

VALLELUNGA

autodromo nuovo per nuovi spettacoli

Con il tradizionale taglio del nastro tricolore il Presidente dell'Automobile Club di Roma, on. Alberto Canaletti Gaudenti, ha inaugurato, il 30 novembre scorso, la rinnovata pista dell'Autodromo di Vallelunga.

L'avvenimento riteniamo esuli dallo stretto carattere locale non per la importanza intrinseca degli impianti, di cui diremo in appresso, ma per l'influenza che questo « teatro sportivo automobilistico » potrà esercitare su tutta la nostra attività agonistica minore, soprattutto in vista dei sempre maggiori ostacoli che contro questo nostro sport vengono innalzati.

Precluse ai nostri appassionati organizzatori e piloti le strade del territorio nazionale per i loro ludi velocistici non resta ad essi che ripiegare sugli impianti fissi e debitamente attrezzati, impianti di cui — non facciamo certo una scoperta — v'è nel nostro Paese gran penuria; non solo, ma quelli esistenti vediamo esser sempre più disertati dal pubblico pagante.

Sino ad ora ci si era illusi che l'autorità un bel momento avrebbe cessato, per così dire, le ostilità e che le libere strade nazionali, anche se da tutti dichiarate inadatte ad un normale flusso turistico-commerciale, potessero ritornare ad essere le piste per le numerose gare su strada che il calendario in un passato recentissimo offriva ai nostri appassionati per i loro pur giusti e salutari sfoghi settimanali.

I fatti ci hanno invece dimostrato il contrario e le previsioni avvenire in materia son tutt'altro che rosee per cui mai come in questo momento, il futuro del nostro sport è apparso così oscuro.

Una via d'uscita occorreva quindi trovarla e per ora ci pare che l'abbiano trovata all'ombra del Cupolone. Oh, precisiamo subito, non si creda trattarsi d'una iniziativa pubblica — e con questo termine indichiamo quegli Enti che alle fortune ed alle sorti dell'automobilismo presidono —. Tutt'affatto: si tratta di una iniziativa privata, una iniziativa che se anche ha avuto degli aiuti economici dagli enti di cui sopra (stando alle voci la « Società per l'Autodromo di Vallelunga » — nella

persona del suo animatore rag. Rainiero Pesci — avrebbe avuto sotto forme diverse aiuti finanziari per circa 17 milioni dal C.O.N.I., dalla Federazione Motociclistica e dall'A. C. Roma, ma tutto ciò attende conferma) ha agito in proprio rischiando in questo affare un notevole capitale poiché l'impianto, se pur di modeste proporzioni, è davvero completo in ogni dettaglio.

Per merito quindi della iniziativa privata lo sport automobilistico romano dispone di questo Autodromo piccolo ma modello, modello naturalmente per un genere di attività che noi vediamo però del tutto diversa da quella sino ad ora concepita.

A Vallelunga è inutile pensare, oggi come oggi, di organizzare dei « Grands Prix » secondo la formula classica, una formula che peraltro, almeno in Italia — e nei riflessi del pubblico — non sembra più esercitare l'attrazione d'altri tempi.

