

# I PRIMATISTI DI ROMA

**D**opo tre anni di interruzione l'A.C. Roma ha fatto disputare di nuovo la sua Giornata dei Primati. Una gara questa del tutto particolare e che trova modo di essere effettuata data la disponibilità di una idonea base fra i chilometri 23 e 26 della via Cristoforo Colombo a Castelfusano. Tre anni fa, nel 1956, precisamente in maggio, tale Giornata comprendeva anche le prove sul miglio da fermo e lanciato oltreché sul chilometro da fermo e lanciato.

Nella sua quinta edizione questa riuscita manifestazione ha limitato le prestazioni dei concorrenti alle due prove sul chilometro e su una base di 2600 metri. Il primo chilometro per la prova da fermo, seicento metri intermedi per il lancio e quindi l'altro chilometro per la prova lanciata.

Le condizioni atmosferiche non erano delle migliori. Aveva piovuto al mattino prima delle gare ed un vento piuttosto sostenuto soffiava dal mare. Infatti i passaggi nella direttrice Roma-Ostia hanno risentito tutti della resistenza offerta dal vento. Migliori invece, di conseguenza, i tempi effettuati nella direttrice Ostia-Roma.

Vincitore assoluto è risultato Vittorio De Micheli della Scuderia Biondetti con la sua Ferrari 2500, largamente primo rispetto al buon lotto di concorrenti che si sono presentati alla partenza e che tutti hanno concluso la gara.

La classifica assoluta era compilata in base alla semisomma dei tempi segnati sul chilometro da fermo e lanciato. Ma più che questo dato teorico interessa notare che nei due passaggi sul chilometro da fermo De Micheli, ha fatto registrare 29"1 e 30"5 rispettivamente alla media di 123,711 e di 118,032.

Il record di Guido Cestelli Guidi (1956) con la Mercedes 300 SL era di 27"6 alla media di 130,434.

Sul chilometro lanciato De Micheli torbgratia Stirling Moss mentre esce dalla sua povera « B.R.M. » infornata.

della Campidoglio che si fa onore) ha stabilito per la classe 1300 T.N. il nuovo record: 35" (102,827) e 34"2 (105,263) nel chilometro da fermo; 22"8 (157,894) e 22"7 (158,590) nel chilometro lanciato. Il suo compito è stato indubbiamente facilitato dal fatto che nel 1956 Colantonio, con un 1100 TV, aveva realizzato rispettivamente 36"8 (97,826) e 24"9 (114,578).

Ha resistito invece, a tutto onore della dama che lo conquistò, il record della oltre 1600 T.N. che rimane perciò alla signora Maria Cestelli Guidi (Alfa 1900 T.I.) con 32"7 (106,824) e 20"6 (174,757). Federici della Montegrappa infatti è andato sul km. da fermo nei due passaggi da 34"4 (104,651) e 34"6 (104,046); sul km. lanciato da 21"4 (168,224) ripetendo lo stesso tempo nel secondo lancio.

Passando alla categoria G.T. Guatelli nella classe 500 ha realizzato sul km. da fermo la media massima di 79,275 e su quello lanciato 115,384 riba.



La vittoria assoluta nella giornata dei primati è andata alla Ferrari « 250 GT » pilotata da De Micheli.

dendo quanto si era osservato già nella Frascati-Tuscolo, che cioè vanno più forte le 500 della T.N.

La Zagato di Mario Costantini (vincitore nel 1956 della classe 750) può continuare a dormire sonni tranquilli, restano suoi i limiti di 38"1 (94,448) e 25"4 (141,732) contro i quali è andato Mariottino il quale ha realizzato: 39" (92,307) e 38"5 (93,506) da fermo; 27"1 (132,841) e 26"7 (134,831) lanciato. Santino Morettini, nuova lena nel suo prezioso lavoro di preparatore e nuovo entusiasmo nella sua fervida passione agonistica, con i suoi passaggi più veloci con la Giulietta S.V. ha sfiorato (32"9 - 109,422) ed eguagliato (20"6 - 174,757) i limiti della classe 1300 che tuttora appartengono a « Campidoglio » su Giulietta SS. (32"5 - 110,769; 20"6 - 174,757). Ugualmente del 1956 e precisamente di Vari — ora a riposo agonisticamente parlando — sono i records della 2600 G.T. (29"6 - 121,621;

19"2 - 187,500) poiché Donato Jannone della Tre Colli (Aurelia 2500) ha fatto registrare: 33"3 (108,108) e 33"6 (107,142) da fermo; 20"5 (175,609) e 20"6 (174,757) lanciato.

