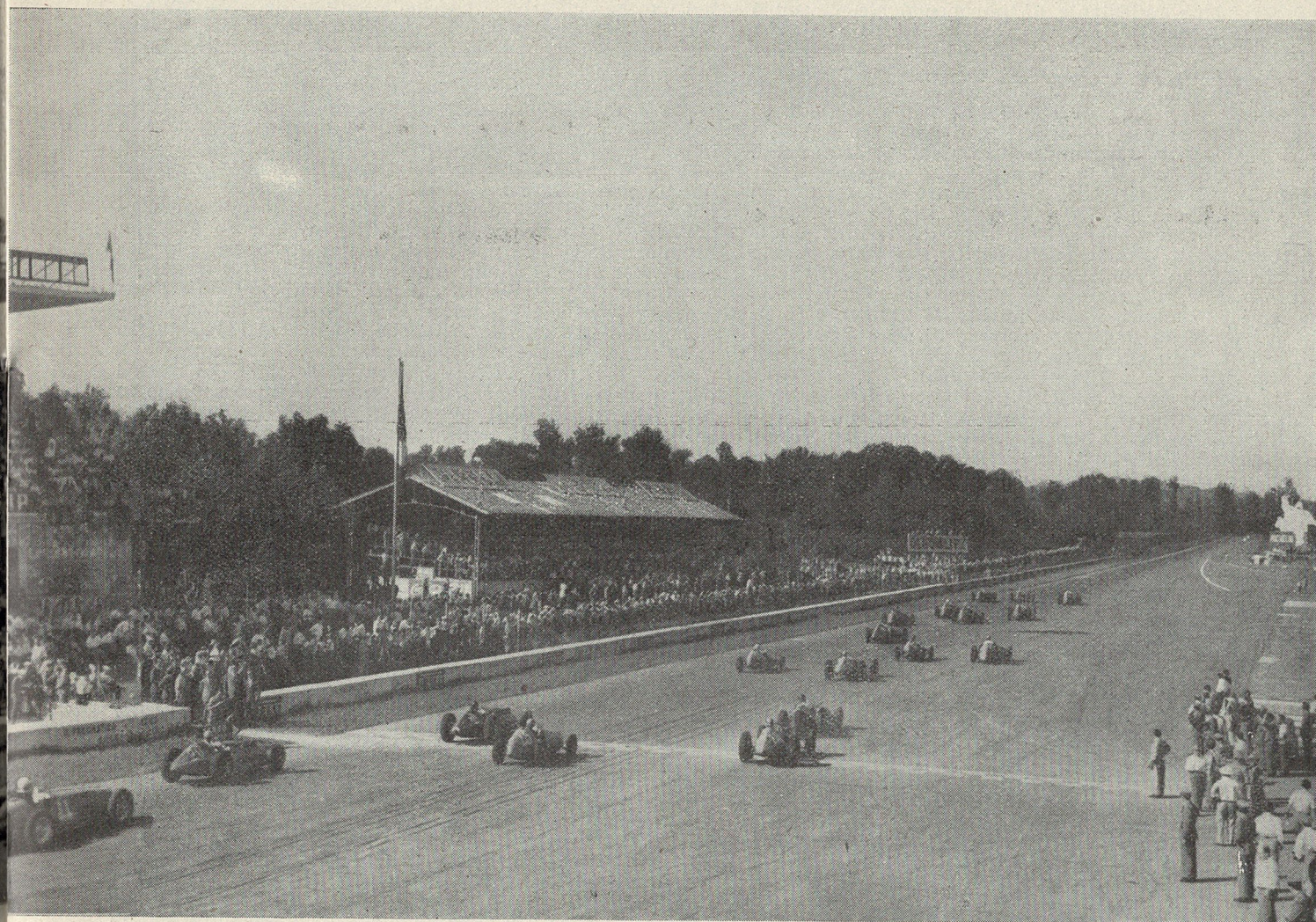
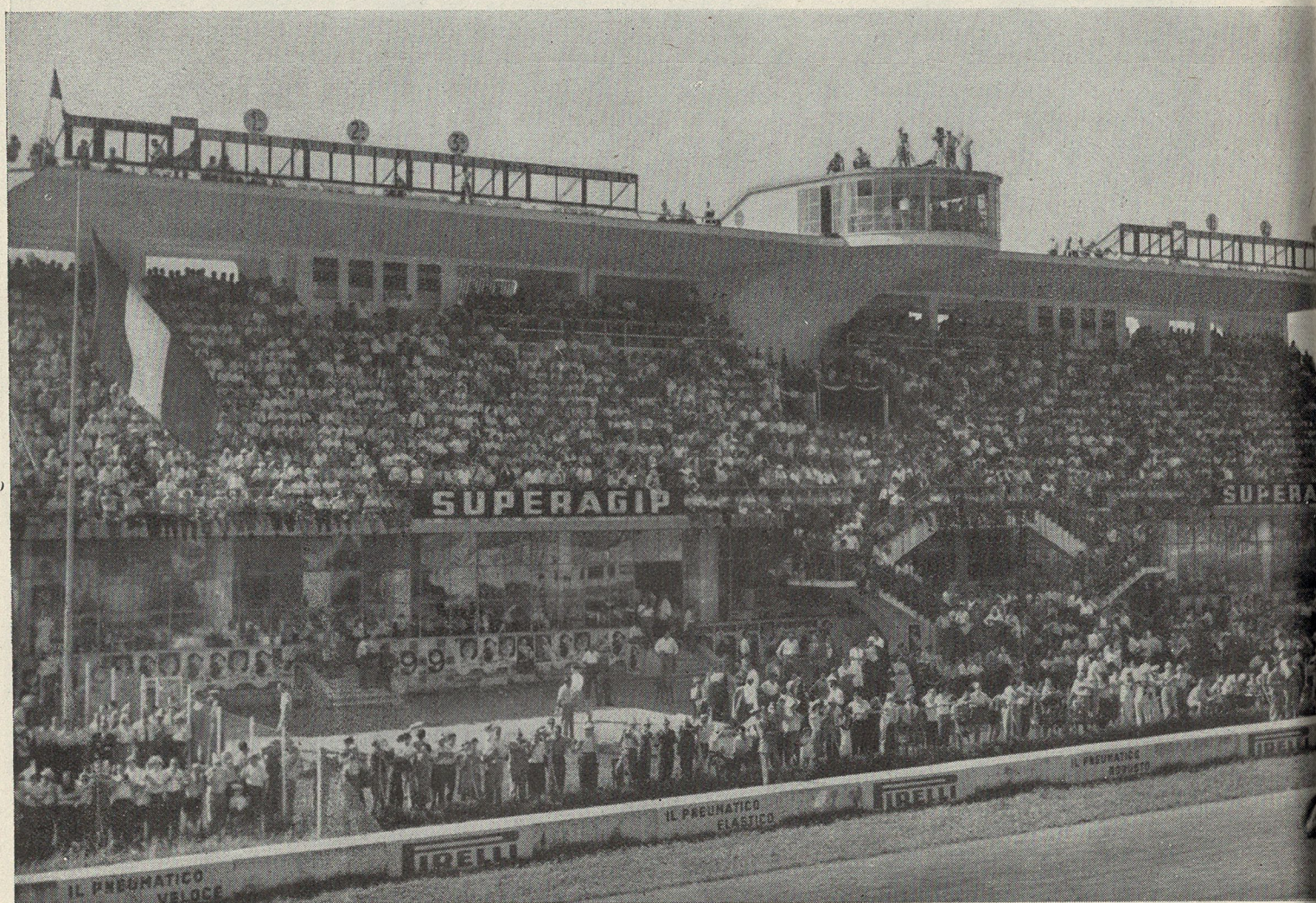




Alberto Ascari conduce alla vittoria la "Ferrari 4500", nell'appassionante e combattuto XXII Gran Premio d'Italia a Monza

Queste note appariranno quando la veemente contesa di Monza sarà ancora sempre motivo di grande interesse e fonte di esperienze preziose ed istruttive, ma anche quando i commenti concitati intrecciatisi nell'atmosfera infuocata della corsa, avranno fatto posto ad una più calma e serena valutazione di uomini e cose.

Nelle note della vigilia scrivevamo che il Gran Premio d'Italia rappresentava la corsa più interessante e risolutiva dell'annata e certamente queste qualifiche sono apparse centrate. Indicavamo pure nel «duello al sole» fra *Alfa Romeo* e *Ferrari*, nella presenza delle *B.R.M.*, nel debutto della nuova *Osca* e della *Ferrari* 2500 cc. gli altri elementi di grande importanza e, nei loro diversi aspetti, anche questi elementi sono apparsi positivamente e negativamente tutt'altro che marginali.

E' molto sintomatico che i risultati del Gran Premio stiano riflettendosi non solo sui futuri programmi delle grandi

case impegnate nelle competizioni di risonanza mondiale ma anche sulle possibili tendenze di politica sportiva e di regolamentazione avvenire. Il 22° Gran Premio d'Italia si può ritenere nella storia dello sport automobilistico, alla pari di battaglie come Lepanto e Waterloo che hanno dato dei colpi di timone alla navicella della storia. Nelle debite proporzioni, la corsa di Monza avrà verosimilmente delle ripercussioni tecnico-sportive altrettanto decisive.

Il G. P. d'Italia nel 1950, aveva manifestata la prima decisa minaccia da parte di *Ferrari* all'invincibile *Alfa Romeo*. Dopo questa corsa il nostro indimenticabile Corrado Filipini scriveva che se *Alfa Romeo* aveva vinto, *Ferrari* non aveva perduto. Nel 1951 i termini si sono invertiti e il grande trionfatore di Monza è oggi *Ferrari*. Per altro, anche confermando coi dati di fatto acquisiti prima e durante la corsa, la pratica equivalenza delle *Alfa Romeo* e delle *Ferrari* «Formula I» sull'asfalto monzese, pure ci

sembra azzardato l'affermare che *Alfa Romeo* non abbia perduto, poichè anche se le celebri macchine del Portello sono state fermate (almeno in due casi su tre) da guasti banali, pure non si può disconoscere che *Ferrari* abbia vinto chiaramente e senza discussione e che *Alfa Romeo* abbia perduto, battendosi gagliardamente fino in fondo, ma perduto. E crediamo che gli uomini dell'*Alfa Romeo*, da buoni e leali sportivi, siano i primi a riconoscere la disfatta e per questo stiano più che mai affilando le armi per la corsa di Barcellona che, decisiva per il Campionato del Mondo il quale avrebbe dovuto verosimilmente decidersi a Monza, avrà anche sapore di rivincita. Comunque i risultati di Monza resteranno pur sempre a compendio di una intera annata di battaglie e risulteranno quelli che avranno avuto maggior peso nei programmi regolari e costruttivi futuri. La ormai imminente riunione della F.I.A. a Parigi, terrà indubbiamente conto di questi risultati.

La grande vittoria di *Ferrari* che ha piazzato nei primi 5 posti tutte le sue 4 vetture ufficiali partite e che ha avuto in Alberto Ascari il pilota dalla classe e dalla volontà eccezionali e pari al compito assegnatogli ed al risultato conseguito, ha anche riconsacrato l'autodromo di Monza come il più veloce percorso di caratteristiche stradali d'Europa. E questo sia sul giro quanto sulla media generale. E' ben vero che il Grenzlandring germanico è un tracciato che è senza dubbio il più rapido di tutti i circuiti oggi usati nel mondo ma l'anello autostradale tedesco, se anche ha della strada molte caratteristiche, pure non presentando alcuna

Sulla grande fotografia della testata una imponente visione dello scenario in cui si è svolto il XXII Gran Premio d'Italia. Lo squadrone dei concorrenti inizia la contesa dinanzi alla gremi-tissima tribuna centrale.

curva veramente rallentante nè imponendo alcun cambio di marcia o frenata, è piuttosto comparabile ad una pista propriamente detta.

Monza dunque è, nel 1951, al primo posto delle graduatorie e questo è un titolo di notevole importanza a tutti gli effetti. Ci riferiamo naturalmente ai risultati della corsa e non a quelli ancora più sensazionali delle prove dove i fatidici 200 Km. all'ora annunciati, non furono confermati.

La vittoria di Ferrari appare anche più chiaramente delineata che mai, per il fatto che le sue 4 vetture ufficiali sono tutte giunte in porto in ottime condizioni di funzionamento e tutte notevolmente al di sotto dei records precedenti sulla distanza, tanto quelli del G. P. d'Italia quanto quello del I Gran Premio dell'Autodromo. E si noti che la media generale, nonostante la giornata particolarmente dura per i pneumatici, è stata migliorata di oltre 9 chilometri nei confronti dell'anno scorso e di oltre 8 nei confronti del primato del compianto Wimille, imbattuto dal 1948. Una vittoria quindi piena e completa.

Le più recenti Ferrari ufficiali, erano come le altre munite di motori a doppia accensione, ma erano state modificate dopo le ultime uscite. Il passo era stato accorciato, i pesi erano stati distribuiti diversamente, l'assetto era migliorato e anche la linea, specialmente di coda, era stata resa più efficiente. Queste poderose 12 cil. sviluppavano, delle potenze dell'ordine di 385 Hp. ossia sfioravano rendimenti quasi sconosciuti in Europa per motori d'automobile aspirati, 85 Hp/litro. Questa potenza specifica è stata raggiunta, come sta a dimostrare la corsa, in condizioni di efficienza funzionale assolutamente contenuta in limiti di sicurezza. Per Enzo Ferrari la corsa di Monza rappresenta indubbiamente una consacrazione, ma anche come egli stesso ci ha detto, un punto di arrivo nei suoi programmi costrut-

tivi, poichè egli ritiene che dalle vetture della Formula I, non sia possibile nella loro impostazione attuale, cavare fuori di più e che nel caso, del resto poco probabile, di una lunga proroga della medesima, si debba orientarsi verso soluzioni tecniche diverse che tengano maggior conto delle difficoltà di aderenza dei problemi delle gomme, di accelerazione e di decelerazione finora ancora posposti alla ricerca della potenza-limite.

