

« Faust » i di cui gas di scarico offenderebbero gli occhi dei concorrenti che lo seguono. Si afferma che tanto Dreyfus che Chiron ne ebbero un tale danno da costringere il primo, nel Gran Premio del Belgio ad arrestarsi ed a farsi sostituire da Marinoni.

E' però strano che questi disturbi — scrive l'imparziale *Revue Automobile* di Berna — siano stati accusati soltanto dai due corridori francesi e che gli altri concorrenti non sembrano averli conosciuti, sebbene siano stati doppiati dai leaders e che infine i corridori di Mercedes non si siano danneggiati a vicenda. In ogni caso, non c'è carburante impiegato in corsa che non contenga una forte dose di alcool al quale molti aggiungono del tetraetile di piombo, particolarmente nocivo, come è risaputo. Ma si sa pure che l'alcool basta a creare delle infiammazioni. Infine, vi sono altre cause di infiammazione delle mucose, per esempio le sostanze, sovente a base di potassa, delle quali si fa uso per sopprimere la polvere delle strade.

Senza quindi negare a priori a questa accusa un fondamento, bisogna mettere un punto di interrogazione all'osservazione che il « Faust » messo nella benzina di Caracciola è stato un artefice della sua vittoria.

### **L'inglese Cobb conquista anche il record delle 24 ore.**

Come abbiamo annunciato nel nostro ultimo Numero, l'inglese Cobb con la sua vettura *Napier-Railton* 450 HP. ha conquistato sei records del mondo. Qualche giorno dopo John Cobb e i suoi due compagni Rose Richard e Dodson, sempre sulla pista di Salts Beds, lunga 16 chilometri, si attaccava al record delle 24 ore. Cobb ed i suoi compagni, che di tanto in tanto si davano il cambio

a' volante, hanno mantenuto nelle ventiquattro ore di corsa una media di 216 chilometri orari, mentre la media di Jenkins era stata di 204. Essi hanno fatto complessivamente 5205 Km., mentre Jenkins ne aveva fatti 4911. Tre altri records conquistati dai tre inglesi sono quelli delle prime 400 miglia, ad una media di 236 Km. all'ora, delle prime 500 miglia, alla media di 236,5 e delle prime 1000 miglia, alla media di 232 Km. Si vede da queste cifre che nei due ultimi terzi delle ventiquattro ore, i corridori, a causa della stanchezza e del calore intenso, che salì persino a 47 centigradi in certe ore del giorno e del vento, che soffiò durante la notte, hanno dovuto ridurre di molto la velocità, dato che hanno abbassato notevolmente la media.

Vi è stato, poi, una rottura di pneumatico che costrinse Cobb a percorrere varie miglia lentamente, fino al posto di rifornimento. Il giro più veloce di pista è stato compiuto da Rose Richards a 239 all'ora.

Notiamo però che Jenkins durante il suo vittorioso tentativo di record pilotò da solo la sua macchina, mentre questa volta i piloti che si avvicendarono al volante della *Napier-Railton* furono tre.

### **Anche Eyston e Denly battono dei records.**

Il 16 luglio a Monthlery gli inglesi Eyston e Denly a bordo di una 4 cilindri *Hotchkiss* 2 litri sono riusciti nel loro tentativo di abbassare diversi records della classe E. Partiti alle ore 21 di martedì le prove sono state concluse alle ore 6,31 di mercoledì, durante le quali sono stati stabiliti i records dei 500 Km. in 2 ore 46'2"10/100 alla media oraria di Km. 180,686 (antico record: 2 ore 49'59" 69/100, media Km. 176,510,

Dunfel e Barber su *Sunbeam*, 30 agosto 1930) e quello delle tre ore, durante le quali Eston ha coperto Km. 542,775 alla media oraria di Km. 18,925 (antico record: Km. 528,874, media Km. 176,291, Dunfel e Barber su *Sunbeam*, 30 agosto 1930).

A mezzanotte, cioè dopo tre ore di corsa, Denly prese il volante dopo che la vettura era stata rifornita di benzina e olio.

Proseguendo nel loro tentativo, Eyston e Denly hanno raggiunto anche questi ottimi risultati:

500 miglia in ore 4,24'15"78/100 (media oraria Km. 180,645);  
1000 chilometri in ore 5,32'06" 84/100 (media oraria Km. 180,661);  
6 ore: Km. 1070,977 (media oraria Km. 178,493);  
1000 miglia in ore 9,7'57" 48/100 alla media oraria di Km. 176,219.

