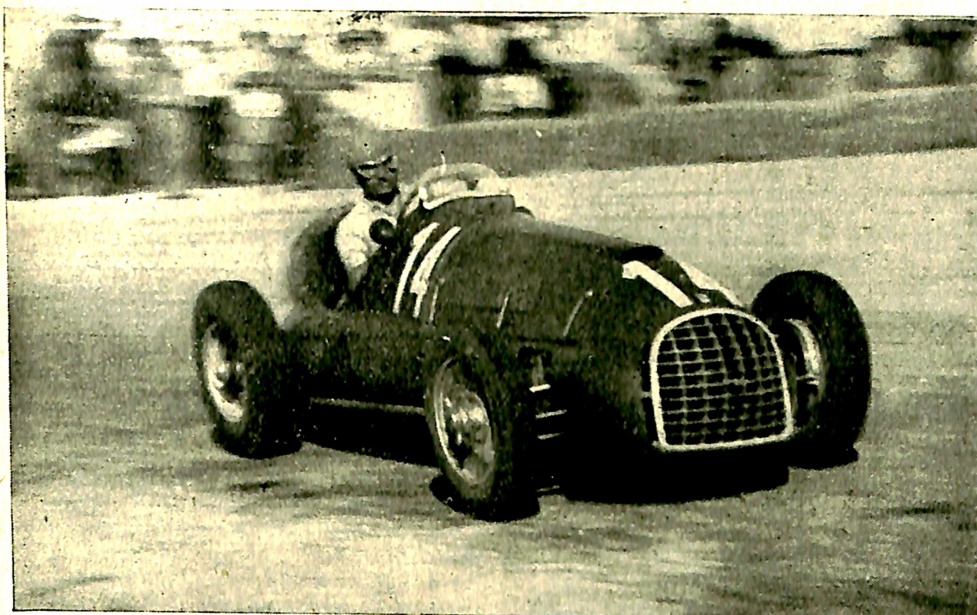




Alberto Ascari ha debuttato a Bari al volante della Ferrari vincendo da campione.

Nel perenne ricordo di Achille Varzi e per la "Coppa della Fratellanza,"

Tutti i records battuti. -
Le peripezie di Villoresi e
di Landi, i grandi sfortunati della giornata.

Alberto Ascari è primo nel III G. P. Bari che consacra l'eccellenza delle Ferrari F. 2

Fra tanti circuiti più o meno cittadini che deliziano lo sport automobilistico nazionale in questo ancora agitato dopo guerra, uno ve ne è, per certo, che merita una particolare attenzione. Questo circuito è quello sul quale si svolge da tre anni ormai il Gran Premio di Bari, che è cittadino, perchè si snoda nella immediata periferia della bella capitale pugliese; che è comodo per lo spettatore e spettacolare, giacchè è per due terzi lungo l'arco del mare che esso corre, a svolte variate e veloci e per il resto è in rettilineo, un rettilineo lungo il quale le macchine possono saettare alla velocità più alta che esse possono sviluppare ma che è anche quel che si dice un circuito autentico e non un percorso da gincana. Fra i piloti il circuito di Bari ha, anzi, una sua classificazione tecnica definita: esso è considerato infatti per dirla nel gergo di questi uomini che amano le sintesi e le semplificazioni, un circuito da «risorsa». La quale espressione sta semplicemente a significare che il Circuito di Bari è un circuito difficile e che vi sono difficoltà che possono graduare esattamente i valori, curve insomma che a seconda della decisione con la quale si affrontano possono determinare quei distacchi nel tempo sul giro che alla fine portano a una graduatoria esatta e a una netta differenziazione.

