

ANNO VI - N. 1
5 Dicembre XIV



LA SCUDERIA FERRARI

Settimanale Illustrato

MODENA

Conto Corrente Postale



S. E. l'On. Ing. GAETANO POSTIGLIONE
nuovo Presidente Generale del Reale Automobile Club d'Italia

FOTO
LUCÉ

la QUALITÀ è il segreto del SUCCESSO

la



Vi sono nel mondo più motori a scoppio da turismo, utilitari, corse, ecc. muniti di candele CHAMPION di quanti non ve ne siano muniti di tutti gli altri tipi di candele sommati assieme

è sinonimo di qualità

le numerose vittorie, records, raids in terra sul mare nel cielo ottenute con CHAMPION costituiscono il più voluminoso libro d'oro, che è a disposizione degli interessati.

LA SCUDERIA FERRARI



MODENA - Redazione e Amministrazione

Viale Trento-Trieste N. 11 - Telefono 40-81

Bilancio Anno XIII

Anche nel 1935 la Scuderia ha mantenuto la sua posizione di combattimento, come lo richiedevano le sue tradizioni e la necessità di difendere le glorie ed i primati dello sport automobilistico italiano. I tempi sono stati duri. Singolarmente difficile si è presentato, sin dall'inizio della stagione, il compito di rimontare vivacemente il corso del progresso tecnico, affrontando con mezzi inizialmente inadeguati, e con il ritmo della preparazione singolarmente accelerato dalla febbre delle gare e delle competizioni, il gravissimo problema del rinnovamento quasi integrale dei motori e delle vetture, secondo le linee di un programma in cui molti costruttori stranieri si sono trovati, per forza di cose, a godere di molteplici e notevoli vantaggi.

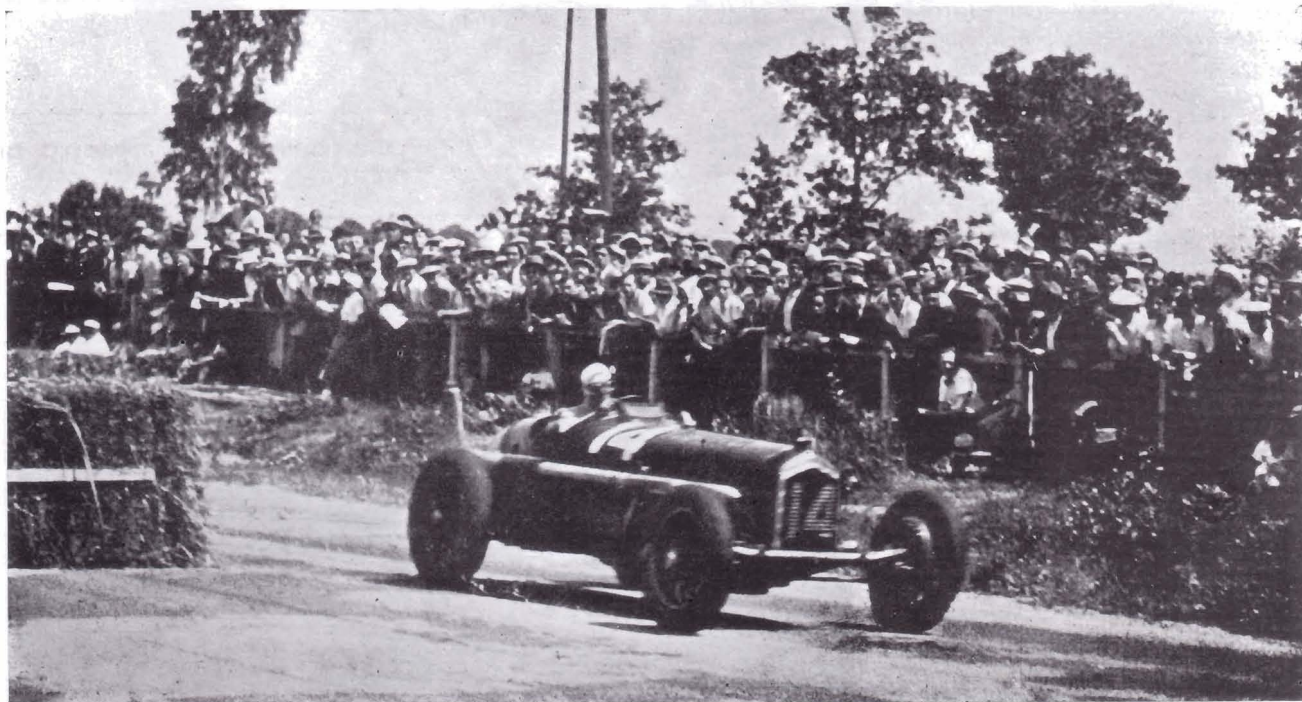
La storia dell'annata sportiva 1935

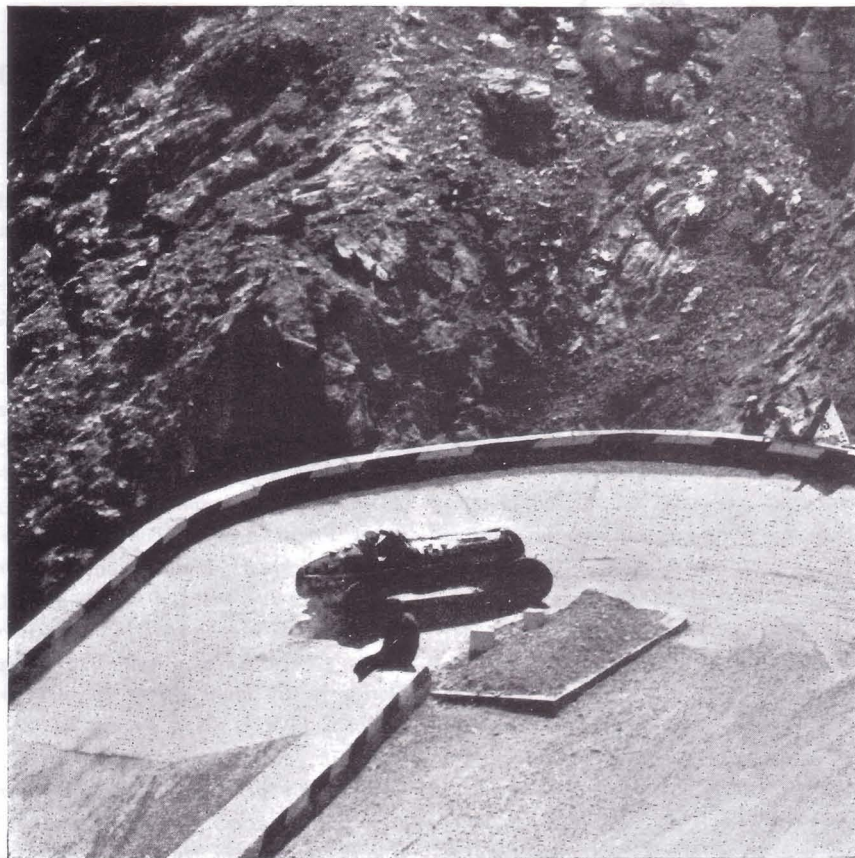
ha dimostrato che la Scuderia sa mantenere il suo posto, e sa spesso vincere anche ad armi non pari. Accanto al bilancio della sua attività, che si compendia colle gare disputate, nei premi riportati e vinti, nello sforzo tenace di approntare anche mezzi tecnici nuovi ed originali, nei primati conquistati, nel valore e nella gloria sportiva dei suoi magnifici piloti, nella costante efficienza dei suoi servizi di assistenza e di organizzazione generale, la Scuderia Ferrari può anche parlare, con legittima soddisfazione pari alla fede che l'ha animata e sostenuta nei momenti più ardui, del suo bilancio morale. Esso si compendia nella precisa volontà di essere presente in ogni competizione, nel proposito fermamente mantenuto di figurare ovunque pari a quelle tradizioni cui essa deve i suoi primati nel glorioso sviluppo dello sport automobilistico italiano.

Gli sportivi italiani ricordano, e possono agevolmente fissare i capisaldi del bilancio 1935.

Ben 35 gare disputate, in tutte le regioni d'Europa. In queste gare, oltre la metà segnano altrettante vittorie assolute delle Alfa Romeo e dei piloti della Scuderia: a 18 ammontano, infatti, i Primi Premi Assoluti conquistati. Come non ricordare Pintacuda nelle Mille Miglia, Dreyfus nel G.P. della Marna, Tadini al Grossglockner, allo Stelvio e alla Coppa Edda, Brivio alla Targa Florio, e il grandissimo, prodigioso, Nuvolari in quel Gran Premio di Germania in cui la vittoria apparve e fu il « summum » del valore a cui potessero arrivare un uomo ed una macchina? E troviamo ancora Nuvolari a Biella e a Bergamo; Nuvolari a Torino, Nuvo-

NUVOLARI DETENTORE DEL PRIMATO SUL GIRO ALLE VARIANTI DI MONTLHÉRY





MARIO TADINI DETENTORE DEL PRIMATO DELLO STELVIO

lari a Nizza a Pau e a Modena; Nuvoletti, infine e soprattutto, ancora una volta trionfatore nel terribile Circuito del Montenero. Nè dobbiamo dimenticare Chiron primo nelle 3 Ore di Nancy, Cortese-Severi primi nella 24 ore di Pescara per la Targa Abruzzo, Dreyfus primo a Dieppe, Brivio primo a Coenza nella Coppa M. Bianchi.

Oltre questi 18 primi premi, la Scuderia può allineare nel proprio bilancio 17 gare in cui, quasi sempre in aggiunta all'affermazione assoluta, i suoi piloti sono arrivati al secondo posto; e 15, 10, 7 competizioni in cui l'ordine di arrivo è stato al 3°, 4°, 5° posto. Speciale ricordo merita il magnifico secondo posto di Chiron all'Avus, in quella gara che ha veduto il raggiungimento delle più alte velocità medie, (assai vicine ai 240 all'ora), che mai siano state toccate in circuiti ordinari e su distanze di 200 Km. Bisogna quindi ricordare la « Bimotore » che fu a

Tripoli e all'Avus, che fu soprattutto, sull'autostrada Firenze-Mare per conquistare all'Italia due nuovi primati internazionali di velocità.

Nella storia della Scuderia la « Bimotore » di Bazzi segna un « esperimento » doppiamente onorevole, e per l'iniziativa originale che si è audacemente

affermata in un momento in cui sembrava non esistesse ancora alcun strumento tecnico per colmare lo svantaggio iniziale dinnanzi a costruttori stranieri già ricchi di materiali e di mezzi, e per il risultato eccezionale che è venuto a ricompensare lo sforzo tenacemente compiuto, anche se accessori di vitale importanza non consentirono affermazioni ancora più clamorose.

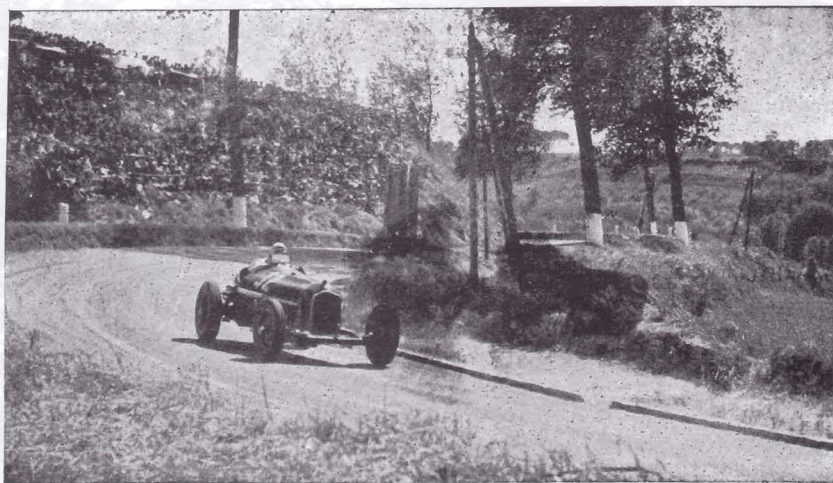
E per questi primati l'immortale Tazio, dalle mani del Duce, ricevette la medaglia d'oro al valore atletico che è il segno più alto ed il più ambito riconoscimento del suo valore.

Al termine di un annata sportiva che si annunciava ricca di cimenti e di difficilissime competizioni, che si è svolta con un ritmo febbrile di attività, che molte volte ha avuto momenti e gare in cui il ritmo poteva dirsi veramente drammatico e in cui la volontà di vincere doveva quasi da sola donar la vittoria, la Scuderia Ferrari può esser lieta di ciò che ha voluto e di ciò che ha fatto.

I cimenti dell'anno XIV, vedranno i nostri piloti colle nuove creazioni dell'Alfa Romeo cui Vittorio Jano dedica la più appassionata delle attività, e saranno affrontati colla coscienza audace che è norma di vita nell'Italia fascista.

F.

LUIGI CHIRON SUL CIRCUITO DI DIEPPE



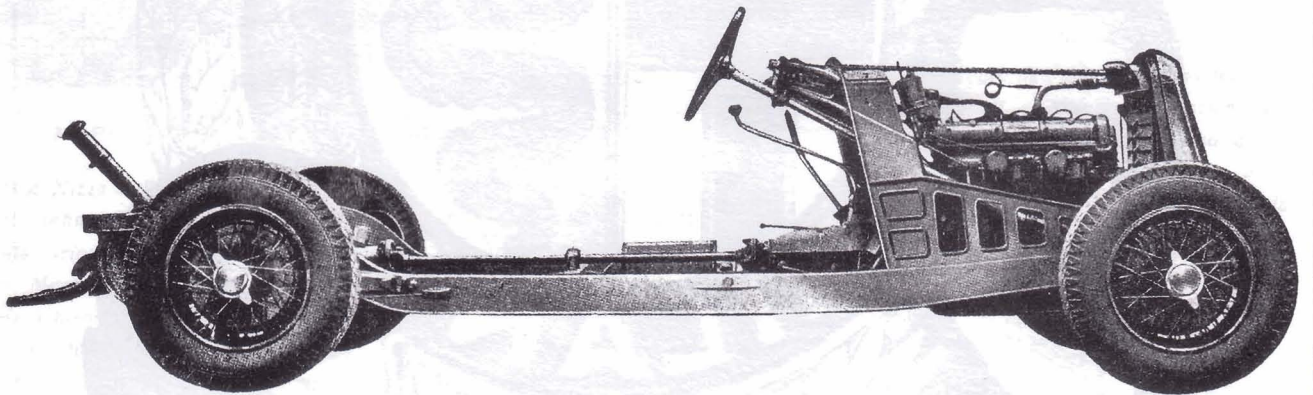


L'ing. Gobbato direttore generale,
l'avv. Carioni vice direttore e il comm. Jano direttore tecnico-progettista
cui la Scuderia deve in gran parte il merito della sua affermazione.

Alfa Romeo

presenta la nuovissima

6 C. 2300 B.



a quattro ruote indipendenti

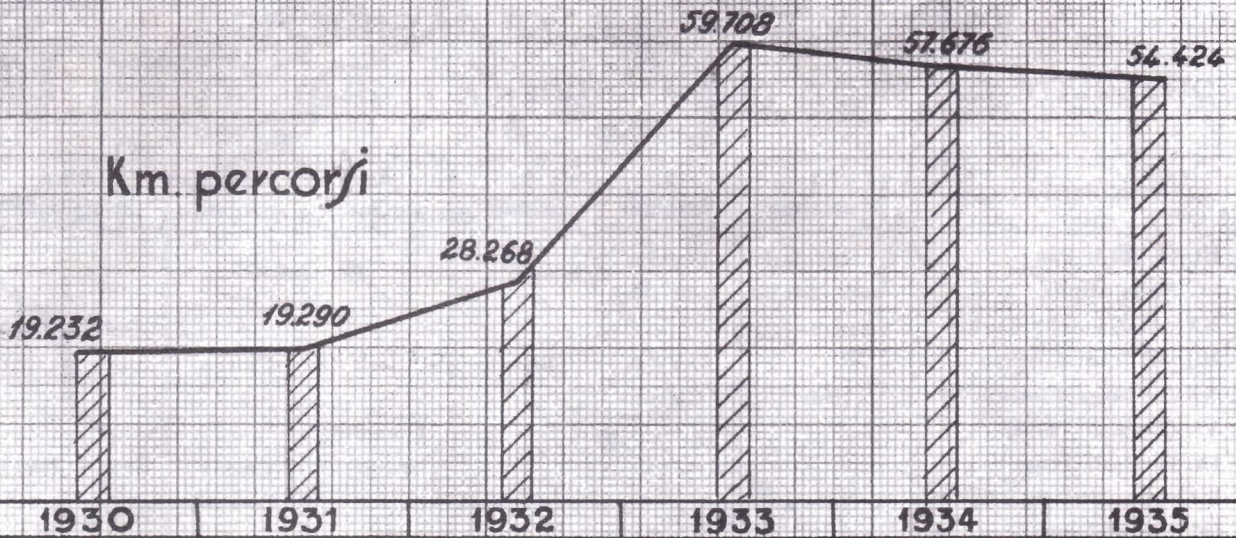


S . A . A L F A R O M E O

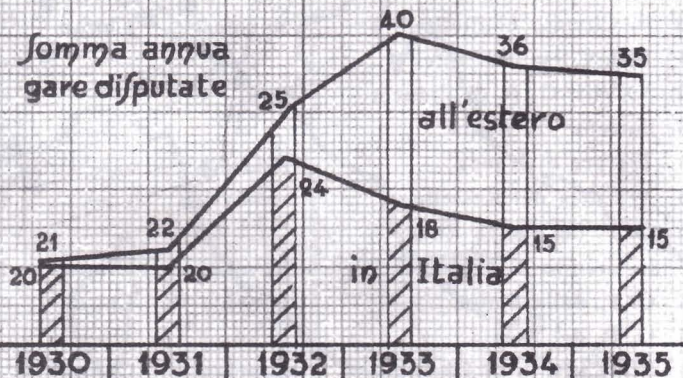
Via M. U. Traiano, 22 - MILANO - Telefoni 91841 al 46

6 ANNI DI ATTIVITÀ SPORTIVA IN CIFRE

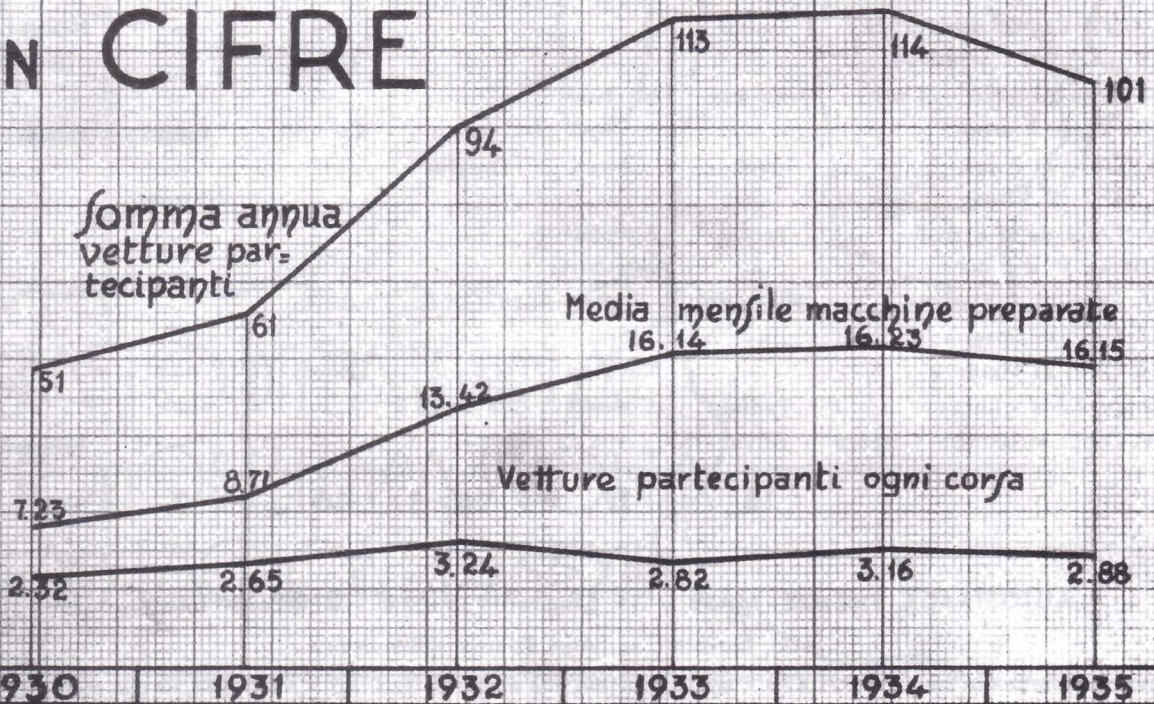
Km percorsi



Somma annua
gare disputate



Somma annua
vetture par-
tecipanti



Media mensile macchine preparate

16.14 (1930), 16.23 (1934), 16.15 (1935)

Vetture partecipanti ogni corsa

7.23 (1930), 8.71 (1931), 13.42 (1932), 2.82 (1933), 3.16 (1934), 2.88 (1935)

