

I piloti delle vetture sport lanciati all'assalto delle loro vetture per iniziare la gara.

Alla "Coppa Inter-Europa"

grande manifestazione d'apertura del
calendario monzese 1949, arride un
completo successo tecnico-sportivo

«...Il mio punto di vista sulla «Coppa Inter-Europa» e sul suo regolamento è che in questa manifestazione si è ottenuta una indovinata combinazione fra regolamento e tipo di gara.

Sono del parere che a determinati tipi di manifestazioni debbano corrispondere regolamentazioni singolarmente appropriate e nella «Coppa Inter-Europa» tale criterio è stato felicemente applicato».

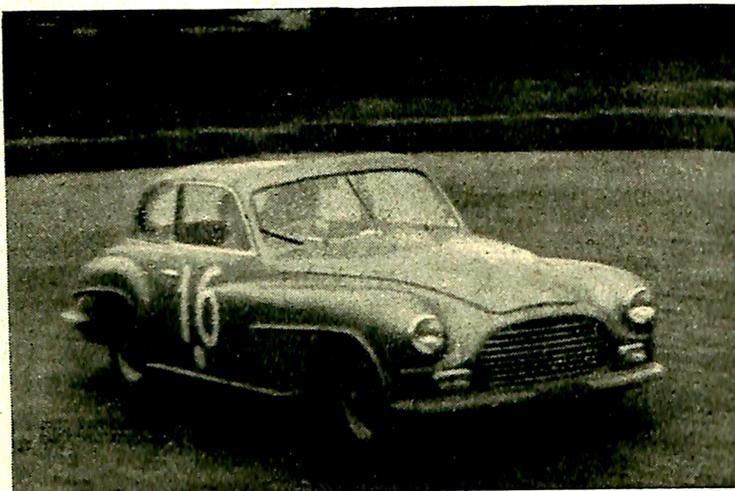
Così ha scritto l'ing. Dante Giacosa, capo dell'ufficio tecnico della Fiat che a ragione si può ritenere oggi la massima autorità in campo tecnico in Italia.

Dopo una affermazione così categorica ed autorevole, è inutile dilungarci a discutere il regolamento applicato a Monza di cui siamo i corresponsabili. Comunque qualche nota di commento è necessaria.

Anzitutto si sa che nulla nasce perfetto e un regolamento nella sua fase sperimentale non è come la legge del Thalmud; anzi è proprio l'esperienza che può far correggere i difetti iniziali. L'Automobile Club di Milano ha fatto un gesto di coraggio organizzando con ricchezza di

mezzi una manifestazione retta da una formula di nuova applicazione in Italia e che necessariamente non essendo legata a svolgimento di campionati nazionali né a ingaggi di nessuna specie, doveva vivere di vita propria. A questo si aggiunga l'«handicap» non indifferente causato dal fatto che per correre a Monza con speranze di successo, si doveva preparare la macchina con certi accorgimenti che la rendevano poi inutilizzabile per correre nelle normali manifestazioni delle vetture da turismo. Si è quindi trattato di un salto nel buio e possiamo dire con tranquillità che ormai un albeggiare luminoso rischiarerà il volto della nuova regolamentazione!

Ci sono state alcune difficoltà di interpretazioni di regolamento da parte dei concorrenti (cosa inevitabile) ed anche da parte dei commissari (cosa anch'essa inevitabile ma meno giustificabile). Alcune limitazioni del regolamento (diametro del canotto del carburatore, sottocoppa di serie per es.) sono apparse inutili. Non si è precisato invece il sistema di raffreddamento, il sistema di comando del cambio (che per altro colla moda dei telecomandi è meglio lasciare chiaramente libero) e in certe misure di carrozzeria si è forse largheggiato un poco. Comunque la



Il conte Sterzi vincitore della Coppa Inter-Europa classe 2000 con la Ferrari-Touring.

base c'è. Le verifiche preliminari sono state facili e quelle post-gara celerissime.

Un buon gruppo di concorrenti, alcuni anche di chiara fama, hanno dato vita alla manifestazione. Tutte le marche italiane oggi in attività di servizio erano rappresentate nel lotto dei partenti: *Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Cisitalia, Maserati, Ferrari*. I maggiori specialisti di carrozzerie fuori serie erano rappresentati da *Farina, Touring, Bertone, Zagato, Ghia, Monviso* colle loro più recenti creazioni e i loro modelli hanno subito un collaudo di solidità di costruzione e di efficienza aerodinamica che non ha confronti.

Un'ottantina di iscritti, 73 presenti alle verifiche e 68 partenti, sono cifre che fanno meditare e che dimostrano



Ancora una volta la sfortuna ha soffiato la meritatissima vittoria a Giampiero Bianchetti che qui vediamo a lato della Ferrari-Touring di Sterzi in uno con l'Avv. Ponzoni e l'Ing. Bianchi Anderloni della Carrozzeria Touring.

la vitalità della Formula che è stata lanciata dall'Automobile Club di Milano.

