AUTOMOBILISMO — CICLISMO

Il 3° Congresso Internazionale del Carbonio Carburante inaugurato con un discorso del Ministro Lantini

Il cospicuo apporto dell'Italia ai problemi concernenti la scienza e la tecnica dei carburanti

Ieri mattina, con l'intervento del Ministro delle Corporazioni, on. Lantini, in rappresentanza del Governo, si è inaugurato, in Campidoglio, il III Congresso Internazionale del carbonio carburante, al quale partecipano oltre 300 scienziati, tecnici e studiosi di 26 Stati europei ed extraeuropei.

La seduta ha avuto luogo nell'Aula di Giulio Cesare, dove, oltre i congressisti, erano convenute numerose autorità e personalità, tra cui l'on. De Francisci, in rappresentanza del Direttorio del P.N.F., il conte ing. Alberto Bonacossa, Commissario Straordinario del R.A.C.I., i rappresentanti di vari Enti scientifici e culturali, dei Dicasteri interessati e delle Confederazioni sindacali. Nella presidenza del Congresso erano presenti il professore ing. Le Chatelier, Vicemerciat, Vice Presidente del Comitato esecutivo del Congresso, il Segretario Generale e gli altri membri del Comitato esecutivo e organizzativo. Assente, per malattia, il S. E. l'Accademico d'Italia Farravano, Presidente del Comitato organizzativo e cui hanno dato piena e solidale collaborazione il R.A.C.I. e il P.C.I.

I congressisti sono stati ricevuti dal Vice Governatore di Roma, il quale ha tenuto la seduta inaugurale porgendo ai convenuti il saluto dell'Urbe. Egli ha posto in rilievo l'importanza fondamentale, le di questo convegno, convocato per trattare di uno dei più vivi e attuali problemi mondiali, collegato con quel movimento autarchico, che, posto in primissimo piano dal Duce, diviene, ogni giorno più uno dei caposaldi dell'economia di tutti gli Stati.

È seguito il Prof. De Capitani Vimercate, che ha parlato a nome di S. E. Farravano. Egli ha ringraziato il rappresentante del Governo, quello del P.N.F. e le altre autorità per la loro partecipazione alla riunione inaugurale; ha sottolineato la portata scientifica, tecnica, pratica del congresso, il quale dovrà discutere 60 relazioni presentate da scienziati italiani ed esteri, di fama mondiale, e ha posto particolarmente in evidenza l'interessamento manifestato dall'Italia per questo convegno: interessamento dimostrato dalla partecipazione ad esso di una sua rappresentanza così numerosa e così degna dei posti d'avanguardia che il nostro Paese ha conquistato nel campo delle ricerche e dell'impiego dei combustibili. Ha terminato, tra vivi applausi, elevando il pensiero alla Maestà del Re Imperatore e al Duce, Fondatore dell'Impero.

Ha preso poi la parola l'ingegnere Dumonois, Vice Presidente del Comitato International del Carbonio Carburante che, a nome del delegati stranieri ha ringraziato il Governo italiano e il Governatorato di Roma per la cordiale e cortese ospitalità accordata ai convenuti da ogni parte del mondo e ha reso omaggio all'alto contributo dato dall'Italia, sotto l'impulso del Duce, alla soluzione dei problemi concernenti i carburanti.

Parole di omaggio e di ammirazione per la Nazione ospite ha pronunciato anche il capo della delegazione tedesca, prof. Muhs.

Infine, salutato da vivissimi applausi, ha parlato il Ministro delle Corporazioni. Fortio il saluto del Governo Fascista, egli ha rilevato l'attualità e l'interesse di questo congresso, il quale intende abbinare, nel suo esame e nelle sue discussioni, i problemi scientifici e quelli pratici, con un senso di opportunità che è degno di alto elogio, poiché, in nessun campo come quello che forma oggetto dell'attività del convegno, la scienza applicata ha ragione di dominare.

