

IL 1° CIRCUITO DI CASERTA

15 Aprile

Il primo Circuito Automobilistico che Napoli ha organizzato, ha coronato degnamente gli sforzi dei benemeriti organizzatori, e l'entusiasmo della folla che si è riversata in masse imponenti sul Circuito, da Napoli, da Caserta, da S. Maria C. V. e da tutti i borghi attraversati dal carosello rombante. Diciamo il primo circuito perchè, se la nostra memoria ben ci assiste, soltanto nel lontano 1921 a Napoli fu tentato un Circuito per automobili, che prese il nome pomposo di Circuito dei Campi Flegrei.

Il primo circuito, la prima corsa che avesse dignità di vera corsa è stata quella di Caserta, alla quale, sinceramente, non poteva arridere successo più lusinghiero.

Folla e folla disciplinatissima anche nel suo entusiasmo, sulle prode dei campi ubertosi, aggrappate ai costoni del Monte Tifata, a gara ad affollare i balconi di S. Maria, S. Angelo in Formis, S. Leucio, spettacolose tribune naturali dalle quali si poteva vivere in tutta emozione il passaggio dei bolidi saettanti.

Assieme alla folla, che si è portata a Caserta con tutti i mezzi, in interminabili carovane automobilistiche, stipando fino all'inverosimile i treni, ha vinto la sua grande battaglia anche l'Automobile Club di Napoli che ha saputo preparare un ambiente così perfetto per la prima edizione della sua gara, da ricevere i complimenti più entusiastici dei concorrenti, meravigliati delle condizioni stradali, della organizzazione, dell'ordine pubblico, di tutto.

Questa gara non soltanto ha dato vita ad un importante avvenimento sportivo, non soltanto ha fatto una preziosa propaganda motoristica in tutta la regione, ma è valsa anche a migliorare la viabilità dei dintorni di Caserta.

In effetti non soltanto le strade del circuito sono state rifatte e completamente bitumate, ma anche tutte le strade di accesso, e per prima la... famigerata Napoli-Caserta sono state completamente rimesse a nuovo. In una parola sono irriconecibili.

Anche di questo va il merito al barone Federici, al conte Viti, al cav. Marino di Marzo, a Gino Orlando, al duca Avati e agli altri valorosi organizzatori napoletani che così brillantemente hanno debuttato nella prima grande manifestazione partenopea.

Naturalmente un voto di plauso va a tutte le autorità provinciali, finalmente, per virtù del fascismo, anch'esse sportive...

Tecnicamente tre note salienti si desumono dalle classifiche e dallo svolgimento della corsa. La media alta del vincitore sull'intero circuito e quella altissima del giro più veloce; il trionfo di una macchina di bassa cilindrata ma che deriva da un tipo di corsa; e la prima affermazione italiana di una macchina americana.

Due grandi rettilinei che facevano parte della prima metà del circuito hanno certo molto favorito il raggiungimento di alte velocità; ma la severa salita dei Gradilli e l'angusto corridoio terminale attraverso S. Lencio ed Ercole erano difficoltà tali che si prevedeva una media inferiore di quella segnata dal vincitore. E in verità circa 95 Km. all'ora su un circuito che comprende solo 21 Km. e 500 m. per giro sono rispettabili.

Il giro più veloce è stato compiuto dallo stesso vincitore ad una velocità di oltre 115 Km. all'ora!

Brunori ha vinto con la 1500 Maserati. Pochi sono stati coloro che hanno rilevato come la 1500 bolognese, che ha superato agevolmente macchine di tutte le cilindrature, avesse ben poco di macchina da turismo. Naturalmente, in grazia del recentissimo ordinamento delle vetture da turismo, mediante due parafanghi e una capotina, la 1500 Maserati di corsa con compressore era diventata una... macchina in regola. Del resto erano in gara anche molte altre vetture che di turismo avevano solo il nome.

Abbiamo voluto mettere bene in chiaro questo aspetto

non per sminuire di un millesimo il valore della vittoria della macchina creata da Alfieri Maserati, tanto maggiore in quanto Brunori è alle sue prime prove di latitudine della formula creata da quest'anno per le macchine da turismo, che minaccia di fare di questa una doppietta della categoria di corsa.

Terzo ed ultimo rilievo: la prima vittoria di una macchina americana. Vittoria impreveduta, nella sua clamorosa e clamorosa perchè Caruso, sulla Chrysler, si è anche secondo assoluto.