L' ATTIVITÀ E LE CLASSIFICHE

CONSEGUITE DAI PILOTI DELLA SCUDERIA FERRARI NEL 1935 - XIII

N.	MANIFESTAZIONI	1. assoluto	2. assoluto	3. assoluto	4. assoluto	5. assoluto	Altre classifiche
1	III. G. P. di Pau	Nuvolari	Dreyfus	—	—	—	—
2	IX. Mille Miglia	Pintac.- Della Stufa	Tadini - Chiari	—	—	—	—
3	XXI. Corsa delle Turbie	—	—	—	—	—	Dreyfus - cat.
4	VII. G. P. di Monaco	—	Dreyfus	Brivio	—	Chiron	—
5	XXVI. Targa Florio	Brivio	Chiron	—	—	—	—
6	VI. G. P. di Tunisi	—	—	—	Comotti	—	—
7	IX. G. P. di Tripoli	—	—	—	Nuvolari	Chiron	Dreyfus 6 - Tadini 10
8	I. Coppa Città di Bergamo	Nuvolari	—	Pintacuda	—	Comotti	—
9	G. P. dell' Avus	—	Chiron	—	—	—	—
10	II. Circuito di Biella	Nuvolari	Chiron	—	—	Tadini	—
11	XIII. Corsa dell' Eifel	—	—	Chiron	—	—	Dreyfus 7
12	XXVIII. G. P. di Francia	—	—	—	—	—	—
13	Sorrento - S. Agata	—	—	Pintacuda	—	—	—
14	Tre ore di Nancy	Chiron	—	Comotti	—	—	—
15	X. Corsa del Kesselberg	—	—	Pintacuda	—	—	—
16	G. P. de! Penya Rhyn	—	—	Nuvolari	Brivio	—	—
17	I. Circuito di Torino	Nuvolari	Brivio	Pintacuda	—	Tadini	—
18	G. P. della Marna	Dreyfus	Chiron	—	—	—	—
19	G. P. del Belgio	—	—	Chiron	Marinoni-Dreyfus	—	—
20	VII. Circuito di Dieppe	Dreyfus	Chiron	—	—	—	—
21	IV. G. P. di Germania	Nuvolari	—	—	—	—	—
22	Coppa Ciano Montenero	Nuvolari	Brivio	Trossi	Dreyfus	—	—
23	I. Corsa del Grossglockner	Tadini	—	—	—	—	Pintacuda 1 cat. sport
24	XI. G. P. del Comminges	—	—	—	Chiron	—	Chiron 1 batteria
25	II. Targa Abruzzo - 24 ore	Cortese-Severi	Rosa - Comotti	—	—	—	—
26	XI. Coppa Acerbo	—	—	Brivio	Comotti	Tadini	Pintacuda - Chiron 6
27	IV. G. P. di Nizza	Nuvolari	Chiron	Dreyfus	—	—	—
28	II. G. P. di Svizzera	—	—	—	—	Nuvolari	—
29	IV. Corsa dello Stelvio	Tadini	Nuvolari	—	—	—	—
30	XIII. G. P. d' Italia	—	Nuvolari-Dreyfus	—	Marinoni	—	—
31	IV. Circuito di Modena	Nuvolari	Tadini	Pintacuda	Brivio	—	—
32	XI. G. P. di Spagna	—	—	—	—	—	—
33	VI. G. P. di Masaryk	—	Nuvolari	Chiron	Brivio	—	—
34	Coppa Edda - Lucca	Tadini	Comotti	Pintacuda	—	—	—
35	IV. Coppa M. Bianchi - Cosenza	Brivio	—	—	—	—	Pintacuda 1 batteria
		18	17	15	10	7	

AUTOSTRADA FIRENZE - MARE - 15 Giugno 1935 - XIII - 2 Records Internazionali

Tazio Nuvolari su Alfa Romeo « Bimotore »

Chilometro lanciato alla media di 321.428 - Miglio lanciato alla media di 323.175 - Metri 304,50 alla media di 364.183



BOSCH

*il magnete
trionfatore
di tutti i
Gran Premi
del 1935*

MABO SOCIETA ANONIMA PER IL COMMERCIO DEI PRODOTTI
MAGNETI MARELLI E ROBERT BOSCH A. - G.
MILANO - Via Londonio, 2 - Filiali: ROMA - Via Novara, 8-14 - TORINO - Via A. Vespucci, 52-54

quali piloti difenderanno nel 1936, al volante delle nuove Alfa Romeo, i colori della Scuderia?..

TAZIO NUVOLARI e le sue affermazioni

E' il guidatore d'automobili da corsa più popolare che sia mai esistito al mondo. Il suo nome è sinonimo di imprese leggendarie, che commuovono ed esaltano le folle sportive. Ed è altrettanto ammirato in Italia e all'estero, senza distinzione di frontiere. La sua divisa da corsa: la generosità, l'audacia, il combattimento. L'esperienza di tre lustri di ininterrotta attività non lo ha trasformato in un avaro dosatore di energie e di rischi. Ne ha fatto soltanto il pilota più forte che sia mai esistito e il combattente più irriducibile.

1929

V. Gran Premio di Tripoli : 2° di categoria.

Coppa Mille Miglia : 9° di categoria.

Circuito del Mugello : 9° assoluto.

Circuito del Montenero : 2° assoluto.

Gran Premio di Monza : 2° assoluto.

1930

Verona-Boscochiesanuova - 1° assoluto.

Coppa Mille Miglia : 1° assoluto e 1° di categoria.

Targa Florio : 5° assoluto.

Trieste-Opcina : 1° assoluto.

IV. Cuneo-Colle Maddalena : 1° assoluto.

Vittorio-Cansiglio : 1° assoluto.

Coppa Acerbo : 5° assoluto.

Gran Premio di Monza : 5° assoluto.

Circuito delle Tre Provincie : 1° assoluto.

Corsa in salita della Consuma : 2° di categoria.

1931

Coppa Mille Miglia : 9° assoluto.

Targa Florio : 1° assoluto.

Gran Premio d'Italia : 1° assoluto.

Gran Premio Reale di Roma : 5° assoluto.

Pontedecimo-Giovi : 1° assoluto.

Circuito del Montenero : 1° assoluto.

Circuito delle Tre Provincie : 1° assoluto.

Coppa Acerbo : 3° assoluto.

Gran Premio di Monza : 3° di categoria.

Corsa in salita della Consuma : 1° assoluto.

1932

XXIII. Targa Florio : 1° assoluto.

V. Coppa Principe di Piemonte : 1° assoluto.

IX. Pontedecimo-Giovi : 1° categoria corsa.

XII. Coppa Ciano-Circuito del Montenero : 1° assoluto.

Corsa in salita del Klausen : 1° assoluto.

VIII. Coppa Acerbo : 1° assoluto.

1^a Corsa Internazionale in salita dello Stelvio : 2° categoria sport.

Gran Premio di Monza : 3° assoluto.

Circuito di Masaryk : 3° assoluto.

1933

V. Gran Premio di Tunisia : 1° assoluto.

VII. Coppa delle Mille Miglia : 1° assoluto.

Circuito Pietro Bordino - Alessandria : 1° assoluto.

Gran Premio di Tripoli : 2° assoluto.

Corsa dell'Avus : 3° assoluto.

Gran Premio di Nimes : 1° assoluto.

Corsa dell'Eifel : 1° assoluto.

Gran Premio del Belgio : 1° assoluto.

Circuito del Penya Rhin - Barcellona : 5° assoluto.

Coppa Ciano-Circuito del Montenero : 1° assoluto.

Gran Premio di Nizza : 1° assoluto.

Coppa Acerbo : 2° assoluto.

Tourist Trophy di Belfast : 1° assoluto.

Gran Premio d'Italia : 2° assoluto.

1934

VI. Gran Premio di Monaco : 5° assoluto.

VIII. Coppa delle Mille Miglia : 2° assoluto.



X° Circuito Pietro Bordino : 3° batteria.

Corsa Internazionale dell'Avus : 5° assoluto.

Gran Premio di Germania : 4° assoluto.

Coppa Ciano-Circuito del Montenero : 3° assoluto.

Coppa Acerbo : 2° assoluto.

Circuito di Biella : 1° batteria.

Gran Premio d'Italia : 5° assoluto.

Gran Premio di Spagna : 3° assoluto.

Gran Premio di Masaryk : 3° assoluto.

III. Circuito di Modena : 1° assoluto.

II. Coppa Principessa di Piemonte : 1° assoluto.

1935

III. Gran Premio di Pau : 1° assoluto.

IV. Gran Premio di Tripoli : 4° assoluto.

I. Circuito di Bergamo : 1° assoluto.

II. Circuito di Biella : 1° assoluto.

Autostrada Firenze a mare : records internazionali del chilometro e miglio lanciati.

XXIX Gran Premio di Francia : giro più veloce.

I. Circuito di Torino : 1° assoluto.

IV. Gran Premio di Germania : 1° assoluto.

XV. Circuito del Montenero - Coppa Ciano : 1° assoluto.

III. Gran Premio di Nizza : 1° assoluto.

II. Gran Premio di Svizzera : 4° assoluto.

XIII. Gran Premio d'Italia : 2° assoluto.

IV. Circuito di Modena : 1° assoluto.

VI. Gran Premio di Masaryk : 2° assoluto.

RENATO DREYFUS E LA SUA ATTIVITÀ

Renato Dreyfus è il campione prototipo della scuola francese. Vale a dire è un fine guidatore che impernia sullo stile e sulla compostezza della guida il rendimento dell'azione. Non dà l'impressione del rischio tanto il suo stile è facile e piacente. Ma è uno strenuo lottatore e non cede d'un palmo. Ama prepararsi con serietà e non improvvisa, come è dote saliente dei piloti italiani, in particolare di Nuvolari, Varzi e Fagioli. Fra i giovani piloti francesi Renato Dreyfus è certamente con Wimille il migliore.

1928

Circuito di Cannes : 1° Classe 1500.

Circuito di Garoupe : 1° Classe 1500.

Targa Florio : 5° Classe 1500.

Corsa in salita « Val de Cuech » : 1° Classe 1500.

Corsa in salita dei « Platrières » : 1° Classe 1500.

1929

Corsa di « Boulevard Michelet » : 2° Classe 1500.

Corsa in salita di « Domaine di Rothschild » : 1° Classe 1500.

Circuito di « Saint-Raphael » : 1° Classe 1500.

Corsa in salita della Turbie : 1° Classe 1500.

Gran Premio di Dieppe : 1° assoluto e record del giro.

Gran Premio di S. Sebastiano : 4° assoluto.

Gran Premio di Tunisia : 3° assoluto e record del giro.

1930

Circuito di Saint-Raphael : 1° assoluto e record del giro.



Corsa in salita della Turbie : 1° assoluto e record della corsa.

Gran Premio di Monaco : 1° assoluto e record del giro.

Gran Premio d'Algeri : 3° assoluto.

Gran Premio della Marna : 1° assoluto.

Gran Premio di Dieppe : 5° assoluto.

Chilometro lanciato del Comminges : 1° assoluto.

Corsa in salita di « Griffoulet » : 1° assoluto e record della corsa.

1931

Gran Premio di Tunisi : (giro più veloce).

Gran Premio di Roma : 2° assoluto.

Gran Premio dell'A. C. Francia : 6° assoluto.

Gran Premio della Marna : 2° assoluto.

Circuito di Brignoles : 1° assoluto.

1932

Corsa in salita della Turbie : 1° Classe 3000.

Gran Premio di Tunisi : 6° assoluto.

Gran Premio di Roma : 4° Classe 3000.

Gran Premio di Nimes : 2° assoluto.

Gran Premio dell'Avus : Record del giro a 210 Km. di media.

Circuito dell'Eifel : 2° assoluto.

Gran Premio d'Italia : 5° assoluto.

Gran Premio dell'A. C. Francia : 5° assoluto.

Gran Premio di Germania : 4° assoluto.

Gran Premio di Nizza : 8° assoluto.

Corsa in salita « Chateaufeuf du Pape » : 1° assoluto.

1933

Gran Premio di Pau : 4° assoluto e record del giro.

Gran Premio di Monaco : 3° assoluto.

Gran Premio del Belgio : 3° assoluto.

Gran Premio di Dieppe : 2° assoluto.

Gran Premio di Nizza : 2° assoluto.

Gran Premio di Masaryk : 4° assoluto.

Gran Premio di Spagna : 6° assoluto.

1934

Corsa in salita della Turbie : 1° Classe 1500.

Gran Premio di Monaco : 3° assoluto.

Gran Premio di Vichy : 4° assoluto.

Gran Premio del Belgio : 1° assoluto.

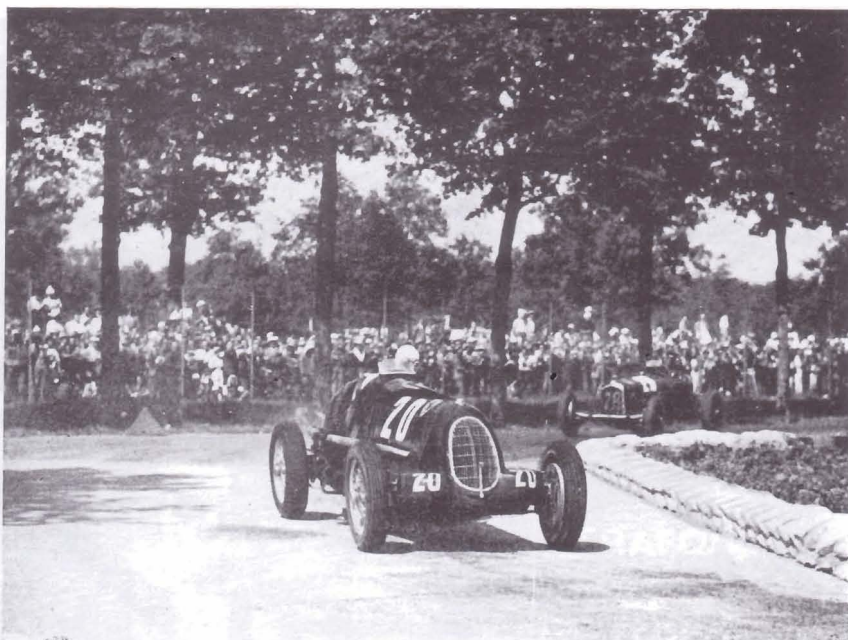
Gran Premio di Svizzera : 3° assoluto.

Gran Premio di Spagna : 7° assoluto.

1935

III. Gran Premio di Pau : 2° assoluto.

Corsa in salita della Turbie : 2° assoluto e 1° di categoria.



DREYFUS SULLA NUOVA TIPO C ALFA ROMEO AL G. P. D'ITALIA

VII. Gran Premio di Monaco : 2° assoluto.

IX. Gran Premio di Tripoli : 6° assoluto.

Corsa dell'Avus : 3° di batteria e 5° assoluto.

Corsa dell'Eifel : 7° assoluto.

X. Gran Premio della Marna : 1° batteria e 1° assoluto.

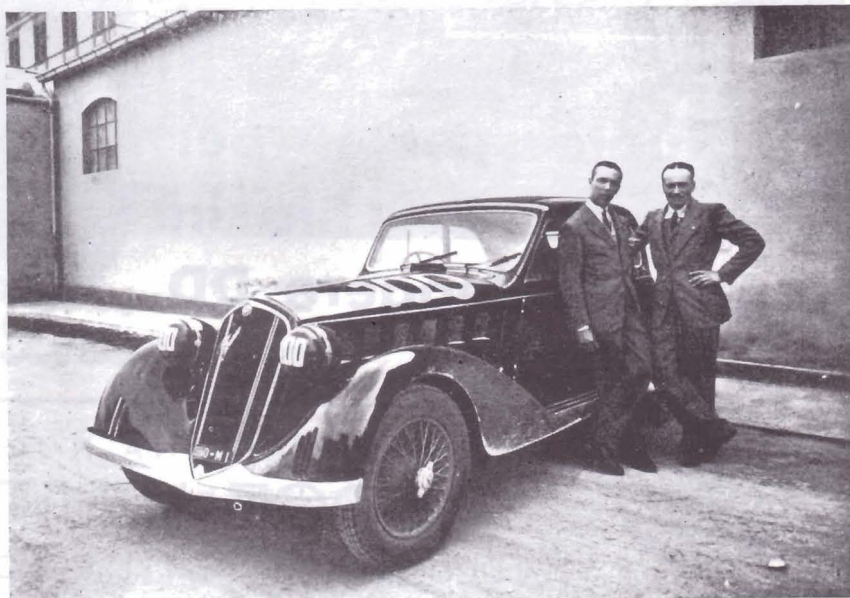
Gran Premio del Belgio : 4° assoluto.

VII. Gran Premio di Dieppe : 1° assoluto.

XV. Circuito del Montenero - Coppa Ciano : 4° assoluto

III. Gran Premio di Nizza : 3° assoluto.

XIII. Gran Premio d'Italia : 2° assoluto.



CORTESE-SEVERI VINCITORI ASSOLUTI SU ALFA ROMEO DELLA 24 ORE DI PESCARA PER LA TARGA ABRUZZO - 1934-1935

La ruota Rudge Whitworth è la migliore!

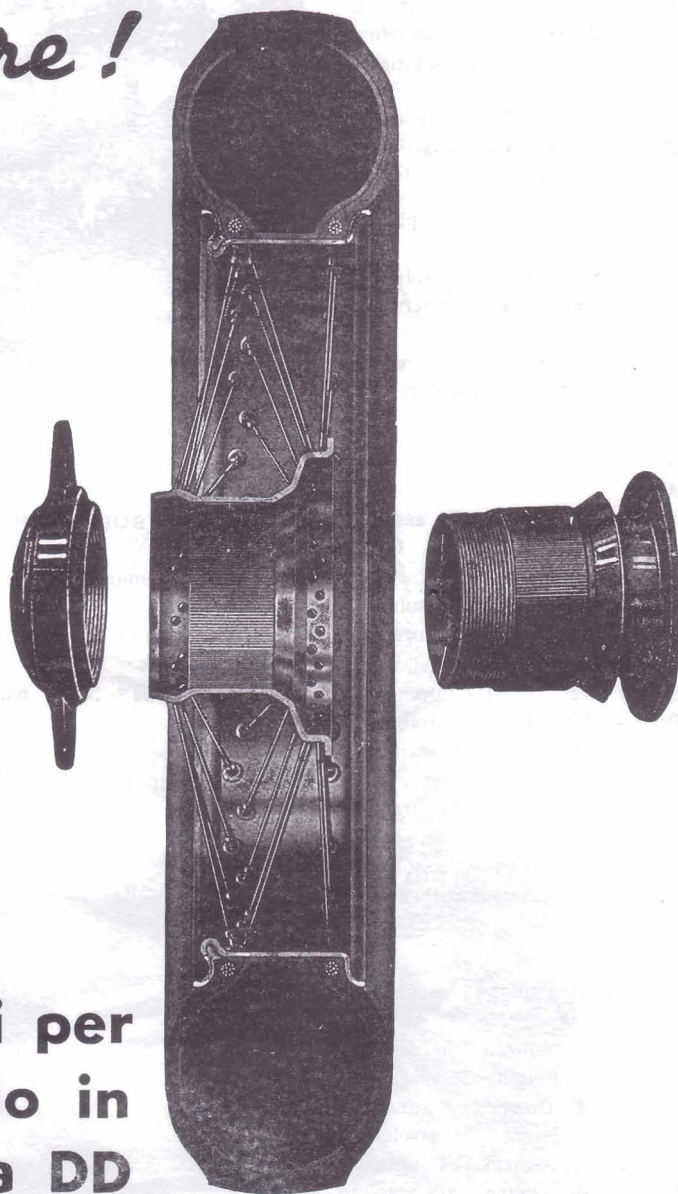
Robusta

Leggera

Elastica

Pratica

Elegante



**Ruote speciali per
corsa con cerchio in
lega extraleggera DD**



SOCIETÀ ITALIANA RUOTE SMONTABILI

RUDGE WHITWORTH

VIA UGO BASSI, 9 - MILANO - VIA UGO BASSI, 9



Mario Tadini

E' arrivato alle gare per automobili per amore allo sport e con mentalità dilettantistica. Tale si è conservato, pure avendo salito quattro a quattro i gradini della notorietà internazionale. E' forse lo stilista migliore che si conosca e la sua azione in corsa è perfetta. Non ama gli sforzi rudi, e neppure predilige i percorsi pesanti. Ma quando

è in vena vale i migliori in senso assoluto. Lo sanno i suoi competitori allo Stelvio, che Tadini sa scalare come nessuno al mondo. Sono suoi i successivi primati della salita famosa. Ma ha vinto altre numerose gare in salita italiane e straniere e in diversi circuiti cittadini si è imposto. Ed ha al suo attivo alcuni primati parziali della Mille Miglia.

1930

Circuito di Caserta : 6° assoluto.
 Gran Premio di Roma : 7° assoluto.
 Coppa Presolana : 4° assoluto.
 Circuito delle Tre Provincie : 2° assoluto.

1931

Coppa delle Mille Miglia : 7° assoluto.
 Trieste-Opicina : 3° assoluto.
 Pontedecimo-Giovi : 9° assoluto.

1932

Pontedecimo-Giovi : 4° categoria.
 Corsa Internazionale della Turbie : 2° categoria sport.

Targa Abruzzo : 2° categoria.

1933

- Coppa delle Torricelle : 1° assoluto.
 Parma-Poggio di Berceto : 4° assoluto e 2° categoria sport.
 Circuito di Firenze : 5° assoluto.
 Corsa in salita del Kesselberg : 2° categoria sport.
 Corsa in salita del Gaisberg : 1° categoria sport.
 Coppa Ciano - Circuito del Montenegro : 4° assoluto.
 II. Corsa Internazionale in salita dello Stelvio : 1° assoluto e 1° categoria sport.
 Corsa in salita del Mont Ventoux : 1° categoria sport.
 Corsa in salita dello Semmering : 1° categoria sport e 2° assoluto.

1934

- X. Circuito Pietro Bordino - Alessandria : 3° assoluto e 2° batteria.
 24 Ore di Pescara - I. Targa Abruzzo : 2° assoluto.
 III. Corsa Internazionale in salita dello Stelvio : 1° assoluto.
 III. Circuito di Modena : 3° assoluto.
 II. Coppa Principessa di Piemonte - Napoli : 3° assoluto.