Il Ministro ha constatato quindi come in questi ultimi tempi, favoriti dalle particolari condizioni politiche ed economiche internazionali, siano stati attuati molti progressi per quanto riguarda la scienza e la tecnica dei carburanti: progressi a cui la nostra industria, non ultima tra le nostre industrie, è tuttavia ancora in piena maturità ed altre affermazioni ed altre mete le dovranno essere raggiunte nell'avvenire, tenendo presente la necessità di un più ardente impegno nella distribuzione mondiale di una materia prima così essenziale alla vita moderna, quale è il carbone.

S. E. Lantini ha accennato infine al moltissimo che l'Italia ha fatto e sta facendo per la soluzione di un così importante problema, assicurando che l'ottimismo a cui sono ispirate le sue parole non è un ottimismo fantastico, ma basato su coefficienti e condizioni reali, ed ha concluso dichiarando aperto il nome di S. M. il Re Imperatore e per incarico del Duce, il III Congresso Internazionale del Carbonio carburante.

Una vibrante manifestazione d'omaggio al Sovrano e al Duce ha salutato le ultime parole del Ministro delle Corporazioni.

Nel pomeriggio di oggi ha avuto luogo la prima seduta del Congresso. I lavori si sono iniziati con la trattazione dei carburanti sussidiari.

Presiedeva l'ing. De Capitani di Vimercate. Il pensiero generale prof. Roberti ha riassunto le numerose comunicazioni presentate.

G. P. d'ITALIA a livorno

(Continuazione della prima pag.)

bra aver trovato il punto giusto del maggior rendimento. Con ottimo sessanta cavalli di maggior potenza e un peso ridotto, con questa nuova «12 cilindri» si ottengono tempi di poco migliori di quelli che si ottengono con le vecchie «12 cilindri». Vuol dire che si è a bun punto, ma che il vertice del rendimento complessivo non è stato ancora toccato.

La nostra rappresentanza

La squadra italiana sarà completata da altre tre «12 cilindri» di tipo vecchio e da una «8 cilindri» speciale, preparata dalla Scuderia Ferrari. I piloti di questa squadra saranno Nuvolari, Brivio, Ferna e Trossi. Guidotti pilotera l'unica «12 cilindri» e Biondetti fara da riserva.

Che cosa siano le vecchie «12 cilindri» non è il caso di stare a ripetere, in quanto sono la Scuderia Ferrari a sperimentarle soltanto l'opica-sione di un doppio carburatore e di un dispositivo antiurto che determina l'impiego del secondo carburatore oltre ai 4000 giri al minuto. Ma la «8 cilindri» costituisce, come si è detto altra volta, un esperimento che in un senso antico, la nuova formula. Il motore, infatti, è stato diminuito di cilindrata a poco più di 3000 cmc. Si è diminuito il peso in due stazione fino ad ottenere una potenza presso a poco uguale. Con 750 kg. di peso, senza gomme e poco più di 3000 cmc. di cilindrata, si avrà un primo sappie delle prestazioni delle vetture della formula nuova con 3000 cmc. e 850 kg. di peso, comprese le gomme. Altre due «8 cilindri» Alfa Romeo saranno infine in gara: quelle degli italiani Belmondo e Ruesch.