Valore di macchina, regolarissima, e vittoria di un tanto quanto il dilettante fiorentino, allievo preferito di Materassi (a Caserta nella nuovissima veste di pilota) ha bei « numeri ».

La gara è stata assai interessante e vivace per la sua brevità. In verità i 12 giri sono passati in un baleno, visti intensamente dalla folla immensa.

Nella massima categoria, dopo un primo giro di Cassisch, ritardato al quinto giro per aver dovuto registrare i freni e il compressore della sua grossa cilindrata, era Caruso che si imponeva al comando. Avati doveva cedere il passo alla marcia del fido e al 4. giro si fermava per aver fusa una bronzina.

Pintacuda dopo un primo giro fortunoso, cadde alle candele, e si dava ad un superbo inseguimento. Ma un giro in un pauroso dietro-front rovinava una ruota e la gara.

Contro Caruso, partito in testa della sua categoria, scatenava la lotta a distanza dei migliori piloti della categoria.

Particolarmente seguito dalla folla era l'attacco di pari che non aveva difficoltà a staccare i suoi concorrenti delle tre litri e a passare all'inseguimento di Caruso nel duello a distanza Campari riusciva in un solo giro a superare di pochi secondi il suo avversario. Ma era di nuovo in ritardo; al 9. si fermava a cambiare le candele. Da questo momento Campari era virtualmente tagliato fuori. All'11. giro, perdurando i fastidi della vecchia Alfa Targa Florio, troppo affrettatamente ritirata per la gara, preferiva ritirarsi.

Vinceva così, la tre litri, continuando nella sua regolarissima, l'avv. Perretti, un simpatico e valoroso pilota che pilotava una O.M. Mille Miglia dell'anno scorso.

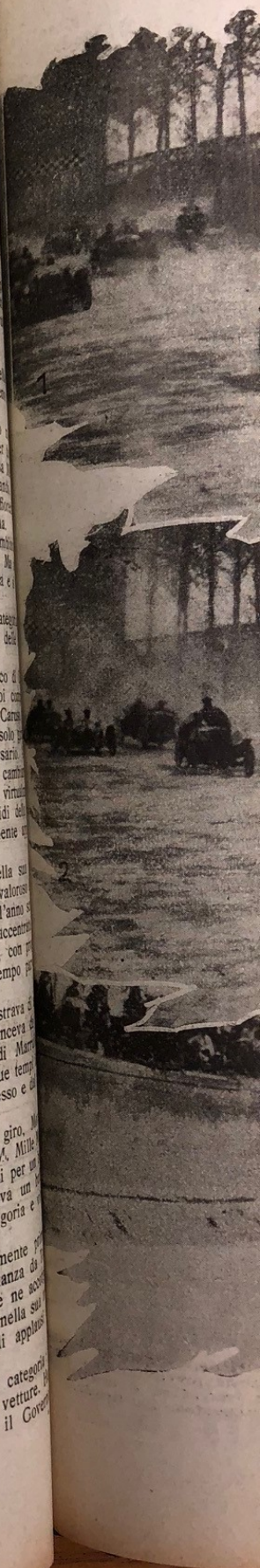
Intanto, mentre l'attenzione della folla era accentrata sulla lotta delle grosse cilindrature, si sviluppava, con una vivacità inesorabile, quella che in un primo tempo pareva sorpresa della giornata. Quella di Brunori.

Nelle 1100 Fagioli fin dai primi giri, dimostrava la sua Salmson perfettamente a punto, e vinceva la sua categoria precedendo la macchina gemella di Materassi le due napoletanissime Camen, le originali due vetture dal costruttore Esposito, e pilotate da lui stesso e dal cipe Sirignano.

Nelle due litri, ritirato Maggi al primo giro, che pilotava, come Rosa, la recentissima O.M. Mille Miglia, dopo tre brillanti giri, era costretto a ritirarsi per un guasto alla scatola del cambio, che perdeva un tempo. Rosa si poneva così al comando della categoria e vinceva come voleva, senza forzare.

Nelle litro e mezzo Brunori era nettamente primo nella categoria fin dal primo giro, seguito a distanza da Avati. Al quinto giro, senza che quasi la folla se ne accorgesse, Brunori era primo assoluto. E, continuava nella sua magnifica compiendo gli ultimi giri tra gli applausi scintillanti della folla.