In tutte le classi la lotta è stata assai serrata ed i risultati sono stati rigorosamente progressivi e talmente chihari da confortare interamente gli autori del regolamento.

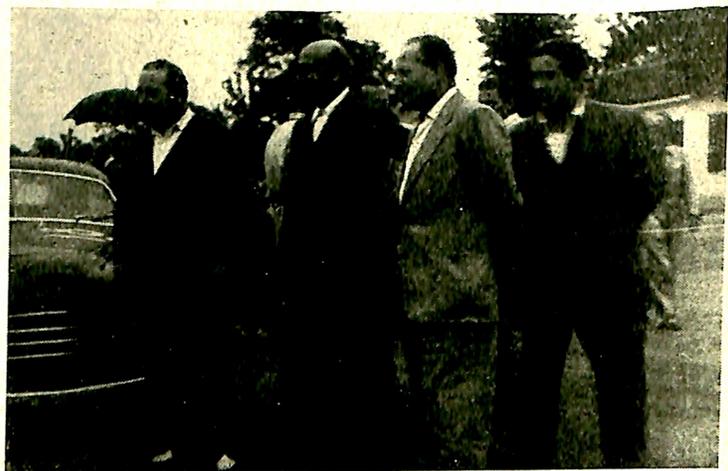
Come è logico, i motori sono stati gli organi meccanici più sollecitati a Monza ed in complesso hanno dato una prova più che ottima. Così le sospensioni ed i freni anch'essi non poco sollecitati. Le vetture di caratteristiche più turistiche nella loro impostazione hanno anche accusato consumi di gomme maggiori di quelli registrati su vetture anche più veloci ma impostate con criteri più avanzati.

Le gomme hanno dato una nuova prova di eccellenza e la costruzione italiana si è ormai dimostrata insuperabile in questo campo.

Nel « Gruppo A » ossia fra le vetture aderenti a quella regolamentazione che noi vorremmo vedere in avvenire, sempre colle debite migliorie suggerite dall'esperienza, applicata in Italia ed all'estero al posto di quella rigidamente di serie attualmente imperante, si sono visti risultati interessanti ed istruttivi.

Nella Classe 750 cc. i primi tre classificati, dopo 3 ore di gara, sono finiti in uno spazio di 4 chilometri circa ad una media rilevante che è peraltro assai simile a quella registrata alla Mille Miglia nel settore fino a Parma. Ma alla Mille Miglia le vetture avevano due conduttori a bordo ed erano strettamente di serie. A Monza erano permesse certe libertà e vi era un sol uomo a bordo. Tutto questo si commenta da sè.

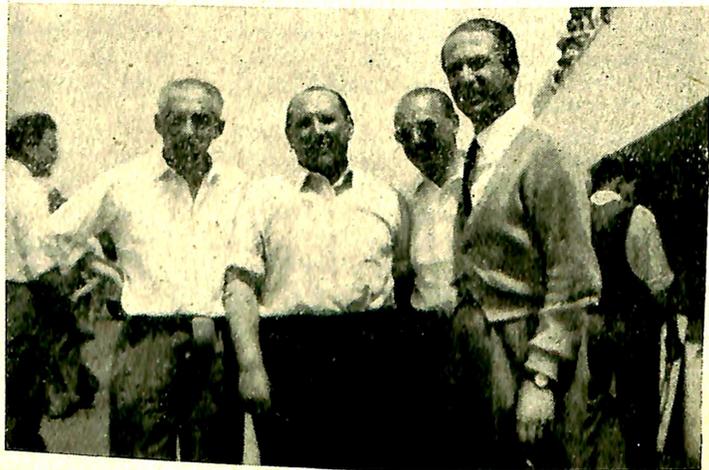
Nelle 1100 cc. la gara per i primi posti si è logicamente ristretta al terzetto formato dalle due snelle Bertone-Stan-



Le ombre e la pioggia calano sull'autodromo e Franco Cornacchia attende la verifica della sua Ferrari-Pinin Farina.

guellini e dalla *Fiat-Zagato*. Queste vetture erano le più preparate meccanicamente e avevano un sensibile vantaggio aerodinamico e di peso sulle altre. E queste doti sono naturalmente emerse anche per merito dei piloti che si sono battuti senza risparmio. La media totale ed il giro più veloce del vincitore Facetti, depongono molto favorevolmente sull'efficienza di queste macchine che hanno tenuto la distanza marciando fortissimo.

Nelle 1500 cc. davvero sensazionale la prova delle *Aprilia* che tutte sono arrivate compatte al traguardo senza il benchè minimo arresto senza la benchè minima defaillan-



Il genovese Anselmi, vincitore tra le Aprilia, alla fine della corsa ha ricevuto il plauso dell'Avv. Colombo, Presidente dell'A. C. Genova.

ce. Una prova sbalorditiva. I tre primi classificati hanno anche qui dimostrato di avere preparato le macchine in modo migliore e pressochè equivalente. Dopo una lotta emozionante che per 3 ore ha entusiasmato i pochi buongustai che avevano saputo giudicare l'interesse della Coppa Inter-Europa, Anselmi, Haller e Colombo sono finiti nello spazio di meno di due chilometri! Differenze addirittura infinitesimali che confermano l'equilibrio della regolamentazione.

