

Vivacemente combattute le gare sul Circuito di Caracalla

L'oramai tradizionale ciclo di gare motoristiche che l'A. C. Roma va organizzando sull'interessante percorso delle Terme di Caracalla ha avuto anche quest'anno il suo tradizionale sviluppo e dovremo anche aggiungere che forse questa è stata l'edizione più movimentata e più avvincente del ciclo.

Il programma che lo scorso anno contemplava tre distinte manifestazioni in tre giornate diverse, ossia il Criterium d'Apertura per le 750 sport, la notturna per le berlinette Gran Turismo e la prova per le vetture della F. 2, è stato modificato con la eliminazione della prova delle 750 sport e con la suddivisione della gara notturna in tre distinte prove di 20 giri l'una in luogo della unica corsa della durata di tre ore con l'ammissione contemporanea di varie classi, formula che aveva non poco disorientato il pubblico e messo in difficoltà il servizio di cronometraggio data la difficile individuazione delle vetture quando i passaggi avvenivano in gruppo.

Anche il Gran Premio Roma per la F. 2 ha subito una riduzione di 10 giri essendo stato portato a 60 tornate ed inoltre altre leggere rettifiche e migliorie al tracciato hanno permesso di realizzare delle medie più elevate.

LA NOTTURNA

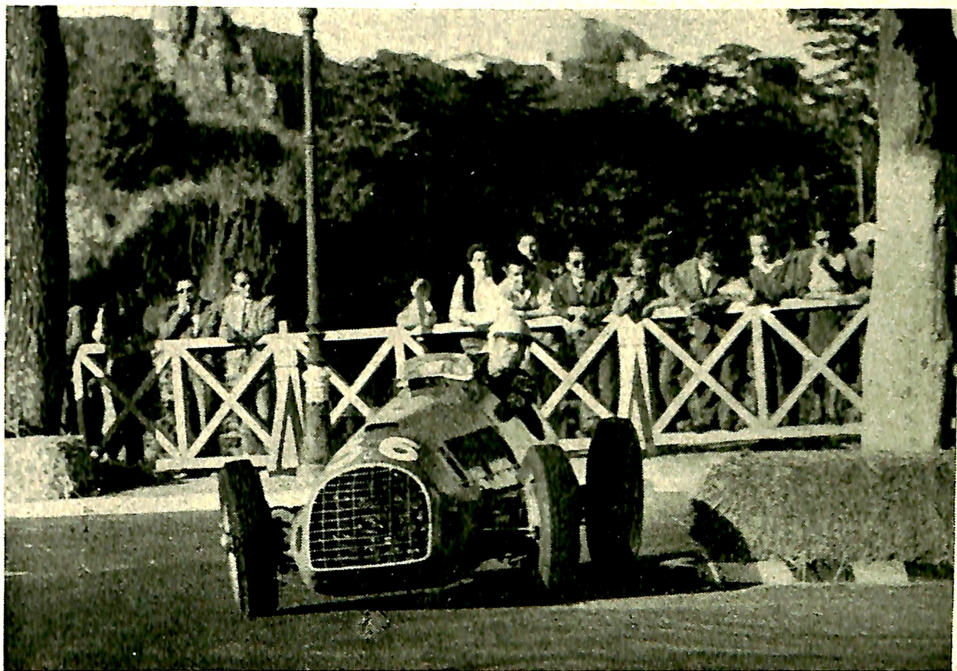
Veramente interessanti ed appassionanti per la loro vivacità le tre corse svoltesi nella inoltrata serata del 9u. s.

Lo scenario insolito che incornicia il circuito di Caracalla ed il gioco della illuminazione danno alla zona tutta una particolare suggestività e il gran silenzio della notte sembra avvolgere anche le veloci vetture che paiono quasi divenute mute ed irreali.

