

RACI

settimanale del motore dello sport e del turismo



La spettacolosa partenza del XV Gran Premio d'Italia sul circuito di Livorno

DIREZIONE
REDAZIONE
E AMMINISTRA-
ZIONE: ROMA
- VIA PO, 14 -
TELEFONI
850.851 - 850.852
850.853 - 850.854
ABBONAMENTO:
ITALIA, IMPERO
E COLONIE: L. 25
- UN NUMERO
CENTESIMI 50

RACI

settimanale del motore dello sport e del turismo

CONCESSIONARIA
ESCLUSIVA
DELLA PUBBLI-
CITÀ: UNIONE
PUBBLICITÀ
ITALIANA - SE-
DE CENTRALE:
MILANO - PIAZZA
DEGLI AFFARI
- PALAZZO DELLA
BORSA - (SUCCUR-
SALI 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

Quando mesi or sono venne deciso di far correre il XV Gran Premio d'Italia a Livorno, sul percorso dell'ultima Coppa Ciano, abbinando in una unica denominazione le due gare, molti furono coloro che giudicarono audace trasferire dal vecchio e glorioso autodromo di Monza la massima competizione automobilistica italiana.

Il trasferimento, obiettavano in molti, pur non alterando i motivi tecnici della competizione, pur non modificando i risultati della contesa, finirà per danneggiare il lato spettacolare della gara che pareva trarre soprattutto dalla vicinanza della grande metropoli lombarda, il maggior contributo di pubblico. Per i milanesi, incalzava il coro dei critici, la corsa di Monza era ormai una tradizione che superava in un certo senso l'interesse e la passione sportiva del cimento. Ancora più audace veniva poi considerato il trasferimento sotto l'aspetto organizzativo: si dubitava, infatti che da Monza la complessa ed enorme macchina organizzativa, che contava un decennio di gloriosa esperienza, potesse facilmente trasferirsi altrove.

Con tutti questi dubbi e con tutte queste perplessità si venne alla giornata del 12 settembre. Dubbi e perplessità che, poichè senza reticenze sin dalla vigilia si prevedero i risultati tecnici, si assommavano in due semplici e sole parole: organizzazione e pubblico.

Ed il XV Gran Premio d'Italia, svoltosi domenica sul circuito dell'Ardenza, ha consacrato dinanzi ad un pubblico enorme il trionfo di una superba, impareggiabile, perfetta organizzazione.

Da questa constatazione, che noi precisiamo con legittimo orgoglio, scaturiscono due considerazioni, brevi, precise, lineari: vitalità del Gran Premio d'Italia: maturità ed efficienza delle Sedi Provinciali del RACI.

Il Gran Premio d'Italia, con il suo immenso e glorioso passato, con il suo fulgido albo d'oro

che assomma nei suoi nomi e nelle sue cifre la storia dell'automobilismo italiano, è una gara che è divenuta una espressione viva e simbolica dello sport italiano; una competizione che si è inserita superbamente nel calendario dello sport italiano; una competizione verso la quale, indipendentemente dal luogo ove la contesa si svolge ed indipendentemente anche dai motivi tecnici, il grande pubblico sportivo vi confluisce da ogni parte d'Italia con sempre rinnovato entusiasmo, anche quando questo gran pubblico già in precedenza conosce la impossibilità di vittoria per i colori nazionali. Perchè il pubblico italiano, che in quindici anni di rinnovata vita nazionale ha conseguito una eccezionale sensibilità sportiva, si rende conto, subito, delle situazioni, ed anche senza la scorta ed il sussidio di particolarismi tecnici percepisce di colpo le condizioni nelle quali una gara si svolge. Per il XV Gran Premio d'Italia il pronostico era facile, era noto, non dava adito ad alcuna speranza: lo squadrone degli avversari era così formidabilmente compatto che poteva facilmente aver ragione anche di un eventuale e sempre prevedibile infortunio.

E questo eccezionale enorme concorso di pubblico ad una gara già prevista nei suoi risultati, rappresenta, per coloro che hanno la responsabilità del nostro avvenire automobilistico, il più grande, vero, e maggiore incitamento: la continuità di questa passione, non ottenebrata da quattro consecutive sconfitte, è una prova di fiducia verso la nostra industria automobilistica alla quale oggi, più che mai, incombe l'obbligo di non lasciarla andare delusa.