### **Il Rallye delle Alpi Francesi.**

Si è svolto nei passati giorni il Rallye delle Alpi francesi iniziato a Marsiglia e concluso sulla salita del Mont Ventoux. La classifica finale dei primi tre di ogni categoria è stata al seguente:

**Prima categoria:** 1. Pupil su *Fiat* in 1,15'33" con 0 punti; 2. X... su *Singer* in 1,16'56" con 0 punti; 3. Daligand su X... in 1,24'34" con 0 punti.

**Seconda categoria:** 1. Reybert su *Renault* con 0 punti; 2. Billon su *Renault* con 50 punti; 3. sig.ra Descollas su *Lancia* 7(0 punti).

**Terza categoria:** 1. Roch su *Amilcar* con 0 punti; 2. Dechamps su *Renault* con 0 punti; 3. Jardin su *Amilcar* con 0 punti.

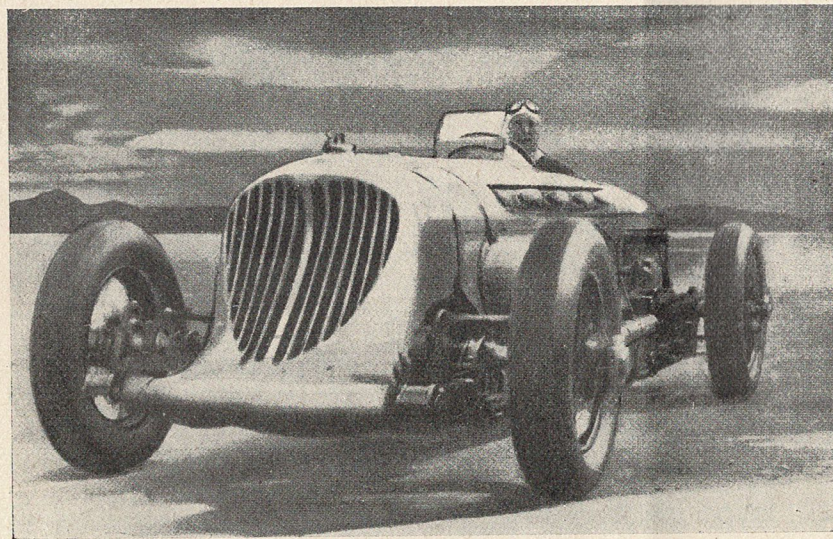
**Quarta Categoria:** 1. Perrot su *Delahaye* con 0 punti; 2. Vaissieres su *Hotchkiss* con 0 punti; 3. Blanchet su *Ford* con 0 punti.

**Quinta Categoria:** 1. Descollis su *Bugatti* con 0 punti; 2. Joulliè-Duclos su *Bugatti* con 10 punti; 3. Ballester su *Hudson* con 20 punti.

### **Lecot ricomincia.**

Sono note anche in Italia le precedenti straordinarie imprese del francese Lecot che coi suoi raid su lunghe distanze e della durata di parecchi mesi si è fatta una certa popolarità.

Il piccolo e tenace guidatore si è di nuovo messo al volante il 20 del corrente mese per un'impresa ancora più importante delle precedenti. A bordo di una *Citroen* tipo II intende coprire la distanza di 400.000 chilometri facendo la spoletta fra Parigi e Montecarlo, passando da Lione e Marsiglia. Insomma Lecot viaggerà un intero anno di seguito accordandosi, secondo abitudine, soltanto un riposo giornaliero di cinque ore.



Cobb sulla Napier-Railton del record.



1) S.A.R. il Duca di Spoleto dà il via - 2) Partono i concorrenti della cat. 1100; 3) quelli della 2000; 4) quelli della oltre 2000. (foto Fumagalli - Milano)

