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. Della presidenza del Congresso erano presenti il professore ing. Le Capitani Vimercate, Vice Presidente del Comitato esecutivo del Congresso, il Segretario Generale e gli altri membri del Comitato esecutivo e organizzativo. Assente, per malattia, S.E. l'Accademico d'Italia Parravano, Presidente del Comitato organizzativo a cui hanno dato piena e solidale collaborazione il R.A.C.I. e il T.C.I.

I congressisti sono stati ricevuti dal Vice Governatore di Roma, il quale ha iniziato la seduta inaugurale porgendo ai convenuti il saluto dell'Urbe. Egli ha posto in rilievo l'importanza fondamentale 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.

E' seguito il Prof. De Capitani Vimercate, che ha parlato a nome di S. E. Parravano. 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 del posto 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 Internazionale 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 Gente ha pronunciato anche il capo della delegazione tedesca, prof. Muhs.

Infine, salutato da vivissimi applausi, ha parlato il Ministro delle Corporazioni. Porto 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, poichè, 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 ha contribuito ogni Stato. Si è tuttavia ancora in pieno cammino ed altre affermazioni ed altre mete dovranno essere raggiunte nell'avvenire, tenendo presente la necessità di un più armonioso equilibrio nella distribuzione mondiale di una materia prima così essenziale alla vita moderna, quale è il carburante.

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 fantasioso, ma basato su coefficienti e condizioni reali, ed ha concluso dichiarando aperto, in 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 Segretario generale prof. Roberti ha riassunto le numerose comunicazioni presentate.

Il G. P. d'ITALIA a Livorno

(Continuazione della prima pag.)

bra aver trovato il punto giusto del maggior rendimento. Con almeno sessanta cavalli di maggior potenza e un peso eguale, 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 queste vetture saranno Nuvolari, Brivio, Farina e Trossi. Guidotti pilotarà la nuova «12 cilindri» e Biondetti farà da riserva.

Che cosa siano le vecchie «12 cilindri» non è il caso di stare a ripetere. In queste macchine la Scuderia Ferrari esperimenta soltanto l'applicazione di un doppio carburatore e di un dispositivo automatico che determina l'impiego del secondo carburatore oltre il dato regime di rotazione. La «8 cilindri» costituisce, come si è detto altra volta, un esperimento che in un senso anticipa la nuova formula. Il motore, infatti, è stato diminuito di cilindrata a poco più di 3000 cmc. Si è aumentato il regime di rotazione 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 saggio delle possibilità 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 isolati Belmondo e Ruesch.

Gli squadroni germanici

Stanno di contro i due formidabili squadroni germanici: cinque vetture ultime Mercedes, con piloti Caracciola, Lang, Brauchitsch, Seaman e Kautz; quattro vetture presenta Auto Union con piloti Rosemeyer, Varzi, Stuck e Muller. Lo schieramento è imponente e tradisce in entrambe le squadre la volontà di piegare la resistenza della Alfa Romeo, in primo luogo, e di 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'altalena 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 delle Mercedes, che quest'anno ha vinto a Tripoli, all'Avus, al G. P. di Germania, a Montecarlo e a Berna. Auto Union ha vinto soltanto all'Eifel, al G. P. del Belgio, alla Coppa Vanderbilt e a Pescara. Quattro vittorie contro cinque, Mercedes, inoltre, ostenta 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 afferrata; vincendo Mercedes, è il successo complessivo della Casa di Stoccarda. Di qui il formidabile schieramento di Mercedes e di qui l'accaparramento di Varzi da parte di Auto Union. Nottissime sono le caratteristiche tecniche e costruttive di queste vetture tedesche. Auto Union ha, del resto, già corso a Livorno. Mercedes costituisce, invece, una novità per gli sportivi toscani. Quale bella novità! aggiungiamo noi. Vale a dire, macchine con le quali il gusto italiano e la tradizione si trovano più facilmente che non con le Auto Union, costruttivamente ortodosse come schema e impostazione, meccanicamente di una rara efficienza. Opposte alle Auto Union le Mercedes daranno spettacolo.

Auto Union o Mercedes?

