

LE VITTORIE

PIRELLI**I° CIRCUITO dell'IMPERO****LIDO DI ROMA**

11 Giugno 1939X-VII

Classe oltre 1500 cmc.:

1° PINTACUDA su **Alfa Romeo-PIRELLI "Stella Bianca"**
alla media di Km. 116,932

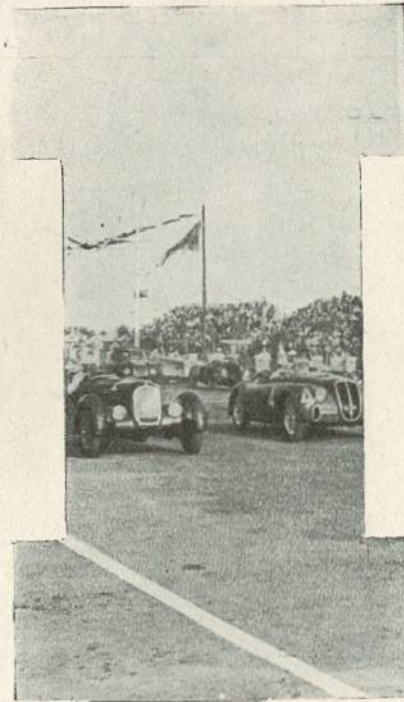
Classe fino a 1500 cmc.:

1° BELLUCCI su **Lancia Aprilia-PIRELLI "Stella Bianca"**
alla media di Km. 108,616

Classe fino a 1100 cmc.:

1° BERTANI su **Fiat-PIRELLI "Stella Bianca"**
alla media di Km. 105,773

Classe fino a 750 cmc.:

1° VENTURELLI su **Fiat-PIRELLI "Stella Bianca"**
*alla media di Km. 97,060***PIRELLI****"STELLA BIANCA"***Il pneumatico delle vittorie***IL****CIRCUITO**
dell'Impero

Eccò una bella battaglia affrontata e vinta per le migliori fortune dello sport automobilistico nazionale. Con questo primo Circuito dell'Impero, infatti, i camerati della Sede del RACI di Roma, che hanno la fortuna di avere alla testa quell'autentico uomo di sport che è il Consigliere Nazionale Galeazzo di Bagno, presidente del RACI Romano e Vice Presidente Generale dell'Ente, e come Direttore l'appassionato Cataldo, hanno, infatti, realizzato qualche cosa di meglio e di più di una semplice organizzazione sportiva come altre in Italia ve ne sono. Con questo Primo Circuito dell'Impero, su quel meraviglioso campo di gara che si è rivelato il Lido di Roma, i camerati della Sede del RACI dell'Urbe hanno anche infranto un incantesimo che sembrava dover precludere per sempre il ritorno dello sport automobilistico nella Capitale e gettate le solide basi per la ricostruzione di un edificio che in breve dovrebbe assumere carattere e proporzioni addirittura monumentali.

Era circa due lustri che Roma non aveva più avuta una manifestazione di velocità su circuito chiuso, dai tempi ormai tanto lontani, cioè, in cui, scomparso quel magnifico circuito stradale che fu noto sotto la denominazione di Circuito delle Tre Fontane, lo sport automobilistico romano mutò di ambiente e di sede per trasferirsi sulla ancor oggi esistente

Il cap. Bruno Mussolini si appresta a dare la partenza alle vetture di 750 e 1100 c.c. Sono con lui S. E. il Ministro Dino Alfieri ed il Marchese Galeazzo Guidi di Bagno, Vicepresidente del R.A.C.I. - Luigi Bellucci che ha conseguita una brillantissima vittoria tra le 1500 con l'Aprilia. - Carlo Pintacuda dopo aver conseguita la vittoria assoluta al I Circuito dell'Impero, con l'Alfa-Romeo 2500 S.S., viene complimentato dal Presidente della F.A.S.I., Furmanik.





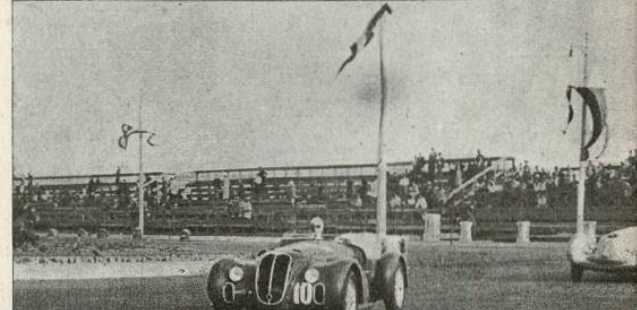
pista in cemento dell'aeroporto del Littorio. Da allora una pausa lunga e il silenzio di otto anni di pesante abbandono, che tuttavia, non poteva impunemente ancora durare.

