Collins-Hawthorn trionfano nel Supercortemaggiore

In testa dall'inizio alla fine

Moss e Perdisa, gli alfieri del "tridente,, a soli 26" dalla Ferrari vittoriosa - Fangio-Castellotti protagonisti di una gara in sordina, al 3. posto - Sbalorditive le medie registrate: i vincitori hanno marciato alla media di 195,293

(Dal nostro inviato speciale)

MONZA, 24 — La coppia Collins-Hawthorn, su Ferrari 2000, ha vinto il Gran Premio Supercortemaggiore precedendo sul traguardo «milionario» l'equipaggio della Maserati Perdisa-Moss di soli 26". Collins e Hawthorn, alternandosi alla guida della formidabile vettura uscita dalle officine di Maranello hanno compiuto i cento giri della pista (pari a 1000 km.) in 5,07'13"9, alla media di km 195,293. Essi si sono mantenuti costantemente al comando del carosello rintuzzando gli attacchi continui e rabbiosi della forte coppia inseguitrice. Per cui n'è venuta fuori una gara «tirata» combattuta dall'inizio alla fine.

Le medie hanno rischiato di far «saltare» i cronometri: i limiti raggiunti nella competizione di oggi daranno sicuramente un nuovo indirizzo alle corse future, sia nel campo delle vetture sport che in quelle di «formula». Si è viaggiato per cinque lunghe ore sul passo dei duecento chilometri orari, con macchine 2000 cc. Miracoli della motoristica e dei tecnici italiani all'avanguardia del mondo delle costruzioni automobilistiche. Hanno vinto — è vero — due piloti stranieri ma pilotavano bolidi della nostra industria.

Alle spalle di Perdisa-Moss si è classificata l'altra Ferrari 2000, quella pilotata da Fangio Castellotti. Questa coppia per ovvie ragioni non è stata mai in gara: attardato alla partenza, Fangio ha perso preziosi secondi che non è mai più riuscito a recuperare e quando ha ceduto la guida a Castellotti era ormai tutto compromesso. D'altra parte, il gioco di squadra non poteva spingere la coppia italo-argentina a portarsi a ridosso dei primi: avrebbe dovuto cioè, come del resto ha fatto viaggiare di «conserva», per intervenire qualora una situazione nuova lo richiedesse. Inoltre: aggiungiamo doverosamente che Perdisa prima e Moss poi, andavano troppo forte perchè Fangio o Castellotti potessero tentare di raggiungerli.

In quinta posizione della classifica generale si è piazzato il duo Villoresi-Maglioli, su Osca, al termine di una corsa magnifica che l'ha vista sempre in prima posizione tra gli equipaggi delle vetture della classe 1500. Ha avuto un forte avversario Villoresi in Barth il tedesco ch'era alla guida della AWE della Germania Orientale. Verso metà gara dopo che Barth cedette il comando a Rosenhammer l'AWE è stata costretta a ritirarsi: la lunga distanza aveva avuto ragione delle sue parti delicate. Comunque l'AWE che rappresenta la grande novità nel «Supercortemaggiore» ha dato una buona dimostrazione velocistica. Un po' meno di tenuta. La Lotus Clima di Piper e David è stata invece tecnicamente una delusione: non è nè veloce, nè ha tenuta, dovrà fare molta strada prima di raggiungere un traguardo degno di rilievo. Gendebien e De Portago hanno avuto un bell'avvio poi sono andati scomparendo classificandosi in quarta posizione dopo che lo equipaggio Germini-Madero è scomparso dalla lotta per prendere la via dei box.

Ecco la cronaca della giornata, una delle più belle dello sport automobilistico.

Esaurite le formalità, l'on. Viola sale su un podio e, alle ore 11 precise, abbassa la bandierina del via. La partenza è davvero entusiasmante: i piloti scattano da centometristi. Moss è più agile di Fangio, più voluminoso, «banda» ma il suo balzo sulla rossa vettura è fulmineo. Con un guizzo la Maserati di Moss si avvia velocissima seguita da quella di Collins. Fangio, invece, si attarda: il motore non ne vuol sapere. Perde cinquecento metri sui suoi avversari.

Emozioni, prime sorprese e primo colpo di scena: non transita la Maserati di Moss: il campione britannico è costretto al ritiro per un guasto al ponte posteriore, mentre Schell si ferma al box per la rottura del cambio ed abbandona. Anche la non molto fortunata Maria Teresa Defilippis deve arrestarsi momentaneamente per un principio d'incendio in corsa, prontamente domato.

Al quinto giro le posizioni sono le seguenti: Collins-Hawthorn, Gendebien De Portago, Germi Madero, Taruffi Perdisa, Villoresi-Maglioli. La media di Collins, al termine del quinto giro, è di 191,103 km orari. Quindi Perdisa effettua un poderoso allungo e scavalca prima Germi e attacca Gendebien che molla.