Ma è forse il momento di venire a una conclusione. La logica vuole che alle due marche germaniche si concedano maggiori possibilità di successo. Alla squadra italiana della Scuderia Ferrari è affidato un compito estremamente gravoso. Non sapremmo indicare il preciso ruolo di Giuditti che per quanto si sia dimostrato il più veloce nelle prove con la «12 cilindri» nuova sconta il peso della infinitamente minore esperienza di corse e della tuttora incerta messa a punto della sua vettura A Nuvolari è doveroso concedere, invece, il ruolo del probabile guastafeste. Al volante di macchina che conosce a fondo, ma che è inferiore alle vetture germaniche, Nuvolari dovrà ricorrere a tutta intera la sua classe di guidatore audacissimo. L'altro anno Nuvolari su questo circuito riuscì a battere le Auto Union. Anche se non vuol dire che egli possa ripetere tale gesta, è certo che Nuvolari darà del filo da torcere. La sua gara costituirà uno spettacolo. 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 troppo lungo riposo, dovrebbe compiere una bella gara; altrettanto Trossi.

Ma fra Auto Union e Mercedes, direte? Non sapremmo proprio dire. Il circuito è di quelli che Mercedes quest'anno preferisce. E' nei circuiti relativamente veloci che Mercedes, infatti, si è dimostrata più di posto di Auto-Union, che preferisce i tracciati veloci. Le Mercedes sono più stabili in questo tipo di strade, più maneggevoli e meglio frenate. La sospensione posteriore di Mercedes in questi casi sembra giocare un ruolo decisivo. Le Auto Union sono più potenti e più veloci, ma hanno il loro punto debole, in queste strade, nella stessa loro disposizione schematica. Inoltre cedono talvolta nelle sospensioni posteriori, che alterano anche la frenata altrimenti efficiente. Mercedes ha forse la squadra complessivamente più omogenea: Caracciola vale Rosemeyer, Varzi, Stuck e Brauchitsch valgono Stuck Seaman e Kautz sopravanzano 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 essere dubbi sulla efficienza del guidatiese che malgrado il forzato riposo, subito al primo contatto con la macchina ha dimostrato di esser in forma perfetta e sorretto da una volontà forse ignota in passato: la volontà di far coincidere il suo ritorno con una clamorosa vittoria. Varzi può ricevere a tanto, anche se Caracciola è in forma miracolosa. Rosemeyer un acrobata nel vero significato della parola. Stuck avrà alle 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 una gara sportivamente interessantissima e spettacolarmente affascinante. A questa certezza non si affianca, purtroppo, una grandissima speranza di vittoria italiana, tecnicamente troppo difficile. Ciò non impedisce di pensare a Nuvolari come al guastafeste della compagnia e come al generoso alfiere dei nostri colori. Nuvolari in giornata di grazia vuol dire tante cose, tuttavia.

I numeri di corsa

2. Caracciola su Mercedes
4. Brautschich » »
6. Lang » »
8. Seaman » »
10. 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 parte delle prove ufficiali della seconda giornata, ma anche ciò non ha impedito ad una vivacissima folla di assistervi. Sulla pista bagnata tutti e sedici i competitori hanno incominciato il loro lavoro, e ben presto s'è visto che il rendimento delle Alfa Romeo, e segnatamente di Nuvolari, che dapprima pilotava una otto cilindri, era assai migliore e più sicuro in rapporto agli avversari. Possiamo considerare quale primato della bufera il tempo di 3'36"6, fatto registrare dall'asso mantovano, mentre Rosemeyer girava in 3'24"4 e Brauchitsch in 3'34". Anche Farina girava in 3'36"2.

La pioggia smetteva, e quindi la pista si prosciugava sempre più col proseguire delle prove. Allora incominciò la ridda dei tempi successivamente migliorati. Ma anche sul percorso secco i giri di Nuvolari risultavano assai migliori di ieri e, con progressione quasi cronometrica, egli riparmiava secondi ad ogni giro sfoggiando il suo inimitabile stile. E' necessario rilevare che Nuvolari aveva lasciato la otto cilindri per prendere il volante della dodici cilindri 1936; con essa egli ha incominciato a girare in 3'29", poi due volte in scesa a 3'22", 3'20", 3'23"6, 3'22" netti e infine a 3'22"4, il migliore tempo della giornata. Ma Nuvolari compiva l'ultimo giro, arrestandosi prima della linea del traguardo in 3'21"8, secondo il cronometraggio eseguito dallo stallo di rifornimento.