Il Gran Premio d'Italia del 1950 aveva segnato l'inizio di una nuova fase nell'ambito della «Formula I», ossia quella del raggiunto equilibrio pratico fra le due soluzioni previste, quella aspirata e quella sovralimentata. Il Gran Premio d'Italia 1951 chiude probabilmente questa emozionante fase alterna e, allo stato attuale della costruzione da corsa, segna un punto a svantaggio della soluzione a compressore, svantaggio manifestato anche dalla critica situazione della B.R.M. che dovrebbe rappresentare in questo campo la soluzione più moderna.

Non canteremo l'epicedio del compressore che dal 1923 ad oggi, ossia per 28 anni, ha pur sempre regnato sovrano in tutte le Formule che si sono seguite, ma è lecito domandarsi se l'evoluzione della tecnica costruttiva, che ha ormai abbandonato questo organo su tutta la produzione automobilistica di serie e che anche in campo aeronautico ha visto scadere la sua importanza di fronte ai motori a reattore, non consigli orientamenti diversi per l'avvenire.

Alberto Ascari, tenendo conto del tempo perduto negli arresti ai boxes, ha girato ad una media per giro praticamente equivalente alla media che rappresentava il record assoluto sul giro segnato in corsa lo scorso anno da Fangio, e questo è titolo sunficente per segnare la vittoria di Monza come una affermazione maiuscola tanto per il pilota, quanto per il costruttore.

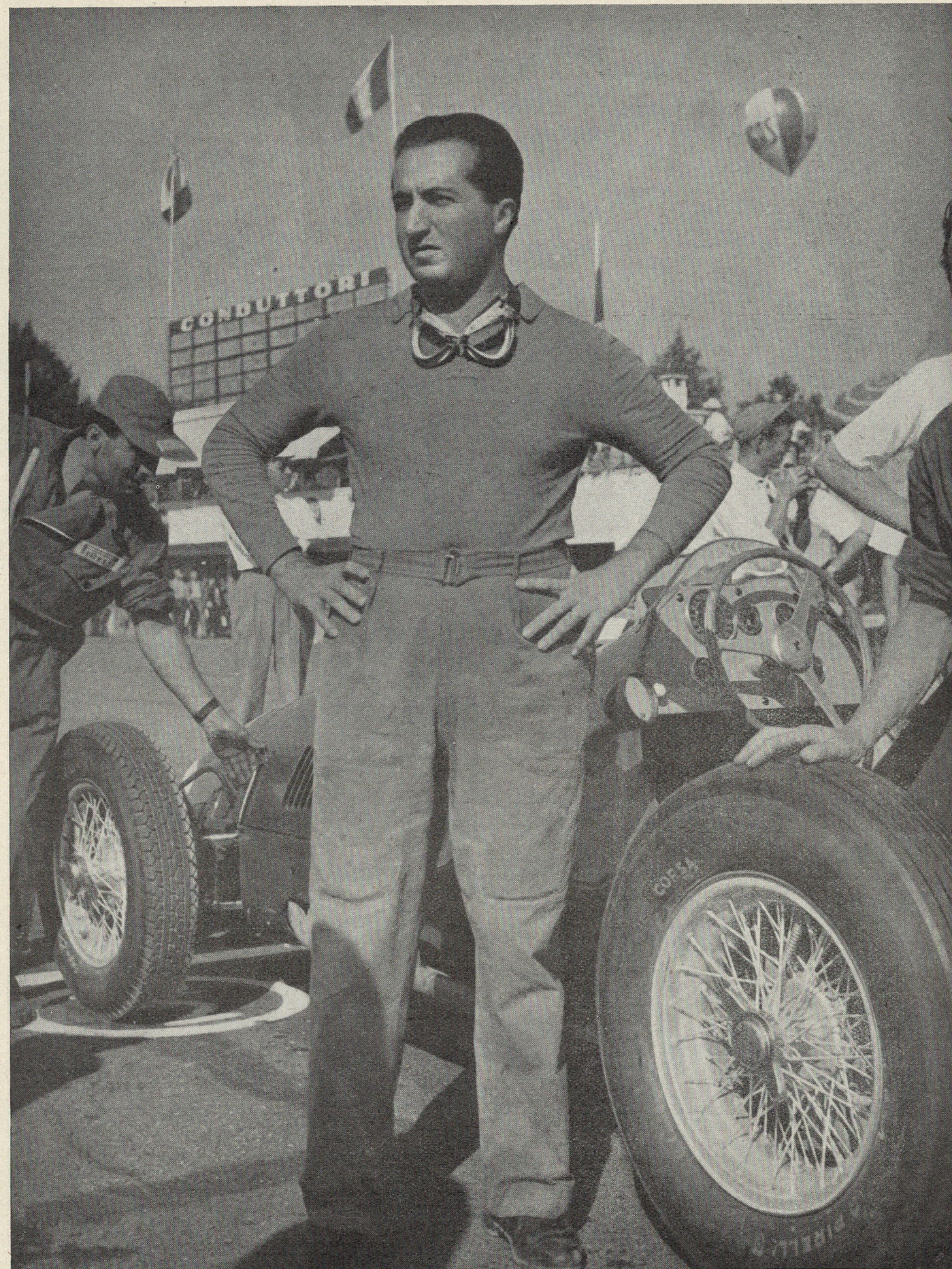
Tolti gli arresti per i rifornimenti e per le gomme, di cui parleremo in seguito, la corsa delle Ferrari ufficiali non ha avuto storia come storia non hanno i popoli felici, ed alla tersa affermazione delle vetture di Maranello, nulla toglie il ritiro del brasiliano Landi che pilotava una 12 cil. 4500 cc. sostituita in extremis alla bizzosa 2500 cc. 4 cilindri non apparsa ancora a punto, ed affidatagli per... onor di firma. Anche la Ferrari 1500 cc. a compressore di Whitehead non aveva alcuna pretesa rappresentativa e la sua scomparsa al I giro non ha avuto significato.

L'Alfa Romeo ha vissuto a Monza il suo calvario. Privata alla vigilia ed in un momento estremamente critico, di Corsalvo Sanesi che oltre ad essere un quasi insostituibile collaudatore delle sue «Grand Prix», poteva considerarsi soprattutto a Monza un pilota di punta pari ai migliori, essa ha accusato una crisi di allestimento delle macchine da corsa e finalmente anche una crisi di piloti, poichè alla vigilia della gara (come già alla vigilia del G. P. di Germania) era ancora ignota l'assegnazione della 4ª vettura ed erano in ballottaggio i nomi di von Stuck, di Chiron e di De Graffenried, e ciò con poco vantaggio per una calma preparazione di mezzi e di spiriti.

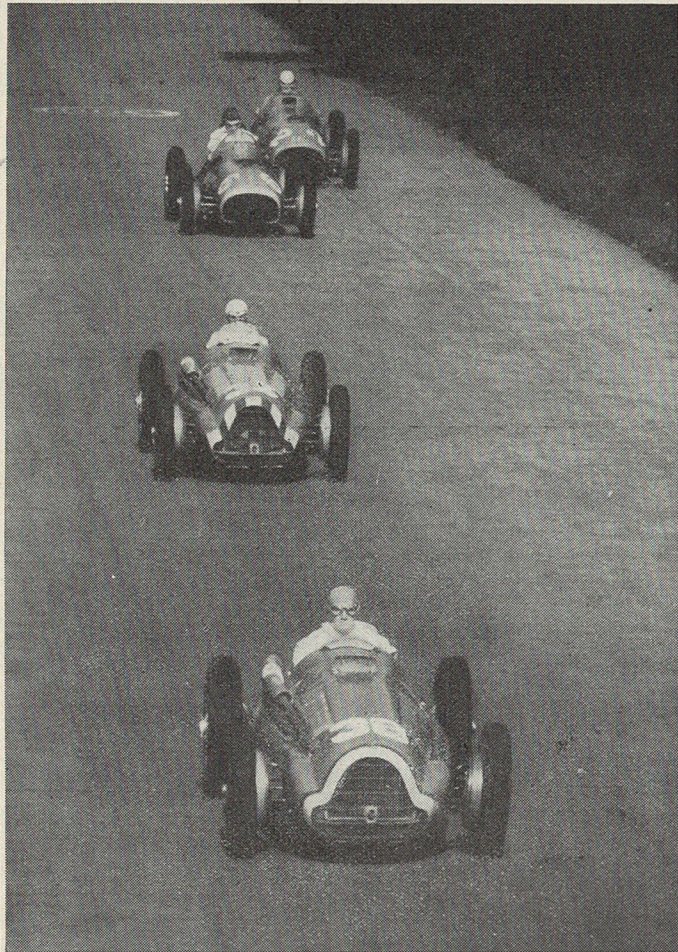
Le vetture presentate dall'Alfa Romeo avevano delle potenze dell'ordine di 415-425 Hp. ossia erano state spinte a limiti di rendimento estremamente alti e conseguentemente pericolosi per la resistenza. Ma non è lecito accusare di troppa fragilità i motori dell'Alfa anche se per cedimento di questi le 3 vetture ritiratesi sulle 4 partite, siano state tolte dalla lotta. Infatti nel bilancio consuntivo, appare che la prima vittima, ossia la vettura di De Graffenried che era forse la più potente e destinata ad essere di riserva per gli eventuali sviluppi della corsa nelle sue fasi finali, scomparve subito per un grippaggio del compressore dovuto ad affrettato montaggio, che la vettura di Fangio scomparve per la rottura di un pistone causata dall'impoverimento della miscela carburante dovuta ad una infiltrazione di aria nella tubazione d'alimentazione (anche qui dovuta a cattivo montaggio) e finalmente che l'anormale circolazione d'olio nella macchina di Farina sia stata dovuta ancora ad una infiltrazione d'aria con conseguente alterazione decisiva del ciclo di lubrificazione. Le Alfa Romeo erano tutte similari con ponte De-Dion, con serbatoi normali e quindi necessitanti due arresti ai boxes, arresti del resto giudiziosamente prevedibili per tutti, date le necessità dettate dal problema dei pneumatici, ed avevano la nuova linea più imponente e più abbondante pure nella aggraziata curvatura, col nuovo irrigidimento a traliccio tubolare del telaio.



Nell'imminente vigilia del XXII G. P. d'Italia è stata scattata questa fotografia che costituisce un documento di raro interesse: ecco sorridenti e fiduciosi per la grande prova che li attende il comm. Enzo Ferrari, fondatore ed animatore dell'azienda di Maranello, e Aurelio Lampredi ingegnere progettista della formidabile Ferrari 4500 aspirata che all'indomani doveva prevalere sulle più agguerrite compagini avversarie.



Il grande trionfatore del XXII Gran Premio d'Italia, Alberto Ascari, attende sereno e sicuro di prendere il volante della sua potente e veloce «Ferrari» 4500 aspirata con cui compirà una gara spettacolosa per continuità d'azione, con lo stile del vero dominatore.



La grande battaglia si è appena iniziata e le due formazioni avversarie scatenano le loro forze: eccone un documento veramente impressionante per la sua potenza. L'Alfa Romeo è al comando con Fangio e Farina ma la Ferrari incalza dappresso con Gonzales ed Ascari che, lanciaissimo, si appresta a rimontare colleghi ed avversari.

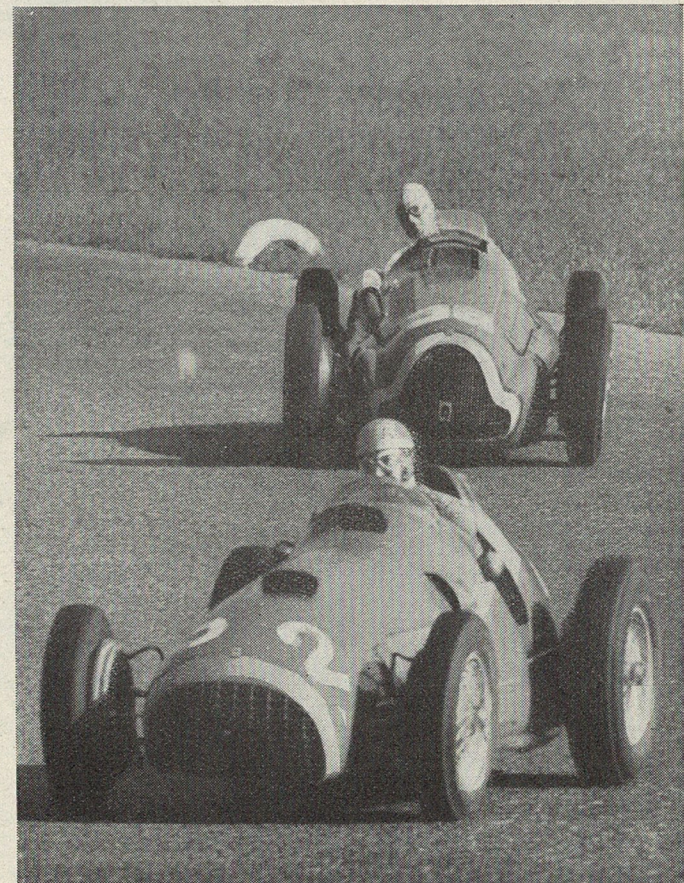
Farina ha avuto la vettura da Bonetto con 3'26" di distacco dal leader, e calcolando il giro mancante alla sua corsa in un tempo di 2'1", ossia superiore al tempo medio della sua intera corsa, si può dire che sia arrivato alla fine a 2'15" di distacco dal trionfatore. E' ben vero che Ascari ha fatto una corsa magistrale e tatticamente ben guidata senza impegnarsi inutilmente quando si trovava con sicurezza al comando e ben difeso alle spalle dal collega Gonzales, ma pure il fatto che Farina abbia riguadagnato oltre 1'15", lascia ancora aperto l'interrogativo su quello che avrebbe potuto accadere se le Alfa Romeo non avessero ceduto nel 75% della loro forza in campo, e prima di una definitiva impostazione strategica della corsa. Le Alfa Romeo erano certamente ancora, se pure di poco, le più veloci vetture della corsa ed il loro problema non era certo quello della potenza ma piuttosto quello della resistenza e quello della sfruttabilità integrale della potenza stessa. Il peso a vuoto ed anche a pieno (il quasi doppio consumo nei confronti delle Ferrari comporta anche una sensibile differenza di peso morto ed una notevole variazione di carico) è un problema che è di soluzione più difficile che nel caso delle Ferrari. E' cosa del resto intuitiva. Certamente la corsa di Monza ha mostrato ai dirigenti dell'Alfa Romeo la necessità di fare assolutamente del nuovo qualsiasi possa essere la futura e più o meno nuova Formula di corsa. Se esistevano ancora illusioni che le inesauribili e mirabolose anche se trasformate «Alfette» potessero ancora tenere il campo nel 1952 e forse fino allo scadere dell'attuale regime, queste si sono volatilizzate dopo il Gran Premio d'Italia che ha dimostrato che anche in condizioni di ipotetica parità di resistenza, le Alfa Romeo 159 non possono più pretendere di dominare le avversarie e soprat-

tutto le Ferrari dall'alto di una eburnea torre di superiorità.