1935

- IX. Gran Premio di Tripoli : 10° assoluto.
 II. Circuito di Biella : 5° assoluto.
 I. Circuito di Torino : 5° assoluto.
 I. Corsa Internazionale in salita del Grossglockner : 1° assoluto.
 24 Ore di Pescara - II. Targa Abruzzo : 6° assoluto.
 IV. Circuito di Modena : 2° assoluto.
 I. Circuito di Lucca - Coppa Edda : 1° assoluto.

L'ARALDO DELLA STAMPA

legge tutti i quotidiani e periodici italiani ed esteri ed invia ogni giorno ai suoi abbonati i ritagli degli articoli e delle notizie che li riguardano personalmente o relativi ad argomenti che particolarmente li interessino, con la indicazione della data e del titolo del giornale o della rivista che li ha pubblicati.

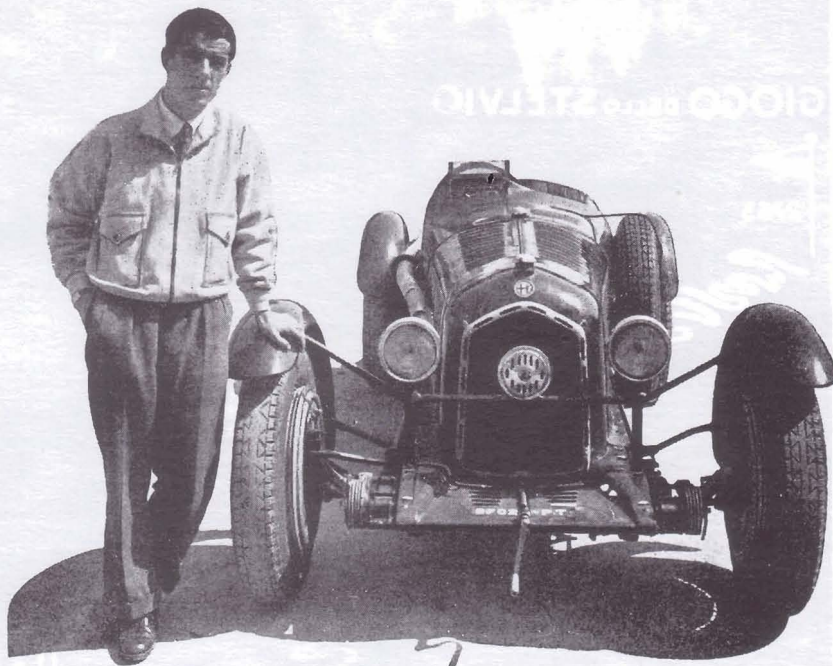
Richieste e schiarimenti presso la Direzione:

PIAZZA CAMPO MARZIO, 3

Telefono 50-417

ROMA (120)

CARLO PINTACUDA



E' il più anziano fra i piloti della giovane generazione. Ed è anche quello di proporzioni più ridotte, compreso Nuvolari, che Pintacuda ricorda un poco. Fece le sue prime armi una decina d'anni fa con macchine sport. Poi rimase appartato qualche tempo. Riapparì per vincere clamorosamente il Giro d'Italia. Da allora l'ascesa è stata costante e costanti i miglioramenti.

La vittoria alla IX Coppa delle Mille Miglia indusse Pintacuda ad insistere. E nel finale di stagione i progressi erano stati tali da mettere Pintacuda in primo piano. Farà molta strada, perchè conduce bene nel senso assoluto del termine ed è sorretto da una volontà a tutta prova.

1926

- Coppa Perugia : 1° categoria sport.
 Circuito delle Cascine-Firenze : 1° categoria sport.
 Coppa Colline Pistoiese : 1° categoria sport.
 Vermicino-Rocca di Papa : 1° categoria sport.

1927

- Coppa San Rossore : 1° assoluto.
 Coppa Terni Passo della Somma : 1° categoria sport.

- Coppa Vermicino Rocca di Papa : 1° categoria sport.

1929

- Coppa Mille Miglia : 10° assoluto.
 Circuito del Mugello : 4° assoluto.
 Gran Premio Reale di Roma : 5° assoluto.

1934

- VIII. Coppa Mille Miglia : 1° categoria oltre 3000.
 Coppa d'Oro del Littorio - Giro d'Italia : 1° assoluto.
 10 ore di Spa : 2° assoluto.

1935

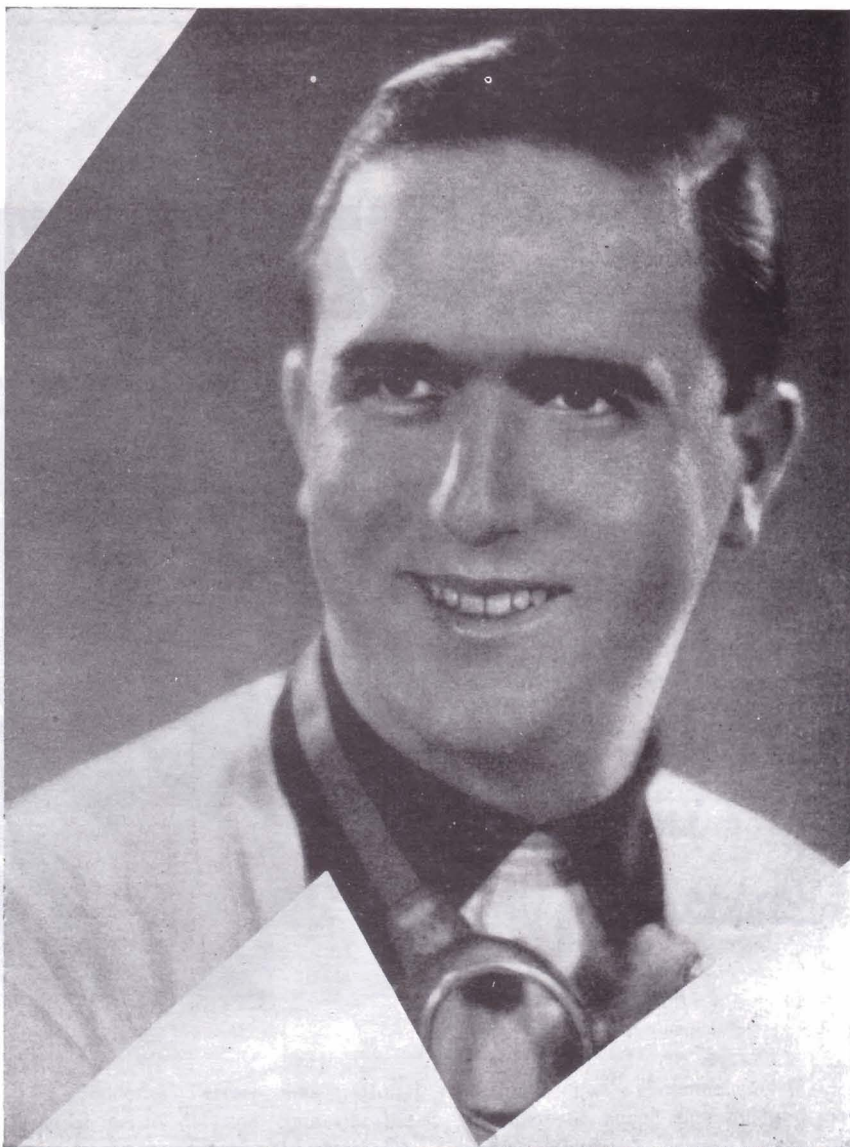
- IX. Coppa delle Mille Miglia : 1° assoluto.
 I. Coppa Città di Bergamo : 3° assoluto.
 I. Corsa in salita Sorrento-S. Agata : 3° assoluto.
 X. Corsa Internazionale in salita del Kesselberg : 3° assoluto.
 I. Circuito di Torino : 3° assoluto.
 I. Corsa Internazionale del Grossglockner : 1° categ. sport.
 XI. Coppa Acerbo : 6° assoluto.
 IV. Circuito di Modena : 3° assoluto.
 I. Circuito di Lucca - Coppa Edda : 3° assoluto.
 IV. Coppa Michele Bianchi - 1° Circuito di Cosenza : 1° batteria.

Il pilota della nuova generazione GIUSEPPE FARINA, nei ranghi della Scuderia

E' il prodotto ultimo e migliore della nuova generazione. Due anni fa soltanto era presso che ignoto. Attualmente è una delle speranze dello sport automobilistico italiano.

Si mise in luce al Giro d'Italia, poi si affermò correndo con vetture di piccola cilindrata.

In questa stagione ha fatto il passaggio alle grosse vetture e le promesse sono state mantenute. E' un pilota di qualità fondamentali eccellenti. Vale a dire si distingue su tutti i tipi di strada: in velocità pura e in percorsi misti. Per passare definitivamente nel ruolo dei grandi campioni non gli affetta oramai più che un poco di esperienza ancora. Ma la passione e la volontà sono tali da garantire il successo.



La sua attività

1933

Susa-Moncenisio : 2° categoria.
Varese-Campo dei Fiori : 1° categoria.
Coppa Principessa di Piemonte : 3° assoluto.
Corsa Internazionale in salita dello Stelvio : 5° assoluto categoria sport.
Targa Abruzzo : assoluto.

1934

Parma-Poggio di Berceto : 3° assoluto categoria sport.
Coppa d'Oro del Littorio - Giro d'Italia : 3° assoluto.
I. Circuito di Biella : 3° assoluto.
Coppa Ciano - Circuito del Montenegro : 6° assoluto.
Gran Premio Masaryk (vetturette) : 1° assoluto.

Coppa Principessa di Piemonte - Circuito di Napoli : 4° assoluto.

1935

I. Circuito di Bergamo : 2° assoluto.
II. Circuito di Biella : 3° assoluto.
Gran Premio di Tunisi : 4° assoluto.
I. Circuito di Torino : 5° assoluto.
Gran Premio di Dieppe : 5° assoluto.
Gran Premio di Svizzera : 7° assoluto.

STELLA
BIANCA

PIRELLI

STELLA
BIANCA

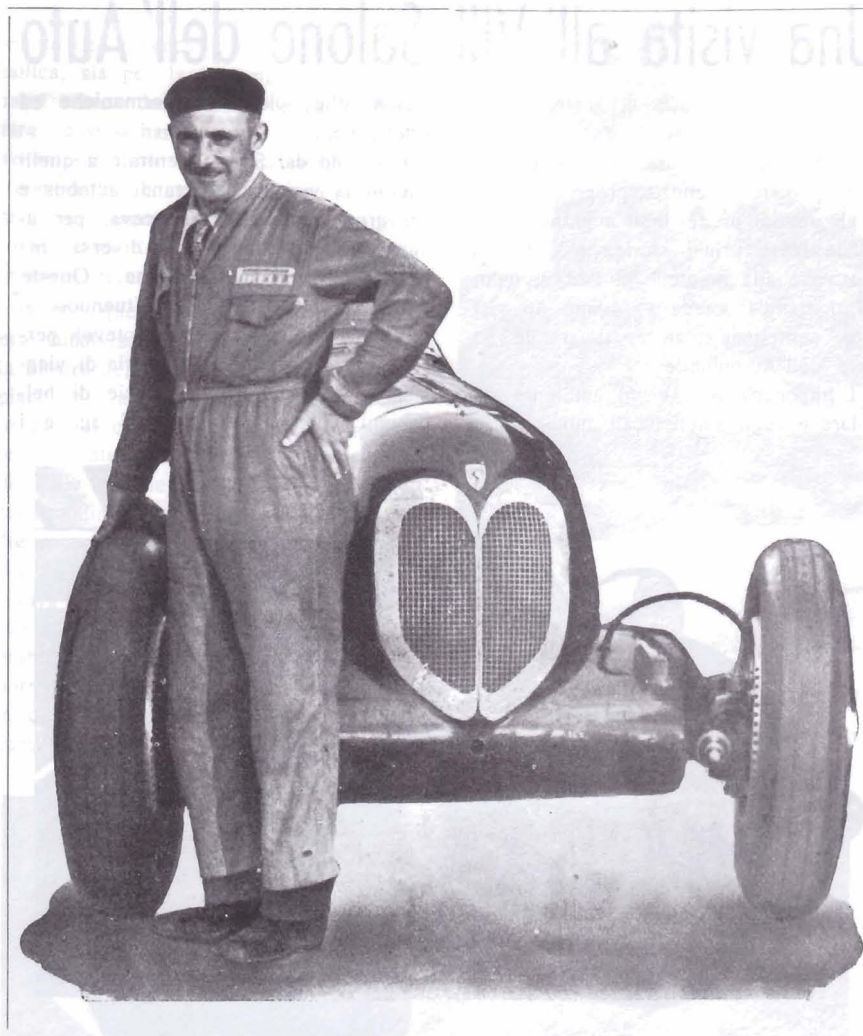
ANCORIZZATEVI!

*non
slitterete
più!*

100 stazioni di ancorizzazione in Italia
2.000 stazioni di ancorizzazione in Europa

Chiedete opuscolo informativo a:

"ANCORIT"
S. A. - MILANO - VIA CERNAIA N. 4



I nostri collabo- ratori:



*Il cav. Luigi
Bazzi*

*Attilio
Marinoni*

*Battista
Guidotti*

Luigi Bazzi

è il tecnico della Scuderia Ferrari. Spetta a lui il compito gravoso della preparazione e della messa a punto delle vetture. Un lavoro da negro come spreco di energie; e una fatica estenuante della mente e del braccio. Ogni macchina non compie mai più d'una gara senza esser buttata giù e rifatta. Una specie di tela di Penelope in campo meccanico. Bazzi ha il merito di aver tenuto in quella efficienza che tutti sanno le vecchie monoposto della Scuderia. Dopo tre anni di gare, le macchine sembravano andar meglio di quanto uscirono dalla fabbrica. Ma Bazzi non è soltanto colui che sa mettere al punto. Bazzi sa anche far del suo: non è forse lui il creatore della famosa « bimotore » della Scuderia Ferrari detentrici dei primati internazionali sul chilometro e sul miglio con partenza lanciata?

La Scuderia Ferrari ha in Luigi Bazzi il perno del suo congegno tecnico: le molte vittorie dicono le riposte virtù di quest'uomo che ha per divisa la modestia, il silenzio ed il lavoro.

Attilio Marinoni

non è quel che si può dire un campione di bellezza; in compenso è il più completo fra i collaudatori che una casa d'automobili abbia mai avuto. Una macchina provata da Marinoni e da Marinoni messa a punto non si ferma più. Lo vedete bighellonare per l'officina che par acn abbia nulla da fare. Ma Marinoni ha cento occhi come Argo e sa sempre tutto. La tal macchina deve uscire in prova? Marinoni s'infilza al volante e va. Quando ritorna nella sua mente sono elencate tutte le piccole cose che sommate portano a quel che si dice la perfezione del funzionamento.

Marinoni non s'intende soltanto di macchine; è anche una guida di rare qualità. Fu lui il primo a salir sulla « bimotore » e a rivelarne le doti di velocità; ed è Marinoni che nei giorni di prova sui circuiti sale al volante delle macchine prima di affidarle ai campioni. Se Marinoni dice che tutto va bene c'è da stare tranquilli. E', insomma, sulla strada quello che è Bazzi in officina. Messi assieme questi due, Ferrari potè dormire i suoi sonni tranquilli.

Battista Guidotti

è cresciuto alla scuola di Bazzi e di Marinoni. È un allievo, perciò, di Vittorio Jano, che è un poco il papà dei migliori elementi di cui dispone la Casa del Portello. Passato Marinoni alla Scuderia Ferrari, Guidotti è diventato il collaudatore più fidato di cui disponga Jano che, si sa, non è un uomo di facile accontentatura. È giovane, ma

Una visita all' VIII Salone dell' Auto



ATTILIO MARINONI

ha una esperienza lunghissima perchè è passato attraverso tutti i reparti e perchè è salito spesso in corsa a fianco dei campioni. Fu Guidotti che accompagnò Nuvolari l'anno in cui alle Mille Miglia si superarono per la prima volta i cento all'ora di media.

Jano quest'anno quando mise sulla strada la nuova 3800 fece salire al volante Guidotti che con essa compì, prima ancor di Nuvolari, i primi galoppi a Monza e sull'autostrada. Sarebbe sufficiente questo a dir le qualità di questo giovane prezioso elemento.



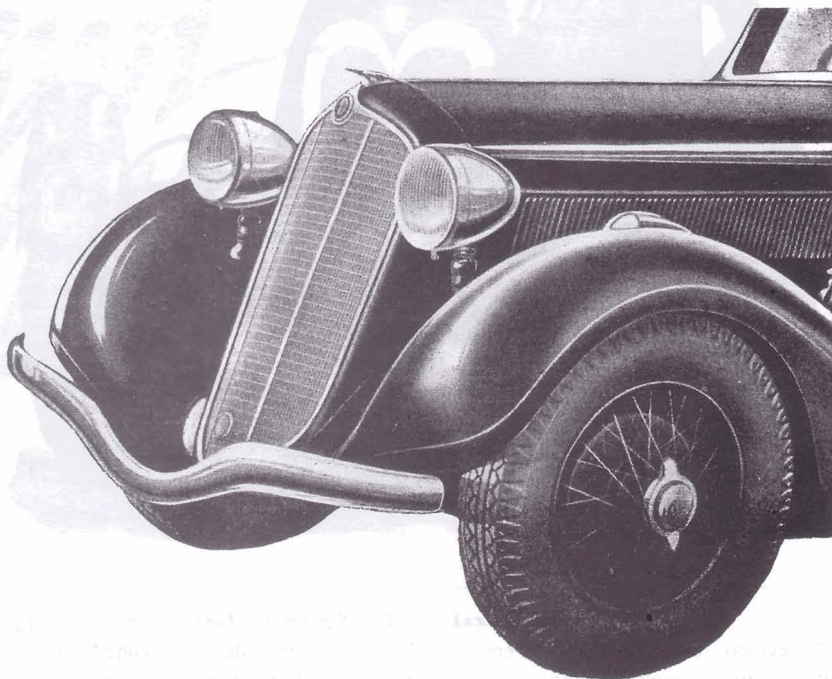
BATTISTA GUIDOTTI

«Noi tiriamo dritto», la frase incisiva pronunciata nei giorni della vigilia dal Duce con quell'intuito che gli è particolare e che è proprio soltanto degli uomini predestinati a grandi eventi, la frase ormai storica m'è ricorsa più volte alla mente e al labbro, quando domenica scorsa a Milano ho visitato, semplice amatore, il grande Salone dell'Automobile.

L'imponenza del vasto ambiente circolare e degli ampi locali annessi, l'in-

ragioni alle sole Case germaniche ed americane.

Passando dal Salone centrale a quelli laterali la visione dei grandi autobus e dei grossi autocarri produceva, per amore dei contrasti, una diversa ma sempre sentita impressione. Queste grosse vetture, capaci, sostituendosi ai treni, di portare anche per notevoli percorsi più di una mezza centuria di viaggiatori, adagiati in una specie di bellissimo salone, con tutti gli agi e i



L'avantreno dell'Alfa Romeo 6 c. 2300 B a ruote indipendenti

gente serie di autoveicoli esposti, il concorso e l'interessamento del pubblico hanno recato sino dal limitare una impressione, fatta di gradimento e di ammirazione. Scendendo nell'emiciclo ed esaminando le macchine da turismo delle principali Fabbriche italiane, dalla Fiat alla Lancia, dall'Alfa Romeo alla Bianchi, c'era di che inorgogliersi davanti al visibile e notevole progresso conseguito si da poterci ritenere all'avanguardia della produzione mondiale per ciò che si riferisce alle sospensioni, al rendimento dei motori, alla bellezza delle linee, all'accuratezza dei dettagli.

Il confronto traeva conferma dalla rappresentanza estera, ridotta per ovvie

conforti dettati dalla tecnica moderna, costituiscono una mole artistica utilitaria, in cui ideatori, disegnatori e maestranze hanno fuso le loro italiane virtù. E qui dovrei reprimere il mio compiacimento di cittadino modenese se non accennassi a due grosse Alfa Romeo 350 uscite dalle officine del cav. Renzo Orlandi e destinate alle linee baresi del sud-est, in cui la colossale potenza motrice s'è rivestita di un'elegante carrozzeria, nella quale non si sa se più ammirare l'armonia delle linee o l'innovazione ingegnosa delle comodità o l'intelligente impiego dello spazio interno od esterno.

Anche gli autocarri segnano un no-

tevole progresso, sia per il perfezionamento dei rimorchi con rivestitura metallica, sia per la tendenza a specializzarsi a seconda della merce da trasportare: così si hanno nuove forme e nuove impostazioni dei grossi serbatoi per i combustibili e degno di attento esame è stato un furgone caratteristico, destinato alla ditta Reviati per il trasporto delle carni in celle frigorifere.

Anche quest'anno la grande galleria era suddivisa in numerosi reparti per la mostra degli accessori: fonte di compiacimento anche questa, perchè è stato dato di constatare come dalle candele ai giunti elastici, dai magneti ai freni, dalle gomme alla fanaleria ci si sia resi totalmente indipendenti dall'estero. Nè a questi reparti si riduceva la visita e la soddisfazione, perchè ad iniziativa ed a cura del R.A.C.I. alcune sale adorne di splendide fotografie e di grafici davano l'idea del progresso enorme raggiunto in questo decennio nella costruzione delle autostrade e delle camionabili: nella sala centrale, affol-



TADINI SUL CIRCUITO DEL VALENTINO

latissima, erano ammirati nelle singole parti un « carro armato », di quelli che stanno dando nelle impervie terre etiopiche così mirabile e pratica prova di potenza, e una nuovissima Alfa-Romeo da corsa.