Per completare la cronaca degli allenamenti della Auto Union diremo che Muller segnò con 3'29" il suo tempo migliore.

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

In conclusione le prove di oggi hanno messo in luce i propositi aggressivi di Nuvolari il quale sembra però non potrà annullare lo svantaggio 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, e rispetto alla Mercedes, è il tema 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, presiedute 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 Belmondo.

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

La gara a cromometro del PARIS SOIR

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

(DOMANI A PARIGI)

Domani il «Paris Soir» farà svolgere l'ormai classico 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 ciclismo sarà rappresentato nella difficile competizione e precisamente da Sarto Vicini, da Giuseppe Martano e da Giulio Rossi, che si allineeranno accanto ad altri 22 concorrenti tra francesi e stranieri.

In passato gl'italiani, pur non vincendo, si sono affermati per merito di Bovet, di Guerra, di Bartali, di Rossi. La prova è difficile sia per la lunghezza, sia per il percorso tutt'altro che pianeggiante. Non occorre pertanto possedere soltanto doti di passisti, ma anche aver curato una speciale preparazione ed essere in gran forma per vincerla. Date queste premesse non crediamo che

4 stars
Vittor
Cellini
pre.
Anton
Pacifi
compag
tortora
Lepid
giani f
Di Fo
Brogi
ne, 2 l
Ferre
quaglia
Carm
quaglia
Per
sullo
no fa
Campo
sta in
lepre,
gile. L
ha bo
pre! Se

MA CON SALITE

Un buon lotto di professionisti disputerà domani la Coppa Gemmaura a Torino

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

TORINO, 10.

La bella corsa nazionale per la Coppa Gemmaura che un gruppo di sportivi torinesi, a mezzo del Pedale Chierese organizza domani sul Pino, è destinata fin d'ora al successo. Le iscrizioni ricevute, l'interesse che la prova sta suscitando negli ambienti degli appassionati del ciclismo, farà sì che sulle rampe della collina torinese vi sarà domani la folla delle grandi occasioni. Già sono parecchi quelli che si sono recati per vedere in allenamento i corridori che come Benente e Mollo si preparano seriamente per la prova. La gara del resto, così come è stata congegnata, è tale da suscitare una bella battaglia.

Una specie di americana su pista, insomma, e tutti sanno quante emozioni sanno suscitare queste prove. Il primo distacco da superare non sarà troppo difficile, ma dopo Pecetto, per quanto la rampa sia lunga soltanto 4 km., rappresenterà una prima difficoltà che porrà problemi e una selezione. Si tratta infatti di superare un dislivello di 300 metri. Tutt'altro che una bazzecola, ove si pensi che questo tratto, a detta degli stessi corridori, è già l'hanno provato è assai duro, o dovrà essere superato sette volte.

Dopo questa salita la strada discende per tre chilometri per giungere su un breve rettilineo dov'è posto il traguardo. E' questa la nuova strada panoramica fatta costruire dal Municipio di Torino, aperta al transito solo questa estate e che si raccorda con la strada di Pecetto a mezzo di una difficile curva che darà a più di un corridore il colpo di grazia. Bisogna inoltre considerare che per il fatto che il percorso stesso si svolge su un tratto di strada nuova non ancora asfaltata, ma soltanto cilindrata, c'è da supporre che qualche pietra vorrà affiorare per la... delizia dei corridori.

Qualche smorfia hanno fatto concorrenti al sapere del suo pianeggio. Per ogni giro verranno assegnati p. 10 al primo, punti 9 al secondo, p. 8 al terzo, p. 7 al quarto, p. 6 al quinto, p. 5 al sesto, p. 4 al settimo, p. 3 all'ottavo, p. 2 al nono e p. 1 al decimo. Al quarto ed ottavo giro il punteggio sarà doppio. Il corridore che arrivasse isolato distaccando gli altri partecipanti di 30 secondi avrà mezzo punto per ogni secondo di distacco fino ad un massimo di 15 punti a partire dai 30 secondi.