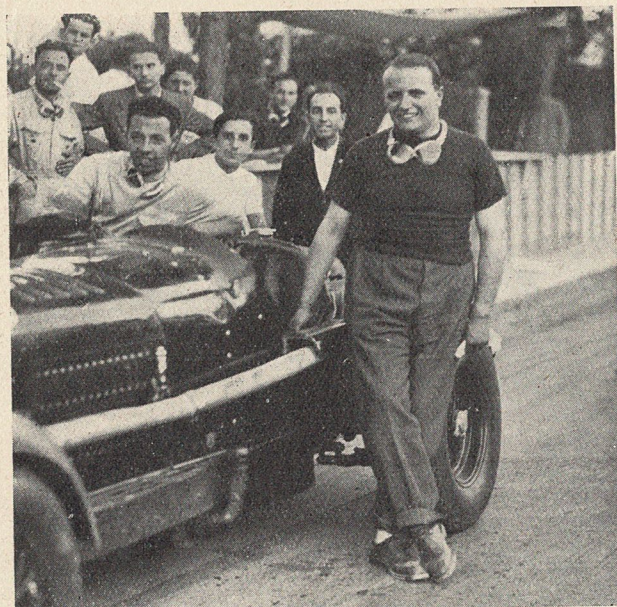
## Il primo Circuito di Varese

21 Luglio XIII

Gli organizzatori del I Circuito di Varese possono vantare un lusinghiero successo: la loro iniziativa ha avuto l'appoggio incondizionato di una numerosa folla sportiva e appassionata e dei migliori campioni del professionismo e del dilettantismo automobilistico. Mancavano i grandi assi, non per propria iniziativa, ma perchè il RACI di Varese li aveva esclusi decisamente dalla sua gara, avendola destinata appunto ai giovani corridori professionisti, non esperti secondo la dizione di classificazione dell'ente sportivo, e ai dilettanti. Un tentativo, riuscitissimo come vedremo in seguito, di valorizzare gli elementi giovanili che affiorano nel nostro campo e che quasi sempre rimangono sommersi dai più fortunati campioni che sono al servizio di Case e di Scuderie. Nello sport automobilistico non basta per emergere il solo valore personale; occorre anzitutto disporre di un mezzo meccanico efficiente e, purtroppo i corridori isolati poche volte lo hanno. Sono quindi quasi sempre de-

stinati a fare da non invidiato contorno nelle gare libere a tutte le categorie di corridori.

Questa poco allegra situazione non è da oggi: che si verifica ed è quindi altamente lodevole l'iniziativa del RACI di Varese che ha inteso additare anche alle altre Sedi la maniera di porvi riparo. Non è neanche da oggi che si afferma che occorre gradatamente formare i campioni, ai quali affidare i moderni bolidi da corsa dei 300 Km. all'ora, che dovranno sostituire gli attuali assi; ora non vediamo modo migliore per accelerare questa preparazione che quello usato dal RACI di Varese col quale gli aspiranti alla gloria sportiva vengono posti sul terreno in condizioni pressochè pari. La dimostrazione della bontà del metodo risulta chiaramente dai risultati ottenuti nelle gare di domenica scorsa. Alla testa delle classifiche di ogni categoria vi sono dei valorosi campioni-dilettanti che difficilmente avrebbero potuto emergere se al loro fianco fossero scesi gli esponenti della ca-

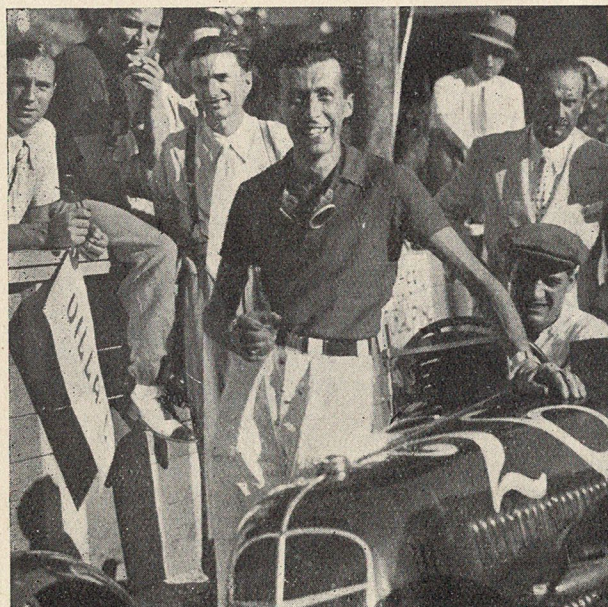


Belmondo, vincitore assoluto.

tegoria esperti. E non tanto per sole virtù intrinseche personali ma per i mezzi meccanici che questi ultimi avrebbero avuto a loro disposizione e per l'organizzazione e preparazione predisposta dalle Case o Scuderie dalle quali dipendono.

Invece i concorrenti del Circuito di Varese si trovavano quasi tutti sullo stesso piano di preparazione e la vittoria ha premiato i migliori ed i più fortunati. Perché l'imponderabile della sorte ha giocato anche questa volta la sua carta e qualche valoroso concorrente si è vista compromessa la gara da qualche noia meccanica.

Comunque sia andata, non si potrà dire anche questa volta che vi erano corridori sacrificati in partenza, ma si deve invece chiaramente affermare che mai gara vide un simile equilibrio di valori. Del resto prima che da noi questa constatazione è stata fatta dalla numerosa folla accorsa ad assistere alla gara, che si è interessata, divertita ed en-



Lurani, vincitore cat. 2000.

tusiata al suo svolgimento ed ha largamente applaudito ai valorosi protagonisti. Così, anche la credenza che le gare interessanti sono solo quelle alle quali partecipano gli assi e i bolidi meccanici, è stata pienamente smentita dai fatti.