Come abbiamo detto più sopra, l'importanza tecnica del Gran Premio d'Italia sta anche nel fatto che a Monza sono cadute le posizioni di preminenza della sovralimentazione, si sono affacciate con prepotenza le difficoltà dell'adeguamento dei pneumatici alle sollecitazioni imposte dai mezzi odierni e così si è fatta strada anche negli ambienti più prevenuti, l'opportunità di una revisione della Formula e magari di una sua ancora più prossima trasformazione verso limiti forse meno spettacolari ma comunque molto più pratici, più accessibili e quindi di più generale applicazione.

Ma torniamo al nostro argomento! Il terzo numero sensazionale è stato il dramma delle B.R.M. Strano e doloroso destino questo, di una iniziativa a sfondo passionatamente patriottico e sportivo, basata su di una multipla collaborazione a carattere assai vasto, e sempre finora ostacolata da un complesso di circostanze sfortunate e dalla ormai delusa incredulità dei più.

Com'è noto, le B.R.M. che sulla carta rappresentavano la più spinta e moderna realizzazione di una vettura «Formula 1» in questo dopoguerra, avevano deciso di scendere a Monza solamente dopo aver superato nel loro paese di origine delle prove assolutamente positive e convincenti. Ritardate nel viaggio verso l'Italia da un improvviso guasto all'impianto d'attracco del ferry-boat esse giunsero tuttavia in tempo utile e alla loro prima apparizione produssero una impressione più che ottima. Reg Parnell che, pure essendo un ottimo guidatore non ha certo la classe dei pochissimi super assi che vanno per la maggiore, dava ogni affidamento per fare ottime cose mentre una prova buonissima diede durante le prove anche Ken Richardson, il capo collaudatore della B.R.M., che per assoluta indisponibilità di altri corridori inglesi di classe (quasi tutti, da Stirling Moss a Peter Walker ecc. impegnati al T.T. irlandese) era stato elevato all'ultimo momento al grado di corridore titolare. Al sabato, le B.R.M. avevano girato in buoni tempi e a ridosso delle 8 vetture italiane ufficiali, quando venne il fulmine a ciel sereno costituito dall'«uka-



Siamo ai primi giri: Alberto Ascari con la Ferrari 4500 ha superato Manuel Fangio che lo tallona con l'Alfa Romeo 1500 sovralimentata.



Personalità del nostro mondo sulla pista in attesa dell'inizio del Gran Premio d'Italia. Da destra, il Principe Caracciolo, Presidente dell'A. C. d'Italia; il Dr. Gigi Bertetti, Presidente dell'A. C. Milano; il Marchese Trevisani, Presidente dell'A. C. Torino; il Dr. Mugnai dell'Ufficio Sportivo dell'A. C. Milano. Di spalle il Comm. Valle della I.N.C.O.M.

se» del R.A.C. che vietava a Richardson di correre non essendo egli ritenuto all'altezza della situazione.

L'intervento del R.A.C., teoricamente e forse anche sostanzialmente giusto, fu per altro intempestivo e servì a sconvolgere la situazione della vigilia. Così dopo una febbrile attività diplomatica notturna, fu Stuck il pilota designato ad affiancare Parnell. Ma le ultime prove fatte all'alba della domenica furono fatali. Un pistone su di una vettura e un guasto al cambio nell'altra, provocarono un forfait che non tutti credettero genuino e più diplomatico che veramente reale. Ma è un fatto che i guasti ci furono e che le sibilanti vetture su cui riposavano le speranze d'Inghilterra, non poterono prendere il «Via».

Le prove che, dopo la corsa, sono state fatte sulla pista di Monza, dallo stesso Richardson, da Piero Taruffi e da Louis Chiron ai quali avrebbe dovuto aggiungersi anche Stirling Moss, piombato a Milano fresco della vittoria nel T.T. e che comunque guiderà una di queste macchine a Barcellona, ci hanno detto che le B.R.M. sono assai più vicine di quanto i più aciduli critici, soprattutto inglesi, mostrano di ritenere, alle vetture ita-

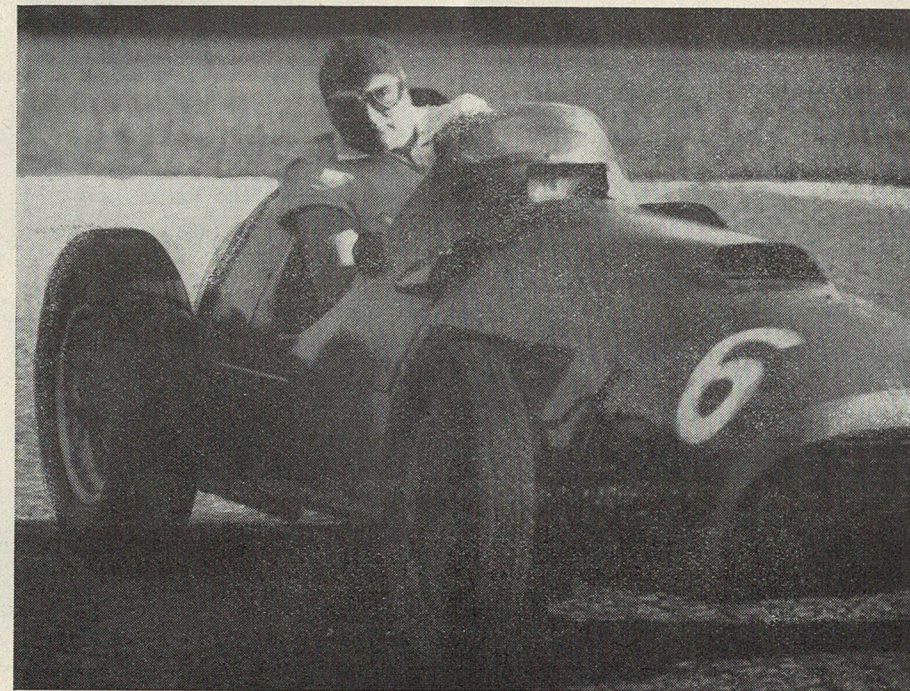
liane di punta. La potenza del 16 cil. inglese è certamente, più vicina ai 440 Hp. che ai 400 i freni a 3 ganasce sono buoni, difettano ancora la stabilità l'assetto e la maneggevolezza, oltre che la tenuta del motore che per altro a Monza pare sia stata pregiudicata a detta dei tecnici interessati, da differenze riscontrate nella miscela carburante preparata in Italia se pure con identiche formule di quella inglese. E' comunque probabile che prima di andare a Barcellona, le B.R.M., che hanno stabilito a Monza il loro quartiere di preparazione finale, possano dare dimostrazione che la fiducia loro accordata alla vigilia non era mal piazzata.

La Osca 4500 cc. ha soddisfatto le migliori aspettative in essa riposte. Una sola vettura (la prima costruita!) alla partenza, la stessa vettura al traguardo ed in ottime condizioni. Il bravo Franco Rol non poteva né voleva aspirare a grandi cose dato il suo poco allenamento, la novità della vettura ed il minimo affiatamento reciproco. Ci auguriamo che anche in assenza in bilancio (un vero peccato!) di un previsto contributo finanziario alla migliore vettura italiana inedita presentata a Monza nel 1951, l'A. C. I. voglia trovare il modo di premiare l'opera coraggiosa, efficace e degna di ogni considerazione che i fratelli Maserati perseverano nel fare e che ha trovato nella nuova 4500 cc. la migliore espressione.

Degli altri è presto detto: le Simca francesi hanno meravigliato per le prestazioni che, coi loro motori a 4 cil. sovralimentati a monostadio e di non eccessive pretese, hanno saputo dare. Le 3 Simca partite, si sono tutte rivelate, durante le prove, più veloci delle Talbot ed il giro migliore segnato in corsa appare molto significativo.

Certamente le Talbot, che pure a Monza avevano potuto ottenere, in passato dei piazzamenti insperati, proprio qui hanno celebrato la loro definitiva uscita dalla scena dei Grands Prix. Ormai per loro, come del resto per le Maserati 4 cil., non c'è più nulla da fare né da sperare. Anche in questo caso è un ciclo che si chiude, una pagina che si volta. Talbot, una volta antesignana della costruzione dei motori 4500 cc.; «atmosferici» e Maserati, una volta fra le migliori realizzazioni della 1500 cc. sovralimentata a doppio stadio, sono ormai fuori giuoco. La storia del progresso ha le sue inesorabili esigenze.

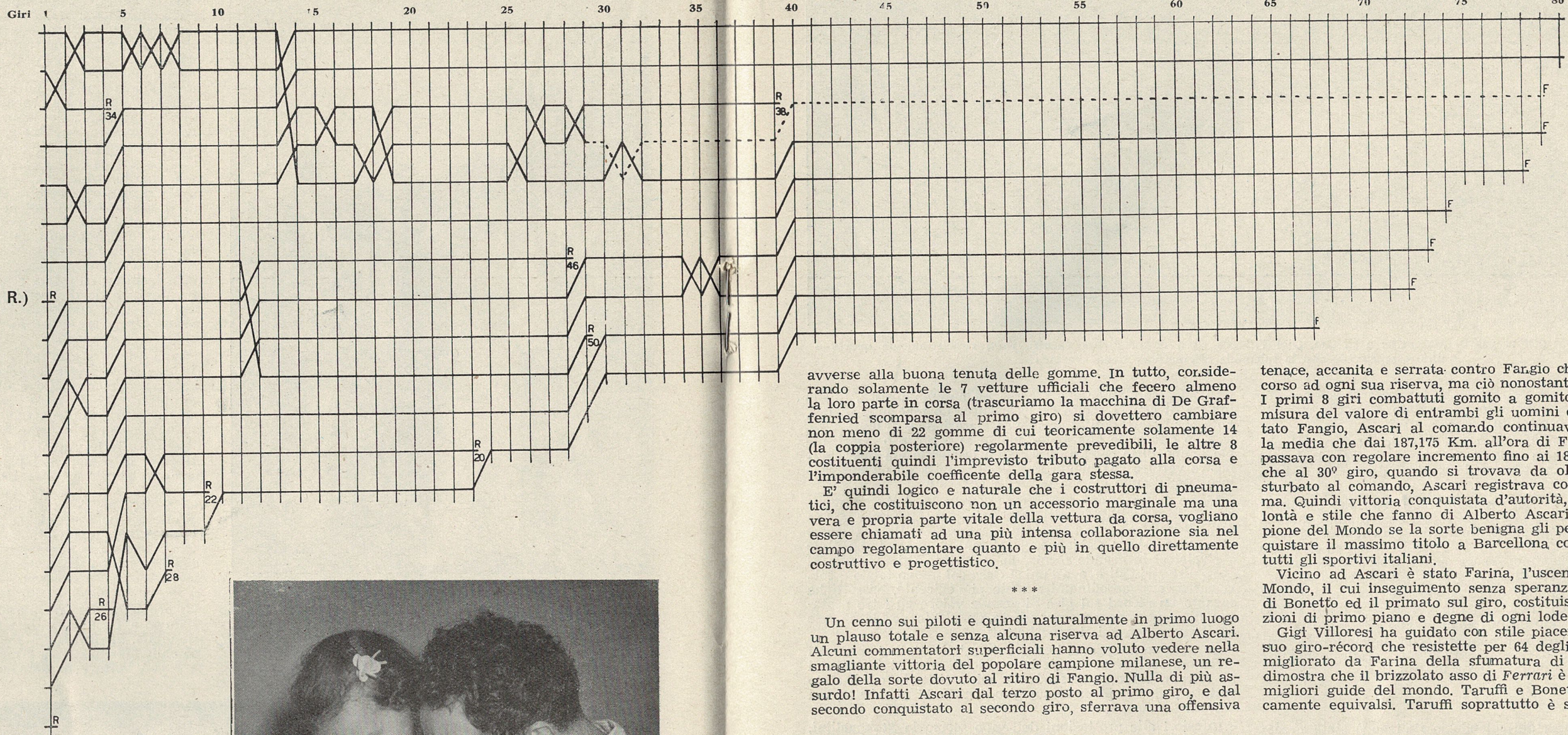
Il problema dei pneumatici a cui avevamo già accennato di sfuggita, è riapparso in modo clamoroso e non facilmente risolvibile. Si dirà che a Indianapolis su di una distanza di 800 chilometri percorsa a medie superiori di quelle di Monza e con vetture di almeno pari prestazione, il problema



L'argentino Froilan Gonzales in piena azione al volante della «Ferrari» 4500 che egli ha portato al secondo posto dietro ad Ascari.