Sono le piccole 750 Gran Turismo che aprono la manifestazione romana e vivo interesse desta la partenza data la adozione del sistema in uso in Inghilterra e già adottato in Italia anche per la Inter-Europa. Al Via scattano a piedi i dieci piloti e piano piano a ventaglio le vetture si lanciano verso il tunnel che si snoda sotto le annose piante della Passeggiata archeologica.

Si ingaggia subito una accanita battaglia tra il milanese Elio Zagato, vincitore freschissimo della Coppa della Toscana, con la bella realizzazione della ominima carrozzeria e Matteucci che guida con bella maestria una Fiat 750 preparata dell'espertissimo Giannini.

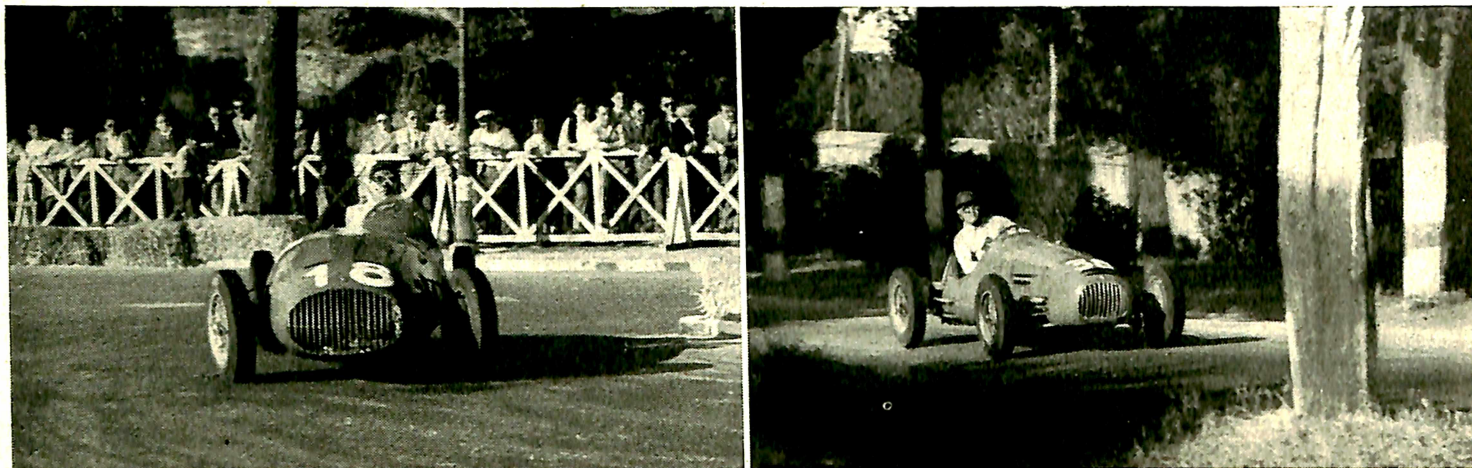
La andatura imposta dai duellanti è micidiale per molti altri concorrenti e notevoli sono i ritiri! Spettacolare quel-



Mario Raffaelli ha debuttato nella F. 2 con la «Ferrari» della Scuderia Marzotto ed ha colto una luminosissima affermazione. Questa foto documenta che il bravissimo e tranquillo pilota romanizzato ha anche dello stile.



I sessanta movimentati giri del XII Gran Premio Roma sono terminati ed il terzetto dei tre maggiori protagonisti della indavolata contesa rievoca sorridendo le ancor fresche vicende della cavalleresca tenzone: al centro con la maglietta a righe il trionfatore Raffaelli con alla sinistra il secondo classificato Bianchetti ed a destra Giannino Marzotto che finì terzo ma fu autore di uno spettacoloso quanto felice inseguimento. Tutti e tre pilotavano le «Ferrari» ma di tre tipi diversi.