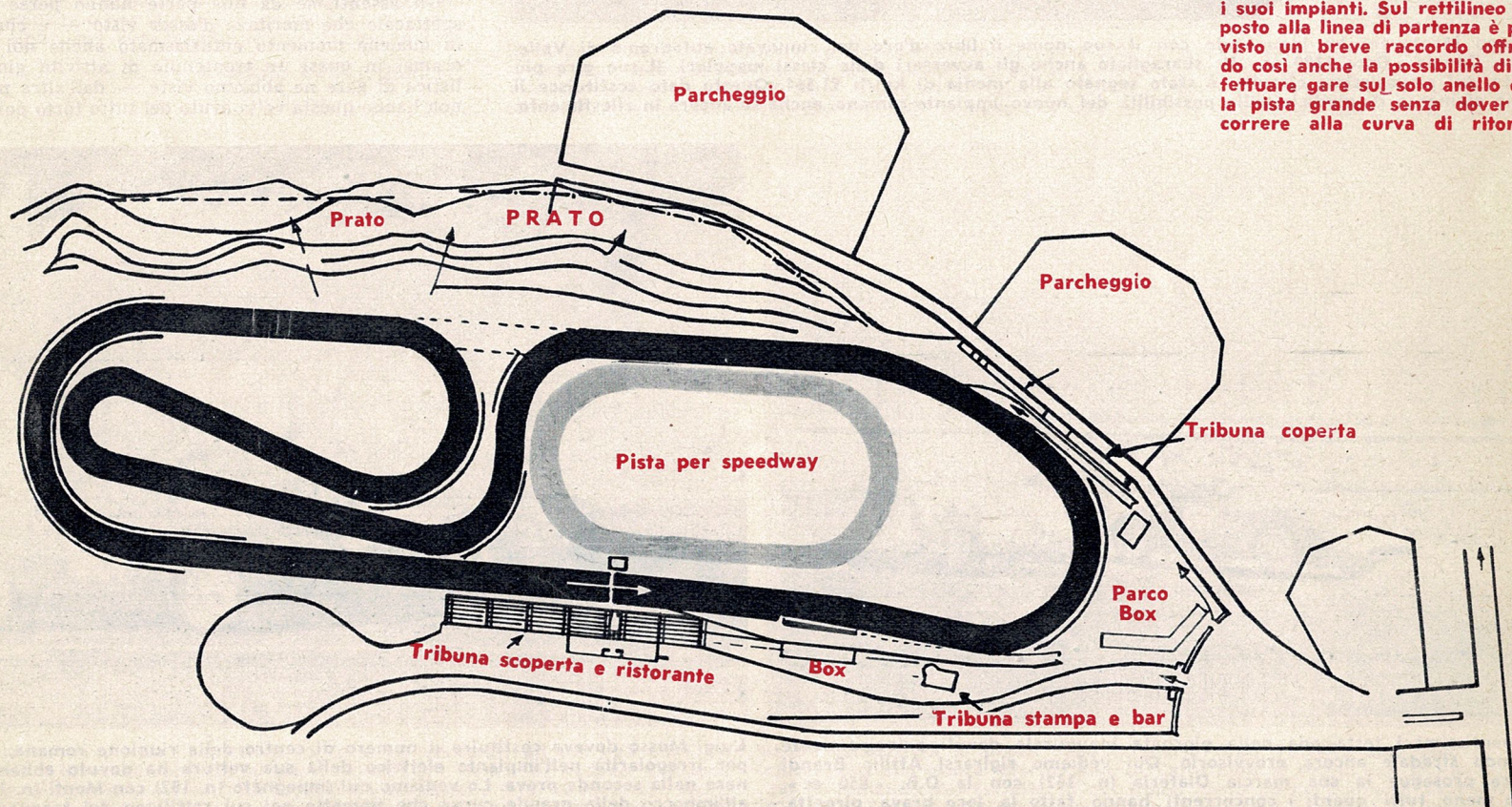
In questo dopoguerra tutto è cambiato: la vita, anche se inutilmente, è divenuta più dinamica, più frenetica almeno da noi. Il pubblico oggi non si adatta più a stare per ore ed ore sui bordi di un circuito per assistere ad un monotono passaggio di bolide sfreccianti quanto pressoché invisibili. Gran parte del successo del gioco del calcio lo si deve al fatto che esso impegna lo spettatore per due ore al massimo e lo si deve anche al fatto che per un lungo periodo dell'anno, ed in tutti i grandi centri, tutte le domeniche v'è spettacolo. Questo ripetersi regolare di incontri ha creato in un vasto strato

sociale la consuetudine, e la consuetudine assicura la presenza agli spettacoli, costituisce una sicurezza finanziaria per l'organizzatore. E lo stesso discorso vale anche per l'ippica che gode sempre il massimo favore del pubblico.

