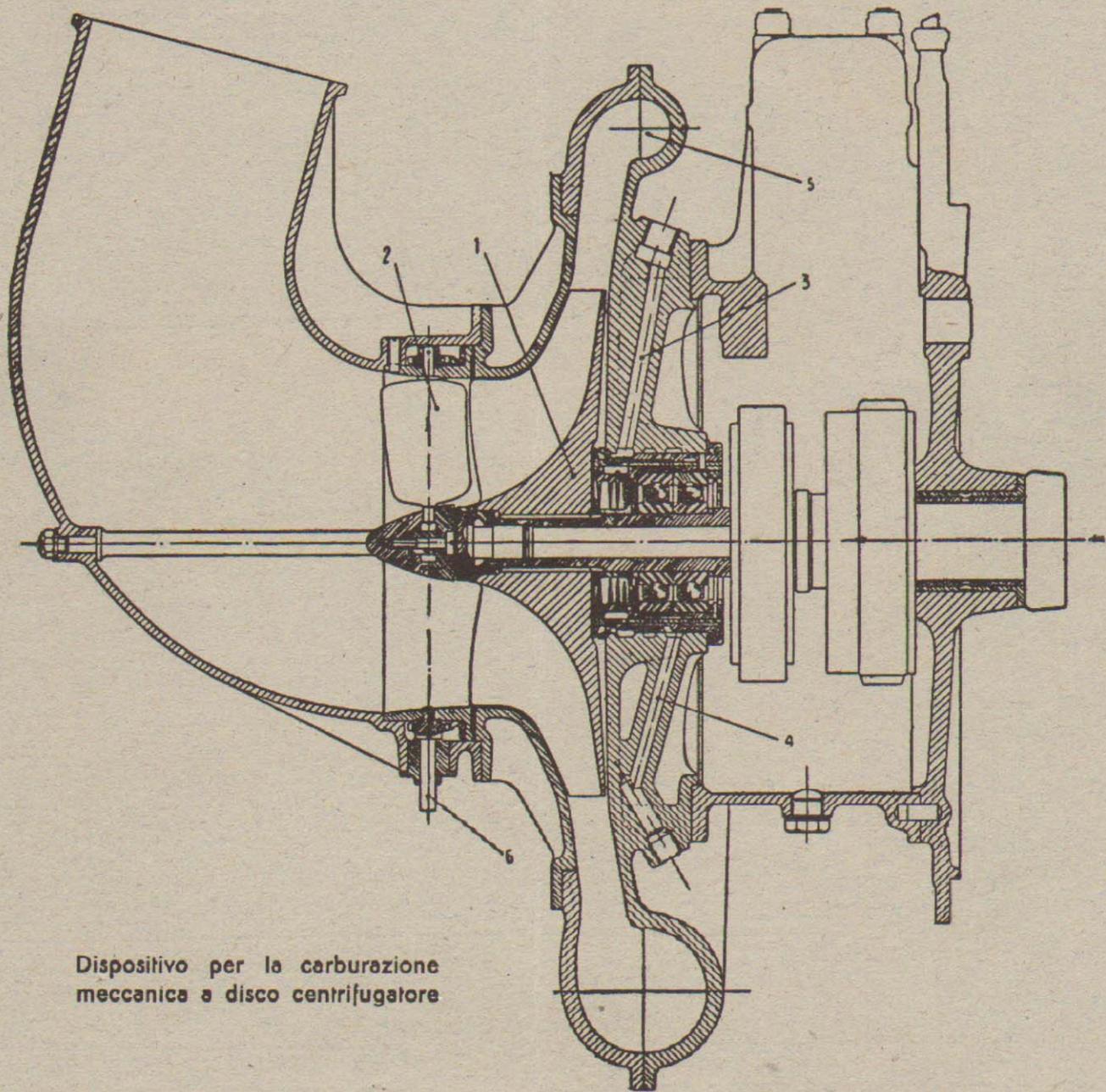


# INTER AUTO



Dispositivo per la carburazione  
meccanica a disco centrifugatore

ANNO

V

UNA COPIA L. 150

Spedizione in abbonamento postale Gr. 3

NUMERO

2-3

# Il G.P. d'Egitto e la spedizione della Cisitalia

Non è tanto la parte sportiva o tecnica di questo Gran Premio d'Egitto che si è disputato al Cairo per la prima volta il 9 di marzo che va messa in evidenza, quanto la ardita applicazione di quella che potrebbe chiamarsi « la formula Dusio ».

