SECONDO LE PREVISIONI, MA CON MOLTA SFORTUNA IN PIÙ

Le Mercedes con Lang al 1° posto, seguito da Brauchitsch e Caracciola

Sommer, su Alfa, è quarto, Taruffi quinto - Al romano seguito dal napoletano Rocco, la vittoria fra le "1500,, - Il valoroso Siena perisce per il ribaltamento della vettura, mentre Farina e Hartmann, entrati in collisione, rimangono feriti

Trossi, su Maserati, ha compiuto il giro più veloce

La classifica generale

1. HERMAN LANG (Mercedes), che compie i 40 giri del percorso di km. 299,520 metri 524 in ore 2.33'17"14 alla media di km. 205.107 (biglietto abbinato D 19655 Addis Abeba);
2. Manfred Brauchitsch (Mercedes) in 2.37'55"64, media km. 199.079 (biglietto abbinato AU 9967 Manipulti);
3. Rodolfo Caracciola (Mercedes) in 2.38'29"76, media km. 198.553 (biglietto abbinato AU 37666 Rezzato);
4. Raimondo Sommer (Alfa Corse 12 cilindri) in ore 2 46'52"83, media km. 188.246 (biglietto abbinato D 19655 Roma);
5. Piero Taruffi (Maserati 1500) in 2.57'47"34, media km. 176.842 (biglietto abbinato CX 27870 Rimini);
6. Rocco (Maserati 1500) in 2.57'56";
7. Dreyfus (Delahaye 4500) in 2.58'06";
8. Lurani (Maserati 1500), in 3.03'37";
9. Bianco (Maserati 1500) in 3.06'47", con 38 giri;
10. Raph (Maserati 1500) in 3.14'20", con 38 giri;
11. Hug (Maserati 1500) in 3.00'22", con 23 giri.

Giro più veloce assoluto: Il nono, di Trossi, (Maserati 3000) in 2'35"41 alla media di km. 219.583.

Giro più veloce delle 1500: il sesto, di Pietch, (Maserati) 1500) in 4'12"26, alla media di km. 186.994.

Crono-scalatori: Ottolini, Freschetti, Piovella, Taroni, Mazzer, Forcolini, Marletta, Brinkmann.

Gli altri biglietti abbinati sono stati i seguenti:

Rocco (C 65729 Roma); Dreyfus (L 78393 Trieste); Lurani (AS 23755 Milano); Bianco (J 52460 Torino); Raph (J 46010 Napoli); Hug (AG 78661 Reggio Em.); Pintè (AK 14543 Verona); Shell (E 14541 Palermo); Comotti (AS 42120 Ammara); Teagno (X 83885 Bergamo); Hartmann (AM 94566 Milano); Battaglia (AS 34120 Taranto); Cortese (AD 40018 Bergamo); Ruggeri (D 29935 Perino); Pietsch (AD 73838 Genova); Villoresi (AA 51379 Reggio Em.); Farina (AD 66675 Torino); Wimille (M 62608 Brescia); Siena (D 21332 Roma); Bonetti (B 29421 Varese); Trossi (AA 66382 Genova); de Teffé (AN 45310 Asolo); Farina (AM 72858 Lecco); Ghersi (AL 64075 Mantova); Varzi (AU 63202 Mortara).

Oltre ai biglietti abbinati sono stati i seguenti:

Rocco (C 65729 Roma); Dreyfus (L 78393 Trieste); Lurani (AS 23755 Milano); Bianco (J 52460 Torino); Raph (J 46010 Napoli); Hug (AG 78661 Reggio Em.); Pintè (AK 14543 Verona); Shell (E 14541 Palermo); Comotti (AS 42120 Ammara); Teagno (X 83885 Bergamo); Hartmann (AM 94566 Milano); Battaglia (AS 34120 Taranto); Cortese (AD 40018 Bergamo); Ruggeri (D 29935 Perino); Pietsch (AD 73838 Genova); Villoresi (AA 51379 Reggio Em.); Farina (AD 66675 Torino); Wimille (M 62608 Brescia); Siena (D 21332 Roma); Bonetti (B 29421 Varese); Trossi (AA 66382 Genova); de Teffé (AN 45310 Asolo); Farina (AM 72858 Lecco); Ghersi (AL 64075 Mantova); Varzi (AU 63202 Mortara).