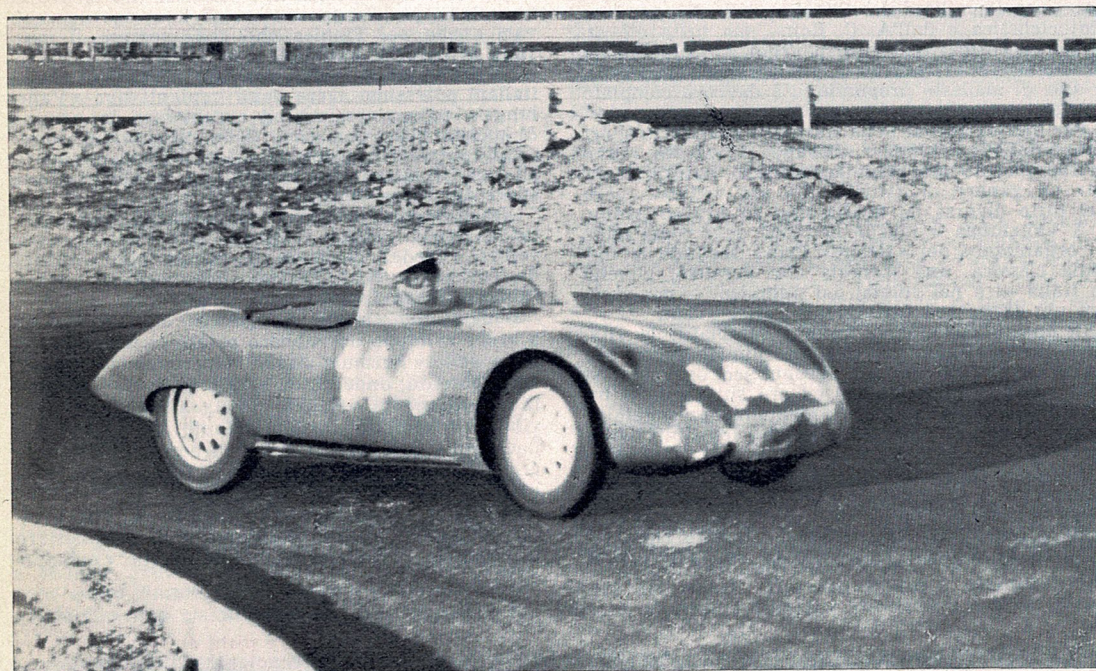
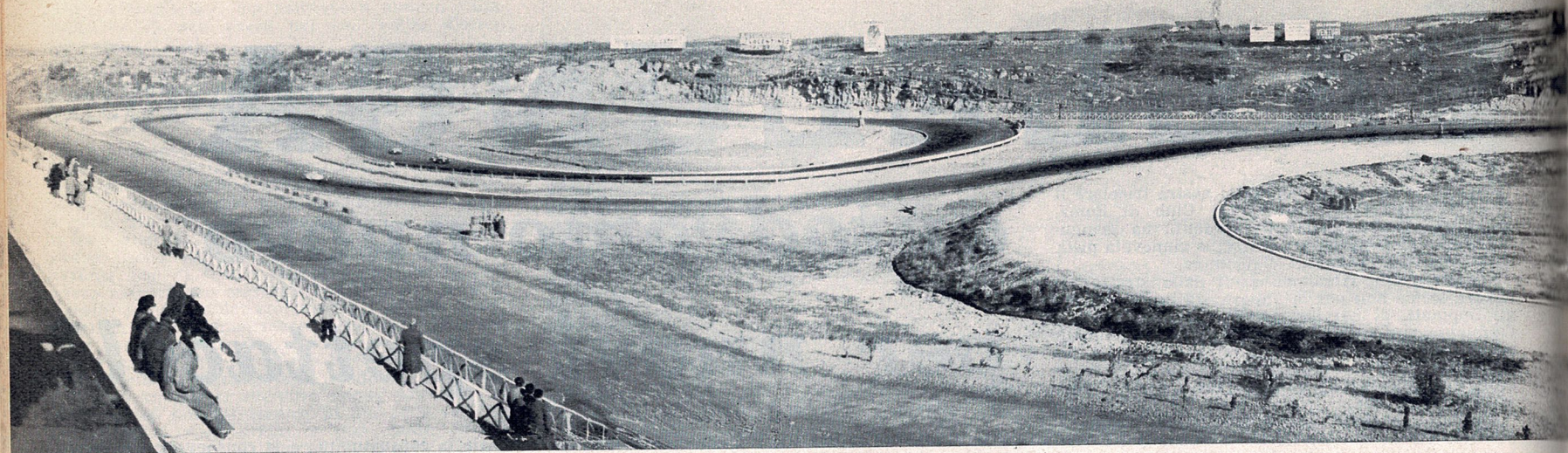
Se per lo meno in una decina dei maggiori centri italiani potessimo avere degli impianti tipo « Vallelunga » ed arrivassimo ad organizzare in ognuna di queste piste una serie di manifestazioni domenicali, potremmo anche in automobilismo giungere ad una situazione molto simile a quella dei due sport qui sopra citati.

