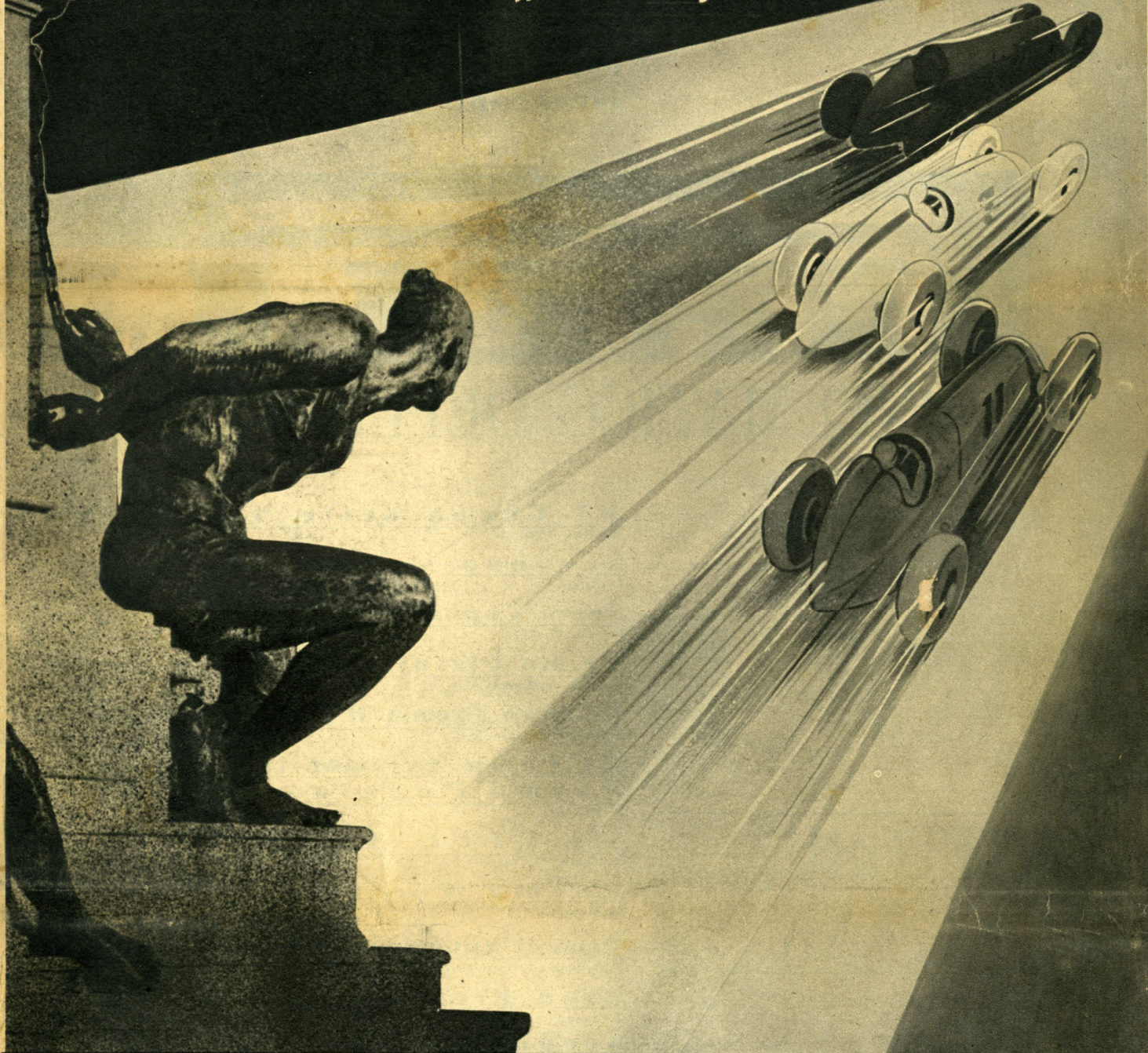


RACI

settimanale del motore dello sport e del turismo

CEARE
1937
Y



numero speciale

XV GRAN PREMIO D'ITALIA

XVII COPPA CIANO

LIVORNO 12 SETTEMBRE XV



DIREZIONE
REDAZIONE
E AMMINISTRAZIONE: ROMA
- VIA PO, 14 -
TELEFONI
850.851 . 850.852
850.853 . 850.854
ABBONAMENTO:
ITALIA, IMPERO
E COLONIE: L. 25
PREZZO DEL
PRESENTI FASCICOLO
LIRE UNA

RACI

settimanale del motore dello sport e del turismo

CONCESSIONARIA
ESCLUSIVA
DELLA PUBBLICITÀ:
UNIONE PUBBLICITÀ
ITALIANA - SEDE
CENTRALE:
MILANO - PIAZZA
DEGLI AFFARI
- PALAZZO DELLA
BORSA - (SUCCURSALI
ED AGENZIE
IN TUTTA ITALIA)

L'Auto è la macchina del nostro tempo. La macchina tipo del nostro periodo di civiltà. È lo strumento che moltiplica, attraverso lo spazio, le nostre possibilità di vita. MUSSOLINI

XV GRAN PREMIO D'ITALIA • XVII COPPA CIANO

ATTUALITÀ DI UN GRAN PREMIO

Livorno chiama a raccolta per la più grande manifestazione dell'automobilismo italiano: e tecnici, studiosi, sportivi, industriali accorrono all'appello e si ritrovano sul circuito dell'Ardenza — difficile, pittoresco e interessante quanto altri mai.

La antica e bella competizione livornese — che trasse gli auspici prima dal Tirreno e poscia dal Montenero che sovrasta, come a guardia, la bella costa labronica — si ammantava di una nuova e più alta importanza, di più profonda e viva risonanza. La Coppa del Mare, il Circuito del Montenero, poscia trasfusi nella Coppa Ciano, rivivono nello spirito degli antichi sportivi e dei fedeli e costanti organizzatori, e si accendono di più vivida luce, oggi che sullo stesso percorso dell'Ardenza e di Antignano, ai piedi del Santuario, si trasferisce la più attesa competizione nostrana, il più arduo, nobile e significativo cimento: il Gran Premio d'Italia.

La storia dell'automobilismo italiano, che per la gloria delle sue macchine e per la gloria dei suoi piloti ha fulgidi richiami, si arricchisce di una nuova pagina che sarà splendente e duratura.

Molti sanno, ma non tutti se ne rendono conto sino alla evidenza, quello che rappresenta — nell'attività industriale, commerciale, tecnica, scientifica e politica dell'automobile — una corsa sportiva. Essa rappresenta un banco di prova, un collaudo, una sintesi di un lungo lavoro fatto di studi, di prove, di esperimenti. Nell'automobilismo, come in ogni altra attività umana in cui s'impongono rendimenti superiori che sfiorano i limiti delle cognizioni dell'uomo, si tratta di prevedere, di studiare coscienziosamente e a lungo, di sfruttare sino all'impossibile ogni minimo dettaglio. E così, in una corsa, in una competizione, nelle lotte sportive su strada o su pista, il pubblico non vede che il campione che siede al volante e spinge la sua macchina sino all'estremo limite della velocità o la costringe ai più difficili e pericolosi virtuosismi; ma spesso ignora l'opera silenziosa dei tecnici, curvi per lunghi mesi sulle tavole di disegno a studiare nuovi progetti e nuovi tipi, ed ignora anche la loro ansia, il loro assillo sul circuito di prova! Come è esiguo il numero di coloro i quali — in delirio dinanzi allo spettacolo avvincente dei folli inseguimenti sulle piste — si rendono conto di tale verità!

Ognuno sa che, accanto all'entusiasmo delle folle e alla passione disinteressata degli organizzatori, sono le grandi case costruttrici a sostenere l'automobilismo nell'agone sportivo; e che questo serve per migliorare la produzione. Ciò si verificò dal primo apparire delle automobili, poichè le fabbriche compresero immediatamente quali grandi insegnamenti avrebbero potuto trarre dalle corse. E le vetture, messe a punto per le gare, passarono poi sul mercato e divennero di dominio dello sportivo e del pubblico.

Questo accenno valga a porre in maggior rilievo la importanza che una corsa ha nel quadro della normale produzione automobilistica e specialmente quando trattasi di una grande corsa quale è quella del Gran Premio d'Italia.

La più grande corsa italiana abbandona per un istante il Parco di Monza: nessun rimpianto, poichè gli Italiani non conoscono rimpianti e nostalgie, ma procedono sicuri verso nuove tappe e raggiungono con certezza nuove mètte. L'Autodromo di Monza, che fu e resta vanto della genialità e della operosità fasciste, sorgerà a nuova e più intensa vita, e riavrà le sue manifestazioni che furono vanto e decoro per l'Italia sportiva.

Ma nel nuovo ambiente il Gran Premio d'Italia trova una sede degna per fecondo lavoro, per saggezza organizzativa, per passione di folla, per interesse sportivo ed importanza tecnica. Elementi essenziali e sufficienti per un successo, nel quale sarà accumulata la Coppa Ciano, tanto cara al cuore degli sportivi livornesi e degli Italiani tutti.

