

IL CIRCUITO DELLA SUPERBA

MAGNIFICA GIORNATA DI SPORT

I campioni della categoria sport stanno svolgendo una intensa attività e, si può dire, siano domenicamente impegnati. Dopo Venezia, eccoli a Genova, poi ad Asti e successivamente a Milano, a Mantova e Voghera.

Queste manifestazioni destinate alla categoria sport hanno ormai dimostrato che il regolamento nazionale per vetture sport deve considerarsi superato e che bisognerà o-

rientarsi verso la più ampia classificazione internazionale. D'altra parte dopo la Coppa Brezzi di Torino nuovi orientamenti si profilano nel campo delle nostre manifestazioni automobilistiche, più consoni alle caratteristiche sportive di queste competizioni.

Se come pare si svilupperanno le iniziative di Dusio e di Gordini, ed altre certamente ne sorgeranno, avremo in un prossimo avvenire tutto un nuovo campo di attività sportiva.

Sul Circuito della Superba si disputarono quattro gare: una per ciascuna delle quattro classi 750, 1100, 1500 e oltre 1500 cmc. della categoria nazionale. Gli organizzatori genovesi, senza ricorrere all'handicap finale, che sembra attualmente essere entrato nelle grazie degli appassionati, hanno preferito fare svolgere quattro distinte corse, le quali — radunando quanto di meglio offriva ciascuna classe — potevano considerarsi vere e proprie prove di campionato. Delle quattro gare, solamente l'ultima e cioè quella riservata alle macchine di oltre 1500 cmc. di cilindrata fu veramente combattuta ed emozionante per i suoi sviluppi drammatici. E fu questa anche la gara nella quale si raggiunse la media più elevata della giornata sia sul giro che sul percorso totale.

Le prove si sono svolte sul noto

magnifico percorso, dall'ottimo fondo e dal tracciato che soddisfa sia le esigenze spettacolari che quelle tecniche. Un circuito veramente degno di vedervi svolgere manifestazioni di classe e di partecipazione internazionale, come ci è avvenuto di sentir rilevare anche da più di uno degli spettatori che guarnivano numerosissimi i margini del brillante carosello. La capacità degli organizzatori genovesi è ormai stata fe-

CLASSIFICHE

CLASSE 750 CMC

1. Avalle Piero (Fiat 500) che compie i km. 69,300 del circuito in 42'50"4, alla media di chilometri 97,058; 2. Pesci Carlo (Fiat 500) 43'37"; 3. Leonardi Sesto (Fiat 500) 44'10"; 5. Pierazzoli Piero. (Fiat 500) 46'48"4; 6. Macchieraldo Antonio (Fiat 500) 46'49"2; 7. Di Pace Concetto (Fiat 500) 47'11"4; 8. Avalle Mario (Fiat 500) 47'31"4; 9. Benedetti (Fiat 500) 47' 58"8; 10. Beltracchini (Fiat 500), fermato al 12° giro; 11. Panzero (Fiat 500), fermato al 12° giro; 12. Fissore (Fiat 500), fermato al 10° giro. Ritirato Gurgo al 2° giro. - Giro più veloce: m. 4620, il 4° di P. Avalle in 2'43"2, media km. 98,882.

CLASSE 1100 CMC.

1. Bertani Franco (Fiat 1100, come tutti i concorrenti della classe) che compie i km. 69,300 del circuito in 33'57"6 alla media di km. 106,725; 2. Zanella Giovanni 39'42"6; 3. Bonetto Felice 69'49"2; 4. Scagliarini Guido 40'14"7; 5. Quintavalla Giovanni 41'18"2; 6. Carnevalli Emilio 42'8"2; 7. Zanotti Luigi 42'8"4; 8. Torelli Piero, fermato al 14° giro. Ritirati: Castelnuovo al

CLASSIFICHE

5° giro; Tinazzo al 4° giro; Fioruzzo al 2° giro. - Giro più veloce: m. 4620; il 10° di Bertani in 2'33"6 alla media di km. 108,281.