Grafico della posizione dei concorrenti al XXII GRAN PREMIO D'ITALIA giro per giro

38 - FANGIO (Alfa Romeo)
34 - FARINA (Alfa Romeo)
2 - ASCARI (Ferrari)
6 - GONZALES (Ferrari)
40 - BONETTO (Alfa Romeo)
4 - VILLORESI (Ferrari)
8 - TARUFFI (Ferrari)
36 - DE GRAFFENRIED (Alfa R.)
50 - TRINTIGNANT (Simca)
46 - MANZON (Simca)
18 - ROSIER (Talbot)
48 - SIMON (Simca)
24 - GIRAUD (Talbot)
22 - LEVEGH (Talbot)
28 - SWATERS (Talbot)
20 - CHIRON (Talbot)
44 - ROL (Osca)
26 - CLAES (Talbot)
16 - WHITEHEAD (Ferrari)



1° - ASCARI
2° - GONZALES
3° - FARINA
4° - VILLORESI
5° - TARUFFI
6° - SIMON
7° - ROSIER
8° - GIRAUD
9° - ROL

avverse alla buona tenuta delle gomme. In tutto, considerando solamente le 7 vetture ufficiali che fecero almeno la loro parte in corsa (trascuriamo la macchina di De Graffenried scomparsa al primo giro) si dovettero cambiare non meno di 22 gomme di cui teoricamente solamente 14 (la coppia posteriore) regolarmente prevedibili, le altre 8 costituenti quindi l'imprevisto tributo pagato alla corsa e l'imponderabile coefficiente della gara stessa.

E' quindi logico e naturale che i costruttori di pneumatici, che costituiscono non un accessorio marginale ma una vera e propria parte vitale della vettura da corsa, vogliano essere chiamati ad una più intensa collaborazione sia nel campo regolamentare quanto e più in quello direttamente costruttivo e progettistico.

Un cenno sui piloti e quindi naturalmente in primo luogo un plauso totale e senza alcuna riserva ad Alberto Ascari. Alcuni commentatori superficiali hanno voluto vedere nella smagliante vittoria del popolare campione milanese, un regalo della sorte dovuto al ritiro di Fangio. Nulla di più assurdo! Infatti Ascari dal terzo posto al primo giro, e dal secondo conquistato al secondo giro, sferrava una offensiva

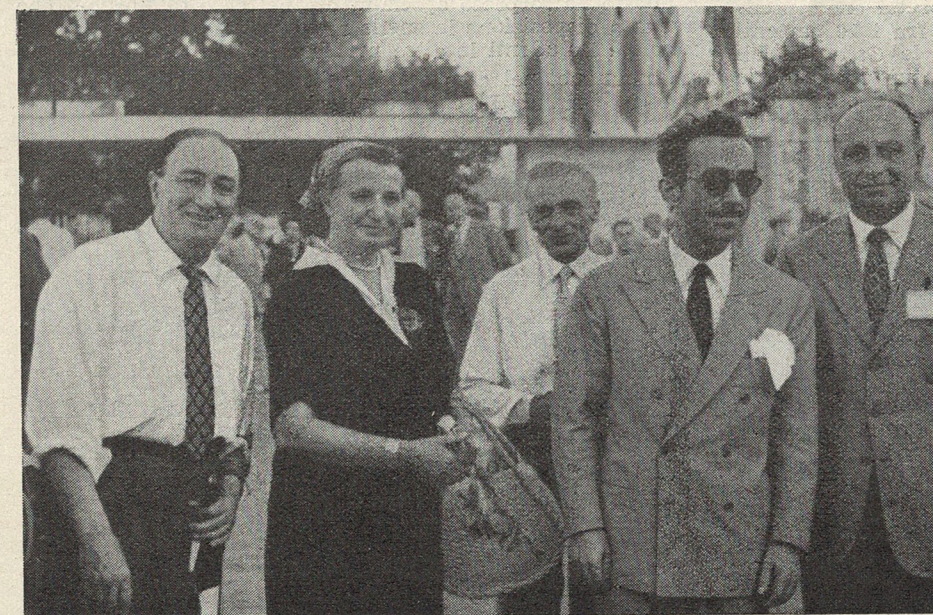
tenace, accanita e serrata contro Fangio che doveva far ricorso ad ogni sua riserva, ma ciò nonostante Ascari passava. I primi 8 giri combattuti gomito a gomito davano l'intera misura del valore di entrambi gli uomini di punta. Rallentato Fangio, Ascari al comando continuava ad aumentare la media che dai 187,175 Km. all'ora di Fangio al 10. giro, passava con regolare incremento fino ai 189,194 Km. all'ora che al 30° giro, quando si trovava da oltre 15 giri indisturbato al comando, Ascari registrava come punta massima. Quindi vittoria conquistata d'autorità, con tenacia, volontà e stile che fanno di Alberto Ascari un degno campione del Mondo se la sorte benigna gli permetterà di conquistare il massimo titolo a Barcellona come gli augurano tutti gli sportivi italiani.

Vicino ad Ascari è stato Farina, l'uscente Campione del Mondo, il cui inseguimento senza speranza sulla macchina di Bonetto ed il primato sul giro, costituiscono due prestazioni di primo piano e degne di ogni lode.

Gigi Villoresi ha guidato con stile piacente e facile ed il suo giro-récor che resistette per 64 degli 80 giri e che fu migliorato da Farina della sfumatura di 3/10 di secondo, dimostra che il brizzolato asso di Ferrari è sempre una delle migliori guide del mondo. Taruffi e Bonetto si sono praticamente equivalsi. Taruffi soprattutto è sempre quel ma-



Il grande assente di Monza, Consalvo Sanesi, ustionato per l'incendio di una macchina nel corso delle prove, legge in compagnia della sua bimba i resoconti del G. P. L'assenza di Sanesi ha di molto influito sulla preparazione e sulle prove delle Alfa Romeo.



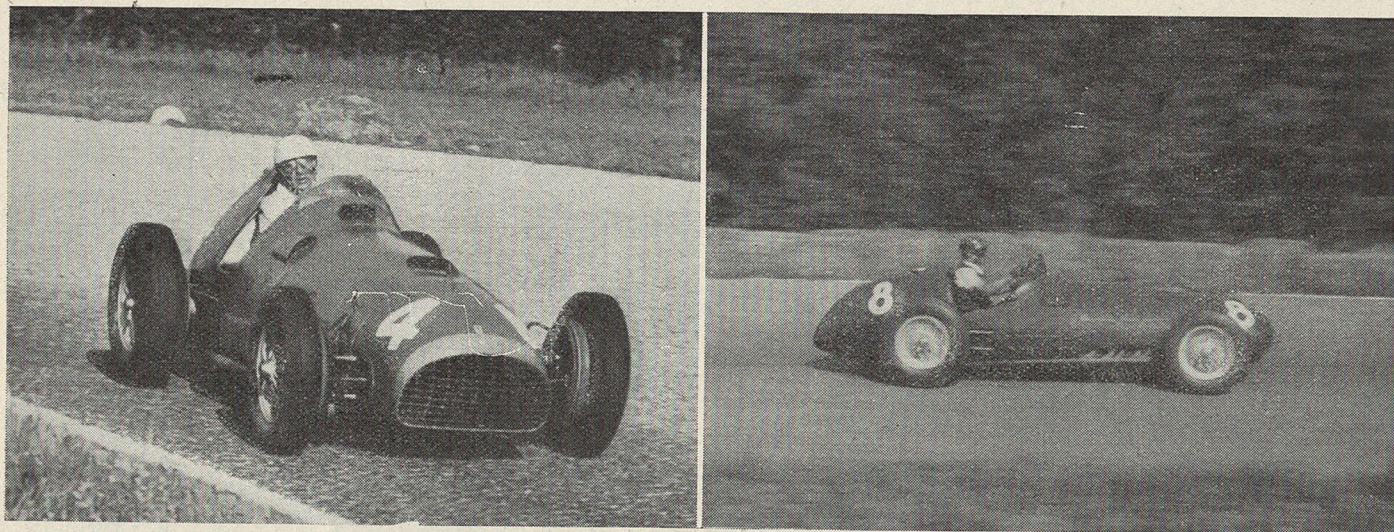
Alla trionfale apoteosi di Alberto Ascari assistono compiaciuti gli animatori delle manifestazioni monzesi che fanno da scorta alla consorte di Enzo Ferrari che alla sua destra ha il direttore di gara, Colonn. Covacovich ed alla sua sinistra il presidente dell'A. C. Milano, Luigi Bertetti, ed il Capo di quell'Ufficio sportivo, Dott. Mugnai.



gomme non esiste e che i pneumatici americani colà universalmente montati dalla totalità dei concorrenti costituiscono una « sine cura ». Si deve per altro tenere conto che a Indianapolis non vi sono bruschi rallentamenti, frenate « alla morte », ed accelerazioni che causano « pattinamenti » fino a velocità dell'ordine dei 200 chilometri all'ora colle relative conseguenze di surriscaldamento delle gomme, usura oltre i limiti della resistenza e quindi consumo anormale e « dechappamento ». Per corse velocissime si usano gomme di grande diametro (anteguerra si arrivava fino a 22 pollici in casi determinati) e a disegno quasi liscio. A Monza il percorso di genere stradale impone invece anche l'uso di battistrada scolpiti e quindi meno confacenti alla resistenza alle massime velocità.

Anche per quello che riguarda i diametri, a Monza non si volle andare oltre i 19 pollici nel caso delle Alfa Romeo ed oltre i 17 pollici al massimo per le Ferrari, due delle quali usavano addirittura le 16.00. Ci riferiamo naturalmente sempre alle ruote posteriori. Per le ruote anteriori in entrambi i campi si variava fra le 16.00 e le 17.00. Che i pneumatici costituissero un elemento essenziale della corsa, era già cosa scontata in anticipo tanto è vero che la squadra delle Ferrari non pensò neppure per un momento ad affidarsi alla maggiore sobrietà delle sue vetture predisponendo un solo rifornimento, nè in casa Alfa Romeo si tentò di usare i grandissimi serbatoi supplementari che permettevano una autonomia simile a quella delle Ferrari.

E' certo che la giornata torrida, il ritmo di corsa e le varie circostanze accessorie, furono ragioni particolarmente



Due valorosi alfieri dell'insegna di Maranello: a sinistra, Gigi Villoresi ed a destra Pietro Taruffi, finiti rispettivamente quarto e quinto completando così la splendida affermazione della «Ferrari».

gnifico pilota che conosciamo e che rappresenta sempre una splendida sicurezza; Bonetto ha guidato con stile corretto e redditizio e ci è piaciuto.

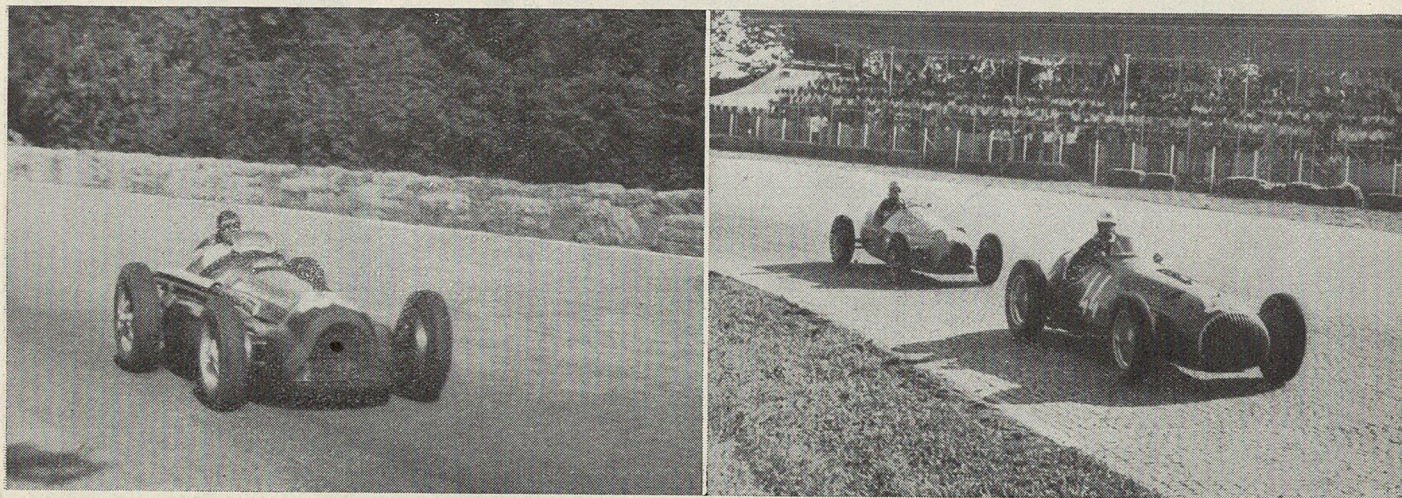
L'unico altro italiano in corsa è stato Franco Rol che senza allenamento ha superato le più rosee previsioni ed è arrivato alla fine in ottimo stile realizzando anche un tempo sul giro veramente buono.

Fra gli stranieri, onore massimo a Fangio che è sempre quell'asso che conosciamo e che purtroppo è stato tolto di corsa prima di poter sfoderare tutti i suoi numeri d'eccezione. Anche Gonzales ha girato forte in corsa ed in prova ma il secondo argentino appare spesso discontinuo e molte volte la sua condotta di corsa è per lo meno enigmatica.

Brillantissimo Simon, unico superstite del terzetto dei campioni di Simca fra cui il più veloce è stato il focoso Manzon che ha girato in un tempo invidiabile per tutti.

Sempre redditizio e realizzatore Rosier, lanciafiamma Chiron e buono Giraud Cabantous. Gli altri praticamente dispersi dalla foga e dalla potenza dei migliori.