Cornaggia coll'Alfa Romeo ha vinto la classe massima ma la prova della maggiore vettura in gara è stata un po' opaca. Il vincitore si è accontentato giudiziosamente di vincere la corsa del suo gruppo e la vettura milanese non è stata impegnata a fondo. Nelle prove della vigilia l'Alfa Romeo aveva girato in 3 minuti e all'occorrenza avrebbe potuto girare su questo tempo. Comunque le due vetture partite sono arrivate imperturbabili al traguardo dando una bella prova di signorile silenziosità e sicurezza.

Nel « gruppo B » la battaglia è stata interessante in tut-



Il marchese Cornaggia complimentato, dopo la sua vittoriosa gara con l'Alfa Romeo, da Guidotti e da Sanesi.



Franco Bordoni ha brillantemente condotta la Maserati di Lombardi vincendo la sua classe.

te le classi per vari motivi. Fra le 1100 cc. emergevano le Fiat S. « tipo Spa » di Merati e dei due Capelli (zio e nipote), la bella Fiat-Ghia della SIRCA guidata da Gaboardi, e la Cisitalia di Mosca. I due primi classificati che si sono alternati al comando e si sono battuti energicamente, sono finiti con un distacco di 300 metri circa (cento metri all'ora!) e Gaboardi che ha saputo imporre la sua classe è finito terzo molto vicino superando nel finale Cavallini e Merati. Risultati regolarissimi e convincenti.

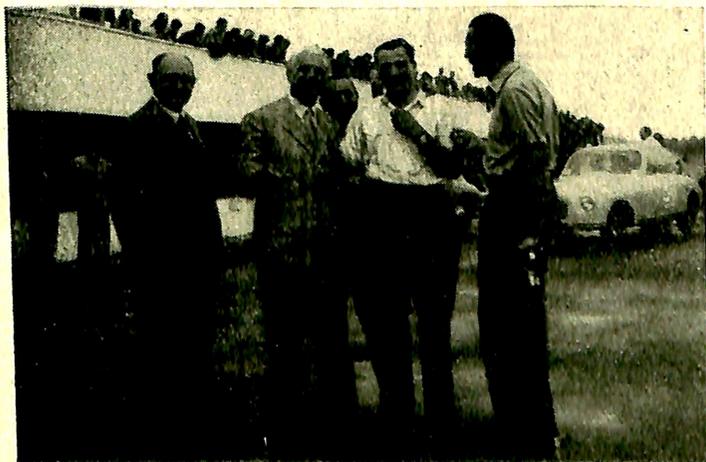
Solamente due elegantissime e snelle Maserati fra le 1500, ma non per questo risultati meno interessanti. Franco

Bordoni al volante della Maserati di Lombardi, ha tirato a fondo per poter rimanere davanti alle Fiat S. dei due Capelli nonostante il forzato arresto per il rifornimento. E' finito con 400 metri di vantaggio sulla Fiat vincente dando così la prova che la Maserati 1500 cc. è una veloce, resistente e completa vettura da gran turismo e di gran lusso.

Fra le 2000 cc. si è avuta la corsa più interessante della giornata. Le 3 Ferrari partite hanno marciato come orologi per le 3 ore di corsa e si sono mantenute vicinissime per quasi tutta la gara. Solamente verso la fine Sterzi e Bianchetti hanno staccato il bravo Cornacchia che per altro non si era impegnato nella lotta finale e sono finiti con 25 metri di distacco fra loro. Inutile tessere le lodi



Avversari in corsa, amici in riposo: Ovidio Capelli ed il nipote Diego vincitore tra le 1100 sport.



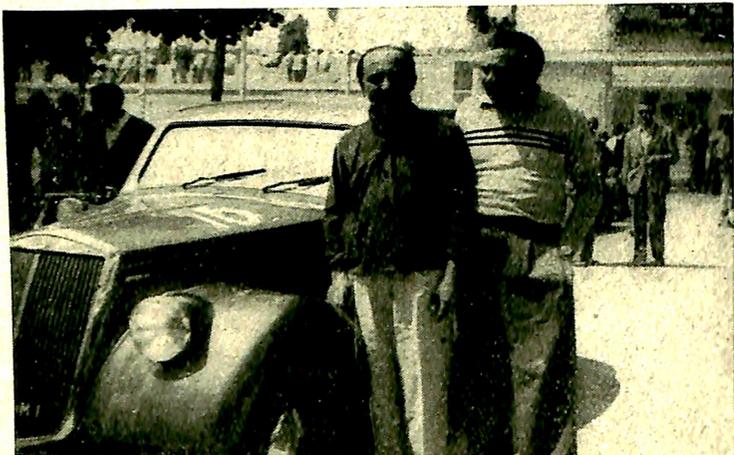
Piero Facetti, vincitore con la panoramica Zagato tra le 1100 turismo festeggiato da Villoresi e Lurani nonchè dal sig. Zagato, il bravo costruttore della vettura vittoriosa.

delle Ferrari che si sono dimostrate quei « puri sangue » che tutti conosciamo.