\*\*\*

Le gare hanno avuto inizio alle ore 15 a cominciare dalla categoria 1100 cmc. Sono presenti S.A.R. il Duca di Bergamo, che darà le partenze, S. E. Maggioni, direttore generale del RACI, S. E. il Prefetto e tutte le autorità civili e militari. Il percorso scelto per la disputa della gara è quanto mai suggestivo ed il suo non facile andamento snodandosi parte in città e parte nelle immediate vicinanze, con molte curve ed il forte dislivello, è proprio adatto per mettere in rilievo le doti dei migliori guidatori e l'efficienza dei mezzi meccanici. Il giro misura 3111 metri e sarà ripetuto 20 volte dai concorrenti della cat. 1100 cmc., pari a Km. 66.220; 25 volte da quelli della cat. fino a 2000 cmc. e quindi in totale Km. 82.750 e 30 volte dai concorrenti della cat. oltre 2000 cmc. per Km. 99.330.

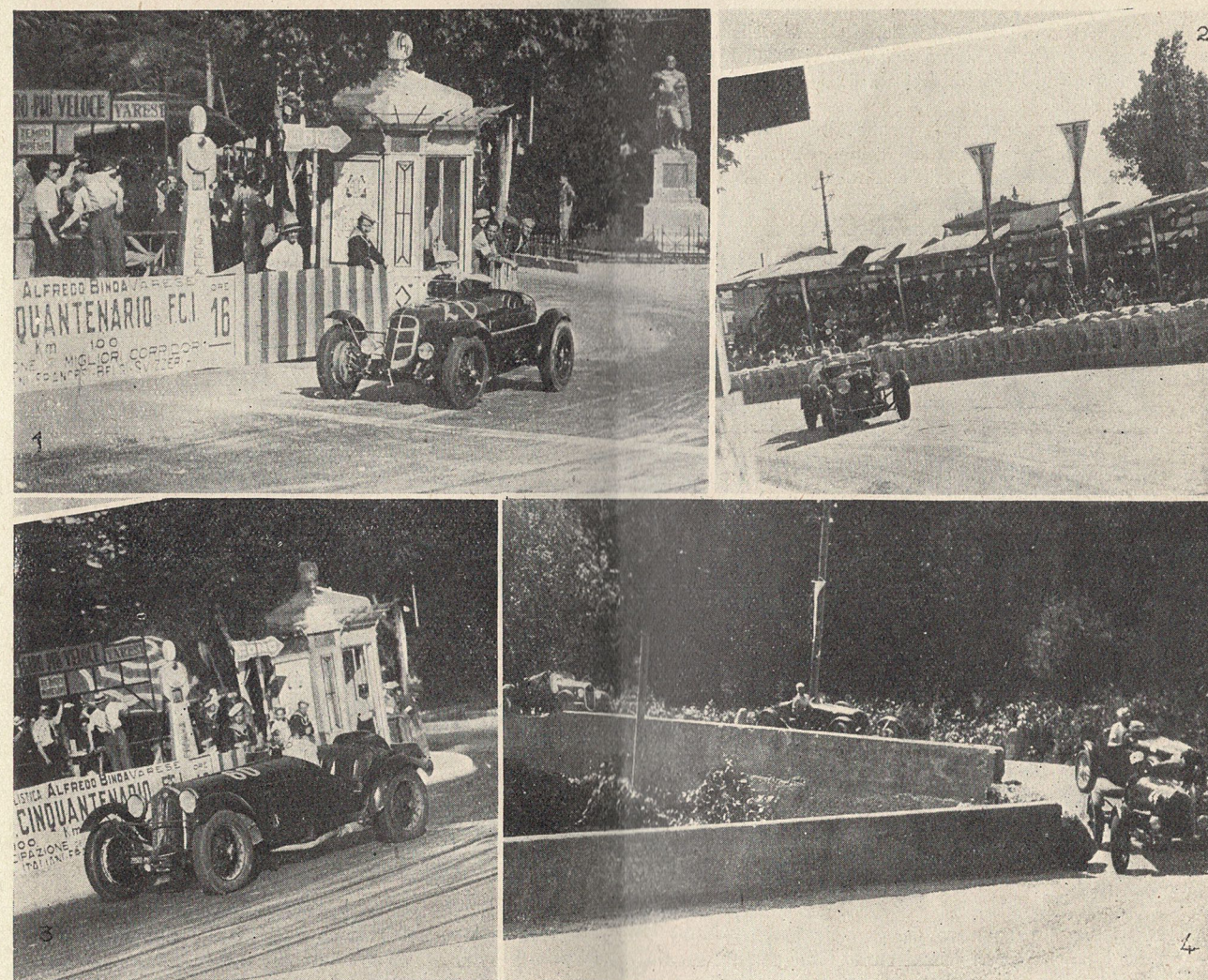
Della cat. 1100 cmc. si presentano alla partenza 12 con-