Esatto. E' veramente un circuito difficile, tecnicamente e sportivamente,

quello di Bari, sufficientemente lungo come sviluppo, su strade sufficientemente larghe, almeno nella parte più sinuosa, di fondo sufficientemente levigato e regolare, sufficientemente veloce sì da permettere una velocità media nell'ordine di 115-120 Km. all'ora: insomma un circuito sul quale veramente si corre in ogni momento, senza quelle evoluzioni esclusivamente acrobatiche che sono proprie di altri tracciati meno completi e di meno ampio respiro. Un bel circuito, ecco tutto.

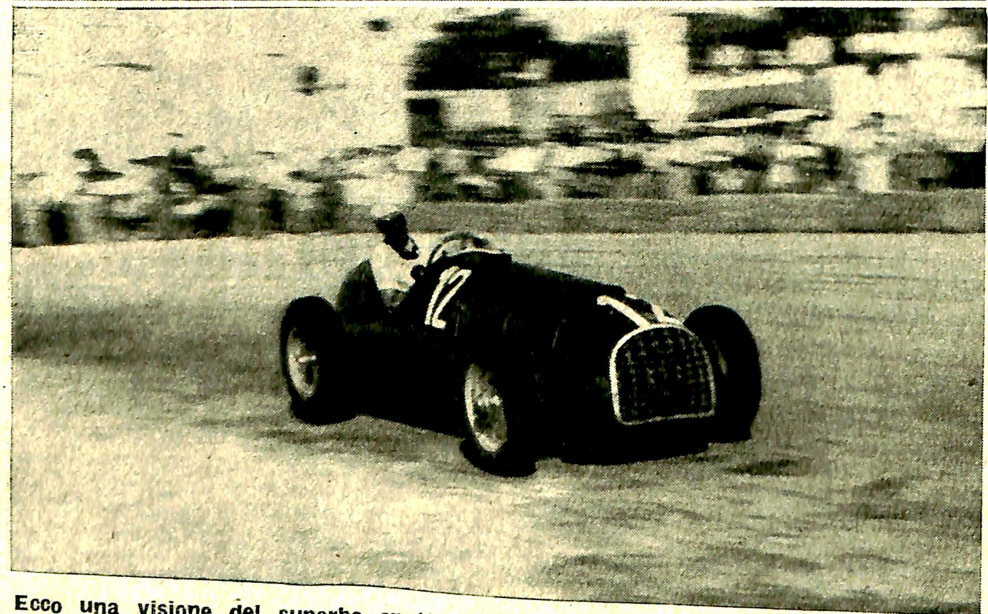
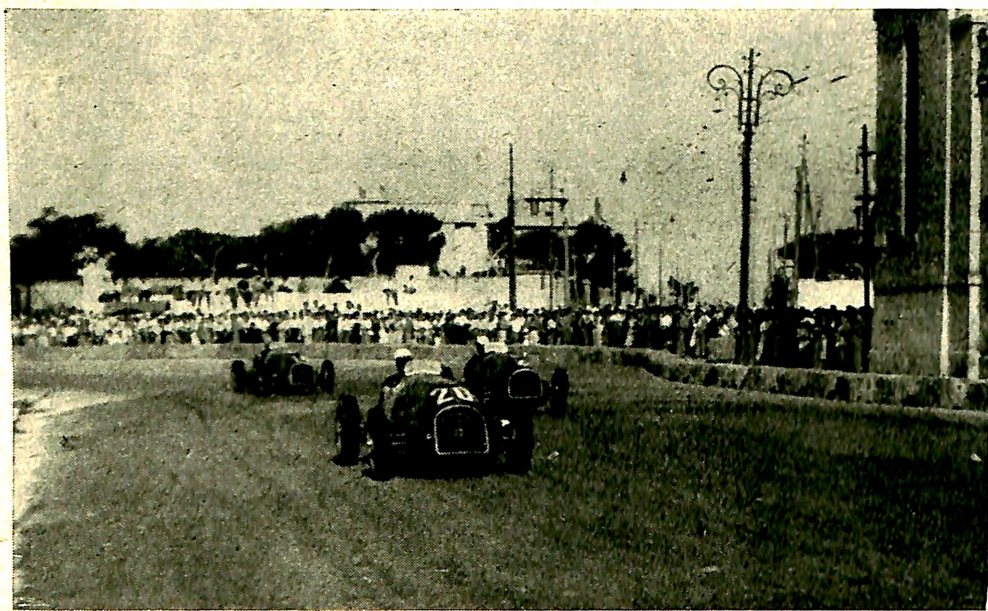
Ora era in questo quadro tecnicamente e sportivamente tanto pregevole che gli appassionatissimi dirigenti l'A. C. di Bari, ai quali si deve se oggi lo sport automobilistico nelle regioni del basso Adriatico non si è fermato a Pescara, teatro per tanti anni di grandi competizioni motoristiche, avevano chiamato a raccolta le case e i piloti per la terza edizione della loro bella gara, tenuta a battesimo nel 1947 da quel grande campione che è stato Achille Varzi.