Ed ecco questo circuito della rinascita e della ripresa; ed ecco immediato e facile e sorprendente il primo nuovo grande successo, con una gara che è stata tanto bella quanto interessante; con una marea di folla accalata ai bordi della strada di corsa, ricavata dai meravigliosi viali del Lido di Roma, fra il verde della pineta e al cospetto del gran mare di Roma; con un quadro organizzativo che è stato ad un tempo tanto grandioso quanto imponente ed esemplare. La folla sportiva romana, questa folla sportiva romana che si sarebbe anche potuta considerare ormai insensibile al fascino dello sport automobilistico da troppo tempo bandito e tenuto in disparte, questa folla sportiva romana, ebbene, crede ancora nelle manifestazioni dell'automobilismo sportivo, ne conosce il contenuto tecnico, ne apprezza il significato agonistico e sportivo, si esalta ancora e si diverte per il suo lato spettacolare. Se era dalla folla sportiva romana che si attendeva una dimostrazione di interesse e di gradimento e se era da questa dimostrazione che i camerati del RACI di Roma facevano dipendere la sorte delle edizioni a venire di questo Primo Circuito dell'Impero, oggi, a cose fatte, nessun dubbio è possibile e nessuna incertezza è lecita. Con questo Primo Circuito dell'Impero si sono veramente gettate le basi per le nuove grandi fortune dello sport automobilistico nell'Urbe.

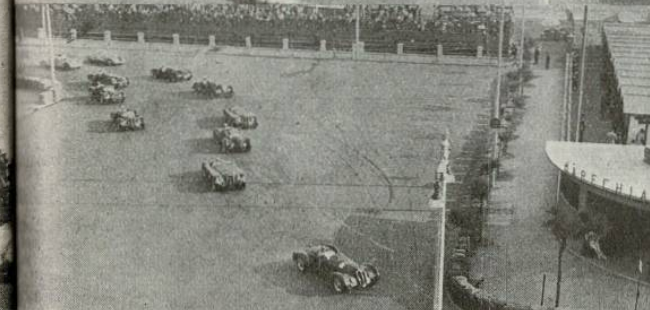
Sotto il punto di vista tecnico e sportivo il Primo Circuito dell'Impero che come sapete era una manifestazione di velocità su circuito chiuso riservata alle macchine della Categoria nazionale Vetture Sport, ha

Franco Bertani, vincitore con la Fiat tra le 1100, riceve all'arrivo le congratulazioni del Ministro Alfieri, accompagnato dal Cap. Furmanik, dal Comm. Ivo Magnani e dal Console Romagna, si interessa delle macchine concorrenti del via. - Alcune fasi del I Circuito dell'Impero: Un punto strategico in attesa del percorso. - La conclusione del duello Pintacuda-Filippone risoltosi

ottenuto un successo che è pari a quello propagandistico e organizzativo di cui s'è detto. Ripartite nelle quattro classi di cilindrata che la Categoria comprende, circa cinquanta vetture si sono presentate alla par-