Prime emozioni

Interessante è il gioco delle medie: al quinto giro era di km 191,103, al 10.mo di km 193,081, al 15.mo di km 194,706. E non basta Collins, marciando da Dio porta su il limite generale progressivamente, toccando i 196 e rotti, mentre il giro più veloce lo compie al 13.mo passaggio 3'00"7. Alla media di chilometri 199,225.

Questi limiti dicono quanto la gara sia tirata e combattuta in questa fase iniziale. Certo se ci fosse stato ancora in gara Moss, avremmo assistito ad un altra lotta. Qui Perdisa è chiuso tra Collins e Fangio e non può certo sperare molto. Due contro uno e Gendebien con Germi che coprono le spalle ai ferraristi.

Fin qui per quanto riguarda la corsa dei «cannoni». Poi ci sono gli altri, quelli che concorrono ai premi della classe 1600, il duello come era nelle previsioni si è qui ristretto tra Villoresi-Maglioli e Barth-Rose Hammer. La coppia della Osca precede, al 6 posto, quella dell'AWE di circa un minuto.

Al ventesimo giro la classifica dei primi cinque è la seguente: Collins (Ferrari) in un ora, 01'19"5, alla media di km 195,673; Perdisa (Maserati) a 45", Fangio (Ferrari) a 1'14", Germi (Ferrari), Gendebien (Ferrari), Villoresi e Barth ad un giro.

Avvengono, ora i primi cambi di guida ma i «cannoni» tengono duro lanciati nella loro corsa pazza: la media continua a salire ed a un quarto della distanza del Super Cortemaggiore (sono stati coperti 250 chilometri) è di km 196,026 orari.

Dietro a Barth seguono nell'ordine Sgorbiati-Simon, Starabba-Meier, Scarlatto-Manzini. Le distanze dei primi si mantengono sempre regolari, ad eccezione di Fangio che sta rosicchiando secondi su secondi a Perdisa. Colpo di scena al 32.mo passaggio: Germi ha richiesto troppo alla sua Ferrari e si ritira, mentre Villoresi fa rifornimento al 38.mo giro e da il volante a Maglioli imitato dal suo principale avversario Barth che si ferma e riparte al 40.mo passaggio.

La lotta è avvincente: la folla dietro panini ai bordi della pista non si allontana e il momento dei cambi e ognuno vuol cronometrare tempi e ritardi dovuti all'avvicendamento dei piloti. Collins è mattatore al 43 giro migliora ancora il proprio record portandolo a 2'58"4, alla media di km 201,793, ed in questa corsa lanciatissima l'inglese doppia i concorrenti come fossero pedoni. Per cui, prima della metà della corsa rimangono a giri pieni soltanto 3 vetture, quelle di Collins, di Perdisa e di Fangio. Anche Gendebien è doppiato!

Ecco ora, i cambi tra i «cannoni» è interessante cronometrare il tempo impiegato dai meccanici per la sostituzione dei pneumatici e per il rifornimento. La lotta contro i minuti secondi è studiata nei minimi particolari. Al 49 giro si ferma Perdisa per il carburante e per il cambio del freno posteriore: al posto di guida balza Stirling Moss (Taruffi rimane a piedi), queste operazioni vengono effettuate in 1'10".

Parte Moss, ma nel frattempo era transitato Fangio portatosi quindi in seconda posizione. Nella tornata successiva e la volta del battistrada Collins: in 50" i meccanici della Ferrari rimettono quindi in corsa Hawthorn per cui la coppia inglese mantiene sempre la prima posizione. A metà gara — 50 giri — le posizioni sono dunque le seguenti: Collins Hawthorn in 2.31'55"2 alla media di km 197,472, Fangio a 24" quindi Moss Gendebien e Villoresi.

Nel successivo passaggio anche Fangio si arresta: i meccanici cambiano il treno anteriore e riempiono il serbatoio di carburante. Quindi dopo 1'0" la Ferrari riparte con alla guida Castellotti, in terza posizione. Durante gli avvicendamenti non è mutato nulla anche i distacchi superiori sono rimasti quelli di prima. Il tanto Taruffi — al quale è stato preferito Moss — dà il cambio a Simon.

Si va avanti. Il «Supercortemaggiore» vive sulla lotta alla distanza tra Hawthorn e Moss quest'ultimo è lanciato in un inseguimento furibondo, il suo è un tentativo pazzesco. Hawthorn ha circa 50 di vantaggio al 65 giro. Vedremo fra poco come si concluderà questa schermaglia dal ritmo dei 200 all'ora.