Le macchine sono partite a gruppi di categorie, due minuti una categoria. Sono partite 39 vetture. Il via S. E. Castelli, che rappresentava il Governo



1° CIRCUITO DI CASERTA

15 Aprile

Automobilistico che Napoli ha organizzato per gli stori dei benemeriti organizzatori della folla che si è riversata in tutto il Circuito, da Napoli, da Caserta, da tutti i borghi attraversati dal carosello del primo circuito perché, se la nostra città, soltanto nel lontano 1921 a Napoli, per automobili, che prese il nome del Campi Flegrei.

La prima corsa che avesse dignità di quella di Caserta, alla quale, sinceramente, si attendeva un grande successo, si è svolta nel suo entusiasmo, in una gara di prim'ordine, con una folla di spettatori, aggrappati ai costoni dei balconi di S. Maria, ad affollare i balconi di S. Maria, S. Leucio, spettacolose tribune naturali, a vivere in tutta emozione il passaggio di una gara di prim'ordine.

La gara è stata assai interessante e vivace nella sua brevità. In verità i 12 giri sono passati in un baleno, visti insieme dalla folla immensa.

Nella massima categoria, dopo un primo giro minaccioso di Cafilisch, ritardato al quinto giro per aver dovuto registrare i freni e il compressore della sua grossa Mercedes sei litri, era Caruso che si imponeva al comando. Anche Avati doveva cedere il passo alla marcia del fiorentino, e al 4. giro si fermava per aver fusa una bronza.

Pintacuda dopo un primo giro fortunoso, cambiava le candele, e si dava ad un superbo inseguimento. Ma al 7. giro in un pauroso dietro-front rovinava una ruota e si ritirava.

Contro Caruso, partito in testa della sua categoria, si scatenava la lotta a distanza dei migliori piloti delle altre categorie.

Particolarmente seguito dalla folla era l'attacco di Campari che non aveva difficoltà a staccare i suoi compagni delle tre litri e a passare all'inseguimento di Caruso. Ma nel duello a distanza Campari riusciva in un solo giro, al 7., a superare di pochi secondi il suo avversario. All'8. era di nuovo in ritardo; al 9. si fermava a cambiare le candele. Da questo momento Campari era virtualmente tagliato fuori. All'11. giro, perdurando i fastidi della sua vecchia Alfa Targa Florio, troppo affrettatamente approdatata per la gara, preferiva ritirarsi.

Vinceva così, la tre litri, continuando nella sua gara regolarissima, l'avv. Perretti, un simpatico e valoroso dilettante che pilotava una O.M. Mille Miglia dell'anno scorso.

Intanto, mentre l'attenzione della folla era accentrata sulla lotta delle grosse cilindrate, si sviluppava, con progressiva intensità, quella che in un primo tempo parve la sorpresa della giornata. Quella di Brunori.

Nelle 1100 Fagioli fin dai primi giri, dimostrava di avere la sua Salmson perfettamente a punto, e vinceva da gran signore precedendo la macchina gemella di Marrullo, e le due napoletanissime Camen, le originali due tempi ideate dal costruttore Esposito, e pilotate da lui stesso e dal principe Sirignano.

Nelle due litri, ritirato Maggi al primo giro, Morandi che pilotava, come Rosa, la recentissima O.M. Mille Miglia, dopo tre brillanti giri, era costretto a ritirarsi per un banale guasto alla scatola del cambio, che perdeva un bullone.

Rosa si poneva così al comando della categoria e vinceva come voleva, senza forzare.

Nelle litro e mezzo Brunori era nettamente primo di categoria fin dal primo giro, seguito a distanza da Tonini. Al quinto giro, senza che quasi la folla se ne accorgesse, Brunori era primo assoluto. E, continuava nella sua marcia magnifica compiendo gli ultimi giri tra gli applausi scroscianti della folla.

Le macchine sono partite a gruppi di categoria: ogni due minuti una categoria. Sono partite 39 vetture. Ha dato il via S. E. Castelli, che rappresentava il Governo.

non per sminuire di un millesimo il valore della bella vittoria della macchina creata da Alfieri Maserati (valore tanto maggiore in quanto Brunori è alle sue prime armi) ma per richiamare l'attenzione di chi di dovere sulla troppe latitudine della formula creata da quest'anno per le macchine da turismo, che minaccia di fare di questa categoria un doppione della categoria di corsa.