Il successo sportivo

Sportivamente, la gara ha deliziato tutti gli appassionati, fino al decimo giro, quando Trossi e Farina combattevano ancora la loro gagliarda lotta, seguiti dai tre piloti della Mercedes. L'ultimo in cui Trossi ha superato tutti rimarrà lungamente nella memoria degli spettatori. Lang ha conseguito meritata la vittoria, così come Brauchitsch e Caracciola solo stati meritevoli di tanto d'onore. Generosa come sempre, la gara di Sommer, benefiziato dalla cattiva sorte, e magnifico il comportamento di Taruffi al cimento di una settimana fa, quando Rocco, che nulla aveva mantenuto delle altre vetture della stessa marca le inesauribili riserve conosciute loro doti di potenza e di velocità. E con questo, dal punto di vista tecnico, la disamina può considerarsi esaurita.

Il successo sportivo

Sportivamente, la gara ha deliziato tutti gli appassionati, fino al decimo giro, quando Trossi e Farina combattevano ancora la loro gagliarda lotta, seguiti dai tre piloti della Mercedes. L'ultimo in cui Trossi ha superato tutti rimarrà lungamente nella memoria degli spettatori. Lang ha conseguito meritata la vittoria, così come Brauchitsch e Caracciola solo stati meritevoli di tanto d'onore. Generosa come sempre, la gara di Sommer, benefiziato dalla cattiva sorte, e magnifico il comportamento di Taruffi al cimento di una settimana fa, quando Rocco, che nulla aveva mantenuto delle altre vetture della stessa marca le inesauribili riserve conosciute loro doti di potenza e di velocità. E con questo, dal punto di vista tecnico, la disamina può considerarsi esaurita.

Malvagità della sorte

Un velo di tristezza scende su tutto questo, per il grave incidente di Eugenio Siena, giovane valoroso pilota, caduto sul campo come i suoi grandi maestri Ascari e Campari. A nessuno, questo incidente crudele ha stronchato un cuore gagliardo, è impubblicabile. È ciò è più triste e crudele ancora, se si pensa che assai malvagia è stata la sorte che ha determinato il pauroso incidente tra Farina e Hartmann, urtatisi in piena velocità. Le condizioni di Farina costituiscono questa sera giudicate buone, senza pericolo di vita, ma non altrettanto buone si presenta no quella di Hartmann, che, viceversa, ha sensibilmente peggiorato.

Oltre quindicimila persone hanno assistito a questo G. P. Tripoli, tanto amareggiate a tutte le 1500, nessuna sportività, mentre proteso verso Trossi allorchè il pilota della Maserati partì all'attacco della Mercedes. Intorno al Governatore Balbo erano tutte le autorità della Tripolitania e gli ospiti, compresi Generale Hunlein, Von Bayer, Von Hinne. Ottima l'organizzazione curata dal R.A.C.I. di Tripoli e perfetti i servizi cronometraggio e segnalazione, curati dai cronometristi ufficiali agli ordini del comandante Romagnoli. Hanno assistito alla gara, magistralmente diretta da Renato Castagneto, il cav. Ferrarmanà, presidente della F.A.S.I. e l'ingegnere Magnani, direttore generale del A.C.I., e il rappresentanza del Commissario Straordinario Conte Bonacossa.

CORRADO FILIPPINI

Un magnifico trionfo: Mercedes Una grande rivelazione: Maserati

(Dal nostro inviato speciale)

TRIPOLI, 16.

La Mercedes è la grande trionfatrice di questo XII G. P. Tripoli, con tre vetture partite e tre vetture regolarmente arrivate ai primi tre posti. Di fronte alla tre arpentee pelodiesime nuove vetture germaniche, la meravigliosa Italia non possono che opporre il modesto quarto posto conquistato dalla Alfa Corse 12 cilindri, con Sommer e, inintimente più bello e spettacolare, il quinto posto assoluto arraffato dalla sorprendente 1500 Maserati del romano Taruffi, che ha compiuto una sola semplicemente spettacolosa, incalzato dal modesto vuotpistone Rocco, il quale, pure su Maserati 1500, è riuscito a passare davanti alla grossa Delahaye 4500 cmc. guidata da un campione come Dreyfus. Quel come la altre possono indicare, le nuove macchine italiane create per la formula potrebbero considerarsi presentemente battute; ma, oltre le indicazioni delle cifre, altre in ne sono, che rendono meno passto un bilancio che altrimenti apparirebbe sfiduciato.

