *Salto triplo:* 1. Turco, m. 13,37; 2. Da Re (Padova) m. 13,10; 3. Maffei (Ferrara) m. 12,52. - *Corsa m. 100:* 1. Martinetti (Milano) in 11"3/10; 2. Piva (Padova); 3. Papadopulo (Firenze. - *Corsa m. 110 ostacoli:* 1. Zecchi (Firenze) in 16"4/10; 2. Niccolini (Parma); 3. Masi (Padova). - *Corsa m. 400:* 1. Ferranti (Firenze) in 52"; 2. Pestarino (Milano); 3. Sertori (Verona). - *Corsa m. 1500 piani:* 1. Cerati (Milano) in 4'4"6/10; 2. Porzio (Firenze); 3. Quarantatre (Ferrara). - *Staffetta 4 per 100:* 1. Milano in 45"6/10; 2. Firenze (seconda squadra); 3. Padova; 4. Firenze (prima squadra); 5. Milano; 6. Ferrara. - *Staffetta Littoriale:* 1. Milano, in 3'17"; 2. Firenze (prima squadra) 3'17"1/10; 3. Padova; 4. Milano (seconda squadra).

Classifica finale Coppa Verona: 1. Guf Firenze, p. 115; 2. Milano, p. 96; 3. Padova, p. 58; 4. Ferrara, p. 17; 5. Parma, p. 13. - *Coppa Turga Verona:* 1. Verona, p. 18; 2. Treviso, p. 10; 3. a pari merito Pola, Rovigo, Belluno, p. 1.

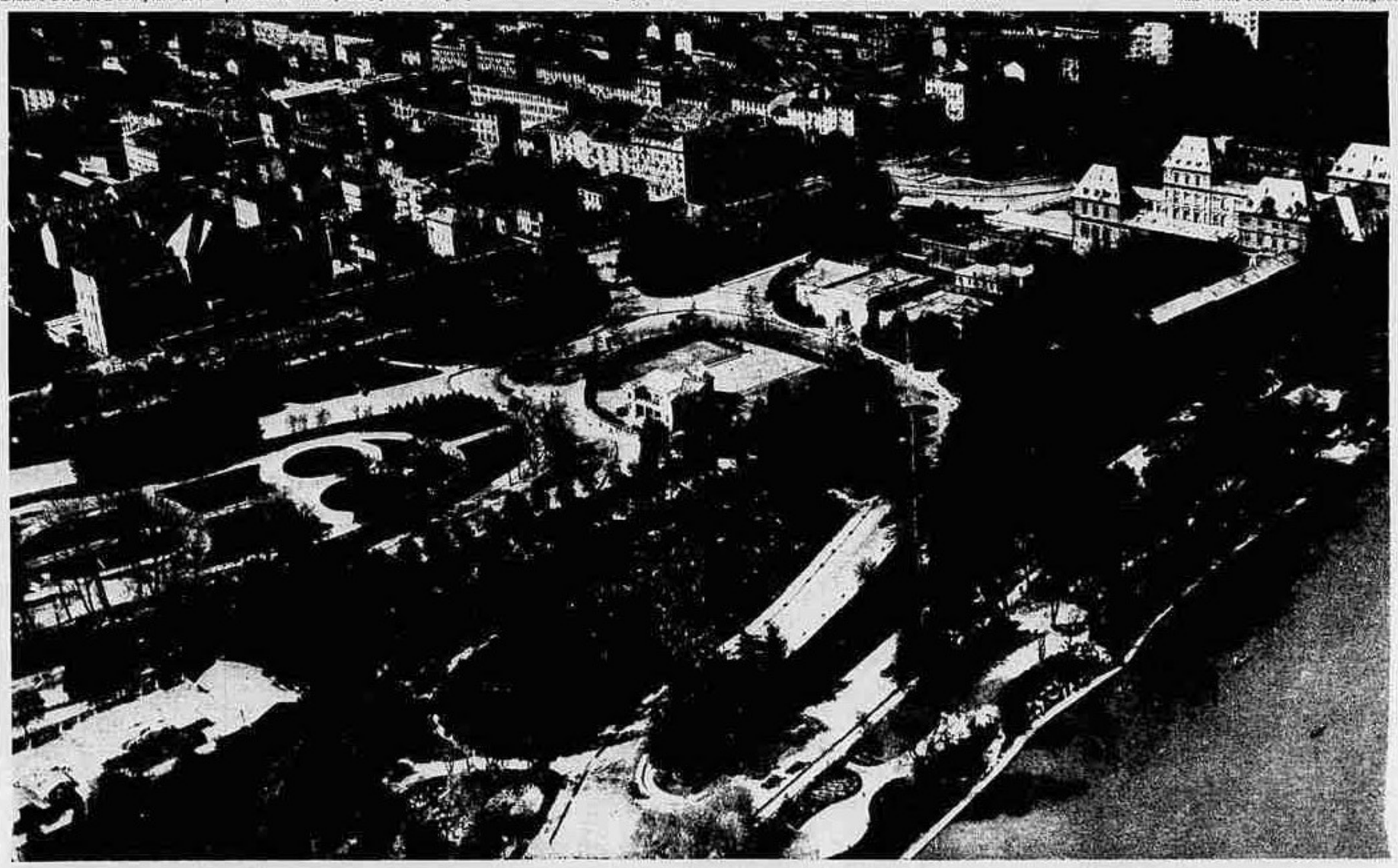
Si sono svolte poi alcune gare libere. Nel salto in lungo si è affermato Vittorio Caldana con metri 7,62; in quello con l'asta Pagani con metri 3,40, e nei metri 800 piani è risultato primo l'atleta Parma in 2'6"6/10; l'olimpionico Lanzi ha eseguito una prova di allenamento sul percorso di 800 metri ed ha segnato il tempo di 1'56"4/10.