Naturalmente dovremo creare anche degli spettacoli nuovi, poiché possiamo star certi che per venire a veder giostrare le comunissime vetture da Turismo e Gran Turismo ben pochi si muoverebbero da casa loro.

L'ideale per circuiti del genere, sinuosissimi ed a breve sviluppo dovrebbero essere le nuove vetturine della « Formula Junior » incrementate un po' nella potenza, onde poter raggiungere per lo meno la sensazione di velocità offerta a Vallelunga dal vincitore assoluto Luciano Mantovani che disponeva della Osca 1110 Sport. Potremmo ovviamente accontentarci anche di queste « 1100 » come pure delle « 750 » Sport, che in occasione della « 6 Ore Esso » hanno fatto registrare velocità sul giro pressoché uguali, ma noi pensiamo che per allietare il pubblico occorranza delle vetturine « monopo-



La nuova pista di Vallelunga con i suoi impianti. Sul rettilineo opposto alla linea di partenza è previsto un breve raccordo offrendo così anche la possibilità di effettuare gare sul solo anello della pista grande senza dover ricorrere alla curva di ritorno.



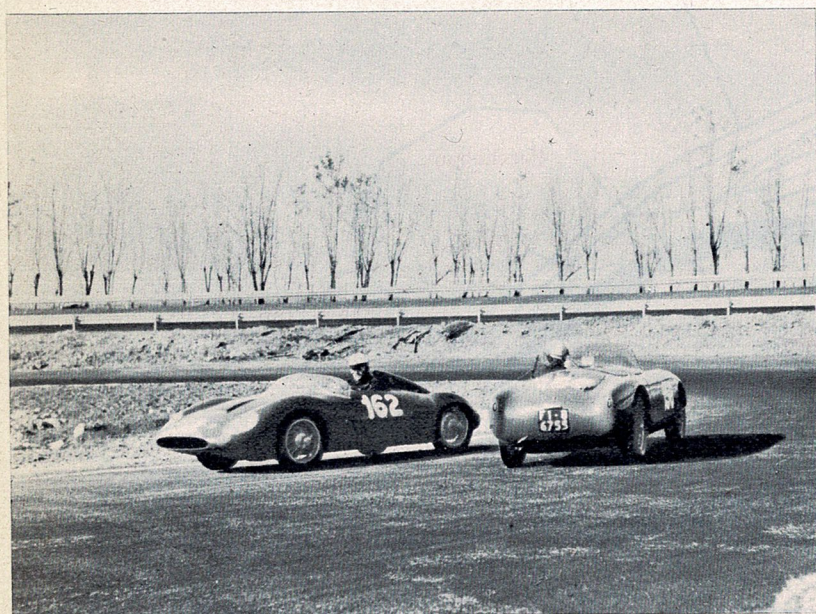
Luciano Mantovani ha inaugurato con il suo nome il libro d'oro del rinnovato autodromo di Vallelunga. Con la « Osca 1100 cc » ha sbaragliato anche gli avversari delle classi maggiori. Il suo giro più veloce, sul sinuosissimo circuito, è stato segnato alla media di km/h 91,564. Questo dato costituisce il primo elemento di giudizio sulle possibilità del nuovo impianto romano, anche se ancora in allestimento.

