

RACI



30 Luglio XI - Livorno: XIII Circuito del Montenero - "Coppa Ciano".

IL XIII CIRCVIT "COPPA CIANO"



La tredicesima edizione della classica prova automobilistica livornese, svoltasi domenica scorsa sul magnifico Circuito del Montenero per la disputa della *Coppa Ciano*, ha sortito il più completo successo e si è conclusa con risultati tecnici e sportivi che non avrebbero potuto essere più lusinghieri.

Vivissima e ben giustificata era l'attesa del pubblico per questa competizione, sia perché vi partecipava un imponente lotto di « assi », sia perché era stato annunciato l'esordio di qualche nuova vettura, sia, infine, perché si prevedeva lo sferrarsi di una lotta serrata fra i corridori in lizza, specialmente nella categoria delle piccole cilindrata della quale facevano parte sei tra i migliori piloti stranieri.

Attratti da tanti motivi d'alto interesse e a malgrado dell'incertezza del tempo — che, da principio, aveva fatto dubitare del buon esito della giornata — migliaia e migliaia di appassionati erano convenuti da ogni parte d'Italia per assistere alla prova, affollando le balze del Montenero e la vallata che dal Castellaccio porta al Romito.

Molte autorità erano presenti: fra esse, l'onorevole marchese Pietro Parisio, Commissario del Governo al R.A.C.I., il gen. Teruzzi, il gen. Tangali Casanova, l'on. Martelli, il prefetto di Livorno, il Segretario federale, il Preside della Provincia, il Podestà. Faceva gli onori di casa il commissario della Sede di Livorno del R.A.C.I., comm. Tron.

Alle 15,30 giungeva il ministro Ciano, accompagnato dalla consorte contessa Carolina Ciano e dai figli Galeazzo, con la moglie Edda Ciano Mussolini, e nobildonna Maria Magistrati Ciano.

Il Ministro, accompagnato dall'on. Parisio, passava in rivista i corridori allineati lungo la pista in attesa del « via », intrattenendosi cordialmente con alcuni di essi, veterani della gara livornese. Poi, la gentile figliola del Podestà, signorina Vincenzini, dava il segnale di partenza alle macchine del primo gruppo che si lanciavano come folgori, passando insieme e innanzi alle tribune e diffondendo nell'aria sonoro tripudio dei motori rombanti.

Partivano prima le grosse cilindrata; poi, a

distanza di tre minuti, pure in gruppo, le piccole.

Prendevano il « via » i seguenti piloti: Minozzi (Bugatti), Taruffi (Alfa Romeo), Corsi (Maserati), Tufanelli (Maserati), Biondetti (M. B.), Balestrero (Alfa Romeo), Battaglia (Alfa Romeo), Cortese (Alfa Romeo), Pages (Alfa Romeo), Borzacchini (Alfa Romeo), Aimini (Maserati), Gherzi (Bugatti), Brivio (Alfa Romeo), Nuvolari (Maserati), Tadini (Alfa Romeo), Fontana (Alfa Romeo), Campari (Maserati), Vico (Alfa Romeo), Orsini (Maserati), e per le piccole cilindrata: Barbieri (Maserati), Boucly (Miller), Landi (Maserati), Dourel (Amilcar), Jourdan (Salmson), Furmanik (Maserati), Chambost (Salmson), Marret (Miller).

Nuvolari, fin dal primo giro, prendeva decisamente il comando, tallonato da Borzacchini e seguito, a qualche distanza da Battaglia, Campari, Minozzi, Brivio, ecc. Nella categoria dei 1100, fin dal primo giro crollava il record stabilito lo scorso anno da Cerami in 15' 53" 4/5, per merito di Barbieri e di Chambost. Al secondo giro Nuvolari batteva il record stabilito da lui stesso nel 1932 sull'Alfa Romeo monoposto (che era di 13'42" 1/5) compiendolo in 13'33" e al giro seguente il tempo scendeva ancora a 13'25" 4/5 corrispondente alla velocità media oraria di km. 89.130. Lo seguiva Borzacchini a 1'4", precedendo Campari di 1'20".

All'inizio del quinto giro Tadini sostituiva Borzacchini indisposto, mentre Nuvolari continuava a girare velocissimo. Il « negher » guadagnava frattanto 10" su Tadini. Seguivano Brivio con 37" di vantaggio su Battaglia, Gherzi e gli altri.

A questo punto si verificava l'unico incidente della giornata. Il francese Chambost nello effettuare una stretta curva in località Osteria, poco oltre di Castellaccio sbandava paurosamente e la sua minuscola Salmson dopo aver girato su se stessa, finiva fuori strada a ridosso di una scarpata. Il valoroso pilota riportava la frattura della clavicola e veniva giudicato guaribile in poco più di un mese.