Un altro motivo si era aggiunto quest'anno ed aveva un valore e un significato tra simbolico e sentimentale, quella «Coppa della Fratellanza» istituita di comune accordo fra gli Automobile Clubs di Milano e di Bari, fra il circuito del Levante e il G. P. dell'Autodromo, fra il Nord e il Sud, una volta tanto marcianti a braccetto verso un ideale comune.

In tali condizioni il successo, evidentemente, non poteva mancare, così

come in pratica, del resto, non è mancato, malgrado le difficoltà del momento che sono grandi, malgrado la crisi che travaglia con evidenza sempre maggiore lo sport automobilistico italiano nel settore industriale della produzione di vetture da competizione, malgrado la rarefazione delle macchine della Formula 2, la concomitanza di altre manifestazioni similari all'estero, malgrado tutto, insomma, verrebbe proprio la voglia di dire.

Non fu merito piccolo quello dell'A. C. di Bari di non volersi dare per vinto. Alla fine risultò che a Bari erano presenti indistintamente le macchine più efficienti della Formula 2, che sono in sostanza le Ferrari e che al volante di queste vetture figurassero i piloti più rappresentativi del momento, dal grande Villoresi reduce dai successi di Bruxelles, Lussemburgo e Roma al rientrante Alberto Ascari, per la prima volta al volante di una Ferrari, dal brasiliano Chico Landi il vincitore del II G. P. di Bari all'irruente Bonetto grande rivale del pilota carioco, dal classeggiante Cortese al solidissimo Biondetti, reduce dal trionfo nella ultima Mille Miglia, dal giovane promettentissimo Vallone. Poi v'erano il coriaceo Comotti, l'ottimo Musmeci, l'inglese Moore e un bel gruppetto di piloti della classe 1100 cc., dallo specialista Bernabei, al tenace Capelli Ovidio, dal florido Cornacchia al combattivo Raffaelli eccetera eccetera. Mancavano soltanto gli argenti-



Ecco una visione del superbo spettacolo offerto a Bari dalla lotta del gruppetto di testa: in questa fase conduce Bonetto seguito da Villoresi e da Cortese. - Sotto, Franco Cortese, stilista sempre perfetto, ha conseguito sul Circuito di Bari una brillantissima affermazione classificandosi al secondo posto.

ni Fangio e Campos, ma in coscienza non si poteva dar torto per una assenza che tecnicamente era giustificata da una ragione piuttosto consistente: la mancanza delle vetture avariate troppo seriamente a Roma.