Con questa nostra originale fotografia panoramica, cerchiamo di dare al lettore un'idea del nuovo « Autodromo di Vallelunga ». La nostra fotografia è stata scattata dall'alto della grande tribuna scoperta prospiciente la linea di partenza. Vediamo infatti la cabina della direzione corsa ove sono stati accentrati tutti i servizi di cronometraggio e radiodiffusione. Per le partenze sono stati adottati i semafori tipo cittadino a tre colori. Il circuito si sviluppa nel senso antiorario ed il pilota in-

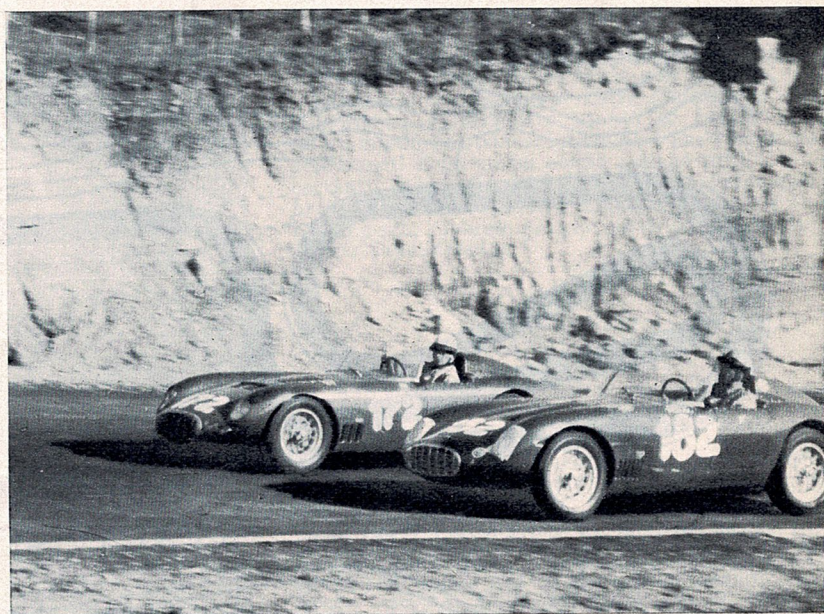
sto », dai colori vivaci e dagli scarichi assordanti o quasi. Queste vetturine, inoltre, con le loro ruote anteriori scoperte, abituano assai più il pilota alla guida in circuito senza contare poi che, ai fini di quella tale ricerca dei nuovi elementi indispensabili per rinsanguare le sparute file dei nostri guidatori da Gran Premio, con mezzi del genere ci avviciniamo assai più alle vetture di « formula » che non con le G.T. e le sport che non siano almeno le « 3000 » ed oltre.

Tutto questo ci ha lasciato intravedere il rinnovato Autodromo di Vallelunga nella sua prima giornata di attività e dobbiamo sinceramente ammettere che se il buon giorno si conosce dal mattino, qui siamo sulla buona strada anche se di pubblico attorno al circuito non se ne è visto molto.

