

Dva

O.  
una  
nda  
lot-

estri  
Pon-  
ario

ello,  
Ge-

icel-  
orti-  
stel).  
Glo-  
por-  
mici

mici  
Mar-

'aen-  
mici  
cello

pi-  
Dop.

ni

1600:  
/ani-  
Cor-  
Tra-  
16,50;

1400:  
olel-  
Ne-  
San  
13,50;

1600:  
Allix  
Per-  
tore,  
Fem-  
10; 6.  
1.000,  
into-  
ran-  
oni).  
7; 6.  
1000:  
Ti-  
Ales-  
Np.:  
reat,  
Jean  
11,50;

siro

me-  
a la  
o, è  
lser-  
nni.  
sel  
ena-  
ne),  
elli),  
ni),  
i) e  
Sarà  
co-  
rdo,  
ilky,  
am-  
ntù,  
ten-  
iana  
For-

rita

O.  
i vo-  
svol-  
gior-

32";  
58";  
Bel-  
50";  
Tan-

# Battaglie di giovani

## sul circuito di Varese

Varese 22 luglio.

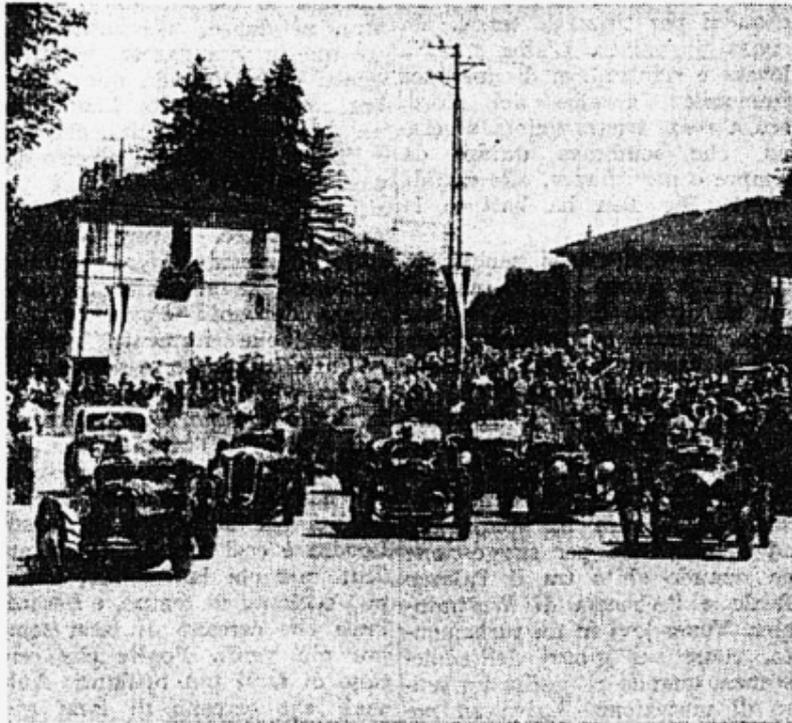
Varese ha vissuto ieri una appassionata giornata di sport, inquadrata in un'azzurra luminosa cornice, in una festosa chiarezza di colori. Il successo del primo Circuito automobilistico varesino, assai prima che si iniziasse la corsa, si intuiva dal suo spettacolo di folla. Tutt'attorno ai tre chilometri e più del circuito il pubblico aveva invaso i prati, aveva occupato le piccole alture, si era installato nei cespugli o sugli alberi, sui balconi o sui tetti, dovunque fosse possibile guardare sulla strada o meglio ancora su una curva dove si disputava la corsa. Era quell'atmosfera squisitamente domenicale e chiasosa, festosa e pittoresca che sanno creare i turisti sportivi, quelli che erano accorsi col duplice miraggio di una gita spensierata e d'una bella competizione.