Alla consacrazione di quella che noi abbiamo chiamata la inesaurita vitalità del Gran Premio d'Italia ha fatto poi riscontro la piena maturità organizzativa delle Sedi Provinciali del RACI. Perchè la Sede di Livorno ha, con appassio-

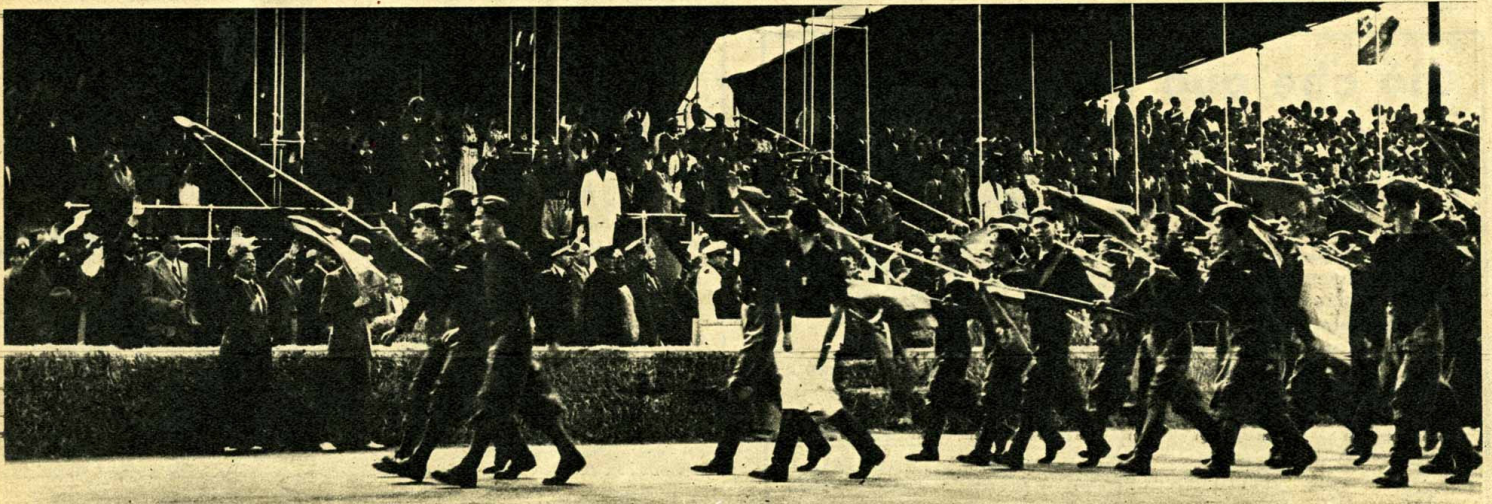
nata prontezza, collaborato alla riuscita di questo Gran Premio: ha risposto a tutte le esigenze che imponeva un onere come quello che si era assunto; e questa riuscitissima prova aggiunge un'altra maggiore benemerita a quelle conseguite nelle precedenti diciassette edizioni della Coppa che s'intitola all'eroe leggendario di Bucari. C'è in questa constatazione un senso di particolare, viva ed intima soddisfazione. In undici anni di vita unitaria le Sedi Provinciali del RACI hanno raggiunto una perfetta sensibilità: sono, attraverso sforzi continui, divenute organi così sincreticamente rispondenti alle direttive del centro e così disciplinatamente comprese delle esigenze molteplici della loro vita organizzativa, da costituire un magnifico ed agile complesso di quadri pronti ad essere repentinamente mobilitati per ogni evenienza.

Il trasferimento del Gran Premio da Monza a Livorno ha anche, quindi, il valore di un riscatto collaudo e di un utile insegnamento.

Siamo per dire infatti che ogni altra Sede Provinciale potrà, come appassionatamente ed entusiasticamente ha fatto Livorno, dare nell'avvenire la più efficace collaborazione alla riuscita di manifestazioni sportive di così alto valore e di così alta risonanza internazionale. La Commissione Sportiva Automobilistica Italiana può contare sulla efficienza delle Sedi Provinciali ed i nostri tecnici sanno di trovare nei nostri dirigenti periferici, uomini preparati ed appassionati.

Convinti di questa certezza noi volemmo che i 92 gagliardetti delle Sedi Provinciali del RACI sventolassero a Livorno di fronte all'azzurro del mare tirreno.

E volemmo anche che, con spirito di cavalleria veramente italiana, essi salutassero l'ultima vittoria dei nostri leali competitori del Gran Premio d'Italia.