Comunque, fu in queste condizioni che la gara prese l'avvio davanti a una gran folla (che restava tale anche se doveva risultare poi che la maggior parte aveva creduto suo dovere non munirsi di biglietto per quella specie di punto d'onore che sembra essere comune, purtroppo, a molti spettatori italiani) e che fin dalle prime battute lasciò intendere che nella giornata si

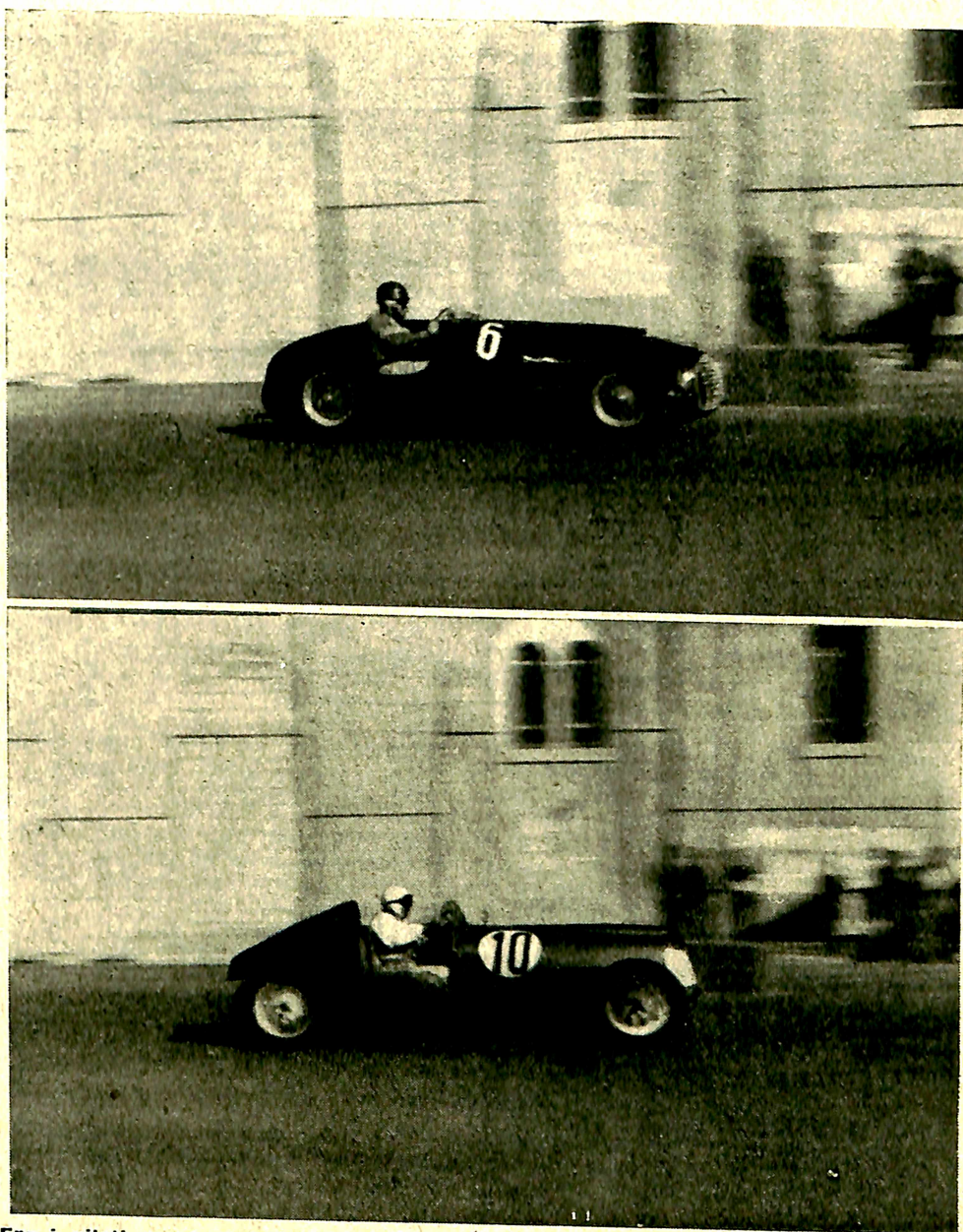
Imponente davvero appariva lo schieramento delle cinque Ferrari ufficiali. Ecco le vetture che ad una ad una sotto l'occhio vigile di Giberti vengono condotte sulla linea di partenza.