E queste indicazioni partono dalla mera statistica che ha tolto di gara, per incidente di strada, le due 12 cilindri di Farina e del compianto Siena, e soprattutto, dalla precisa e ben temibile minaccia portata alla Mercedes dalla sorprendente nuova 8 cilindri Maserati, tolta troppo presto di gara, per un incidente ben facilmente eliminabile, e che è apparsa in grado di combattere ai armi pari con le formidabili nuove vetture germaniche: al punto che, se non si può ritenere sorprendente questo nuovo successo delle celebratissime Mercedes create senza risparmio di mezzi di tutte delle più efficace offerte automobilistiche del mondo, si deve peraltro, nonostante il trionfo germanico, considerare questa Maserati 8 cilindri come l'autentica rivelazione della giornata. La macchina, come è apparsa agli occhi meravigliati della moltitudine, è velocissima, stabile, e tremenda non meno delle trionfanti vetture tedesche, le quali in un determinato momento di entrata a portare più ma la sorpresa, poi ne avimpallo, quindi la momentanea resa.

a fermare. Ma la dimostrazione data dalla grande parabilità di questa vettura italiana di centro per cento, nulla dalla modesta Alfa Romeo bolognese e realizzata attraverso sacrifizi finanziari tali da scoraggiare i tecnici meno tenaci e geniali dei fratelli Maserati, era stata più di ottima. Sorprendente rivelazione che è stata luminosamente confermata anche dal più che veloce stabilito dallo stesso Trossi durante quel faticoso nono giro in cui riusciva a superare le macchine tedesche.

Non altrettanto efficiente, malgrado l'innegabile crudele infierire della sfortuna, ha duramente colpito i nibi piloti, è apparsa la squadra dell'Alfa Corse, dei nuovi 12 cilindri, non hanno potuto offrire identica dimostrazione: meno felici delle altre possono, certamente, meno stabili in rettoria. Nuovamente, se la nuova 16 cilindri avesse potuto essere alimentata, il suo compromesso si sarebbe, forse, rivelata vere migliore di quello delle 12 cilindri; ma è egualmente difficile che il risultato possa mutare cambiare, per la troppo affrettata preparazione della pitestiva. È' dunque con un risultato quasi negativo per l'Alfa Corse che si ritorna da Tripoli e con grandi speranze in tutto ciò che le future possibilità della Maserati che, da questo momento — e fino all'apparizione di una macchina italiana migliore — assume il ruolo della vettura destinata a difendere nelle prossime manifestazioni il prestigio della industria italiana.

L'inperpivo dell'Alfa corse

Per l'Alfa-corse, dopo l'esperienza di oggi, si prospetta la pece la necessità di rivedere a fondo il proprio programma.

Secondo il nostro parere, non è il più limitare a trovare soluzione e mettere a punto macchine come la 12 e la stessa 16 cilindri, le quali si possono mirabilmente adattare alla strutione; ma è necessario che la Casa intimene affronti il problema dalle basi, impostando, come la Mercedes e la stessa Maserati, una macchina fondamentalmente nuova.

Altra strada non crediamo vi sia e su questa occorrerà che l'Alfa-corse, oggi potenziata e di ben altri mezzi, rinfrantemente si ponga, se si vuole realmente interrompere un nuovo periodo di supremazia germanica che affaticando il generoso sforzo della marca bolognese.

L'andamento della gara ed il troppo repentino mettersi delle Maserati di Trossi, hanno, in reso facile la vittoria delle Mercedes che tuttavia, per un tentissime e velocissime, non sono apparse perfettamente a punto, tanto che se Trossi avesse potuto rimanere in corsa oltre metà gara, certamente non avrebbe Mercedes avrebbe accusato lo sforzo.