Il motivo dominante — anche se unico per noi — della odierna competizione è il duello italo-germanico. E' da qualche anno che questo duello si ripete sui vari circuiti, e costituisce il primo requisito di ogni gara, data la fiacca partecipazione — e senza molte probabilità — di ogni altra industria automobilistica straniera. Il che significa che l'automobilismo delle due nazioni amiche resta all'avanguardia delle costruzioni di modelli da corsa. E questo motivo si accresce di un altro interesse offerto dal fiero antagonismo da cui son divise le due case germaniche, ciascuna per proprio conto preparatissima e ciascuna anelante alla vittoria sul circuito di Livorno, che costituirà come una prova di appello, e definitiva, alle alterne vittorie conseguite sulle piste internazionali.

I quadri sono al completo. L'appello rivolto è stato prontamente raccolto da costruttori e da assi del volante, in modo che le migliori macchine ed i migliori guidatori che offra l'automobilismo internazionale sono presenti a Livorno.

L'Italia partecipa con sette Alfa Romeo di fronte alle nove vetture tedesche: anche numericamente, perciò, c'è una piccola disparità a nostro svantaggio. Occorre però a questo proposito tenere presente che le vetture germaniche, se difendono i colori di una sola bandiera, non costituiscono sportivamente un solo blocco ma due gruppi distinti e separati da fierissima rivalità e che vorrebbero ciascuno chiudere la stagione dei Gran Premi con una memorabile vittoria. Alla guida delle sette Alfa saranno i nostri migliori piloti: Nuvolari, Farina, Trossi, Brivio, Biondetti, Belmondo e Ruech, un ottimo guidatore svizzero.

Si è molto parlato in questi ultimi tempi del nuovo prodotto che la Casa milanese ha sperimentato a Pescara — la dodici cilindri Alfa

1937 — e si è detto che il circuito dell'Ardenza avrebbe rappresentato un appello a quei risultati. Sta di fatto che in queste ultime settimane si è molto lavorato intorno al nuovo tipo sia al banco e sia all'autodromo. Quali siano i risultati raggiunti non è dato sapere, anche perchè malgrado l'intenso lavoro per la messa a punto delle due vetture, il tempo non è stato sufficiente alla bisogna. Ma non c'è dubbio che l'Alfa Romeo contenderà in ogni modo la vittoria agli avversari, perfezionando la messa a punto delle sue vetture onde trarre anche dalla 8 cilindri il massimo rendimento. E' proprio sul circuito livornese che lo scorso anno Nuvolari pilotando una anziana 8 cilindri Alfa riportò il più netto e clamoroso successo sugli agguerriti avversari germanici dotati di un mezzo più veloce. E se la fiducia nel guidatore rappresenta un elemento della più grande importanza, bisognerà tener presente che il mantovano sul circuito stracciatino di Milano che è in tutto simile a quello di Livorno, ottenne il successo sull'Auto-Union di Hasse.

Pertanto sia per numero che per qualità di macchine e di piloti, la partecipazione dell'Alfa a Livorno sarà la più efficiente della stagione. E valga questa considerazione a trarre i più lieti auspici per i colori italiani.

Lo schieramento in massa della Mercedes e dell'Auto-Union mettono in particolare luce l'importanza del XV Gran Premio d'Italia - XVII Coppa Ciano; e ci dicono che nessuno sforzo, nessuna volontà sono stati risparmiati per giungere al trionfo decisivo.

Atmosfera di battaglia, dunque, anche nelle stesse file delle due case che fregiamo i loro colori con la croce uncinata.

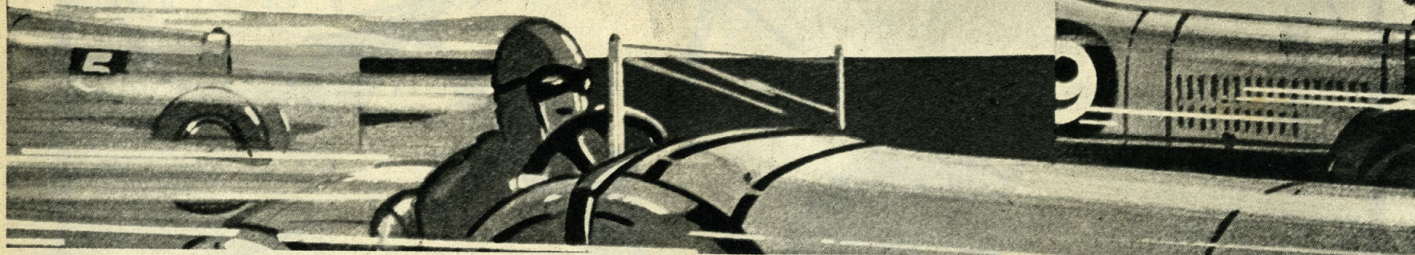
Cinque macchine presenta la Mercedes, cinque vetture severamente curate e che hanno ottenuto i più lusinghieri successi; quattro vetture presenta l'Auto-Union non scevra anch'essa di vittorie nella stagione. E alla guida di esse i migliori piloti che vanti lo sport tedesco: Caracciola, Von Brauchitsch, Lang, Seaman, Kautz per la prima; Rosemeyer, Varzi, Stuck, Muller per la seconda.

Non è sufficiente questo schieramento quantitativo e qualitativo a dimostrare l'ultimissima importanza che la Germania sportiva annette alla corsa livornese? E non ha un significato tutto particolare ed altissimo questa presa di contatti per una nobile e cavalleresca emulazione tra lo sport automobilistico d'Italia e di Germania — uniche fra le grandi potenze europee in cui si lavora per l'ordine, per la disciplina, per la pace — nello stesso momento in cui i due Capi di Governo stanno per incontrarsi e gettare nuove e salde basi perchè la vita e il lavoro dei popoli non siano turbati oltre, ma difesi e garantiti?

Anche sotto questo aspetto politico dunque il Gran Premio d'Italia ha una importanza ed un valore senza precedenti.

M. Favia del Core

UN CICLO CHE SI CONCLUDE



A Livorno con il Gran Premio d'Italia si concluderà il ciclo della formula del peso massimo, iniziatosi con il G. P. di Monaco, del 1934. Esso ha seguito quello piuttosto lungo della formula della cilindrata massima ed il breve ed incerto periodo dei grandi premi a formula libera. Con l'anno prossimo se ne inizierà un altro dedicato alla nuova formula che da un lato orienterà la costruzione dei motori verso quelle tendenze rivelatesi durante il dominio della formula della cilindrata, dall'altra invece farà un passo indietro nel campo degli chassis, perchè è imposto un peso minimo e non massimo.

Ma a noi interessa ora considerare — sia pure rapidamente — i risultati raggiunti sotto l'imperio della formula del peso massimo.

Il primo — il più evidente — dal punto di vista sportivo e storico è costituito dalla energica ripresa della industria e della tecnica tedesche, e dalla perdita di un primato che dalle nostre mani è passato alla Germania. Dopo la vittoria schiacciante delle vetture da corsa tedesche nel G. P. di Lione del 1914, la Germania era rimasta assente o quasi dai grandi premi e, comunque di scarsa risonanza erano state le sue comparse e al Gran Premio d'Italia e alla Targa Florio ed alle Mille Miglia. Impostato — con l'avvento della formula che ora sta per esaurirsi — un programma di costruzioni imponente e vasto le due case tedesche: la anziana e gloriosa "Mercedes" e la nuova e giovane "Auto Union", dopo un debutto poco brillante al Gran Premio di Francia del 1934, dove la nostra Alfa Romeo, poteva ancora imporre la sua esperienza, si rivelano subito temibilissime e ben presto si impongono decisamente, sia per larghezza di mezzi impiegati, sia per modernità di concezione e di costruzione delle loro macchine. E se a Monaco — assenti i tedeschi — l'"Alfa Romeo", vinceva nettamente, e se al Gran Premio di Francia — come dicemmo — le vetture tedesche cedevano davanti alle più attrezzate e sperimentate vetture italiane, nei grandi premi di Germania, di Svizzera, di Spagna e d'Italia, della stessa stagione, "Mercedes" ed "Auto Union" si dividevano il bottino.

Si profilò in quel primo anno di questa formula la minacciosissima offensiva tedesca contro i nostri prodotti, ma man-

cò la reazione immediata ed energica. In realtà, mentre la nostra "Maserati" si orientava verso la costruzione di vetture di piccola cilindrata, l'"Alfa Romeo", ufficialmente si asteneva dalle competizioni, avendo affidato tutto il suo materiale alla Scuderia Ferrari, alla quale bisogna pure riconoscere il merito di avere continuato una attività che forse si sarebbe arrestata. Dal 1935 fino ad oggi la storia dei grandi premi a formula unica è più presto fatta attraverso la tabella che pubblichiamo. Su 20 grandi premi, disputati sotto il dominio della regolamentazione internazionale: 10 sono stati vinti da "Mercedes", sette da "Auto Union" e tre dall'"Alfa Romeo". In realtà parecchie di più sono le gare che si sono disputate fra le vetture rispondenti alle norme della formula attuale, ma noi dobbiamo tener conto solamente dei grandi premi internazionali, iscritti come tali in calendario, ai quali abbiamo aggiunto, alcune delle principali competizioni — come Tripoli, come il Gran Premio di Tunisia, come il Gran Premio del Penya Rhin — che in certo modo possono considerarsi manifestazioni di primissimo piano nella quali vennero a trovarsi a confronto gli stessi prodotti.