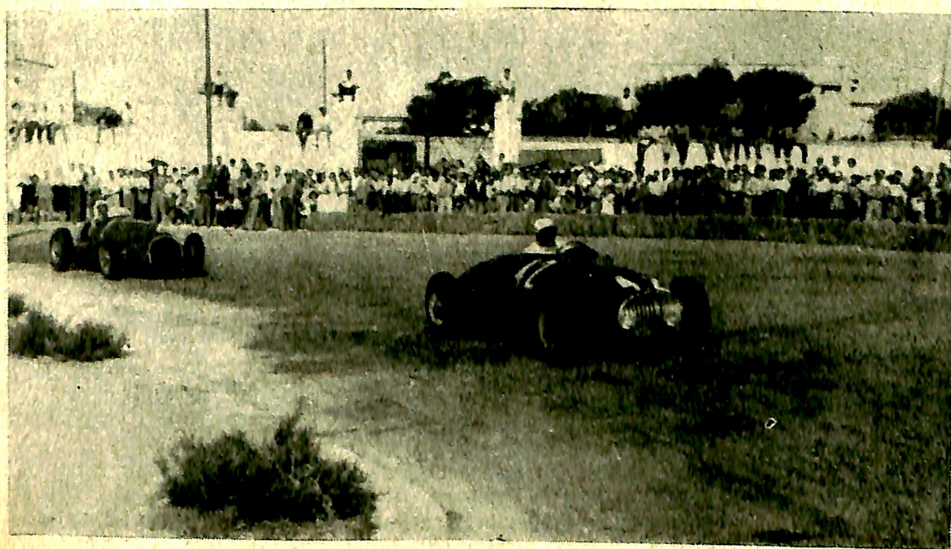
sarebbe combattuto senza quartiere fra i piloti di punta, anche se tutti al volante di uno stesso modello di vettura, anzi proprio per questo motivo, ciascuno dei cinque piloti delle *Ferrari* F.2 monoposto puntando evidenterissimamente al successo personale. Al via i più pronti furono Bonetto ed Ascari, che filarono in testa. Landi e Villoresi seguirono quasi appaiati e quinto, in ordine, veniva Cortese, poi Biondetti tallonato da Vallone entrambi su *Ferrari* biposto, poi l'inglese Moore con una *O.M.B.*, poi Comotti. poi Bernabei, primo fra le 1100 con la *Cisitalia*, poi Cornacchia con la *OSCA* e Capelli Ovidio con una *Fiat* Stanguellini, infine gli altri. La velocità di marcia apparve subito elevatissima, al di sopra, addirittura, di quella del record sul giro appartenente ad Achille Varzi fin dal 1947. Dopo qualche giro Villoresi superò Landi che tuttavia lo seguì come un'ombra. Dopo qualche altro giro Villoresi si accodò a Bonetto ed Ascari trascinando nel gruppetto anche Landi. Cominciò allora una fase piena di movimento e di continue inversioni di posizioni. I quattro piloti di testa presero a rincorrersi e a superarsi l'un l'altro e fu uno spettacolo che trascinò all'entusiasmo la folla. Volta a volta furono primi Ascari, poi Villoresi, poi Bonetto, poi ancora Villoresi, poi Landi, poi ancora Ascari e così via. Così via fino al momento nel quale anche Cortese riuscì di accodarsi ai quattro di punta. Cortese andò in testa, addirittura, portando un po' di scompiglio. Ma Bonetto e Ascari fecero presto a tornare primi. Le cinque macchine correvano comunque assieme ed era uno spettacolo pieno veramente di interesse e di emozione. Poi la selezione prese ad operare inesorabile. Il primo a fermarsi fu Villoresi per un breve conciliabolo con i meccanici e il rifornimento di carburante. Si era verso il trentesimo giro e ne mancavano cinquanta alla fine. Quando ripartì Villoresi aveva 47 secondi di distacco dai primi. Dieci giri dopo il distacco era ridotto a 32" e nessuno degli altri si era ancora fermato per rifornire. Villoresi era dun-