La massima corsa del calendario italiano è stata preceduta in mattinata dal Gran Premio Veturlette che riprendeva una tradizione gloriosa. Anche qui, fra i 20 partenti la lotta si è venuta a circoscrivere fra le Osca ufficiali (scomparso Carini prima di poter dire la sua parola) e le Cooper inglesi. Due soluzioni tecniche agli antipodi: quella



A sinistra, Felice Bonetto che dopo un promettente inizio al volante dell'Alfa Romeo ha dovuto cedere la sua vettura allo sfortunato Nino Farina. - A destra, un passaggio alla curva Sud della nuova «Osca» 4500 pilotata da Franco Rol. Lo tallona Manzon su «Simca».

italiana assolutamente ortodossa ed automobilistica, quella inglese di genere molto cyclecaristico. Le macchine inglesi, note per le loro doti di grande accelerazione e di leggerezza, si sono affacciate alle prime piazze ai primi 4 o 5 giri, ma poi hanno tutte ceduto di schianto lasciando via libera alle nostre vetture che hanno iniziato una lotta ad oltranza fra loro aumentando via via la media generale.

L'asso franco-monegasco Louis Chiron ha fatto quest'anno quello che l'indimenticabile Raymond Sommer aveva fatto l'anno scorso ed ha dato l'impronta della sua classe alla corsa. Giulio Cabianca, quest'anno davvero imbattibile e rivelatosi in grande forma, ha poi vinto chiaramente. Si deve dire che egli aveva l'unica Osca col nuovo telaio e colla carrozzeria aerodinamicamente più efficiente. Nissotti ha segnato un record sul giro di grande valore ed i tre protagonisti si possono accomunare in un elogio per lo slancio ed il cuore con cui si sono battuti.

Le Osca sono apparse lievemente migliorate nei confronti dell'anno scorso. Le tre vetture ufficiali sono state tutte al di sotto del record precedente sulla distanza ed è stato battuto anche il primato sul giro. Entrambi di misura, ma battuti.

Inferiori alle prestazioni dell'anno scorso le Stanguellini, e questo ha sorpreso specialmente nel caso di Bordoni che aveva a disposizione la snella monoposto e che era uno dei favoriti. Deludenti le altre macchine.

Comunque, nel caso assai probabile dell'avvento, di una nuova «Formula I» che trascinerà come logica conseguenza

la scomparsa dell'attuale «Formula 2», ci sembra che la nuova ed indispensabile «Formula 2» possa essere benissimo riservata a vetture di circa un litro di cilindrata e senza compressore. Lo dicevamo già lo scorso anno e lo ripetiamo oggi dopo che ancora una volta le vetturine hanno dato vita a Monza ad una prova rapida, combattutissima, appassionante e tecnicamente quanto sportivamente ricca di interessanti risultati.

L'organizzazione favorita da un tempo mirabile, dall'assenza di ogni incidente ma resa difficile dall'affollamento e dall'eccessivo desiderio di invadere la zona dei boxes e la terrazza e dal conseguente zelo del servizio d'ordine più macchinoso che efficiente, è stata ancora una volta degna delle grandi tradizioni degli organizzatori dell'Automobile Club di Milano a cui l'A.C.I. aveva demandato la responsabilità di allestire la manifestazione. Una mal piazzata e sciocca presa di posizione di alcuni campioni che vanno per

la maggiore a proposito dell'obbligatorietà del casco, favorita anche da inopportuni suggerimenti autorevoli, ha avuto un successo tattico che pertanto riteniamo sterile, poichè l'anno venturo non dovranno essere tollerate evasioni da una regola che è fatta nell'interesse dei guidatori stessi.

Chiudiamo queste note colle stesse parole con cui Corrado Filippini chiudeva il suo commento lo scorso anno: «Una grande giornata quella di Monza, ed una data che può essere veramente e senza dubbio alcuno, definita come un punto di partenza per la ripresa delle grandi prove internazionali dell'automobile». La tradizione è rimasta intatta anche quest'anno, le promesse sono state mantenute durante tutta la stagione, il punto di partenza è divenuto forse un punto di arrivo e comunque si è rivelato nel 1951 come conclusione di un ciclo. Ed ora guardiamo avanti!

GIOVANNI LURANI.

La giornata monzese nei suoi sviluppi

Il bilancio di questa ultima, tradizionale giornata monzese si è chiuso con un notevole attivo.

Una giornata meteorologicamente perfetta, anzi troppo calda per essere in settembre, ma comunque tale da invogliare ad una scampagnata, due gare animate e combattute anche se imperniata, specie la seconda, sulla incertezza della tenuta delle vetture di testa, la felice assenza di incidenti anche lievissimi, ed infine un buon afflusso di pubblico particolarmente nel pomeriggio.

Non sappiamo però se agli effetti dell'incasso la chiusura del bilancio sia all'attivo e se la presenza di 60/70.000 spettatori, valutazione ufficiale, abbia corrisposto alle aspettative degli organizzatori o se questi per pareggiare le spese sostenute avessero avuto biso-

gno di una maggiore affluenza. Purtroppo gli sport motoristici, ed in particolare l'automobilismo, non hanno oggi in Italia quell'attrazione che esercitano in certe altre Nazioni, come ad esempio la Germania, ove le cifre di centinaia di migliaia di spettatori sono normali alle ultime gare di questo 1951, ma noi pensiamo pure che qualche cosa non va in Italia anche nei sistemi propagandistici.

Si fa molto affidamento per questa propaganda sulla stampa, specie quella quotidiana, e la si imbottisce di comunicati a getto continuo ma il pubblico italiano, forse più intelligente di quello di altri Paesi, non ha bisogno di tanti imbonimenti ed anzi sotto questo martellare della propaganda teme forse l'inganno e non gli si può poi dar torto quando, come nel caso attuale, vede all'ultimo minuto, anzi dopo l'ultimo minuto, crollare il castello di questa propaganda. I molteplici e prolungati fischi che hanno sottolineato a Monza la comunicazione della astensione della B.R.M. (di cui però gli organizzatori non hanno in verità colpa alcuna) hanno chiaramente dimostrata l'opinione della folla, opinione nettamente contrastante con quella comprensione che l'annunciatore radio richiedeva invece al pubblico. Ne favorevole ripercussione propagandistica per le future giornate di Monza avrà anche quello strano errore di ben due secondi nel cronometraggio verificatosi nelle prove e che ha orientato il tambureggiare della propaganda sul superamento dei duecento all'ora assicurato per il 22° Gran Premio d'Italia. Il veder passare una vettura a Km/h 194,678 od a Km/h 200,001 è praticamente lo stesso, ma il pubblico, la massa si entusiasma invece per queste cifre e grande è la sua delusione quando si confessa poi che si è incorsi in errore.

Anche qui nessuna colpa da parte degli organizzatori, che il cronometraggio viene predisposto dalla Federazione Italiana Cronometristi, e dato che siamo venuti a parlare di cronometraggio possiamo anche aggiungere che sui tempi e sulle medie di Monza si po-

trebbero nutrire dei sospetti anche se ciò poi non cambierebbe nulla in quanto l'ordine di arrivo alla fine degli 80 giri non può subire modifiche poichè i distacchi erano ben delineati.

Ma in questo sospetto ci sentiamo autorizzati da alcuni errori che abbiamo riscontrato esaminando rapidamente il tabellone dei tempi del 22° G.P. d'Italia e riflettente, ad esempio i tempi di Bonetto al 28° giro e di Rol al 6°. Nel primo vi è un errore di un minuto e nel secondo caso l'errore è di ben 3'. Si tratta di semplici errori di trascrizione, di inezie, naturalmente, ma che sommate a non poche altre inezie che di tanto in tanto si verificano mettono molto a repentaglio la conclamata infallibilità dei nostri cronometristi.

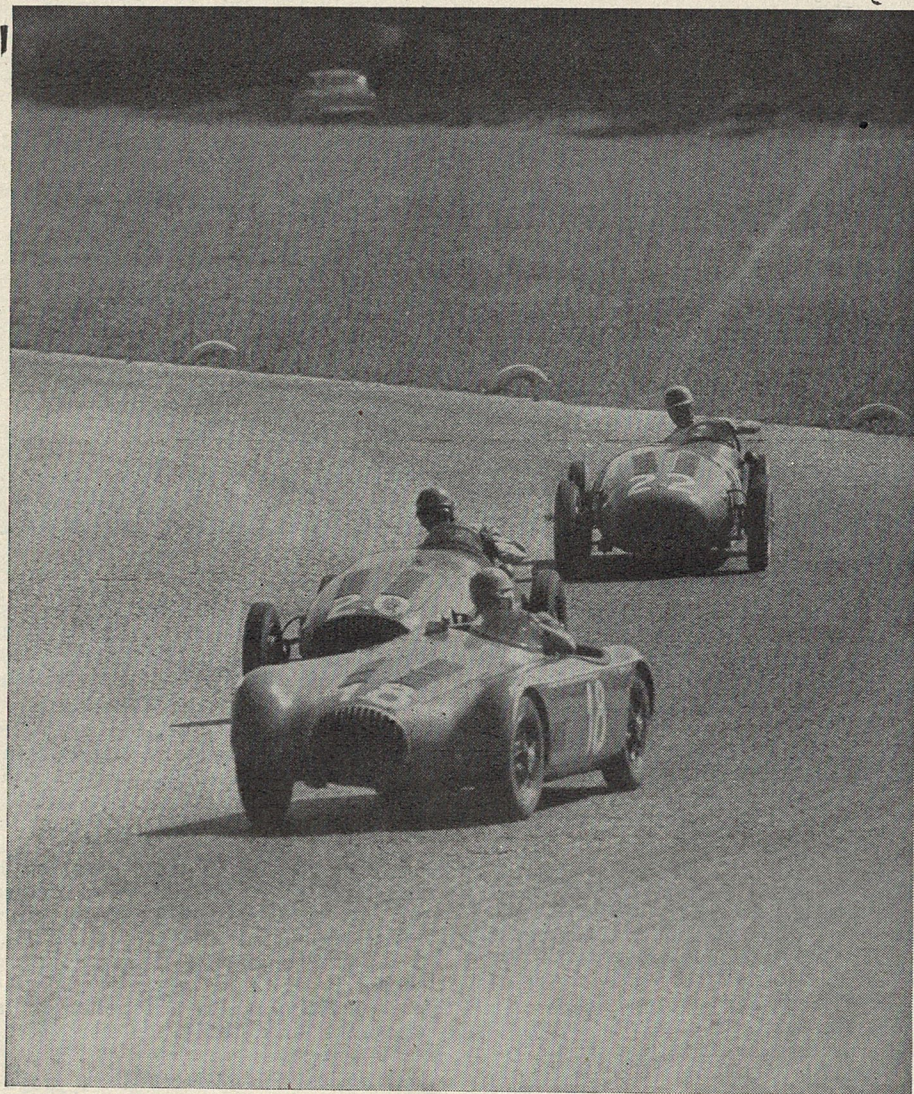
Ma ritorniamo al tasto della propa-

Tempi migliori sul giro di tutti i partecipanti al 22° G. P. D'ITALIA

FARINA (N. 40)	64°	1'56"5
VILLORESI	4°	1'56"8
ASCARI	33°	1'57"2
FANGIO	24°	1'57"4
GONZALES	51°	1'57"6
FARINA (N. 34)	4°	1'58"3
BONETTO	22°	2'00"6
TARUFFI	75°	2'00"8
MANZON	13°	2'05"8
SIMON	40°	2'06"6
ROL	48°	2'10"6
ROSIER	43°	2'11"4
TRINTIGNANT	11°	2'11"7
GIRAUD	65°	2'13"4
CHIRON	15°	2'16"
CLAES	4°	2'17"4
LEVEGH	4°	2'18"7
SWATERS	3°	2'19"4

Tempi migliori sul giro di tutti i partecipanti all'8° G. P. VETTURETTE

NISSOTTI	28°	2'25"3
CABIANCA	28°	2'25"8
CHIRON	25°	2'26"1
BORDONI	27°	2'29"7
COMIRATO	25°	2'30"6
ASTON	2°	2'31"4
WHARTON	7°	2'31"4
FAGIOLI	2°	2'31"6
CAPELLI	29°	2'33"2
MONTGOMERIE	3°	2'34"3
PINZERO	2°	2'34"4
SHELL	1°	2'35"7
LIETTI	28°	2'37"6
PIOTTI	2°	2'39"9
TERIGI	23°	2'40"7
SANTI	12°	2'42"
GIORGETTI	5°	2'43"8
BENEDETTI	2°	2'46"3
GULDIMANN	2°	2'53"3



Una splendida documentazione di quella che fu l'acanitissima lotta sostenuta, nel corso del Gran Premio Veturlette, da Cabianca, Nissotti e Chiron con le «Oscas». Per giri e giri il terzetto marciò compatto, a strettissimo contatto di gomme, spesso alternandosi al comando sino a tagliare il traguardo in quest'ordine. Peccato che Chiron proprio all'ultimo sia stato rallentato da disturbi all'alimentazione.

ganda e precisamente ancora al già citato esempio tedesco. Abbiamo detto che per questa propaganda si fa molto affidamento sulla stampa, ma ci si avvale anche della diffusione sotto ogni forma, dal manifesto murale, al cartello, alla cartolina, al francobollo-sigillo, alla vetrofania, che, riproducono sempre un determinato bozzetto prescelto per concorso dotato anche di premi notevoli.

Ci permettiamo dire che in questi ultimi anni questa forma propagandistica, per Monza, non ci sembra abbia potuto dare risultati molto positivi per lo scarso richiamo sull'avvenimento suscitato dal bozzetto, e ciò specialmente quest'anno. L'astrattismo e queste altre teorie pittoriche moderne saranno bellissime cose ma non si prestano per attirare l'attenzione della massa, quella del prato che paga, su di un determinato avvenimento. Noi stessi, e non arrossiamo a confessarlo, solo dopo aver letto, avvicinandoci ben bene, le parole riguardanti il Gran Premio a Monza, abbiamo ca-

pito di che si trattasse, ma proprio non riuscivamo ad intuire cosa volesse rappresentare quella specie di O schiacciato che campeggiava sul manifesto, sui cartelli, sui programmi e via dicendo.