E nessuno è rimasto deluso. Il cielo aveva una chiarezza che vin-

bandonare. I ritiri sono dovuti ad avarie, eccetto per Morni che al 9° giro ha capottato alla curva di valle Olona, cavandosela con qualche escoriazione.

Ma la lotta è stata palpitante soprattutto nella categoria oltre duemila. Se prima la battaglia per la netta prevalenza di un uomo si era svolta piuttosto in sordina, qui pareva un coro a voce spiegata. I guizzi, i fremiti, i sussulti delle macchine nelle curve, gli scarti paurosi che i piloti imponevano alle vetture nell'ansia di superarsi, hanno dato una stupenda pennellata finale a questo quadro già vivacissimo e colorito.

Battaglia è partito in testa seguito immediatamente da Belmondo, Cornaggia e Minozzi. Ma ecco al terzo giro Minozzi fermo per guasto alle candele, che gli farà perdere un tempo prezioso, mentre dinanzi la lotta continua appassionante tra Battaglia e



Partono le macchine al segnale del Duca di Bergamo.

ceva tutte le ombre, e il profilo nitido delle Prealpi presentava una policromia temperata e armoniosa, creando uno scenario incomparabile, in un'atmosfera di riposante serenità; la corsa ha offerto momenti di viva emozione e di fervido entusiasmo, quando specialmente nella prova delle massime cilindrata si è accesa la lotta per la vittoria assoluta, e i piloti hanno iniziato una avvincente gara di perizia e di audacia per poter scrivere per primi il loro nome tra i vincitori del Circuito varesino.

### Emozioni ed entusiasmo

E il primo vittorioso di questa corsa è stato Belmondo, che su circa cento chilometri ha preceduto di dieci secondi Cornaggia, mentre Minozzi e Battaglia, che sono apparsi forse i piloti più valorosi, li hanno seguiti nella classifica, per-

Belmondo. Il primo è sempre al comando, ma al 19° giro, anch'egli deve arrestarsi per una noia al radiatore. Belmondo passa primo seguito da Cornaggia, mentre Battaglia e Minozzi riprendono e ingaggiano tra loro la lotta per il terzo posto. E' solo nell'ultimo chilometro che Minozzi, l'uomo che ha stabilito il record del giro in 2'14"2/5, riesce a superare Battaglia di una macchina e a succedergli di un secondo e mezzo nella classifica. Stupenda lotta ad altissimo ritmo, che ha avvinto la folla fittissima delle tribune, e quella incalcolabile ma assai più numerosa, disseminata ai lati del circuito.

L'esperimento dunque è riuscito. Si è dimostrato che anche senza la partecipazione degli assi, una corsa automobilistica non si svolge necessariamente in un clima pallido e scolorito, che anche i gio-

lo.  
a ve-  
svol-  
gior-  
5'32'';  
8'58'';  
Bel-  
6'50'';  
Lan-  
2'18'';  
4'16'';  
2'10''.  
ia ha  
vin-  
ron  
le  
lio.  
istico  
on la  
pattu-  
con-  
l cir-  
po la  
testa.  
e al  
i chil-  
i se-  
rina.  
houx,  
lotta  
mpre  
a au-  
giro  
so il  
ia ol-  
ni al  
3'9/10  
n, 3.  
uttle-  
la co-  
ente.  
il co-  
econ-  
va il  
i dal-  
resol-  
zioni  
19.0  
bban-  
della  
a.  
(chi-  
primo  
, ter-  
quindi  
o per  
irante  
e Wi-  
ezz'o-  
a bat-  
hiron  
ità in  
r non  
segui-  
dopo,  
mille,  
prasp-  
l con-  
i non  
a pri-  
clas-  
e per-  
n. 133  
a Ro-  
133 e  
i) chi-  
2,299);  
i) chi-  
Mase-  
Bru-  
fa Ro-  
i); 10.  
rston-  
Howe  
i) (chi-  
lto da  
0 (me-

dei Circuito varesino.