Due brillanti difensori della «OSCA» al Circuito di Caracalla: a sinistra Luigi Fagioli primo classificato fra le vetture di 1100 cmc.; a destra il sempre più sorprendente Carini che con la OSCA di soli 1400 cmc. ha tenuto a bada per buona parte della corsa tutti gli avversari disponenti di vetture di 2000 cmc.

lo di Martinengo che per la rottura, pare, di una ruota, capotta violentemente e si ferma con le ruote all'aria e viene subito aiutato dei pompieri ad uscire della vettura, una *Zagato* che peraltro non ha subito nemmeno una scolfittura fornendo così una prova di solidità inimmaginabile.

Solo a quattro giri dalla fine *Zagato* riesce a prevalere sul fortissimo avversario ed a precederlo sul traguardo di oltre un minuto. Matteucci con la sua *Giannini* ha così interrotto il gruppo delle *Zagato* classificate oltre che con Elio *Zagato*, vittorioso, anche con Lunghi, con la sempre migliore Gianfranca Reggiani e con Bertossi, mentre cinque altri concorrenti erano già stati costretti al ritiro per cause varie.

La *Zagato* ha quindi conquistata a Roma una affermazione di massa che dice chiaramente quali siano le possibilità delle sue originali vetture.

In gruppo unico le 1100 e le 1500 e le maggiori cilindrata hanno prevalso date le caratteristiche del circuito. Delle 1100 si è distinto il fortissimo Cesare Maderna che nel tentativo di contrastare il passo ai più veloci avversari finiva col rompere il motore ed a consolazione gli restava il vanto d'aver registrato il giro più veloce ad oltre 85 di media.

La prova di questo gruppo era dominata da Guido Mancini, Campione d'Italia della 1100 Turismo, che per l'occasione si è però avvalso di una *Lancia Aprilia* con cui è riuscito a difendersi dagli attacchi dell'abile genovese Fezzardi che disponeva della *Maserati* 1500 che è riuscito a conservare la posizione nonostante i reiterati tentativi di spiazzamento mossigli da Randaccio.

Nella classe maggiore, la sino a 2000 la battaglia è stata condotta in famiglia dal gruppo degli *Aurelisti* e Bracco ha

messo tutti d'accordo sia segnando il tempo migliore sul giro sia aumentando sempre più il distacco tra la sua vettura e quelle degli inseguitori tra cui il migliore è stato Valenzano alle cui costole troviamo però e vicinissimi, Ferranti ed Anselmi e questo trio indavolato lanciato sulle orme di Bracco ha dato all'entusiasta pubblico non poche emozioni.

Assopitisi gli ultimi rombi di motore la folla si è riversata all'assalto di ogni mezzo di trasporto possibile mentre le luci venivano spente ed alta nel cielo rimaneva solo la luna a giocare a rimpiattino tra le millenarie costruzioni, palpitanti vestigia della grande Roma imperiale.

