

Il brasiliano Chico Landi nuovamente vittorioso a Bari nel Gran Criterium Sport

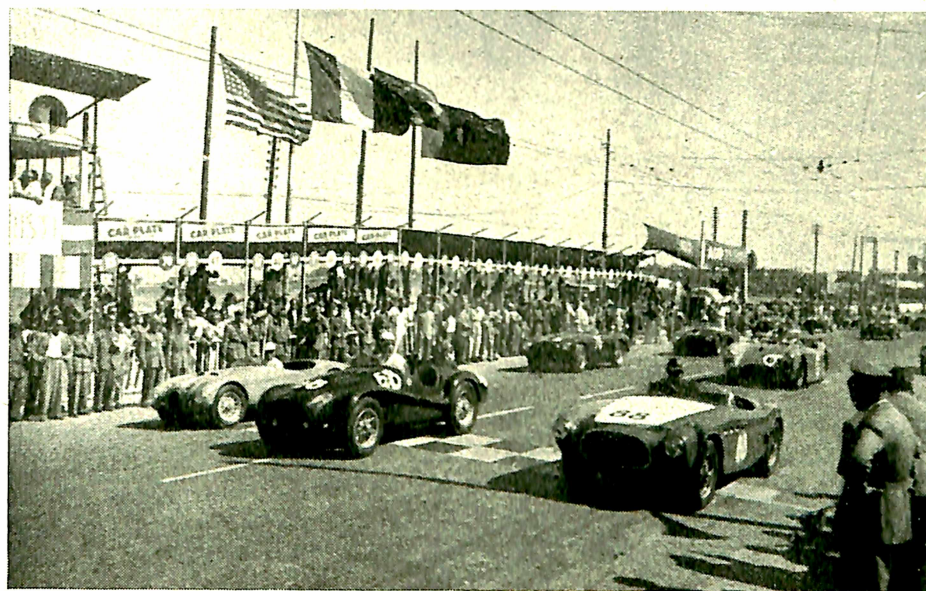
La decisione di rinunciare alla «Formula 2» e organizzare una corsa per Vetture Sport venne presa dalla Commissione Sportiva dell'Automobile Club Bari in piena stagione, quando cioè pareva ormai certo che una

to delle 3 gare, disputate il giorno 28 settembre in presenza di un foltilissimo pubblico.

Poichè ben 26 concorrenti — di cui 11 alla guida di vetture 2 litri — hanno preso la partenza nella classe ol-

Landi e Castellotti sembravano avere più o meno le stesse possibilità ed erano i favoriti mentre tra le 2000 cmc. incerta era la lotta fra Diego Capelli sulla *Fiat 8 V* ed i «ferraristi». Per una strana combinazione, il vincitore assoluto, Chico Landi, è giunto — come nel 1948 — anche quest'anno a Bari in treno, senza vettura e rassegnato a fare la parte di spettatore, ed anche quest'anno, dopo lunghe trattative, gli infaticabili organizzatori sono riusciti a procurare all'ultimo momento una vettura al piccolo Brasiliano, con la quale egli ha saputo ripetere l'exploit di 4 anni fa. Si trattava di una 2300 cmc. Ferrari della Scuderia Cotrone, vecchia ma in perfetta efficienza, che è bastata in ogni caso a Landi per battere d'autorità i suoi avversari, dotati di mezzi decisamente superiori. La classe del vincitore ha compiuto quello che può sembrare un miracolo, se si tiene conto della differenza di potenza (più o meno a parità di peso) esistente tra la *Ferrari* 2300 cmc. e le ultimissime 2715 cmc. Ha vinto in ogni caso il migliore, l'uomo cioè che su questo percorso si è dimostrato padrone assoluto del suo mezzo, l'unico pilota che abbia veramente sfruttato al 100% la sua vettura durante la corsa. Significativo anche il fatto che una *Ferrari* di tipo sorpassato sia ancora oggi in grado di superare una prova del genere, il che dimostra una volta di più l'eccellenza di questo tipico prodotto italiano.