que più che mai in gara. Ma la cattiva sorte del campione italiano non si era ancora manifestata appieno. Infatti fu al 42. giro che non si sa bene da dove sbucò sul rettilineo d'arrivo un cane terrorizzato dalle urla della folla e dai tentativi effettuati affinché la povera bestia abbandonasse la strada di corsa. Inutile: anzi peggio che inutile. Con tanta gente che urlava al bordo della strada il povero animale come impazzito non sapeva evidentemente dove andare. E intanto passavano le macchine lanciate in piena corsa e furono attimi tremendi di apprensione. Alla fine chi ne andò di mezzo oltre il cane, fu Villorosi che all'uscita della curva che immette sul rettilineo del traguardo si trovò davanti l'animale e non poté che investirlo. Fu la fine della povera bestia, ma anche della corsa di Villorosi per rottura del radiatore.

Si respirò perchè l'incidente poteva aver più gravi conseguenze, ma la corsa aveva perduto il suo protagonista di centro. Poi fu la volta di Landi a subire uno strano destino. Era fermo al box per rifornimento, l'ottimo Chico, e attendeva di risalire al volante della macchina, allorché a seguito di un urtone un meccanico che stava porgendogli da bere andò a colpirlo con la bottiglia proprio nell'occhio destro. Landi rimase come intontito, con una ferita aperta dalla quale zampillava il sangue. Fu giocoforza sostituirlo per qualche tempo e fu Villorosi che ne prese il posto fino alla fine. In testa, nel frattempo, erano rimasti in tre: Ascari, Bonetto e Cortese. Bonetto fu il primo a fermarsi per rifornire e nell'operazione fu un poco maldestro fermando «lungo», ripartendo, fermando ancora un po' «lungo», insomma perdendo tempo. Poi toccò a Cortese, che fece al contrario un ottimo rifornimento e da ultimo ad Ascari, il quale un po' perchè si era prima dell'arresto al box staccato di forza da Cortese, un po' per la fermata del rivale aveva circa un minuto di vantaggio. Ascari rifornì di carburante e cambiò entrambe le ruote posteriori. Quando ripartì, Cortese passava lan-



Fra i piloti meno quotati, Vallone è quello che indubbiamente si è maggiormente distinto ed il suo quinto posto subito dopo i grandi assi, corrisponde ad una vera affermazione. - Sotto l'inglese Moore con la grossa O.M.B. si è difeso come meglio ha potuto terminando la gara al 7° posto.



ciato. La vittoria, in altre parole, era in pallio fra i due. Fu in questa ultima fase che Ascari fece vedere chi è. Riprese in un giro Cortese e una volta in testa se ne andò in modo irresistibile: prima tre secondi, poi otto, poi quindici, venti, trenta fino a superare ancora il minuto di anticipo. Al 65 giro Ascari compì anche la prodezza del giro più veloce. Gli ultimi quindici giri non ebbero storia: Ascari vinceva in maniera impeccabile, Cortese mirava a conservare, riuscendo nell'intento, il secondo posto malgrado il ritorno di Bonetto, Villorosi, destina-

Franco Cornacchia ha fatto ammirare ai pugliesi le brillantissime doti di velocità e stabilità della O.S.C.A. e senza una buona dose di sfortuna avrebbe conseguito una affermazione migliore. In questa nostra illustrazione sta per essere doppiato da Villorosi.

to peraltro ad essere tolto di classifica per irregolarità nella sostituzione di Landi del quale non era la riserva designata, finiva quarto, quinto Vallone rimasto solo dopo il ritiro di Biondetti per rottura del radiatore, sesto l'inglese Moore regolare come un orologio, settimo Musmeci, ottavo Capelli, nono Cornacchia dopo una movimentata vicenda di entrambi. E fu la fine.