Evviva la faccia dei retrogradi bozzettisti ed organizzatori tedeschi che sul vivacissimo manifesto del Nurburg Ring per il G.P. di Germania di quest'anno, e che abbiamo qui sotto gli occhi, non hanno esitato a far campeggiare quattro vetture da corsa impegnate in gara e gentilmente mettendo in primo piano la rossa italiana, dietro l'azzurra francese, la bianca tedesca ed un'altra indefinibile, il tutto sormontato da un bel cielo azzurro in cui sventola un grande vessillo composto dalle varie bandiere delle Nazioni concorrenti, almeno in pectore.

Chiunque si trovi a passare dinnanzi ad un manifesto del genere, capisce, vivaddio, che si tratta di una corsa di automobili.

Guardiamo le organizzazioni ippiche che da anni ed anni mantengono im-

mutato il loro manifesto con dei fiori di cavalli in corsa. Noi invitiamo il pubblico a vedere delle automobili in corsa e cominciamo a fargliele vedere subito, sul manifesto, tre mesi prima. Ma noi di arte però non ce ne intendiamo.

Con questa propaganda, stampa e murale, l'afflusso è stato per conto nostro già notevole anche perché oramai non sono più, almeno per l'Italia, i tempi in cui il nostro pubblico era più sportivo e si sobbarcava a dei sacrifici pur di andare a vedere le corse, che tra l'altro poi erano ben altra cosa sia per passionalità che per coreografia. Oggi abbiamo troppe corse, da una parte e dall'altra la vita comoda ha preso il sopravvento su tutto e si rinuncia facilmente a tutte quelle cose che ci imporrebbero qualche sacrificio e qualche incomodo al nostro quieto vivere, che poi ci impone già molti più sacrifici ed incomodi di un tempo nelle stesse attività quotidiane da non invogliarci certamente ad affrontarne altre nella giornata di riposo.

Altri ci ha già preceduto nel commento tecnico relativo alle risultanze di questa giornata che potrà restare memorabile nella nostra storia in quanto parrebbe sancire il tramonto di un mito e l'inizio del volo sicuro e dominatore di un nuovo astro e non è il caso quindi che qui ci ripetiamo, ma ci si consenta però di aggiungere che dai vari commenti, ed anche da qualche scritto apparso subito all'indomani di Monza, abbiamo avuta l'impressione, forse errata ma comunque personalissima, che si sia eccessivamente drammatizzato sulla sconfitta dell'Alfa Romeo, quasi che non si volesse ammettere che ciò che genio e maestranze italiane hanno fatto può, con l'andar degli anni e con lo sfruttamento del progresso generale, esser fatto anche da altri italiani, visto poi che questo tentativo di superarci è già in atto all'estero e con intenzioni molto serie.

La storia automobilistica di fatti analoghi ce ne può indicare moltissimi, spiacevoli sempre da un lato, ma assai produttori invece dall'altro in quanto è solo attraverso il superamento costante che si alimenta il progresso in ogni attività umana.

Ricordiamo il predominio assoluto per anni ed anni di Bugatti sovvertito poi dalle Alfa Romeo, queste superate dalle vetture germaniche Auto Union e Mercedes, il ritorno nel dopoguerra della Alfa Romeo ed oggi ecco una nuova supremazia delinearsi da parte della Ferrari. E fino a quando? Per ora l'unico pericolo viene da oltre Manica e mentre scriviamo ci giunge all'orecchio che la B.R.M., rimasta a Monza per proseguire la sua messa a punto, avrebbe girato col non certo esperimento Richardson già in 1'59"! Possiamo per ora essere fieri ed orgogliosi di vedere che questa lotta per la supremazia si svolge tra organismi che sorgono sul suolo della nostra Patria, ma dobbiamo curare con la maggior attenzione l'evolversi graduale del nuovo prodotto britannico.

L'unica voce per cui, sempre secondo il nostro modo di vedere, il bilancio della giornata monzese presenta

un passivo è quella riguardante il servizio d'ordine nella zona traguardo che ad onor del vero è stata tenuta notevolmente sgombra dai soliti intrusi. Però, e le nostre fotografie lo testimoniano ampiamente, attorno ad ogni macchina ferma ai box troppa gente si è sempre affollata e visto che gli addetti al servizio sono stati anche eccessivamente rigidi nell'osservare la consegna ricevuta, dovevano essere indubbiamente gli stessi Commissari addetti ai box che abbandonando il loro posto si portavano a curiosare nella zona del collega, creando così una non piacevole impressione di confusione.

Poiché le consegne al dirigente il servizio d'ordine vengono date dagli organizzatori sarà bene che per l'avvenire un maggior riguardo venga usato nei confronti dei fotografi che, a parte il fatto d'essere dei professionisti e non degli inutili sfoggiatori di bracciali, sono coloro che col loro lavoro permettono la maggiore valorizzazione di un avvenimento attraverso la stampa, sono coloro che ritraendo e divulgando le fotografie con le effigi dei corridori e delle macchine li rendono popolari alla massa interessandola, e sono ancora coloro che appagano tante ambizioni eternandole e tramandandole ai posteri attraverso il concorso della stampa.

Invece a Monza abbiamo visto osteggiato proprio il lavoro dei fotografi e la loro vita resa difficile dagli intempestivi ed inutili interventi degli Agenti della Celere che poi all'arrivo di Ascari, il grande trionfatore della giornata, hanno addirittura fatto cordone contro i fotografi per impedir loro di ritrarre il vincitore, mentre alle loro spalle la folla degli inutili si serrava attorno alla gloriosa, rossa Ferrari sfocando il campione, e sarebbe proprio interessante sapere per quali motivi quell'illustre sportivo cremonese che si impossessò del casco di Ascari si trovava in pista. Naturalmente i fotografi sgusciarono abilmente di tra le braccia degli agenti e si buttarono in ritardo nella mischia giusto in tempo per ritrarre le scene del trionfo dell'audace pilota, scene che secondo le direttive evidentemente impartite non avrebbero dovuto essere eternate e ciò con grave scorno di coloro che hanno l'abilità di sorgere dalla terra al momento giusto per passare ai posteri a lato di un neo-vincitore.

Sarà bene per l'avvenire essere molto precisi sull'argomento così come sarà bene, e seriamente, pensare all'indispensabile cunicolo - sottopassaggio proprio all'altezza della linea di traguardo, opera questa che sempre più urge e che eviterà per sempre gli odiosi attraversamenti della pista anche in piena gara e le continue grane e discussioni al cancelletto d'ingresso in pista. Tanti lavori, tante modifiche, tante opere inutili sono state eseguite sull'autodromo monzese in questi suoi quasi trent'anni di vita, ma non si è ancora riusciti a colmare questa gravissima lacuna.

E veniamo agli sviluppi della riunione che nel suo programma comportava due distinte manifestazioni: l'VIII° Gran Premio Veturlette, riservato al-



Giulio Cabianca ha vinto con autorità il Gran Premio Veturlette concludendo così in modo trionfale una splendida stagione di corse ricca di vittorie di classe ed assolute sempre fedelmente servito dalla piccola «Osca» doppio albero dei Fratelli Maserati.

le vetture da corsa sino a 1.100 senza compressore su 30 giri pari a Km. 189, con partenza alle ore 11 ed il XXII° Gran Premio d'Italia per vetture da corsa della Formula 1, su 80 giri del percorso pari a Km. 504 con partenza alle ore 15.

Per la prima delle due gare si sono allineati alla partenza 20 concorrenti tra cui una rappresentante del gentil sesso, la pilota svizzera Clara Guldemann mentre non si presentava l'altra pilota svizzera, la signorina Rampinelli per guasti sopravvenuti alla sua vettura nel corso delle prove.

Secondo i tempi di qualificazione l'allineamento avveniva nel seguente ordine:

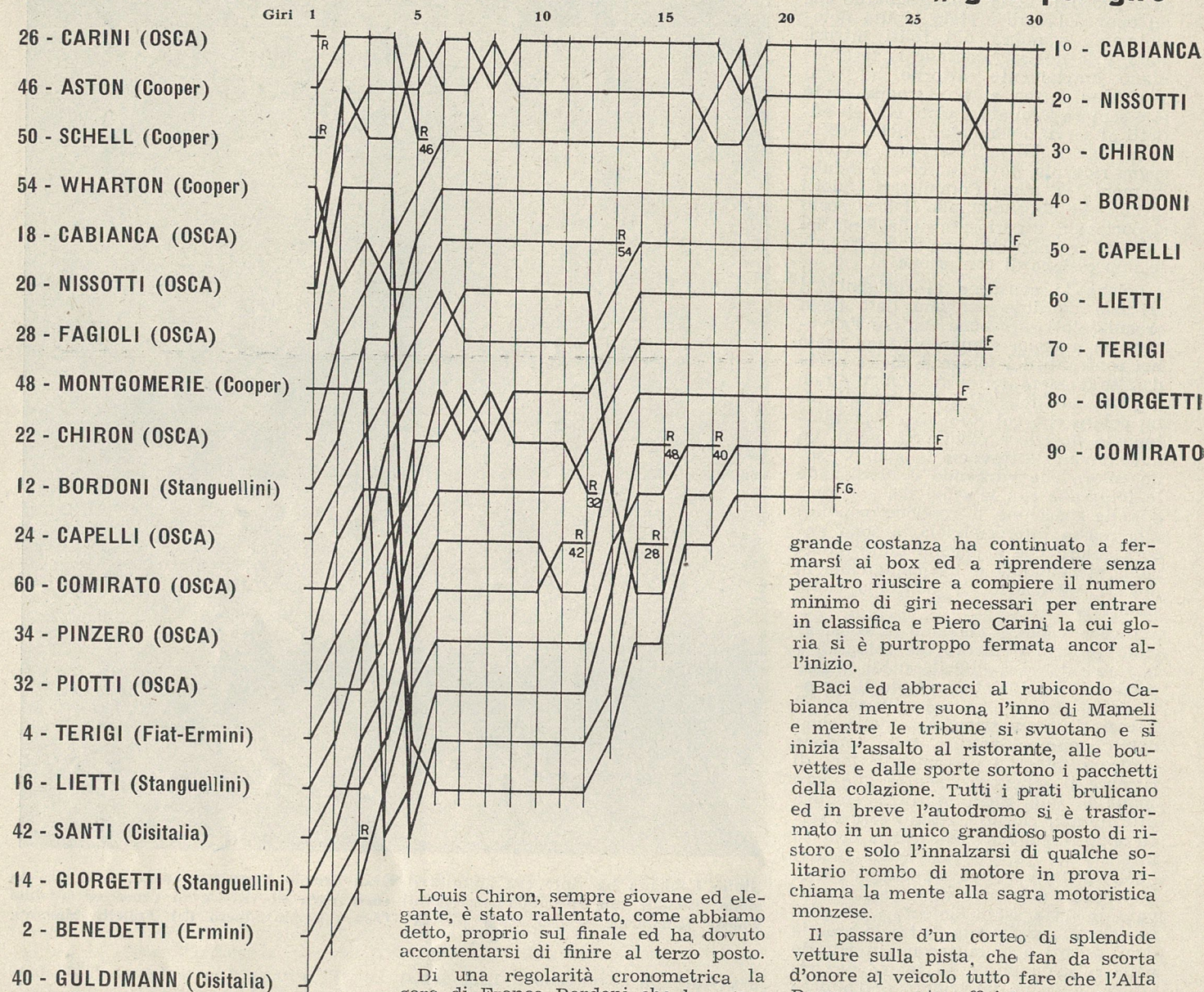
Montgomerie Cooper 2'25" 5/10 Km. 155,874 — Carini Osca-Carini 2'25" 8/10 — Chiron Osca 2'26" 5/10 — Cabianca Osca 2'26" 9/10 — Aston Cooper 2'27" e 2/10 — Bordoni Stanguellini 2'29" e 9/10 — Nissotti Osca 2'30" 1/10 — Capelli D. Osca 2'30" 4/10 — Fagioli Osca 2'32" 6/10 — Comirato Osca-Comirato 2'33 6/10 — Wharton Cooper 2' e 35" 4/10 — Schell Harry Cooper 2'

e 35" 9/10 — Pinzero Osca 2'36" 9/10 — Terigi Fiat-Ermini 2'39" 5/10 — Lietti Stanguellini 2'41" 3/10 — Piotti L. Osca 2'42" 3/10 — Giorgetti Stanguellini 2'43" — Benedetti Ermini 2'51" 7/10 — Guldemann Claire Cisitalia 2'58" — Santi Cisitalia 2'58" 2/10.

La partenza viene data dal Presidente dell'A.C. della Svizzera, Signor Baumgarten ed è simultanea. Sulla linea del traguardo è in testa Carini con la OSCA modificata nel telaio e nelle sospensioni, seguito da Cabianca, da Diego Capelli e da tutti gli altri ed in chiusura la svizzera Guldemann con la sua anzianotta Cisitalia.

Le fasi della gara sono poste nella loro giusta luce dal grafico che riproduciamo in queste pagine e ciò ci esime da una particolareggiata descrizione della gara stessa. Appare dunque che la prova ha vissuto della lotta ingaggiata tra i componenti del terzetto di testa, vale a dire Cabianca, Nissotti e Chiron e solo verso la fine le posizioni si sono decisamente delineate. Il terzetto ha compiuto più di metà gara racchiuso nel classico faz-

Grafico della posizione dei concorrenti al "G. P. VETTURETTE,, giro per giro



zoletto dando vita a dei passaggi non privi di emotività. Peccato che proprio all'ultimo per difficoltà nell'alimentazione il monegasco Chiron, sempre lottatore irriducibile, sia stato rallentato perdendo così di interesse il finale.

Giulio Cabianca ha coronato con questa bella e chiara vittoria la serie dei non pochi e sostanziosi successi raccolti nel corso della stagione sempre con la sua bella, elegante e velocissima OSCA 1100 sport bialbero, mentre Nissotti ha sfoggiato a Monza quella bella combattività che gli diede la vittoria di Modena quest'anno accaparrandosi un brillantissimo secondo posto e per soprammercato aggiudicandosi al 28° il giro più veloce della classe a ben Km/h 156,090 e segnando il nuovo record della pista per le 1100 detronizzando così il francese Simon che lo aveva stabilito lo scorso anno, nella stessa occasione, con la Simca alla media di Km/h 154,916.