Nessun partente nella classe maggiore e questo non dipende a favore degli assenti, sia privati sia case, che non hanno voluto scendere in lizza in una gara espressamente organizzata per mettere in luce delle vetture che altri regolamenti sacrificano. Nessuna scusante per gli assenti.

Crediamo che sia più unico che raro il caso che in tutte le classi d'una gara di fondo si siano registrati dei distacchi di classifica così minimi e quindi charamente dimostranti una eguaglianza di mezzi che solo una regolamentazione indovinata può provocare.

La Coppa « Inter-Europa » però chiude in bilancio nettamente attivo dal lato sportivo e sperimentale se pure non dal lato finanziario. Il regolamento è apparso indovinato e senza gravi pecche. Le gare sono state sportiva-



Rudj Haller, secondo tra le Aprilia, è stato uno dei maggiori animatori della classe 1500.

mente bellissime ed hanno soddisfatto tutti i concorrenti e gli appassionati. Per Monza si devono studiare due generi di manifestazioni: quelle di carattere grandioso e di massa come solamente possono essere i Grandi Premi, e quelle di carattere più sportivo e tecnico dove non sono le folle oceaniche le protagoniste maggiori e l'ambiente è più familiare se pure più evoluto.

Commentatori italiani e stranieri hanno detto che la «Coppa Inter Europa» con opportune modifiche di detta-



Riccobaldi, vincitore tra le 500, attende corrucciato il gravido verdetto che la C.S.A.I. pronunzierà a suo carico.

gli può diventare una manifestazione classica anche oltre confine e noi ne siamo convinti.

Anche la «Mille Miglia» è cominciata come gara tipicamente nazionale e poi si è sviluppata anche oltre confine. Comunque il gesto coraggioso è quello con cui si dà il «Via» ad una tradizione e l'Automobile Club di Milano è quindi benemerito come sono tutti quelli che come concorrenti e come ufficiali hanno contribuito a dar vita alla 1ª Coppa «Inter Europa». **GIOVANNI LURANI,**

Cronaca spicciola della «Coppa Inter-Europa»

Quella del 29 Maggio è da considerarsi un po' come una «giornata della tecnica» piuttosto che una giornata di sport automobilistico così come viene inteso oggi dalla massa che per sport nel nostro campo vuole la velocità, vuole la lotta fra piloti avversari, vuole sentire il brivido lungo il filo della schiena, vuole in breve il «thrill». Una volta condita con una salsa piccante del genere la tecnica, che in definitiva è alla base di tutte le più ardue manifestazioni del motorismo da che esso è nato, può anche essere digerita dal delicatissimo stomaco dello spettatore italiano. Solo per questo manifestazioni che in passato avvincevano migliaia e migliaia di appassionati con l'andar degli anni non han più potuto tenere cartello e man mano tutte le più celebri corse nostre dalla Florio a Pescara, dal Montenero al Mugello sono o scomparse o si sono ridotte al... periplo del campanile.

Ecco perchè il pubblico ha brillato per la sua più luminosa assenza dal recinto dell'autodromo non conferendo quindi alla manifestazione quella cornice di entusiasmo e di varietà di colori caratteristica delle principali manifestazioni monzesi.

Tutto ciò del resto il benemerito A. C. di Milano non ignorava ed infatti nessun calcolo preventivo venne fatto in sede amministrativa sull'eventuale incasso di biglietti. Questo sia detto a lode degli organizzatori che hanno dimostrato uno spirito non comune approfondendo tutta la loro esperienza organizzativa, e tutti i loro mezzi anche, per una gara il cui bilancio, sempre in sede amministrativa sarebbe stato passivo. Ma non per nulla si tratta dell'A. C. di Milano!

La giornata monzese ha avuto complessivamente la durata di ore 9,50 essendosi iniziata alle 8,25 per terminare alle 18,15, dal che si vede non si è perso tempo nelle partenze che hanno occupato in totale soli 50 minuti, un bel record quando si pensi che le vetture concorrenti erano 68. Ma il Colonnello Covacevich è un regista di prima grandezza.

Inizio del programma con le 750 e le 1500. Partenza all'inglese, ossia con la corsetta dei piloti per raggiungere le vetture allineate sul bordo della pista obliquamente nel senso di corsa. Starter di questi primi due gruppi che han-

no gareggiato assieme il Presidente della A.S.A.I. Franco Spotorno.