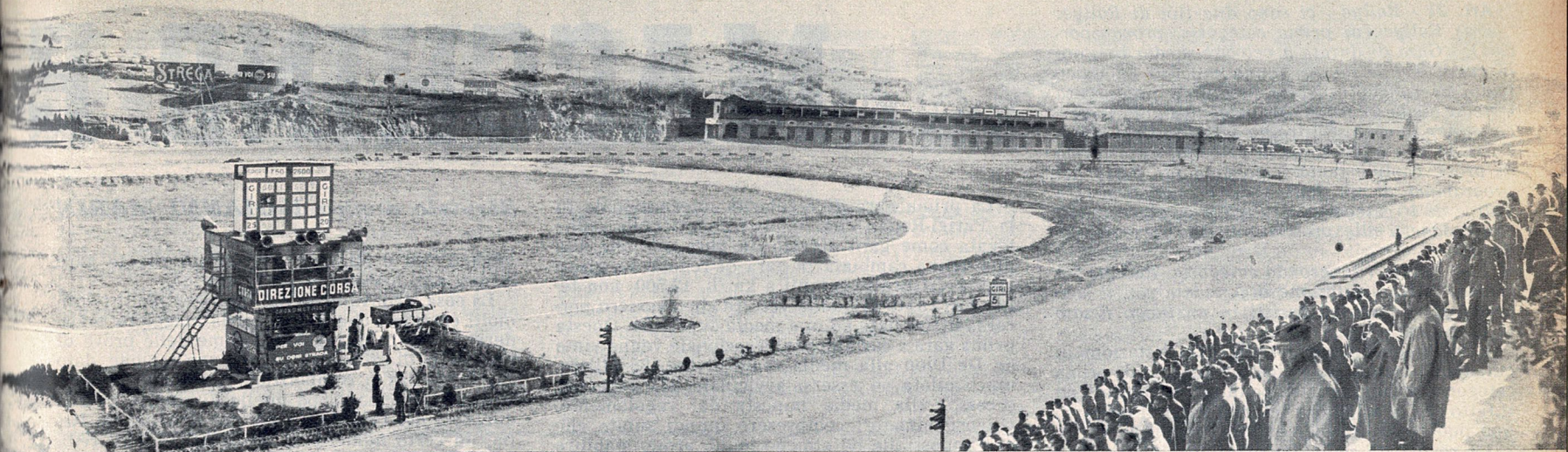
Gli assenti, se da una parte hanno perso uno spettacolo che meritava d'esser visto — e che ha in qualche momento entusiasmato anche noi che oramai in quasi un trentennio di attività giornalistica di gare ne abbiamo viste, — dall'altra parte non hanno questa volta avuto del tutto torto poiché,



Frequentissimi i testa-coda nella giornata inaugurale dovuti principalmente al fondo stradale ancora provvisorio. Qui vediamo rigirarsi Attilio Brandi mentre prosegue la sua marcia Diaferia (n. 162) con la D.B. « 850 cc ». Più o meno, tutti quanti i concorrenti hanno fatto la loro brava piroetta.



Luigi Musso doveva costituire il numero di centro della riunione romana, ma per irregolarità nell'impianto elettrico della sua vettura ha dovuto abbandonare nella seconda prova. Lo vediamo qui impegnato (n. 182) con Monti (n. 172) all'imbocco della grande curva che immette poi sul rettilineo del traguardo.