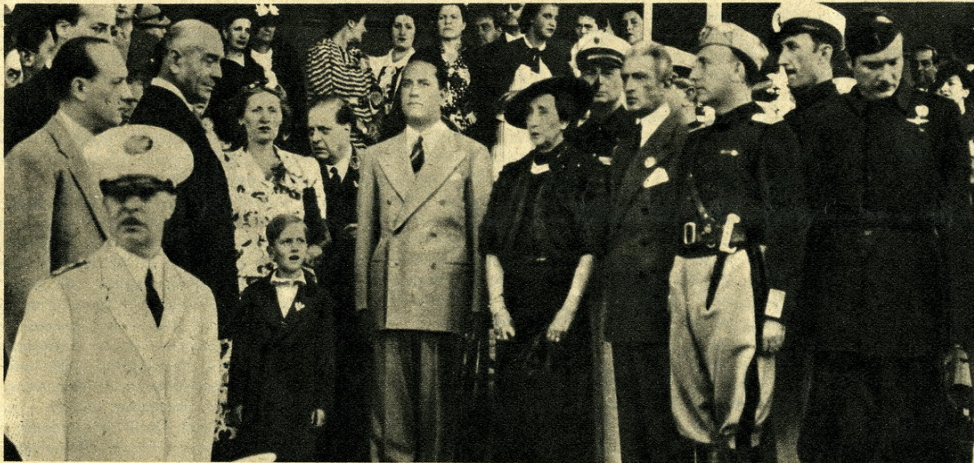


IL GRANDIOSO SUCCESSO DELL'EDIZIONE

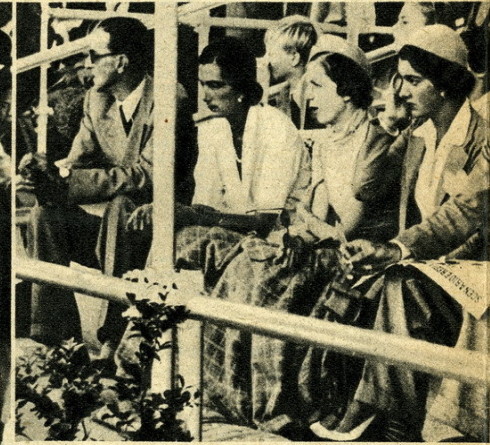
SUL CIRCUITO

dinanzi ad un pubblico enorme ed appassionato

IL XV GRAN PREMIO



S. E. Galeazzo Ciano e Donna Edda Ciano Mussolini nella tribuna d'onore



Le LL. AA. RR. la Principessa Maria, la Principessa Edda coi rispettivi consorti e dai figli, seguono



La massa nereggiante della folla che letteralmente assiepava le tribune...

Notte cupa, piena di minacce, quella che ha preceduto la gran giornata sportiva livornese. La dolce e ridente Riviera s'era ammantata di plumbee nubi e rabbioso mugghiava il mare, mentre lividi lampi rompevano l'oscurità seguiti dal sordo brontolio del tuono. Sarà proprio domani, in questo giorno tanto atteso che la pioggia vorrà fare la sua comparsa? Così, purtroppo, la pensavano i vecchi lupi di mare, che scrutavano sfiduciati il cielo. Ma Eolo, magnanimo e cavalleresco è intervenuto all'ultimo momento sciogliendo le briglie ai suoi focosi destrieri, che lesti e decisi si sono scagliati contro la spessa nuvolaglia scomponendola, diradandola. E Livorno, se pur scossa da lunghi brividi di freddo, s'è de-stata quasi chiara per accogliere la folla d'eccezione che dalle più remote contrade accorreva nel suo grembo per assistere alla gran prova.

Treni, battelli, corriere, automobili, financo le umili biciclette rigurgitarono incessantemente infinite teorie di sportivi, che si riversarono nelle vie, nelle piazze, invadendo i pubblici ritrovi.

Passione comprensibile la loro; chè questo Gran Premio d'Italia, giunto ormai al suo quindicesimo anno di vita, costituisce l'avvenimento più importante ed avvincente fra quanti si svolgono nel mondo automobilistico.

Tace abbandonato quest'anno l'autodromo di Monza; i bolidi scarlatti dell'Alfa e le argentee macchine tedesche hanno scelto per la loro tenzone l'interessante ed accidentato Circuito dell'Ardenza. E' qui, lungo i viali amenissimi che gli intrepidi piloti si disputeranno l'onore del primato e l'ambita, ormai storica "Coppa Ciano".