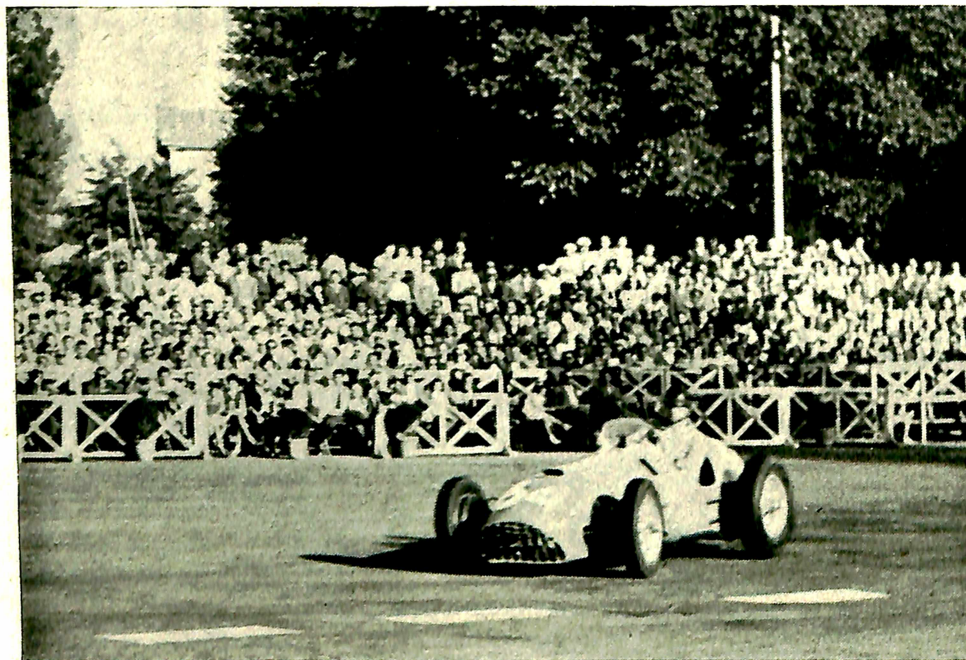
Il grande silenzio avrà però breve durata che la seconda manifestazione del programma esige che già all'alba ispettori e squadre di lavoro inizino la verifica degli impianti e approntino il circuito per la più impegnativa gara della «Formula 2».

Per varie vicissitudini mancano dall'elenco dei concorrenti i grandi nomi ed una volta tanto finalmente assisteremo ad uno scontro di uomini dalle prestazioni personali e meccaniche pressoché livellate ed abbiamo la intima convinzione che lo spettacolo a cui assisteremo sarà certamente dei più emotivi ed avvincenti.

Non solo non vi sono grandi nomi, abbiamo detto, ma vi saranno addirittura dei debutti e l'incognita delle loro possibilità sarà per l'appunto l'additivo migliore per dare maggior sapore al gustoso piatto che gli organizzatori romani hanno approntato per il loro pubblico.

Ed i fatti dimostrano che le previsioni non erano del tutto sbagliate.

Il pilota di maggior rilievo nello schieramento appare Stirling Moss, il giovanissimo pilota inglese che lo scorso anno già si cattivò le simpatie del pubblico capitolino per quella sua aria sbarazzina e quel suo stile disinvolto e soprattutto per la freddezza con cui allorché si vide sfuggire di sotto una delle ruote seppa dominare la sua H.W.M. ed accettò con tutta serenità il brutto scherzo che la sorte gli aveva giocato.



Dinanzi alle affollate tribune transita lanciaatissimo nell'inseguimento Giannino Marzotto che reca sulla calandra della sua «Ferrari» i segni dell'urto subito all'inizio della gara e che lo tenne fermo per oltre due giri.



Cavallerescamente Elio Zagato vincitore con la omonima macchina della prova notturna della classe 750 chiama a dividere gli onori della vittoria Matteucci che per tre quarti della corsa gli fu tenacissimo avversario con la Fiat-Giannini. In seconda piano a destra il Barone Lazzaroni, immancabile animatore delle manifestazioni motoristiche romane.



Una nuova mirabile impresa ha compiuto Giovanni Bracco vincendo con l'«Aurelia» la classe 2000 della notturna di Caracalla. Dopo il vittorioso arrivo il forte biellese ha avuto l'ambito premio del sostenuto applauso della folla, le vive congratulazioni dell'on. Foderaro e l'amichevole saluto di Gianni Marzotto, vincitore assoluto della prova dello scorso anno.

Favorito N° 2 Giannino Marzotto, debuttante in circuito con la F. 2 ed impegnato al volante di una delle vetture ufficiali della Ferrari. Un debutto molto relativo per la verità in quanto al volante delle velocissime vetture di Maranello G. Marzotto ha una pratica che ormai gli permette una grande confidenza con questi bolidi siano essi del tipo sport come del Gran Turismo o della F. 2. Il percorso romano gli era poi già familiare per avervi vinto lo scorso anno la notturna su tre ore e quella gara gli diede una idea abbastanza esatta di ciò che può essere una corsa in circuito.