Bianco, vincitore cat. 1100.

correnti che rappresentano i migliori della specialità. Al via, Bianco assume il comando seguito da Bergamini e Gilera. Per quanto il valoroso Bergamini abbia tentato di prevalere, non gli riusciva e Bianco, che come il suo valoroso rivale pilotava una *Maserati*, non ebbe alcuna molestia fino alla fine. Tutto il gruppo dei Balillisti, con alla testa il bravo Gilera seguiva con distacco i due piloti di *Maserati*, dando luogo ad accanite lotte per i posti d'onore, nelle quali si distinsero Luigi Beccaria, Emilio Villoresi, Capelli Ovidio che finivano a pochi secondi l'uno dall'altro. Unico ritirato Baruffi al 16. giro.

Nella categoria fino a 2000 cmc. si presentavano 11 concorrenti ed al segnale di partenza il comando veniva assunto dal Conte Lurani su *Maserati* 1500 che partiva coi favori del pronostico anche per l'assenza di Guido Barbieri. Il campione italiano Dusio si gettava subito nella scia di Lurani, seguito da Lami, ma i due non riuscivano a molestarlo seriamente. Il Lurani, servito da un mezzo in perfetta efficienza, aumentava gradatamente il suo vantaggio dando prova di rara perizia di guida e di notevole arduamento. La sua media sul giro più veloce, Km. 84.416 e



1) Un passaggio di Lurani su *Maserati* - 2) L'arrivo di Bianco su *Maserati* - 3) Il march. Cornaggia su *Alfa Romeo* - 4) Concorrenti della 1100 ad un passo difficile.

(foto Ferruccio Vignali - Milano)

quella sul percorso totale di Km. 82.564 dicono abbastanza sul valore della sua prova.

Dusio non era in grado di imporre la sua classe per noie al compressore, mentre Lami abbandonava per guasto al radiatore. Il secondo posto venne occupato per soli due giri da Carnevali che doveva in seguito attendersi per noie di accensione, cosicché ne veniva avvantaggiato Fumagalli, che terminava al secondo posto, seguito da Alfieri, Arezzi, Carnevali e Dusio.

L'attenzione del pubblico è ora protesa verso i concorrenti della massima categoria che partono in 10. Il favorito Battaglia va subito al comando seguito da Belmondo e da Cornaggia, fra i quali sembra debba cercarsi il vincitore. Infatti per qualche giro i tre, ai quali si è in seguito aggiunto Pages, filano velocemente e sono nettamente staccati dagli inseguitori.

Minozzi, che poteva aspirare di far parte del gruppo di testa, è stato subito attardato per il cambio di una candela. Questo contrattanto è però valso a movimentare la gara ed a dare una nuova prova del valore di questo corridore perchè, messi ad inseguire i corridori di punta, segnava al 7. giro il tempo di 2'17" e successivamente 2'16"2/5 alla media di Km. 87.387.

Intanto al 19. giro Battaglia era costretto a fermarsi al

rifornimento per riempire d'acqua il radiatore (un giornale appiccatosi su questo impediva il regolare raffreddamento del motore ed elevava la temperatura oltre il normale) perdendo così 3 preziosi minuti ed il comando veniva assunto da Belmondo tallonato da Cornaggia. Minozzi continuava il suo entusiasmante inseguimento e al 22. giro batteva nuovamente il tempo sul giro con un 2'14"2/5 pari alla media oraria di Km. 88.687 che resterà il miglior tempo sul giro della giornata. Minozzi, superati Romano e Pages, porta il suo attacco a Battaglia e lo supera quasi sul traguardo occupando il terzo posto.

La gara di Belmondo, riuscito vincitore assoluto con l'*Alfa Romeo* 2600 è stata seguita con molta attenzione dalla folla che lo ha lungamente applaudito alla fine. Anche il Marchese Cornaggia, secondo arrivato ha avuto la sua parte di applausi per la decisione con la quale ha condotto la sua *Alfa Romeo* 2300 alla quale non sarebbe stato possibile chiedere di più. Un vero successo hanno ottenuto Minozzi e Battaglia che hanno lottato con grande animo e sono stati i più sfortunati.

L'*Alfa Romeo* può vantare una chiara vittoria e la *Maserati* due ottime affermazioni nelle categorie minori. Notevole il successo dei Pneumatici *Pirelli*, vittoriosi in tutte le categorie, e dei magneti *Bosch*.

L'organizzazione è risultata perfetta in ogni punto, grazie alle previdenti cure di Cesare Villa, direttore della Sede di Varese del RACI, che ha avuto collaboratori fedeli e preziosi in Umbero Bagaini, Vedani, Trotti, Buzio, Ribolzi, Bogani e signorina Pirola.