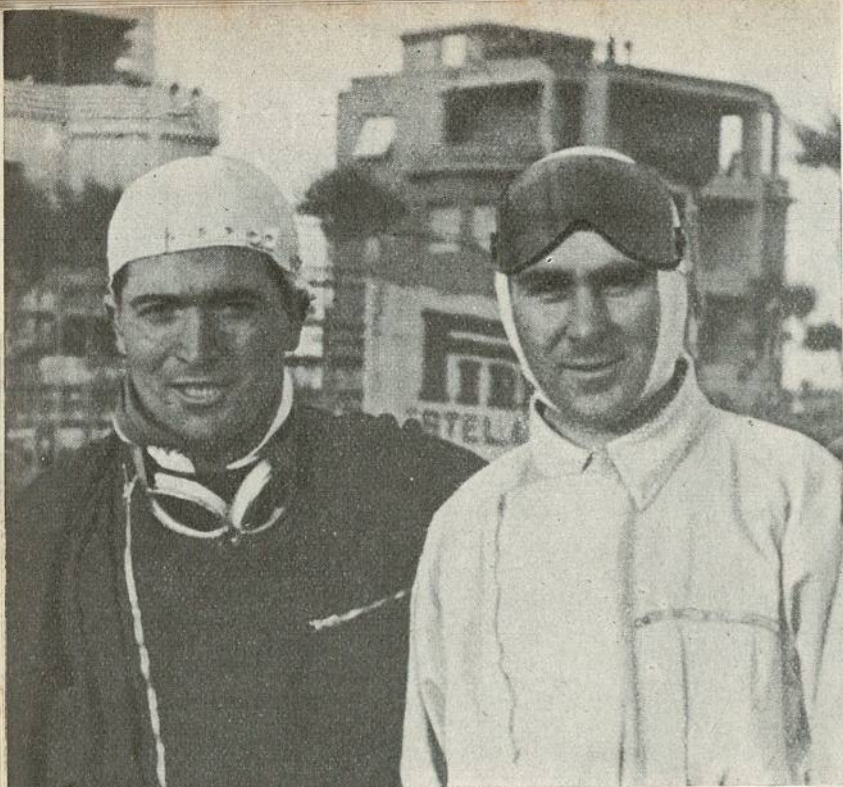


tenza: ventiquattro nella prima corsa riservata alle classi di cilindrata inferiore (fino a 750 cmc. e da 751 a 1100 cmc.) e ventitrè nella seconda corsa, riservate alle macchine fino a 1500 cmc. e da 1501 a 3000 cc.



Tutti i migliori specialisti della categoria e tutte le macchine più rappresentative avevano risposto, comunque, all'appello. Il Circuito dell'Impero si aprì con la corsa delle cilindrata inferiori, il plotone delle ventiquattro macchine partì in un serra serra impressionante, che la prima curva, duecento metri dopo il traguardo, non poté completamente districare. In testa, comunque, balzarono immediatamente i migliori, Baravelli, cioè, fra le macchine di 750 cmc. e Bertani fra quelle di 1100. Per un giro si poté anche pensare che Baravelli e Bertani, che sono un poco i mattatori delle rispettive classi, ancora una volta avessero gara facile e vinta. Errore. Ecco infatti dalla fila degli altri venire sotto due uomini decisi a giocare il tutto per tutto: Comirato fra le 1100, Venturelli fra le 750. I duelli che si accesero durarono per tutta la gara e non fu che al traguardo che la lotta poté considerarsi conclusa. Il risultato fu che mentre Bertani, impegnandosi a fondo poté contenere l'irruenza dell'attacco sferrato da Comirato, che talvolta arrivò, addirittura, a mettere il muso della sua vettura all'altezza di quello della macchina di Bertani, senza mai riuscire a passare oltre, fra Baravelli e Venturelli i ferri si scaldarono ancora di più. Prima fu in testa Baravelli, poi Venturelli passo, ma per poco perchè Baravelli lo riprese passando ancora davanti. Venturelli, un ragazzo di fe-gato sano, tornò all'attacco e passò ancora, parve cedere di nuovo al ritorno di Baravelli, poi decisamente se ne andò, metro per metro, s'intende, a prezzo di sforzi e di acrobazie da non dire.

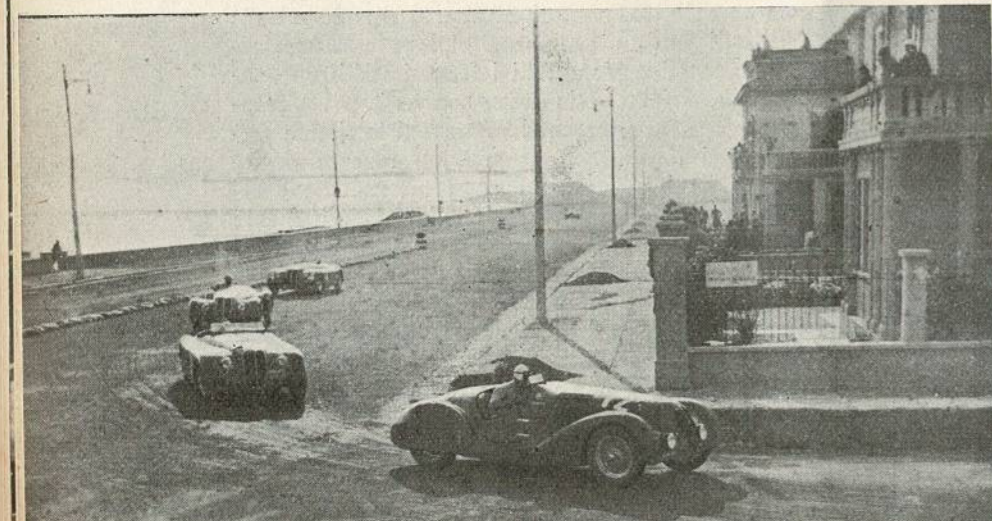
Quando partirono le ventitrè macchine delle classi maggiori la folla che il doppio duello Bertani-Comirato, Venturelli-Baravelli aveva letteralmente entusiasmato, era pronta a fare un tifo d'inferno. Il plotone anche questa volta s'avviò compatto e aveva presa la