La corsa delle 1500 ha perso uno dei protagonisti, il tedesco Rosenhammer, che aveva sostituito Barth. Si è ritirato al 59 giro lasciando il campo libero alla coppia Villoresi-Maglioli. Per le altre posizioni, quelle di testa, non c'è molto da dire come già abbiamo accennato. Si non interverranno fattori estranei, il Supercortemaggiore dovrebbe concludersi con la vittoria di Collins-Hawthorn, la coppia cioè che avendo imposto un ritmo infernale alla gara ha determinato un rosario di abbandoni. Difatti, al 60 giro sono in corsa soltanto 26 coppie di piloti delle 41 partite e — quel che più significativo — 3 soli a pieni giri.

Fa caldo sulla pista, il sole spesso sembra di fuoco ora c'è anche molta gente piovuta qui per assistere alle fasi conclusive di questa manifestazione. I piloti — naturalmente provati dal lungo sforzo — si ridanno il cambio, per cui Villoresi rimonta sulla Osca di Maglioli e Collins dà il cambio ad Hawthorn.

Ultime battute. Moss trovandosi a suo agio alla guida della macchina di Perdisa tenta di raggiungere la vettura di Collins. Il suo ritardo sul capofila, all'85 giro, è sceso a 22"; stiamo per assistere ad una finale formidabile. Collins deve dare reali possibilità ha fatto una corsa magnifica l'inglese, costantemente al comando della gara. Moss è scatenato sta giocandosi le ultime carte e il suo ritardo diminuisce, giro per giro inesorabilmente.

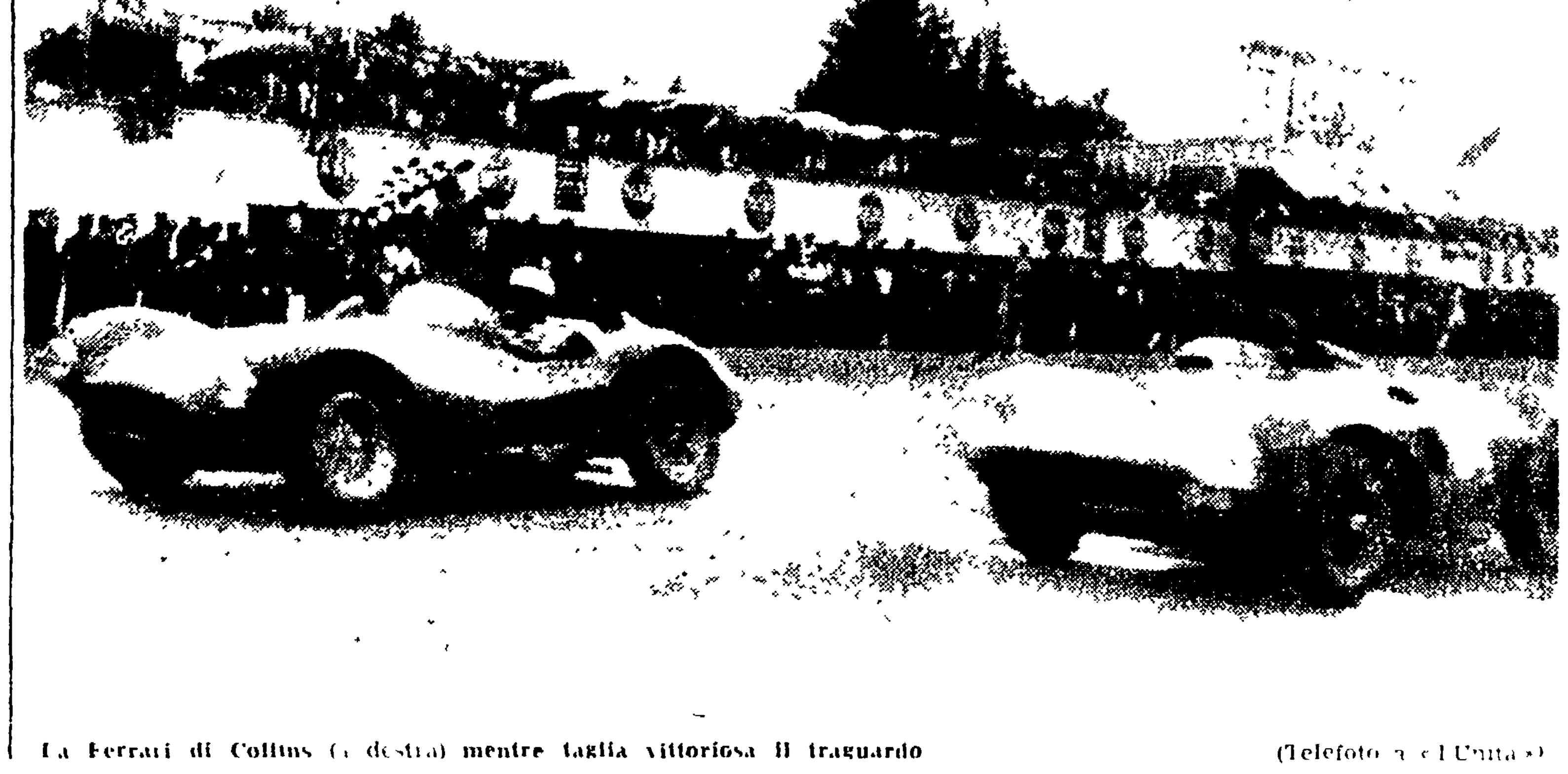
C'è animazione ai box Maserati e Ferrari: la posta è grossa e la partita si trova nella fase decisiva. Ottantesimo giro 18". Ora sulla pista c'è anche Fangio ha preso nuovamente il volante della sua vettura. Ma ormai la corsa del campione del mondo non può fare storia perchè nessuno gli contrasta la terza posizione. Il sole ora si nasconde: questo nel finale deve essere disputato in condizioni d'ambiente ideali.