CLASSE 1500 CMC.

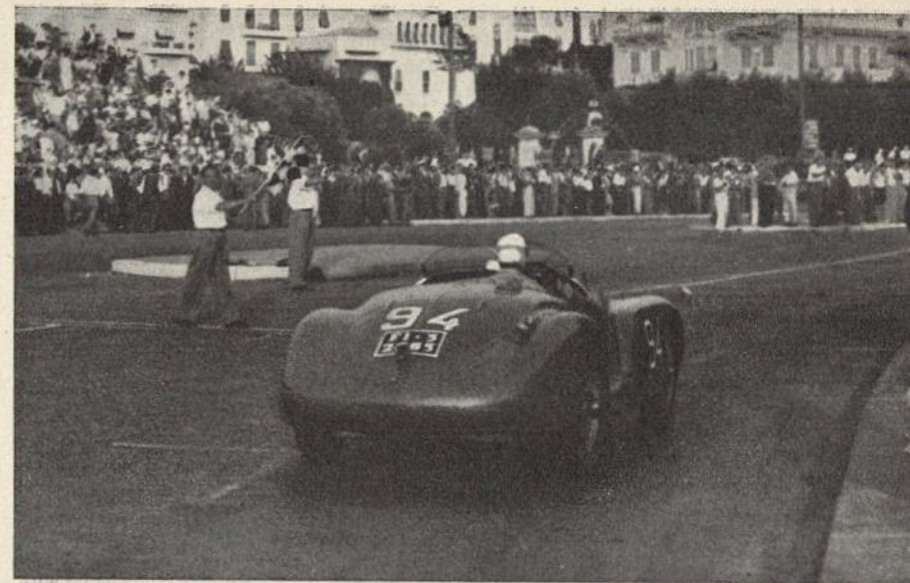
1. Casareto Umberto (Lancia Aprilia) che compie i km. 69,300 del circuito in 42'15"4 alla media di km. 98,398; 2. Bottazzi Antonio (Lancia Aprilia) 43'20"8; 3. Alloisio Adolfo (Fiat 1500) 43'24"4. Ritirati: Vignolo al 6° giro; Cattana al 5° giro; Bracco al 3° giro; Benedetti al 1° giro. - Giro più veloce, m. 4620: il secondo di Bracco in 2'39"4 alla media di km. 104,472.

CLASSE OLTRE 1500 CMC.

1. Ermini P. (Alfa Romeo) che compie i km. 69300 del circuito in 38'52"6 alla media di chilometri 106,953; 2. Balestrero Renato (Fiat 2800) 29'24"; 3. Borelli G. (Lancia Asturia 3000) 40'8"4; 4. Dal Pino L. (Alfa Romeo 2900) 40'56"; 5. Sanguinetti (Alfa Romeo 2500) 41'19"2; 6. Platè Giorgio (Alfa Romeo 2300) 44'25". Non partito Battaglia, Ritirato: Mainaldo al 12° giro. - Giro più veloce, m. 4620: il 12° di Ermini in 2'31" alla media di km. 110,146.

licemente collaudata; è da ritenere che la loro iniziativa sia ora sollecitata dal successo e che quanto è oggi un desiderio, un'aspirazione e, diciamo anche, una tacita promessa, diventi realtà nella prossima stagione.

Le prove si sono iniziate con la corsa delle macchine fino a 750 cmc., nella quale erano in campo tredici concorrenti, fra cui anche gli uomini più noti della specialità, che si sono dati subito battaglia per i primi posti. Leonardi si è portato subito in testa, ma per poco, che Pesci si sostituiva a lui ed a sua volta si vedeva passato quasi subito da Avalle, che dava dimostrazione di una netta superiorità. Infatti già