Louis Chiron, sempre giovane ed elegante, è stato rallentato, come abbiamo detto, proprio sul finale ed ha dovuto accontentarsi di finire al terzo posto.

Di una regolarità cronometrica la gara di Franco Bordoni che ha egregiamente pilotata la Stanguellini bialbero non eccessivamente «tirata». Dopo un inizio lento Bordoni è andato progressivamente accelerando e guadagnando non poche posizioni si portava al quarto posto riuscendo a finire nel giro, mentre i classificati alle sue spalle erano tutti doppiati.

Una prova incolore è stata invece quella fornita dai piloti delle Cooper di cui solo Aston ha avuto uno sprazzo iniziale guidando il veloce plotone per tre giri ma poi subito ritirandosi, più tardi imitato dai colleghi di squadra Wharton e Montgomery.

Da ricordare invece le buone prove fornite da Diego Capelli con la OSCA, da Lietti con la Stanguellini, e da Terigi con la Fiat-Ermini.

Tra gli sfortunati ricordiamo innanzitutto la gentile Clara Guldemann che era riuscita a recuperare qualche posizione quando un grosso guaio nel motore la eliminava dalla lotta, Fagioli che non disarma, il giovinale ed accanito Piotti, Benedetti, Pinzero che con

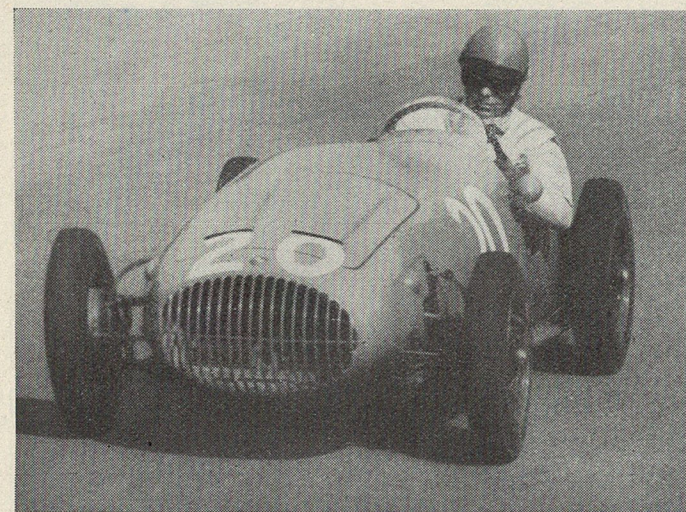
grande costanza ha continuato a fermarsi ai box ed a riprendere senza peraltro riuscire a compiere il numero minimo di giri necessari per entrare in classifica e Piero Carini la cui gloria si è purtroppo fermata ancor all'inizio.

Baci ed abbracci al rubicondo Cabianca mentre suona l'inno di Mameli e mentre le tribune si svuotano e si inizia l'assalto al ristorante, alle bouvettes e dalle sporte sortono i pacchetti della colazione. Tutti i prati brulicano ed in breve l'autodromo si è trasformato in un unico grandioso posto di ristoro e solo l'innalzarsi di qualche solitario rombo di motore in prova richiama la mente alla sagra motoristica monzese.

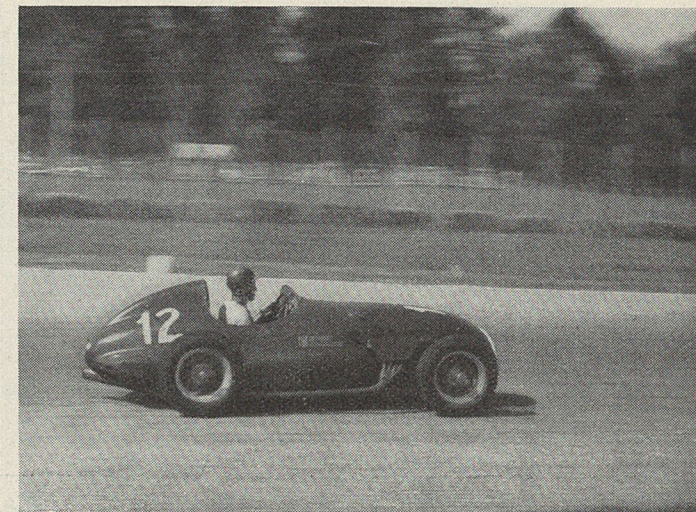
Il passare d'un corteo di splendide vetture sulla pista, che fan da scorta d'onore al veicolo tutto fare che l'Alfa Romeo presenta ufficialmente al pubblico italiano in questa occasione, interrompe il chilo di una moltitudine di beati e li richiama ai bordi della magica pista ove intanto si stanno allineando i bolidi della Formula 1 che daranno vita al 22° Gran Premio d'Italia, e su questa cade come una doccia fredda la ben poco lieta novella della astensione dalla gara imminente della B.R.M. La notizia come già abbiamo detto, viene commentata con espressivi fischi.

Ecco intanto schierati i 19 concorrenti in questo ordine.

Fangio Alfa Romeo 1'53" 2/10, Km. 200,353 — Farina Alfa Romeo 1'53" 9/10 — Ascari Ferrari 1'55" 1/10 — Gonzales Ferrari 1'55" 9/10 — Villorosi Ferrari 1'57" 9/10 — Taruffi Ferrari 1'58" e 2/10 — Bonetto Alfa Romeo 1'58" e 3/10 — De Graffenried Alfa Romeo 2'05" 1/5 — Simon Simca 2'08" — Trintignant Simca 2'08" 9/10 — Manzon Simca 2'09" — Giraud Cabantous Talbot 2'09" 3/10 — Rosier Talbot 2'10" e 4/5 — Landi Ferrari 2'11" 2/10 —



Una grande combattività ha caratterizzata la gara di Nissotti Franco Bordoni ha ottimamente pilotata la «Stanguellini» 1100 secondo arrivato e primatista del giro.



Una grande combattività ha caratterizzata la gara di Nissotti Franco Bordoni ha ottimamente pilotata la «Stanguellini» 1100 secondo arrivato e primatista del giro.

Chiron Talbot 2'12" 1/10 — Rol Osca 2'13" 4/10 — Whitehead Ferrari 2'16" e 2/10 — Levegh Talbot 2'16" 5/10 — Claes Talbot 2'18" 6/10 — Swaters Talbot 2'18" 8/10.

I tempi indicati per Fangio e per Farina verranno poi ufficialmente dichiarati inesatti e dovranno essere aumentati di 2", ma una notizia ufficiale in merito non viene diramata.

Starter di questa gara sarà il Presidente dell'A. C. d'Italia, Principe Filippo Caracciolo a cui fanno corona il Ministro Scelba, il Sottosegretario Castelli, il Vice Prefetto, il Vice Questore, il Presidente della Giunta Provinciale, i Consoli dell'Argentina, del Brasile e della Francia, l'on. Arrigo Paganelli, Presidente del Gruppo Parlamentare Sportivo, ecc. ecc.

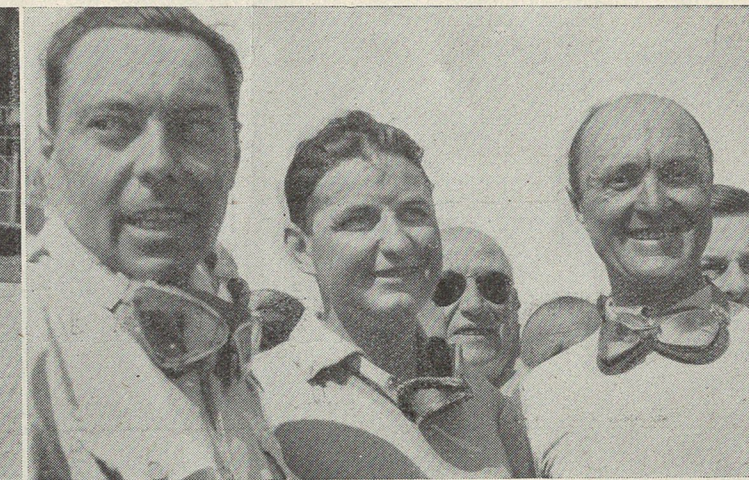
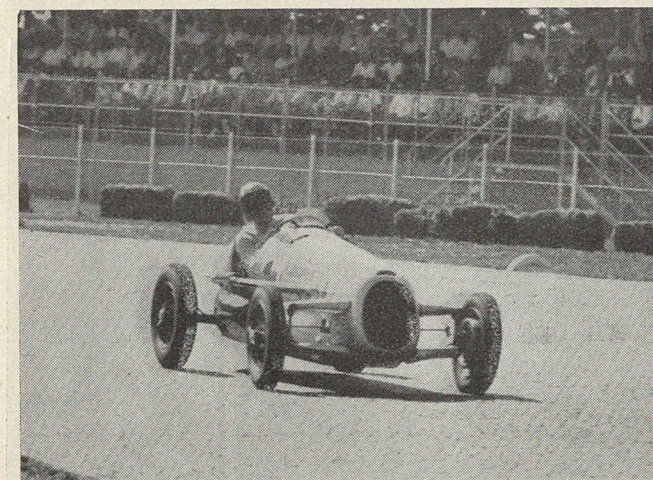
Lo squadrone parte compatto all'abbassarsi della bandiera e già anzi le vetture delle ultime file si erano messe in movimento. Sulla linea del traguardo transitano nell'ordine Farina, Fangio, Gonzales ma quasi sulla stessa fi-

la ed a ridosso sono tutti gli altri. La netta superiorità delle vetture ufficiali della Alfa Romeo e della Ferrari fa sì che il gruppo sia già sgranato prima ancora di abbordare il curvone ed alla fine del primo giro i passaggi avvengono in quest'ordine: Fangio, Farina, Ascari, Gonzales, Bonetto, Villorosi, Taruffi, De Graffenried, Trintignant, Manzon, Rosier, Simon, Giraud, Levegh, Swaters, Chiron, Roll, Claes e Whitehead. Questi e De Graffenried scompariranno nel corso del secondo giro mentre Landi ha già dovuto abbandonare nel corso del primo giro.

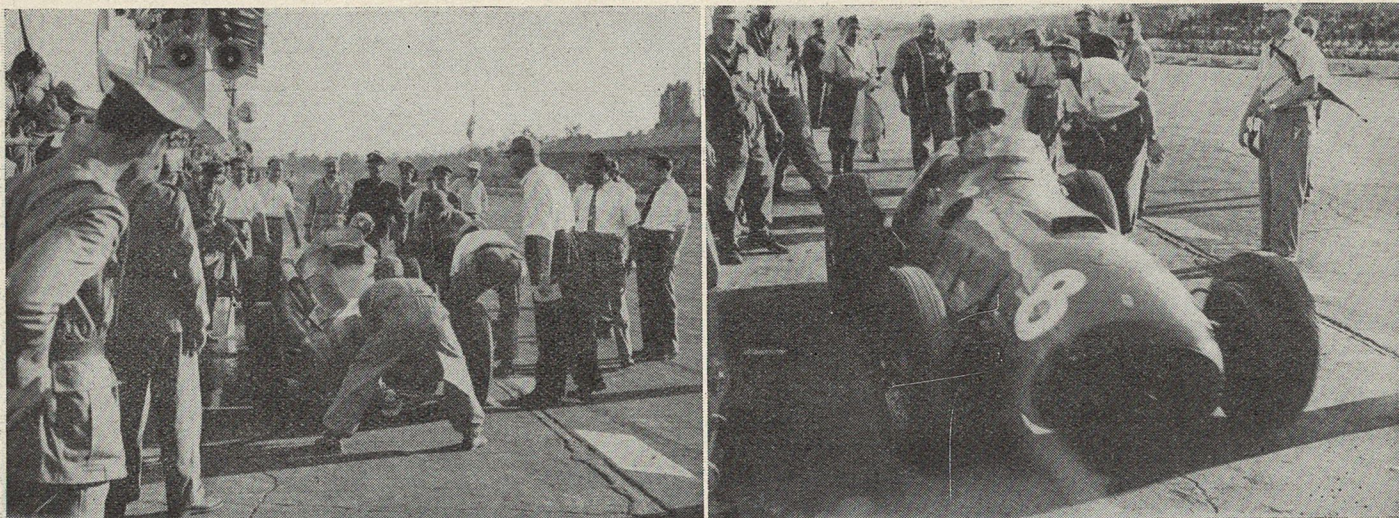
Anche di questa gara pubblichiamo il grafico delle posizioni e ciò ci esime da un dettagliato resoconto dell'alternarsi delle posizioni, anche se questo alternamento è stata cosa di breve durata poichè mentre Farina doveva fermarsi prima ed abbandonare poi subito nei primissimi giri, Fangio duellava con l'impetuoso Ascari che non gli dava requie e quando non lo precedeva lo tallonava da presso e ciò sino al 13

giro, sino a quando cioè per il dechappamento della gomma anteriore destra l'argentino era costretto a fermarsi al box riprendendo in quinta posizione. Dal 13° giro la gara è delineata con Ascari al comando e Gonzales di rincalzo alle spalle.

Rimane, a tenere in ansia il pubblico, il grande interrogativo circa la tenuta della vettura di Ascari che egli sembra non risparmiare. Sembra, diciamo in quanto l'analisi dei giri più veloci di tutti i concorrenti che in queste note pubblichiamo parla assai chiaro. Il giro migliore di Ascari è il 33°, segno dunque che all'inizio, quando il pilota di Ferrari sembrava impegnato nella lotta con Fangio e Farina, egli non richiese alla sua macchina tutta la sua potenza, di cui fece invece un assaggio quasi verso metà gara, quando oramai non aveva più alcun bisogno di impegnarsi e certamente se egli non avesse avuto nulla di particolare da perdere avrebbe con molta probabilità potuto anche mirare, e con successo, a segnare



Una nota gentile è stata apportata al G. P. Vetturette dalla concorrente svizzera signorina Clara Guldemann al volante di una oramai superatissima Cisitalia, e che qui vediamo transitare dinanzi alla sempre affollata tribunetta eretta presso la curva Sud. - A destra l'indivoltato terzetto che si è conteso sino all'ultimo la vittoria nel G. P. Vetturette: Al centro, è il vincitore Cabianca; a sinistra Nissotti, secondo, ed a destra il tenacissimo Chiron finito terzo. Alle loro spalle, con gli occhiali, il Comm. Lissoni, Direttore della Delegazione di Monza dell'A. C. Milano.