Ce la fa Collins? Ce la fa Moss? Magnifica incertezza! No Moss è un «cannone», ma Collins gli è a ruota: due bei campioni che si misurano in una grande giornata di sport.

Novantesimo giro 22". Niente da fare sul piano tecnico. Si viaggia sul ritmo dei 200 all'ora. E dietro? Dietro molte vetture girano a 40 orari: sono scassate e tentano di rimanere in corsa per la storia dei premi: ci sono danari per tutti. Tanto, paga l'AGIP.

Le tribune sono state prese d'assalto. L'attesa è spasmodica: si consultano febbrilmente i cronometri. Mancano tre giri, due giri, un giro: non c'è più nulla da fare. Collins con un rabbioso generoso finale riesce a mantenere un vantaggio rispettabile (26") sul grande avversario. E inutile che stiamo qui ad aggiungere quello che succede sul rettilineo d'arrivo. Collins ed Hawthorn sono presi di peso e portati in trionfo dai meccanici tra gli applausi scroscianti della folla.

FRANCO MENTANA



La Ferrari di Collins (a destra) mentre taglia vittoriosa il traguardo (Telefoto a «l'Unità»)

LA CLASSIFICA GENERALE

1) COLLINS - HAWTHORN (Gran Bretagna) su Ferrari 2000 che coprono i mille chilometri in ore 5 07' 13" 9/10 alla media di km 195,293; 2) Perdisa (Italia) Moss (Gran Bretagna) su Maserati 2000 in ore 5 07' 40" 7/10; 3) Fangio (Argentina) Castellotti (Italia) su Ferrari 2000 in ore 5 09' 30"; 4) Gendebien (Belgio) De Portago (Spagna) su Ferrari 2000 in ore 5 08' 25" 98 giri; 5) Villoresi-Maglioli (Italia) su Osca 1500 in ore 5 07' 51" 96 giri (primo della classe 1500); 6) Da Silva-Ramoz (Portogallo) Manzon (Francia) su Fordini 2000 in ore 5 07' 21 3/10 94 giri; 7) Starabba - Meier (Italia) su Ferrari 2000 in ore 5 09' 31" 7/10 94 giri; 8) Simon (Francia) Taruffi (Italia) su Maserati 1500 in ore 5 07' 36" 6/10 93 giri (secondo della classe 1500), 9) Cabianca (Italia) Chiron (Monaco) su Osca 1500 in ore 5 09' 42" 92 giri (terzo della classe 1500); 10) Anna Maria Meduzzi (Italia) Gilbert-Thiron (Francia) su Ferrari 2000 in ore 5 09' 54" 3/10 giri 92; 11) Cortese - Pinzero su Ferrari 2000 giri 82; 12) Guigou Maret su Ferrari 2000 giri 91; 13) Buff - Seidel su Porsche 1500 giri 90; 14) Puzzo Giuseppe - Ribalti su Maserati 2000 giri 89; 15) Torez - Veuillet su Porsche giri 89; 16) Masseroni - Musitelli su Ferrari 2000 giri 89; 17) Guarducki - Rossi S. su Ferrari 2000 giri 88; 18) May P. - May M. su Porsche 1500 giri 88; 19) Scacciari - Ricci su Maserati 2000 giri 87; 20) Scarlatti - Manzon su Maserati 2000 giri 81.

Non classificati: Maccarini - Ghiegarini giri 78, Pedini Ricci giri 77.

Ritirati 19.

Il giro più veloce è stato il 43. di Collins in 2' 58" 1/10 alla media di km. 201,79.