Terzo ed ultimo rilievo: la prima vittoria di una macchina americana. Vittoria impreveduta, nella sua categoria e clamorosa perché Caruso, sulla Chrysler, si è piazzato anche secondo assoluto.

Valore di macchina, regolarissima, e vittoria di pilota, inquantochè il dilettante fiorentino, allievo prediletto di Materassi (a Caserta nella nuovissima veste di aiutante) ha dei « numeri ».

La gara è stata assai interessante e vivace nella sua brevità. In verità i 12 giri sono passati in un baleno, visti insieme dalla folla immensa.

Nella massima categoria, dopo un primo giro minaccioso di Cafilisch, ritardato al quinto giro per aver dovuto registrare i freni e il compressore della sua grossa Mercedes sei litri, era Caruso che si imponeva al comando. Anche Avati doveva cedere il passo alla marcia del fiorentino, e al 4. giro si fermava per aver fusa una bronza.

Pintacuda dopo un primo giro fortunoso, cambiava le candele, e si dava ad un superbo inseguimento. Ma al 7. giro in un pauroso dietro-front rovinava una ruota e si ritirava.

Contro Caruso, partito in testa della sua categoria, si scatenava la lotta a distanza dei migliori piloti delle altre categorie.

Particolarmente seguito dalla folla era l'attacco di Campari che non aveva difficoltà a staccare i suoi compagni delle tre litri e a passare all'inseguimento di Caruso. Ma nel duello a distanza Campari riusciva in un solo giro, al 7., a superare di pochi secondi il suo avversario. All'8. era di nuovo in ritardo; al 9. si fermava a cambiare le candele. Da questo momento Campari era virtualmente tagliato fuori. All'11. giro, perdurando i fastidi della sua vecchia Alfa Targa Florio, troppo affrettatamente approdatata per la gara, preferiva ritirarsi.

Vinceva così, la tre litri, continuando nella sua gara regolarissima, l'avv. Perretti, un simpatico e valoroso dilettante che pilotava una O.M. Mille Miglia dell'anno scorso.

Intanto, mentre l'attenzione della folla era accentrata sulla lotta delle grosse cilindrate, si sviluppava, con progressiva intensità, quella che in un primo tempo parve la sorpresa della giornata. Quella di Brunori.

Nelle 1100 Fagioli fin dai primi giri, dimostrava di avere la sua Salmson perfettamente a punto, e vinceva da gran signore precedendo la macchina gemella di Marrullo, e le due napoletanissime Camen, le originali due tempi ideate dal costruttore Esposito, e pilotate da lui stesso e dal principe Sirignano.

Nelle due litri, ritirato Maggi al primo giro, Morandi che pilotava, come Rosa, la recentissima O.M. Mille Miglia, dopo tre brillanti giri, era costretto a ritirarsi per un banale guasto alla scatola del cambio, che perdeva un bullone.

Rosa si poneva così al comando della categoria e vinceva come voleva, senza forzare.

Nelle litro e mezzo Brunori era nettamente primo di categoria fin dal primo giro, seguito a distanza da Tonini. Al quinto giro, senza che quasi la folla se ne accorgesse, Brunori era primo assoluto. E, continuava nella sua marcia magnifica compiendo gli ultimi giri tra gli applausi scroscianti della folla.

Le macchine sono partite a gruppi di categoria: ogni due minuti una categoria. Sono partite 39 vetture. Ha dato il via S. E. Castelli, che rappresentava il Governo.

Al Circuito di Caserta



Al Circuito di Caserta

RTA

Il valore della bella vittoria di Maserati (valore alle sue prime armi) di dovere sulla troppa quest'anno per le macchine di questa categoria.

La vittoria di una macchina, nella sua categoria Chrysler, si è piazzata, e vittoria di pilota, allievo prediletto di prima veste di aiutante).