Appare evidente — attraverso questa

tabella — come l'industria italiana, abbia lentamente perduto il terreno conquistato, così del resto come quella francese, la quale dopo il primo anno, si ritirò dalle gare internazionali.

La reazione nostra è venuta — ora — ed alla Coppa Acerbo, ed in questo Gran Premio d'Italia, l'"Alfa Romeo" è scesa e scende ufficialmente in lizza, ma è forse troppo tardi. E solo una affermazione, attesissima — voi potete immaginare come e quanto — a Livorno potrebbe di colpo ridare alla nostra Casa quel prestigio che è indubbiamente scosso. Sull'esordio pescarese della nuova 12 cilindri "Alfa Romeo" è superfluo parlare: c'è poco da dire, perchè la sola vettura presentata, non era nelle condizioni di efficienza volute. E' così venuta anche a mancare la possibilità di avere una base di confronto che servisse a dare delle indicazioni su questo tanto atteso Gran Premio d'Italia. C'è l'ottimismo dei costruttori che è molto promettente, ma dall'altra parte c'è una serie di vittorie ed una preparazione che appaiono molto eloquenti.

Ora se la formula della cilindrata aveva promosso nel campo dei motori un progresso veramente notevole, non c'è dubbio che questa del peso massimo ha influito potentemente ed oltre il pre-

vedibile sul progresso degli chassis. Se nel campo dei motori con la formula della cilindrata massima, s'è passati dai 3000 ai 7000 giri di regime, dai 45 ai 100 cavalli per litro, dai carburanti normali alle miscele che resistono a rapporti di compressione elevatissimi; nel campo degli chassis, con la formula attuale del peso s'è passati dai 220-225 chilometri orari ai 380, dalle sospensioni ortodosse alle ruote indipendenti, dalla pericolosa instabilità delle vetture d'un tempo alla maneggevolezza ed alla strabiliante tenuta di strada delle macchine d'oggi, dagli 8 o 9 kg. per cavallo delle vetture del 1922 al peso di poco più di un kg. e mezzo per cavallo delle macchine attuali.

Non si può negare che questa formula che sta per scomparire abbia veramente contribuito al progresso della tecnica automobilistica e vada considerata come una delle più razionali, fra le molte escogitate. Certo è che essa ha imposto il problema dell'automobile nei suoi limiti più razionali e non v'è dubbio che influirà notevolmente e favorevolmente su tutta la futura costruzione di serie. Ed essa avrà pure avuto il merito di avere ridato alle grandi competizioni automobilistiche quell'interesse tecnico che sembrava doversero perdere, mettendo in evidenza — fra l'altro — i vantaggi enormi che possono derivare ai fini del progresso dalla rivalità esistente fra i costruttori. "Auto Union" e "Mercedes" sono i prodotti più tipici di questa rivalità, prodotti che in quattro anni son venuti via via perfezionandosi, fino a raggiungere i risultati ai quali abbiamo accennato, i quali sono tali da una parte e dall'altra, che non sarebbe facile pronunciarsi per la superiorità dell'una o dell'altra vettura.

A Livorno, in questo Gran Premio di Italia, fra "Auto Union" e "Mercedes" si interporrà — ultima venuta — la nuova 12 cilindri "Alfa Romeo", che tenta l'ultima carta di questo ciclo tanto combattuto e tanto conteso. Tutte le nostre speranze riposano in questa estrema battaglia. Una vittoriosa affermazione di questo nostro nuovo prodotto basterebbe per rimetterci in prima fila e per ritornare alle posizioni che avevamo quando con il Gran Premio di Francia del 1934, s'è iniziato il periodo della formula attuale che ora sta per concludersi.

Giovanni Canestrini

ANNO	MONACO Km. 318	FRANCIA Km. 500	PENYA RHIN Km. 265.300	BELGIO Km. 506.600	GERMANIA Km. 501.800
1935	Fagioli (Mercedes) (Km. 92.607) Dreyfus (Alfa R.) Brtvio (Alfa R.)	Caracciola (Mercedes) (Km. 124.571) Brauschitck (Maserati) Zehender (Maserati)	Fagioli (Mercedes) (Km. 107.817) Caracciola (Mercedes) Navolari (Alfa R.)	Caracciola (Mercedes) (Km. 157.500) Fagioli (Mercedes) Chiron (Alfa R.)	Navolari (Alfa R.) (Km. 121.100) Stuck (Auto Union) Caracciola (Mercedes)
1936	Caracciola (Mercedes) (Km. 84.179) Varzi (Auto Union) Stuck (Auto Union)	— — — —	Navolari (Alfa R.) (Km. 117.946) Caracciola (Mercedes) Farina (Alfa R.)	— — — —	Rosemeyer (Auto Union) (Km. 121.254) Stuck (Auto Union) Brtvio (Alfa Romeo)
1937	Brauschitck (Mercedes) (Km. 103.815) Caracciola (Mercedes) Kautz (Mercedes)	— — — —	— — — —	Hase (Auto Union) (Km. 147.189) Stuck (Auto Union) Lang (Mercedes)	Caracciola (Mercedes) (Km. 123.200) Brauschitck (Mercedes) Rosemeyer (Auto Union)

ANNO	SVIZZERA Km. 500.600	ITALIA Km. 502.970	TRIPOLI Km. 524	TUNISIA Km. 504	UNGHERIA Km. 250
1935	Caracciola (Mercedes) (Km. 144.772) Fagioli (Mercedes) Rosemeyer (Auto Union)	Stuck (Auto Union) (Km. 137.080) Dreyfus (Alfa Romeo) Rosemeyer (Auto Union)	Caracciola (Mercedes) (Km. 137.993) Varzi (Auto Union) Fagioli (Mercedes) (1)	Varzi (Auto Union) (Km. 162.809) Wimille (Bugatti) Riencelli (Maserati) (1)	— — — —
1936	Rosemeyer (Auto Union) (Km. 161.754) Varzi (Auto Union) Stuck (Auto Union)	Rosemeyer (Auto Union) (Km. 135.352) Navolari (Alfa Romeo) Dellus (Auto Union)	Varzi (Auto Union) (Km. 207.693) Stuck (Auto Union) Fagioli (Mercedes) (1)	Caracciola (Mercedes) (Km. 162.224) Piatocade (Alfa R.) Wimille (Bugatti) (1)	Navolari (Alfa R.) (Km. 111.992) Rosemeyer (Auto Union) Varzi (Auto Union)
1937	Caracciola (Mercedes) (Km. 156.600) Lang (Mercedes) Brauschitck (Mercedes)	— — — —	Lang (Mercedes) (Km. 216.315) Rosemeyer (Auto Union) Dellus (Auto Union)	— — — —	— — — —

(1) Non rette dalle formule usate.



GRAN PREMIO E MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI LONDRA DEL 1935

Non dimenticate di far montare sul vostro motore Super Contatti Originali ed in pochi minuti e con minima spesa avrete rinvigorito e ringiovanito il vostro motore

RICORDATE CHE "KING" È LA MARCA PIU DIFFUSA, LA MARCA CHE NON TRADISCE MAI

I PRODOTTI "KING" SONO IN VENDITA PRESSO I MIGLIORI RIVENDITORI E PRESSO LE OFFICINE ELETTRICHE PER RIPARAZIONI AUTO - RESPINGETE LE INTERESSATE SOSTITUZIONI DI MARCA

PRODOTTI KING - CORSO BUENOS AYRES, 2 - MILANO - TEL. 21-200

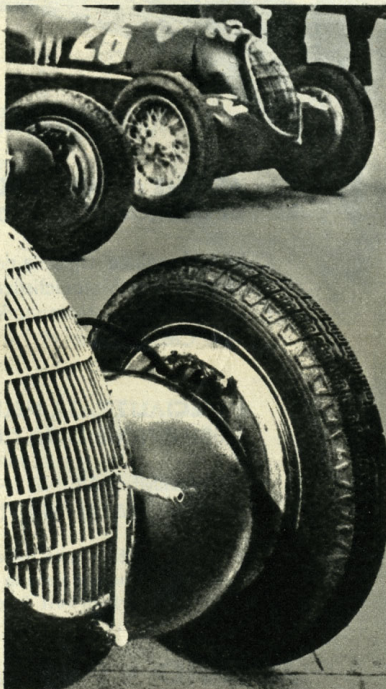


FINE DI UNA FORMULA FINE DI UNA SUPREMAZIA?