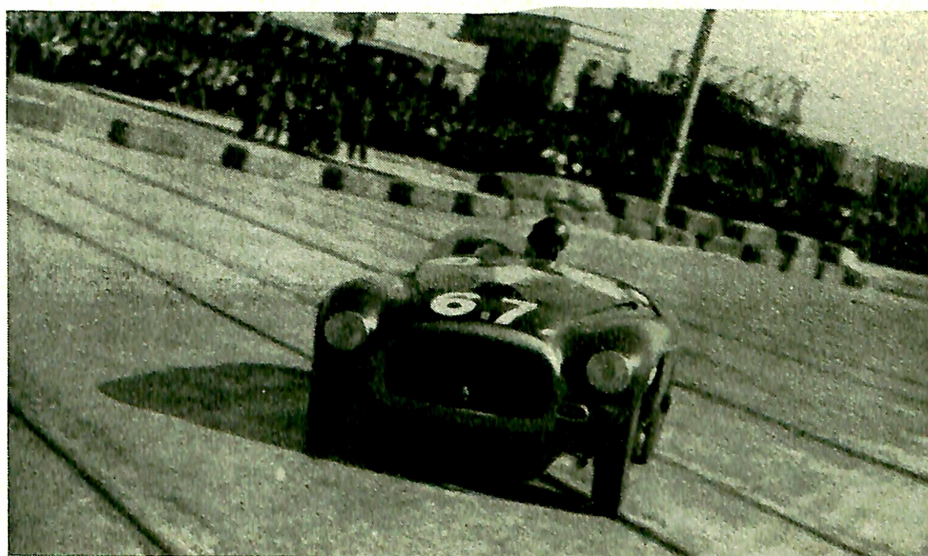
Se Landi ha tagliato per primo il traguardo, un altro uomo però — e



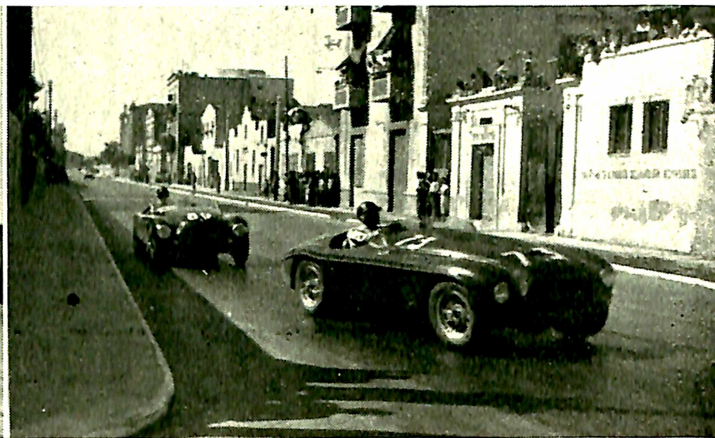
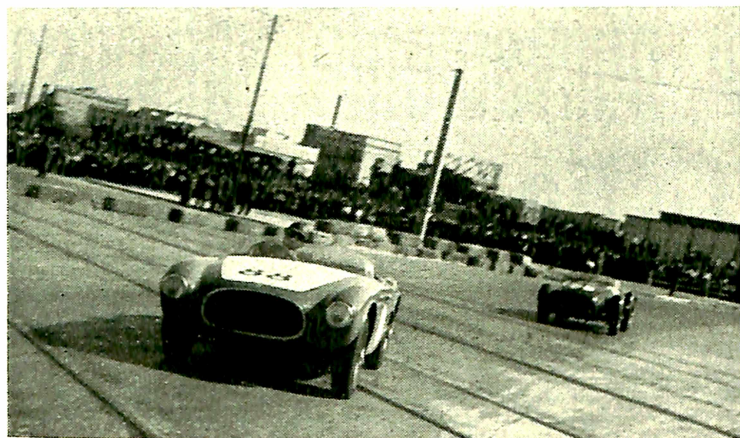
Le bandiere di quattro nazioni garriscono festosamente al vento dell'Adriatico mentre si lanciano sulla pista le vetture della massima classe per la più accanita contesa della giornata.