Nel Guf di Torino

Agonali di atletica allo Stadio Mussolini. — M. 100: 1. Fini (Legge) 12" e 1/10; 2. Rosso (Accademia); 3. Falcione (Commercio); 4. Salto (Accademia); 5. Milano (Magistero). - M. 1500: 1. Gastaldetti (Commercio) 4'18"4/5; 2. Quaglia (Legge); 3. Castro (Arc.); 4. Cattanco (Medicina); 5. Stoppani (Arc.). - M. 400 ostacoli: 1. Scagno (Legge) 1'0"8/10; 2. Palamidese (Legge); 3. Bottinelli (Legge); 4. Uberti (Ingegneria); 5. Berbenese (Commercio); 6. Caboto (Accademia). - Giavellotto: 1. Baldi (Commercio) m. 41,85; 2. Di Gianni (Accademia); 3. Cajoselo (Scienze); 4. Maceroch (Ingegneria); 5. Panelli (Farmacia); 6. Muller (Arc.). - M. 400: 1. Alberto T. (Medicina); 2. Pedrotta (Medicina); 3. Canet (Commercio); 4. Moneta (Arc.); 5. D'Ormea (Arc.). - Salto in alto: 1. Viarenna G. (Legge) m. 1,80; 2. Baggio (Ingegneria); 3. Scolari (id.); 4. Murari (Arc.); 5. Ferraris (Legge); 5. D'Ormea (Arc.). - Staffetta Littoriale: 1. Ingegneria A. Quazza, Vinardi, Giachero, Scolari, Schmuckerti 3'26" 1/5; 2. Legge; 3. Medicina; 4. Accademia; 5. Accademia; 6. Ingegneria. - Disco: 1. Accademia (Commercio) m. 35,8; 2. Giannecchio (Medicina); 3. Baldi (Accademia); 4. Baldi (Commercio); 5. Arcangeli (Arc.); 6. Colle (Arc.). - Salto triplo: 1. Scolari (Ingegneria) m. 12,89; 2. Sasso (Accademia); 3. Fino (Legge); 4. Felicioni (Arc.); 5. Brotti (Scienze); 6. Del Falco (Accademia). - Classifica finale: 1. Ingegneria, p. 356; 2. Legge, p. 232; 3. Commercio, p. 224; 4. Medicina p. 158; 5. Scienze p. 117; 6. Farmacia; 7. Magistero; 8. Lettere; 9. Belle Arti; 10. Agraria. Fuori classifica: 11. Accademia di Artiglieria e Genio, p. 360,5.

Lava ciclistica organizzata su un percorso di km. 70: 1. Prestini Angelo in ore 1,55 (media km. 38,480); 2. Zelaschi; 3. Frola; 4. Biamino; 5. Bologna.

Incontro di nuoto Guf Torino-Guf Milano svoltosi ieri sera nella piscina Mussolini. — Vincitori categoria maschile: tutti m. 3 e m. 10: Dalmasso (Torino); staffetta mista 3x100: Milano; staffetta 4x50: 1. Milano; metri 100 dorso: Cardinali (Milano); metri 150: 1. Mari (Milano); m. 200 rana: Menaci (Milano). — Cat. femminile: m. 50: 1. Brunella (Torino); m. 50 rana: Rebora (Milano); m. 50 dorso: Tartaglione (Torino); staffetta 3x50: 1. Torino (nuovo primato piscina); staffetta 3x50 artistica: Torino-Pallanuoto: Torino 5, Milano 3.2. — Classifiche finali: maschile: 1. Milano p. 41; 2. Torino p. 34 - femminile: 1. Torino p. 22; 2. Milano p. 20



IL CIRCUITO VISTO DA BORDO DEL NOSTRO AEROPLANO « G. 8 I-STAM » ALL'INIZIO DELLA GARA DELLA CATEGORIA 1500.