Il Gran Premio d'Italia a Livorno sarà l'ultimo, in ordine di tempo e di data, dei Grandi Premi della stagione sportiva dell'anno 1937 e l'ultimo della serie dei Grandi Premi retti dalla formula internazionale vigente. Questa formula, che ha seguito quella comunemente definita come formula libera, ebbe inizio il 1° gennaio 1934 e avrebbe dovuto scadere il 31 dicembre 1936, senza una decisione presa nell'ottobre dello stesso anno dalla C.S.I. che ne prolungò la validità per altri dodici mesi.

Le caratteristiche tecniche della formula che consideremo spirante, giacchè nessun indizio si ha di un suo ulteriore prolungamento, dovrebbero essere universalmente note, ma ne riassumeremo per sommi capi i punti fondamentali che sono: libertà di cilindrata e di carburante; peso massimo delle vetture a vuoto senza le gomme e senza ruote di scorta; kg. 750; larghezza minima delle carrozzerie, misurata all'altezza del posto di guida, mm. 850 per una altezza di mm. 250. La formula che aveva preceduto era stata quella della libertà assoluta di peso, di carburante e di cilindrata, di cui l'attuale, nel pensiero dei compilatori, avrebbe dovuto essere un prolungamento e una specie di limitazione. Vedremo, poi, come la realtà abbia condotto, per virtù (o per colpa, come sembrò volessero sostenere per qualche tempo i negatori di questa formula che ha, invece, determinati progressi tecnici rilevantissimi senza accrescere quello che sembrava dover diventare un tragico bilancio di incidenti mortali conseguenti ai continui incrementi di velocità, della tecnica), proprio a quei risultati che si paventavano e che, in un certo senso, si volevano evitare.

Innestata, comunque, sui risultati tecnici della formula libera, anch'essa prodiga di insegnamenti in quanto era



stato proprio nel periodo di suo valore che la tecnica della costruzione da corsa aveva affermato principi costruttivi completamente nuovi e, in un certo senso, sovvertitori di una lunga tradizione, la nuova formula, che prevedeva un limite di peso, avrebbe dovuto disciplinare le tendenze costruttive. Avrebbe, cioè, dovuto far conservare il meglio dei risultati raggiunti in regime di libertà costruttiva e migliorare, attraverso le stesse nuove limitazioni, i dati accessori. In sostanza, la formula libera aveva affermato questa verità tecnica e costruttiva: la migliore vettura da corsa, quand'anche i dati fossero lasciati liberi, non era affatto una macchina di grandissima cilindrata e di grandissima potenza perchè alla cilindrata e alla potenza andava fatalmente collegato il grande peso. La macchina prototipo della formula libera, dopo i tre anni di esperienza, si era, comunque, dimostrata la "monoposto" Alfa Romeo che aveva originalmente questi dati costruttivi: motore di 2654 cmc. sovralimentato, potenza circa 190 cavalli, peso circa 740 kg., velocità da 230 a 250 km. all'ora, rapporto potenza-peso kg. 3,750 per cavallo. L'esperienza aveva dimostrato che in queste condizioni si aveva una accelerazione non meno brillante che con le grandi potenze, una decelerazione nettamente migliore, una stabilità in direzione e in curva eccellente, un grado di manovrabilità superiore, un miglior comportamento delle gomme, un minor consumo, una complessiva maggior facilità (o minore difficoltà) di guida. La sola macchina che in certi tipi di circuito aveva potuto seriamente opporsi alla "monoposto" Alfa Romeo era stata la "16 cilindri" Maserati, che aveva queste caratteristiche: motori di 4000 cmc., potenza 280 cavalli, peso 1100 kg., velocità oltre 250 km. all'ora, rapporto potenza-peso kg. 3,900 per cavallo. La prevalenza, o l'equivalenza, di questa vettura era limitata ai percorsi veloci. Ma erano nettamente inferiori le qualità di decelerazione

DOPO AVER CONCORSO ALLA CONQUISTA DI NUMEROSI PRIMATI MONDIALI DELLA NOSTRA AVIAZIONE E DELLA NOSTRA AERONAUTICA

ASSO AVIO

Il lubrificante nazionale è ancora una volta fattore di vittoria per l'Ala italiana contribuendo al perfetto funzionamento dei motori nella corsa ISTRES-DAMASCO-PARIGI.



ASSO AVIO

IL LUBRIFICANTE PERFETTO PER:

**AVIO
MOTO
AUTO**



Produzione della: S. A. MONTECATINI - MILANO - Via Principe Umberto, 18

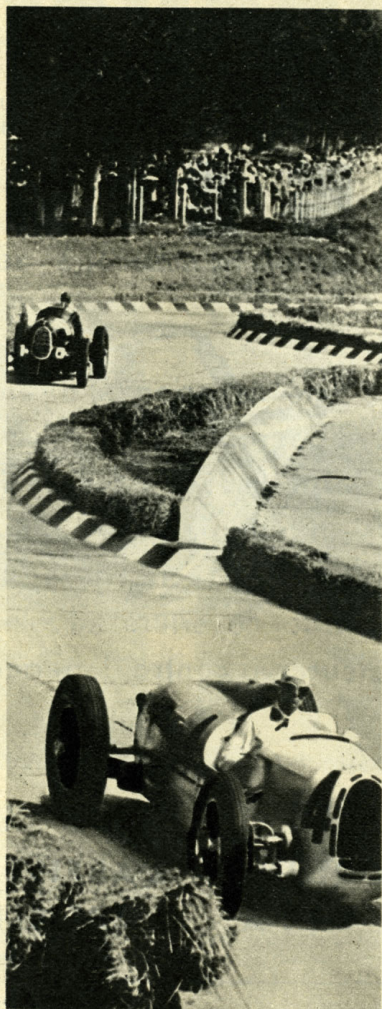
(rilevante peso) le qualità di manovrabilità, la stabilità laterale. Maggiore era il consumo (maggiore numero di rifornimenti) di carburante e di gomme.

La formula libera aveva, dunque, affermato, contrariamente a quella che era considerata una inoppugnabile esperienza, che la potenza e la velocità non erano il solo fattore determinante. Ma che lo erano anche, e in misura e forma non inferiori, anche le altre doti accessorie che si potevano riassumere sotto la definizione di possibilità di impiego. E che esisteva un tipo di vetture di cilindrata media, di peso medio, di ingombro medio la quale consentiva, complessivamente, i risultati migliori.

In regime di formula libera, la velocità delle vetture da corsa aveva attinto il limite dei 250 km. all'ora e fu allora, di fronte a una serie di incidenti, che si imputarono esclusivamente alla velocità che si pensò di porre un freno ai possibili ulteriori incrementi o, quanto meno, di circoscriverli entro limiti che la stessa tecnica avrebbe dovuto stabilire. E dalla formula libera si passò alla formula attuale, che prevedeva due limitazioni: il peso e la sezione minima trasversale delle carrozzerie. Teoricamente si poteva credere di essere nel vero. Fu la tecnica dei costruttori che dimostrò che le limitazioni, in pratica, non avrebbero servito; e fu la stessa tecnica, tuttavia, che studiò e realizzò quei progressi per i quali meno arrischiato si dimostrò l'impiego di macchine che fecero passare di colpo da 250 a 300 km. all'ora e che poi, man mano, anche questo altissimo limite superarono.

Risiede praticamente in questo il valore tecnico di una formula che pure non avendo condotto la costruzione da corsa dove teoricamente si voleva che andasse, ha determinato il più ragguardevole progresso costruttivo che si sia mai registrato in campo automobilistico dal giorno in cui si tentò e si arrivò a disciplinare gli sforzi, le tendenze e gli intenti.

La formula che finisce col Gran Premio d'Italia a Livorno passerà alla storia dello sport automobilistico sotto la definizione di formula della libertà di cilindrata e del peso massimo. In pratica i risultati che essa ha determinato sono da ricercare in ogni campo della costruzione. Si è condotta, fondamentalmente, una serrata battaglia contro il peso e di per se stessa questa sarebbe una prima motivazione positiva in quanto nella costruzione automobilistica il peso è appunto il nemico fondamentale da vincere. Ma, parallelamente, si è condotta una vittoriosa battaglia sia nel campo dei motori dai quali si sono ricavate potenze specifiche sempre più elevate assieme ad altissime doti funzionali, sia nel



campo dei telai, delle sospensioni, dei freni, delle carrozzerie. E i risultati possono così, semplicemente, riassumersi: entro il limite massimo di peso concesso (750 kg.) identico a quello liberamente accettato in regime di formula libera, la cilindrata dei motori ha potuto salire da 2654 cmc. ("monoposto" iniziale) a oltre 6000 cmc. (motori Auto Union); la potenza da 200 cavalli circa a oltre 500 (motori Auto Union e Mercedes); la velocità da 230-250 km. ora a 330-350 km. ora; il rapporto peso-potenza da kg. 3,750 per cavallo ("monoposto" iniziale) a kg. 1,5 per cavallo (Auto Union e Mercedes). In pari tempo sono nettamente migliorate le doti di stabilità in direzione alle alte velocità (sospensioni indipendenti, integrali) quelle di penetrazione (carrozzerie aerodinamiche) quelle di stabilità laterale e di complessiva manovrabilità, assurte a un livello altissimo soprattutto per merito delle "8" e "12" cilindri Alfa Romeo, apparse meno potenti e meno veloci delle vetture germaniche, ma di esse infinitamente meglio impiegabili in circuiti stradali accidentati.