A sinistra: stà per riprendere Farina con la vettura di Bonetto, dopo un rifornimento. Troppa gente è, a nostro avviso, attorno al box dell'Alfa Romeo e non tutta necessaria. A destra: riparte Taruffi dopo il rifornimento della sua «Ferrari».

il nuovo record assoluto della pista. Fangio da parte sua, dopo la imprevedibile fermata si gettò con foga all'inseguimento di Ascari ma non arrivò oltre alla terza posizione ed al 35° giro era ancora a 24" dal connazionale che appariva peraltro assai impegnato. Ma anche in questo suo furibondo inseguimento, il tempo migliore di Fangio al 24°, è superiore di 2/10 al miglior tempo-giro di Ascari.

Nel frattempo sono scomparsi anche Claes, Levegh, Swaters, Chiron, Trintignant, e Manzon e chiuderà la serie dei ritiri Fangio che per guasto meccanico abbandonerà al 40°, ossia a metà gara esatta.

Di notevole questo 22° Gran Premio d'Italia offre ancora la ripresa di Farina che al 29° giro sostituisce Bonetto che con una condotta di gara giudiziosa ed accorta aveva portata sino al terzo posto l'Alfa Romeo affidatagli mantenendola in ottime condizioni di freschezza e su quella stessa vettura il Campione del Mondo partì all'attacco del record sul giro che conquistò al 47° alla media di Km. 194,344 toglien-

dolo a Villorosi che lo aveva segnato al 4° alla media di Km. 194,178 e migliorandolo poi ancora al 64° con la media di Km. 194,678, ma non riuscì nell'altro intento, quello di spodestare Gonzales dalla seconda posizione. Sembrava in un primo tempo che questa impresa dovesse riuscire all'unico difensore dell'Alfa Romeo, ché su ogni giro erano circa due i secondi che egli riusciva a guadagnare all'argentino ma poi questi si riprese da una momentanea crisi di stanchezza ed accelerò notevolmente l'andatura mantenendo dapprima il distacco e poi aumentandolo mentre dal canto suo Farina era ancora una volta costretto ad interrompere la sua azione da un imprevisto rifornimento causato da una perdita del serbatoio. Non ci fu allora più nessuna speranza e l'asso Torinese dovette accontentarsi di conservare sul traguardo quella stessa terza posizione che la sua vettura aveva quando la rilevò dalle mani di Bonetto.

Dopo le prove dei primi tre, regolarissime e lodevolissime sono state le prove fornite dal sempre fortissimo

Villorosi che è stato uno dei più veloci in gara e che è finito quarto, dall'imperturbabile Taruffi che ha condotto come un orologio la Ferrari che gli era stata affidata da Simon che con la sua Simca è stato il migliore degli ospiti e che si è preso il lusso di regolare i connazionali Rosier e Giraud con le Talbot, e da ultimo un plauso nonostante la sua posizione di fanale merita pure il tenace Franco Rol che ha resistito sino all'ultimo al volante della debuttante OSCA 4.500 permettendo così ai fratelli Maserati di compiere un esauriente collaudo della loro ultima creazione.

FRANCO DEGLI UBERTI.

(Fotografie: Farabola, Fumagalli, Mailander, Millanta, Pubbli-foto e Signorelli).

Ecco ora i completi risultati:

Classifica Gran Premio Vetturette

1. Cabianca Giulio Osca, che compie Km. 189 in 1.14'48" 9/10 media Km.

151,577 (nuovo record) record precedente Bonetto Osca media Km. 150,931; 2. Nissotti Osca 1.14'51" 1/10; 3. Chiron Osca 1.14'55" 1/10; 4. Bordoni Stanguellini 1.16'08" 3/10; 5. Capelli Diego Osca 1.16'16" 8/10, (giri 29); 6. Lietti Stang 1.14'56" 5/10 (giri 28); 7. Terigi Fiat Ermini 1.15'39" 7/10 (giri 28); 8. Giorgetti Stang. 1.15'23" (giri 27); 9. Comirato Osca 1.14'56" 1/10 (giri 26); 10. Pinzero Osca (non classificato avendo percorsi solo giri 22).

Giro più veloce: Nissotti Osca al 28° in 2'25" 3/10, media Km. 156,090 (nuovo record), record precedente Simon Simca in 2'26" 4/10 media Km. 154,916.

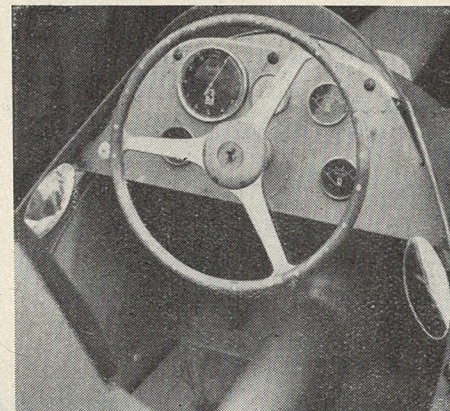
Ritirati: Carini al 1. giro; Schell al 2. giro; Benedetti al 3. giro; Aston al 5. giro; Santi al 12. giro; Piotti al 12. giro; Wharton al 13. giro; Fagioli al 15. giro; Montgomerie al 15. giro; Guldemann al 17. giro.

Classifica 22° Gran Premio d'Italia

1. Ascari Alberto (Ferrari) che compie i Km. 504 in 2.42'39" 3/10 alla media Km. 185,916 (nuovo record); records precedenti Wimille (Alfa R.) G. P. Autodromo 1948 alla media 177,111 - Farina (Alfa R.) G. P. d'Italia 1950 alla media Km. 176,542; 2. Gonzales (Ferrari) in 2.43'23" 9/10; 3. Bonetto-Farina (Alfa) in 2.42'53" 5 (79 giri) 4. Villorosi (Ferrari) 2.44'21" 6 (79 giri); 5. Taruffi (Ferrari) 2.43'17" 9 (78 giri); 6. Simon (Simca) 2.43'39" 2 (74 giri); 7. Rosier (Talbot) 2.42'44" 5 (73 giri); 8. Giraud Cabantous (Talbot) 2.43'56" 3 (72 giri); 9. Rol (Osca) 2.42'46" 2 (67 giri).

Ritirati: Landi (Ferrari) al 1. giro; Whitehead (Ferrari) al 2. giro; Claes (Talbot) al 5. giro; De Graffenried (Alfa R.) al 2. giro; Farina (Alfa R.) al 7. giro; Swaters (Talbot) all'8. giro; Levegh (Talbot) al 10. giro; Chiron (Talbot) al 24. giro; Trintignant (Simca) al 30. giro; Manzon (Simca) al 30. giro; Fangio (Alfa R.) al 40. giro.

Giro più veloce — Farina in 1'56" 7/10 media Km. 194.344 (nuovo record) records precedente 1950: in corsa Fangio (Alfa) 2'00" media 189. in prova Fangio (Alfa) 1'58" 3/5 media Km. 191,231.



Il posto di guida della Ferrari 4500 di Villorosi che fu la più veloce della squadra ufficiale. Si noti come sia stata allargata la carrozzeria al punto da contenere all'interno gli specchi retrovisori.

Classifica del Campionato del mondo: (su 7 prove, mancando ancora il G. P. di Barcellona, e conteggiando solo le quattro migliori classifiche): 1. Fangio p. 27 (9-5-6-7); 2. Ascari p. 25 (6-3-8-8); 3. Gonzales p. 21 (3-8-4-6); 4. Farina p. 17 (4-8-2-2); 5. Villorosi p. 15 (4-4-4-3); 6. Taruffi p. 10 (6-2-2).

Le numerose Coppe in palio sono state aggiudicate come segue:

XXII G. P. D'ITALIA

Il Coppa d'Oro Arturo Mercanti, challenge, da assegnarsi alla Casa costruttrice, alla Scuderia o al concorrente isolato che avrà vinto per tre volte, anche non consecutive, un «Gran Premio» disputato all'Autodromo di Monza: alla Ferrari Automobili.

Coppa del Presidente della Repubblica Italiana al 1° assoluto: Alberto Ascari.

Coppa del Presidente del Consiglio dei Ministri alla casa concorrente costruttrice della vettura vincitrice: Ferrari Automobili.

Coppa del Ministro delle Finanze alla casa costruttrice della vettura straniera meglio classificata: Simca-Gordini.

Coppa della Fondazione «Eva Peron» all'italiano meglio classificato: Alberto Ascari.

Coppa del Ministro Argentino dei Trasporti, S. E. Maggi al 1. classificato tra i piloti stranieri, esclusi gli argentini: André Simon.

Trofeo del Console Generale Argentino a Milano per il conduttore che avrà compiuto il giro più veloce: Giuseppe Farina.

Trofeo dell'Automobile Club d'Italia per il pilota sud-americano meglio classificato: Froilan Gonzales.

Coppa del Presidente della Commissione Sportiva dell'A.D.A.C., Signor Koether: al 1° assoluto: Alberto Ascari.

Medaglia d'oro della Scuderia Argentina «Suixtil» al primo assoluto: Alberto Ascari.

VIII GRAN PREMIO VETTURETTE

Coppa dell'Automobile Club di Milano al primo assoluto: Giulio Cabianca.

Coppa dell'A.S.A.I. per il conduttore che avrà compiuto il giro più veloce: Franco Nissotti.

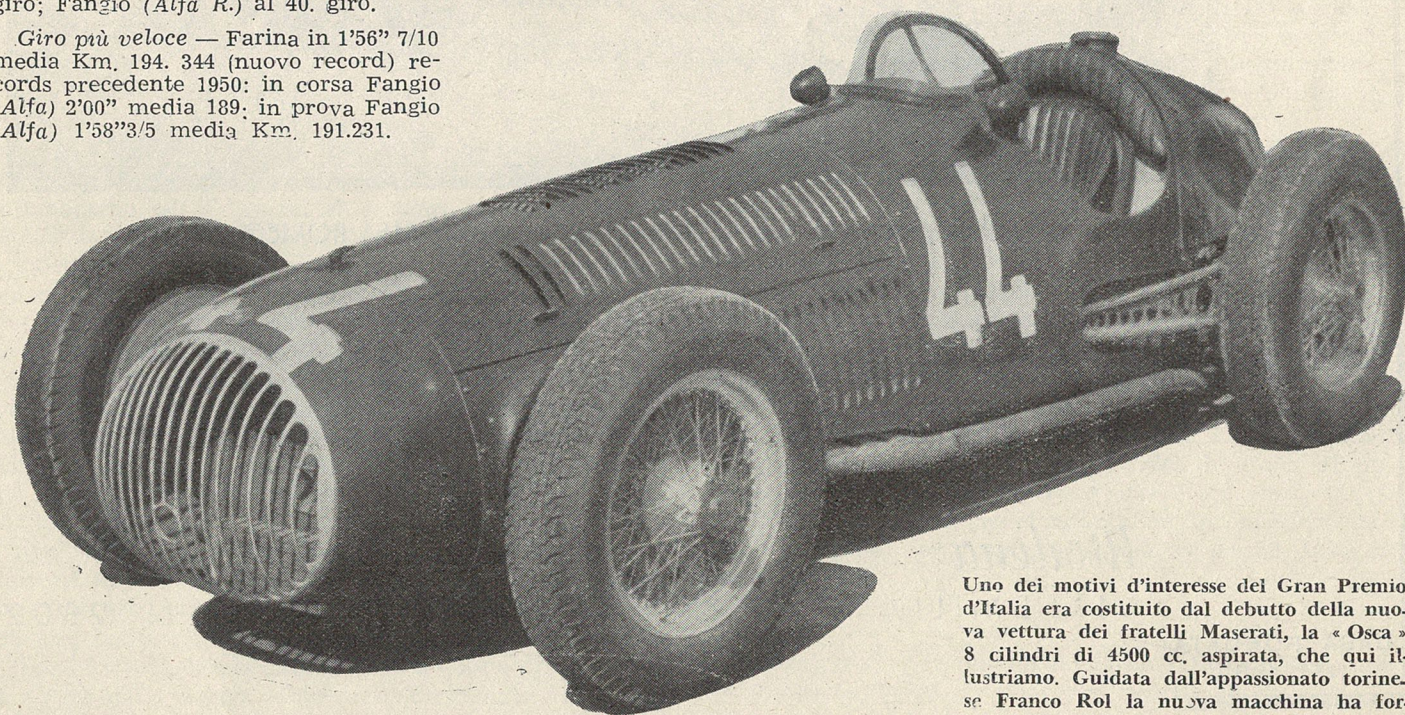
Coppa del Presidente della Commissione Sportiva dell'A.D.A.C., Signor Koether al primo assoluto: Giulio Cabianca.

Coppa della S.A.R.A. allo straniero meglio classificato: Louis Chiron.

Medaglione del C.O.N.I. al conduttore più giovane che avrà compiuto tutto il percorso: Giulio Cabianca.



Veloci ed ordinati rifornimenti delle «Ferrari»: A sinistra Ascari, ed a destra Villorosi stanno per ripartire.



Uno dei motivi d'interesse del Gran Premio d'Italia era costituito dal debutto della nuova vettura dei fratelli Maserati, la «Osca» 8 cilindri di 4500 cc, aspirata, che qui illustriamo. Guidata dall'appassionato torinese Franco Rol la nuova macchina ha fornito l'ultima prova.