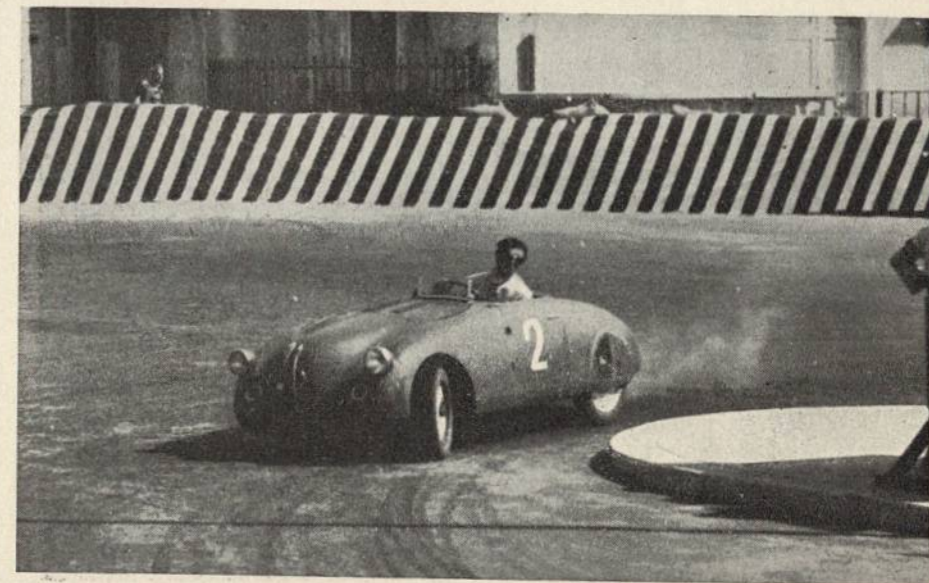


Il vincitore Ermini, taglia il traguardo della classe oltre 1500 cmc.

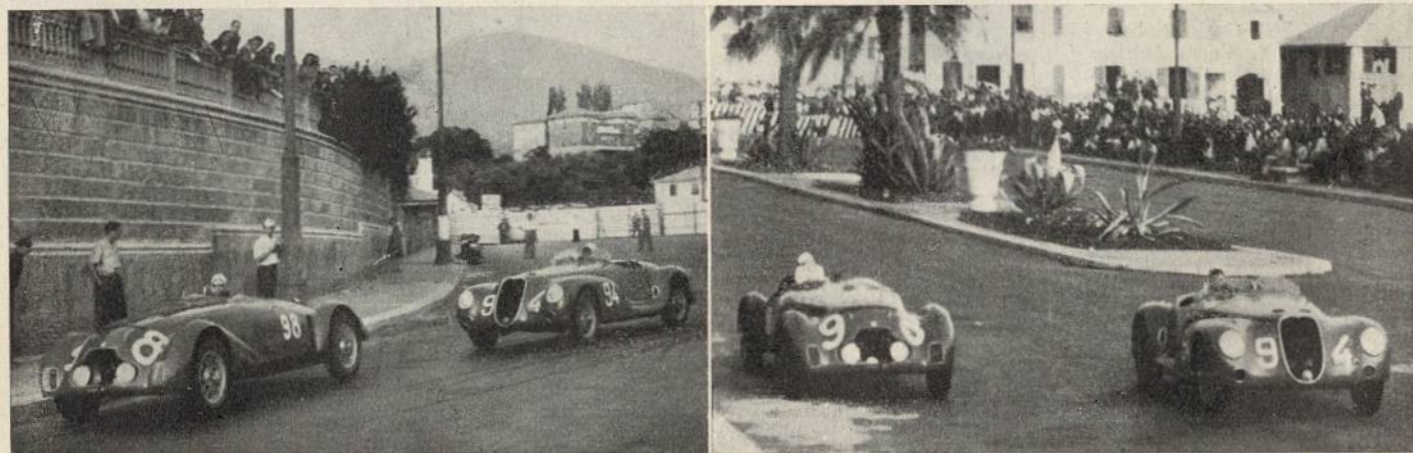


Franco Bertani si è imposto ancora una volta nella classe 1100 cmc.