Esaminando le possibilità di ciascun concorrente, nomi di corridori noti ed anche illustri, vien da concludere che la vittoria arriderà ad uno scalatore. Tra gli iscritti parecchi sono i nomi che si impongono, ma più di tutti si fa preferire Mollo, il tenace corridore piemontese che avendo scientizionsamente visitato il percorso da capo a fondo può conoscerne ormai tutte le caratteristiche ed aspirare legittimamente alla vittoria. Con lui Benente, malgrado sia sovrechiato dalla classe di altri; Del Cancia, inoltre, se in forma può sempre essere un buon candidato; Vignoli che ha sempre dimostrato di andare forte in salita, se in giornata di vena, non ha rivali, come non vanno trascurate le possibilità del due Molinar.

Gli iscritti sono i seguenti:

1. Bergamaschi Vasco; 2. Giuppone Stefano; 3. Del Cancia Cesare; 4. Benente Michele; 5. Romanatti Carlo; 6. Baiio Osvaldo; 7. Introzzi Augusto; 8. Rogora Bernardo; 9. Astrua Battista; 10. Oria Carlo;

11. Marini Lino; 12. Bergamaschi Norberto; 13. Vignoli Adriano; 14. Canavesi Severino; 15. Pasi Pierino; 16. Centis Antonio; 17. Molinar Edoardo; 18. Molinar Pietro; 19. Bazzo Giovanni; 20. Tasos Aldo; 21. Bovio Marco; 22. Barella Giuseppe; 23. Ceneratti Walter; 24. Mollo Enrico; 25. Valletti Giovanni; 26. Cimatti Marco; 27. Bizzi Olimpio; 28. Castiglione Remo; 29. Marabelli Diego.

Si delinea il successo della

V Coppa Giulioli

(Domani - II, III e GG. FF.)

(A. C.) - La Coppa Giulioli vedrà, come vuole ormai la tradizione, alle prese i più forti ciclisti dell'Italia Centrale, dilettanti nelle minori categorie. In questo periodo, che non a torto possiamo chiamare, di deficiente organizzazione, il Dopolavoro di Gallese e tutta la regione vitrebese in blocco sanno offrire uno spettacolo magnifico di fede e di passione sportiva. Poichè all'entusiasmo trabocante dei gallesani si unisce quello degli sportivi dei centri vicini, che saranno attraverso dalla bella competizione. Molti, per dire la quasi totalità, hanno annunciato ricchi premi di traguardo aumentando così la dotazione dei premi in palio a fine corsa.

Riportiamo nuovamente detti premi: al 1. L. 400; ed 2. L. 250; al 3. L. 150; al 4. L. 100; al 5. L. 60; al 6. L. 40; al 7. L. 30; all'8. L. 20; al 9. e al 10. L. 15 ciascuno.

Premi per Giovani Fascisti: al 1. L. 45; al 2. L. 30; al 3. L. 10.

Premio di rappresenza: la «Coppa Giulioli», artistico oggetto del valore di L. 400 verrà assegnata definitivamente alla Società o Gruppo Sportivo che avrà i migliori classificati nei primi cinque arrivati.

Alla gara possono partecipare tutti gli indipendenti della zona, i dilettanti e i Giovani Fascisti regolarmente tesserati.

Le iscrizioni accompagnate dalla tassa di L. 3 e 2 si ricevono presso lo «Stabilimento Cementi Giulioli» sino alle ore 12 del giorno di effettuazione della gara. Alle ore 14 dinanzi allo stabilimento stesso verrà data la partenza e nel medesimo tratto sarà posto lo striscione d'arrivo.

Sin da oggi possiamo facilmente prevedere la competizione che svolgerà in un'atmosfera di vibrante entusiasmo e che il successo sarà di gran lunga superiore ai precedenti.

La gara a coppie della Mater

La Coppa "M. PIACITELLI,,

(DOMANI - INDIPENDENTI E DILETTANTI)

Gli organizzatori di questa Coppa «Mario Piacitelli» e «Maria Piacitelli» si sono quindi impegnati il massimo per dare loro fatiche. La competizione di quest'anno si avvia verso un successo ancora più completo di quelli verificatisi nelle sue precedenti edizioni.