Un debutto invece particolarmente interessante era quello del calabrese-romanizzato Mario Raffaelli la cui non estesa ma brillante partecipazione nel campo della Sport 750 è nota solo agli esperti della nostra attività.

Mario Raffaelli si presentava alla partenza del Gran Premio Roma al volante di una Ferrari «F.2» messagli a disposizione dalla Scuderia Marzotto, e si trattava della stessa vettura già messa a disposizione di Fangio al G. P. dell'Autodromo di Monza, che si ritirò subito dopo aver assunto momentaneamente il comando della corsa, e del

debuttante Anselmi per il Circuito di Genova ed anche qui il ritiro si verificò dopo pochi giri.

Questi i motivi fondamentali della prova romana a cui facevan corona una bella serie di altri appassionati che, in assenza degli accasati avrebbero giocato il tutto per raggiungere l'affermazione tanto attesa.

Al plotone forte di 23 vetture è il Ministro Scelba che dà l'avvio e subito lo spettacolo si fa vivace. Sgattiola in testa quel volpone di Carini con la sempre sorprendente OSCA di 1400 alle cui calcagna è incollato Moss seguito da Bianchetti, Raffaelli, Bernabei, Schwelm, Marzotto, Ughetti, Fagioli, Biondetti, Nissotti, Gaze, Pinzero, Vando, Von Stuck Sighinolfi.

Il pubblico è già eccitato per il sorprendente inizio di Carini, che tiene magnificamente a bada le vetture più potenti, che riceve una nuova emozione. Marzotto è fermo lungo il percorso poichè pare che nel tentativo di farsi avanti nel gruppo abbia urtato avariando la calandra del muso e deve rimetterla in sesto perdendo circa due giri. Questo arresto di Marzotto costituisce una dei motivi salienti di questo Gran Premio Roma in quanto il

Vicentino si getta poi furiosamente all'inseguimento ed il pubblico mentre da una parte può entusiasarsi seguendo le gesta dei piloti che guidano il gruppo dall'altra è avvinto dalla generosità con cui il ritardatario si protende nel tentativo di riguadagnare i minuti persi e di riportarsi nel gruppo di testa aspirando logicamente alla vittoria anche in virtù del mezzo meccanico a disposizione che è il più potente fra quelli in campo.

Lotta serratissima intanto tra Carini e Moss ma al 7° giro questo motivo viene a mancare per un arresto ai box di Moss per disturbi all'accensione. L'inglese resta tagliato così fuori dalla gara per le posizioni di testa ma entusiasmerà ancora il pubblico quando verrà a trovarsi in contatto con Marzotto proteso nel suo inseguimento e si avranno così dei passaggi assai emotivi, ma poi Marzotto riesce a sopravanzare l'avversario ed a distanziarlo sempre più.

Fermatosi Moss, dietro a Carini si insedia Raffaelli che si è perfettamente ambientato dopo i primi giri e marcia ora come un veterano, e inizia la fase d'avvicinamento al leader da cui è staccato di 13", mentre alle sue spalle l'av-



L'On. Foderaro, Commissario dell'A. C. Roma, si compiace con Guido Mancini vincitore della classe 1500 con l'Aprilia nella Notturna di Caracalla.

versario più minaccioso è Bianchetti l'entusiasta pilota milanese che sta attraversando un periodo di ottima forma e che certamente se disponesse di una vettura più corsaiola della sua anziana *Ferrari* sport biposto potrebbe fare in circuito cose ancor più egregie.

La meravigliosa galoppata di Carini viene però interrotta dall'allentamento di un raccordo della circolazione dell'acqua di raffreddamento ma poi dovrà addirittura desistere seguendo la sorte di Bernabei fermato dalla bruciatura della gurnizione della testata, di Stuck che con la sua A.F.M. era stato alle prese con le candele dapprima e poi stava per perdere una ruota ma riusciva a fermarsi in tempo evitando le sempre ipotetiche conseguenze di un incidente del genere, di Schwelm che da ottimo quarto lamentava noie di meccaniche diverse, di Nissotti che guidava il plotoncino delle 1100.