Venturelli, impostosi brillantemente tra le 750, ed Oreste Cortesi, quarto di classe.

testa Filippone con la 2800 Fiat sport. Alle sue calca-gna incalzava, tuttavia, il grosso della muta inseguitrice composto di tutte Alfa Romeo 2500 sport. Fra i partenti mancava Aldrighetti, la cui vettura in prova s'era guastata. Il primo giro Filippone lo fece tutto in prima posizione e non fu che verso la fine che Pintacuda gli si fece sotto. Tanto sotto, anzi, da poter passare primo proprio all'imbocco della curva che immette al traguardo. Dietro, a distanze brevi, venivano tutti gli altri, fra i quali piloti come Cortese, Calamai, Rangoni, Danese, Balestrero, Leonardi, Cornaggia. Le « 1500 » facevano, invece, gara fra loro leggermente più staccate. In testa era il napoletano Bellucci e, subito dopo venivano Marelli e Lurani dell'Ambrosiana poi gli altri in gruppo. Tutto il secondo giro Filippone lo fece alla coda dell'Alfa Romeo di Pintacuda e pareva che fra i due si dovesse ripetere il duello delle cilindrate inferiori. Ma non fu così. Alla fine del giro, infatti, la macchina di Filippone s'arrestò di colpo per un guasto agli ingranaggi della distribuzione e Pinta-

Un gruppo di Alfa Romeo 2500 S.S. lungo il percorso.



cuda rimase solo in testa, ormai padrone del campo. Ormai padrone del campo fino a un certo punto, tuttavia; perchè dalle retrovie un pilota, infatti, se ne veniva avanti ad andatura sempre più forte, il fiorentino Calamai, un ragazzo che dimostrava, davvero, di saper il fatto suo e anche di più. Fatto si è che la distanza fra Pintacuda e Calamai, che intanto era riuscito a passare Cortese, lentamente andava calando, mentre, contemporaneamente, andava calando il tempo del primato sul giro sempre ad opera di Calamai. Pintacuda al momento buono reagì, stabilendo a sua volta il primato, ma Calamai non s'acquetò per questo. S'acquetò tanto poco, anzi, che all'ultimo dei dodici giri il primato sul giro fu ancora suo. Fra le « 1500 » Bellucci e Marelli per conto loro non erano stati da meno. Prima fu in testa Bellucci, ma poi Marelli passò. Bellucci si fece ancora sotto e Marelli tentò di difendersi alla brava, tenendo duro: fintanto che in una curva lo slancio accessivo lo portò a compiere una piroetta, innocua per il pilota e per la macchina, ma sufficiente perchè Bellucci passasse primo e non potesse venire oltre inquietato. Fra Marelli e Lurani si accese allora una parvenza di battaglia che tuttavia Lurani, alla sua prima corsa in circuito dopo l'incidente di Londra, non spinse alle estreme conseguenze, contentandosi di finire la gara terzo.