Gli squadroni germanici

Stanno di contro i due formidabili squadroni germanici: cinque vetture ultima Mercedes, con piloti Caracciola, Lang, Brauchitsch, Seaman e Kautz; quattro vetture presenta Auto Union con piloti Rosemeyer, Varzi, Stuck e Sommer. Lo schieramento è imponente e tradisce e entrambe le squadre la volontà di pigliare la resistenza della Alfa Romeo. Il primo luogo, per prevalere l'una sull'altra in un secondo. Auto Union e Mercedes, giocano, infatti, a livorno la prova finale di una lunga serie di battaglie che datano ormai dal 1935. L'alterna dei risultati è stata continua. Prevalsero, in un primo tempo, le Mercedes; poi fu la volta delle Auto Union. Ora sembra esser tornata a brillare più vivida la stella a tre punte della Mercedes, che quest'anno ha pinto a Tripoli, all'Avus, al G. P. di Germania, a Montecarlo e a Berna. Auto Union ha unito soltanto a Tripoli, al G. P. del Belgio, alla Coppa Vanderbilt e a Pescara: Quattro vittorie contro cinque Mercedes, inoltre, ottenute il successo in tre dei quattro Gran Premi disputati. Il G. P. d'Italia è, dunque, la gara conclusiva per entrambi. Vincendo Auto Union, la parità tecnica può ancora esser affermata; vincendo Mercedes, è il successo complessivo della Casa di Stoccarda. Si può formidabile schieramento di Mercedes e di qui l'accaparramento di Varzi da parte di Auto Union. Nottisime sono le caratteristiche tecniche e costruttive di questa vettura tedesche. Auto Union ha, del resto, più corse a Livorno, Mercedes costituisce, invece, una novità per gli sportivi toscani. Quale bella novità! aggiungiamo noi. Vale a dire, macchine con le quali il quasi Italiano e la tradizione si provano più facilmente che non con le Auto Union, costruttivamente rodosse come schema e impostazione, meccanicamente, e di una rara efficienza. Opposte alle Auto Union le Mercedes daranno spettacolo, che permanische e concedano maggiori possibilità di successo alla squadra italiana della Scuderia Ferrari e affidato un compito veramente grande. Non sappiamo, infatti, quale il preciso ruolo di Guidotti che per quanto si sia dimostrato il più veloce nelle prove con la «12 cilindri» nuova scorsa il peso della infortunio, ha ancora esperienza di corse e della vettura incerta messa a punto. Ma, ancora, Farina, Brivio e Trossi si batteranno da forti. Farina è, attualmente, il più allenato. Ma Brivio, che l'altro anno a Livorno compì la sua più bella gara, malgrado il trenata altrimenti efficiente, Mercedes ha forse la squadra complessivamente più omogenea: Caracciola vale Rosemeyer e Varzi; Lang e Brauchitsch sono Stuck e Seaman e Hautz sopravanza Muller.

Tre nomi: Varzi, Caracciola e Rosemeyer

Tre piloti sembrano sovrastare: Caracciola, Varzi e Rosemeyer.

Il ritorno di Varzi all'Auto Union è interessantissimo, anche se non vi possono essi dubbi sulla efficienza del pilotaise che malgrado il forzato riposo, subito al primo corso con la macchina, ha dimostrato di esser in forma perfetta e sorretto da una volontà forse ora in passo, la volontà di far coincidere vuo ritorno con una clamorosa vittoria. Varzi può vincere a tanto, anche se Caracciola è in forma miracolosa. Rosemeyer un accidente vero significato della parte Stuck arrivò alla calcagna Brauchitsch e Lang, che hanno compiuto enormi progressi quest'anno. Oltre non crediamo di poter andare con le indicazioni. Non è questo, in definitiva, quello che più importa, del resto, E' molto più importante la certezza che il «XV Gran Premio d'Italia VII Coppa Ciano», riuscirà gara sportivamente interessantissima e spettacolarmente affascinante. A questa certezza non si è fatto troppo, una grandissima speranza di vittoria italiana, tecnicamente troppo difficile. Ciò non impedisce di pensare a Nuvolari come a quella gara che il compagnia e costituisce nemoso alfiere dei nostri colori. Nuvolari in gara, di cui non vuol dire tante cose, tuttavia.