Lo dimostra del resto il sintomatico rallentamento progressivo impresto a Caracciola dal grande motore che, con un certo momento, non aveva più la stessa voce.

La prova delle altre vetture della formula non ha offerto osservazioni interessanti. La otto cilindri Alfa è apparsa chiusa in velocità e in potenza e le grosse Delahaye si sono dimostrate meno veloci e non perfettamente a punto, come ritenevamo. Non è infatti senza significato che, dinanzi alla sola Delahaye arrivata, si sia assistito a due mezzi-fiasco di Maserati 1500 di Taruffi e Rocco, che hanno confermato le riserve alle altre vetture della stessa marca le inesauribili nonchè conosciute loro doti di potenza e di velocità. E con

Il film della vertiginosa gara

(Dal nostro inviato)

TRIPOLI, 15.

Ieri sera tardi, effettuato lo smistaggio della vettura che Blondetti aveva accompagnato ai ripetuti severi collaudi fino ad ottenere l'ultimo tempo di 2 e 34 sul giro, i dirigenti dell'Alfa Corse hanno deciso di non ritirare la vettura di Sommer e di schierare i due piloti ufficiali Farina e Trossi, i tecnici meno tenaci e geniali dei fratelli Maserati, era stata più ottuta. Sorprendente rivelazione che è stata luminosamente confermata anche dal più che veloce stabilito dallo stesso Trossi durante quel faticoso nono giro in cui riusciva a superare le macchine tedesche.

Non altrettanto efficiente, malgrado l'innegabile crudele infierire della sfortuna, ha duramente colpito i nibi piloti, è apparsa la squadra dell'Alfa Corse, dei nuovi 12 cilindri, non hanno potuto offrire identica dimostrazione: meno felici delle altre sono, certamente, meno stabili in rettoria. Nuovamente, se la nuova 16 cilindri avesse potuto essere alimentata, il suo compromesso si sarebbe, forse, rivelata vere migliore di quello delle 12 cilindri; ma è egualmente difficile che il risultato possa mutare cambiare, per la troppo affrettata preparazione della pitestiva. È' dunque con un risultato quasi negativo per l'Alfa Corse che si ritorna da Tripoli e con grandi speranze in tutto ciò che le future possibilità della Maserati che, da questo momento — e fino all'apparizione di una macchina italiana migliore — assume il ruolo della vettura destinata a difendere nelle prossime manifestazioni il prestigio della industria italiana.

Lo schieramento dei partenti

Lo schieramento delle macchine avviene il seguente ordine: Pietsch, Siena, Farina, Varzi, Rocco, Trossi e Varzi, terza fila: Ghersi, Siena, Dreyfus, Hartmott; quarta fila: Cortese, Bianco, Pietsch; quinta fila: Taruffi, Lurani, de Teffé; sesta fila: Rocco, Hug, Hartmann; settima fila: Villoresi, Teagno, Raph, Bonetti; ottava fila: Ghersi, Piate, Battaglia, Ruggeri.

Dieci minuti prima della partenza mentre l'affollamento delle tribune, delle tribuntiste e del prato ha assunto una apparenza spettacolosa, con non meno di quindici mila persone assiepate nella zona del tracciato, arriva la macchina del Governatore Balbo accolta gli inni nazionali e da nutriti applausi. Il Governatore si reca sulla tribuna della partenza passa in rivista piloti e macchine, si sofferma con i corrispondenti politici e si reca al posto stabilito per il segnale di partenza. Intanto l'altoparlante diramа gli accoplamenti dei fortunati possessori dei biglietti e comunicano, sia per noi che assistiamo alla corsa, sia per i possessori dei biglietti che vivranno la corsa lo alla radio la loro grande partita così la posta dei vuti milioni, due ore di tormentosa passione: noi attratti dallo spettacolo meraviglioso dell'andamento dei piloti e della perfezione delle vetture, ne sappiamo a quel sottilissimo filo che è la speranza, quando questa è affidata ad risultato sempre imprevedibile di una corsa.