Abbiamo ieri già dato l'elenco dei coppie iscritte. All'ultim'ora si sono avuti dei mutamenti nelle coppie, che sono:

Latini - Polini; Taddei E. - Toccacelli G.; Gentili - Merlo; Taddei N. - Toccacelli E.; Lucchetti - De Paolis; Montuori C. - Chiappini; Sagoni - Calcabrina; Ghilardi - Biondi; Li Pellegrino - Tufo.

Si sono aggiunte inoltre le seguenti coppie: Fraccaroli - Loatti, Di Benedetti - X.

Come si vede Guidi non correrà più in coppia con De Paolis, in quanto il bravo Zaorino risente ancora di una contusione ad un ginocchio riportata nella corsa di ieri.

Il percorso sarà quello Anzio-Roma di km. 52, a cronometro. Ma la manifestazione comprende altre due prove, su pista. Certo la prova su strada è quella più importante, sia dal punto di vista tecnico, sia dal punto di vista spettacolare. La coppia che riuscirà a tagliare prima il traguardo di Roma avrà molte probabilità di accaparrarsi la vittoria assoluta, dato che nelle altre due prove suo compito minimo indispensabile sarà quello di difendersi.

Le prove su pista comprenderanno un giro a cronometro (ogni componente per suo conto) e una australiana di dieci giri cui prenderanno parte le prime quattro coppie classificate dopo le due prime prove.

I corridori dovranno trovarsi alle ore 7 di domani mattina al Motovelodromo Appio per portarsi ad Anzio. La partenza delle macchine avrà luogo ad Anzio alle ore 13 di domani. La partenza da capo o fondo può conoscerne ormai tutte le caratteristiche ed aspirare legittimamente alla vittoria. Con lui Benente, malgrado sia sovrechiato dalla classe di altri; Del Cancia, inoltre, se in forma può sempre essere un buon candidato; Vignoli che ha sempre dimostrato di andare forte in salita, se in giornata di vena, non ha rivali, come non vanno trascurate le possibilità del due Molinar.

Gli iscritti sono i seguenti:

1. Bergamaschi Vasco; 2. Giuppone Stefano; 3. Del Cancia Cesare; 4. Benente Michele; 5. Romanatti Carlo; 6. Baiio Osvaldo; 7. Introzzi Augusto; 8. Rogora Bernardo; 9. Astrua Battista; 10. Oria Carlo;

11. Marini Lino; 12. Bergamaschi Norberto; 13. Vignoli Adriano; 14. Canavesi Severino; 15. Pasi Pierino; 16. Centis Antonio; 17. Molinar Edoardo; 18. Molinar Pietro; 19. Bazzo Giovanni; 20. Tasos Aldo; 21. Bovio Marco; 22. Barella Giuseppe; 23. Ceneratti Walter; 24. Mollo Enrico; 25. Valletti Giovanni; 26. Cimatti Marco; 27. Bizzi Olimpio; 28. Castiglione Remo; 29. Marabelli Diego.

La riunione d'attesa all'Appio

Mentre ad Anzio la prima coppia prenderà il via, sulla pista dell'Appio avrà inizio una importantissima riunione. Il numero di certo del programma è costituito dagli incontri Guglielmetti-Bertocchi, per il possesso del Bracciale Mater e Neri-Meoni, per il possesso del Bracciale Appio.

I due detentori hanno lievi probabilità di vittoria: ai due bravi sfidanti il compito, non certo impossibile, di smentire il pronostico.

Per il Bracciale Mater i due allievi percorreranno dieci giri; per il Bracciale Appio, invece, il doppio. I due aspiranti verterà su otto giri.

Il programma della riunione di attesa comprenderà, inoltre, una «velocità» per dilettanti e allievi di giri tre, comprendente batterie, semifinali e finale, una «eliminazione» per aspiranti di giri due, con esclusione, per ogni due giri, dell'ultimo di coda.

Prenderanno parte a queste due gare alcuni dei più conosciuti «pistaioli» romani.

La riunione avrà inizio alle ore 14,30. I prezzi d'ingresso saranno popolaristimi.