ininterrotta, monotona serie di facili vittorie di *Ferrari* facesse perdere ogni interesse ai cosiddetti «Grands Prix». E non furono gli unici, gli organizzatori di Bari, ad adottare, od esaminare una soluzione del genere: a Montecarlo, ad esempio, si seguì la stessa strada, a Barcellona si rinunciò addirittura — in attesa di una stagione più interessante — al famoso «Pena Rhin», mentre — per la verità anche a Milano si era esaminata verso la fine di Giugno la possibilità di organizzare alla data del Gran Premio d'Italia una grande corsa per Vetture Sport, anziché la gara Formula 2. Il brillante comportamento delle *Maserati* a doppia accensione in fine stagione, ha ridestato — è vero — l'interesse del pubblico per le corse Formula 2, ma tale colpo di scena non era affatto preveduto e costituì comunque una sorpresa per tutti, probabilmente anche per i più diretti interessati. La decisione dell'Automobile Club Bari — che sempre si preoccupa di offrire all'appassionatissimo pubblico pugliese manifestazioni di gran classe — ci sembra sia stata pertanto, oltre che coraggiosa, anche giusta e le fatiche dell'Avv. Chieco e del Comm. Siciliani sono state in ogni caso ampiamente ricompensate dall'esi-

tre 2000 cmc., si sono svolte durante questa corsa praticamente due gare. Tra le vetture oltre due litri, ben 4 piloti e cioè Manzon, Tom Cole, Chico



Il vincitore di questa riuscitissima manifestazione barese, il brasiliano Chico Landi, si appresta a tagliare trionfalmente il traguardo con la sua veloce Ferrari.



A sinistra, l'ottimo e calmo pilota americano Tom Cole che con la sua Ferrari è finito al secondo posto. - A destra, Giletti (73) inseguito da Mantovani che ha felicemente debuttato a Bari al volante di una vettura impegnativa come la Ferrari.

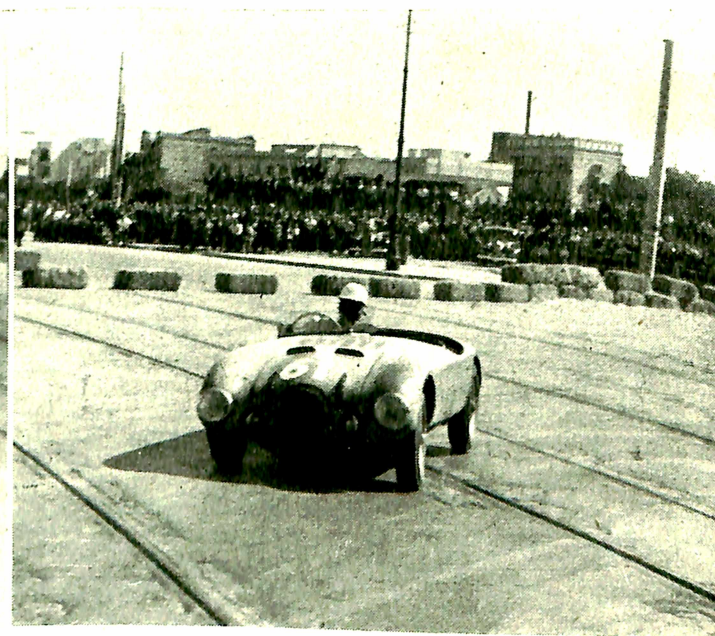
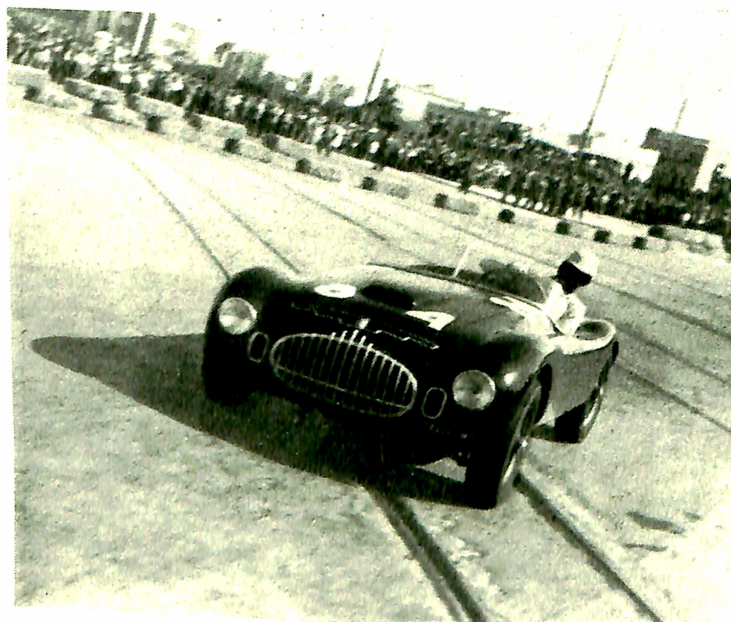
cioè Manzoni — ha dimostrato indiscutibilmente di poter vincere. Solo un banalissimo incidente ha privato il pilota francese di una probabilissima vittoria. Una noia di accensione lo ha costretto infatti ad una fermata di ben 10 minuti, quando — pilotando una Gordini 6 cilindri 2300 cmc. — stava conducendo la corsa e guadagnava regolarmente terreno sui suoi inseguitori. E' veramente doloroso che questa Gordini 2300 cmc. non sia ancora riuscita ad affermarsi: a Montecarlo — dove debuttò — sparì di gara in seguito ad una collisione, a Le Mans, dove conduceva con superiorità e si era ormai assicurata un vantaggio che oggi — conoscendo l'andamento di quella che è stata la « 24 ore » 1952 — può definirsi incolmabile, venne ritirata nei boxes a metà gara per... polverizzazione delle guarnizioni dei freni anteriori, evidentemente di materiale