Quanti saranno stati gli spettatori che hanno gremito i sette chilometri del percorso? Azzardare una cifra non è cosa facile; forse ottantamila, forse centomila. Certo è che le capaci tribune scomparivano per quanto erano stracariche, il rettilo di Antignano nereggiava di folla, il recinto degli stalli era semi-invaso; presi d'assalto erano persino gli alberi non troppo distanti dalla pista ed i campanili di Ardenza e di Antignano, tutte le sporgenze più pericolose che acconsentissero lo spettacolo dei ruggenti bolidi, tesi nello spasimo della velocità. Ognuno cercava



Il Commissario Straordinario del R.A.C.I. Conte Bonacossa che rappresenta il Direttorio del Partito durante la gara



I gagliardetti di tutte le Sedi Provinciali del R.A.C.I.

LIVORNESE DEL GRAN PREMIO D'ITALIA

DELL'ARDENZA

nato, Rodolfo Caracciola su Mercedes vince

PREMIO D'ITALIA



Mafalda e la Contessa Iolanda accompagnate con vivo interesse le fasi della gara.



S. E. Costanzo Ciano e Donna Carolina assistono alla grande competizione

con ogni mezzo di conquistare un posticino e con ogni mezzo difendeva la sua conquista. E tale divenne la frenesia della moltitudine che ad un certo momento, travolti in vari punti del percorso sbarramenti e cordoni di agenti irruppe come una fiumana sulla pista.

Le Principesse di Casa Savoia: Principessa Maria, Principessa Mafalda e Contessa Iolanda, accompagnate dai rispettivi Consorti e dai figli hanno voluto onorare la gara della Loro augusta presenza, mentre fra le Autorità spiccano S. E. Costanzo Ciano con la consorte, S. E. Galeazzo Ciano e la Contessa Edda con il figlio, la Contessa Magistrati Ciano, il Prof. Zangara in rappresentanza di S. E. Starace, il Conte Bonaccosa l'ing. Furmanik, presidente della C.S.A.L. il Gr. Uff. Magnani, direttore generale del R.A.C.I. e tutte le Autorità locali.

Alle 14.35, alle note degli inni nazionali ed accompagnata da entusiastici applausi, ha inizio la sfilata. Passano i gagliardetti delle varie sezioni del R.A.C.I. poi il rosso plotone dell'Alfa guidato da Nuvolari. Dopo un attimo di silenzio echeggiano i suoni del canto tedesco e sfilano i

corridori del Reich. Infine le quindici macchine si allineano per la partenza ed al "via" le rombanti vetture scattano transitando come razzi innanzi al traguardo.

Ecco l'ordine di allineamento secondo i migliori tempi forniti nelle prove. Si susseguono dunque in fila di tre: Caracciola (Mercedes), Varzi (Auto Union), Rosemeyer ((Auto Union); Lang (Mercedes), Stuck (Auto Union), Brauchitsch (Mercedes); Nuvolari (Alfa Romeo); Seaman (Mercedes), Trossi (Alfa Romeo); Muller (Auto Union), Guidotti (Alfa Romeo), Farina (Alfa Romeo), Biondetti (Alfa Romeo); Kautz (Mercedes), Belmondo (Alfa Romeo).

La gara è stata superiore ad ogni elogio, la organizzazione — merito incontrastato dei dirigenti della sezione del R.A.C.I. di Livorno con a capo il comm. Emanuele Tron e Renzo Castagneto l'infaticabile direttore di gara — è stata perfetta e curata in ogni dettaglio. Le macchine ed i piloti italiani hanno dovuto soccombere una volta di più sotto la schiacciante superiorità dei tedeschi e Caracciola e Lang, piazzati ai primi posti sin dall'inizio, hanno mantenuto le loro posizioni sino alla fine. La corsa si è risolta quindi in un'apoteosi della