Come è noto Piero Dusio ha tradotto in realtà, attraverso la Cisitalia, l'idea di far competere i corridori su mezzi meccanici simili e per quanto possibile equivalenti per potenza, velocità, efficienza. Se Bugatti già anni fa aveva avuto questa idea, se molti appassionati e sportivi anche recentemente auspicavano questa parità di mezzi meccanici, certo è che devesi al volitivo sportivo torinese la realizzazione di quel grandioso complesso organizzativo ed industriale che è ormai la Cisitalia Corse, creata a fianco della Cisitalia appunto per effettuare le organizzazioni di manifestazioni sportive.

In pratica questo complesso offre agli organizzatori locali non soltanto il concorso nella organizzazione del circuito e della gara, ma, quello che è più importante, i quadri completi degli attori della gara stessa e cioè corridori meccanici e macchine.

Rendendosi sempre più difficile la partecipazione alle corse delle case costruttrici, diradandosi il materiale da corsa esistente, è probabile che l'automobilismo, almeno in ta-

luni casi, debba rinunciare alla competizione industriale per ripiegare verso la competizione puramente sportiva, come del resto già da tempo si verifica negli Stati Uniti.

Quella che abbiamo chiamato la « formula Dusio » potrebbe dunque sotto un certo aspetto costituire la soluzione di una crisi che è già all'orizzonte e che non si può prevedere

## LA VITTORIA DI FRANCO CORTESE

come si svilupperà. Può in ogni caso costituire il preludio di un nuovo orientamento del nostro sport, verso una attività più spettacolare ed individuale.

La spedizione egiziana della Cisitalia è stata il primo esperimento in questo campo, dopo la Coppa Brezzi, che ebbe una sua fisionomia particolare. Già alla fine dello scorso anno si annunciò la organizzazione di una carovana della casa torinese per l'Argentina; ma successivamente le trattative con quegli

organizzatori ristagnarono, anche perchè nel frattempo sia l'Argentina che il Brasile organizzarono, attraverso i loro Automobile Clubs, una serie di corse alle quali parteciparono come si sa parecchi piloti e macchine italiani.

Presentatasi l'occasione di organizzare una serie di manifestazioni in Egitto, la Cisitalia Corse non esitò a coglierla e strinse accordi con il R. Automobile Club d'Egitto, il quale faceva iscrivere in calendario internazionale la disputa del suo Gran Premio, al Cairo.

La Cisitalia si impegnava ad inviare al Cairo corridori e macchine ed a concorrere alla organizzazione dei circuiti.

Partirono così 22 vetture monoposto D.46 per il Cairo e successivamente piloti, dirigenti e giornalisti per via aerea con due apparecchi Fiat G.12. Una spedizione in piena regola, signorilmente apprestata e organizzata, la quale ha sorpreso favorevolmente sia la colonia del Cairo, sia le autorità egiziane. Era la prima volta che un così imponente complesso di macchine e di uomini veniva trasferito in blocco da un paese ad un altro per disputare una serie di manifestazioni sportive automobilistiche.

Questa impresa costituirà in ogni caso un merito, oltre che una priorità, per la giovane casa torinese e per i suoi dirigenti. Per la