## Emozioni ed entusiasmo

E il primo vittorioso di questa corsa è stato Belmondo, che su circa cento chilometri ha preceduto di dieci secondi Cornaggia, mentre Minozzi e Battaglia, che sono apparsi forse i piloti più valorosi, li hanno seguiti nella classifica, perchè le loro macchine hanno in parte ceduto.

La gara nella seconda classe invece, quella delle macchine fino a 2000 cmc., non ci ha offerto grandi sorprese o rivelazioni inaspettate: Lurani ha vinto con distacco. Vi è stata una parvenza di lotta all'inizio, con la minaccia di Dusio, ma questi si è poi fermato e allora Lurani è stato il dominatore. Nella categoria minore hanno dato vita alla competizione Bianco e Bergamini che specialmente nella prima parte della corsa hanno impegnato un duello serratissimo. Infine la battaglia è stata vinta da Bianco che è riuscito a precedere di circa un minuto il rivale.

La corsa nel complesso è apparsa un promettente preludio e ha mostrato come, lavorando con intelligenza, con passione e con semplicità, senza concentrazione di fuochi o di effetti si possa raggiungere un eccellente risultato organizzativo, e dar vita a una prova di alto valore agonistico.

Come si è detto, la corsa, prima ancora che come competizione sportiva, ha avuto successo come spettacolo, è stata anche una bella gara « panoramica », date le peculiari caratteristiche del percorso e la giornata luminosissima. Il circuito, che misurava esattamente 3311 metri, si snodava ai margini della città per un breve tratto tra le case e in gran parte tra giardini e boschetti. Le macchine della prima categoria allineate al traguardo, sulla strada della Valganna, hanno preso il via al comando del Duca di Bergamo, che, con la sua augusta presenza, ha voluto dare maggior rilievo alla gara. Al primo giro si è vista una macchina passare già con distacco, quella di Bianco, seguita da Bergamini e da Gilera. Quindi il vantaggio di Bianco si è accentuato, fino al terzo giro, quando Bergamini ha iniziato un entusiasmante inseguimento. Presto i due corridori si sono profilati come i protagonisti della corsa, ed è parso che Bergamini potesse raggiungere l'antagonista, ma questi a sua volta ha accelerato l'andatura e ha accresciuto il distacco fino al traguardo con ammirabile regolarità. Anche Gilera e Beccaria, che apparivano al terzo e quarto posto, hanno mantenuto fino all'ultimo le posizioni.

## Esperimento riuscito

La corsa della classe seconda, è quella che ha meno storia perchè ha visto la vittoria più facile, un successo quasi incontrastato. Lurani, partito al comando fin dai primi metri, è stato sempre primo e ha vinto come ha voluto. Egli è stato tra i corridori più festeggiati, per il suo slancio veemente e per il suo stile ardito.

Questa è stata la categoria in cui i mezzi meccanici sono apparsi più provati e nella quale oltre metà dei concorrenti ha dovuto ab-

na avvinto la lotta più feroce delle tribune, e quella incalcolabile ma assai più numerosa, disseminata ai lati del circuito.

L'esperimento dunque è riuscito. Si è dimostrato che anche senza la partecipazione degli assi, una corsa automobilistica non si svolge necessariamente in un clima pallido e scolorito, che anche i giovani sanno offrire alla folla emozioni e sanno suscitare entusiasmo. Gli organizzatori di Varese hanno fornito un esempio che certamente non mancherà di dare frutti fecondi. Perchè è su questa strada che i giovani si avviano a diventare campioni.