Nell'insieme una bella e interessante gara e una meritata vittoria di quell'autentico campione che è Alberto Ascari che al rientro dopo l'incidente subito alla Gavea ha dimostrato di non aver perduto nulla di quella che è la sua autentica classe. A Bari Ascari ha, con tutta evidenza, riproposto la sua candidatura ai maggiori allori internazionali. A parte la facilità dell'azione, che è sorprendente, Ascari è una specie di torrello dalla infinite risorse atletiche.

Non gli costa fatica correre. Ed anche lo sforzo nervoso sembra in Ascari essere ridotto al valore più basso tanta è la calma, la placidità verrebbe voglia di dire, che lo assistono in ogni momento. Fra tutti per certo Ascari alla fine era il meno affaticato. Ed erano stati ben 427 i Km. della corsa, su un circuito che non da respiro. Dopo di Ascari è piaciuto ancora una volta Villorosi, il cui stile è di una morbidezza che incanta. Villorosi è meno tetragono di Ascari, ma la sua azione appunto perchè stilisticamente perfetta è non meno continua. Anche Cortese fece una bella corsa, con metodo, con sicurezza, con calma. Bonetto è più impetuoso di tutti, ma va forte veramente. Deve soltanto controllarsi, trascinato come è da un carattere che non soffre indugi. Ma ha tante qualità che verrà certamente anche la sua giornata. Landi infine fu pari alla sua fama: fu pari ai migliori fintanto che fu in gara e stabili dopo Ascari il miglior tempo sul giro. Ha classe l'ottimo Chico! Di Vallone si è detto: è giovane, ma va veramente forte e bene. Biondetti lottò con la tradizionale tenacia, ma la macchina cedette; altrettanto fece Comotti fintanto che fu in gara. L'inglese Moore non è un asso, ma fece buone cose. Fra i piloti delle 1100 il più veloce fu per certo Bernabei il romano che, dopo Taruffi, ha più classe. Aveva corsa vinta ormai e finì fuori strada un giro prima della fine della corsa delle 1100. Un salto da far paura con conseguenze fortunatamente modeste. Restarono allora in corsa Cornacchia e Capelli. Cornacchia aveva nella *Oscar* la macchina più veloce e complessivamente migliore e sembrava avviato a una facile vittoria. Ma per un equivoco del meccanico rimase fermo 35 minuti al box credendo di avere rotta una valvola. Si trattava, invece, della rottura dell'isolante di una candela. Ripartì e finì in bellezza. Anche Capelli ebbe la sua avventura. Ruppe il fermo di una molla di un bilanciamento. Riparò e ripartì riuscendo a finire. Al termine 34 secondi correvano fra Capelli e Cornacchia. Ma la *Oscar* aveva fatto vedere una netta superiorità



Chico Landi è popolarissimo a Bari e pertanto il suo abbandono per la classica « bottiglia in fronte » ha addolorato i suoi ammiratori. Qui lo vediamo (a destra) prima della gara con a fianco l'organizzatore argentino Pedro Santalucia grande amico degli italiani.

come macchina; infinitamente più stabile e forse anche più veloce.

Nel comportamento delle *Ferrari F. 2* monoposto dicono i fatti: cioè la media generale che sfiorò i 117 Km. all'ora, il record sul giro a oltre 121 Km. all'ora, la resistenza funzionale ammirabile, consacrata nell'arrivo di quattro vetture su cinque partite mentre la quinta fu posta fuori gara per l'in-

vestimento del cane. Sono macchine arrivate ormai al loro optimum funzionale queste *Ferrari F. 2*: e intorno ad esse in circuiti che si possono veramente definire tali v'è ormai il vuoto, un vuoto che sarà ben difficile colmare.