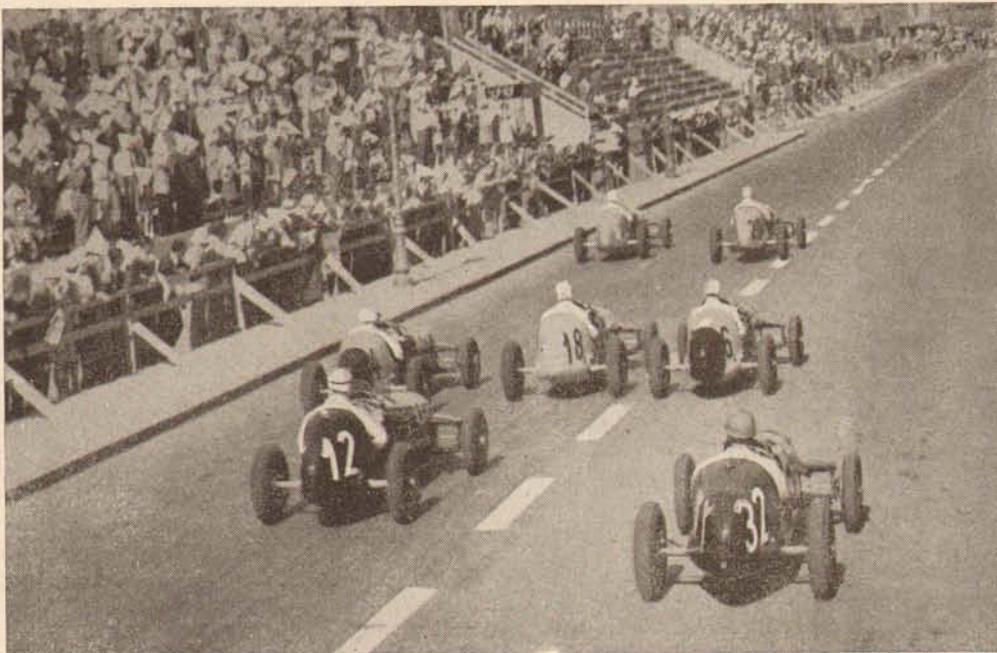
Una curva del Circuito di El Gézirah durante la disputa del G. P. d'Egitto



Il Re Faruk assiste alla corsa attorniato dalle autorità



Il bel rettilineo del circuito egiziano con le tribune



La partenza di una batteria

organizzazione in loco del circuito era stato incaricato Alberto Filippi, il quale assolse brillantemente il suo compito destreggiandosi tra gli scogli locali.

La gara si svolse il 9 marzo e se costituì un bellissimo successo sportivo e politico, non può dirsi riuscita quanto a concorso di pubblico. Non più di 7000 persone presenziarono alla corsa e di conseguenza mancò il successo finanziario.

La Cisitalia non ritenne allora di dovere accedere alle proposte manifestazioni di Alessandria e di Heliopolis che vennero sospese. Può sorprendere che una città come il Cairo, che conta circa un milione e mezzo di persone non abbia potuto alimentare convenientemente una manifestazione del tutto nuova ed interessante come il G. P. d'Egitto, al quale era intervenuto il Re in persona; ma non bisogna dimenticare che il tenore medio di vita della grande maggioranza della popolazione di questa città è molto basso e che la propaganda per la gara fu piuttosto debole e comunque tardiva e priva di mordente. La stampa locale si trovò come disorientata, davanti alla nuova manifestazione; inoltre ne parlò troppo tardi e senza molto entusiasmo. Per di più il ricordo di una disgraziata corsa svoltasi 25 anni fa, nella quale si erano avuti dei morti fra il pubblico, influi stranamente su questa manifestazione ed in modo così marcato che, ancora alcuni giorni dopo la corsa, che fu regolarissima e priva di qualsiasi incidente (quello di De Saugè fu un lieve incidente di corsa), nei quartieri popolari si parlava di macchine tra la folla e di morti. Mentalità e fantasia orientali. Certo il risultato più positivo e confortante del G. P. d'Egitto fu, oltre alla vittoria del nostro Cortese, la affermazione della nostra industria, della nostra capacità organizzativa, della nostra vitalità, concretatasi con la cerimonia dell'alza bandiera, davanti a Re Faruk. Per i molti italiani della colonia presenti il nostro tricolore sul pennone a fianco della verde bandiera egiziana voleva dire la riabilitazione, la rinascita, la ripresa dei rapporti pacifici normali. Dopo quella manifestazione molti degli italiani del Cairo sentirono ritornare l'orgoglio di essere italiani: e non è poco merito questo per la Cisitalia e per i nostri corridori.