Il servizio di cronometraggio venne disimpegnato con la solita precisione e scrupolosità dal comm. Massara, dal cav. Mazier, da Maganza, Nebuloni e Pirovano.

I. L.

## LE CLASSIFICHE:

**Classe fino a 1100 cmc.:** 1. Bianco Ettore (Maserati) che compie i 20 giri del circuito pari a Km. 66,220 in 49'53"2/5 alla media di Km. 79,639; 2. Bergamini Moris (Maserati) in 50'36"3/5; 3. Gilera Giuseppe (Fiat 508) 51'8"1/5; 4. Beccaria Luigi (Fiat 508) in 51'52"3/5; 5. Villoresi Emilio (Fiat 508) in 52'27"2/5; 6. Capelli Ovidio (Fiat 508) in 53'9"2/5; 7. Cappelli Alessandro (Fiat 508) in 53'18"; 8. Rossi Giuseppe (Fiat 508) in 51'5"4/5, fermato al 19. giro; 9. Villoresi Luigi (Fiat 508) in 51'27"1/5, fermato al 19. giro; 10. Cagna Luigi (F.S.) in 52'23"3/5, fermato al 19. giro; 11. Cortesi Oreste (Fiat 508 guida interna) in 51'20", fermato al 17. giro. — Giro più veloce: Bianco (Maserati) al 14. giro in 2'22"2/5, media Km. 83,705.

**Classe fino a 2000 cmc.:** 1. Lurani conte Giovanni (Maserati 1500) che compie i 25 giri del circuito pari a chilometri 82,750 in ore 1.0'9"1/5 alla media di Km. 82,564; 2. Fumagalli Carlo (Bugatti 2000) in 1.1'28"2/5 (fermato al 24. giro); 3. Alfieri Alberto (Alfa Romeo 1500) in 1.0'30" e 2/5 (fermato al 23. giro); 4. Arezzi Gianni (Alfa Romeo 1750) in 1.0'43"2/5 (fermato al 23. giro); 5. Carnevali Sergio (Bugatti 1500) in 1.2'5"4/5 (fermato al 22. giro); 6. Dusio Piero (Maserati 1500) in 33'16" (fermato al 20. giro). — Giro più veloce: Lurani (Maserati 1500) al 15. giro in 2'21" e 1/5, media Km. 84,416.

**Classe oltre 2000 cmc.:** 1. Belmondo Vittorio (Alfa Romeo 2600) che compie i 30 giri del circuito pari a chilometri 99,330 in ore 1.10'13"4/5 alla media di Km. 84,862; 2. Cornaggia Gian Maria (Alfa Romeo 2300) in 1.10'24"2/5; 3. Minozzi Giovanni (Alfa Romeo 2300) in 1.11'24"; 4. Battaglia Gianni (Alfa Romeo 2600) in 1.11'25"3/5; 5. Pages Luigi (Alfa Romeo 2600) in 1.11'59"3/5; 6. Romano Emilio (Bugatti 2500) in 1.12'6"1/5; 7. Conter Giorgio (Alfa Romeo 2600) in 1.11'17"3/5 (fermato al 29. giro); 8. Musso Tito (Alfa Romeo 2300) in 1.12'5"3/5 (fermato al 28. giro). — Giro più veloce: Minozzi (Alfa Romeo 2300) al 22. in 2'14"2/5, media Km. 88,687 (record assoluto).

## Il nuovo processo di raffinazione « Clearosol »

Abbiamo, in altro numero della nostra Rivista, intrattenuto i nostri cortesi lettori su una novità, in materia di raffinazione dei prodotti del petrolio, che è destinata — per la sua importanza — a segnare un'epoca; siamo certi di fare cosa gradita a tutti gli appassionati del motore aggiungendo sull'argomento alcune interessanti precisazioni ed informazioni.

Il processo di raffinazione « Clearosol » — poichè è ad esso che abbiamo inteso riferirci nella precedente esposizione — è stato definito il ritrovato più rivoluzionario nella storia del petrolio dal giorno della scoperta del petrolio stesso; esso è di proprietà della Vacuum Oil Company che lo ha adottato nella produzione dei ben noti *Mobiloil*.

Il nuovo processo rappresenta il coronamento delle ricerche che i tecnici specializzati di questa Società hanno condotto per interi anni nell'intento di realizzare un metodo di raffinazione atto ad eliminare dall'olio quegli elementi dannosi che la natura ha imprigionato in ogni crudo petrolifero milioni di anni or sono.