La elencazione schematica di risultati e dei mezzi impiegati non illustra, naturalmente, su ogni dettaglio, come converrebbe fare se la sovrabbondantissima materia di ogni tema non richiedesse addirittura un capitolo a parte. È giocoforza limitare a pochi cenni soltanto. La battaglia contro il peso si è valse soprattutto dei sempre più sorprendenti ritrovati della metallurgia moderna. Acciai ad altissima resistenza e di basso peso specifico, leghe speciali di alluminio, eccetera. La tecnica, inoltre, ha soccorso. La tecnica che ha ridotto il peso dei telai sopprimendo organi, sostituiti con altri meno pesanti e più efficaci: eliminazione delle balestre, barre di torsione, sospensioni idrauliche, eliminazione di assali, telai a colla in tubi, soppressione di trasmissioni, tamburi dei freni in alluminio, cilindri, eccetera. Auto Union è un esempio tipico di questa rivoluzione di concetti: telaio a tubi, motore posteriore (eliminazione delle trasmissioni) barre di torsione, carrozzeria ultra leggera, in talune parti addirittura ridotta a spessore di foglio. Nel campo dei motori l'assillo maggiore è stato di avere la più alta potenza specifica e il più ridotto peso, malgrado l'incremento inevitabile della cilindrata. I risultati sono stati eccezionali. In taluno dei casi si sfiora la potenza specifica di 100 cavalli per litro. Le alte cilindrata hanno imposto un rifacimento totale degli schemi costruttivi dei motori. Si è ricorsi al frazionamento unitario (12 e 16 cilindri) onde attingere ugualmente alti regimi di rotazione senza condizioni troppo gravose di lavoro degli organi in movimento: alberi motore, bielle, pistoni. La velo-

CARBURATORE WEBER

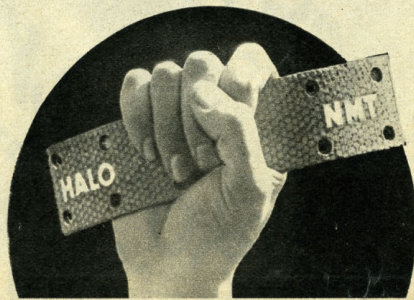
IL PREFERITO DELL'AUTOMOBILISTA
IL PIÙ ECONOMICO A PARITÀ DI POTENZA
IL PIÙ RICCO DI UTILI DISPOSITIVI
IL PIÙ COMPLETO

NEL VOSTRO INTERESSE:
ADOTTATELO!

EDOARDO WEBER - FABBRICA ITALIANA CARBURATORI
BOLOGNA - VIA CAIROLI 3° - TELEFONO 22-356

CONCESSIONARI DI VENDITA NELLE PRINCIPALI CITTÀ D'ITALIA

IL DESTINO IN PUGNO!



CON LE GUARNIZIONI PER FRENO
HALO NMT

che vi permettono
A QUALUNQUE VELOCITÀ
IN QUALUNQUE CONTINGENZA
DI FRONTE A QUALUNQUE
IMPROVVISO OSTACOLO
d i e s s e r e

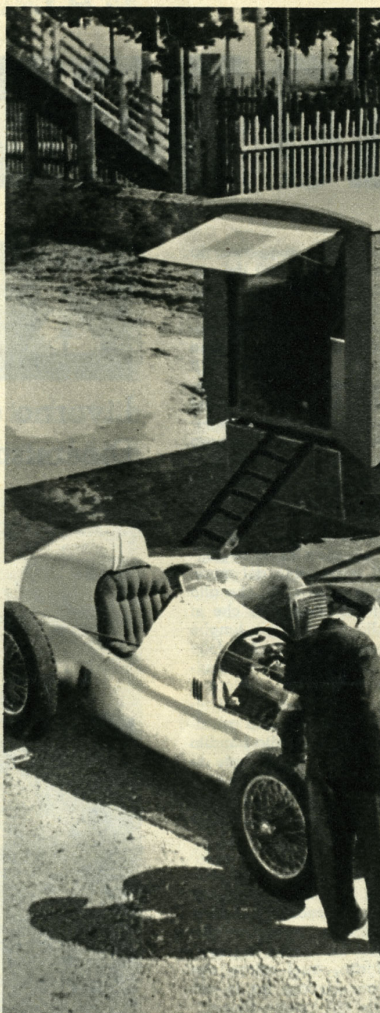
**I V E R I P A D R O N I
DELLA VOSTRA VETTURA**

S.A.T.A.M.V. - SOC. ART. TECN. AUTO MOTO VELO
Milano - Via L. Settembrini N. 31-33 - TEL. 25145-22774 - Roma - Via Castro Pretorio, - Tel. 44471

cità lineare dei pistoni del motore Auto-Union resta così entro limiti di sicurezza. Mercedes, tuttavia, col suo ultimo motore di 5000 cmc. a otto cilindri in linea, gira a 6000 giri al minuto ugualmente. La potenza ricavata da questo motore dalle grandi masse in circolazione e le sue doti di funzionamento costituiscono un autentico piccolo miracolo tecnico. La qualità dei materiali impiegati non deve essere estranea a questa realizzazione. Altro motore ammirevole: il "12" cilindri Alfa Romeo di 4500 cmc., di 450 cavalli di potenza a un regime di 6000 giri. I motori Auto Union sfiorano il regime di 5000 giri al minuto, ma la loro cilindrata è sensibilmente più alta, circa 6500 cmc.

La tecnica della vettura da corsa ha, dunque, enormemente progredito durante i quattro anni di validità della formula che scade. Lo affermano i dati più sopra schematicamente elencati e più ancora i risultati di talune gare caratteristiche quali possono essere considerate il Gran Premio di Tripoli, il Gran Premio dell'Avus, il Gran Premio di Germania, la Coppa Acerbo, il Gran Premio di Monaco, tutte corse che per il tipo di circuito sul quale si svolgono possono essere considerati come gli indici infallibili di un metro — la velocità media oraria — che raramente falla o trae in inganno. Nel quadriennio 1934-1937 sono anche sensibilmente diminuite le cifre degli incidenti di strada. Si è rimasti, comunque, enormemente lontani dal triste bilancio del 1932, che fece salire a quattordici gli incidenti mortali. Non era, dunque, la velocità il fattore negativo. La velocità come pericolo è sempre un fattore relativo. Vale a dire la velocità in se stessa non è pericolosa; lo è in dipendenza diretta delle condizioni nelle quali questa velocità è sviluppata. Cioè in dipendenza delle strade dei circuiti o degli autodromi e delle qualità del mezzo meccanico che il pilota guida attraverso le difficoltà delle piste e delle strade. L'applicazione delle ruote indipendenti ha enormemente contribuito a ridurre il pericolo delle alte velocità, sottraendo il telaio della macchina ai pericolosi sobbalzi inevitabili con sospensioni normali, attraverso il lavoro delle sospensioni stesse, si tratti di sospensioni, a barre di torsione, si tratti di altri sistemi lavoranti allo stesso scopo. L'adozione di queste ruote indipendenti che ha reso possibile, se non agevole, la corsa delle macchine su strade di profilo normale a velocità dell'ordine di 300 km. all'ora, avrebbe dovuto anche contribuire a risolvere, in parte almeno, il problema delle gomme per il minore carico su di esse gravante o per le migliori condizioni di lavoro.

E' stata la tecnica della costruzione e gli enormi progressi raggiunti in fatto di velocità e di potenza che hanno impedito la risoluzione integrale di così importante problema. E,



in parte, è stata anche la stessa formula che lo ha impedito. Perché l'esperienza ha dimostrato che la gomma cedeva non tanto per i puri e semplici effetti della velocità, quanto per il lavoro di demolizione che su di esse originavano le alte potenze nel periodo delle accelerazioni. Con un peso aderente non superiore ai 500 kg. sulle ruote motrici e oltre 500 cavalli si ha un eccesso di potenza che in certe determinate condizioni (accelerazioni partendo da basse velocità) produce il fenomeno del "patinamento" delle gomme sul terreno, che diminuisce man mano aumenta la velocità. Le alte temperature che si sviluppano per questo pericolo minano la gomma nel suo punto più delicato, cioè nel punto di unione di due strati eterogenei quali la carcassa e lo strato esterno di gomma. La forza centrifuga alle alte velocità di rotazione determinava nel pneumatico così intimamente minato, il fenomeno del distacco del battistrada. Un maggior peso aderente o meglio ancora una riduzione del carico unitario mediante la trasmissione integrale su quattro ruote invece che su due, avrebbero, probabilmente, avviato a soluzione anche questo problema. Ma è cosa dell'avvenire anche questa, come tutte quelle affidate allo studio dell'uomo e all'esperienza.