...confondendo in un appassionato entusiasmo autorità sportivi e tecnici



durante la sfilata d'onore, prima della partenza



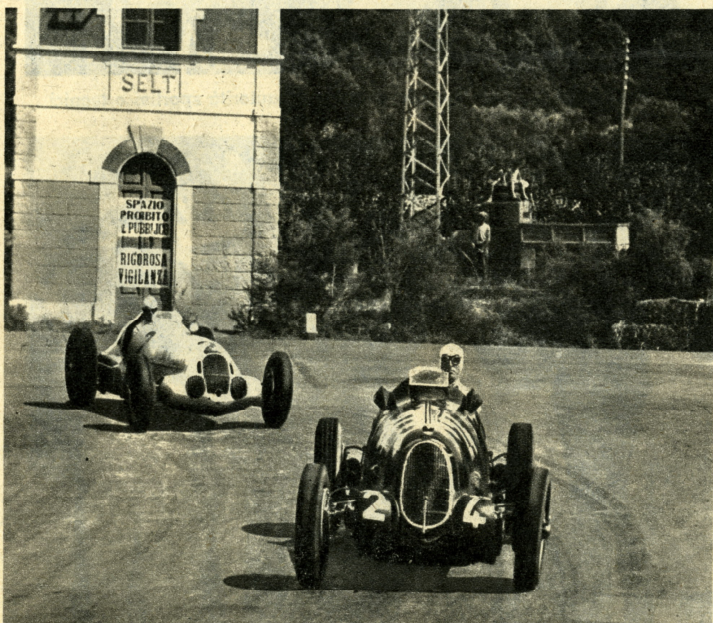
S. E. Galeazzo Ciano risponde al saluto della folla



Caracciola, accompagnato dal Conte Bonacossa, si reca, dopo la vittoria, alla tribuna delle Autorità



Durante la corsa: Muller tallonato da Nuvolari, seguito a sua volta da Seaman



Farina e Caracciola durante la gara

grande fabbrica di Stoccarda che ha nettamente dominato anche la sua consorella rivale: l'Auto Union. Giacché se queste macchine si sono imposte per la loro travolgente velocità, si sono dimostrate viceversa inferiori su questo che appartiene ai circuiti accidentati e non velocissimi. Infatti, mentre le Mercedes hanno potuto mantenere un ritmo di 3'13"-3'14" per giro senza affaticare menomamente gli organi e senza menomarne l'efficienza, l'Auto Union ha immediatamente o quasi rivelato la sua deficienza principale nei freni, mettendo in gravi difficoltà i suoi piloti fin dai primissimi giri.

Si può ben dire che questa corsa sia stata vinta con i freni più che con la potenza dei motori e più per la stabilità e la maneggevolezza delle vetture che non per la stabilità in senso assoluto. Nelle curve le Mercedes sembravano ancorate al terreno, anche sotto l'impulso delle fulminee accelerazioni. Sotto questo punto di vista anche le nostre modeste Alfa Romeo davano maggior affidamento delle Auto Union, che hanno dimostrato chiaramente ormai di essere insuperabili in velocità pura, ma inadatte a circuiti movimentati e ricchi di curve come questo dell'Ardenza.

La corsa può essere sintetizzata in un duello tra Caracciola e Lang che sino all'ultimo istante si sono disperatamente battuti per il primo posto e che pochi metri hanno diviso al traguardo. Nel secondo gruppo Rosemeyer, il giovanissimo e valido pilota dell'Auto Union si è aggiudicato senza sforzo il terzo posto sin dall'inizio, mentre Nuvolari ha cercato compiendo prodezze indescrivibili con ogni sua risorsa, di contrastare il passo ai rivali tedeschi, lottando con alternata fortuna per il quarto posto, ma sfiduciato ha ceduto al 31. giro il volante a Farina, ritiratosi fin dai primi giri. Varzi ha compiuto una bella gara, ma senza riuscire mai a superare le posizioni centrali. In complesso quindi, una corsa povera di storia e resa emotiva solo dal duello Caracciola-Lang.

Fin dal primo giro è in testa Caracciola incalzato da Varzi, Lang, Rosemeyer, Brauchitsch e Nuvolari.

Al secondo giro Caracciola mantiene il suo posto mentre Lang è passato secondo; entrambi hanno già un lieve vantaggio su Rosemeyer che ha distaccato Brauchitsch, mentre Nuvolari insegue Varzi. Vengono poi Muller, Seaman, Stuck, Farina, Kautz, Trossi, Biondetti, Guidotti e Belmondo.

Al terzo giro Lang è passato in testa seguito da Caracciola, Rosemeyer e gli altri. Lang marcia ad una velocità di 141.236 km. e si mantiene al primo posto.