Nella categoria 750 si poneva al comando del forte gruppo di 12 vetture, Riccobaldi che guadagnava metro su metro agli avversari tra cui Arosio e Guarini imbastivano alle sue spalle un duello sino a che dopo 30 giri Arosio doveva abbandonare ed al terzo posto passava Pullè. Altri ritiri da registrare in questa classe, che è quella che ne ha avuti in maggior numero, sono quelli di Cumani che ha perso una ruota, di Roggerone, Ferrario e Zanetti.

Dopo tre ore di gara il vincitore Riccobaldi ha sopravanzato il secondo classificato Guarini di nemmeno 1.500 metri ed i primi 5 classificati sono compresi entro una differenza di Km. 7.834, che documenta efficacemente la regolarità delle macchine impegnate, tutte del notissimo tipo Fiat 500 che sulle tre ore ha superato di metri 957 quella velocità massima di Km. 95 garantita dalla Casa.

Nel gruppo delle 1500 si hanno in gara 13 vetture di cui 12 Aprilia ed una Fiat 1500. Subito al via si forma un trio in testa che si dà battaglia e sul traguardo si alter-

LEO DACCÒ
FABBRICA VITERIA DI PRECISIONE
 Via A. Bazzini, 30 - MILANO - Telefono 292.280
SPECIALITÀ PEZZI RICAVATI DALLA BARRA di diametro da mm. 2 a mm. 40
 Dispone di attrezzature di primo ordine
MACCHINE AUTOMATICHE, CALIBRI ED APPARECCHI DI CONTROLLO
 Vasto deposito spine coniche «UNI 129»



A sinistra, Guarini secondo fra le 750, al centro Gaboardi con la S.I.R.C.A.-Ghia ottimo terzo fra le 1100 sport e a destra Alfredo Colombo ottimo terzo con la Aprilia-Touring.

nano appunto al comando o Anselmi, o Haller o Colombo che dispone di una fuori serie Touring. La gara è incerta sino al 43. giro quando Colombo deve fermarsi per rifornire ed allora gli altri due se ne vanno e Anselmi riesce a spingere tanto da superare alla fine delle tre ore Haller di Km. 1,644 mentre Colombo arriva quasi a ridosso di Haller.

Si passa così alla seconda corsa della giornata dedicata alle 1100 ed alle oltre 1500. 17 concorrenti nel primo gruppo e due nel secondo. La partenza viene data alle 11,50 dal presidente dell'A. C. Genova avv. Colombo Contardo.

Questa corsa verrà deliziata anche dall'acquazzone e non pochi concorrenti verranno a trovarsi in difficoltà per inceppamento del tergicristallo.

Le 1100 in definitiva erano quelle che fornivano forse la gara più movimentata della riunione.

Vediamo infatti che in questo gruppo si possono dividere i concorrenti in altre due sottoclassi, ossia le fuori serie e le serie. Al primo gruppo appartengono le due Zagato di Facetti, il vincitore, e di Amati, le due Bertone di Bertone e di Pinzero e due Monviso Spyder. Al secondo appartengono invece tutte le normalissime 1100 vecchia serie a muso basso, a musone e delle nuova serie B.

A condurre la corsa furono la Zagato di Facetti e le due Bertone di Bertone e Pinzero decisamente più veloci di tutto il lotto ed anche dell'Alfa Romeo.

Per i primi giri fu Cornaggia con l'Alfa a guidare la muta mentre tutto il gruppo andava sgranandosi ma al 5. giro Pinzero e Bertone, poi anche Facetti lo superano e la gara si ravviva quando evidente appare l'intenzione di Facetti di assumere il comando e vi riesce di forza av-

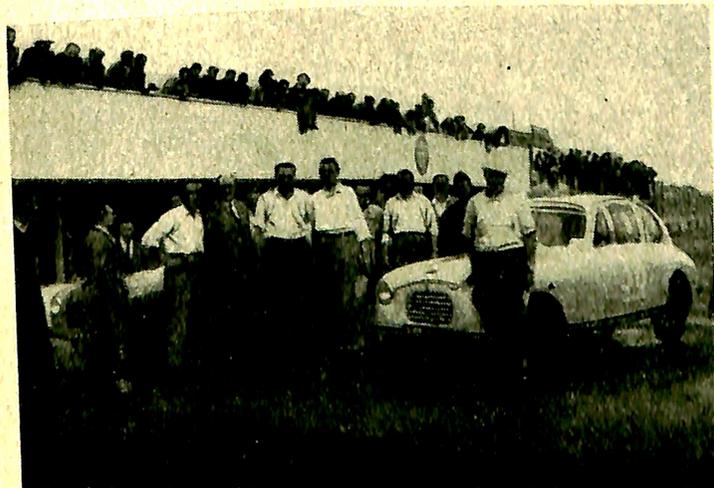
vantaggiandosi poi sempre più tanto che cronometriamo un distacco di oltre mezzo minuto.