Taccio, perchè richiederebbe spazio e competenza, dell'applicazione dei carburanti succedanei per i trasporti, dei vantaggi derivanti dall'aver spostato la mostra dalla primavera all'autunno, dando alla clientela il modo di orientarsi verso dati tipi di macchine e alle fabbriche il tempo di produrle; taccio del concorso alla mostra di visitatori specialisti e tecnici, bramosi di esaminare e di approfondire novità ed applicazioni. Chi ha visitato il Salone, anche se profano, ha riportato un'impressione profonda, per ciò che ha veduto e per quanto ha vibrato entro di sè. Alla vigilia delle famigerate sanzioni, anche con questa superba esposizione dell'industria automobilistica l'Italia ha dimostrato la normalità della sua vita, la disciplina, la volontà, il lavoro, l'intelligenza delle sue classi dirigenti e delle sue masse lavoratrici. Ond'è che riferendomi all'esordio di queste rapide notarelle, se guardiamo all'imperturbabilità feconda e fattiva della nazione, si può, ben ripetere col Duce: « noi tiriamo diritto ».

LUIGI CASINI



NUVOLARI SUI TORNANTI DELLO STELVIO

L'affare Strina

Disegni di M. MOLINARI

Nessuno, certo, ha dimenticato il colpo di scena avvenuto l'anno scorso dopo il Circuito Automobilistico del Colle Fiorito. Dopo quella corsa celeberrima, vinta clamorosamente dal pilota Bandecchi, il suo grande avversario Strina era scomparso dalla circolazione.

Uno scandalo sportivo clamoroso, se ben ricordate. Dove si sarà cacciato Strina? Perché abbandonare le corse che tanta gloria gli avevano data? Perché non aspettare Bandecchi in una nuova competizione, e batterlo?

I giornali, come accade spesso in simili evenienze, avevano congetturato, si erano perduti in considerazioni del tutto arbitrarie. La verità, però, era rimasta avvolta dal mistero.

Perfino il giornalista Lupinelli, di solito così bene informato di avvenimenti motoristici aveva scritto sulla scomparsa di Strina un lungo articolo che però, non aveva convinto nessuno.

— Possiamo assicurare i lettori - affermava Lupinelli - che il famoso Strina ha fatto le valige per Hollywood. Un contratto principesco lo ha chiamato nel paradiso del cinematografo.

I tifosi di Strina, avevano cominciato a frequentare le sale cinematografiche ansiosi di imbattersi nel nuovo attore... ma dopo aver speso molti soldi in biglietti d'ingresso, avevano smesso quella vana ricerca.

A poco a poco di Strina non si era più parlato, e Bandecchi padrone del campo aveva vinto corse su corse, diventando l'idolo di tutti.

L'altro ieri ebbi un espresso. Era di Strina e veniva da un paesello del la-

go di Garda, del quale fino ad ora ignoravo perfino l'esistenza.

— Vieni a trovarmi — egli scriveva — passeremo una bella giornata.

Volai a Vaibò. Strina, all'imbocco

del paese, mi attendeva col suo più bel sorriso.

— Vecchio cammello! — esclamò — che ne dici?

— Lasciami rimettere un poco. Una



... Un bel viso bruno incorniciato di capelli...

sorpresa di questo genere butta a terra un uomo.

— Bene, rimettiti pure. Poi ti presenterò mia moglie. Siamo quassù da quasi un anno felicissimi.

— Sei sposato?

— Ma certo.

Eravamo giunti davanti ad un cancello che limitava un bel giardino, in fondo al quale una villa bianca e civettuola appariva fra delle siepi di bosso.

— Eccoci arrivati, disse Strina. Mia moglie ci aspetta sulla porta di casa.

Vidi, infatti, una figurina femminile, un bel viso bruno incorniciato di capelli d'un nero dai riflessi corvini. Semplice, elegante e ridente, pareva una donnina da copertina di rivista di mode.

— Clara, ecco il mio buon amico Clodoveo.

— Piacere Signore.

— Piacer mio, signora.

Il bel visino della signora Strina non mi era del tutto nuovo. Dove lo avevo incontrato?

Al mare? A Cortina? Al caffè delle Tre Marie, a Milano? Ad una prima visione all'Odeon?

Non riesco a raccapezzarmi, ma quella bella signora io l'avevo vista ancora e non una volta sola.

Quella casetta, anche all'interno era deliziosa. Ammobiliata con fine semplicità: qualche tappeto di Shiraz, piccoli mobili chiari stile 900, pochi e bellissimi quadri alle pareti.

Si era subito avvolti, la dentro, da un'atmosfera di benessere, di felicità, di confidenza.

Una camerierina entrò lieve e sorridente nel salottino dove Strina mi aveva condotto, domandando se occorreva nulla.

— Un aperitivo, Clodoveo? Fra mezz'ora è pronta la colazione.

— Grazie.

La signora uscì, e dopo qualche minuto ritornò la camerierina con due bicchieri colmi di un liquido rosato.

— Ora che siamo soli, caro Strina, mi puoi dire com'è stato?...

— Mi aspettavo questa tua domanda, ribattè Strina sorridendo. Ho letto i giornali. Quante bestialità si sono scritte sul mio conto... Ma chi ha fatto scrivere a quell'animale di Lupinelli della mia fuga ad Hollywood?



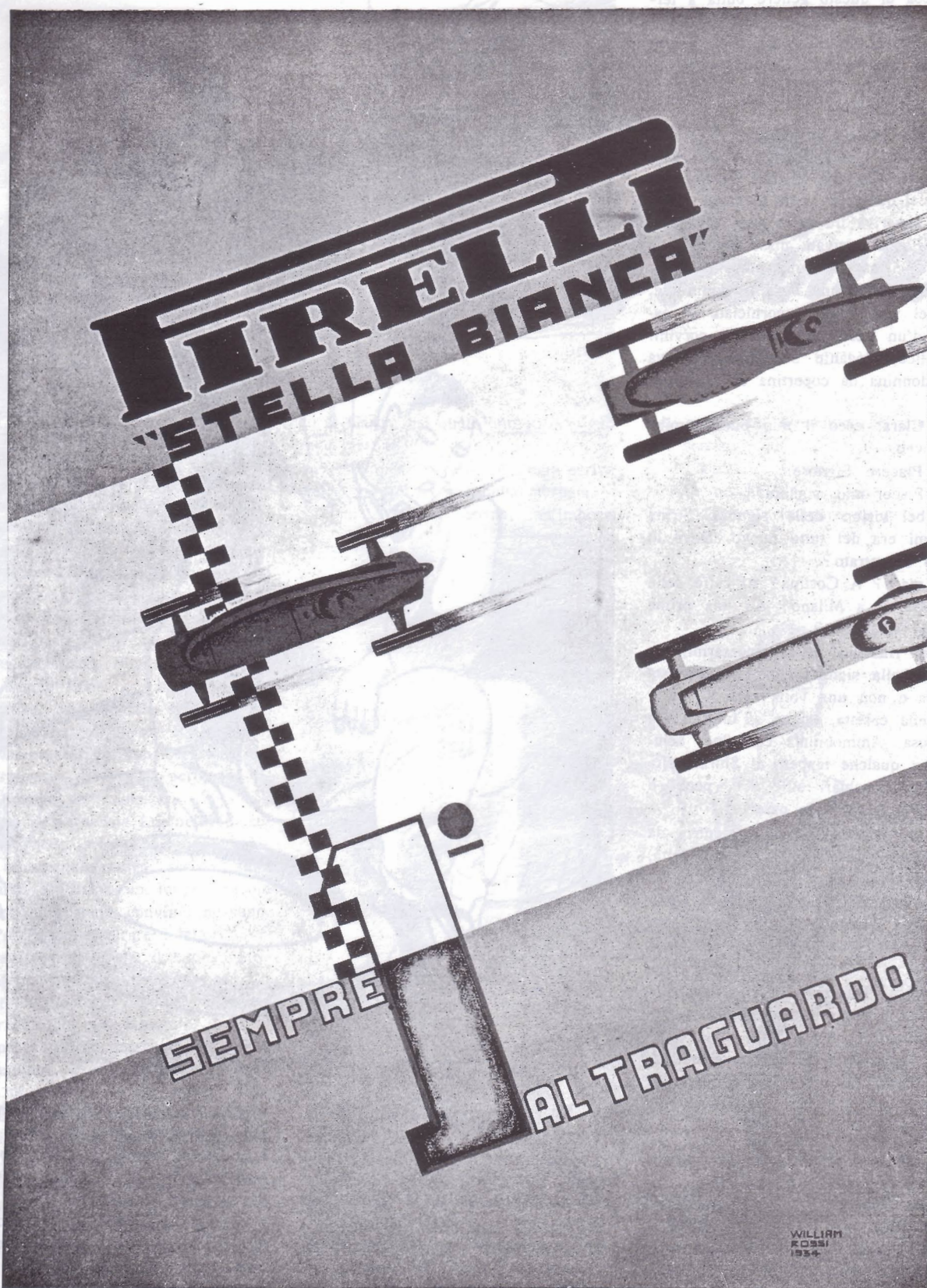
... un tocco lieve, delicato. Mi volgo. È una...

— Ma perchè tutto quel mistero? — incalzai.

— Ascoltami, e sicuramente capirai tutto.

La famosa corsa del Colle Fiorito. La tremenda montatura dei giornali e degli organizzatori del mio duello con Bondecchi. Al terzo giro, quando ero in testa e la vittoria sicuramente mi apparteneva, mi si spacca una biella.

Arrivo allo stallo della mia Casa avvilito, Bandecchi passa in testa, vince, è portato in trionfo. Io, solo, abbandonato sono la in un angolo, seduto su un mucchio di gomme. Ho la morte nel cuore. Nessuno che mi dica una parola buona. Improvvisamente, mi sento toccare la testa. Un tocco lieve, delicato. Mi volgo. E' una signorina, una bella signorina.



WILLIAM
KOSS
1954

— Cosa vuole?

— Signor Strina, perchè siete tanto abbattuto? Animo.

Quanto bene mi hanno fatto quelle parole, caro Clodoveo. Non mi sono più sentito tanto solo. Come un raggio di sole ha illuminato l'oscurità della mia anima addolorata.

— Io sono la sorella di Bandecchi, ella riprese. Ho capito la sfortuna che vi ha colpito, proprio, quando eravate in testa.

La sorella di Bandecchi? Quanta gentilezza nelle sue parole, quanta grazia in quella sua mano che lievemente mi accarezzava.

Ci siamo amati subito. Poi sono scappato quassù a preparare il nostro nido. Un mese dopo ci si sposava.

Si aprì improvvisamente la porta del salotto e la signora Strina entrò sorridente, annunciandoci che la colazione era in tavola.

Che figurina delicata, e quanta bontà in quei suoi occhi neri che guardando accarezzavano.

Sentivo la suprema poesia di quell'amore, provavo anche l'impressione di sognare e più forte la provai quando, nella sala da pranzo, spinsi l'occhio oltre le vetrate rosseggianti ai leandri.

Il Garda si stendeva oltre quelle vetrate, delle piccole onde rotolavano schiumeggiando sulla distesa verde e solenne delle acque, il sole spolverava d'oro la crosta del Monte Baldo, la di fronte.

— Posso dire qualche cosa, signor Clodoveo? — ella esclamò, dopo il pranzo deliziosissimo. — Il mio piccolo cuore non poteva reggere alle continue sofferenze per i pericoli di mio fratello qualora si fossero aggiunte le sofferenze per gli altri di mio marito. Abbiamo scelto fra la gloria e la felicità, quest'ultima. Essere felici! Non è lo scopo supremo della vita?

Un colpo di vento spalancò la vetrata facendo irrompere nella sala un profumo sottile di fiori e di campagna.

— Quanta saggezza nelle sue parole, signora! Sì, la vita è bella veramente e merita di essere vissuta, solo quando possediamo la felicità!

CARLO BRIGHENTI

Carlo Pintacuda e il Marchese Della Stufa



brillanti vincitori della
IX. Coppa Mille Miglia



Riportiamo con molto piacere l'articolo che l'Avv. Mario Morasso dedica ad Alfredo Nasturzio.

Noi che conosciamo da vicino la nobilissima passione di questo vero sportivo desideriamo aggiungere che ovunque una iniziativa automobilistica si affermi, un aspirante si pronunci, un asso si riveli, Alfredo Nasturzio è presente: col suo consiglio, col suo applauso, col suo disinteressato aiuto.

Quest'uomo, che rifugge facili onori ed appartato vive la grande sua passione in tutte le maggiori manifestazioni, è un autentico benemerito dello sport automobilistico italiano.

LA SCUDERIA FERRARI

* * *

Una rivelazione la Via Aurelia? La strada paradisiaca, descritta, celebrata, cantata nei suoi panorami ridenti e ammalianti, nelle sue fioriture lussureggianti, nelle sue scogliere selvagge, nelle sue ampie prospettive di cielo e di mare, nei suoi paesi marinareschi, nelle sue pievi romite, nelle sue nobili palme, nei suoi austeri oliveti, nella sua gente schietta ed ardente da innumerevoli viaggiatori affascinati, da romanzieri e da poeti innamorati? La strada luminosa e fiorita, percorsa le mille volte e le mille volte ammirata, conosciuta e cara in ogni suo tratto come il volto dell'alma genitrice?

Una rivelazione sì, una doppia rivelazione, anzi un sovrapporsi di rivelazioni fino a formare tutta una visione incomparabile, unica e commista di bellezze e di ebbrezze, di velocità e di energia, di dominio e di ardimento. Quadri e sentimenti, slanci e soste, rapimenti e consapevolezze, contemplanze e commozioni si svolgono, si accumulano, si intrecciano, si fondono con una rapidità inaudita, con una nuova misura di tempo e di spazio, nel più meraviglioso film che mai sia passato davanti agli occhi.

Il realizzatore di questa meraviglia è il signor Alfredo Nasturzio e gli elementi ne sono l'uomo, la macchina, il paesaggio.

L'uomo, il signor Alfredo Nasturzio, è nelle simpatie e nel cuore della sua Liguria, di ogni corridore, di ogni sportivo, di ogni automobilista, dal più umile al più famoso purchè appassionato. Di lui abbiamo già detto altre vol-

te. Egli è indubbiamente uno dei più spontanei, dei più fedeli e ferventi amatori dell'automobile, uno dei più puri ed entusiasti sportivi come è uno dei più provetti, impeccabili e sicuri guidatori. Conoscitore profondo della macchina, maestro di guida, audace e prudente, saldo e pronto, egli possiede un piglio, uno stile, così risoluto e sereno, così forte e signorile che non ha l'eguale. Come non ha l'eguale il suo amore per l'automobile e per lo sport.

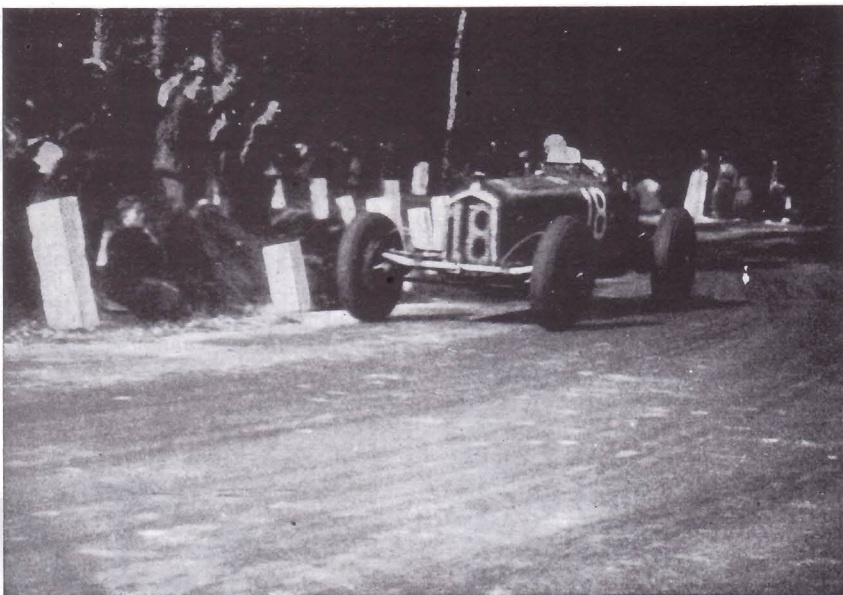
Con la sua vettura quando ne regge il volante, egli forma una cosa sola, un'unità viva, palpitante e dinamica, e altresì, oserei dire, con questa strada, con questa strada dolce e fiera di luce e d'azzurro, di vento e di tuono. Uomo, macchina, strada compongono un insieme perfetto, quasi indissolubile. Non saprei concepirli separati. Non saprei vedere questo caratteristico signore pilota ligure con la sua vettura azzurra su altre strade lisce e grigie, nè questa strada priva del suo gentile equipaggio.

E' una comunione rara, difficile da spiegare ma assoluta ed evidente. Una identificazione fatta di passione e di consuetudine. Basta osservare l'impareggiabile guidatore al suo passaggio su un tratto dell'Aurelia. E' il personaggio avvitatore al centro del quadro, è il protagonista che anima la scena.

Spunta da una svolta, spicca in cima a una salita preceduto dal rombo poderoso, passa, dilegua. Ma rimane la sensazione, la vibrazione del gesto compiuto, di quell'azione così naturale e intonata.

La sua infatti non è la solita guida per quanto precisa, è tutt'un'altra cosa. La sua non è una guida, è un ricamo, un imperio, un'opera d'arte. Egli conduce per la sua vocazione, per il suo intimo compimento. E come il poeta trae la sua ispirazione dal suo sentimento e dalla natura così egli dal palpito della sua macchina, dal profilo della strada. Ogni curva è un'immagine, ogni sorpassamento una rima, ogni rettilineo un verso, e la corsa è il poema.

La strada è sua, è la sua terra, come lo è dell'albero e del fiore. Gli infonde, gli rinnova la sua vigoria. Lo attira, lo tiene, lo incita. Egli l'accarezza e la domina. Gli è amica e fra-



CHIRON LUNGO IL PERCORSO DEL G. P. DI MASARIK

terna in ogni ora, in ogni punto, come ogni albero, ogni muro, ogni casa, ogni cartello, come ogni viandante.

Ed egli passa nelle prime ore del mattino quando l'aurora dalle dita di

rosa trascolora le onde, nei pomeriggi soleggiati, nei tramonti dorati, nelle notti argentee, or fulmineo come una meteora, or pacato come ad indugio, ma sempre chiaro, gentile, sereno nel



NUVOLARI SUBITO DOPO LA VITTORIA NELLA COPPA CIANO

SOCIETÀ ANONIMA SIATA TORINO
 VIA L. DA VINCI, 25

APPLICAZIONI TECNICHE
 :: AUTOMOBILISTICHE ::



**AMMORTIZZATORI SIATA SILENT -
 BLOC CON REGOLATORE IDRAULICO
 A DISTANZA SILE È FRUTTO DELL'E-
 SPERIENZA E DELLA TECNICA DELLE
 DUE CASE ITALIANE SPECIALISTE
 NELLA SOSPENSIONE - REGOLAZIONE
 A SECONDA DELLO STATO DELLA
 STRADA, DEL CARICO E DELLA VELO-
 CITÀ - COMPENSAZIONE PERFETTA
 DI REGOLAZIONE FRA LE QUATTRO
 RUOTE.**

volto e nello spirito, sempre vigile e padrone di sé e della sua macchina, ma sempre con un sorriso, con un gesto benevolo, con una parola festosa, con una irradiazione di letizia e di bontà per tutti.

Ed è questo ciò che più mi ha colpito di lui e attirato verso di lui, ciò che ammiro in lui, questa sua sempre fresca limpida inalterata serenità, questa mirabile eguaglianza di carattere nel bene, questo signorile e saldo predominio di sé e dei suoi nervi (dove deriva il sicuro dominio sulla macchina) in ogni circostanza, predominio soffuso di dolcezza e di generosità.

Avversità, difficoltà, rischi, fatiche sembrano non aver presa su di lui. Una sola volta in tanti anni ho notato un turbamento, l'espressione di una sofferenza contenuta, quando egli si è trovato al cospetto delle sue belle vetture predilette offese dall'acqua e dalla fanghiglia di una violenta alluvione scatenatasi su Varazze nello scorso agosto.

Ma il turbamento fu di breve durata. Impartiti gli ordini, date le disposizioni opportune e radicali per rimettere le vetture in perfetta condizione, egli non solo aveva ritrovato il suo ammirabile equilibrio e la sua invidiabile serenità, ma confortava e incoraggiava il garagista e i meccanici affannati e disperati per tanto scempio.

Quella volta egli era stato toccato nel vivo, nella sua sensibilità di automo-

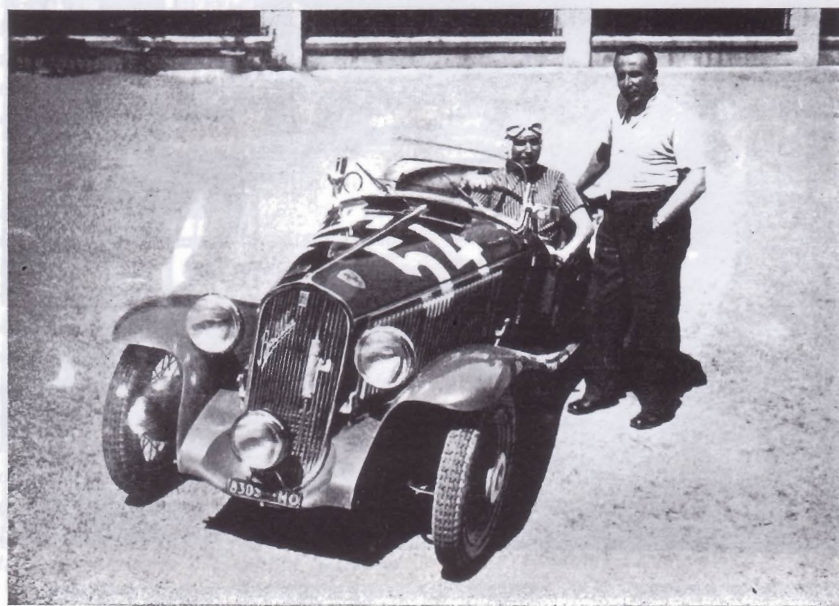
bilista raffinato e riguardoso, che non si sente a suo agio se non quando le sue belle vetture sono impeccabili di tenuta e di messa al punto.