La formula 1934-1937 con il Gran Premio d'Italia di quest'anno troverà dunque la sua conclusione. E' un trapasso tecnicamente importantissimo perchè mette fine a un periodo di eccezionali progressi in ogni settore della costruzione da corsa e a una supremazia che non si può negare alla costruzione germanica. In questo quadriennio la tecnica ha vinto alcune delle sue più belle battaglie e bisogna darle atto di questo successo. La formula che viene a quali risultati porterà? Non più un peso massimo ma un peso minimo; non più una libertà assoluta di cilindrata, ma un limite preciso; non più i soli motori sovralimentati ma anche quelli senza compressore. Una inversione di posizioni completa? Teoricamente forse sì. Ma in pratica? L'esperienza recente dimostra che le affermazioni "a priori" possono divenire ben presto errate o arbitrarie. Non ci pronuncieremo, almeno per ora. Meglio fare il saluto delle armi a questa formula che se ne va, che è stata maestra di insegnamenti e prodiga di risultati che gli stessi compilatori forse quattro anni or sono erano ben lungi dal sospettare. Per noi italiani è forse anche un periodo di inferiorità che si conclude. Sarebbe bello e promettente che sull'ultimo pennone salisse il tricolore italiano: come un nostro contributo alla formula che scade e come un segno premonitore di una riscossa auspicata e non impossibile.

Corrado Filippini

I T A L I A

IN

E ALL'

CORSA MOTORCICLISTICA "MILANO-ROMA-TARANTO"

CIRCUITO AUTOMOB. E MOTOC. DEL VALENTINO

GRAN PREMIO DI TRIPOLI - II. CIRCUITO DI NAPOLI

CIRCUITO AUTOMOB. E MOTOCICL. DELLA SUPERBA

CIRCUITO DI MILANO - CIRCUITO DEL GARDA - 24 ORE DI PISA

TROFEO TURISTICO DELLA R. F. M. I. - CORSA SUSÀ - MONCENISIO

XVIII BIELLA OROPA - CIRCUITO DI S. REMO - GRAN PREMIO DI ROMA - ECC. ECC.

GRAN PREMIO DI TUNISI - GRAN PREMIO AUTO E CRITERIUM DI MONTLHERY - CIRCUITO DI LON

GRAN PREMIO DI PROVENZA - BOL D'OR - GRAN PREMIO D'EUROPA

24 ORE DI LE MANS - CIRCUITO DI LUGANO - GRAN PREMIO DI GINEVRA

TOURIST TROPHY INGLESE - GRAN PREMIO DELL' A. C. DI FRANCIA - ECC. ECC.



IN OGNI GARA E COMPETIZIONE
TRIONFA
PISTONE BORGIO

SEDE: TORINO - VIA NIZZA 173 - FILIALE: MILANO - VIA F. FILZI 14

SCENARIO E REGIA DEL XV

La fiorente città labronica, adagiata lungo l'aspra costa tirrenica, la città inghirlandata di tamerici e di oleandri che il libeccio affatica con rude carezza, conserva ancora molti dei suoi caratteri originali che distinguono la gente marinara da quella continentale, e che alimentano quell'ansia giovanile di conquista, quel fervido palpito di vita, proprio delle città d'avvenire. Giovane atleta che nessuna corazza di pesanti tradizioni impaccia e costringe, sta nell'agone della vita moderna con la sicura giocondità dei forti a cui i faticosi ludi generano non già stanchezza, ma nuova energia. Se ad ogni nome delle città italiane sorride dal sole, incoronate di gloria può corrispondere nella lingua nostra una parola che ne esprime il carattere essenziale, la parola corrispondente per Livorno è: **esuberanza**.

Ce la suggerisce la fisionomia stessa della città che, affermandosi già dai primi passi ardita e conquistatrice, imprigionò tanto spazio e tanta luce nelle sue piazze, nelle sue vie aperte alla verde

ubertosità dei colli: ce la suggerisce la inescausta forza del lavoro, virtù del popolo labronico, sostenuto da una decisa volontà di conquista.

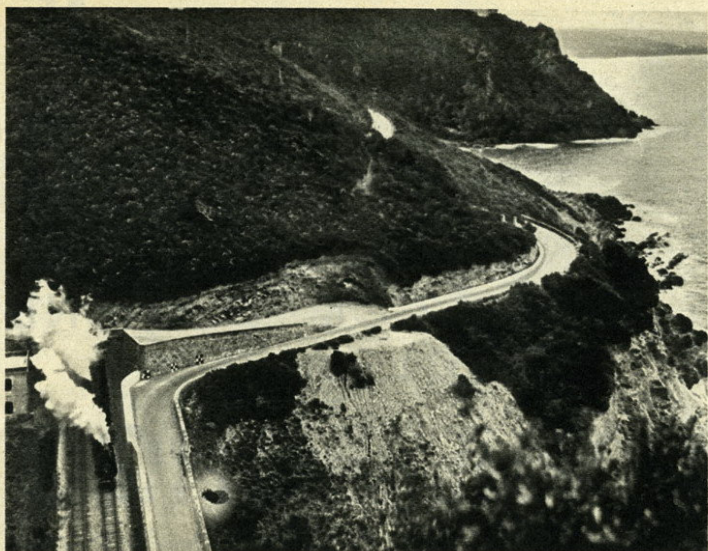
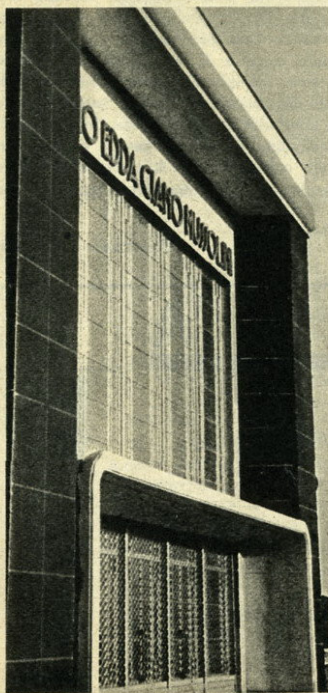
Fin dalle più recenti età di questa nostra "itala terra dalle molte vite", Livorno appare esuberante di giovinezza per il carattere della sua gente, in cui la modernità non è riuscita a cancellare del tutto i segni di una razza rude e impetuosa. Esuberante nel colore di intenso azzurro delle due riviere, in quello sflogorante dei tramonti d'oro e di porpora; esuberante di vegetazione ricchissima che fra i cupi lecci e le aeree ombrelle dei pini, superstiti da litoranee macchie impervie, intesse nei mesi estivi le ghirlande di oleandri a specchio del mare.

Esuberante anche nella voce, che alto parla per lei il flutto impetuoso che si frange sonoro sullo scoglio, con lunghe risonanze, quasi applausi lontani di folle acclamanti allo spettacolo delle scapigliate gare dei cavalloni; alto parla per lei il vento che le reca i sospiri, gli effluvi dei lidi lontani. Città pronta ad affermare il novissimo verbo di vita bandito da un regime valorizzatore di tutte le virtù della stirpe, vedrà fra le prime città italiane la realizzazione delle più ardite speranze verso le quali tende, con sicura fede, la Patria fascista.

Livorno si presenta al forestiero con le due prerogative: lo spazio, l'ampiezza, la verdeggianti vegetazione, il colore. Colore del tutto locale, inconfondibile, quel colore che fu ed è tuttora ispirazione a opere pittoriche, quel colore che può far considerare Livorno fra le più rinomate città delle più famose riviere.

Non solenni ruderi, non magnificenze di edilizia monumentale, non templi famosi. Ultima nata fra le città principali d'Italia, Livorno ha un'edilizia tutta sua particolare, con ricordi dell'aureo tempo mediceo, ma senza preziosità artistiche da fermare il passeggero. I suoi monumenti sono torri e fortificazioni: e anche in questo emerge il carattere marinaro della città, sorta da un oscuro villaggio marino fiorito intorno all'ampio faro del Porto Pisano. Ma pur senza rarità architettoniche, Livorno ha una fisionomia propria con piazze e strade ampie e luminose che determinano il suo carattere di città già ricca e fiorente, porto frequentatissimo dove i traffici erano attivi ed attiravano da ogni parte di Toscana e d'Italia ricchi mercanti ed attivi commercianti.

Da molti indizi si rileva la potenzialità di Livorno ad espandersi ed a primeggiare tra le città italiane. La sua posizione sul mare, che è la prima fonte della



XVII COP

Livorno città marinara e fiorita - Carattere e os
Dinamismo al cento per cento - Tradizioni spo



sua ricchezza, le dà anche un fascino particolare. Poche passeggiate al mondo possono competere con la passeggiata a mare che si distende dal Cantiere Orlando lungo la riva alberata fino all'Accademia Navale, per inoltrarsi negli incanti dell'Ardenza e lanciarsi poi, per il Viale Vittorio Emanuele III verso Antignano, giù giù fino al Boccale, a Quercianella e Castiglione.