Queste in sintesi le appassionanti fasi del Primo Circuito automobilistico dell'Impero nel quale se la classe e l'esperienza di Carlo Pintacuda hanno avuto modo di imporsi ancora una volta sullo slancio e sulla generosità dei giovani, sono tuttavia proprio i giovani ad avere scritto le pagine migliori. Questi giovani guidatori della categoria sport che combattono con una decisione ammirevole, che hanno un coraggio da far paura, che cominciano anche a guidare, come si suol dire, con stile e con azione efficace, sono le nuove leve dello sport automobilistico nazionale. Venturelli, ad esempio, fu una autentica rivelazione fra le « topolino » e Baravelli non deve accampare scuse, se una volta tanto non ha vinto. Nella « 1100 » il classico Bertani ha dovuto sudar le sacramentali quattro camicie per tener in rispetto il buon Comirato, che ha fatta una gara semplicemente superba. Altro elemento degno di grande attenzione è il fiorentino Marchi, che si cela sotto lo pseudonimo di « Sette ». Ha dei numeri questo ragazzo, che è alla sua seconda gara! Ma l'uomo che ha veramente impressionato, il pilota che può davvero esser presentato come la rivelazione maggiore è il fiorentino Calamai vincitore recentissimo della Parma-Poggio di Berce-to, a Roma degno rivale di quell'autentico specialista che è Carlo Pintacuda. In Calamai c'è la stoffa del pilota di classe.

A gara finita Pintacuda lealmente non mancò di riconoscere che quei pochi secondi di vantaggio Calamai glieli aveva fatti davvero sudare.

Di altri piloti ancora si dovrebbe dire. Di Bellucci, ad esempio, e del giovane Ma-

relli, che in ogni gara migliora, di Cortese, che ebbe qualche noia di macchina, del sempre ottimo Rangoni, del giovane Leonardi e di tutti gli altri — fortunati — che profusero tutto il loro entusiasmo in questo Primo Circuito dell'Impero, ma lo spazio è un tiranno che non perdona.

La conclusione è che queste manifestazioni delle vetture sport nazionali sono davvero una autentica palestra per i giovani piloti. E' in queste serrate contese nelle quali la sensibilissima eguaglianza dei mezzi determina condizioni di lotta di una incertezza assoluta, che i giovani guidatori si formano come si suol dire le ossa.

Il successo totale che ha determinato, quindi, questo Primo Circuito dell'Impero va tenuto nella necessaria considerazione. Accanto al significato di questa ripresa in grande stile delle migliori tradizioni organizzative romane, v'è anche l'altro non meno importante che più sopra si è detto.

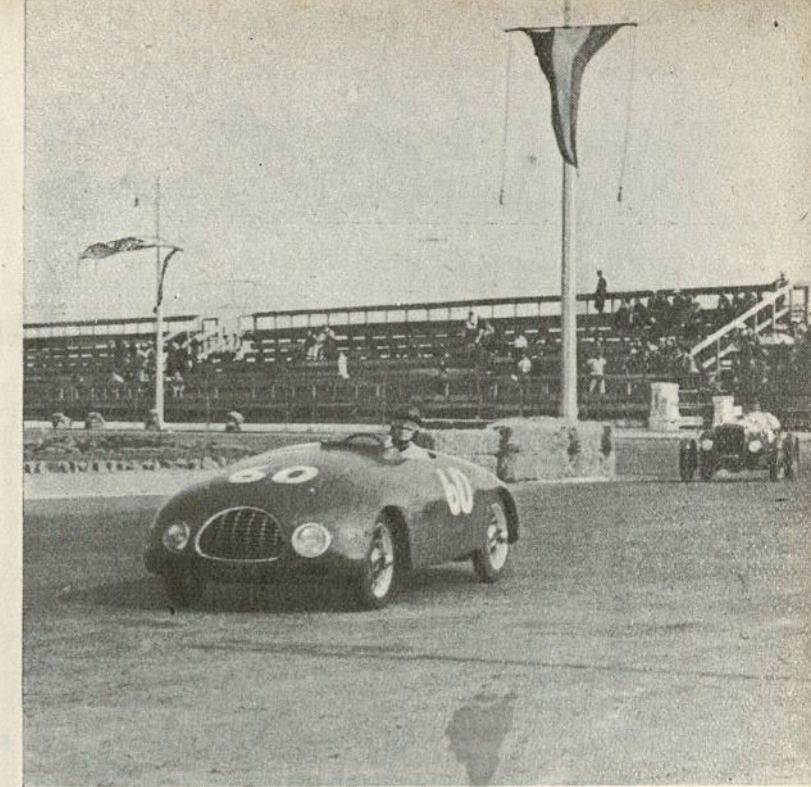
Al Primo Circuito dell'Impero, nella cornice imponente di folla, alte Autorità del Regime e dello sport hanno assistito. S. E. Alfieri, Ministro della Cultura Popolare infatti volle esser presente, assieme al Consigliere Nazionale Suppiej Vice Segretario del P.N.F., al Federale di Roma, al Consigliere Nazionale Galeazzo di Bagno, presidente del Comitato organizzatore.