Ne ha una collezione, e tutte egli cura e tutte egli adopera e guida, così la vettura turistica, la vettura di uso quotidiano, la vettura familiare di lusso, come la vettura da corsa, così in una breve gita e a placida andatura come in una fuga vertiginosa, così per qualche minuto, come per cre e ore, per centinaia e centinaia di chilometri, per una giornata intera, sempre con lo stesso ritmo interiore, con la stessa tranquilla sicurezza di sé e della sua azione, con la stessa sorprendente giovanile freschezza. E così è quando impugna il volante, come dopo dieci ore continue di guida. Se egli non fosse un purissimo sportivo, che pratica lo sport automobilistico unicamente per suo diletto, se egli non fosse così modesto da rifuggire dal mettersi in vista ed in pubblico, io penso che egli sarebbe stato un grande corridore poichè egli è veramente instancabile e ammirevole.

Porta egregiamente ogni vettura, e non ne lascierebbe mai il volante, dalle altere *Chrysler* e *Astura*, dalle comode *Plymouth* e *Augusta* alle vivaci e guizzanti *Alfa Romeo*. Ma queste ultime, le *Alfa Romeo* e le più potenti e più veloci hanno le sue preferenze. Successivamente le ha acquistate tutte, dalle antiche R L alla prima 1500



NUVOLARI AL VOLANTE DELLA BIMOTORE AL G. P. DI TRIPOLI



a compressore, dalla P 2 dei Gran Premi alle 1750 delle Mille Miglia, dalle 8 cilindri 2300 tipo « Monza » all'invitta monoposto 2900. Su tutte ha percorso decine di migliaia di chilometri. Oggi ancora il contachilometri di una sua *Plymouth* segna oltre 40.000 chilometri, quello della sua *Alfa* 1750 a testa fissa supera i 50.000, e quello dell'*Alfa* monoposto, in suo possesso da meno di un anno, ne totalizza più di 20.000, metà del giro del mondo!

E qui dall'uomo mi sia lecito venire a considerare la macchina. Qualcuno si stupirà di questo attaccamento e di questo uso dell'*Alfa* monoposto, la vettura dei 250 chilometri all'ora da parte di un privato. Il signor Nasturzio in-

GERARCHI SPORTIVI

IL FEDERALE DI MODENA, PROF. AUGUSTO ZOBOLI E IL RAG. ANGELO CHIEREGATO, VICE PRESIDENTE DELLA SEDE PROVINCIALE DELLA R. A. C. I. MODENESE, CHE, SULLA "FIABALILLA", SI SONO BRILLANTEMENTE AFFERMATI NELLA 2. EDIZIONE DELLE 24 ORE DI PESCARA CLASSIFICANDOSI 2. NELLA CLASSE 1100 E 7. ASSOLUTI.



LUIGI CHIRON. 2. CLASSIFICATO ALL'AVUS. A COLLOQUIO COL MAGG. HUEHNLEIN CAPO DELLO SPORT GERMANICO

fatti, se non erro, è il solo automobilista privato che abbia avuto in passato la P. 2 e abbia ora la monoposto 2900 e la adoperi, non già in via eccezionale, per corsa, ma correntemente quasi ogni giorno per diporto e per suo piacere.

Come mai si dirà questa vettura, suprema espressione della meccanica da corsa, compendio della tecnica più spinta, può essere adoperata gradevolmente in turismo, sulle strade comuni, sulle ingombre e tortuose strade della Riviera da un signore che non è corridore e non fa professione di corsa, al pari di una vettura normale? Non si è sempre affermato che queste macchine, chiamate appunto bolide, non possono essere guidate che da piloti straordinari e straordinariamente dotati, pochissimi così da contarsi sulle dita in tutto il mondo? Precisamente per questa ragione non si invocava forse il cambiamento della formula internazionale allo scopo di dare a un maggior numero di piloti la possibilità di avere macchine e di correre?

La verità è, e lo ho già rilevato altre volte, che l'Alfa monoposto, come le precedenti Alfa 8 cilindri deve considerarsi sì una vettura eccezionale, ma eccezionale nel senso di riunire e fondere nel più concorde organismo

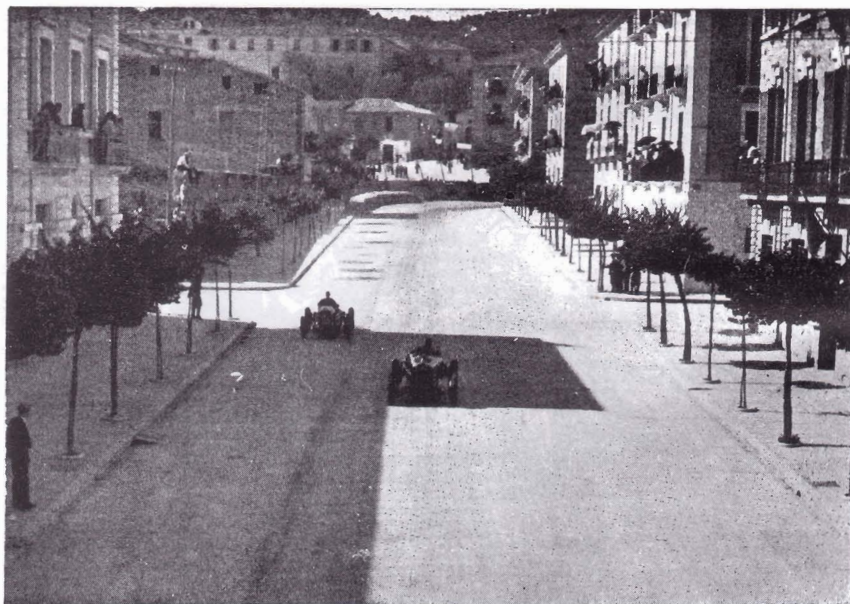
meccanico che mai finora sia stato costruito la vettura da corsa per eccellenza e la docile fidata e animosa vettura da turismo. Una simile armonizzazione di tante diverse e opposte qualità al grado più elevato non si era finora ottenuta. L'Alfa monoposto, il bolide, dei duecento e più all'ora realizza il prodigio di sgusciare calma e silenzio-

sa per le vie cittadine e di andare in presa diretta da Genova a Ventimiglia se al suo guidatore ne salta il capriccio.

Tuttavia a questa verità bisogna aggiungere un'altra. La vettura non è da affidare a tutte le mani, anche esperte. Lo riconosco io per primo. La vettura è elastica e arrendevole, ha tutte le possibilità per chi la sa capire, portare, dominare. E' uno strumento perfettissimo in quanto il guidatore è alla sua altezza. Per compiere il prodigio la vettura da sola, pur con tutto il suo merito, non basta, occorre l'uomo adatto. E nessuno certo e specialmente sulle strade della Riviera saprebbe condurre la monoposto col brio, con la virtuosità del signor Nasturzio.

Ora è quasi facile immaginare la trasfigurazione della Via Aurelia osservata e compendiata nel fluido slancio della monoposto così guidata. Dalla delicata grazia di Santa Margherita, dalla superba maestà di Genova, alla gaia spiaggia di Varazze, alla turrita e peschereccia Noli, alle balze dantesche tra Varigotti e Finalmarina, alla pingue Albenga, alla nitida Alassio, al romantico romitaggio di Andora, ai garofani e alle rose di Taggia, alla solatia San Remo fino alla fastosa opulenza delle palme di Bordighera è come un fantastico scorcio visto in un soffio di sogno.

m. m.



CARLO PINTACUDA LUNGO I VIALI DEL CIRCUITO DI COSENZA



S. E. l' On. Ing.

GAETANO POSTIGLIONE

nuovo Presidente del R. A. C. I.

L'annoso problema della cosiddetta « concorrenza » tra l'automobile e la ferrovia (ammesso che esista: giacchè noi abbiamo sempre discusso di « collaborazione », piuttosto) si avvia dunque, come tutti gli altri di pertinenza del R.A.C.I., verso la sua migliore soluzione, se è stato chiamato a reggere le sorti del Reale Automobile Club d'Italia, su proposta del Ministro per la Stampa e la Propaganda, l'on. ing. Gaetano Postiglione, già Sottosegretario di Stato per le Comunicazioni.

Un intenditore di trasporti in generale e di ferrovie in particolare alla presidenza generale del R.A.C.I. era proprio quello che ci voleva per coordinare tutte le iniziative, per temperare le varie tendenze, per imprimere — in definitiva — al nostro massimo Ente motoristico quella spinta che gli occorre per raggiungere, seguendo la strada più diritta, le mete segnategli dal Duce. Con l'autorità derivantegli e dalle alte cariche ricoperte, e dalla sua rettitudine, e dalla sua conoscenza specifica dei non pochi problemi interessanti le comunicazioni, l'on. Postiglione farà certamente molto bene all'automobilismo italiano; ed è perciò che la notizia della sua nomina è stata accolta con vero compiacimento in tutti gli ambienti.

Il nuovo Presidente Generale del R.A.C.I. è senza dubbio un uomo che sa il fatto suo. La missione che gli è stata affidata — nuovo meritato riconoscimento del suo non comune valore — va considerata come un grave e delicato onere, ch'egli ha accolto del resto con serena disciplina, mettendosi subito al lavoro con quella lena ben nota che gli ha permesso di lasciare dietro di sé, in tutte le cariche ricoperte, larga messe di ottimi frutti; e l'opera ch'egli svolgerà nel settore riservatogli dalla fiducia del Duce sarà certo anche questa volta altamente meritoria e di utilità nazionale.

La carriera dell'on. Postiglione, assai

rapida e in continua ascesa (egli conta infatti 43 anni, essendo nato a Foggia nel 1892) testimonia chiaramente sul valore davvero grande di questo volitivo ed attivo Gerarca che assume oggi in un momento particolarmente delicato una non piccola responsabilità.

Iscrittosi al Politecnico di Milano nel 1912, due anni dopo fu tra i primi ad aderire, accanto a Benito Mussolini, ai Fasci interventisti che cominciavano a costituirsi. Conviene ricordare, però, che già nella sua prima giovinezza egli aveva dato prova di acuto spirito d'iniziativa e di coraggio, accorrendo — nel 1908 — in soccorso delle vittime del terremoto di Villa San Giovanni; e poi nel 1910 divenendo propagandista e sostenitore del movimento filo-albanese al quale direttamente partecipava l'anno appresso cercando di passare, con altri valorosi, da Corfù nelle file degli insorti albanesi.

Fu più tardi, combattente ardimentoso nella Grande Guerra, ove si meritò la medaglia di bronzo al valore militare. Dopo la Vittoria, tornato a Milano, si laurea in ingegneria, e partecipa assiduamente ai moti fascisti; fonda nel 1921 il Sindacato Italiano delle Cooperative, mentre propugna assiduamente e con sprezzo del pericolo, tra le file dei negatori della Patria, l'idea della Rivoluzione, e partecipa infine alla Marcia su Roma, disimpegnando le mansioni di Intendente Generale per il rifornimento delle colonne operanti in maniera da meritarsi un encomio solenne dal Quadrumvirato.

Più tardi il Duce, lo chiama a far parte del Consiglio Superiore dell'Emigrazione, poi di quello dei Lavori Pubblici, e quindi lo nomina Vice Presidente dell'Istituto Nazionale di Credito per la Cooperazione.

Da allora l'attività dell'ing. Postiglione non ha soste e ascende rapidamente e progressivamente.

Entrato a far parte della Came-

ra Fascista nel 1924, fedelissimo tra i fedeli nei momenti più delicati della vita del Regime e del Paese, egli viene nominato Alto Commissario, e, in seguito, Presidente dell'Acquedotto Pugliese — carica nella quale proficuamente lavora per vari anni — nonchè Membro del Gran Consiglio del Fascismo e Membro del Direttorio del Sindacato Fascista degli Ingegneri. Nell'anno X, è nominato Sottosegretario di Stato per le Comunicazioni, dove resta fino al gennaio di quest'anno. Quindi entra a far parte del Consiglio delle Corporazioni; e qualche settimana fa viene nominato infine Presidente Generale del R.A.C.I., tra il più caloroso consenso di tutti gli automobilisti.

L'on. Postiglione, fervente fascista della vigilia, fa parte della Milizia della Rivoluzione col grado di Luogotenente Generale.

Questa, in sintesi, la carriera del nostro nuovo Gerarca, che, oltre ad essere un tecnico eminente, è sempre stato uno studioso dei problemi dell'automobilismo italiano, che sono assai complessi ed ardui.

Circondato da collaboratori entusiasti e valorosi come il Vice Presidente Generale del R.A.C.I. Principe Gian Giacomo Borghese, e il Direttore Generale Prefetto Luigi Maggioni, S.E. Postiglione darà certo all'Ente più ampio respiro e sicuro orientamento in tutti quei campi — e sono molti — che hanno interferenze con l'automobilismo.

L'organismo affidatogli, snellito e potenziato attraverso una chiara visione del superiore interesse nazionale, e attraverso la sua personale profonda conoscenza dei vari problemi, si avvia dunque a riprendere quelle alte funzioni che gli furono commesse, e a divenire un grande istituto del Regime.

RAFFAELLO GUZMAN

La collana delle vittorie nel 1935 del

Carburatore **WEBER**

III GRAN PREMIO DI PAU
 IX COPPA DELLE MILLE MIGLIA
 XXVI TARGA FLORIO
 I COPPA CITTÀ DI BERGAMO
 II CIRCUITO DI BIELLA
 TRE ORE DI NANCY
 I CIRCUITO DI TORINO
 IX GRAN PREMIO DELLA MARNIA
 VII CIRCUITO DI DIEPPE
 IV GRAN PREMIO DI GERMANIA
 CIRCUITO MONTENERO - COPPA CIANO
 I CORSA IN SALITA DEL GROSSGLOCKNER
 II TARGA ABRUZZO - 24 ORE
 IV GRAN PREMIO DI NIZZA
 IV CORSA DELLO STELVIO
 IV CIRCUITO DI MODENA
 COPPA EDDA CIANO - LUCCA
 IV COPPA MICHELE BIANCHI - COSENZA

AUTOSTRADA FIRENZE - MARE 2 RECORDS INTERNAZIONALI

WEBER il Carburatore dei Campioni

FABBRICA ITALIANA
 CARBURATORI

EDOARDO WEBER
 VIA CAIROLI N. 3^A - BOLOGNA - TELEFONO 22-356

GIOVANNI CANESTRINI

INGEGNERE - GIORNALISTA - ORGANIZZATORE

Giovanni Canestrini non ha bisogno d'essere presentato ai nostri lettori, che in fatto di resoconti e di critiche tecniche automobilistiche della « rosea » ne sanno certamente un tantino più di noi.

Canestrini scrive gli articoli sulla « Gazzetta », si mette in viaggio di qua e di là come è dovere di ogni « inviato speciale », prende parte alle riunioni della Commissione Sportiva del R.A. C.I. di cui è un membro, partecipa a riunioni sportive, s'interessa a tante altre belle cose insieme a tant'altre brave persone. Chi non lo sa ?

Quanti articolini, articoloni, articollesse ha scritto il nostro ingegnere giornalista da quando la sorte ha voluto che egli facesse gemere i torchi ? Sarà compito di qualche amico affezionato dell'Ing. Canestrini quello di far le ricerche statistiche opportune; e prevediamo che l'amicizia sarà allora veramente messa a dura prova. Per nostro conto avanziamo timidamente un quesito: la somma di tutte le righe di tutte le colonne di tutti gli articoli supera o non supera in lunghezza i chilometri che Canestrini ha percorso nel suo perenne andare ? Lasciamo all'amico di cui sopra l'incarico di sbrigare questa semplicissima questione...

Vogliamo compiacerci con l'ing. Canestrini sopra un punto che interessa anche noi: gli anni passano mentre egli scrive e scrive, ma noi invecchiamo ed egli non invecchia. E non solo non invecchia, ma non ingrassa nemmeno (il che sarebbe augurabile) e non dimagra (il che sarebbe difficile).

Ha dunque una ricetta speciale carpita a qualcuno in qualche parte del mondo, per conservare così ostinatamente la linea primogenita ?

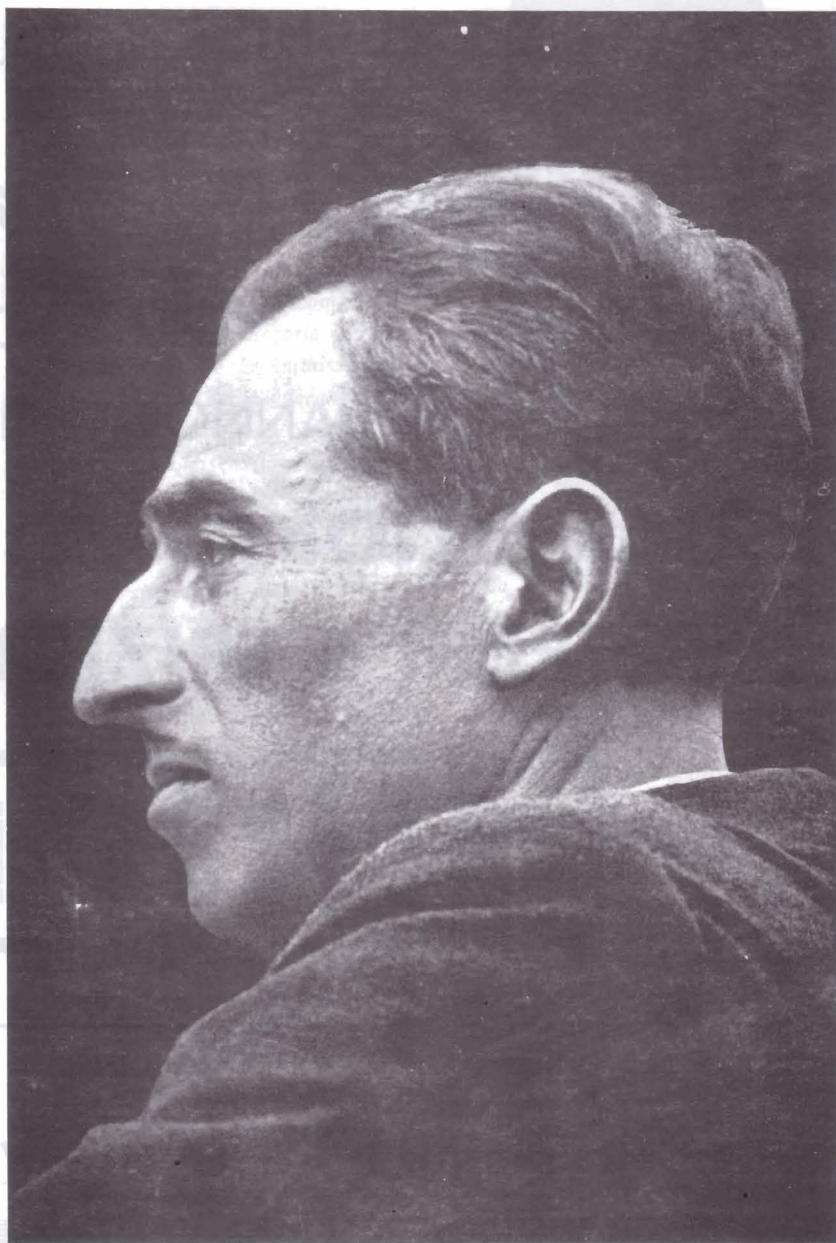
Non lo sappiamo, e non indagheremo nemmeno, del resto.

Della sua linea, l'ing. Canestrini può far ciò che vuole: la divida per due,

la moltiplichi per mille o per duemila, l'affare è più suo che nostro; gli raccomandanderemo soltanto di non esagerare nè in un senso nè nell'altro... A noi ciò che veramente interessa come affare nostro è che l'ing. Canestrini seguiti a scrivere articoli, a viaggiare come inviato speciale, a prender parte a corse e a riunioni sportive: noi legge-

remo, discuteremo, vedremo uomini e cose attraverso i suoi occhi poichè la sorte ha voluto che i nostri ci debbano servire molto meno.

E se anche talvolta non ci troveremo con lui d'accordo, come è accaduto in passato, ciò non di meno leggendo i suoi scritti apprezzeremo sempre il « tecnico » d'indiscusso valore.





TUTTE LE VETTURE

Alfa - Romeo

DELLA SCUDERIA FERRARI
HANNO MONTATO NEL 1935

**GUARNIZIONI
PER FRENI E FRIZIONI**

FERODO

W E I S S & S T A B I L I N I
Via Settembrini, 9 - MILANO - Via Settembrini, 9

IL SEGRETARIO DEL SINDACATO CORRIDORI AUTOMOBILISTI CORRADO FILIPPINI

Corrado Filippini giornalista notissimo e Segretario, dalla creazione, della Sezione Corridori Automobilisti, inquadrata nel Sindacato Nazionale Fascista degli Sportivi Professionisti, è certo una delle figure più in vista del mondo automobilistico nazionale.

L'istituzione della Sezione dei corridori automobilisti, la prima organizzazione Sindacale in campo sportivo che sia stata tentata e messa in condizione di funzionare in Italia, risale all'ormai lontano 1927, dal giorno, cioè, in cui i corridori automobilisti italiani, chiamati a raccolta dall'Automobile Club di Livorno decisero di riorganizzare la allora inefficiente Associazione dei Corridori affidandone il compito al più rappresentativo fra di loro, al compianto Alfieri Maserati che fu di fatto il primo ad assumersi il difficile incarico. Alfieri Maserati e Corrado Filippini, allora agli inizi di quella che doveva essere una brillante e rapida carriera di giornalista specializzato in automobilismo, si misero presto al lavoro. Un mese dopo l'incarico ricevuto a Livorno, Alfieri Maserati poté presentare in una seconda riunione a Milano uno studio completo della situazione e il progetto di trasformazione della vecchia Associazione in un Sindacato Fascista, inquadrato e disciplinato dalla Confederazione dei Sindacati dell'Industria.