La spettacolare seconda edizione della Roma-Fiumicino-Roma, svoltasi sul percorso tiberino per un totale di 81 km., ha avuto largo consenso di pubblico accorso numeroso lungo tutto lo svolgersi della gara. Come nelle previsioni, netta è stata la selezione e chiara la vittoria di Giuseppe Casa del Tropical Country Club di Sabaudia che resistendo ai continui attacchi di Angeletti e nonostante fosse stato costretto a perdere parecchi minuti per recuperare il suo secondo canotto in fiume all'altezza della Magliana, riusciva a tagliare primo il traguardo con un minuto sul secondo arrivato. Ecco la classifica assoluta: 1) Casa Giuseppe in 1 2'37" alla media di km 80,182; 2) Angeletti 1 03'32"; 3) Cesarini 1.06'8"; 4) Gallimberti 1,06'30"; 5) Gatti 1,06'33"; 6) Speroni 1,08'56". Nella foto partono i fuoribordo per sfrecciare verso Fiumicino

VITTORIA DELLA FERRARI NELLA CLASSICA CORSA IN SALITA ORGANIZZATA DALL'A. C. ROMA

A Giovannardi la XXX Vermicino-Rocca di Papa

Dopo il vincitore, che ha marciato a 104 km. l'ora, si sono piazzati Luglio (Ferrari 3000) e Nataloni (Aurelia G.T.)

La 23 edizione della Vermicino Rocca di Papa - Coppa Gallenga svoltasi su di un percorso di km 12,950 ha fornito dei risultati a sorpresa di fatti contrariamente alle previsioni generali che davano per scontata una affermazione delle Mercedes SL la vittoria è andata alla Ferrari 3000 di Giovannardi.

E non basta: il secondo posto è stata un'altra Ferrari (Luglio) e poi nell'ordine si sono piazzate una Aurelia GT (Nataloni) una Oscar 1100 (Rossi) e una Maserati 2000 (Tedeschi). La prima Mercedes, quella di Cerelli, è finita all'ottavo posto piuttosto secca dunque la sconfitta delle vetture della casa di Stoccarda.

La vittoria di Giovannardi è ampiamente meritata lanciato a tutta velocità sin dai primi tornanti ha affrontato con abilità e sicurezza ogni curva e ha compiuto il percorso in 7'25"2 alla splendida media di chilometri 104,716. Degna di menzione anche la prova di Luglio, che si è classificato al secondo posto a soli dieci secondi di distacco dal vincitore, e del giovane Nataloni che a bordo della Lancia Aurelia GT si è piazzato al terzo posto, alle spalle dei due ferraristi.

Ecco le classifiche:

GRUPPO TURISMO NORMALE

CLASSE FINO A 750 cc. 1. De Sanctis Gino, Fiat 600, in 9'16"3, media km. orari 83,803; 2 Giann., Fiat 600, in 9'45"1, 3. Filatori, Dyna Panhard, 9'10"8; 4 Santini, Fiat 600, 9'52"3; 5 Risetti, Fiat 600, 9'54"8.

CLASSE FINO A 1300 cc. 1. Ciolli Luciano, Alfa Giulietta, in 8'31"5, media km orari 91,143; 2 Zimmermann, Alfa Giulietta, 8'36"1; 3 Scarhotti, Fiat 1100-TV, 8'39"2; 4. Superti Fiat 1100-TV, 8'51"9; 5. Ulrich, Alfa Giulietta, 8'53"3.

CLASSE OLTRE 1300 cc. 1. Carlotti Giancarlo, Alfa R. 1900, in 8'11"9, media km. orari 94,200, 2. Feroldi De Rosa, id., 8'23"1, 3 Zocchi Romazzi.

GRUPPO GRAN TURISMO

CLASSE FINO A 750 cc. 1. Carini Enrico, Fiat Abarth Z., in 8'40"2, media km orari 89,619; 2 Cussini, Fiat Abarth, 8'53"3; 3 Thiele, Fiat Abarth, 8'53"5, 4 Poltronieri, Fiat Abarth Z., 9'11"4, 5 Sarno, id. 9'27"6.

CLASSE FINO A 1300 cc.: 1 «Campidoglio», Giulietta S. S., in 7'30"1, media km. orari 99,170; 2 Butiechi, Giulietta S. V., 7'56"9; 3. Gorza, id.

CLASSE FINO a 2000 cc.: 1. Tedeschi Adolfo, Maserati 2000, in 7'44"4, media km orari 100,387; 2 Afezzo, Zagato 8 V, 7'49"5; 3. Foselli, id., 8'03"; 4 Rodenghi, Maserati 2000, 8'03"1, 5 Guarnieri, Zagato 8 V, 8'19"6.