FAUSTINO MONTESI

vince brillantemente il "Circuito di Morro d'Alba,,

MORRO D'ALBA, 10.

Ecco l'ordine di arrivo:

1. *Montesi Faustino*, A. S. Jesi, che compie i 175 km. del percorso in ore 4,07, alla media di km. 43,368 2. Mattioli G. C. F. Ancona, a 1'; 3. Capuani V. C. F. Terni, a 1'; 4. Gaggiotti O. S. C. Genova, di Milano, a 23'; 5. Pascucci R., Alma Juventus di Fano, a ruota; 6. Di Felice P., C. F. di Teramo, a ruota; 7. Burattini C. C. F. di Ancona a 24'; 8. Pellegrini R., id., a ruota; 9. D'Atri E., C. F. di Cosenza, a 28'.

Le deliberazioni del Direttorio

della XI Zona

1) «Coppa Piacitelli» per indipendenti e dilettanti, a cronometro, indetta dal Dopolavoro Aziendale M.A.T.E.R. per il giorno 12 settembre p. v. sul seguente percorso: Anzio-Roma. Appuramento (ogni squadra) i signori Ottaviani, Anastasi, ore 15. Faranno parte delle ore 14 sulla piazza di Anzio. Fanciello e Zaffolini. E' delegato a rappresentare la F.C.I. il cav. Romano.

2) «Il Coppa Montecchiani» per Giovani Fascisti, indetta dal Fascio Giovanile Portuense-Castelnuovo per il giorno 12 settembre p. v. su seguente percorso: Via Portuense, Magliana, Ponte Galeria, Maccarese, Pa.o, Cerveteri, Braccianno, Via Aurelia, Coarciale, Parrocchietta, Roma. Appuntamento, ore 6. Partenza, ore 7. E' delegato a rappresentare la F.C.I. il sig. Moré.

3) «Coppa Cav. David» per Giovani Fascisti, indetta dal Fascio Giovanile di Lenessa per il giorno 13 settembre p. v sul seguente percorso: Lenessa, Fossa, Antrodoco, Cittaducale, Rieti, Morro Reatino, Forca di Fuscello, Leonessa, km. 100. Appuntamento, ore 13. Partenza ore 14,30. E' delegato a rappresentare la F.C.I. il sig. Tozzi.

4) Riunione in pista al Motovelodromo Appio per il giorno 12 settembre p. v. in attesa dell'arrivo di Coppa Piacitelli e «Coppa Piacitelli». Faranno parte della Giuria i signori: Merighi, Ulisse e Culza. E' delegato a rappresentare la F.C.I. il sig. Mondel.

5) «V Coppa Giulioli» per dilettanti e Giovani Fascisti, indetta dal G. F. del Dopolavoro di Viterbo per il giorno 12 settembre p. v. sul seguente percorso: Gallese Scalo, Civitacastellana, Nepi, Ronciglione, Cimini, Viterbo, Bagnaia, Orte Scalo, Gallese Scalo, km. 108. Appuntamento, ore 13. Partenza, ore 14. Faranno parte della giuria i sgg.: Giulioli, Bragoni e Pomponi. E' delegato a rappresentare la F.C.I. il sig. Urbani.

9 settembre 1937-XV
Dopo la vittoria di PARIGI
SEVERGNINI

batte al Velodromo Vigorelli
il campione del mondo
LOHMANN su bicicletta
DEI
Tubolari
PIRELLI
U. DEI & C.
MILANO, V. Pasquale Paoli, 4

Ancora una volta
Il Gran Premio Motociclistico di Francia (categ. 175 cmc.)
MONTLHERY - 5 settembre 1937
è stato vinto dalla gloriosa

con PRIMO: DICKVELL
LA MARCA CAMPIONE D'ITALIA cat. 350
La moto Italiana di assoluta fiducia che si è imposta per le superiori qualità di economia, rendimento e durata.
Fabbrica Ital. Motocicli M. M. - BOLOGNA
Via D. Calvart, 42 - Telef. 27-122
Rappresentante per Roma e Provincia: LUIGI DI GENNARO
Via del Clementino 91-92 - Telefono 63151 - ROMA