Piove a scroscio oramai e vediamo il giovanissimo Enzo Castelli, pilota di una Monviso, che con una mano fuori pulisce il cristallo per avaria del dispositivo elettrico; Massimo Alessi, l'appassionatissimo Grande invalido si ferma e cede al fratello il volante del cabriolet Alfa, l'unica vettura aperta che sia scesa in campo. Anche qui noie al tergicristallo rallentano notevolmente l'andatura della elegante macchina.

Intanto al 30. giro Facetti si ferma per il rifornimento, un rifornimento alquanto lungo che trattiene al box la macchina per oltre 2 minuti quanti ne bastano a Pinzero per passare comodamente in testa ed assicurarsi un abbondante minuto di vantaggio su Facetti che intanto ha ripreso come un indemoniato.

Tra le 1100 normali è Alberto Della Beffa il migliore e dopo una dura lotta con alcuni avversari riesce a consolidare la sua posizione.

Nell'inseguimento di Facetti gioca un ruolo importantissimo il rifornimento di Pinzero che viene effettuato in 1'2" e quindi stando ai calcoli l'atletico pilota milanese dovrebbe raggiungere l'avversario solo sul finire della corsa, senonché al posto di Pinzero è salito al volante il cognato Curzio che decisamente è meno padrone del volante ed in pochissimi giri Facetti recupera tutto il distacco, riprende la macchina capofila e la regola come vuole tanto che farà a tempo a sostare altre due volte al box per 1'10" e per 40 secondi vincendo ancora con un certo vantaggio. Nuccio Bertone non aveva la macchina in eccellenti condizioni e quindi non ha potuto far di più che



Amici ed ammiratori fanno cerchio ai Zagato ed a Facetti ed Amati per la brillantissima affermazione delle loro vetture.



Il Comm. Lombardini della Pirelli e il campionissimo Gigi Villorosi con gli espertissimi meccanici del reparto corse Pirelli.

navigare e finire in terza posizione rammaricandosi poi a fine gara degli inadatti rapporti montati sulle sue vetture.

Una bellissima gara senz'altro quella di Piero Facetti e della sua berlinetta panoramica tipo « Marinella » di Zagato che ha dimostrato davvero di mettere le ali alle ruote all'autotelaio Fiat 1100 normale.

Anche in queste due classi la percentuale di arrivati è altissima in quanto si è ritirato solo Bay nella 1100.

Siamo così arrivati alla terza corsa della giornata, quella riservata alle vetture del gruppo B che si suddividono in 19 concorrenti per la classe 1100 tra cui sono in maggioranza le Fiat 1100 S delle varie edizioni, oltre a qualche Cisitalia, un coupè Ghia su telaio Fiat 1100 normale preparato ottimamente dalla S.I.R.C.A. di Milano e pilotata da Gaboardi ed una panoramica Zagato, 2 concorrenti per la classe 1500 ossia Franco Bordoni ed Jeri entrambi sui coupè Maserati-Pinin Farina, ed infine per la massima classe presente in pista le tre Ferrari coupè di Sterzi (Touring), Bianchetti (Alemanno) e Cornacchia (Pinin Farina).

Alle 15,10 dà l'avvio a queste 24 vetture il Vice-Presidente dell'A. C. Milano Aldo Dacco.

I tre gruppi gareggiano perfettamente distinti per ordine di cilindrata e della 1500 vi è solo Jeri che si frammischia alle 1100 mentre il collega di classe Bordoni, si dimostra subito padrone della Maserati e nonostante la fermata per un rifornimento rintuzza ogni attacco da parte dei millecentisti.

Tra le Ferrari vi è un regolarissimo alternarsi alle posizioni di testa sino ai rifornimenti ove la vettura di Cornacchia viene trattenuta più delle altre e così si opera già una selezione che viene maggiormente accentuata da una seconda brevissima sosta al box dello stesso. Bianchetti e Sterzi si danno invece battaglia serratissima proprio negli ultimi giri e la gara si sarebbe risolta in favore di Bianchetti, una volta tanto almeno, se questi proprio nell'ultima curva non fosse stato chiuso da un millecentista proprio per quel tanto che è bastato a Sterzi per sopravanzarlo di.... 25 metri.

Nella 1500 Bordoni ha vinto ottimamente portando all'arrivo una vettura freschissima anche nelle gomme e nei freni.

La 1100 dopo alcune battute iniziali dominate sempre da Ovidio Capelli ha visto una nuova simpatica lotta in famiglia fra i due Capelli ed anche questa volta il nipote Diego, sornione sornione tra un sorrisetto e l'altro è riuscito a portare le sue ruote dinnanzi a quelle dello zio Diego e con impercettibile allungo si è presi 327 metri di vantaggio incurante degli occhiacci che la zia dai box andava facendogli. Dietro ai due veramente notevole la bella prova di Gaboardi che portava la Ghia-S.I.R.C.A. che giustamente può vantarsi di essere stata la migliore tra le derivate Fiat.