difettoso. Al Nürburgring, sola contro 4 Mercedes 300 SL, si portò immediatamente in seconda posizione, pilotata anche questa volta da Manzoni che attaccò decisamente anche Kling; ma un guasto al cambio interruppe la sua brillante azione. Fu questa l'unica seria rottura verificatasi dal suo debutto. A Bari si è trattato come abbiamo visto, di un inconveniente di accensione.

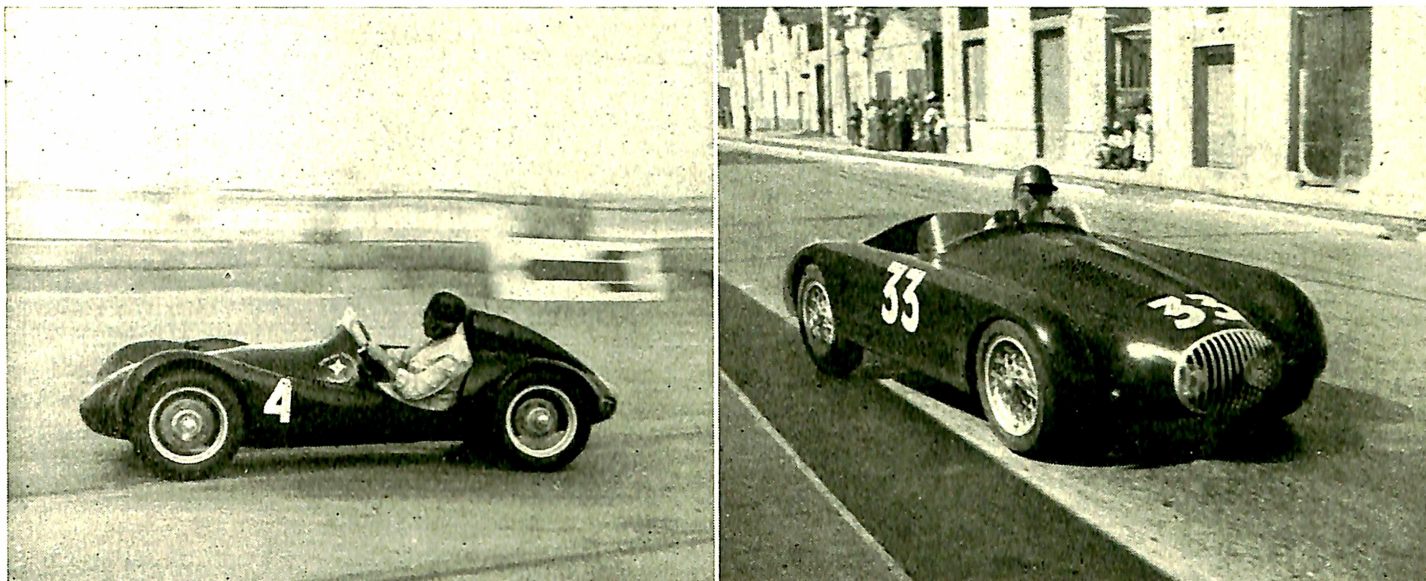
Sembra che una ininterrotta sfortuna perseguiti questa bella vettura, considerata da molti come la più brillante soluzione di macchina per corse sport oggi esistente, o, per essere più precisi, come il migliore compromesso di vettura biposto per impieghi sportivi, indicata per ogni genere di percorso. Maneggevole come un 1100 cmc. di cui ha pressappoco le dimensioni, stabile, velocissima, la Gordini 2300 cmc., con i suoi 150 HP ed i suoi 620