La classifica al 5. giro: 1. Lang in 16'45"; 2. Caracciola in 16'48"; 3. Rosemeyer in 16'50"; 4. Brauchitsch in 16'56"; 5. Varzi in 17'19"; 6. Nuvolari in 17'20"; 7. Muller in 17'23"1/5; 8. Seaman in 17'25"; 9. Stuck in 17'33"; 10. Krautz in 17'45"; 11. Trossi in 17'59"; 12. Biondetti in 18'9"; 13. Guidotti in 18'10"; 14. Farina in 18'11" e 4/5; 15. Belmondo in 18'51"2/5.

Al 6. giro le posizioni dei primi tre non variano ma Nuvolari si è portato in quarta posizione superando Varzi.

Classifica al 10. giro: 1. Lang in 32'54" (media km. 131.627); 2. Caracciola 32'57" e 4/5; 3. Rosemeyer 33'01"4/5; 4. Brauchitsch in 33'11"2/5; 5. Nuvolari 34'05"1/5; 6. Varzi 34'07"1/5; 7. Muller 34'08"3/5; 8. Seaman 39'09"2/5; 9. Stuck 34'24"2/5; 10. Kautz 34'45"2/5; 11. Trossi 35'00"1/5; 12. Guidotti 35'34"1/5; 13. Biondetti 35'35"; 14. Belmondo 37'15"; 15. Farina 37'18"3/5.

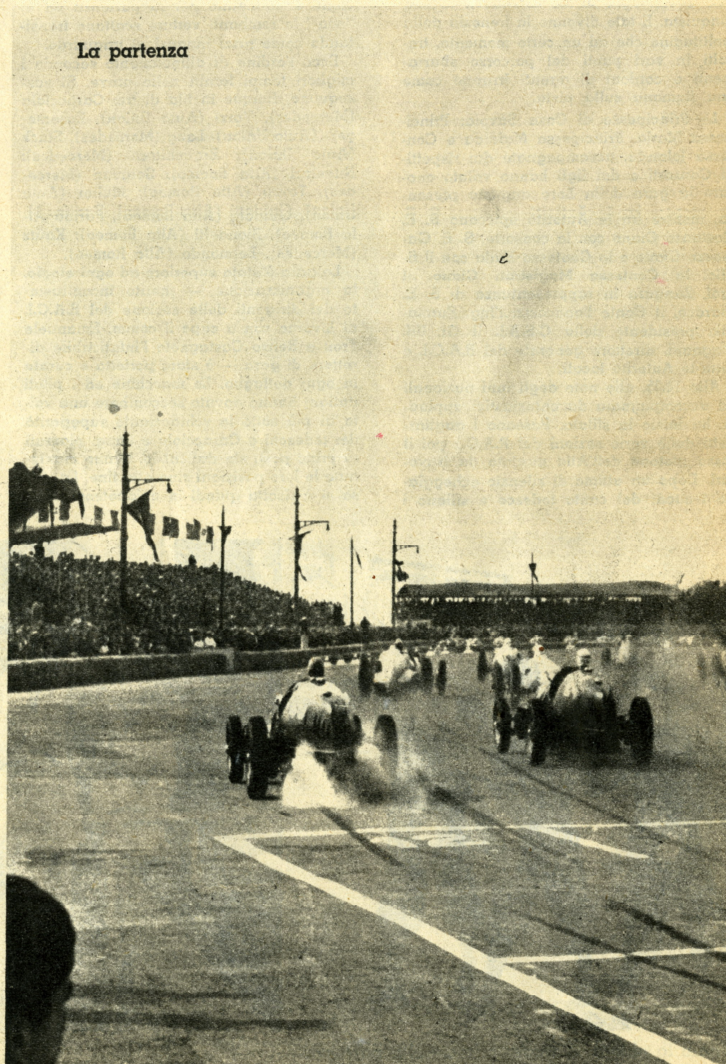
Lang ha abbassato ancora il primato sul giro segnando 3'123 e 1/5 alla media di km. 135.196.

Farina si è fermato per la seconda volta, ma più a lungo al rifornimento per difetto di carburazione.

Al termine del 15. giro è Brauchitsch che si ferma per cambiare una gomma impiegando 30".

Farina ripartito dopo una lunghissima sosta dove ritirarsi definitivamente al giro successivo. Stuck a sua volta si ferma per cambiare una gomma ed al 17. giro cede il volante ad Hasse.