CLASSE OLTRE 2000 cc.: 1. Giovannardi Giuliano, Ferrari 250 GT, in 7'25"2, media km. orari 104,16; 2) Luglio, id., 7'35"6; 3 Nataloni, Aurelia B-20, 7'37", 4 Zampiero, Mercedes 300 - SL, 7'18"2; 5 Cestelli Guidi, id., 7'50".

CATEGORIA SPORT

CLASSE FINO a 750 cc: 1. Tinazzo Alfredo, Giaur, in 7'51"6, media km. orari 98,854; 2. Leonardi, Stanguellini, in 7'53"2; 3 Brachetti, Giaur, 8'19"1, 4 Ficai Jap, 8'43"7; 4 Gerosi, Giaur in 8'43"7.

CLASSE FINO a 1100 cc.: 1 Rossi Giuseppe, Osca, in 7'42"9, media km. orari 100,712; 2) Tuzzi id., 8'14"8; 3 Consolazio, Ermini, 8'19"3.

CLASSE OLTRE 2000 cc.: 1 Bernabei Inico, Ferrari, in 7'56"7, media km. orari 97,797; 2 Matrullo, Aurelia 2500, 8'48"1; 3 Basso, Lancia Basso, 8'58".

GRUPPO TURISMO SPECIALE

CLASSE FINO a 750 cc.: 1 Ricceri Silvano, Fiat 600, in 9'22"2, media m 82,924; 2. Bilotti, id., 9'43"8; 3 De Rossi, id., 10'04"2; 4 Colonna, id., 10'25"9.

CLASSE FINO a 1300 cc.: 1. Nataloni Germano, Lancia Appia 8'19"7, media km orari 93,295; 2) Ferrante, id., 8'31"1; 3 Cestelli Guidi, Giulietta S., 9'27"5; 4 Folco, Fiat 1100-TV, 9'34"2.

CLASSE FINO a 2000 cc.: 1 Ferrante Adriano, Aurelia B-22 in 7'58"2, media km. orari 97,490; 2 Andreucci, Alfa 1900 STI in 9'09"6, 3 Costantini, Alfa 1900 TI, 9'25"9, 4 Bianchi Fiat 1400 11'59"7.

CLASSE OLTRE 2000 cc.: 1 Monaco Clenere, Aurelia B-20 in 8'38"9, media km orari 89,813, 2 Aguglia, Jaguard, 9'02"3.

SUCCESSO DELLE GARE DI MOTONAUTICA A TORINO

Binda, Carena, Mora e Ferrari vittoriosi sulle acque del Po

Nella prova degli entrobordo bella affermazione di Ezio Selva

TORINO, 24 — La manifestazione motonautica torinese, nel programma della quale figurano cinque prove di campionato italiano, ha avuto regolarmente inizio oggi pomeriggio alle 15,15 sulle acque del Po, nel tratto fra il Ponte Vittorio e il Ponte Umberto. Ecco, gara per gara, i risultati e una breve cronaca.

FUORIBORDO CORSA CLASSE A (250) CC.) - 6 giri, km. 12. 1) Binda (Lario) 10'30", media km 65,571, 2) Osculati 10'30"3, 3) Salazar 10'36"3, 4) Giacomini 11'01", 5) Dell'Orto 11'04"; 6) Ghignatti 11'40"4; 7) Quattrini 13'18"1, fermato al quarto giro. Giro più veloce il secondo di Giacomini in 1'36"1, media km 71,811.

Scatto iniziale di Osculati, poi Binda e Giacomini passano in testa e si alternano al comando per alcuni giri. Al quarto passaggio il motore di Giacomini cede, Osculati e Salazar aumentano l'andatura e incalzano Binda che si era insediato al comando. All'uscita dall'ultima curva gli scafi di Osculati e Salazar si urtano e quest'ultimo perde alcuni secondi. Deludente la prova del campione italiano e recordman mondiale della categoria, dell'Orto.

FUORIBORDO CORSA CLASSE C (500 CC) - 8 giri km 16. 1) Carena (Sebino) 12'12"1, media km. 78,666. 2) Osculati 12' 17"4; 3) Molinari 13'26"2, 4) Crespi 13'51", 5) Mora 14'37"2, 6) Binelli 16'59"1, fuori tempo massimo. Giro più veloce il terzo di Carena in 1'27"1, media km 82,569.

Carena, partito in testa, ha resistito ai replicati assalti di Osculati, che non è più riuscito a recuperare il lieve svantaggio iniziale. Al quinto giro il fuoribordo di Goitre — recente vincitore della Pavia-Venezia — si è capovolto senza gravi conseguenze per il guidatore.