Kg. è una vettura più che meritevole di affermarsi. Annunziamo con l'occasione una interessante novità e cioè che, per le prossime 24 ore di Le Mans Gordini sta preparando una 8 cilindri in linea 3 litri, direttamente derivata da questa 2300 cmc. Si tratterà del medesimo motore, maggiorato a 8 cilindri e con la stessa cilindrata unitaria. Dati presunti: 200 HP circa con circa 700 Kg. pari a 3,5 Kg./HP.

In partenza scattava in avanti Castellotti, ma già al primo passaggio era decisamente in testa Manzoni, seguito da Tom Cole e lo stesso Castellotti, in lotta serratissima tra loro. Seguivano gli altri, tra i quali Bracco, Biondetti, Sterzi e Scotti disponevano di vetture non in perfettissima efficienza. Chico Landi stava nel frattempo guadagnando terreno su tutti gli avversari, fatta eccezione per Manzoni. Al momento della fermata di



Diego Capelli (a sinistra) ha portato ad una nuova e significativa vittoria di classe la Fiat 8-V dinanzi ad avversari di valore. - A destra il valoroso Robert Manzoni che con la Gordini avrebbe anche potuto aspirare alla vittoria senza che la sfortuna gli si accanisse contro. Il pilota francese ha comunque dato la esatta dimostrazione delle sue grandi possibilità in un inseguimento entusiasmante che lo ha fatto vivamente applaudire dal folto pubblico.



I VALOROSI E VITTORIOSI PROTAGONISTI DELLE CILINDRATE MINORI: a sinistra, Berardo Taraschi con la piccola Giaur 750 ed a destra il sempre migliore Franco Bordonì con la OSCA 1100.

quest'ultimo, egli era già alle calca-gna delle due *Ferrari* 2700 cmc. e, dopo averle facilmente superate, si assicurava un leggero vantaggio che gli permetteva tuttavia di vincere indisturbato. Manzon era nel frattempo ripartito, iniziando un bellissimo ma purtroppo vano inseguimento, durante il quale compiva tra l'altro il giro più veloce della giornata in 2'35"7/10 (128,010 Km/h).

Interessante fu la lotta per il combattutissimo secondo posto tra Tom Cole e Castellotti che compirono tutta la corsa a pochi metri l'uno dall'altro. In prova lo stile irruento di Cole aveva destato qualche apprensione, in gara invece questo biondo americano non si riconobbe più. Egli condusse infatti una corsa regolarissima, sfoggiando questa volta di fronte agli spettatori un bello stile ed assicurandosi elegantemente il secondo posto per 2/10 di secondo su Castellotti. Il quale, dopo avere sorpassato un'ultima volta il pericoloso avversario proprio durante l'ultimo giro, sbucava

con un vantaggio di circa 30 metri dalla curva che immette sul rettillo del traguardo ma veniva stranamente superato sulla linea di arrivo. Abbiamo avuto l'impressione che Castellotti si sia fatto soffiare il secondo posto, per essersi « rialzato » nell'attimo in cui il Direttore di Corsa, Castagneto, abbassava la bandiera a scacchi, mentre il suo avversario continuava rabbiosamente la sua azione, superando lanciaatissimo il traguardo.

L'ordine di arrivo è risultato pertanto il seguente:

1. Landi (Brasile), 2. Tom Cole (U.S.A.), 3. Castellotti (Italia). Ci domandiamo quale esso sarebbe stato, se il valoroso Manzon non fosse stato attardato.