Due concorrenti infine hanno partecipato nella categoria sport, ed anche qui limiti imbattuti. Tomassoni della Sette Colli (Giaur) ha fermato i cronometri su tempi sensibilmente diversi nei due passaggi: 47"2 (76,271) e 39"4 (91,370) da fermo; 33"3 (108,108) e 29"6 (121,621) lanciato. Tre anni fa Puri (Giannini Patriarca) segnava 37"6 (95,744) e 29"8 (120,805).

Baravelli si è presentato con la sua distintissima B.M.W. 3000 realizzando — bontà sua — 33"3 (108,108) all'andata e 33"4 (107,784) al ritorno nel chilometro da fermo; 23"3 (154,506) e 25"4 (141,732) nel chilometro lanciato. Inico Bernabei con la Ferrari 3000 aveva segnato: 28"1 (128,113) e 16"6 (216,867).

C. V.

## ANCHE A IVREA UN RALLYE

**N**ato per sostituire la corsa in salita Lessolo-Alice per la quale in questi ultimi anni non era più stata concessa l'autorizzazione, il Trofeo « Camillo Olivetti » fa parte di un ciclo di manifestazioni turistiche e sportive che celebrano il 25° anniversario dell'Automobile Club di Ivrea.

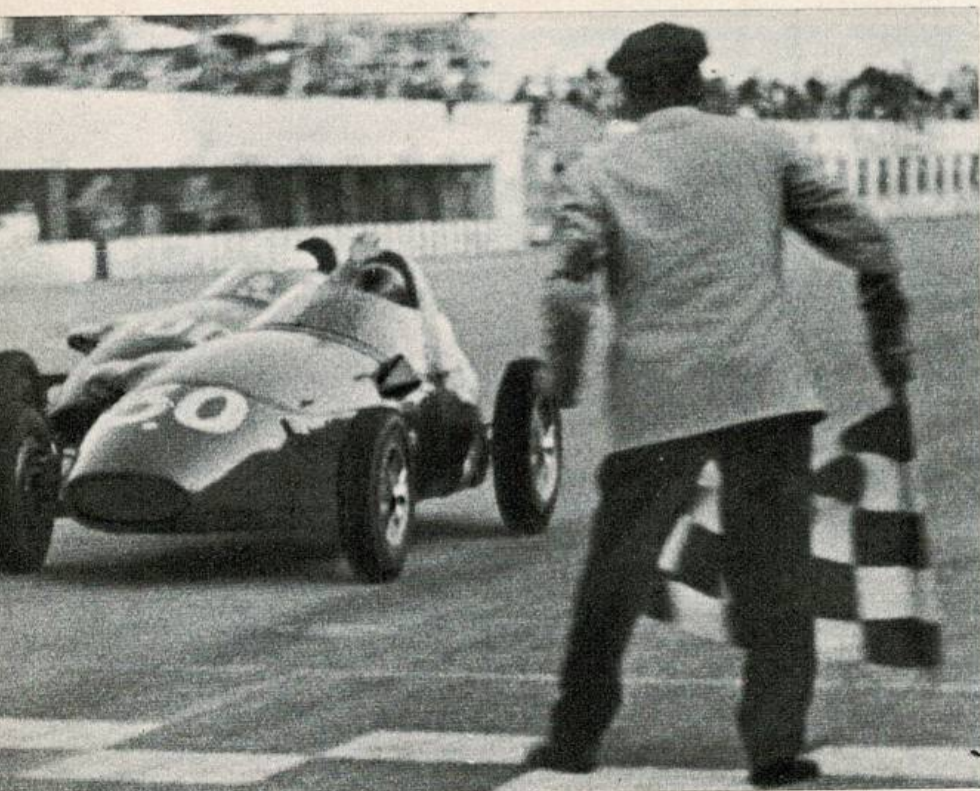
E' un peccato che la Lessolo-Alice non si faccia più; era una simpatica corsa in salita alla quale, per diversi anni — e senza che mai sia avvenuto il minimo incidente — si sono dati convegno piloti piemontesi, lombardi e liguri.

campionato, quasi 100 i partenti fra i quali nomi di alto valore nella « regolarità ». De Milano, Capra, Milone, Berio, Jetta Demcenko, « Henry », Cambieri, Milesi, « Zurlì », ecco alcuni piloti; Scuderia St. Ambroeus, Mediolanum, Jolly, Grifone, San Secondo, Madunina, Racing Club, San Giorgio, G. S. Ivrea e — imponente per numero — G. S. Fiat, ecco le Scuderie partecipanti.