FUORIBORDO CORSA CLASSE B (350 CC) - 6 giri km 12. 1) Carena (Sebino) 9'35", media km 72,601; 2) Carniti 10'11"3, 3) Vitali 10'25"2, 4) Grava 10'26; 5) Dell'Orto 11'06"3; 6) Grassi 1'10"2, 7) Ferrari 11'19", 8) Giacomini 11'29", 9) Gerli 11'29"2; 10) Vigano 12'04"1. Giro più veloce il primo di Carena alla media di km. 77,058.

«Bis» di Carena che, scattato in testa alla partenza, ha aumentato progressivamente il vantaggio tagliando il traguardo con un buon margine su Carniti il quale è riuscito a conservare il secondo posto malgrado negli ultimi due giri il motore del suo fuoribordo abbia accusato irregolarità.

FUORIBORDO CORSA CLASSE D (660 CC.) - Giri 8, km. 16. 1) Mora Sebino 11'38"1, media km. 80,200; 2) Grassi 12'20"2; 3) Selva 12'22"4; 4) Osculati 12'; 5) Scotti 13'31"; 6) Vitali 14'08"4, 7) Andreani 14'31"1; 8) Dematteis 15'24", fuori t.m. Giro più veloce il secondo di Mora in 1'27"2, media km. 82,380.

Dopo una partenza nulla perchè la massima parte dei concorrenti aveva preso il via in anticipo, Mora ha decisamente assunto il comando e lo ha tenuto saldamente in pugno per tutto il resto della gara. A metà corsa la macchina di Mora ha denunciato qualche noia, ma dopo mezzo giro si è ripresa. Anche le posizioni acquisite fin dal primo giro sono state mantenute fino al termine, senza mutamenti.

FUORIBORDO CORSA CLASSE B JUNIORES (150 CC) - 6 giri, km. 12: 1) Ferrari 11', media km. 65,454; 2) Teruzzi 11'27"3, 3) Vigano 11'49"4, 4) De Gasperis 12'6"3. Giro più veloce il primo di Ferrari alla media di km. 70,175.

Monologo di Ferrari, che ha dominato dalla partenza all'arrivo senza essere mai insidiato. Il suo più pericoloso avversario Giacomini, è stato costretto al ritiro al termine del primo giro, per un'improvvisa «panne» del motore.

ENTROBORDO CORSA CLASSE 2500 - GIRI 12 Km 24: 1) Selva Ezio 13'35", media km 106,012; 2) Guidotti Liborio 13'41"2, 3) Guidotti Flavio 15'09". Giro più veloce il 7 di Selva alla media di km 116,179.

Malgrado il limitato numero di partenti, la corsa degli entrobordo è stata la più entusiasmante. Liborio Guidotti, alla guida di uno scafo dotato di motore Maserati 2800 a sei cilindri, partito in ritardo con un centinaio di metri di svantaggio da Selva, che disponeva di un motore Alfa Romeo 8 cilindri, ha effettuato un lungo inseguimento, e al nono giro è riuscito a superare l'avversario.

Subito dopo però forse tradito dalla velocità, ha sbandato in una curva «dietro-front» perdendo alcuni secondi che non è stato più in grado di recuperare negli ultimi giri. Flavio Guidotti, la potenza del cui mezzo meccanico — un 4 cilindri B P M — era assai inferiore, ha resistito per due giri, poi ha dovuto cedere alla superiore velocità degli avversari.

Vittoria di Peppicelli nel Trofeo Ambrosini

MONZA, 24 — Giacomo Peppicelli del G. S. Fiat di Torino si è imposto nel Trofeo Ernesto Ambrosini, gara nazionale di corsa su strada disputatasi stamane attraverso le vie cittadine.

La gara si è praticamente risolta in un duello tra il torinese e il vincitore delle ultime edizioni Rino Lavelli.

AVVINCENTI GARE SUL CIRCUITO D'OSPEDALETTI

Liberati e Lorenzetti trionfano a San Remo

LORENZETTI ha colto una bella vittoria nelle 250 cm.

SANREMO, 24 — *Tre vittorie italiane rappresentano il bilancio lusinghiero del 17 Gran Trofeo Internazionale di Sanremo svoltosi oggi sul Circuito degli Ospedaletti alla presenza di oltre 30.000 spettatori.*

La più bella corsa della giornata quella delle 250 cmc., imperniata sulla lotta tra il campione italiano Lorenzetti, in sella alla sua Guzzi «Gambalunghino» ed il campione tedesco Baltisberger alfiere della NSU. Lorenzetti ha avuto in partenza un ritardo di 30 secondi ma con una ripresa entusiasmante è riuscito a portarsi al terzo posto al quarto giro e da allora in poi gradatamente ha rosicchiato il vantaggio del tedesco acciuffandolo alla 30ma tornata.