La corsa si disputò su un breve circuito di 1480 metri tracciato lungo i bellissimi viali della Gezirah, ai bordi del Nilo. La formula scelta fu quella delle batterie e finale: due batterie di otto corridori, dei quali i primi cinque ammessi alla finale. Distanze per le batterie km. 37,500; per la finale km. 75.

I quadri erano costituiti da: Taruffi, Dusio, Cortese, Tadini, Chiron, Brivio, Basadonna,

#### CLASSIFICHE DEL G. P. D'EGITTO

##### I Batteria - km. 37,500 (giri 25)

1. Cortese in 23'14" 1/5 alla media di km. 96.147; 2. Dusio in 23'30" 4/5; 3. Tadini in 24'14" 1/5; 4. Pagani in 24'23"; 5. Basadonna in 24'38"; 6. Tenini e 7. Lurani.

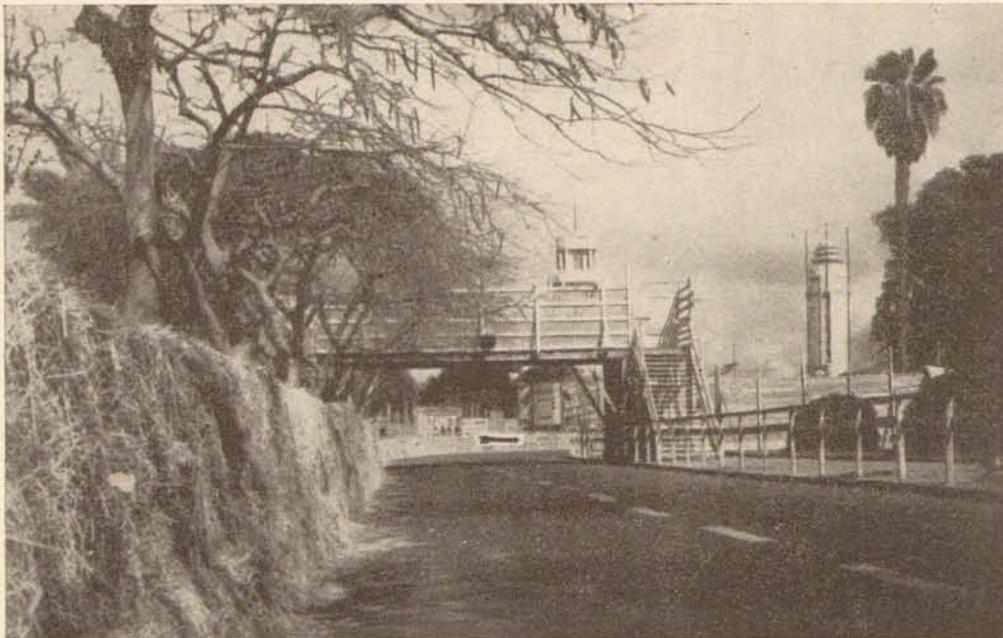
##### II Batteria - km. 37,500 (giri 25)

1. Taruffi in 23'05" 2/5, alla media di km. 97.451; 2. Ascari in 23'27" 3/5; 3. Serafini in 23'20" 4/5; 4. Banti in 23' e 43"; 5. Ghersi in 24'44"; 6. Brivio e 7. Marinotti.

##### Finale - km. 75 (giri 50)

1. Franco Cortese in 45'49" 2/5 alla media di km. 98.210; 2. Alberto Ascari in 46'02"; 3. Piero Taruffi in 46'03" 2/5; 4. Piero Dusio in 46'04" 4/5; 5. Mario Tadini; 6. Basadonna; 7. Serafini, tutti su vettura Cisitalia 1100 cmc.

Giro più veloce (metri 1480): Piero Taruffi in 53" alla media di km. 108,112.