Il CONI era rappresentato dal Gen. Tarabini, Vice Presidente, la FASI dal Presidente comm. Furmanik, il RACI dal Segretario generale ing. Magnani. Bruno e Vittorio Mussolini furono spettatori di tutta la gara. Il Capitano Bruno Mussolini fu, anzi, il mossiere della prima corsa e il dott. Suppiej, vice segretario del P. N. F., della seconda.

LE CLASSIFICHE:

Classe oltre 1500 cmc.: 1. Pintacuda Carlo, su Alfa-Corse che ha compiuto 12 giri del circuito, pari a Km. 121,584, in ore 1.2'23"1/5 media Km. 116,932; 2. Calamai Giosuè, su Alfa in ore 1.2'31"4/5; 3. Cortese Franco, su Alfa, in 1.3'38" e 3/5; 4. Rangoni Lotario, su Alfa, in 1.3'52"1/5; 5. Leonardi Michelangelo, su Alfa, in 1.3'54"4/5; 6. Balestrero Renato, su Alfa, in 1.6'36"2/5; 7. Cornaggia Giovan Maria, su Alfa, in 1.7'34"4/5. — Partiti 10; arrivati 7. — Giro più veloce: il 12. di Calamai in 5'8", media Km. 118,425.

Classe fino a 1500 cmc.: 1. Bellucci Luigi, su Lancia-Aprilia che ha compiuto i 12 giri del circuito in ore 1.7'9"4/5, pari alla media di Km. 108,616; 2. Marelli Angelo, su Lancia-Aprilia, in ore 1.7'39"; 3. Lurani Giovanni, su Lancia-Aprilia, in ore 1.7'48"1/5; 4. Jacazio Remy, su Lancia-Aprilia, in 1.8'39"; 5. De Martino Guido, su Lancia-Aprilia, in ore 1.9'50"3/5; 6. Grolla Lamberto, su Fiat 1500, in 1.11'17"1/5; 7. Bertolini Ettore, su Lancia-Aprilia, in ore 1.11'29"; 8. Gramolelli Guglielmo, su Fiat 1500, in 1.12'21". — Partiti 13; arrivati 8. — Giro



Franco Bertani, tallonato da Comirato, compie gli ultimi giri della sua prova vittoriosa.

più veloce: il 4. di Marelli in 5'31", media Km. 110,196.

Classe fino a 1100 cmc.: 1. Bertani Franco, su Fiat 1100 che ha compiuto i 10 giri del circuito del Lido, pari a chilometri 101,329 in 57'28"4/5, pari alla media oraria di chilometri 105,773; 2. Comirato Alberto, su Fiat 1100, in 57'37"4/5; 3. « Sette », su Fiat 1100, in 59'9"; 4. Catanese Alfonso, su Fiat 1100, in 58'25"2/5; 5. Todini Oreste, su Fiat 1100, in ore 1.0'57"2/5; 6. Palmieri Giacomo, su Fiat 1100, in ore 1.2'17"; 7. Carrieri Vincenzo su Fiat 1100, in ore 1.2'41"3/5. — Partiti 14; arrivati 7. — Giro più veloce: il 9. di Bertani in 5'39"1/5, media Km. 107,539.

Classe fino a 750 cmc.: 1. Venturelli Mario, su Fiat, che ha compiuto i 10 giri del circuito del Lido in ore 1.2'38", pari alla media di Km. 97,060; 2. Baravelli Giulio, su Fiat, in ore 1.2'43"; 3. Garzi Alberto, su Fiat, in 1.4'35"; 4. Cortesi Oreste, su Fiat, in 1.4'46"1/5; 5. Leonardi Sesto, su Fiat, in 1.5'34"4/5; 6. Sertorio Mario, su Fiat, in 1.6'2"1/5; 7. Gurgo Salice Ermanno, su Fiat, in 1.7'42"3/5. — Partiti 10; arrivati 7. — Giro più veloce: il 7. di Venturelli, in 6'06"1/5, media Km. 99,597.

I figli del Duce, frammisti al pubblico, assistono allo svolgimento della corsa.