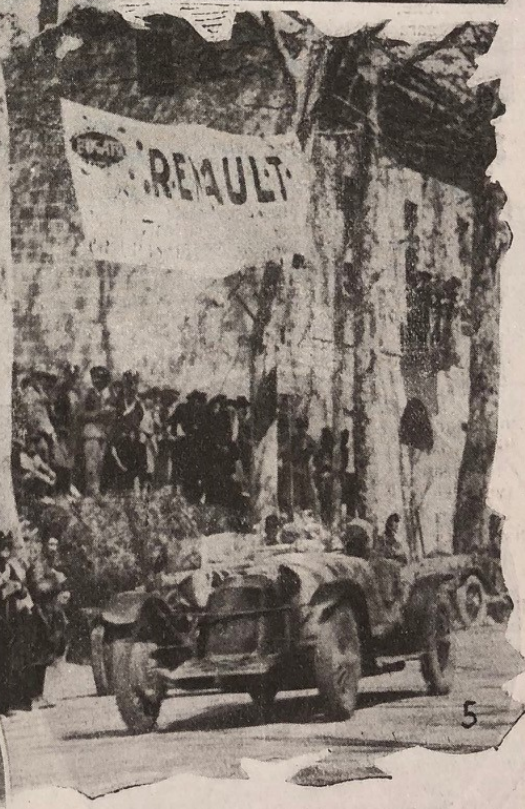
... e vivace nella sua ...
... in un baleno, vis-
... un primo giro minac-
... giro per aver dovuto
... della sua grossa Merce-
... neva al comando. An-
... marcia del fiorentino,
... una bronzina.
... fortunoso, cambiava le
... inseguimento. Ma al 7.
... va una ruota e si rit-
... nella sua categoria, si
... gliori piloti delle altre
... era l'attacco di Cam-
... care i suoi compagni
... mento di Caruso. Ma
... va in un solo giro, al
... suo avversario. All'
... armava a cambiare le
... pari era virtualmente
... do i fastidi della sua
... affrettatamente appron-

... ando nella sua gara
... atico e valoroso dile-
... glia dell'anno scorso.
... lla era accentrata sul-
... luppava, con progres-
... primo tempo parve la
... nori.
... dimostrava di avere
... , e vinceva da gran-
... della di Marrullo, e
... nali due tempi ideate
... lui stesso e dal prin-

... primo giro, Morandi
... a C.M. Mille Miglia
... ritirarsi per un banale
... perdeva un bullone
... categoria e vinceva

... nettamente primo di
... distanza da Tonini
... la se ne accorgesse
... a nella sua marcia
... a gli applausi scro-

... di categoria: ogni
... 39 vetture. Ha dato
... va il Governo.



- 1 - La partenza delle macchine della cat. 2000 cmc.
- 2 - La partenza delle macchine della cat. 1500 cmc.
- 3 - L'arrivo di Caruso.
- 4 - Fagioli primo della cat. 1100 cmc.
- 5 - L'arrivo di Brunori su Maserati.

(Foto Carbone - Lastre Cappelli).



- 1 - La parte
- 2 - La parte
- 3 - L'arrivo
- 4 - Fagioli
- 5 - L'arrivo

Hanno funzionato egregiamente da cronometristi il conte Placido de Sangro, Damiani e l'ing. Linch. Il barone Federici, Presidente dell'Automobile Club di Napoli, per diretta designazione, rappresentava anche il R.A.C.I. e la C. S. dell'Automobile Club d'Italia.

Felice Scandone.

LE CLASSIFICHE:

Classifica generale: 1. Brunori su *Maserati*, impiegando ore 2,43'27"3/5 a percorrere i Km. 258 del percorso, ad una media oraria di Km. 94,702; 2. Caruso su *Chrysler* in 2,45'29"4/5; 3. Tonini su *Maserati* in 2,47'48"2/5; 4. Rosa su *O.M.* in 2,51'20"; 5. Bucchetti su *Ansaldo* in 2,59'19"; 6. Forte su *Alfa Romeo* in 3,0'53"; 7. Cattisch su *Mercedes* in 3,1'2"; 8. Fagioli su *Salmson* in 3,5'6"1/5; 9. Perretti su *O.M.* in 3,10'5"4/5; 10. Matrullo su *Salmson* in 3,13'24".

CLASSIFICA PER CATEGORIA:

Categoria oltre i 3000 cmc.: 1. Caruso su *Chrysler* in ore 2,45'29"4/5, alla media di Km. 93,536 all'ora; 2. Caflisch su *Mercedes* in 3,1'2". — Ritirati: Testa al 1. giro; Avati al 4.; Pintacuda all'8. - Partiti cinque: arrivati due.

