

aveva garantito la partecipazione, ma non si è fatto vivo. Egli risente ancora, si diceva, gli effetti della caduta al T. T. Più probabilmente la ferita era già chiusa, ma Handley non ha voluto arrischiarsi senza una lunga sperimentazione su un Circuito come quello del Lario.

Al Lario si invertono le posizioni del T. T. All'isola di Man il percorso è più facile, ma per fare i 110, 120 occorre conoscerlo minuziosamente, al pari degli Inglesi che sono di casa; al Lario le difficoltà naturali si ergono con ben altra imponenza, ed i 65-70 km. all'ora non possono essere che il risultato di meditata e provata audacia. Non si vince al Lario senza conoscerlo palmo a palmo, come non si vince al T. T. Ma il Lario è ancora più difficile, perché ci sono assai più curve da tenere a mente, e non s'imparano a memoria che cogli anni.

Sessantamila spettatori e diecimila automezzi hanno consolidato, nell'occasione della nona edizione, il successo popolare di cui si discorreva.

Quanto ai risultati tecnico-sportivi, anch'essi sono stati per lo più ottimi.

Era in programma una battaglia accanita e l'abbiamo avuta: si sperava nell'abbassamento dei records assoluti, e quello sul percorso è crollato. La selezione, è vero, è stata severissima, tantoché la durissima prova è stata terminata dalla metà



Le Autorità al Circuito del Lario:

il comm. Michele Favio del Core, segretario del C.O.N.I.; il cav. Indoni, segretario del M.C.I.; il comm. Colombo e l'on. gen. Tarabini.

dei concorrenti, ma non si può dire che i vinti non abbiano lottato sino all'ultimo prima di arrendersi. Ciò non può che accrescere il valore delle *performances* realizzate dai vincitori, nè potrebbe essere addotto come indice di decadenza il fatto che la 350 abbia anche in questa occasione dominato, e con piena autorità.

Al binomio Nuvolari-Bianchi, ricomposti appositamente per il T. T. italiano, vanno ascritti i più brillanti risultati della giornata: quelle medie che sanciscono il successo tecnico-sportivo della competizione. Nuvolari ha assunto il comando assoluto al primo giro, l'ha perduto al secondo, ma poi l'ha ripreso per tenerlo, aumentando sempre più il distacco, sino alla fine della corsa. Pietro Ghersi, in sella alla 500, ha avuto il merito di contrastare il comando a Nuvolari al secondo giro, ma poi ha dovuto rinunciare all'impresa ed alla corsa. Ritiro

doloroso: Ghersi avrebbe probabilmente migliorato il record delle 500, che invece rimane fermo alla media di chilometri 68,560, da lui stesso ottenuta sino dal 1926. Questa media, com'è noto, era stata battuta l'anno scorso solo dalla Bianchi 350 guidata da Varzi alla vittoria assoluta; orbene Nuvolari, ribadendo l'eccellenza della macchina di Viale Abruzzi, ha portato il record assoluto sul percorso da 68,701 a 69,468 Km. e per un soffio non ha migliorato il

record assoluto del giro — che così rimane a documentare la maggiore potenza della «mezzo litro» — avendo ottenuto la media di km. 70.660, mentre il record di Ghersi (Sumbeam, 1928) arriva a Km. 70.690. Però il record del giro delle 350 risulta migliorato, e si invita il lettore a meditare sul valore del chilometro circa in più sulla media totale realizzato da Nuvolari. I settanta all'ora, superati sul giro, sono stati sensibilmente avvicinati sui 219 chilometri, in virtù della classe eccezionale di Nuvolari, servita da una macchina degna di lui. Amilcare Moretti e Mario Ghersi, che tennero le piazze d'onore nella 350, non hanno potuto arrivare alla fine, e la classifica finale registra la magnifica affermazione collettiva delle «Frera», con 2°, 3° e 5° posto su 5 arrivati.

È doveroso rilevare, a questo proposito, che il quinto posto venne ottenuto dal giovane Utano, arrivato