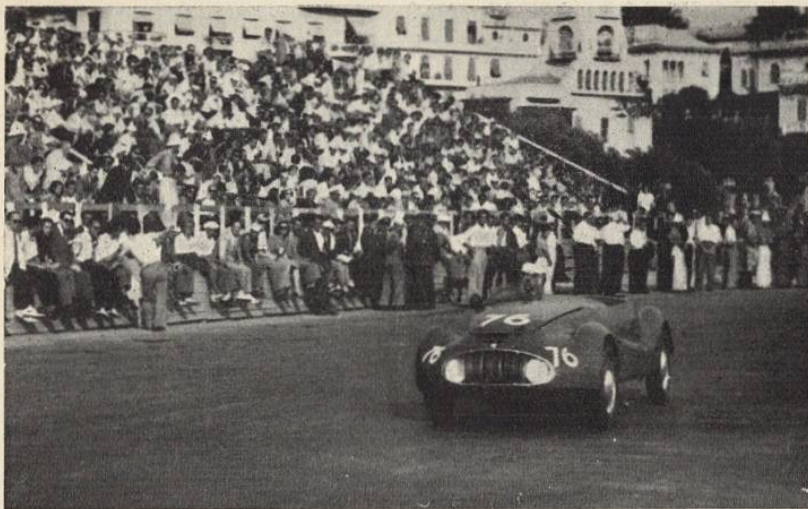
al secondo giro egli occupava il primo posto e non si lasciava più raggiungere. I suoi più diretti inseguitori, consci di tale superiorità, non insistevano ma passavano a misurarsi fra di loro; senonché anche fra Pesci e Leonardi le posizioni si chiarivano abbastanza presto in ragione delle rispettive possibilità, ed il primo manteneva il suo secondo posto fino alla fine, e così Leonardi il terzo, mentre gli altri finivano alquanto staccati dopo una schermaglia fra Macchieraldo e Pierazzoli risoltasi a favore del secondo. Avalle, comunque, pur indisturbato, non si risparmiava; ed infatti segnava anche la maggior velocità sul giro con km.h. 98,882.



Piero Avalle si è chiaramente affermato nella classe 750 cmc.



Due fasi di un avvincente duello. - A sinistra: Borelli incalzato da Ermini; - A destra: Ermini supera l'avversario appena fuori dalla curva e s'avvia alla vittoria



Umberto Casareto su Lancia-Aprilia ha vinto nella 1500 cmc.

volta da Bonetto, che a due terzi della corsa riusciva anzi a superarli. Ma Zanella si riprendeva e passava in testa finendo secondo.

Poco movimentata la corsa delle 1500, dove Bracco, dal quale molto si sperva, era costretto a ritirarsi fin dal secondo giro. Passava così al comando Casareto, seguito da Vignola e Bottazzi, ma il primo doveva cedere a sua volta al sesto giro e Bottazzi finiva secondo ad oltre un minuto dal vincitore mentre il terzo posto era occupato da Alloisio con la Fiat.

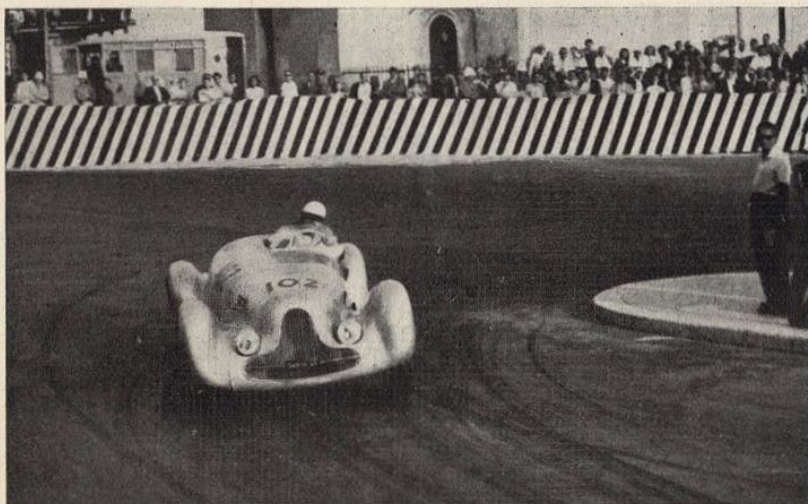
Si veniva così alla prova delle macchine oltre 1500 cmc. nella quale, dopo una falsa partenza, Borelli su Lancia Astura, il favorito del lot-