L'italiano è passato così in testa al giro successivo e ha finito la sua corsa in bellezza meritandosi pienamente la vittoria e gli applausi della folla. I tedeschi comunque in questa corsa hanno gareggiato onorevolmente, occupando le piazze d'onore.

Vittoria di un altro italiano, Liberati, campione di Italia della categoria 500 nella corsa delle mezzo litro. Si trattava di una vittoria scontata in partenza. Tuttavia nella fase centrale della corsa l'attacco dell'austriaco Klinger ha animato il carosello, ma presto Liberati con la sua Gilera 4 cilindri è tornato a dominare concludendo la gara da trionfatore.

Si sono messi in luce ancora Galante su Norton e il genovese Giani su Gilera Saturno, giunto secondo e terzo degli italiani con una buona corsa. Per poco Liberati non ha abbassato ogni il primato del giro, appartenente a Bandirola.

Solo di quattro quinti infatti, egli è rimasto al di sopra del tempo registrato dal campione vogherese. La media nel complesso è stata nettamente superata rispetto alle edizioni precedenti.

Con una bella corsa in categoria juniores il lombardo Brambilla ha avuto un netto successo con la sua MV. Preso il comando nel gruppo in partenza, ha mantenuto costantemente la posizione di alfiere, respingendo un forte attacco condotto dal senese Balestrieri.

Classe 250 cc.

1 Lorenzetti Enrico su Guzzi che compie i km 132,200 pari a 40 giri, in 1.22'51" alla media di km 97,912, 2 Baltisberger (Germania), NSU, 1.22'52", 3 Kassner (Germ.) NSU, in ore 1.24'18" (39 giri) 4 Hallmeier (Germ.), NSU, 1.24'15"3 (38 giri), 5 Paciocca su Guzzi, in 1.23'40"2 (37 giri) 6 Gorini su Guzzi 1.24'48" (37 giri).

Classe 500 cc.

1 Liberati su Gilera, che compie i km 132,100 del percorso in 1.29'41", alla media di chilometri 101,754, 2 Plinger (Austria) BMW 1.31'23"; 3, Galante su Norton, a 1 giro; 4, Ciani su Gilera, a 2 giri, 5 Mantelli su Gilera, a 4 giri.

Classe 175 cc. (juniores)

1 Brambilla Ernesto (M. V. Casa) che compie i km 67,600 del percorso pari a 20 giri, in 43'58"1 alla media di chilometri 92,383, 2 Balestrieri su Parilla Casa in 44'3"2; 3, Mandolini su Ducati in 46'10"4.

DA CIAMPINO ALLE ORE 10

Partono stamani i giallorossi per la tourneè nel Venezuela

Nordahl andrà invece in ferie in Svezia

Questa mattina da Ciampino prenderanno il volo per Caracas i venti giocatori giallorossi che effettueranno la tournee nel Venezuela. L'elenco ufficiale dei partenti non è stato comunicato dalla A.S. Roma, ma si ritiene che della comitiva facciano parte i seguenti giocatori: Panetti, Tessari, Cardoni, Losi, Eliani, De Tommasi, Alloni, Giuliano, Stucchi, Guarnacci, Pontrelli, Chiggia, Barbolini, Lojodice, Pistrin, Costa, Pandolfini, Nyers, Cavazzuti, Prenna, Biagini, infine, potrebbe essere all'ultimo momento incluso nella rosa dei partenti se Nyers o Pandolfini dovessero rimanere a Roma.

Gli accompagnatori saranno il comm. D'Arcangeli, il dottor Carpi ed il massaggiatore Ceretti. L'allenatore Sarosi, che com'è noto è partito in piroscafo l'11 giugno, sarà ad attendere la comitiva all'aeroporto di Maiquetia dove giungerà domani mattina dopo 28 ore di viaggio.

L'aereo della Linea Aeropostal Venezuelana, farà scalo a Madrid, Lisbona ed alle isole Bermude prima di spiccare il salto sull'oceano Atlantico per giungere a Caracas alle ore 8,40 (ora locale).

Nordahl ha definitivamente rinunciato alla tournee sudamericana avendo il presidente Sacerdoti ritenuto opportuno far riposare l'ex neroazzurro piuttosto che fargli compiere la faticosa trasferta. Il «pompiere» andrà per un periodo di ferie in Svezia e tornerà in tempo per riprendere gli allenamenti. Al suo posto, al centro dell'attacco, giocherà Lojodice che ha avuto il permesso dalle autorità militari.

Vittorioso Straulino alle regate di Kiel

KIEL, 24 — Alla settimana velica internazionale di Kiel l'italiano Straulino si è nettamente imposto nella classe stelle con 1200 punti.

Le regate conclusesi oggi, sono durate sette giorni: vi hanno preso parte imbarcazioni di Italia, Danimarca, Olanda, Svizzera, Svezia e Germania.