Il "via,,

Ecco il momento culminante della giornata. Uno a uno i motori vengono messi in moto e il coro delle 28 vetture si eleva altissimo, portato lontano dal vento che soffia abbastanza forte sul nastro del circuito. Trenta secondi ancora alla partenza. Ancora dieci. I meccanici sgombrano la pista, una mano scandisce i secondi, una bandiera si abbassa: sono partiti, la grande rincorsa, comincia ad essere. Ma prima che stattuito immediatamente Lang, Farina, Caracciola e Varzi con tutti gli altri si è sfilato.

Poco più di tre minuti soltanto occorrono a compiere il giro, ma l'attesa è così intensa, che sembrano eterni: ma ecco un punto bianco e una rosso farsi fuori dall'ultima curva, prima del traguardo. E' Lang al comando, seguito da Farina, Brauchitsch, Siena, Caracciola, Trossi, Sommer, Varzi, Comotti, Dreyfus, Bianchetti, Cortese — primo fra le prime Siena, Bianco, Turiello, Pietsch, Teagno, Rocco, Lurani, Villoresi, De Teffé, Hartmann, Raph, Hug, Ghersi, Bianchi, Pintè. E appena passata l'ultima 1500, che irrompe al traguardo Lang, seguito da Brauchitsch, che, superato Farina, è a sua volta inseguito da Siena. Trossi, Varzi, Sommer e le Delahaye sono già staccate e sembra Bianchetti, la otto cilindri Alfa, passa avanti a Comotti. Il terzo giro vede l'inizio della marcia di avvicinamento di Trossi che, partito dalla settima posizione, punta evidentemente a farsi avanti: è ancora primo Lang, ma Brauchitsch, vicinissimo, mentre Farina perde leggermente terreno e viene avvicinato da Caracciola. Al quarto Trossi si è accostato facendosi staccarsi.

Le posizioni al 5. giro

Le stesse posizioni sono mantenute durante il quarto giro, alla fine del quale Brauchitsch passa davanti a Lang e Farina, ne del quinto giro le posizioni sono le seguenti: Brauchitsch, in 18'36"41, media 211,494; Lang, 18'38"60; Farina, 18'40"4; Trossi, che ha superato Caracciola, 18'53"22; Caracciola, 18'55"4; Siena, 19'14"22; Sommer 19'05"13; Bianchetti, 29'13"89; Comotti 20'26"07; Varzi — la cui macchina non ha mantenuto il convoglio di Lang, 20'28"4; Dreyfus, 20'44"70.

Fra le 1500 si sviluppa in questi primi giri una lotta accanitissima tra Cortese, Bianchi, Pietsch, Rocco, Taruffi, che si sono leggermente staccati dagli altri.

Fino al 4. giro Cortese ha tenuto la testa, poi è stato superato da Bianco, che si è ritirato dietro il tedesco Pietch. Cortese è ora quarto, seguito da Taruffi e Lurani. Ma la gara prosegue accanitissima nelle posizioni di testa ed è Trossi che stanca ardentemente la battaglia contro le tre Mercedes. Al 6. giro Trossi è quarto davanti a Caracciola e dietro Brauchitsch. Lang e Farina, nell'ordine si arriva al 7. giro, quando Trossi diviene terzo dietro Brauchitsch e Lang e davanti a Farina, che precede a sua volta Caracciola.

Al 9. giro, mentre Lang riprende la testa, Trossi passa secondo, trandosi dietro Farina, mentre Brauchitsch è di quarta posizione davanti a Caracciola.

La prodezza di Trossi

L'azione di Trossi con la sua Maserati è entusiasmante e trascina la folla che vede profilarsi la tanto sperata superiorità italiana. Al 10. giro che il miracolo di Trossi si compie: la rossa Maserati è prima davanti a Brauchitsch e Lang e, già notevole distanza, Caracciola e Farina, il quale tuttavia Caracciola si avvicinandosi lentamente. Ma la tensione sale e si riversa tutta, poiché al 10. giro Lang ripassa primo in 37'02"63; Trossi è secondo in 37'04"82; Farina è terzo in 37'26"52; Caracciola quarto in 37'31"; Brauchitsch ultimo in 37'31"21.