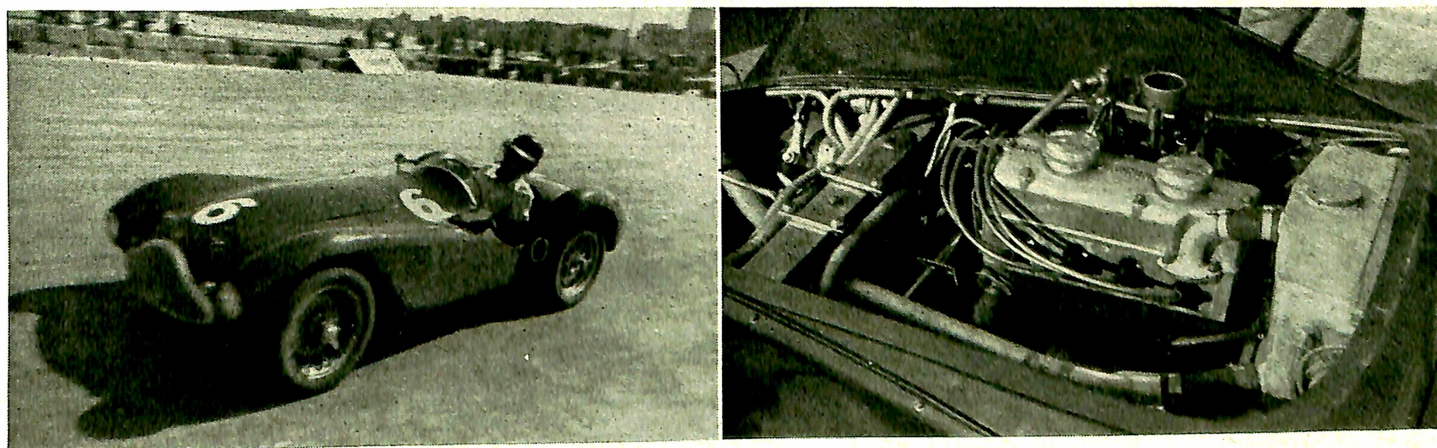
Bracco che pilotava una anziana *Ferrari* 4100 cmc. si ritirò dopo pochi giri. Al termine della gara ci disse di essersi fermato per « non fare i quadretti » dato che la sua vettura non molto in ordine di sospensioni lo costringeva a « suonare il piano » (1).

Biondetti, privato della vettura con

la quale avrebbe dovuto correre (che venne spedita al sabato nel Messico), partì con la *Ferrari* 2700 di Piotti, ma venne comunque a disporre di un mezzo inferiore alle sue possibilità. L'ottimo Sterzi si assicurò il 4. posto.

Tra le 2000 cmc. Diego Capelli ebbe la meglio su Mantovani (che bene impressionò in occasione del suo debutto con la *Ferrari*) e Giletti. Quest'ultimo però venne attardato da un afflosciamento di gomma. Terzo si classificò Cacciari. Madame Simon, che pilotava la vecchia *Ferrari* di Stagnoli, si classificò settima nella « 2 litri ».

(1) Come è noto, Bracco ha un linguaggio suo particolare di cui si sta attualmente... facendo un dizionario. « Fare i quadretti » significa sbandare uscire di strada ecc., « Suonare il piano » significa saltellare da un punto all'altro della pista; questa ultima espressione, per esser resa più efficace, deve esser accompagnata dal caratteristico gesto del suonatore di pianoforte.



A sinistra: sempre notevole la prestazione fornita anche sul Circuito di Bari dalla gentile signora Anna Peduzzi, brillante pilota della sua Fiat Stanguellini 750. - Il bel motorino di Giannini che equipaggiava la Giaur vittoriosa con Berardo Taraschi nella 750.

Significativo l'esiguo numero dei ritirati nella classe oltre 2 litri: su 21 partenti solamente 5, tra i quali Levegh con la grossa *Talbot* di Le Mans. L'affermazione di Capelli nella « 2 litri » ha destato un vivo interesse anche perchè potrebbe lasciar presumere interessanti confronti in questa classe nella prossima stagione.