Alla corsa hanno assistito il Ministro Lombardo, il Presidente dell'ACI Principe Caracciolo e le alte personalità baresi. Erano presenti anche diversi brasiliani arrivati da Rio e da S. Paolo per incoraggiare Landi e per consegnare la Coppa Brasile. C'era Pedro Santalucia, i colleghi Ancona Lopez e Filippaldi e diversi altri.

La gara ebbe una buona organizzazione, merito dell'A. C. Bari presieduto dall'Avv. Chieco e Castagneto ne fu il Direttore accorto e autorevole.

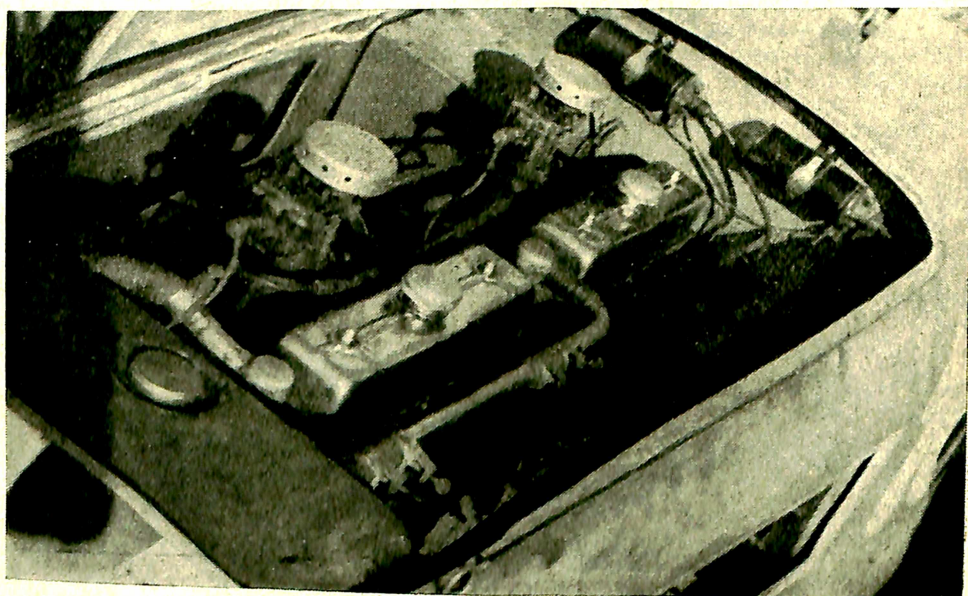
Il via fu dato dalla vedova di Achille Varzi e fu una nota gentile di accorato rimpianto per il campione che tenne a battesimo questa gara. Una bella giornata insomma, conclusa con una simpatica cerimonia per la premiazione che consentì all'A. C. di Bari di essere signorilmente gentile con tutti. Il che quando non vi sono eccezioni è cosa di tutto rilievo.

CORRADO FILIPPINI

(Fotografie di Corrado Millanta).

Ordine d'arrivo: 1. Alberto Ascari, *Ferrari*, 427 Km. in 3.39'25"4, media Km. 116,811; 2. Cortese, *Ferrari*, in 3.40'20"2; 3. Bonetto, *Ferrari*, 3.41'03"; 4. Villorosi-Landi, *Ferrari* (fermato al 78. giro); 5. Vallone, *Ferrari* (fermato al 74. giro); 6. Musmeci, *Maserati* (fermato al 71. giro); 7. Moore, *O. M. B.* (fermato al 70. giro); 8. Capelli *Fiat-Stanguellini*, giro più veloce: Ascari in 2'34"5 media Km. 121,875.

BIZZARIE COSTRUTTIVE



Il tecnico meridionale Monaci non è nuovo a realizzazioni di questo genere e non ha stupito alla recente corsa di Roma la comparsa di questa sua macchina da 2000 cc. equipaggiata da due motori Fiat 1100 ridotti nella cilindrata e piazzati in tandem.