Dopo il sesto giro la situazione comincia-

va a modificarsi per i posti d'onore dopo Nuvolari, che continua a mantenere il comando. Campari infatti riusciva a portarsi al secondo posto, mentre Tadini, passato al terzo, veniva seriamente minacciato da Brivio.

All'ottavo giro Campari era costretto a fermarsi per rifornire di acqua il radiatore, perdendo un minuto prezioso; ché, nel frattempo, Brivio, passato decisamente all'offensiva e rimontato Tadini, guadagnava 3" su Campari, portandosi così al secondo posto. Gherzi, intanto, fermatosi al Sasso Rosso per un guasto al motore, doveva abbandonare. Nu-

volari perdeva a sua volta un minuto per rifornirsi di benzina, mantenendo tuttavia ben 7" e 53" di vantaggio sul suo immediato inseguitore, Brivio. Intanto, mentre le grosse cilindrata compivano il nono giro, Barbieri — che nel penultimo si era fatto strappare il record del giro da Landi, che lo conquistava in 14'37" 3/5, alla media di km. 80.207 — tagliava il traguardo, vincendo la sua categoria in ore 2,1'33", alla media di km. 76.404. Landi conquistava il secondo posto in 2,2'32". Furmanik si piazzava al terzo e Dourel giungeva fuori tempo massimo, con 2,28'56".

TO DEL MONTENERO



Nessuna variazione, invece, avveniva fra le grosse cilindrate: la corsa si concludeva con un'altra nettissima vittoria di Nuvolari, ben sicuro delle proprie possibilità e della macchina di cui disponeva su un percorso che da tre anni, ormai, lo vede indisturbato dominatore. Come è noto, egli ha corso al volante della Maserati tre litri, che è apparsa ottimamente equilibrata dopo le modifiche apportate dal mantovano a Spa, e che ha confermato le eccezionali doti di maneggevolezza, di potenza e di regolarità che già avevano avuto modo di riflettere nel trionfale Gran Premio del Belgio.

La vettura, che presentava una innovazione nel freno idraulico a doppia pompa, si è imposta come mezzo meccanico assolutamente superiore, di completa sicurezza e capace di sviluppare sui rettilinei una velocità non lontana dai 250 chilometri all'ora. Il trionfo della marca bolognese, affermatasi nelle maggiori cilindrate col successo di Nuvolari e con il terzo posto di Campari, è stato completato dalla assoluta superiorità dimostrata nella categoria inferiore. Qui addirittura non vi è stata lotta ed i tre «maseratisti» hanno tagliato il traguardo tallonandosi l'un l'altro, lasciando lon-

tani macchine ed avversari di grido.

Ecco le classifiche, che debbono ancor venire omologate dalla C. S. del R.A.C.I.:

Classe oltre 1100 cmc. 1. Nuvolari Tazio, su Maserati, 3000 cmc., che ha compiuto i 12 giri del Circuito del Montenero, pari a complessivi km. 240 in 2,45'8"2/5, alla media oraria di km. 87,198 (record) — 2. Brivio Antonio, su Alfa Romeo 2600 cmc., in 2,53'29"4/5 — 3. Campari Giuseppe su Maserati 2000 cmc., in 2,54'8"2/5 — 4. Borzacchini-Tadini (Alfa Romeo 2600), in 2,54'58" — 5. Battaglia (Alfa-Romeo 2300), in 2,56'25"2/5 — 6. Balestrero (Alfa Romeo 2300), in 3,0'39" — 7. Cortese, su Alfa Romeo 2300, in 3,1'52"2/5 — 8. Fontana (Alfa Romeo 2300) in 3,1'54"1/5 (primo dei dilettanti) — 9. Taruffi (Alfa Romeo 2300) — 10. Biondetti

(M. B.). Fermati fuori tempo massimo: Corsi (Maserati), Pages (Alfa-Romeo), Aimini (Maserati). Giro più veloce: il quarto di Nuvolari in 13'27"4/5, alla media di km. 89,130. Partiti: 19; ritirati: Vico al primo giro, Tuffanelli al secondo, Minozzi e Tadini al terzo, signora Orsini al quinto, Ghersi al settimo.

Classe fino a 1100 cmc. 1. Barbieri su Maserati, che ha compiuto gli otto giri del Circuito del Montenero, pari a km. 160, in ore 2,1'38", alla media oraria di km. 76,704. — 2. Landi su Maserati, in 2,2'32" — 3. Furmanik, su Maserati, in 2,16'13" — 4. Dourel su Amilcar, in 2,28'56". Giro più veloce: il settimo di Barbieri, in 14'57"3/5, alla media di km. 80,207. Partiti: 8. Ritirati: Marret e Jourdan al secondo giro, Chambost e Boucly al quarto.