Chi rammenti i primi tempi del difficile e delicato lavoro di Corrado Filippini, sa la somma di fatica e gli infiniti accorgimenti spiegati per la creazione e la valorizzazione della nascente organizzazione sindacale e in campo sportivo. Con poche adesioni volontarie, senza mezzi finanziari, il Sindacato dei Corridori Automobilisti (che doveva trasformarsi in Sezione quando in seguito venne creato il Sindacato degli sportivi profes-

sionisti comprendente altre categorie fra le quali quelle dell'Ippica, del ciclismo ecc.) iniziò, comunque, la sua azione che fu costantemente di collaborazione con l'autorità sportiva e di assistenza morale e economica a favore dei corridori. Ricordare gli ostacoli rimossi e le difficoltà superate non è certamente possibile. Un anno soltanto dopo la creazione del Sindacato, Alfieri Maserati e Corrado Filippini poterono, comunque cogliere il primo fondamentale risultato del loro lavoro. Cioè ottenere il riconoscimento ufficiale del Sindacato da parte del Reale Automobile Club d'Italia, come Ente rappresentativo della categoria dei corridori automobilisti e la ammissione di un rappresentante del Sindacato stesso in seno alla Commissione Sportiva per una più proficua discussione diretta dei problemi dello sport automobilistico nel quale i corridori rappresentano una delle forze più attive e più direttamente efficienti. Data, quindi, dal 1929 la vera e propria attività del Sindacato dei corridori automobilisti.

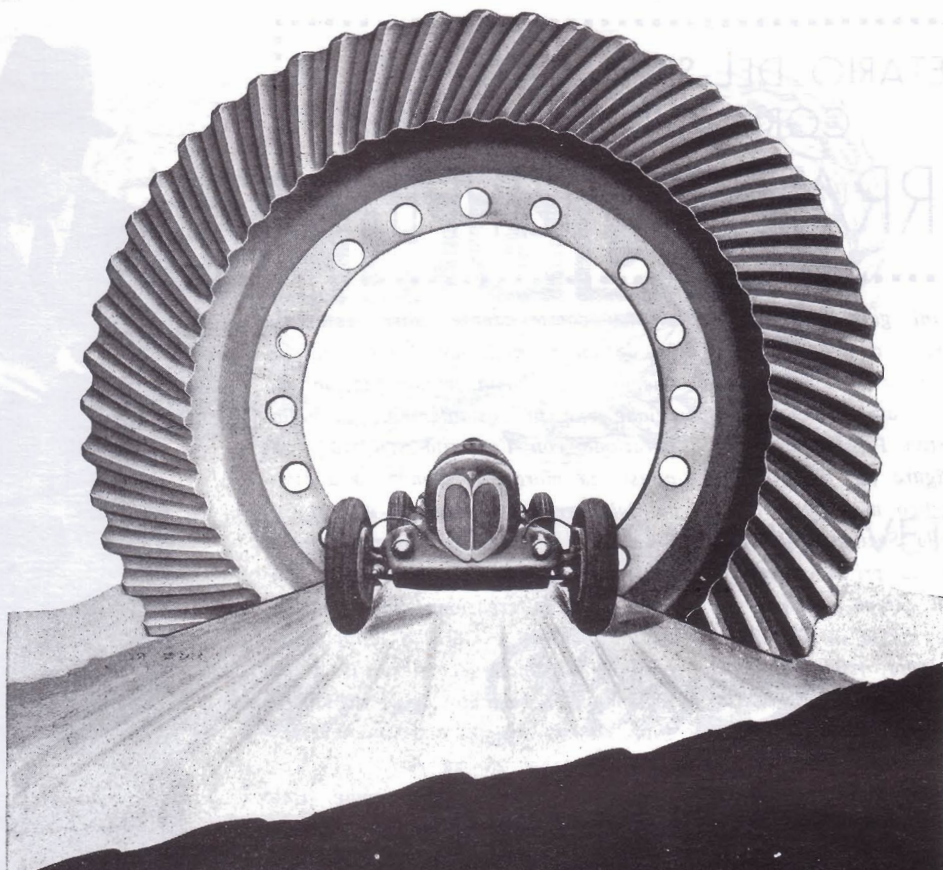
L'azione svolta negli anni che seguirono da Corrado Filippini ha perseguito scopi e risultati che ognuno ormai conosce. Problemi contingenti della categoria furono di volta in volta affrontati e risolti quali il pagamento dei premi, la loro più razionale suddivisione, la concessione di facilitazioni per i corridori, la risoluzione di tutte le vertenze con organizzatori ed Enti, ecc.

Famosa è stata la campagna a favore della riduzione dei premi per le assicurazioni, i cui risultati furono tanto felici da far ridurre nel rapporto da 1 a 5 questa voce di spesa e da indurre il R.A.C.I. al mai primo d'allora potuto imporre obbligo dell'assicurazione contro terzi per tutte le gare.



Ma è stato nel corso degli ultimi tempi che l'opera di Corrado Filippini ha potuto produrre i frutti migliori con la proposta e la accettazione del suo progetto per la Cassa di Previdenza dei Corridori automobilisti per la quale il R.A.C.I., sotto la presidenza di S.A.R. il Duca di Spoleto, si è impegnato di versare in proprio e di far versare dagli organizzatori di corse una cifra corrispondente alla trattenuta del 3% sui premi vinti dai corridori,crivando così alla costituzione del fondo necessario all'esercizio della stessa Cassa di Previdenza, che comporta una assicurazione gratuita contro gli infortuni e la invalidità permanente e temporanea per tutti i corridori italiani.

Altro risultato eccellente di questi ultimi tempi la abolizione della tassa di iscrizione alle gare con conse-



GRUPPI CONICI ELICOIDALI
GLEASON-OERLIKON

MILANO

PORRETTA TERME



RIDUTTORI E
 MOLTIPLICATORI
 PER AUTOCARRI
 a movimento epici-
 cloidale (brevettato)
CAMBI AUTOMATICI
 Brevetti WILSON
 INGRANAGGI DI
 QUALUNQUE
 TIPO PER TUTTE LE
 INDUSTRIE
 E PER OGNI
 APPLICAZIONE

PRIMA FABBRICA ITALIANA
SPECIALIZZATA
 NELLA COSTRUZIONE DI
INGRANAGGI
ALBERI e DIFFERENZIALI
 PER
AUTOMOBILI
AUTOCARRI
TRATTORI

INGRANAGGI per
 AUTOVEICOLI
 e per tutte le
 INDUSTRIE
RETTIFICATI
 sull'evolvente dei
 denti al MILLESIMO
 di millimetro con
 macchine MAAG
 ed ORCUTT
CHIEDETE I NOSTRI
CATALOGHI E LISTINI

VISITATE I NOSTRI GRANDIOSI NEGOZI IN
VIA CADAMOSTO, 7 (Angolo Via Omboni) - **MILANO**

FRATELLI DALDI & MATTEUCCI
 Sede in MILANO - Stabilimenti PORRETTA TERME - Bologna

guente notevole risparmio da parte del corridore al quale basta presentare la polizza di assicurazione per Responsabilità Civile, i cui premi, come si è detto, sono controllati dalla stessa Sezione e mantenuti nei limiti più bassi pur comprendendo i rischi della corsa, quelli delle prove ed, infine, anche quelli di andata e ritorno dalla sede al luogo di corsa sulle libere strade.

L'opera della Sezione Corridori Automobilisti sotto l'impulso di Corrado Filippini si è diretta anche in altri campi varcando la frontiera e appoggiando i corridori anche all'estero. Sono molti gli organizzatori italiani che si affidano all'opera della Sezione Cor-

ridori (le gare di Pescara hanno in Corrado Filippini un collaboratore prezioso oltre che il creatore della 1ª corsa delle 24 Ore italiana) e molti anche quelli dell'estero, fra i quali quelli di Monaco, Brno, ecc.

Se i corridori automobilisti italiani vantano oggi la sola organizzazione efficiente per la tutela dei loro interessi che esista al mondo, ciò è avvenuto perchè l'opera di Corrado Filippini ha trovato nel clima creato dal Fascismo un ambiente ideale ed unico al mondo per la realizzazione dei benefici progetti: ciò non diminuisce i meriti del giornalista esertissimo e dell'organizzatore che con la penna e con l'azio-

ne ha saputo far giungere a tanto.

Di Corrado Filippini, Segretario della Sezione Corridori, rappresentante della categoria in seno alla Commissione Sportiva del R.A.C.I., membro della Corporazione dello Spettacolo, in rappresentanza dei lavoratori delle industrie sportive e valorosissimo redattore automobilistico del quotidiano sportivo « Il Littoriale » potente strumento di valorizzazione e di propaganda sportiva, la Scuderia Ferrari, che ha avuto in lui un sincero amico e un valido consigliere in qualsiasi momento, è lieta di additare la feconda attività e la rettilinea azione di giornalista e di organizzatore.



EMILIO DE MARTINO

ci piace ricordare il De Martino in maglietta e calzoncini con la racchetta in mano o al volante di una macchina, sempre bella, sempre nuova, guidatore impeccabile che a parità di mezzi non esiterebbe, siamo sicuri, a misurarsi anche con Nuvolari.

E ricordiamo ancora il suo amore per il teatro, al quale ha dato e darà molti lavori, portando sulla scena anche lo sport con i suoi protagonisti e le sue situazioni, così come ha fatto nei suoi romanzi.

Tutto il resto non conta; dove sia nato quanti anni abbia, quali siano i suoi gusti in fatto di abbigliamento o le sue preferenze in fatto di atleti; poichè De Martino ama sentirsi sempre giovane e se fa il tifo è per lo sport italiano.

Ufficiale del genio a vent'anni è stato ferito in guerra e decorato. La chiusura dell'ultima croce al valore militare, il cui brevetto porta la firma di Mussolini è la seguente:

«...Volontariamente esegui preziose ricognizioni attraverso zone fortemente battute dal fuoco nemico dimostrando alte doti di abnegazione e sprezzo del pericolo. Basso Piave 2 - 7 luglio 1918...».

Emilio De Martino è giunto al giornalismo sportivo nel dopoguerra forte di una preparazione spirituale che trova origine nel suo amore per lo sport di cui è stato ed è fervente cultore. Campione di nuoto e di ciclismo degli studenti milanesi, poi giocatore di calcio negli anni della prima gioventù, ora che è sulla soglia della maturità divide la sua passione tra l'automobilismo e il tennis.

Un profilo del giornalista non può

non tener conto di questi elementi della personalità di De Martino poichè nell'opera di divulgazione dello sport e di esaltazione delle vittorie e delle conquiste italiane egli porta uno spirito giovanile con tutte le esuberanze, la vivacità, il calore di chi dello sport è sincero amico e profondo conoscitore, nella tecnica e più ancora nell'intimo significato di vita che ne irradia.

Ciò posto, poichè il giornalista sportivo è ben noto nella figura e nell'opera,

I PERCORSI DEI PRINCIPALI CIRCUITI AUTOMOBILISTICI
MACCHINE E PILOTI DETENTORI DEL MIGLIOR TEMPO SUL GIRO

LOCALITÀ	Km.	Tempo	Media	Pilota	Macchina	Anno
Avus (Berlino)	19,573	4'32''	260.520	Stuck	Auto Union	1935
Barcellona	3,785	2'3'' ^{3/5}	110.945	Caracciola	Mercedes	1935
Bergamo	2,800	2'00'' ^{2/5}	87.308	Nuvolari	Alfa Romeo	1935
Berna (Bremgarten)	7,280	2'44'' ^{4/10}	159.417	Caracciola	Mercedes	1935
Biella	2,200	1'25'' ^{3/5}	92.523	Trossi	Alfa Romeo	1935
Comminges	11,005	4'04''	162.368	Chiron	Alfa Romeo	1935
Cosenza	2,500	1'40'' ^{2/5}	89.641	Brivio-Siena	Alfa Romeo - Maserati	1935
Dieppe	8,150	3'32'' ^{6/10}	138.350	Wimille	Bugatti	1935
Eifel	22,810	11'06''	123.000	Rosemeyer	Auto Union	1935
Lucca	2,350	1'25'' ^{2/5}	99.063	Pintacuda	Alfa Romeo	1935
Monaco	3,180	1'58'' ^{4/10}	96.689	Fagioli	Mercedes	1935
Montenero	20,000	13'15'' ^{4/5}	90.474	Nuvolari	Alfa Romeo	1935
Montlhéry (varianti)	12,500	5'29'' ^{4/10}	136.784	Nuvolari	Alfa Romeo	1935
Monza (varianti)	6,890	2'49'' ^{4/5}	146.077	Nuvolari	Alfa Romeo	1935
Modena	3,200	1'43'' ^{4/5}	110.982	Nuvolari	Maserati	1934
Masaryk	29,142	12'45''	137.136	Varzi	Auto Union	1935
Mille Miglia	1615,700	14.4'47''	114.753	Pintacuda	Alfa Romeo	1935
Nizza	3,214	1'44''	111.254	Varzi-Nuvolari	Alfa Romeo - Maserati	1934
Nurbur Ring	22,810	10'32''	129.924	Brauchitsch	Mercedes	1935
Pescara	25,800	10'35''	146.268	Varzi	Auto Union	1935
Pau	2,769	1'52''	89.023	Nuvolari	Alfa Romeo	1935
Reims	7,826	2'51'' ^{3/5}	164.181	Dreyfus	Alfa Romeo	1935
S. Sebastiano	17,315	5'58''	174.107	Varzi	Auto Union	1935
Spa	14,900	5'23''	165.531	Brauchitsch	Mercedes	1935
Targa Florio	72,000	53'50'' ^{2/5}	80.010	Brivio	Alfa Romeo	1935
Tripoli	13,100	3'34''	220.167	Caracciola	Mercedes	1935
Tunisi	12,600	4'26'' ^{2/5}	169.254	Varzi	Auto Union	1935
Torino	4,088	2'02'' ^{2/5}	120.235	Nuvolari	Alfa Romeo	1935

G
I
U
S
E
P
P
EF
I
L
L
I
P
P
I
N
I

“soffile come l'asta di un bilanciere,,

È il collaboratore tecnico della «Scuderia» per il Bollettino settimanale; e, come tutti i lettori del nostro foglio ricorderanno, si è fatta la specialità di non essere specialista, il che è quanto dire che a seconda dell'estro e delle circostanze ha riempito molte colonne sull'uno o sull'altro degli argomenti tecnici che formano l'inesauribile campo della letteratura automobilistica.

I carburanti nazionali cosiddetti succedanei gli hanno fornito l'occasione di mettere molto nero sul bianco, e il lungo studio che egli ha dedicato a questa italianissima questione ha dato ai nostri lettori la misura dell'interessamento che, come tecnico e come giornalista, egli ha portato (e porta più che mai) alla ricerca di una soluzione che sia veramente efficiente dal punto

di vista nazionale. Di fronte ai «petrolieri» egli è decisamente un «alcolista» convinto; e siccome ha dalla sua i numeri della teoria e i risultati di una lunga esperienza personale nel campo della carburazione (è anche costruttore di un suo tipo speciale di carburatore), così non teme di scendere qualche volta anche sul terreno polemico. I lettori del «Bollettino» ricorderanno.....

Crediamo che il famoso problema delle gomme, che è stato l'incubo di alcuni ed un enigma per molti sia stato impostato sulle sue vere basi, e per la prima volta, sulle colonne del «Bollettino». E il nostro collaboratore, un po' con le considerazioni teoriche, un po' con i calcoli e le dimostrazioni, un po' anche con una vivacità per cui la critica tecnica si è tro-

vata assai vicina all'atteggiamento polemico, ha certamente contribuito per la sua parte a rendere chiare le cose.

Gli è che — e questo lo sappiamo perchè ce lo ha detto ed anche ripetuto lui stesso — il dott. Filippini ha una invincibile propensione a non fidarsi troppo, in questioni tecniche, del cosiddetto fiuto (o bernoccolo che venga altrimenti chiamato).

Egli si ritrova felice (quel tanto che umanamente è possibile esserlo...) tutte le volte in cui può mettere i numeri al posto delle idee vaghe e generali, il calcolo al posto del «colpo di pollice». E un'esperienza tecnica ed una costruzione o un progetto, non hanno per lui veramente un interesse altro che quando al disotto del bronzo o dell'acciaio o del movimento degli organi, egli riesce a scorgere il tessuto di quei segni dell'algebra e del calcolo fra i quali si sente allegramente a suo agio.

La colpa, naturalmente, non è sua, ma della sorte, che lo ha fatto nascere matematico. Ci dimenticavamo di dire che come tutti i matematici è lungo come un albero di trasmissione, sottile come l'asta di un bilanciere, asciutto come i fantini che montano i «cracks» internazionali.

Speriamo che non legga queste parole e che... non ce la faccia quindi pagare.

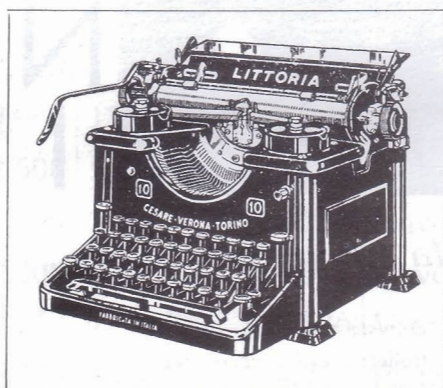
la candela
di fiducia

CHAMPION

la candela
dei campioni

LITTORIA

LA MACCHINA ITALIANA
DI GRAN CLASSE



CESARE VERONA - TORINO
e principali città

BOLOGNA - Via Montegrappa, 3-5 - Tel. 26-910

gomme e velocità

Ormai si è molto detto e scritto sullo scottante problema della gommatura delle odierne velocissime vetture. Anche in questi stessi fogli, che riportano sovente interessanti articoli di tecnica automobilistica, sono apparse notizie attorno alle gomme da corsa, notizie che in linea generale non si possono che sottoscrivere.

Comunque le informazioni che seguono, senza alcuna pretesa di essere complete, vogliono brevemente trattare delle sollecitazioni del pneumatico da corsa.

Come è noto il pneumatico, si può schematicamente ritenere composto della « carcassa » formata da un certo numero di tele di tessuto gommato ancorate ai « cerchietti », della « fascia battistrada » che cintura la suddetta « carcassa » ed infine della camera d'aria.

Salvo rarissimi casi la fine prematura delle coperture destinate alle macchine ultra veloci avviene per distacco della battistrada dalla carcassa. Il distacco è provocato non essenzialmente per l'azione della forza centrifuga, come generalmente si ritiene, ma perchè con il calore accumulato nella copertura le caratteristiche di resistenza dei materiali precipitano rapidamente ad un valore così basso che facilmente le forze tangenziali (coppia motrice e frenate) e quelle radiali (forza centrifuga) hanno ragione dell'attacco della battistrada alla carcassa.

Parliamo ora delle sollecitazioni che generano l'aumento della temperatura nella copertura. Tanto per fissare le idee consideriamo una velocità di 300 Km. ora, una copertura 6,50-19 gonfiata a 4 Kg.-cmq., un carico di 390 Kg. per copertura e una potenza di 250 HP pure per copertura.

Alla suddetta velocità la copertura in questione compie circa 1950 giri al l',

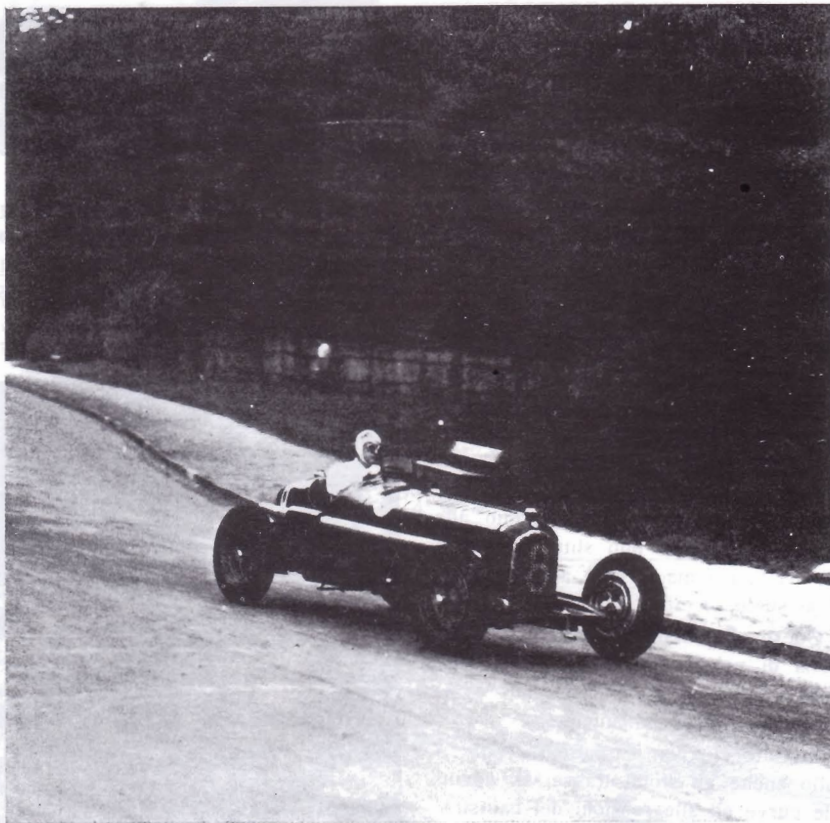
e lo sforzo periferico dovuto alla coppia motrice fornita dai 250 HP. che cerca di strappare il battistrada dalla carcassa è di ben 225 Kg.