La vera costa azzurra, a cui non è mancata altro che la sapiente valorizzazione turistica.

Livorno ha, dunque, l'attrezzatura necessaria ad espandersi senza limiti, a seconda che le richiederanno i sempre nuovi bisogni delle sue fiorenti e rifiorite industrie, e del suo nuovo porto, specialmente creato con tale larghezza di vedute da servire ad un traffico che rinnovi le antiche gloriose tradizioni livornesi. Essa è già sulla via per realizzare quelle conquiste che la nuova vita fascista ha affrettato per lei, considerandola un organismo vivo e ancora in via di sviluppo, atto ad assicurarle le nuove idee ed a raggiungere sollecitamente le mete segnate. Il suo nuovo porto, creato nel segno del Littorio, ne è una prova luminosa. Merita Livorno la considerazione e l'impulso che il Fascismo sa e può dare a chi si conquista la sua fiducia. La sua breve storia è storia di fedeltà e di eroismo, di pazienza e di ardimento. Sebbene Livorno non viva della sola vita balneare, pure nella stagione estiva essa ha maggiore movimento e modifica radicalmente il suo costume di vita ordinaria.

Famosi, anche per il passato di splendore, quando accoglievano il fiore della eleganza e dell'aristocrazia italiana, gli Stabilimenti balneari Pancaldi, Acquaviva, Trotta, Scoglio della Regina, il Lido di Ardenza e il Bagno Roma di Antignano.

IL RAPPRESENTA

**Il Ministro Segretario
ha incaricato il conte
rappresentare il Dire
XV Gran Premio d'Ita**

Numerose le iniziative di ogni genere, comprese quelle artistiche musicali che un Comitato sorto per rivalizzare Livorno balneare, il "Comitato Estate Livornese", escogita per dare al soggiorno labronico tutte le attrattive più ricercate. Esposizioni di arte che si tengono allo Stabilimento "Acque della Salute", altra ricchezza di Livorno la cui Acqua del Corallo è nota in tutto il mondo, e di cui si sperimentano, con sempre maggiore successo, le virtù terapeutiche di un ricco bacino termo-minerale. Stagioni d'opera a cui diede sempre il lustro della sua alta direzione il Grande musicista, il Genio livornese Pietro Mascagni.

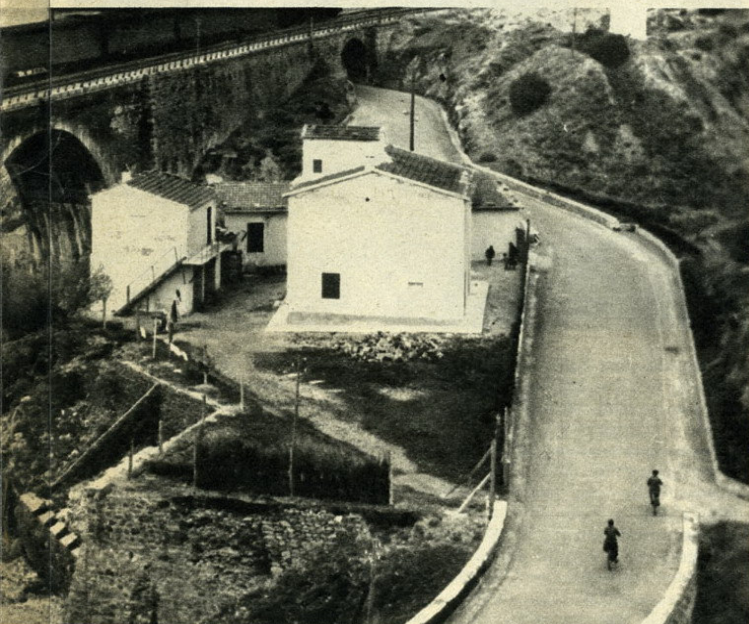
Ormai Livorno non è più soltanto la Città dei Quattro Mori e delle triglie, si è imposta con la sua attrezzatura di città civile, colta, piena di belle iniziative; è la Città marinara che nel Cantiere, ora Odera-Terzi-Orlando, varò le navi più potenti per la difesa della Patria; che forgiò maestranze brave e ardite, il cui lavoro ebbe ed ha tuttora glorificazione nelle sagre meravigliose che sono i "vari".

E' la città della grande Università marinara, di quella gloriosa Accademia Navale che educò ad un'alta scuola di di-

V GRAN PREMIO D'ITALIA

PA CIANO

ospitalità della gente tirrenica - Le sue industrie sportive e turistiche della città dei Quattro Mori



NTE DEL PARTITO

del Partito S. E. Starace
Alberto Bonacossa di
ttorio del P. N. F. al
lia - XVII Coppa Ciano

sciplina e di sapere schiere di eletti ufficiali, pronti a difendere la Patria e a morire per lei, pronti e capaci di onorarla con la loro cultura e gentilezza per tutti i paesi della terra.

E' la città marinara per eccellenza, perchè fra il Cantiere, ove dura è la fatica, e l'Accademia, dove altrettanto duro è l'allenamento alla vita divenuta missione, compendia tutto il lavoro materiale e morale che si richiede per difendere e sostenere la Patria. Qui si apprestano forti strumenti di difesa e di offesa, là si forgiemo forti spiriti pronti al sacrificio.

La città marinara si fa di giorno in giorno più ricca di industrie. Intorno al suo nuovo porto, in un'ampia zona industriale sono sorti recentemente stabilimenti poderosi, ed altri via via ne sorgono. Fra essi degno di particolare menzione, è lo stabilimento della Società Metallurgica Italiana, uno fra i primi d'Italia, nel suo genere. In questi ultimi anni poi, altri Stabilimenti di una grande importanza sono sorti a Livorno, proprio nella Zona Industriale, adiacente al nuovo porto, ove le numerosissime ciminiere che si scorgono a chi in ferrovia si reca colà, stanno a dimostrare la pulsante vi-

rità industriale di questa operosa e produttrice città.

Negli ultimi cinque anni la costruzione è stata intensa, fervente il lavoro di impianti; l'ultima costruzione, quella poderosa ed imponente della A.N.I.C. va considerata come certamente più grandiosa delle altre. E' recente la comunicazione fatta dal Capo del Governo in materia di autarchia nazionale relativa alla autonomia dei carburanti, e l'annuncio del prossimo esercizio di un potente Stabilimento a Livorno che, insieme all'altro minore di Bari, daranno all'Italia la completa autonomia dei carburanti.

Di fronte a questa fervente operosità marinara, industriale e commerciale, non poteva essere trascurato il lato turistico, chè, lo abbiamo già detto, Livorno possiede dei dintorni veramente pittoreschi, sì che il forestiero sa di trovare in questa residenza tutti i conforti di una città mirabilmente attrezzata e gli svaghi di una comoda villeggiatura.

Si può senz'altro dire che i frutti di questo lavoro di valorizzazione si sono cominciati ad avere quest'anno, in cui è stato raggiunto il massimo, rispetto agli anni passati, come indice turistico. Livorno pullula di forestieri, anche di passaggio, le macchine straniere transitano numerosissime: dal nord e dal sud convergono nella "Rosa del Tirreno" in questa città luminosa, dal clima salubre e temperato, e nei suoi dintorni pittoreschi: Ardenza, Antignano, Quercianella, Castiglioncello. Il sobborgo di Ardenza con la sua meravigliosa Rotonda sul mare, che è poi la località ove è posto il traguardo della classica corsa automobilistica "Montenero", con la sua pineta riposante, di fronte al mare aperto, è uno dei più suggestivi d'Italia.

Dal lato sportivo la città labronica è mirabilmente attrezzata; essa non ha niente da invidiare alle consorelle del-

la sua levatura; ma, sotto certi aspetti, supera il confronto.

Il maggiore e più importante impianto sportivo è il superbo Stadio "Edda Ciano Mussolini", costruito quattro anni or sono per volontà di un uomo che è oggi di nuovo a capo della Sede provinciale del R.A.C.I. Lo stadio è capace di contenere comodamente 20.000 persone; ha impianti modernissimi, comode tribune coperte, naturalmente congiunte da un anello di gradinate; nella costruzione e nel disegno, lo stadio livornese assomiglia molto a quello fiorentino; è un po' più piccolo, ma forse più armonioso. E' là che la maggior parte dell'attività sportiva livornese ha il suo svolgimento. La località è meravigliosa situata com'è a metà strada da fra S. Iacopo ed Ardenza, a pochi passi dalla Rotonda ardenziana, che sarà teatro del XV Gran Premio Automobilistico, suggestiva incantevole prima tappa dei dintorni di Livorno, con lo sfondo del mare e la cornice dei colli di Montenero.

Non a torto il signorile sobborgo è stato sempre prescelto per lo svolgimento di ogni attività mondana, sportiva, turistica; ecco infatti ad appena 100 metri dallo Stadio affacciarsi il rinnovato Ippodromo di Ardenza, da appena due mesi inaugurato per le corse notturne al galoppo.