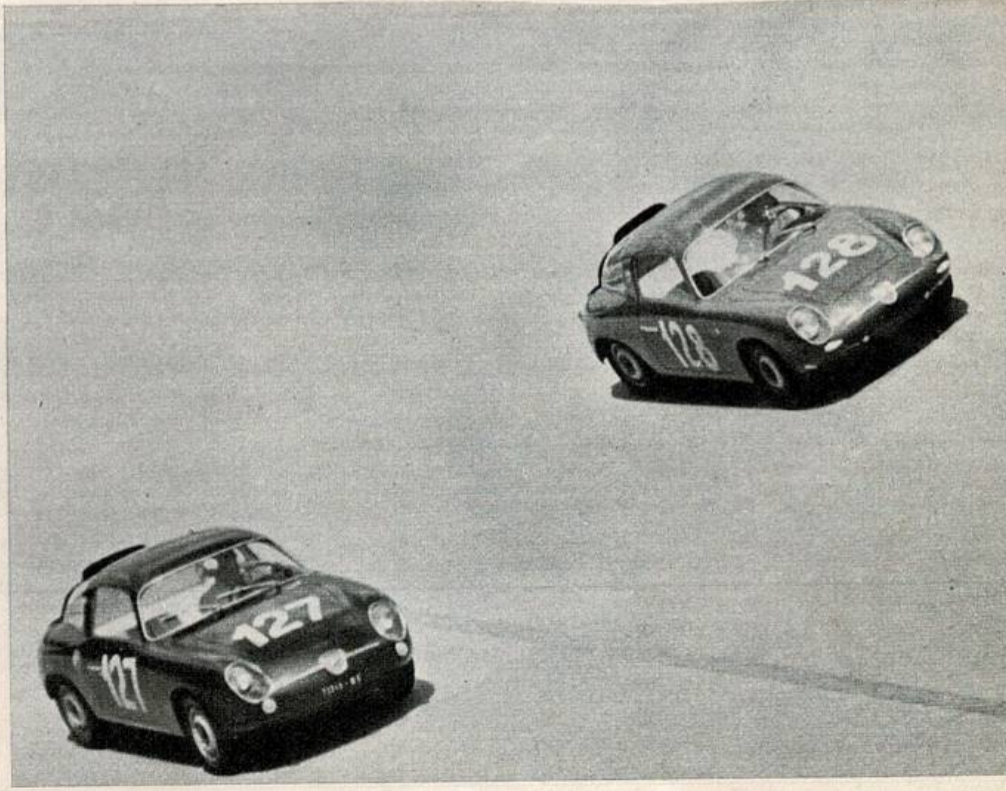
Ed ora ecco in breve il succo della gara. Un circuito di circa 70 chilometri da percorrersi due volte attraverso le cittadine già nominate: la prima volta in un tempo di 127"7, la seconda di 127"7.

forse gli organizzatori non avevano pensato è che si obbliga il passeggero ad indicare ed il pilota a riconoscere tutta la segnaletica stradale.

La parte del leone è stata fatta dal Gruppo Sportivo Fiat che ha piazzato tutti i suoi 19 piloti fra i primi venticinque in classifica, segno evidente di una preventiva preparazione perfetta (di chi erano tutti quei segnali rossi verniciati su pilastri, alberi e paracarri, a proposito?). Primo assoluto il signor Franco Zola del Gruppo Sportivo di Ivrea; logico e naturale che chi in quella zona abita conosca benissimo ogni curva, ogni strada e ogni



Crivellari su Stanguellini è riuscito a prevalere di un soffio proprio sul traguardo finale sul fiorentino Frescobaldi che pilotava una Stanguellini-Bardhal.



Sfrecchiano sulle curve sopraelevate della pista d'alta velocità le Fiat « Abarth-Zagato 750 Record Monza » — le prestigiose bialbero — di Prinoth e di Sala.