Nuvolari, che all'11. giro era retroceduto dal 5. all'8. posto, al 15 giro riguadagna il 7., al 17. il 6., al 19 giro il 5. e poco dopo nel 21 giro, superando Muller, passa



La partenza

al 4. posto. Al 19. giro Rosemeyer sosta per cambiare in 25" ambedue le ruote posteriori.

Al 22. giro è la volta di Nuvolari che si ferma 48" per cambiare il treno posteriore. Al 23. giro Lang arriva con le gomme posteriori senza battistrada e cambia in 28".

Al 24. giro Caracciola fa una sosta di 38" per cambio delle gomme e rifornimento. Nello stesso giro si fermano per la stessa ragione anche Trossi e Biondetti.

Classifica al 25. giro: 1. Caracciola in 1.22'49" alla media di km. 130.734; 2. Lang 1.23'05"1/5; 3. Rosemeyer 1.23'30"2/5; 4. Brauchitsch 1.23'57"1/5; 5. Muller 1.24'09"; 6. Seaman 1.24'12"; 7. Varzi 1.24'34"; 8. Nuvolari 1.25'17"; 9. Kautz 1.25'30"; 10. Biondetti 1.27'22".

Anche Belmondo, Varzi e Kautz sostano per rifornirsi e cambiare le gomme.

Il 23. è stato il giro più veloce di Nuvolari in 3'163 e 4/5 alla media di km. 132 e 035. Anche Muller si ferma per cambiare le gomme e rifornirsi di carburante.

Al 31. giro Nuvolari ha ceduto il volante a Farina.

Classifica al 30. giro: 1. Caracciola in 1.33'25"1/5 alla media di km. 130.703; 2. Lang 1.39'26"; 3. Rosemeyer 1.39'57"; 4. Brauchitsch 1.40'18"; 5. Muller 1.41'30"; 6. Nuvolari 1.42'8"; 7. Seaman 1.42'19"; 8. Varzi 1.42'31"; 9. Gutz 1.43'21"; 10. Trossi 1.45'36"; 11. Biondetti 1.45'41"; 12. Hasse 1.47'42"; 13. Belmondo 1.51 3/5.

Al 33. giro Caracciola e Lang hanno segnato il nuovo record sul giro in 3'11"1/5 alla media di km. 135.903.

Intanto Guidotti prima e Brauchitsch al 36. giro si ritirano, mentre Biondetti si ferma nuovamente al rifornimento.

Classifica al 40. giro: 1. Caracciola in 2.11'47" alla media di km. 131.452; 2. Lang 2.11'48"; 3. Rosemeyer 2.13"; 4. Muller in 2.15'3/5; 5. Seaman 2.15'31"; 6. Varzi 2.16" e 25"4/5; 7. Kautz 2.16'55"2/5; 8. Farina in 2.17'01"2/5; 9. Trossi 2.22'26"4/5; 10. Hasse 2.22'30"2/5; 11. Belmondo 2.27'40"3/5.

Al 40. giro si ritira Biondetti, seguito poco dopo da Kautz, Lang al 40. giro si ferma 10" per fare benzina.

Classifica al 45. giro: 1. Caracciola in

2.28'11" alla media di km. 131.510; 2. Lang 2.28'14"4/5; 3. Rosemeyer 2.28'37"1/5; 4. Seaman 2.31'48"4/5; 5. Muller 2.32'54"2/5; 6. Varzi 2.32'54"2/5; 7. Farina 2.33'57"1/5; 8. Trossi 2.39'27"; 9. Hasse 2.41'4/5.

Mentre Caracciola compie il giro d'onore fra gli applausi del pubblico, sul più alto pennone del circuito viene issata la bandiera germanica e le musiche intonano gli inni tedeschi ed italiani.

Il vincitore, attorniato dai meccanici e dagli esperti della Mercedes, accorsi per portarlo in trionfo, viene accompagnato nella tribuna d'onore dove riceve i rallegramenti delle LL. EE. Ciano e delle Autorità presenti.

A 2/5 dal campione di Germania si è classificato Lang. Rosemeyer è giunto ad 1'25"2/5 dal primo arrivato. Al quarto posto troviamo l'inglese Seaman, al quinto Muller.

LA CLASSIFICA

1. Caracciola Rodolfo (Mercedes), che impiega a percorrere i cinquanta giri del circuito, pari a km. 360.900 ore 2.44'54" e 2/5, alla media di chilometri 131.310.