Non si può dire che la gara nelle posizioni di testa non sia movimentata e che Trossi e la sua Maserati non abbiano offerto un saggio di quella che possono essere le loro possibilità, superando tutte le vetture fino al quinto posto compreso e Siena, che compiva una gara ottima, che, ritiratosi al traguardo, e in un primo momento viene comunicato che Siena, che è uscito di strada, e che la sua vettura è rovesciata con conseguenze gravissime per il conduttore.

Sfortuna nera

Mè le sfinatezze e le delusioni della folla continuano ancora, poichè al 12. giro Trossi, che era ottimo secondo, è costretto ad arrendersi, davanti a Caracciola e Brauchitsch, non passa al traguardo. Lang è ancora primo per Farina e si vivono momenti di alta tensione. Ma Farina, dopo 3 minuti, passa ancora dopo aver sostato al traguardo. Lang, che precede per Trossi si apprende che egli è fermo presso la torretta n. 2 di Bonetti, che si precipita al giro successivo, anche Farina è costretto ad arrendersi per guasto, e le tre Mercedes restano così indisturbate padrone della corsa. Caracciola, con Blondetti relegato lontano con la sua più lenta otto cilindri Alfa e Sommer attardato da' fattivo funzionamento della vettura. In tanto gran busto, sembrano farsi luce le Delahaye, che Comotti e Dreyfus pilotano con grande bravura.

Al 20. effetti del risultato finale, la gara si può considerare più popolare, poichè non manca avere più grande interesse, attendere che i piloti delle due vetture germaniche rieccano fra loro, secondo la rivalità sportiva o in attesaqquanta alle disposizioni della Casa, una situazione che è ormai a loro completa discrezione.

La brillante gara delle "1500,,

E' forse più interessante seguire la gara delle 1500 fra le quali, al 10. giro dominava Bianchi, seguito da Cortese, che questi tempi: Bianco 43'16"56, media 181,622; Taruffi 43'25"14; Rocco 44'06"96; Lurani 44' e 08"50; Cortese 46'00"55.

15. giro: Lang era primo in 55'41"60 alla media di 211 e m. 699, seguito da Caracciola, 1'03"40 dopo; Farina e Comotti. Mentre le Mercedes continuano indisturbate la loro marcia ormai tranquillissima, seppure non perfetta — Caracciola deve fermarsi infatti allo stallo e cambiare tutte le candite — a 5 minuti di distanza si corre sul giro sia ininmediatamente salito di cinta 20" sui tempi normali delle prove, cominciano ad affluire notizie più precise sulla natura della, facendosi avanti, occorsa a Siena e Farina. Si apprende che Siena è uscito di strada alla curva della Mellaha e non ha potuto impedire che la macchina andasse ad urtare contro un muro per poi capovolgersi più volte. Il pilota, immediatamente soccorso, veniva trasportato all'ospedale dove il suo stato era giudicato gravissimo. L'incidente di Farina è stato determinato da uno scontro fra il suo mezzo e la vettura di Hartmann con conseguente uscita di strada di ambe due vetture, e trasporto all'ospedale dei due piloti.

A metà gara

Al 20. giro, vale a dire a metà gara, le posizioni sono le seguenti: 1. Lang alla media di km. 199,079; 2. Brauchitsch; 3. Caracciola; 4. Comotti e 5. Blondetti.

Fra le 1500, dopo ripetute inversioni nelle posizioni determinate da avvero impiego delle vetture, è passato al 10. giro il napoletano Rocco, con mar. cia tranquillissima, nulla di notevole da segnalare, se non un leggero rallentamento dell'ultimo giro. Al 20. giro la media di Lang è infatti discesa km. 207,031.

Blondetti è intanto riuscito a superare Comotti, limitrofe Sommer è in evidente ripresa, sembrano farsi luce le Delahaye, che Comotti e Dreyfus pilotano con grande bravura.

Al 30. giro Cortese ha tenuto la testa, poi è stato superato da Bianco, che si è ritirato dietro il tedesco Pietch. Cortese è ora quarto, seguito da Taruffi e Lurani. Ma la gara prosegue accanitissima nelle posizioni di testa ed è Trossi che stanca ardentemente la battaglia contro le tre Mercedes. Al 6. giro Trossi è quarto davanti a Caracciola e dietro Brauchitsch. Lang e Farina, nell'ordine si arriva al 7. giro, quando Trossi diviene terzo dietro Brauchitsch e Lang e davanti a Farina, che precede a sua volta Caracciola.