La città di Livorno, sportivamente, si è ormai imposta all'attenzione di tutta Italia, sì che la sua scelta per la disputa della più grande corsa automobilistica dell'annata non ha sorpreso nessuno. E' di ieri la significativa vittoria dell'anno livornese, ai Campionati europei, quell'anno additato ad esempio ai giovani cultori dello sport remiero; è ancora recente la vittoria degli schermidori italiani a Parigi, e più precisamente di Marzi, uno schermidore uscito dalla scuola livornese dei Nadi.

Non si può negare che Livorno è ora in pieno sviluppo; è nel suo periodo più felice; le iniziative non difettano; col sorgere di nuovi importanti Stabilimenti industriali che onoreranno l'Italia, ecco crearsi nuove strade, ecco por mano ad abbellimenti turistici, poichè se è vero che questa città deve la sua vita ai traffici marittimi, è altrettanto evidente l'utilità e la necessità di sfruttare le sue bellezze naturali, di porre nel suo giusto rilievo la suggestività dei suoi dintorni, così da offrire al turista un soggiorno veramente incantevole.

L'impulso che la città ha ricevuto dal Fascismo è stato possente. Una mano usa a reggere la barra e a segnare gesti decisivi l'ha guidata nella nuova via di luce. Costanzo Ciano, figlio di questo po-

polo che gli diede tutto il suo vigore, il suo coraggio, le sue virtù civili, ha amato ed ama Livorno di tenerissimo ed orgoglioso amore. A lui si deve lo sviluppo rapido e sicuro della città, ormai fra le prime città italiane. La fede che fa credere nel Duce e nel Fascismo, il popolo di Livorno la possiede, ferma e incrollabile, perchè la vide splendere in Costanzo Ciano e ne fu seguace, con Lui alla testa, nei giorni duri della dura vigilia. E' questa fede che oggi dà ala e ardore ad ogni opera, e che farà Livorno degna del suo figlio Grande, gemma fulgida del sero della Patria Imperiale.

Tale la città che si appresta ad ospitare le decine di migliaia di persone che il 12 settembre converranno da ogni parte d'Italia attratte dall'importanza dell'avvenimento sportivo, veramente eccezionale; costoro avranno largo modo di apprezzarne le bellezze e la sua tradizionale ospitalità.

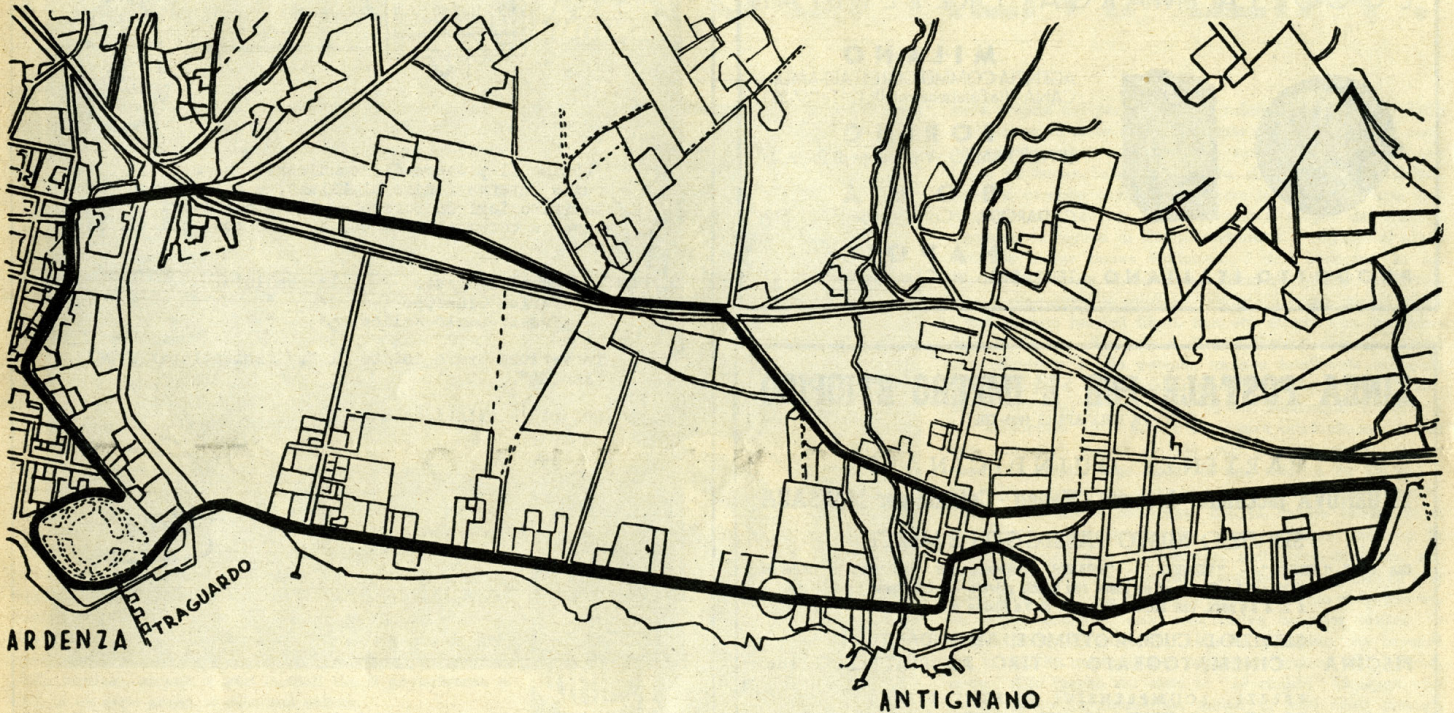
Aldebaran





XV GRAN PREMIO AUTOMOBILISTICO D'ITALIA XVII COPPA CIANO

LIVORNO - 12 SETTEMBRE 1937 - XV - ORE 15



PERCORSO Km. 7 - GIRI 55 - Km. 385

**FREDDIE BARTHOLOMEW • SPENCER TRACY
LIONEL BARRYMORE**

IN UNA SCENA DEL FILM

CAPITANI CORAGGIOSI
DELLA METRO GOLDWYN MAYER

Regia di **VICTOR FLEMING**

“Grande come il mare che gli dà vita” la frase che accompagna il film. Nella sua sintesi essa esprime quel complesso di fattori che impongono il lavoro fra la migliore produzione cinematografica di oggi. Il primo elemento di giudizio e di richiamo di **CAPITANI CORAGGIOSI** è il soggetto tratto dall'omonimo popolare romanzo di Rudyard Kipling. Non è questo il primo libro di risonanza mondiale che la Metro Goldwyn Mayer porta sullo schermo, e l'esperienza ha dimostrato che quando questa Casa assume un compito del genere lo porta a termine con scrupolosità ed efficacia senza pari. Che la prova sia felicemente riuscita anche questa volta lo confermano i critici inglesi ed americani, i quali scrivono che se Rudyard Kipling avesse potuto presenziare la visione, sarebbe rimasto semplicemente entusiasmato per la bellezza e soprattutto per il verismo delle scene. Giudizio significativo di competenti che individua il capolavoro. La messinscena merita un capitolo a parte. Ci limiteremo a dire che dalla movimentata pesca nei mari del nord, alla emozionante gara in pieno oceano fra i bastimenti pescherecci, da tutti i quadri si irraggia una luce vivida di umana realtà, che colpisce persone, fatti e cose dell'ampio e suggestivo mondo oceanico. Coloro che si commossero alle palpitanti scene di “La Tragedia del Bounty” non rimarranno insensibili davanti a quelle di **CAPITANI CORAGGIOSI**, vivificate come sono dallo sfondo grandioso e della interpretazione sentita di un eccezionale complesso artistico.

FREDDIE BARTHOLOMEW, il piccolo Davide Copperfield e **SPENCER TRACY**, l'ex prete di “San Francisco”, reggono il filo dell'avventurosa vicenda. Perfetto il primo nelle vesti di un signorinetto viziato che il caso sbalza all'improvviso nella realtà di un mondo fra i più rudi e altrettanto perfetto il secondo nella pittoresca tela di pescatore. Efficacissimi ambedue nei trapassi dell'affetto che progressivamente li lega.

LIONEL BARRYMORE fa da capo ciuma con la ormai consueta abilità che lo distingue, qualunque sia il personaggio affidatogli; Melvyn Douglas, Mickey Rooney ed altri della stessa forza completano l'interpretazione.

VICTOR FLEMING, il regista, aiutato da mezzi tecnici e artistici profusi senza parsimonia, è riuscito mirabilmente a far vibrare sullo schermo la materia preziosa del libro.

CAPITANI CORAGGIOSI si proponeva di essere, ed è, l'esaltazione dell'uomo che dal mare trae il suo motivo quotidiano di vita e di lotta, affrontandone le calme e le tempeste con la spontanea serenità che a lui viene dal doppio azzurro del cielo e del mare in cui vive immerso.