Passerella, balle di paglia, segnalazioni all'italiana sul circuito di El Gézirah

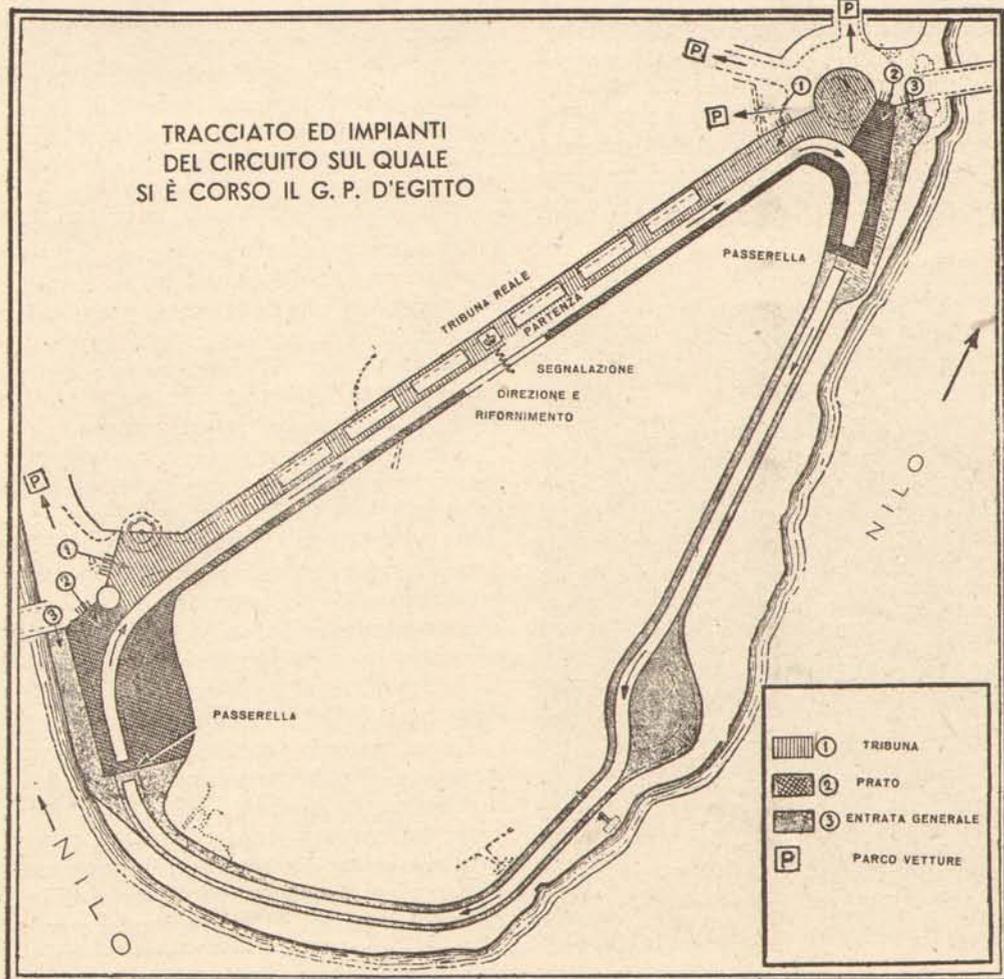
Gherzi, Banti, Marinotti, Serafini, Ascari, Tenni, Pagani, Lurani, De Saugè.

Nella prima batteria partirono: Dusio, Cortese, Pagani, Tenni, De Saugè, Lurani, Basadonna; nella seconda: Ascari, Taruffi, Gherzi, Brivio, Banti, Serafini, Marinotti.

Nella prima batteria De Saugè si rovesciava riportando la frattura della tibia sinistra.

Taruffi sembrava il vincitore designato sia per i tempi segnati, sia per la sua condotta di gara ed a lui infatti è rimasto il giro più veloce: però durante la finale, alla quale erano stati ammessi: Taruffi, Cortese, Ascari, Dusio, Serafini, Pagani, Tadini, Tenni, Banti e Basadonna, il forte romano doveva cedere,

dopo avere condotto la gara per 28 giri a causa di avarie alla distribuzione del motore. Cortese, che molto accortamente aveva dosato la sua marcia, tallonando il favorito, non faticava a superare Taruffi, seguito da Ascari, che fu un po' la rivelazione di questa corsa e che sorprese per la sua disinvolta condotta di gara e per il suo stile facile. Dusio riconfermò la sua bella prova di Torino, Tadini rivelò una certa difficoltà su una vettura così leggera ed agile. In realtà questa gara mise in evidenza la facilità con la quale i motociclisti si adattarono al mezzo meccanico, e la difficoltà provata dai piloti di potenti vetture da corsa al volante di così agili macchine.