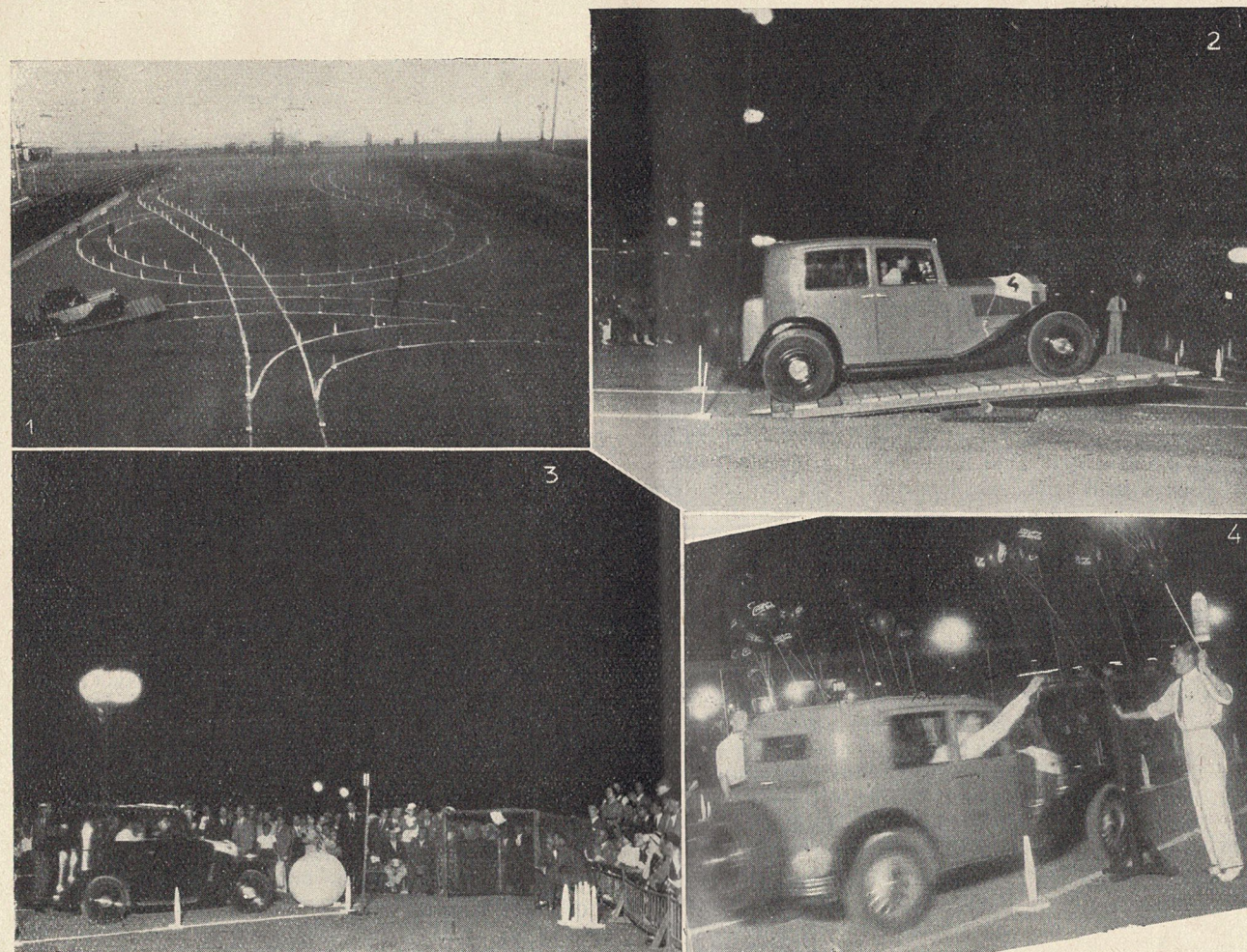
I vecchi metodi di raffinazione, basati sul trattamento dei distillati grezzi con acido solforico, o mediante filtrazioni su terre assorbenti, od impiegando entrambi i sistemi, pur avendo condotto — come nel caso del *Mobiloil* — attraverso accorgimenti geniali, ad una produzione di pregio indiscutibile, non consentivano tuttavia di eliminare completamente quei componenti chimicamente instabili che, secondo i tecnici dell'automobile, bruciano facilmente sotto l'azione del calore, nè quelle impurità naturali contenute nel prezzo che causano l'incollamento delle valvole, delle fasce elastiche, degli stantuffi ed i depositi carboniosi, contribuendo così largamente ad accrescerne le spese di manutenzione dei motori.

Col processo di raffinazione « Clearosol » si è riusciti, per la prima volta, a ricavare un olio che in pratica ha dimostrato essere del tutto refrattario alla gommificazione, in quanto le sostanze dannose, le quali ossidandosi facilmente danno luogo a gommosità, sono state eliminate appieno.