Categoria fino a 3000 cmc.: 1. Perretti su *O.M.* in ore

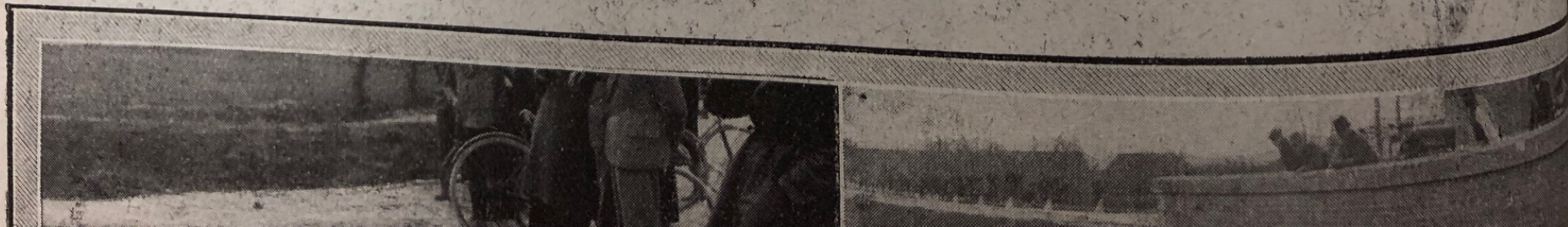
3,10'5"4/5, alla media di Km. 81,441 all'ora. — Partiti sei: arrivati uno.

Categoria fino a 2000 cmc.: 1. Rosa su *O.M.* in ore 2,51'20", alla media di Km. 90,345 all'ora; 2. Berretta su *Bugatti* in 2,59'19"; 3. Berretta su *Bugatti* in 3,0'53"; 4. Liguori su *O.M.* in 3,32'36"2/5. — Ritirati: Morandi al 1. giro; Maggi al 2.; Firpo al 2.; Morandi Sorrentino al 9. - Partiti nove: arrivati quattro.

Categoria fino a 1500 cmc.: 1. Brunori su *Maserati* in ore 2,43'27"3/5, alla media di Km. 94,702 all'ora (assoluto); 2. Tonini su *Maserati* in 2,47'48"2/5; 3. Collino su *Alfa Romeo* in 3,0'53"; 4. Arrivabene su *Bugatti* in 3,19'28"; 5. Monaci su *Bugatti* in 3,22'3"4/5. — Ritirati: Collino al 1. giro; Zucchi al 2.; Sileoni all'8.; Berretta all'11. - Partiti nove: arrivati cinque.

Categoria fino a 1100 cmc.: 1. Fagioli su *Salmson* in ore 3,5'6"1/5, alla media di Km. 83,637; 2. Matrullo su *Salmson* in 3,13'24"; 3. Esposito su *Camen* in 3,29'7"2/5 e 2/5; 4. Sirignano su *Camen* in 3,29'7"2/5. — Ritirati: Marcolini al 1. giro; De Martis al 3.; Buttari al 5.; Alicandri al 10.; Lamberti fermato al 10. giro. - Partiti dieci: arrivati quattro.

Documenti della tragica fine di Pietro Bordino



Hanno funzionato egregiamente da cronometristi il conte Placido de Sangro, Damiani e l'ing. Linch.

Il barone Federici, Presidente dell'Automobile Club di Napoli, per diretta designazione, rappresentava anche il R.A.C.I. e la C. S. dell'Automobile Club d'Italia.

Felice Scandone.

LE CLASSIFICHE :

Classifica generale : 1. Brunori su *Maserati*, impiegando ore 2,43'27'' $\frac{3}{5}$ a percorrere i Km. 258 del percorso, ad una media oraria di Km. 94,702; 2. Caruso su *Chrysler* in 2,45'29'' $\frac{4}{5}$; 3. Tonini su *Maserati* in 2,47'48'' $\frac{2}{5}$; 4. Rosa su *O.M.* in 2,51'20''; 5. Bucchetti su *Ansaldo* in 2.59'19''; 6. Forte su *Alfa Romeo* in 3.0'53''; 7. Cattisch su *Mercedes* in 3,1'2''; 8. Fagioli su *Salmson* in 3,5'6'' $\frac{1}{5}$; 9. Perretti su *O.M.* in 3,10'5'' $\frac{4}{5}$; 10. Matrullo su *Salmson* in 3,13'24''.

CLASSIFICA PER CATEGORIA :

Categoria oltre i 3000 cmc. : 1. Caruso su *Chrysler* in ore 2,45'29'' $\frac{4}{5}$, alla media di Km. 93,536 all'ora; 2. Cattisch su *Mercedes* in 3,1'2''. — Ritirati : Testa al 1. giro;