Al 9. giro, mentre Lang riprende la testa, Trossi passa secondo, trandosi dietro Farina, mentre Brauchitsch è di quarta posizione davanti a Caracciola.

La prodezza di Trossi

L'azione di Trossi con la sua Maserati è entusiasmante e trascina la folla che vede profilarsi la tanto sperata superiorità italiana. Al 10. giro che il miracolo di Trossi si compie: la rossa Maserati è prima davanti a Brauchitsch e Lang e, già notevole distanza, Caracciola e Farina, il quale tuttavia Caracciola si avvicinandosi lentamente. Ma la tensione sale e si riversa tutta, poiché al 10. giro Lang ripassa primo in 37'02"63; Trossi è secondo in 37'04"82; Farina è terzo in 37'26"52; Caracciola quarto in 37'31"; Brauchitsch ultimo in 37'31"21.

Non si può dire che la gara nelle posizioni di testa non sia movimentata e che Trossi e la sua Maserati non abbiano offerto un saggio di quella che possono essere le loro possibilità, superando tutte le vetture fino al quinto posto compreso e Siena, che compiva una gara ottima, che, ritiratosi al traguardo, e in un primo momento viene comunicato che Siena, che è uscito di strada, e che la sua vettura è rovesciata con conseguenze gravissime per il conduttore.

Sfortuna nera

Mè le sfinatezze e le delusioni della folla continuano ancora, poichè al 12. giro Trossi, che era ottimo secondo, è costretto ad arrendersi, davanti a Caracciola e Brauchitsch, non passa al traguardo. Lang è ancora primo per Farina e si vivono momenti di alta tensione. Ma Farina, dopo 3 minuti, passa ancora dopo aver sostato al traguardo. Lang, che precede per Trossi si apprende che egli è fermo presso la torretta n. 2 di Bonetti, che si precipita al giro successivo, anche Farina è costretto ad arrendersi per guasto, e le tre Mercedes restano così indisturbate padrone della corsa. Caracciola, con Blondetti relegato lontano con la sua più lenta otto cilindri Alfa e Sommer attardato da' fattivo funzionamento della vettura. In tanto gran

ATLETICA SCHERMA

Bella vittoria della "Partisti,, su "Davagnani,, e sulla G.I.L. di Viterbo e di Sora

Buon successo sportivo e tecnico ha arriso alla riunione svoltasi ieri nel pomeriggio alla Stadio di Duilio Guardaiassi».

La riunione si è conclusa con il successo dei atleti e pugilatori che hanno battuto nettamente gli avversari. Se eccettuiamo il successo ottenuto dai giovanissimi della «Partisti», lodevole è stata la prestazione dei giovani partecipanti, dalla G.I.L. di Sora, i quali hanno gareggiato per la prima volta, facendosi notare per tecnica e spirito agonistico.

Il pallottoliere è il seguente:

S. S. Partisti, punti 5512; S. S. Cavaignac, 4266; G.I.L. Viterbo, p. 4166; G.I.L. Sora, 5666.

La prova della Coppa Ridolfi a Firenze

FIRENZE, 15.

Sul campo della «Cligio Rosso» si è svolta la seconda prova Scelta Coppa Ridolfi.

Sesso i risultati:

Giroto A — Berta b. Pontecchi 97 s 45; Menabuoni b. Poccari, 97 s 60; Fastenaro b. Bolelli, 98 s 42.

Giroto B — Sesto b. Liporini, 99 s 86; Simpoli e Pratti, 68 s 68; Corridori b. Florini 82 s/2 s 50 1/2.

Vigilia dei campionati mondiali di scherma

PIESTANY, 15.

I campionati del mondo di scherma hanno avuto la vertice oggi a Piestany in Slovacchia. Alla breve cerimonia hanno partecipato i rappresentanti di dodici nazioni, tante quante ne parteciparono al torneo che si inizia domani alle ore 9 con la gara a squadre. Le scuadrine degli Italiani e tiunto nel pomeriggio da Vienna sono giunte a Vienna