Nelle migliori condizioni su pista ruvida ed asciutta il coefficiente di attrito alle alte velocità fra gomma e terreno è dell'ordine di 0,6 ÷ 0,8, quindi lo sforzo periferico massimo che

possono sopportare i pneumatici senza slittare è di 235 ÷ 310 Kg. Vediamo perciò che nelle riprese effettuate con le marcie basse del cambio occorre non richiedere al motore tutta la sua potenza se non si vogliono far slittare le gomme motrici con quegli effetti sul riscaldamento e sul consumo del battistrada che sono facili ad immaginare.

Quanto si è detto sullo sforzo periferico massimo vale senz'altro anche per la frenatura: chi ha assistito anche a una sola corsa conosce per esperienza il miagolio lamentoso delle gomme striscianti sulla pista sotto l'azione dei potentissimi freni e chi era vicino a qualche curva piuttosto difficile avrà anche sentito l'odore della gomma bruciata ed osservato che dopo alcuni passaggi delle macchine da corsa la superficie della pista era lucidata dalle gomme.

A tutte queste sollecitazioni si ag-



TONINO BRIVIO. È STATO UN BRILLANTE PILOTA DELLA SCUDERIA FERRARI PER LA STAGIONE 1935 NEL CORSO DELLA QUALE SI È PARTICOLARMENTE DISTINTO VINCENDO LA TARGA FLORIO, IL I. CIRCUITO DI COSENZA E CLASSIFICANDOSI CON OTTIMI PIAZZAMENTI AL G. P. DI MONACO, AL G. P. DEL PENYA RHYN, AL CIRCUITO DI TORINO, ALLA COPPA CIANO, ALLA COPPA ACERBO, AL CIRCUITO DI MODENA, E AL CIRCUITO DI MASARYK... È TRA COLORO CHE CI LASCIANO.



GERARCHI SPORTIVI

L'ING. COMM. RENATO FERRARI, NOTISSIMO SPORTIVO MILITANTE NONCHÈ VICE-PRESIDENTE DEL R. A. C. I. DI MILANO, APPREZZATO ORGANIZZATORE DELL'ULTIMO G. P. D'ITALIA A MONZA. HA PORTATO IN QUESTA SUA NUOVA ATTIVITÀ LA COMPETENZA E L'ENTUSIASMO DEL CORRIDORE.

giungono anche quelle dovute all'assorbimento delle asperità stradali, sollecitazioni che come ben s'intende possono arrivare a dei valori impressionanti quando si pensi ad una gomma caricata da 390 Kg. che superi anche una piccola asperità alla velocità di più di 80 mt. al secondo. Data la grandissima inerzia del complesso della vettura e ruote lanciati a 300 Km.h. ad ogni superamento di qualche piccola irregolarità della pista ne segue un distacco del pneumatico dal suolo, distacco che provoca nelle ruote motrici una subitanea accelerazione della gomma che ha perso il contatto col terreno alla quale farà seguito uno slittamento non appena la gomma tornerà ad appoggiarsi al suolo.

Questi slittamenti che avvengono migliaia di volte durante la corsa riscaldano esternamente il battistrada e lo consumano rapidissimamente.

Se tutto ciò non bastasse ci sono in ballo anche gli sforzi trasversali dovuti alle curve ed alle reazioni del battistrada sulla carcassa per mantenere la voluta direzione alla marcia della vettura.

Oltre agli slittamenti di varia natura che abbiamo più sopra esaminato, sono pure da considerarsi gli strisciamenti del battistrada sulla pista dovuti

alla variazione estremamente rapida della forma del pneumatico nella zona che si appoggia al terreno rispetto alla zona non caricata.

Eppure il pneumatico da corsa sarebbe in grado di resistere a tutte le suddette sollecitazioni se non fosse condannato al riscaldamento interno provo-

cato dalle continue flessioni della carcassa che avvengono nel nostro caso col ritmo impressionante di 1950 volte al minuto.

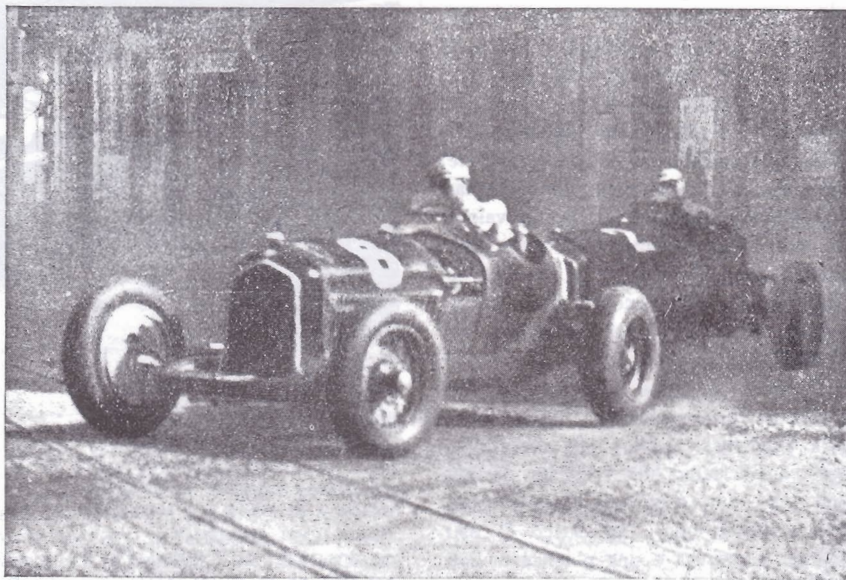
E' essenzialmente il riscaldamento interno, esaltato nelle ruote motrici dallo strisciamento delle gomme sulla pista, che provoca il collasso delle coperture da corsa.

Il fenomeno è aggravato dal fatto che il materiale costituente il pneumatico, è cioè la gomma e il tessuto, hanno come è noto bassissima conducibilità termica in modo che il calore non potendo essere facilmente disperso all'esterno provoca il rapido aumento della temperatura.

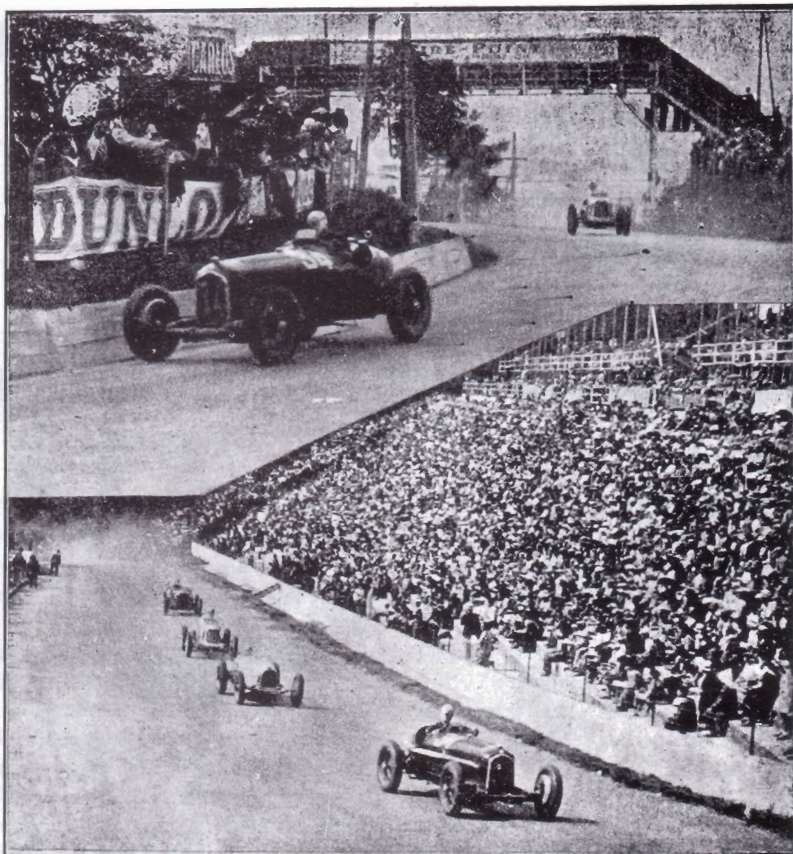
Se vogliamo farci un'idea approssimata del lavoro del pneumatico in corsa che abbiamo più sopra esaminato, aiutiamoci con una rappresentazione intuitiva delle varie sollecitazioni.

Prendiamo a tale scopo il nostro pneumatico 6,50-19 montato su un asse fisso, mettiamolo sotto una specie di maglio che lo schiacci, sempre nella stessa zona, di quel tanto che corrisponde al carico di 390 Kg. alla pressione di 4 atm. e alla velocità di 300 Km/h.

Per realizzare queste condizioni la mazza battente deve provocare un cedimento della carcassa di circa 12 mm. con una frequenza di 1950 colpi al minuto! Siccome l'area d'impronta del



II. CIRCUITO DI BIELLA - NUVOLARI, VINCITORE DELLA CORSA, INSEGUE IL CONTE TROSSI



COMOTTI - CHE SI DICE... NON FARA PARTE DELLA SCUADERIA NELLA PROSSIMA STAGIONE - LUNGO IL PERCORSO DEL COMINGES DOVE VINCEVA LA SUA BATTERIA. IL PILOTA BERGAMASCO QUEST' ANNO HA OTTENUTO BUONE AFFERMAZIONI: 4° AL G. P. DI TUNISI - 5° ALLA COPPA CITTÀ DI BERGAMO - 3° ALLE 3 ORE DI NANCY - 2° IN COPPIA CON ROSA NELLE 24 ORE DI PESCARA - 4° ALLA COPPA ACERBO - 2° ALLA COP. EDDA.

battistrada col suddetto schiacciamento è di circa 65 cmq., la pressione specifica insiste sul battistrada *nel senso radiale e diretta verso il centro della ruota* è di 6 Kg. cmq.

(Notisi che l'area d'impronta di 65 cmq. è quella corrispondente all'incirca alla velocità considerata e quindi è tenuto conto dell'effetto della forza centrifuga che innalza la pressione specifica dovuta alla pressione di gonfiamento di 4 atm. a circa 6 Kg/cmq.)

Immaginiamo poi di tirare, contemporaneamente al massaggio prodotto dalla mazza, il battistrada con una *forza tangenziale* che può arrivare a 310 Kg. alla frenata (in curva lo sforzo trasversale è anche maggiore).

Anche questi 310 Kg. sono ripartiti « grosso modo » su 65 cmq. dell'impronta; sono quindi poco meno di 5 Kg. cmq. che vanno a sommarsi ai 6 Kg. cmq. visti dianzi, ma si noti bene

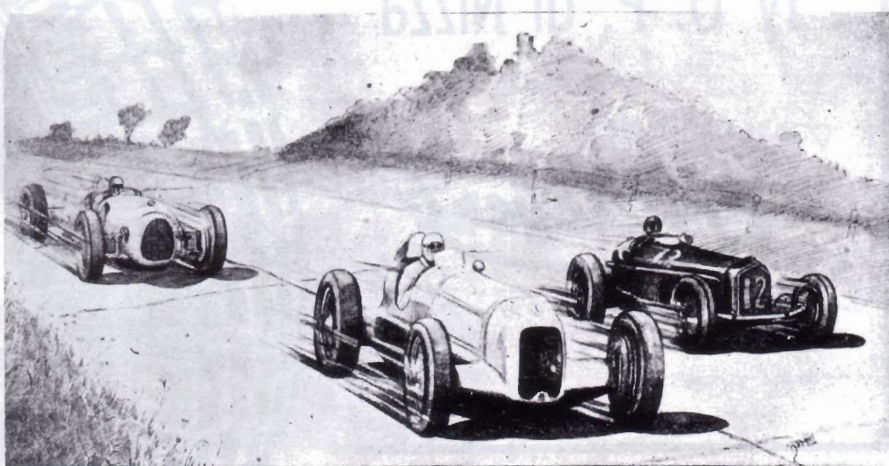
in direzione perpendicolare fra loro in modo che il battistrada oltre ad essere schiacciato contro la carcassa è contemporaneamente tirato e sollecitato a scollarsi dalle tele.

E poi viene il colpo di grazia; infatti non appena la porzione del battistrada che è stata compressa e stirata come detto sopra, lascia il terreno, è soggetta alla forza centrifuga che tira il martoriato battistrada *radialmente e in senso opposto* all'azione prodotta dal carico. La forza centrifuga è tale che il peso del battistrada resta moltiplicato per 1700 volte!

E' interessante però riportarci alla tensione specifica prodotta dalla forza centrifuga per confrontarla meglio colle altre sollecitazioni. Infatti in un battistrada da corsa non consumato, la forza centrifuga crea una tensione radiale di 1,6 Kg. cmq. che è relativamente poco rispetto ai 6 ed ai 5 Kg. cmq. provocati rispettivamente dal carico e dai freni o dal motore.

Questo dimostra che se la copertura non fosse caldissima principalmente per le deformazioni non completamente elastiche che ad ogni giro è costretta a sopportare, il battistrada se ne starebbe attaccato benissimo alla carcassa anche a velocità di gran lunga superiore ai 300 Km/h considerati nelle presenti note. B. P.

IMPRESSIONI DEL PITTORE RUDOLF BLAHOS DI BUDAPEST:
UNA FASE DELLA VITTORIOSA CORSA DI NUVOLARI AL
NURBURG RING - 4° G. P. DI GERMANIA



Englebert

il pneumatico vincitore del

III G. P. di Pau

Tre ore di Nancy

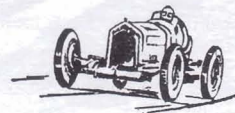
X G. P. della Marna

VII G. P. di Dieppe

IV G. P. di Germania

I Corsa del Grossglockner

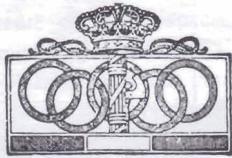
IV G. P. di Nizza



Englebert



Notiziario



Il nuovo inquadramento del R. A. C. I.

Fra le delibere prese dal Consiglio dei Ministri nella riunione del 28 Settembre u.s. è stato approvato uno schema di R. Decreto che porta modificazioni allo Statuto del Reale Automobile Club d'Italia.

In seguito a tali modifiche il R.A.C.I. viene posto sotto la vigilanza del Ministero per la Stampa e Propaganda.

In base poi alla modifica dell'art. 2, comma c) dello Statuto, tutte le manifestazioni automobilistiche di ogni genere divengono di competenza esclusiva del C.O.N.I. che le promuove, controlla e dirige.

Con questo nuovo ordinamento tutte le organizzazioni sportive, come la Scuderia Ferrari, dipenderanno direttamente dal C.O.N.I. il quale provvederà a giorni alla nomina della nuova Commissione Sportiva.

Vediamo con piacere questo nuovo ordinamento che pone anche la nostra organizzazione, come tutte le forze sportive italiane, sotto il diretto controllo

del massimo Ente Sportivo Nazionale di cui è Segretario il Generale Vaccaro, Presidente della F.I.G.C..

Competente ed appassionato sportivo, oltre ad essere un capo, il Generale

Vaccaro sarà il fervente animatore degli automobilisti italiani i quali con devota disciplina, collaboreranno per una sempre maggiore valorizzazione dello sport automobilistico fascista.

Quale sarà la formula Internazionale a partire dal 1938?

E' noto che l'Association Internationales des Automobile Clubs Reconnus, nell'assemblea generale tenuta il 25 Settembre u.s. ha deciso di prorogare l'attuale formula in vigore sino a tutto il 1937; ora il « Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles », è dell'avviso che una decisione per la formula da applicarsi a partire dal 1938 debba prendersi almeno due anni prima, onde dare la possibilità ai costruttori di uniformarsi alle nuove esigenze. Per iniziativa quindi del suo attuale Presidente Dr. Schipper il Bureau ha indetto, per il 7 Dicembre prossimo, una riunione da tenersi in Zurigo invitando a parteciparvi tutti coloro che sin qui hanno dimostrato di avere diretti interessi per le corse automobilistiche.

Sono stati quindi diramati gli inviti alle Case: *Alfa Romeo, Auto Union, Bugatti, Maserati, Scuderia Ferrari, Mercedes Benz.*

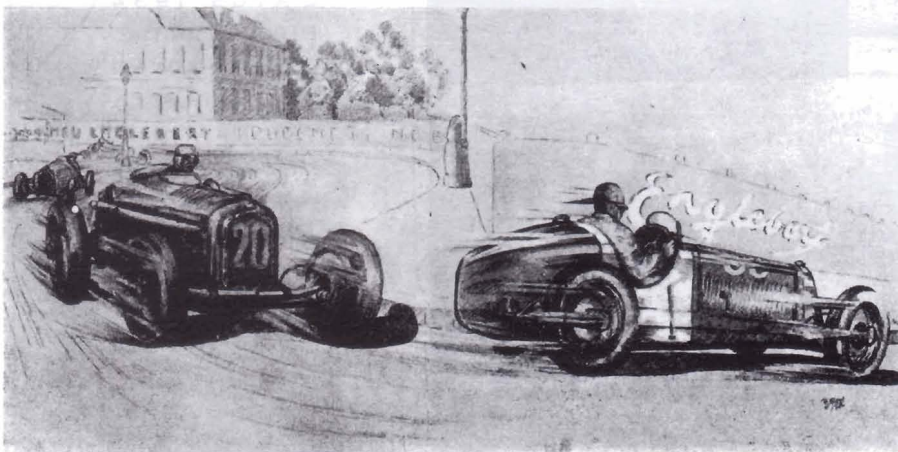
E' certo sin d'ora che alla riunione

saranno presenti il Sig. Ettore Bugatti, la Casa Auto Union sarà rappresentata dal Sig. M. Werner e dal Dott. Porsche ed infine la Casa Mercedes Benz invierà i Sigg. Sailer e Neubaner. Anche la Alfa Romeo e la Scuderia Ferrari invieranno il loro rappresentante.

Inoltre sarà presente alla riunione il Gr. Uff. Avv. Acutis Presidente della Associazione Nazionale Fascista fra Industriali dell'Automobile.

La Segreteria del « Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles » allo scopo di facilitare una sollecita decisione e di far in modo che la discussione si prolunghi il meno possibile, ha compilato all'uopo un programma che comprende i quesiti sui quali la discussione stessa potrebbe aggirarsi salvo completamenti da parte dei singoli interessati.

E' indubbio che dalla importante seduta dovrebbe scaturire un sicuro indirizzo per le future costruzioni speciali da corsa.



G.P. DI MONACO

ALLA CURVA DEL
TERMINUS - NUVO-
LARI INSEGUE UNA
BUGATTI - DISEGNO
DI RUDOLF BLAHOS

L'VIII G. P. DI MONACO

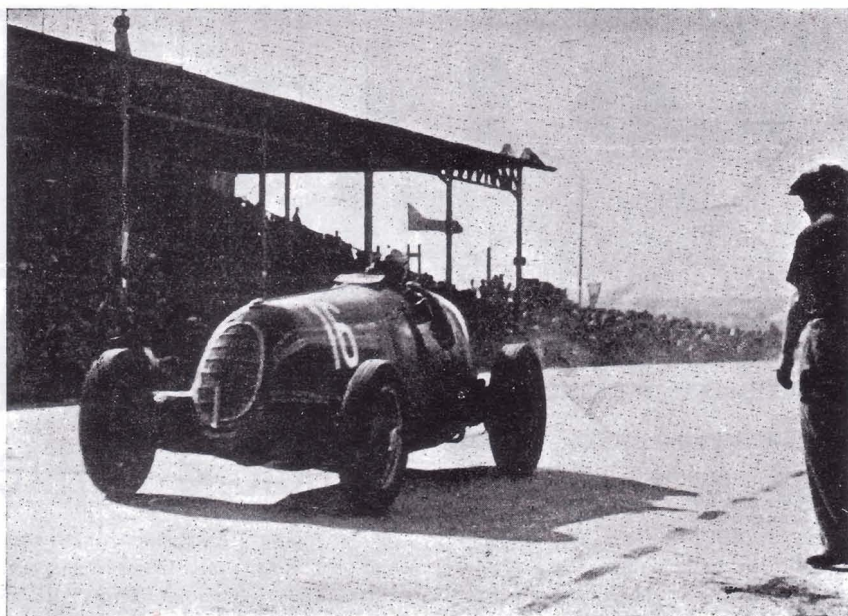
Fra le manifestazioni automobilistiche internazionali comprese nel calendario del 1936 figura per l'ottava volta il « Gran Premio di Monaco ».

La grande corsa del Principato monegasco, che aprirà ufficialmente la classica attività internazionale dello sport del motore, si svolgerà lunedì 13 Aprile sul solito pittoresco percorso.

L'Automobile Club di Monaco, con a capo il suo Commissario Generale Sig. Antonino Noghes, ha deciso di dare a questa ottava edizione una importanza ancor maggiore delle precedenti, organizzando per domenica 12 Aprile, giorno di Pasqua, sul medesimo percorso, una corsa per vetturine con cilindrata non superiore ai 1500 cmc. dotandola di numerosi premi in denaro e della « Coupe du Prince Rainier di Monaco ».

Per il Gran Premio invece funzionerà una lotteria sul tipo di quella di Tripoli.

Ecco due motivi di più per rendere sempre più interessante la classica riunione monegasca.