I tecnici richiamano l'attenzione sul fatto che il metodo « Clearosol » razionalmente perfetto, non deve confondersi con quei sistemi di lavorazione aventi per iscopo, mercè l'aggiunta all'olio di speciali sostanze, di neutralizzare o ritardare i fenomeni d'ossidazione dell'olio stesso. Il metodo « Clearosol » annulla praticamente i fenomeni d'ossidazione in quanto *elimina dall'olio tutti quei costituenti che sono facilmente ossidabili*: in sostanza i fenomeni di ossidazione col *Mobiloil Clearosol* non possono più verificarsi, perchè i costituenti che potrebbero reagire coll'ossigeno formando gommosità e morchie non sono più presenti nell'olio.

Altra differenza fra il metodo « Clearosol » e quelli basati sull'impiego di sostanze antiossidanti, sta nel fatto che questi ultimi non hanno influenza alcuna, nè vantaggiosa nè nociva, sull'andamento della curva di viscosità dell'olio, mentre i *Mobiloil* ricavati col processo « Clearosol » attingono, sotto questo aspetto, il più alto livello di perfezione al quale praticamente possa aspirarsi.

Il *Mobiloil* raffinato col processo « Clearosol » ha mostrato di possedere accresciute proprietà lubrificanti, e di dare più facile e rapido avviamento alle basse temperature, ridotto consumo di olio, spiccata assenza di morchia nel carter, di gommosità sulle valvole e sugli stantuffi e di depositi carboniosi, contribuendo così a ridurre l'usura del motore e le spese di manutenzione e riparazione.



1) Il tracciato del percorso - 2) La sig.na Michalec, prima classificata delle Dame - 3) Un concorrente lancia il pallone in rete - 4) Un concorrente stacca e lancia un palloncino.

## La gincana del R. A. C. I. di Genova

16 Luglio XIII

Una gincana automobilistica è sempre una manifestazione piacevole che interessa non solo gli automobilisti, ma anche gli spettatori che si divertono un mondo.

Questo duplice risultato è stato conseguito in modo notevole dalla « V Gincana Automobilistica » organizzata dalla Sede di Genova del R.A.C.I. la sera del 16 luglio nella « III<sup>a</sup> Mostra delle Industrie del Mare e della Spiaggia ».

E' la prima volta che una gincana viene fatta svolgere nelle ore serali, e l'iniziativa non poteva essere più indovinata, poichè la gara è riuscita più attraente.

In primo luogo la scelta del campo, la piazza centrale della « Mostra del Mare » che inondata dai fasci di luce di innumerevoli riflettori presentava un aspetto particolarmente festoso e suggestivo. Non meno felice è stata la scelta del percorso e la varietà degli ostacoli studiati in modo tale da rendere difficile e nello stesso tempo gradevole la prova.

Vivissima era l'attesa nel pubblico genovese che da vari anni non assisteva a simili manifestazioni ed, infatti, grandissima è stata l'affluenza del pubblico che già qualche tempo prima della partenza si è assiepata ai margini della pista per godere in pieno lo spettacolo.

Per quanto riguarda l'adesione degli automobilisti, essa non poteva essere più lusinghiera poichè fra i numerosi

concorrenti figuravano i più bei nomi dell'automobilismo e dell'aristocrazia genovese.

Di fronte al largo consenso di adesioni gli organizzatori hanno dovuto anzi limitare a 38 il numero dei partecipanti per non fare protrarre la prova sino a tardissima ora.

La gara che ha avuto inizio alle ore 21,15 si è svolta nel modo più regolare mettendo a dura prova l'abilità e la maestria di guida anche dei più noti corridori alle prese con le difficoltà del percorso ed assillati dal cronometro.

## LA CLASSIFICA

1. Balestrero Renato, su *Balilla*, con punti 229; 2. Beppe Croce, su *Balilla*, p. 231; 3. Zuccarini Eugenio, su *Augusta*, p. 252; 4. Foglianti Furio, su *Balilla*, p. 256; 5. Contardo Colombo, su *Balilla*, p. 261; 6. Quartara Emanuele, su *Balilla*, p. 281; 7. Gramolelli Guglielmo, su *Balilla*, p. 286; 8. Ricci Italo, su *Augusta*, p. 305; 9. Crovetto Arnaldo, su *Balilla*, p. 315; 10. Beccaria Luigi, su *Balilla*, p. 317; 11. Diena Iginio su *Balilla*, p. 318; 12. Brizzolara G., su *Balilla*, p. 320; 13. Balestrero E., su *Balilla*, p. 322.

Prima delle Dame: la Sig.na Gaziella Michalec, su *Augusta*, con punti 360.