Dulcis in fundo ecco l'ing. Bariona sotto l'acquerugiola a frugare entro i cofani alla ricerca di quelle infrazioni che questo nuovo regolamento ha avuto il buon gusto di rendere più facilmente rintracciabili tanto che in breve ora tutte le vetture erano verificate e liberate, e forse alle seguenti classifiche stillate dai cronometristi Roghi, Antoniazzi, Volpati, Janantuoni, Principato e Cristofaletti, non dovranno esservi modifiche in sede di omologazione.

FRANCO DEGLI UBERTI.

(Fotografie di Publifoto, Millanta e Degli Uberti).

Ecco ora le classifiche complete.

La classifica completa sulla base dei chilometraggi coperti nelle 3 ore:

Gruppo A, classe 1^a fino a 750 cmc.: 1. Riccobaldi G. Km. 287,873; 2. Guarini P. Km. 286,383; 3. Pullé G. Km. 283,500; 4. Cusani S. Km. 283,355; 5. Alberti D. Km. 280,039; 6. Del Bono A. Km. 275,216; 7. Simontacchi U. Km. 263,661. Tutti su Fiat 500. Ritirati: Cumani R. al 36.; Arosio A. al 20.; Ferrario A. al 28.; Roggerone A. al 10.; Zanetti L. al 9.

Classe 2^a: 1. Facetti P. Km. 342,986; 2. Pinzero E. (Curzio) Km. 341,395; 3. Bertone N. Km. 339,813; 4. Della Beffa A. Km. 324,076; 5. Meroni B. Km. 322,116; 6. Gilera G. Km. 321,608; 7. Amati L. Km. 317,930; 8. Castelli E. Km.



Ditta V. MILLA
TORINO - BIELLA

MILLOIL
*l'olio superiore per
auto e industria*



AUTORADIO 6 Valvole "Miniature", - 6 Gamme d'onda

SOC. INDUSTRIA RADIOTECNICA ITALIANA
ROMA - Largo Ponchielli n. 6 - MILANO - Via Stradella n. 3

314,652; 9. Dansi F. Km. 311,269; 10. Randaccio O. Km. 310,642; 11. Caffaro G. Km. 308,801; 12. Merli M. Km. 301,073; 13. Varterweiller Km. 300,885; 14. Baglioni G. Km. 298,266; 15. Rosa G. Km. 285,343; 16. Gramegna L. Km. 271,935. Tutti su Fiat 1100. Ritirati: Bai G. al 19. giro.

Classe 3ª - da 1100 a 1500: 1. Anselmi E. Km. 357,567; 2. Haller R. Km. 355,923; 3. Colombo A. Km. 356,683; 4. Dansi E. Km. 350,112; 5. Crespi S. Km. 349,563; 6. Ippocampo Km. 346,630; 7. Di Pasquale A. Km. 343,824; 8. Spreafico D. Km. 343,222; 9. Lombardi D. Km. 332,190; 10. Ramaioli G. Km. 330,396; 11. Longoni M. Km. 328,749; 12. Salvati A. Km. 327,152, tutti su Lancia Aprilia; 13. Mascherpa I. su Fiat 1500 D. Km. 305,775.

Classe 4ª, oltre 1500 cmc.: 1. Cornaggia Medici G. M. Km. 347,060; 2. Alessi M. Km. 334,425; tutti su Alfa Romeo 2500 T.

Gruppo B, classe 1ª fino a 1100: 1. Capelli D. (Fiat 1100 S) Km. 373,143; 2. Capelli O. (Fiat 1100 S) Km. 372,816; 3. Gaboardi A. (Fiat 1100 Sirca) Km. 368,670; 4. Cavallini F. (Fiat 1100 S) Km. 367,850; 5. Merati L. (Fiat 1100 S) Km. 367,350; 6. Cappellotto G. (Fiat 1100 S) Km. 366,978; 7. Mosca M. (Cisitalia) Km. 364,795; 8. Mauri P. (Fiat

1100 S) Km. 364,737; 9. Conz L. (Fiat 1100 S) Km. 363,422; 10. Sani G. (Fiat 1100 S) Km. 361,574; 11. Cacciari A. (Fiat 1100 S) Km. 360,401; 12. Beninati N. (Cisitalia) Km. 359,560; 13. Villa G. (Fiat 1100 S) Km. 357,181; 14. Carta A. (Fiat 1100 S) Km. 353,170; 15. Rollino G. (Fiat 1100 S) Km. 349,947. Ritirati: Cerioli F. (Fiat 1100 S) al 7. giro; Bianchi L. (Cisitalia) al 20. giro; Storari G. (Fiat 1100 S) al 33. giro; Cappelletti G. (Fiat 1100 S) al 25. giro.

Classe 2ª fino a 1500 cmc.: 1. Bordoni F. su (Maserati) Km. 373,699; 2. Jeri M. su (Maserati) Km. 351,090.