Ermini e Balestrero sono alle calcagna di Borelli

to, passava subito in testa seguito da Ermini con la Alfa Romeo che al terzo giro superava l'avversario per un istante. Borelli infatti riprendeva la sua posizione e la conservava fino all'undicesimo giro con Ermini alle calcagna mentre Balestrero progrediva con sicurezza mantenendosi in ottima posizione. A questo punto si verificava l'episodio più interessante della riunione. Ermini attaccava e superava Borelli, che però teneva duro e cercava di riprendersi spingendo a fondo, tanto da dar luogo ad un momento di intensa tensione quando nella curva dopo le tribune, era costretto a frenare sbandando minacciosamente. Del ritardo causato da questo in-

cidente approfittava Balestrero, che era ormai a ridosso e si inseriva al secondo posto, mentre Borelli finiva terzo relativamente staccato ed Ermini terminava vittorioso senza più preoccupazioni, segnando la media migliore sul giro e sul percorso. Spettacolo magnifico ed elettrizzante, in un'atmosfera di intensa sportività. Organizzazione eccellente per merito di Tixi, Peregallo e Cataldo, disciplina soddisfacente, successo propagandistico e grandi propositi per l'avvenire. Numerosi fra il pubblico gli sportivi militanti ed alcuni nomi fra i più noti del mondo automobilistico italiano.



Balestrero ha conquistato un ottimo secondo posto dietro Ermini



Il vincitore assoluto Scagliarini mentre stringe magistralmente una non facile curva

AD ASTI SI RIPETONO LE GESTA DEI NUOVI ASSI DEL VOLANTE

Il 22 settembre, anche Asti ha avuto il suo primo Circuito automobilistico, felice inizio di una serie che potrà assurgere a particolare significato nel quadro delle manifestazioni nazionali di maggiore rilievo.

Già in questa prima edizione essa ha del resto avuto il consenso e l'interessamento di personalità di rilievo e lo stesso on. Romita ha voluto presenziarvi.

La corsa, che ha raccolto buon numero di iscritti e che ha richiamato folte ali di spettatori, era basata sul sistema a vantaggi per il confronto finale, che era naturalmente preceduta da eliminatorie per classi, destinate anche a stabilire i vantaggi stessi in base alle velocità realizzate dai singoli concorrenti.

I distacchi calcolati sono risultati in complesso abbastanza vicini alla differenza dei singoli e mezzi e delle singole possibilità. Ad ogni modo, Guido Scagliarini ha dimostrato di saper mantenere le promesse dei passati confronti, ha dato prova di sapersi impegnare a fondo ed arrischiare tutto per tutto, pur conservando uno stile che lo classifica fra i guidatori che hanno della stoffa.

Passando brevemente alla cronaca delle varie prove, la classe 750 cmc. ha visto nelle eliminatorie il ritiro di Leonardi per guasto alla frizione, dopo un promettente inizio che dava ragione ai pronostici e rispondeva al suo « curriculum » di questa movimentata stagione. Pesci occupava così il primo posto, seguito da Martignoni ed Avalle.

Nella classe 1100 cmc. dove i concorrenti erano parti-

colarmente numerosi, l'interesse era richiamato dalla presenza di uomini come Bertani, Comirato, Bonetto e Scagliarini, che infatti si davano battaglia fin dall'inizio, dando luogo in certo qual modo a separati duelli. Vivace ed incerto specialmente quello fra Bonetto e Bertani, che si risolveva con la vittoria di quest'ultimo con distacco assai lieve, mentre a loro volta Fioruzzi e Scagliarini finivano nell'ordine separati da una frazione di secondo, seppur alquanto staccati dai due uomini di



Pesci ha vinto nella batteria 750 cmc.