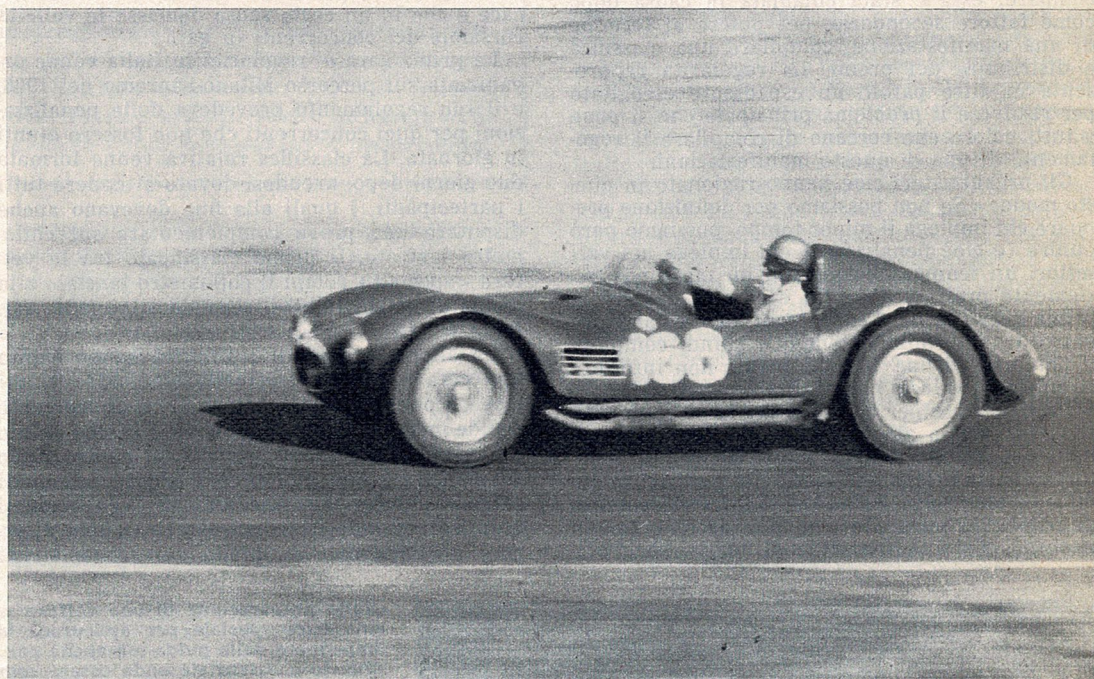
contra dapprima la grande curva che qui vediamo a destra. All'esterno di questa è sistemato il parco vetture concorrenti, dotato di alcuni boxes mentre più avanti vi sono altri boxes sistemati sotto la tribuna coperta, nella foto. Superata questa tribuna, il percorso piega a sinistra per portarsi alla strettissima curva di ritorno e, con un'altra ampia curva, si ricollega all'anello esterno che, dopo una grande curva sopraelevata del 6,5%, riprende il rettilineo di partenza. Il circuito ha sei curve.

astrazione fatta per la lontananza da Roma di Vallelunga (ben 35 km.), per la stagione inoltrata e per la novità, a tenerli lontani dal campo di gara ha certamente contribuito anche l'improvviso abbassarsi della temperatura e l'implacabile soffiare d'una tramontana che, marciando sul filo costante dei 70-80 all'ora ha via via allontanato dai bordi della pista anche i più accesi tifosi. Fortunati sono stati coloro che avevano parcato la vettura in località strategica per cui — comodamente seduti ed al caldo — si sono goduti lo spettacolo come se si trovassero al « Métro Drive-In », ossia al cinema per automobili di recente inaugurato a Roma, ed anch'esso sito a notevole distanza dalla capitale. Evidentemente per gli abitanti della Città Eterna i chilometri non contano.