Classe 3ª fino a 2000 cmc.: 1. Sterzi B. su (Ferrari) Km. 392,867; 2. Bianchetti G. P. su (Ferrari) Km. 392,842; 3. Cornacchia F. su (Ferrari) Km. 388,492.

Giri più veloci, Gruppo A: classe 1ª, Alberti D. su Fiat 500 al 2. in 3'50"2, Km.h 98,437; classe 2ª, Facetti P. su Fiat 1100-Zagato al 27. in 3'4"2, Km. 122,993; classe 3ª, Colombo A. su Aprilia al 34. in 3'3", Km. 123,934; classe 4ª, Cornaggia su Alfa Romeo in 3'8"1, Km. 120,510.

Gruppo B: classe 1ª, Capelli O. su Fiat S al 5. in 3'0"4, Km.h 125,442; classe 2ª, Bordoni F. su Maserati al 6. in 2'58", Km.h 127,415; classe 3ª Bianchetti G. su Ferrari al 23. in 2'47", Km.h 135,808.

Vetture da turismo sul Circuito della Foce a Genova

Il « I Circuito automobilistico della Foce » è stato organizzato dal Gruppo Automobilistico Genovese il quale, sorto dall'entusiasmo e dalla passione di un anziano corridore (il genovese Luigi Beccaria) ha dimostrato fino dal sorgere la sua vitalità e la sua intraprendenza per dare allo sport dell'automobile una maggiore vita ed agli sportivi nuovo entusiasmo e nuove manifestazioni.

Il Gruppo si è valso della collaborazione tecnica accordata con vero piacere dall'Automobile Club di Genova che ha messo a sua disposizione tutto il proprio personale ed i propri servizi.

La manifestazione vedeva alla partenza autovetture della categoria turismo, suddivise nelle classi corrispondenti ai principali tipi e per le quali erano ammesse alcune modifiche agli organi del motore.

L'entusiasmo da parte dell'ambiente automobilistico genovese (al quale era limitata la partenza) è stato notevolissimo e tutti i più noti appassionati hanno preso il « via », dimostrando con evidenza di fatti come la gara fosse desiderata ed apprezzata.

Si trattava del primo esperimento, almeno in Italia, di far correre in Circuito chiuso delle vetture normali da turismo, e non si può dire che l'esperimento sia andato deluso e sia stato vano. Le vetture hanno pienamente risposto all'aspettativa in quanto sull'anello di Corso Italia, dove si è svolta la manifestazione, hanno dimostrato di poter benissimo correre senza che lo sforzo al quale erano sottoposte potesse essere riscontrato sui corrispondenti organi meccanici.

La manifestazione è stata coronata da una festosissima cornice di pubblico, che ha dimostrato il proprio compiacimento di fronte ad uno spettacolo insolito, ma particolarmente emotivo, in quanto che la limitata lunghezza dell'anello (Km. 3,036 ripetuta 12 vol-

te per complessivi Km. 36,432) e la conseguente possibilità di potere in brevissimo tempo vedere passare e ripassare i veicoli concorrenti dava al Circuito un particolare carattere spettacolare.

Ecco le classifiche:

Classe I - Fiat 500 (A B): 1. Casareto Carlo in 34'30" alla media di Km. 63,351; 2. Riccobaldi Gerolamo in 35'1"1/5; 3. Peirè Renzo in 35'10"2; 4. Alloisio Adolfo in 36'18"2; 5. « Sigillo » in 35'38"2 giri 11; 6. Pumo Carmen in 36'2" giri 11.

Giro più veloce il 3. di Alloisio alla media di Km. 64,748.

Classe II - Lancia Ardea: 1. Ammi Mario in 3'47"3 alla media di Km.

66,657; 2. Mognaschi Carlo in 33'7"4; 3. Casareto Luigi in 33'41"2; 4. « Francis » in 34'40"3.

Giro più veloce il 10. di Ammi M. alla media di Km. 68,568.

Classe III - Fiat 1100 (A-B): 1. Fezzardi Oreste in 39'53" alla media di Km. 68,510; 2. Pasquero L. in 40'32"2; 3. « Luca » in 40'32"2; 4. Giunio Enzo in 40'34"; 5. Paoli Mario in 42'8"1; 6. Guelfi Attilio in 42'34.

Giro più veloce il 9. di « Rodo » alla media di Km. 71,064 (ritirato).

Classe IV - Lancia Aprilia: 1. Anselmi Enrico in 35'38"3; 2. Sardi Franco in 35'49"; 3. Casareto Umberto in 36'14"4; 4. Mainardi Guido in 36'15"3.

Giro più veloce l'11. di Anselmi alla media di Km. 77,515.



Le vetture della classe Fiat-1100 pronte per la partenza sul circuito genovese della Foce, nel corso della riuscitissima giornata organizzata con la solita competenza e signorilità dall'A. C. Genova.