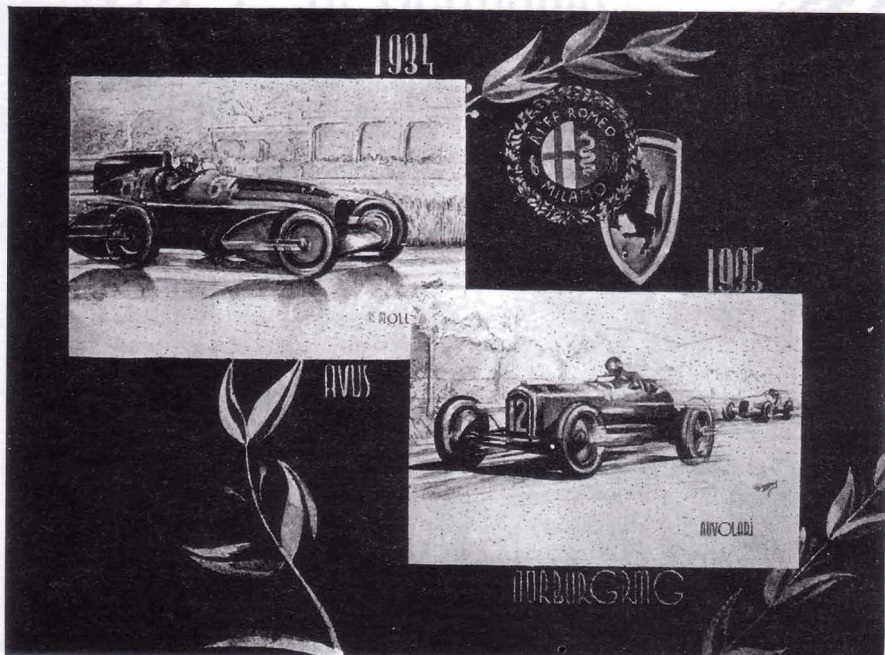
NUVOLARI AL G. P. DI MASARYK SULLA NUOVA ALFA ROMEO TIPO C

IL VII G. P. DI MASARYK

Questa manifestazione, posta in calendario nel 1936 per la data del 24 Maggio, avrebbe provocato, da parte dell'Ente organizzatore, alcune obiezioni che soprattutto si riferirebbero al fatto di avere la C.S.I. per il 17 dello stesso mese, a soli sette giorni di di-

stanza dal Gran Premio di Cecoslovacchia, fissato quello di Tunisia che svolgendosi sulle lontane coste del nord Africa non permetterebbe alle « Case » e « Scuderie » di dislocare in tempo il personale, corridori e macchine alla Città dello Spielberg per assicurare una totalitaria presenza alla settima edizione della corsa cecoslovacca.

E' stato richiesto di potere anticipare il G.P. di Tunisi al 3 Maggio ed ancora



LA MACCHINA
VINCITRICE DEL-
L'AVUS 1934
PILOTATA DAL
COMPIANTO
MOLL E QUELLA
TRIONFATRICE
DEL NURBURG
RING 1935 GUI-
DATA DA NUVO-
LARI NELLE IM-
PRESSIONI DI
R. BLAHOS

non si conosce la decisione presa in proposito.

A parte quindi la data, è in ogni caso assicurato, che nel Maggio prossimo il Gran Premio Automobilistico della Repubblica Cecoslovacca avrà luogo ed indubbiamente col solito successo.

Il Comitato Sportivo del Cs. Autoklub Moravy-Slezska nella sua ultima seduta ha però deciso di apportare qualche mo-

difica al regolamento dello scorso anno e ciò per esaudire alcuni desideri manifestati da concorrenti alla corsa di quest'anno. Le vetturette sino a 1500 cmc. non partirebbero più con quelle di grossa cilindrata, ma dovrebbero fare una corsa a parte comprendente quattro o cinque giri del circuito, mentre le vetture partecipanti al Gran Premio dovrebbero compiere i soliti diciassette

giri.

Anche l'ordine di partenza non dovrebbe più avvenire in base alle date di iscrizione, ma bensì verrebbe rimesso alla sorte acconsentendo solo lo scambio di corridori, appartenenti alla stessa casa.

Ecco un'altro Gran Premio che si annunzia sin d'ora degno della maggiore considerazione.

IL I.º G. P. DI GINEVRA

Fra le manifestazioni automobilistiche internazionali aggiunte al calendario recentemente compilato dalla C.S.I. quella che si eleva per maggiore importanza è senza dubbio il I. Gran Premio dell'Automobile Club di Ginevra che si effettuerà nel maggio 1936 su un Circuito Cittadino in riva al Lago Lemano comprendente uno sviluppo di Km. 3.333.

Dopo molteplici riunioni nelle quali si è lungamente discusso per conferire alla manifestazione ginevrina il titolo di Gran Premio di Svizzera si è infine deciso di lasciare a Berna tale privilegio.

Con tutto questo, la gara automobilistica, che si effettuerà nella ridente città di Ginevra, è sin d'ora destinata ad un successo veramente eccezionale; i vistosi premi in palio, la serietà degli Enti che ne cureranno l'organizzazione non potrà che radunare le più forti « Scuderie » e Case d'Europa e forse qualche concorrente d'oltre Oceano.

Il complesso lavoro di organizzazione si è già iniziato.

La Società « Philhelvétia », ne curerà l'organizzazione in generale, e la Soc.

An. Asulina, recentemente costituita, con un capitale di Frv. 500.000.— di cui la metà già versato, assicurerà il successo finanziario.

A detta corsa sarà, come nel G.P. di Tripoli, unita una lotteria il cui ricavato per il 25% servirà per far fronte alle spese di organizzazione del Gran Premio Automobilistico e della lotteria. Il resto del ricavato dalla vendita dei biglietti sarà ripartito in due parti uguali di cui una destinata ai possessori dei biglietti vincenti, la lotteria, ed il resto devoluto ad istituzioni pubbliche.

Una piccola percentuale spetterà alla sezione Ginevrina dell'Automobile Club di Svizzera alla quale è affidato il controllo sportivo della manifestazione.

L'Associazione « Philhelvétia », che in questi giorni ha trasferito la sua sede nei locali dell'ex Banca di Ginevra, ha già iniziato il complesso lavoro di preparazione dei biglietti della lotteria la cui vendita si inizierà nei primi giorni del prossimo Dicembre.

Si è inoltre studiato un sistema molto ingegnoso che oltre ad evitare qualunque irregolarità e contraffazione dei

biglietti salvaguarderà i diritti dei beneficiari.

A ciascun biglietto della lotteria sarà annesso un tagliando che consentirà di assistere gratuitamente al Gran Premio Automobilistico.

Riguardo al regolamento che disciplinerà la corsa nulla ancora è stato definitivamente concluso. Con tutta probabilità però la corsa comprenderà due batterie ciascuna di 150 chilometri ed una finale di 200 Km. rendendola così maggiormente interessante e nel contempo diversa dal III. Gran Premio di Svizzera che anche nel prossimo anno si svolgerà a Berna.

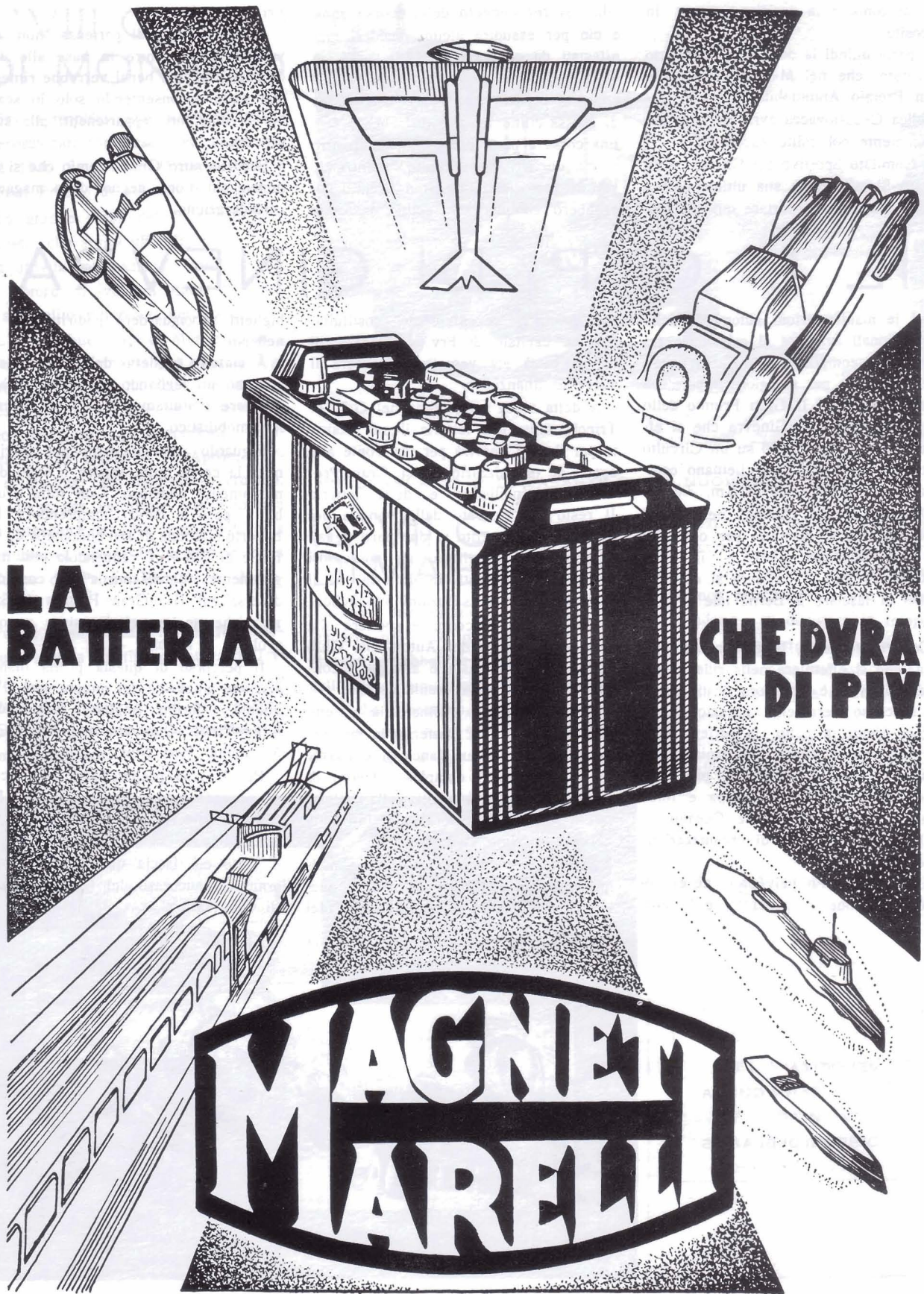
Il percorso di questa prima manifestazione ginevrina del motore sarà il seguente: Jardin anglais, Débarcadère Eaux Vives, Quai Gustave Ador, Quai Marchand, Port Noir.

Per la sola preparazione del circuito si prevede una spesa di circa Frv. 200.000. che sarà anticipata dalla Società Asulina.

Tutto ciò lascia quindi prevedere il completo successo del I. Gran Premio di Ginevra.

VELOCITÀ
IN CURVA
DISEGNI DI BLAHOŠ





**LA
BATTERIA**

**CHE DVRA
DI PIU**

**MAGNETI
MARELLI**

Chiron ci lascia...

E' noto come Chiron non abbia rinnovato colla Scuderia il suo contratto di collaborazione, e come egli abbia firmato per Mercedes.

La notizia da Berlino, breve e sintomatica sotto diversi profili, assicura che il Cancelliere Hitler ha esaminato personalmente la situazione, per quello che riguardava l'assunzione del francese Chiron da parte di Mercedes, concludendo che col suo benessere desiderava servire la causa del riavvicinamento franco-tedesco.

La stampa sportiva francese vede in Chiron l'ambasciatore del coraggio e della virtuosità, ed è certa che egli difenderà così, come per il passato, il prestigio francese all'estero.

L'Auto da parte sua così commenta l'avvenimento:

MIEUX VAUT COURIR...

Que ressentez-vous, vous, cher Français moyen, quand vous apprenez que Chiron va courir, l'année prochaine, pour Mercedes?

En voulez-vous à Chiron, qui loue ses services à une firme allemande?

Etes-vous furieux après cette firme allemande qui, grâce à l'appui financier de son gouvernement, peut nous enlever un de nos meilleurs pilotes?

Etes-vous mécontent qu'ON ait laissé émigrer Chiron?

De toute façon, et à moins que vous ne vous félicitez de ce nouvel acte de rapprochement franco-allemand, je me doute que vous êtes désolé.

Il faudrait que nous vous consolions. Tout au moins que nous fassions disparaître vos regrets.

Car, en fait, ce n'est pas Chiron qui s'en va, c'est le sport automobile français qui fout le camp à allure de record.

Chiron s'en va, parce que, ayant rompu avec Bugatti, il n'y a pas un

volant pour lui en France. Bugatti courra-t-il d'ailleurs?

Chiron s'en va parce qu'il est professionnel, parce qu'il a besoin de gagner sa vie. Il vend à l'étranger: cela s'appelle exporter. Un pays tire toujours fierté et profit de ses exportations.

Chiron s'en va parce qu'il est un homme de sport et que, ayant le goût de la victoire, c'est chez Mercedes qu'il pourra probablement le mieux le satisfaire.

Chiron s'en va parce que, dans son métier, une saison d'inaction, c'est vieillir de cinq ans et que, pour un monsieur qui pilote à 300 à l'heure, la jeunesse physique est le bien le plus précieux.

Chiron s'en va parce qu'il sait que, au sein de la firme la mieux organisée de toutes celles qui s'intéressent encore à la course, il apprendra beaucoup. Et son expérience pourra plus tard lui servir, peut-être...

Voilà pourquoi Chiron s'en va. Sans faire intervenir des considérations d'ordre patriotique, je déclare tout bref qu'il est préférable que Chiron, grand nom du sport français, remporte des victoires sur voiture allemande, plutôt que d'être battu sur voiture italienne, ou de rester en France à ne pas courir...

Jacques GODDET.

Noi siamo d'accordo col Sig. Goddet in tutto tranne che nella ultima conclusione.

Chiron ha lasciato la Scuderia perché questa non poteva, per ragioni arcinote, mantenergli le condizioni di stipendio riconosciutegli per il passato.

Di fronte ad una proposta di diminuzione egli ha preferito scrivere rinunciando e adducendo la sola ragione economica.

Ora l'Auto ci lascierebbe intravedere che la inferiorità dei nostri mezzi meccanici hanno consigliato Chiron ad optare per Mercedes.

Riteniamo che quanto scritto rappresenti unicamente l'opinione personale del Sig. Goddet, al quale ci permettiamo di ricordare come la Scuderia abbia consentito al grande Chiron, che con rammarico vede allontanarsi, in due stagioni e tre mesi di collaborazione sportiva, di disputare 42 corse internazionali classificandosi in 8 primo assoluto, in 10 secondo assoluto, in 7 terzo assoluto, e di piazzarsi in altre 12, mantenendo così intatte le sue doti di campione.

L'avvenire dirà se il Sig. Goddet ha ragione di giudicare a priori battuto Chiron restando al volante di Alfa Romeo, e per oggi gli diciamo che, in ogni caso, la sua conclusione non è stata generosa.

J. Grandi Premi e la formula francese proposta da "L'Auto", e "Le Journal",

Charles Faroux in tre articoli, apparsi in questi giorni sull'Auto tratta dell'«angoissant problème des courses».

Egli completa l'esame della situazione e indica come condizione di salvezza per l'avvenire dello sport automobilistico una formula concepita in collaborazione col collega ed amico Maurice Philippe del Journal.

Eccone i capisaldi:

1°) *Qualificazione delle vetture.* Vetture di qualsiasi cilindrata a partire da 2000 cmc. e vetture da corsa, quindi a carrozzeria libera, lascianti piena libertà alle ricerche di ordine aerodinamico; la sola condizione imposta è che la carrozzeria comporti due posti, la cui larghezza interna misurata all'altezza dei sedili non deve essere inferiore a cm. 80.

2°) *Natura dei carburanti.* I soli carburanti autorizzati sono quelli che ogni automobilista può procurarsi corrente-

mente sulla strada (Esso Azuu Pégase, Super carburante Shell benzina ordinaria da turismo, benzina pesante) con esclusione, di conseguenza, di alcool puro o benzolo puro. I concorrenti hanno la facoltà di aggiungere al loro carburante solamente dell'olio escludendo qualsiasi altro prodotto.

3°) *Interdizione del compressore.*

4°) *Peso minimo.* Il peso minimo della vettura carrozzata, pesata a vuoto completa di pneumatici, senza ruote di ricambio, ma col pieno d'olio al motore, alla scatola cambio e alla scatola ponte, sarà di:

750 Kg. per cilindrata

750 Kg. per cilin. da 2000 a 2500 cmc.

800 " " " " 2501 " 3000 "

850 " " " " 3001 " 3500 "

900 " " " " 3501 " 4000 "

950 " " " " 4001 " 4500 "
2000 " " le cilindrata superiori a
a 4500 cmc.

(a meno che non si preferisca una formula assicurante una variazione continua del peso, formula che sarebbe:

$$P = 750 + \frac{C - 2000}{10}$$

in cui P è il peso in chilogrammi, C , la cilindrata in cmc.).

Tutti i diversi valori numerici fissati qui sopra sono stati determinati tenendo conto dei modelli attualmente costruiti, in modo che il costruttore può, senza spese ingiustificate, mettere in gara uno dei suoi modelli di serie.

Ci ripromettiamo di ritornare sull'argomento in una prossima occasione per illustrare il nostro punto di vista.

A seguito delle Superiori direttive il "Settimanale", è stato ridotto al presente formato.

Questo numero sostituisce e riassume quelli non pubblicati dal 44 al 48 inclusi.

Questo nuovo formato verrà adottato anche in avvenire e la Direzione si riserva di riunire in uno, più numeri, riducendo così, oltre il formato, il numero delle pagine.

LA SCUDERIA FERRARI

Cliches Fotoincisione - Bologna

Redattore responsabile G. Salvatici

STAB. POLIGRAFICO ARTIOLI

MAGAZZINI
ITALIANI
M. I. E. T

ERCOLE
TADINI

ASTI
MILANO
BOLOGNA
BERGAMO
CREMONA
ALESSANDRIA



L' ANONIMA INFORTUNI

CAPITALE SOCIALE INTERAMENTE VERSATO L. 32.000.000

FONDI DI GARANZIA AL 31-12-33 OLTRE L. 165.000.000

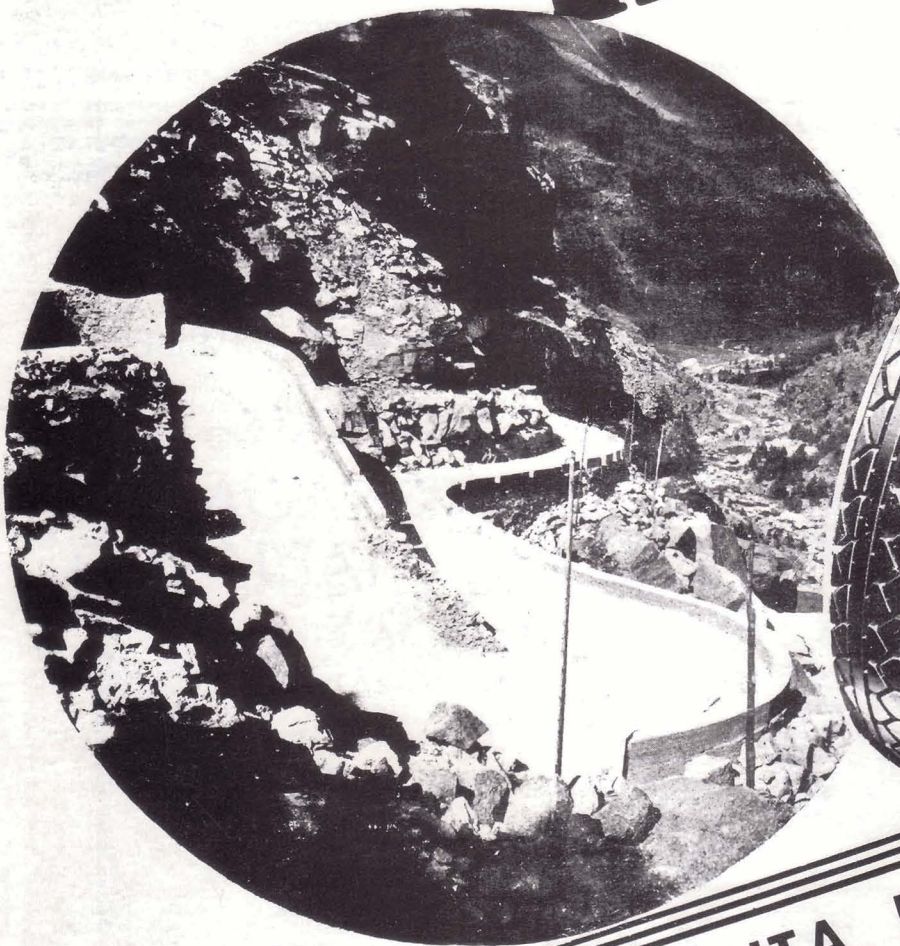
ASSUME ASSICURAZIONI CONTRO GLI INFORTUNI
D'OGNI NATURA E DI RESPONSABILITÀ CIVILE

È ASSICURATRICE UFFICIALE DEL TOURING CLUB ITALIANO, DEL REALE MOTO CLUB D'ITALIA E DELLA REALE FEDERAZIONE ITALIANA MOTONAUTICA. CURA LA GESTIONE INFORTUNI DELLA CASSA INTERNA DI PREVIDENZA DEL COMITATO OLIMPIONICO NAZIONALE ITALIANO (C.O.N.I.)

È SPECIALIZZATA NELLE ASSICURAZIONI AUTOMOBILISTICHE TURISTICHE E SPORTIVE IN GENERE

MILANO - PIAZZA CORDUSIO N. 2

**"STELLA BIANCA
TIPO LUSO"
PIRELLI**



M:4
DUS4

**OFFRE UNA TENUTA DI STRADA
PERFETTA SU TUTTI I FONDI STRADALI
ANCHE SUL TERRENO FRIABILE
DEI TORNANTI DELLA MONTAGNA**

PIRELLI