I numeri di corsa

1. Caracciola	su Mercedes
4. Brautschieh	»
5. Lang	»
8. Seaman	»
9. Kautz	»
12. Rosemeyer	» Auto-Union
14. Varzi	»
16. Stuck	»
18. Muller	»
20. Belmondo	» Alfa Romeo
22. Nuvolari	»
24. Farina	»
26. Trossi	»
28. Brivio	»
30. Guidotti	»
32. Ruesch	»

NUVOLARI è il più veloce
nell'ultimo allenamento
sotto la pioggia ed all'asciutto

Il mantovano ha segnato 3'22" e due quinti
e Varzi 3'23" e un quinto

LIVORNO, 10.

Pioggia e vento hanno disturbato la prima gara delle prove ufficiali della seconda giornata, ma anche ciò non ha impedito ad una vivacissima folla di assistere alla prima pista bagnata tutti e sedici i concettori hanno incominciato il loro lavoro, e ben presto si è visto che il rendimento della Alfa Romeo, è segnatamente di Nuvolari, che dapprima pilotava una otto cilindri, era assai migliore e più sicuro in rapporto agli avversari. Possiamo considerare quale primato della buiera il tempo di 3'36"6, fatto registrare dall'asso mantovano, mentre Rosemeyer giunse in 3'24"4 e Brauchitsch in 3'34". Anche Farina giravo in 3'36"2.

La pioggia ne smettere, e quindi la pista si prosciugava sempre più così proseguire delle prove, allora incominciò la ridda dei tempi successivamente migliorati. Ma anche su percorso secco i giri di Nuvolari rivaleggiano assai migliori di ieri, e con progressione quasi cronometrica. Egli riapparmiava secondi ad ogni giro sfondando il muro dei 3 minuti: stile. E' necessario rilevare che Nuvolari aveva lasciato la otto cilindri per prendere una vettante della dodici cilindri 1936; con essa egli ha incominciato a girare in 3'25" poi in 3'16 e scese a 3'15"; 3'25"; 3'23"6, 3'22" netti e infine a 3'22"4, il migliore tempo della giornata. Ma Nuvolari, sempiva l'ultimo giro, arrestando, si prima della linea di traguardo in 3'21"8, secondo il cronometraggio eseguito dallo stello di riformimento.

Per completare la cronaca degli allenamenti della Auto Union diremo che Muller si può con 3'39" il suo tempo migliore.

Intanto era ritornato in pista Varzi, che gravo anche e più velocissimo ottenendo con 3'23" il suo tempo migliore. Il più veloce della Mercedes è stato Caracciola, che però non ha ottenuto nei giro migliore che 3'26"2.

In conclusione le prove di oggi hanno messo in luce propositi aggressivi di Nuvolari il quale sembra però non voglia annullare in avanguardia del mezzo meccanico. Per contro Varzi ha dimostrato di andare molto forte, sì che il duello in famiglia per ciò che riguarda l'Auto Union, a rispetto alla Mercedes, è in una appassionante di questo XV Gran Premio d'Italia.

Anche alle prove di oggi hanno presenziato il commendatore Furmanik, presidente della C. S. Automobilistica Italiana e l'ing. Magnani, direttore generale del R. A. C. I.

Le operazioni di verifica delle vetture, presieduto dal commissario tecnico ing. Canestrini, sono state fissate dalle ore 16,30 alle 17,30 al parco dell'Albergo Palazzo, col seguente ordine: Auto-Union, Mercedes, Alfa Romeo; Ruesch e Sommaro.

Le vetture, come è noto, dovranno pesare a vuoto e senza ruote, non oltre 750 chilogrammi.

9 settembre 1937-XV
Dopo la vittoria di PARIGI
SEVERGNINI

batte al Velodromo Vigorelli
il campione del mondo
LOHMANN su bicicletta
DEI

Tubolari
DEI

U. DEI & C.
MILANO, V. Pasquale Paoli, 4

Auto Union o Mercedes?