La gara della 1100 cmc. vide ben 4 *Osca* ai primi 4 posti e venne vinta da Bordini. La nuova *Stanguellini* bialbero — di aumentata potenza e dimensioni e peso ridotti, rispetto ai tipi 1951-1952 — sparì di gara per rottura di un tubo dell'acqua di raffreddamento. L'impressione riportata è che questa macchina sia più o meno all'altezza delle *Osca*. Il suo pilota Casella, partito alquanto nervoso in seguito ad un incidente occorsogli nella gara della 750 cmc., non si dimostrò però in ottima giornata. Bordini lo distanziò infatti già nei primi giri, facendogli perdere il contatto. Anche in questa gara serrata fu la lotta per il secondo posto, tra Pagani e Venezian. Pare che quest'ultimo, per inesatta segnalazione dai boxes, abbia rallentato verso la fine della gara mentre Pagani stava aumentando l'andatura. Sta di fatto che venne superato nella fase finale e Pagani lo precedette per un solo secondo. Il bravo Lorenzetti fu costretto a spingere la sua *Stanguellini* negli ultimi metri e perse così un meritato 4. posto, classificandosi 5., dopo il Colonnello François che lo superò sulla linea del traguardo.

Movimentata fu nella sua prima parte anche la bella gara delle 750 cmc. La *Stanguellini* bialbero di Casella — che si assicura renda la bellezza di 60 HP — sembrava gran favorita, contro il gruppo delle snelle, elegantissime *Giaur*. Il tenace Taraschi, affiatatissimo al suo mezzo, riusciva tuttavia a compensare il divario di potenza, marciando evidentemente più forte dell'avversario nel tratto misto, favorito forse in questo da una migliore maneggevolezza della sua vettura. In prova Taraschi fece anche il giro più veloce.

In partenza prendeva la testa il giovanissimo Conte Pier Francesco Calvi di Bergolo, ma un difetto di accensione lo costringeva già dopo poche centinaia di metri a ceder il passo ai due grandi avversari, Taraschi e Casella. Quest'ultimo conduceva — è vero — la corsa, tuttavia Taraschi gli si avvicinava regolarmente, fino a quando riuscì a raggiungerlo ed a mettersi al-

la sua ruota. Fu a questo punto che si verificò l'incidente di Casella, il quale, urtato — sembra — da Taraschi all'inizio di una curva, uscì di strada, danneggiando la carrozzeria. La piccola *Giaur* di Taraschi tagliò così indisturbata il traguardo, mentre Casella, riguadagnando molte posizioni, si classificò ancora secondo e fece segnare il giro più veloce alla media di 110,017 Km/h. Terzo fu Bandini, che precedette di soli 17 secondi la valorosa Signora Peduzzi. Ottava si classificò la Sig.na De Filippis. Tra i ritirati da segnalarsi, Leonardi su *Giaur* al 6. giro.

E' doveroso sottolineare, chiudendo queste succinte note, sia l'impeccabile organizzazione di queste gare, svoltesi tutte in perfetto orario e senza il minimo incidente, sia l'accoglienza squisitamente gentile e signorilissima da parte dei dirigenti dell'Automobile Club Bari alle Autorità qui convenute, ai corridori ed ai giornalisti, questi ultimi, come sempre, amichevolmente assistiti dal Capo Ufficio Stampa, Dott. Del Rosso.

Un ricevimento nello stupendo Castello Svevo, cui seguì un delizioso pranzo all'Hôtel delle Nazioni ed infine la bellissima cerimonia della premiazione nei fastosi saloni del Palazzo della Provincia completarono in modo ammirabile la riuscita manifestazione.

Presero in questa occasione la parola S. E. Jannuzzi in rappresentanza del Governo, l'Avv. Amicucci, Vice-presidente dell'Automobile Club d'Italia e l'Avv. Chieco, Sindaco di Bari e Presidente del locale Automobile Club. Ammirato per quanto gli sportivi Dirigenti dell'Automobile Club Bari vanno di anno in anno facendo per migliorare la loro ormai classica manifestazione, l'Avvocato Amicucci espresse quello che certamente fu l'elogio più significativo e gradito per gli Organizzatori, dichiarando che Bari ha dimostrato ormai chiaramente di essere degna di organizzare anche un Gran Premio d'Italia. Gli occhi già di per sé sorridenti del rubicondo Comm. Siciliani lampeggiavano in quel momento di felicità.