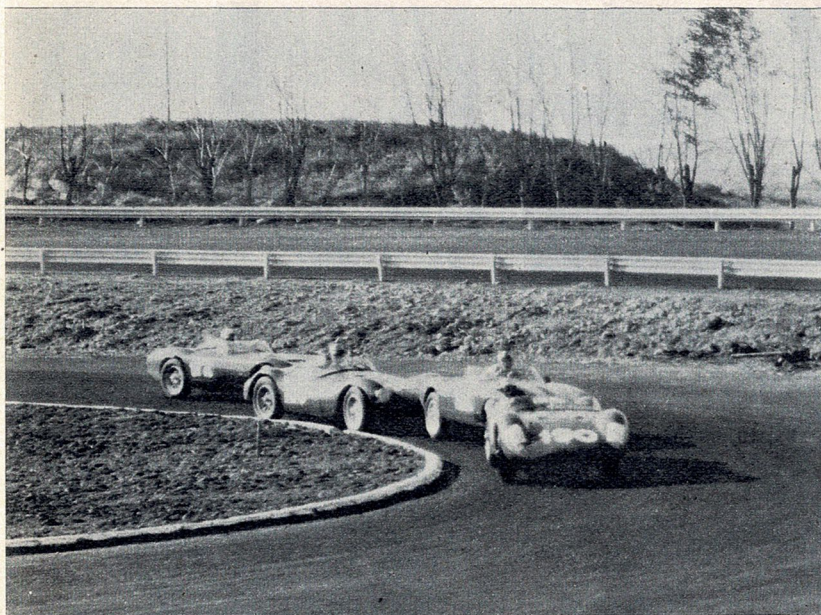
Siamo così venuti a dire indirettamente della maggiore peculiarità di cui gode questo Autodromo di Vallelunga e per cui pensiamo possa davvero restare unico nel suo genere. Non è facile trovare

FRANCO DEGLI UBERTI

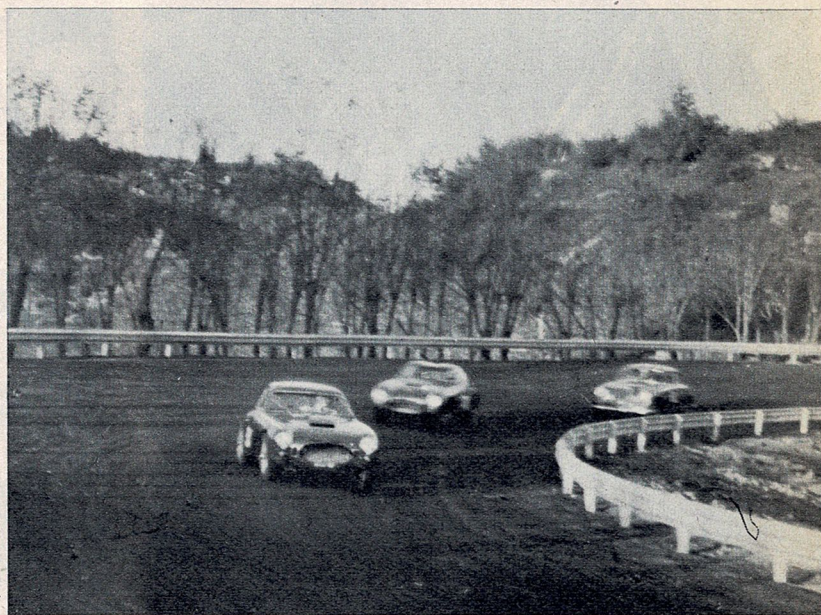
(continua a pag. 55)



Dalla pattuglia degli agguerriti piloti militanti nella classe 2000 cc sport è emerso, con netta superiorità e sicurezza, Odoardo Govoni che ha dominato in entrambe le prove con la Maserati, senza riuscire per altro a migliorare i tempi delle classi «1100 cc.» e «750 cc» sport. Questa inferiorità deve essere attribuita alle caratteristiche del tracciato romano che non consente lo sviluppo delle elevate potenze.



Alla curva di ritorno l'obiettivo ha fermato, addossati gli uni agli altri, un gruppetto di concorrenti della classe «2000 cc» Sport. Si vedono Cabianca (190) su Maserati, L. Musso (182) su OSCA, «Wal-Ewer» (178) su Maserati, Monti su OSCA e «Pacifico» (176) su Maserati. I primi due non hanno avuto fortuna.



Molto combattuta la prova della categoria Gran Turismo sino 2600 cc conclusasi con una nuova affermazione di Carlo Leto di Priolo con la Fiat «8V», qui al comando del terzetto di cui fanno parte anche Lodovico Scarfiotti su Fiat «8V Zagato» e Nataloni con la Lancia «Aurelia» finiti nello stesso ordine.