Ma è forse il momento di vendere a una conclusione. La logica vuole che alle due mer

La gara a cronometro del PARIS SOIR

Vicini, Martano e Rossi nel G. P. delle Nazioni

(DOMANI A PARIGI)

Domani il «Paris Soir» farà svolgere l'ormai famoso Gran Premio delle Nazioni, gara a cronometro individuale su un percorso di oltre 100 km. con partenza ed arrivo a Parigi. Anche quest'anno il nostro colore sarà rappresentato nella difficile competizione e precisamente da Santo Vicini, da Giuseppe Martano e da Giulio Rossi, che si allineeranno accanto ai altri 22 concorrenti tra francesi e stranieri.

In passato gittaliani, pur non vincendo, si sono spesso ai per merito di Bovet, di Guerra, di Bartali, di rossi. La prova è difficile sia per la lunghezza, sia per il percorso tutto Valtro, sia per la lunghezza. Non occorre pertanto possedere soltanto doti di passitui, ma anche aver curato una buona preparazione ed essere in gran forma per vincerla. Date queste premesse non crediamo

starnd

Un'adunata di professionisti disputerà domani la Coppa Gemmaura a Torino

Gli arrampicatori Mollo, Del Cancia, Molinar Vignoli, Giuppone sono i favoriti - Anche Bizzi, Cimetti, Marabelli tra i partecipanti

TORINO, 10.

La bella corsa nazionale per la Coppa Gemmaura che un tempo di sportivi torinesi, a mezzo del Pedale Chieriese organizza domani sul Pino, è destinata in dura al successo. Le iscrizioni ricevute, infatti, che ha prova sia scelta tando negli ambienti degli appassionati del ciclismo, farà sì che sulla rampa della collina si rinnese vi sarà domani la folla delle grandi occasioni. Già sono parecchi quelli che hanno recati per vedere in allenamento i corridori che come Bennete e Mollo si preparano eccezionale per la prova La gara del resto, così come è stata compilata, è tale da suscitare una bella battaglia.

Una specie di americana su pista, insomma. Gli atti, sanno quanto emozioni sanno suscitare prove. Il primo distivello da superare non sarà troppo difficile, ma dopo Pecetto, per quanto la rampa sia lunga soltanto 1 km. Comincia una salita difficoltà che potrà provocare una delusione. Al tratto infatti di superare un dislivello di 300 metri. Tutt'altro che una passeggiata, se si pensi che questo tratto di detta degli stessi corridori, che già l'hanno provato è assai duro, e dovrà essere superato sette volte.

Dopo questa salita la strada discende per un chilometro per arrivare su un breve rettilineo dove posto il traguardo. E' questa la nuova strada panoramica fatta costruire dal Municipio di Torino, aperta al traffico solo quella estate e che si racconta della strada di Pecetto a mezzo di una difficile curva che darà a più di un corridore il colpo di... grazia. Bisogna inoltre considerare che il tratto di 1 km. di salita, stesso al svolge su un tratto di strada nuova non ancora asfaltata, ma soltanto cilindrata. Ma dubbione che qualche pietra farà sobbrare per la... delizia dei corridori.

Qualche sinorchia hanno fatto concorrenti in attesa di passaggio. Per ogni giro verranno assegnati p. 10 al primo, punti 9 al secondo, 8 al terzo, 7 al quarto, 6 al quinto, p. 5 al sesto, p. 4 al settimo, p. 3 all'ottavo, p. 2 al nono, p. 1 al decimo. Ogni quarto ed ottavo giro il punteggio sarà doppio. Il corridore che arriverà dietro dovrà attendere gli altri partecipanti di 30 secondi per ogni punto per ogni secondo di distacco fino ad un massimo di 15 punti a partire dal 30 secondo.

Esaminando le possibilità di ciascun concorrente, nomi di corridori che si contendono la vittoria ci conducono che la vittoria arriderà ad uno scalatore. Tra gli iscritti parecchi sono i nomi che si impongono, ma più di tutti si la preferire Mollo, il tenace corridore piemontese che aveva conseguito ultimamente vittoriosi in precedenza. Ma non si deve più dimenticare che aveva conseguito la prima quarto e ottavo giro