C. V.

## Le classifiche

Classe I (fino a 1100 cmc.) 20 giri (lunghezza del circuito km. 3,311): 1. Bianco (Maserati) in 49'53"2/5 (media km. 79,639); 2. Bergamini (Maserati) in 50'36"3/5; 3. Gilera (Fiat 508) in 51'8" e 1/5; 4. Beccaria (Fiat 508) in 51'52" e 3/5; 5. Emilio Villorosi (Fiat 508) in 52'27"9/5; 6. Ovidio Capelli (Fiat 508) in 53'9"2/5; 7. Alessandro Capelli (Fiat 508) in 53'18"; 8. Rossi (Fiat 508) in 51'5"4/5 (fermato al 19.0 giro); 9. Luigi Villorosi (Fiat 508) in 51'27"1/5 (fermato al 19.0 giro); 10. Cagna (F. S.) in 52'23"3/5 (fermato al 19.0 giro); 11. Cortesi (Fiat 508) in 51'20" (fermato al 17.0 giro). Ritirati Baruffi al 16.0 giro e Cortesi al 17.0.

Giro più veloce il 14.0 di Bianco in 2'22"2/5 (media km. 83,705).

Classe II (fino a 2000 cmc.) 25 giri: 1. Lurani (Maserati 1500) in 1 ora 0'9" e 1/5 (media km. 82,584); 2. Fumagalli (Bugatti 2000) in 1.1'28"2/5 - giri 24; 3. Alfieri (Alfa Romeo 1500) in 1.0'30" e 2/5 - giri 23; 4. Arezzi (Alfa Romeo 1500) in 1.0'43"2/5 - giri 23; 5. Carnevali (Bugatti 1500) in 1.2'5"4/5 - giri 22; 6. Dusio (Maserati 1500) in 53'16" - giri 20. Ritirati: Arosio, Castellano, Fumagalli, Villa, Lami. Giro più veloce: 15.0 di Lurani in 2'21"1/5 (media di km. 84,416).

Classe III (oltre 2000 cmc.) 30 giri: 1. Belmondo (Alfa Romeo 2500) ore 1.10'13"4/5 (media km. 84,862); 2. Cornaggia (Alfa Romeo 2300) 1.10'24"; 3. Minozzi (Alfa Romeo 2300) 1.11'24"; 4. Battaglia (Alfa Romeo 2600) 1.11'25" e 3/5; 5. Pages (Alfa Romeo 2600) 1.11" e 53"3/5; 6. Romano (Bugatti 2500) 1.12'6"; 7. Conter (Alfa Romeo 2600) 1.11'17"3/5 (29 giri); 8. Musso 1.12" (29 giri). Ritirati Albertini e Danesi. Record assoluto del giro: 2.0 di Minozzi: 2'14"2/5 (media km. 88,687).

L'organizzazione, curata dalla sede di Varese del R.A.C.I., è stata perfetta e i vari servizi, stampa, cronometraggio, segnalazioni, telefono, ordine pubblico, ecc. sono stati espletati accuratamente.

## GINNASTICA

### Affermazioni delle squadre italiane al Concorso internazionale di Bruxelles Bruxelles 22 luglio.

La 40ª festa federale internazionale di ginnastica, organizzata a Bruxelles in occasione del 70º anniversario della Federazione belga, aveva riunito nella Capitale oltre ottomila atleti di diverse Nazioni. Durante tutta la giornata dell'altro ieri hanno avuto luogo allo stadio di Heysel i concorsi a squadre, ai quali hanno preso parte 381 società del Belgio, Francia, Olanda, Lussemburgo, Svizzera e Cecoslovacchia. Accolte da fragorose ovazioni, le nostre squadre hanno eseguito fuori programma con impeccabile precisione esercizi d'assieme e agli attrezzi, suscitando l'ammirazione e gli applausi vivissimi del pubblico. Ecco i risultati:

Categoria 15 ginnasti (uomini) - Premio d'onore: 1. Pro Patria et Libertate di Busto Arsizio; 2. Bustese Sportiva di Busto Arsizio. - Premio eccellenza: Pro Lissone di Lissone. - Categoria 10 ginnasti. - Premio d'onore: 1. Comense 1873 di Como. - Categoria 8 ginnaste. - Premio d'onore: 1. Reale Società Ginnastica di Torino.