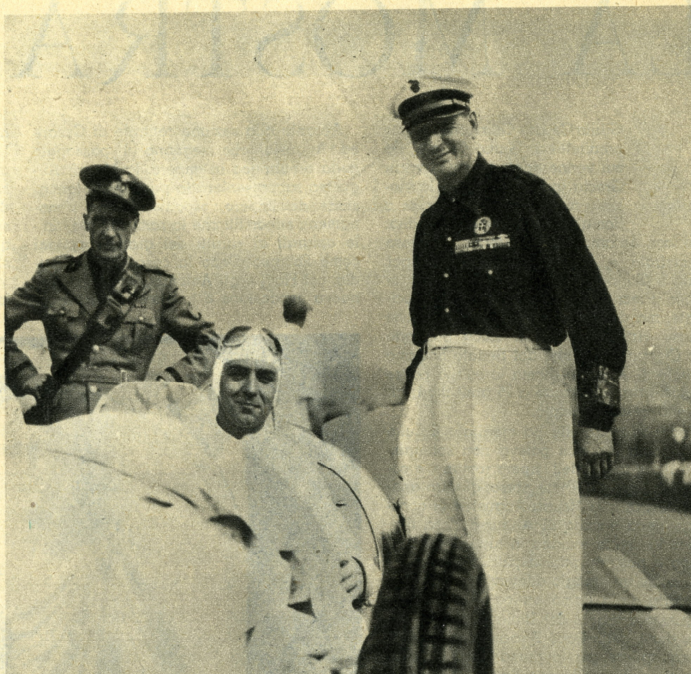
2. Lang Hermann (Mercedes), in 2.44'54"4/5, alla media di km. 131.305.

3. Rosemeyer Bernardo (Auto Union), in 2.46'19"4/5, alla media di km. 130.186; 4. Seaman (Mercedes), in 2.45'20"4/5 (fermato al 49. giro); 5. Muller (Auto Union), in 2.45'40" (giri 49); 6. Varzi Achille (Auto Union), in 2.46'15"2/5 (giri 49); 7. Nuvolari-Farina (Alfa Romeo), in 2.47'38"2/5 (giri 49); 8. Trossi (Alfa Romeo), in 2.46'15"3/5 (giri 47); 9. Stuck-Hasse (Auto Union), in 2.46'39"2/5 (giri 47); 10. Belmondo (Alfa Romeo), in 2.45'50"4/5 (giri 45).

Giro più veloce: il trentatreesimo di Caracciola e Lang in 3'11"1/5 alla media di km. 135.903.

Ritirati: Farina al 13. giro; Guidotti al 24. giro; Brauchitsch al 36. giro; Biondetti al 38. giro; Kautz al 43. giro.

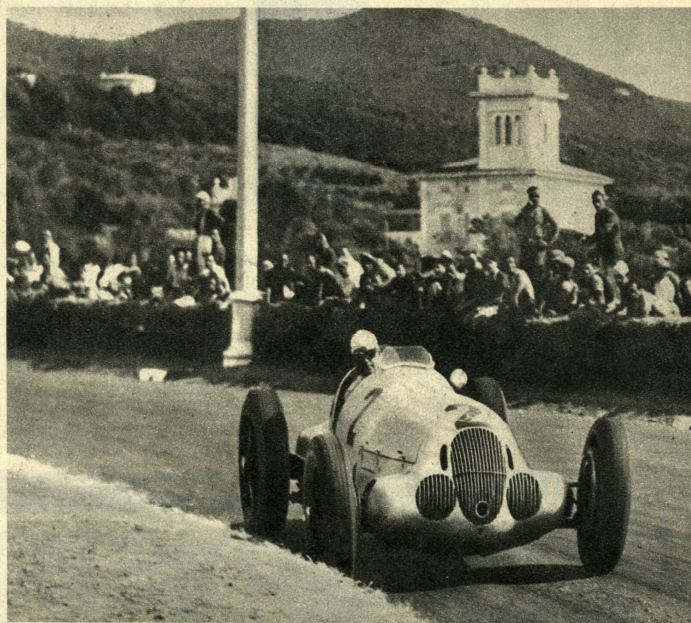
Scendono ormai sempre più veloci le ombre della sera e la quiete ritorna ad aleggiare sul meraviglioso circuito.



Il Conte Bonacossa s'intrattiene con Rosemeyer prima della partenza



Confidenze di piloti prima della corsa: Nuvolari con Rosemeyer



Caracciola abborda una curva