Testo e fotografie di

CORRADO MILLANTA

Le classifiche:

Classe 2000 cmc. e oltre: 1. Landi Francisco (Brasile, su *Ferrari* 2340 - Pirelli) che compie 25 giri del circuito

pari a Km. 138 in 1.06'53"1 alla media di Km. 124,245; 2. Cole Tom (Stati Uniti, *Ferrari* 2715) in 1.07'13"2; 3. Castellotti Eugenio (Italia, *Ferrari* 2715) 1.07'14"; 4. Sterzi (*Ferrari* 2715) 1.09' e 23"1; 5. Biondetti (*Ferrari* 2715) in 1.09'29"5; 6. Capelli (*Fiat* 8 V) 1. classe 2000, 1.09'29"9; (24 giri); 7. Mantovani 2. classe 2000 (*Ferrari*) 1.09'47"2 (24 giri); 8. Cacciari, 3. classe 2000 (*Ferrari*) 1.07'12"4 (23 giri); 9. Bianchetti (*Ferrari*) 1.07'37" (23 giri); 10. Pedini Maserati) 1.07'46"4 (23 giri); 11. Giletti (*Ferrari*) 1.08'24"3 (23 giri); 12. Manzoni (*Gordini* 2300) 1.08'30"5 (23 giri); 13. Simon (*Ferrari*) 1.08'43" (23 giri); 14. Bracco-Serena (*Ferrari* 4100) 1.06' e 58"2 (22 giri); 15. Lorenzetti (*Aston Martin*) 1.07'01"4 (22 giri); 16. Placido Maserati) 1.08'08" (22 giri).

Giro più veloce: il 13. di Manzoni (*Gordini* 2300) in 2'35"7 alla media di Km. 128,010.

Classe fino a 1100 cmc.: 1. Bordini Franco (*Osca-Michelin*) che compie i 15 giri del circuito, pari a Km. 84, in 41'44"2 alla media di Km. 119,456; 2. Pagani (*Osca*) 43'16"2; 3. Venezian (*Osca*) 43'17"3; 4. François (*Osca*) in 44'08"2; 5. Lorenzetti (*Stanguellini*) in 44'36"2; 6. Giardino (*Osca*) 42'12"4 (14 giri); 7. Rossi (*Stanguellini*) 42'15" (14 giri); 8. Brandi (*Ermini*) 42'39"2 (14 giri); 9. Malaguti (*Malaguti*) 43'08" (14 giri); 10. Pareschi (*Ermini*) 43'46"2 (14 giri); 11. Ferraguti (*Stanguellini*) 43' e 48" (14 giri); 12. Mancini (*Stanguellini*) 44'48"8 (14 giri); 13. Minutolo (*Fiat*) 42'05"8 (12 giri).

Giro più veloce: il 4. di Bordini in 2'43"1 alla media di Km. 122,205.

Classe fino a 750 cmc.: 1. Taraschi Bernardo (*Giaur* - Pirelli) che compie i 15 giri del circuito, pari a Km. 84, in 45'00"2 alla media di Km. 110,790; 2. Casella (*Stanguellini*) 46'15"; 3. Bandini (*Bandini*) 46'15"4; 4. Peduzzi Annamaria (*Stanguellini*) 46'32"2; 5. Zanini (*Giannini*) 46'32"4; 6. Bordini (*Dagradà*) 46'40"2; 7. Musso (*Giaur*) 46'45"1; 8. De Filippis Maria Teresa (*Giaur*) 47'59"2; 9. Scala (N. D.) in 45'10"3 (14 giri); 10. Crepaldi (*Dyna Panhard*) 45'58"4 (14 giri); 11. Fasano (*Giannini*) 48'05"3 (14 giri); 12. Calvi (*Giaur*) 45'17"4; (fermato al 13. giro); 13. Testa Gay (*Giaur*) 45'57"2 (12 giri); 14. Baravelli (*Giaur*) 46'03"6 (9 giri).

Giro più veloce: il 9. di Casella su *Stanguellini* in 2'53"3 alla media di Km. 110,017.



ESTRATTORI "ARTIGLIO,"
ATTREZZI DI QUALITÀ

Offic. Meccanica **BRUNO BONOMINI** - MILANO - Piazza Carmine, 4 - Tel. 806.529