\* La Commissione Sportiva Automobilistica Italiana comunica le seguenti modifiche al Calendario Nazionale:

Il Circuito d'Asti segnato in Calendario per il 4 maggio è soppresso.

Il Circuito di Ravenna segnato in Calendario per il 6 aprile è rimandato a data da destinarsi.

Il Circuito di Piacenza segnato in Calendario per l'11 maggio, a seguito della soppressione della gara di Asti, sarà valevole per il Campionato della categoria sport internazionale.

La Commissione Sportiva Automobilistica Italiana comunica anche le seguenti modifiche al Calendario Internazionale:

Il Gran Premio di Zurigo della Svizzera per il 28 settembre è soppresso.

Il Reale Automobile Club d'Egitto ha indetto per il 9 marzo 1947 la «Corsa Automobilistica del Cairo».

\* Per la prima volta dopo la guerra, a metà marzo si è tenuta a Ginevra una riunione del Bureau Permanent des Constructeurs d'Automobiles, sotto la presidenza del barone Petié e con la partecipazione del dr. Biscaretti per l'A.N.F.I.A.A. A conclusione della riunione, alla quale hanno presenziato anche delegati del Belgio, della Cecoslovacchia, dell'Inghilterra, dell'Olanda e della Svizzera, si è convenuto che il B.P.I.C.A. abbia a riprendere le sue consuete funzioni di coordinamento internazionale della industria automobilistica.

\* La Commissione Sportiva Automobilistica Italiana comunica:

In vista dell'applicazione nelle manifestazioni nazionali del nuovo Regolamento Internazionale Vetture da Turismo, si precisa che a tali manifestazioni potranno venire ammesse tutte le vetture di tipo riconosciuto ed omologato dalla C.S.A.I. (per le vetture di costruzione italiana) o dalle rispettive Commissioni Sportive Nazionali (per le vetture di costruzione straniera).

I possessori di vetture di marca straniera dovranno dunque sollecitare il riconoscimento del tipo corrispondente alle fabbriche di origine. In difetto di tale riconoscimento, dette vetture saranno classificate tra le vetture della categoria sport.

A maggior chiarimento del Regolamento sopra citato, si aggiunge che i tipi originariamente classificati, come tipi «sport» dalla stessa Ditta costruttrice, rientrano naturalmente nella categoria sport. In ogni caso esistendo due tipi simili costruiti dalla stessa fabbrica, potrà esser riconosciuto come tipo da turismo quello normale originario, messo in commercio come tipo di serie corrente.

\* La costituzione della sezione romana dell'A.S.A.I. è stata ratificata dal presidente dell'A.S.A.I. La sede provvisoria della sezione romana è in viale Giulio Cesare, 6.

\* La Federazione Aeromodellistica Nazionale Italiana (F.A.N.I.), dopo aver ottenuto delle facilitazioni a favore dei soci sull'acquisto di pubblicazioni dell'Associazione Culturale Aeronautica e per l'abbonamento alla rivista «L'Ala», ha istituito presso la propria commissione tecnica a Genova (Passo S. Tommaso 3) un servizio gratuito di consulenza per la progettazione e la costruzione di modelli volanti.

La F.A.N.I. alla quale hanno aderito recentemente i gruppi Ognisport di Torino ed «Ala Nuova» di Laglio, il Circolo di Pontedera, l'Associazione di Bologna e la Sezione «Eolo» del C.S.I., avverte che per ora i comunicati non saranno trasmessi direttamente ai singoli federati ma pubblicati su periodici aeromodellistici ed aeronautici, salvo il caso di questioni di particolare urgenza ed importanza.