Scomparso Carini ecco Raffaelli automaticamente al primo posto e non è da escludere che se egli si fosse lasciato trasportare dalla foga iniziale probabilmente avrebbe cercato di subito contrastare il passo a Carini rinunciando forse per una piccola soddisfazione immediata al più grande alloro finale.

Insediatosi al comando Mario Raffaelli non ha potuto però adagiarsi e vivacchiare sino al traguardo ed a rendergli la vita un po' dura vi ha pensato Bianchetti che un certo momento ha intravista la possibilità di soffiare la posizione al Romano, ma è stata cosa di poco poichè questi intuì il pericolo alle spalle ha accelerato e Bianchetti con molta saggezza ha preferito un sicuro secondo posto al quasi garantito invio della macchina in officina o peggio.

La potentissima azione di Marzotto

non poteva preoccupare questi due piloti che per quanto l'indivoltato vicentino spingesse non avrebbe certamente potuto recuperare totalmente gli oltre 5 minuti persi ed è già stato un vero prodigio il suo rientro nel giro, soddisfazione a cui non pervenne invece Moss che finì distanziato di un giro.

Nel gruppo delle 1100, scomparso Nissotti era venuto in luce l'instancabile Fagioli che alla distanza ha tirato

fuori le unghie ed è stato l'unico pilota del gruppo minime ad arrivare al termine della prova e con due soli giri di distacco dalle ben più potenti e veloci 2000.

E' stato uno spettacolo davvero emotivo, questo del XII Gran premio, e la folla romana ha avuto giusto premio alla sua passione salutando alla conclusione del brillante ciclo delle manifestazioni automobilistiche uno dei piloti cresciuti tra i ranghi dei suoi sportivi: Mario Raffaelli.

Ecco le classifiche:

XII GRAN PREMIO ROMA giri 60 — Km. 206.400

1. Raffaelli (*Ferrari*) che compie i 206.400 km. in ore 2.05' e 42"2, media 98.517; 2. Bianchetti (*Ferrari*) in 2.17'02"2; 3. Marzotto G. (*Ferrari*) fermato al 59° giro; 4. Moss (*H.W.M.*) fermato al 59° giro; 5. Fagioli (*OSCA* 1100) in 2.06'07"6 media 94.910, primo della classe 1100.

NOTTURNA DI CARACALLA giri 20 — Km. 68.800

Classe A 750 cc.: 1. Zagato E. (*Fiat Zagato*) 57'27"1, media di Km. 78.628; 2. Matteucci (*Fiat Giannini*) 58'34"4; 3. Lunghi (*Fiat Zagato*); 4. Reggiani (id.); 5. Bertossi (id.).

Classe B: 1. Mancini Guido (*Aprilia*) 49'49"4, media km. 83.840; 2. Fezzardi (*Maserati*) 51'02"2; 3. Randaccio (*Fiat*) 51'06"1; 4. Presciutti (*Cisitalia*); 5. Carini (*Cisitalia*). Giro più veloce: il 2° di Maderna (media 85.407).

Classe C: 1. Bracco Giovanni (*Lancia Aurelia*) 46'24"2 media km. 88.925; 2. Valenzano, 47'00"3; 3. Ferranti, 47'01"4; 4. Anselmi, 47'03"1; 5. Piodi, 48'36"4; 6. Zani (fermato al 19° giro). Giro più veloce: il 7° di Bracco (media km. 90.659).

Sfortuna dei piloti italiani ma vittoria della "Ferrari," di Fischer ad Aix-Les-Bains

Il mutevole umore del tempo in questa davvero pazza stagione mentre a Berna ha rattristato ogni cosa con la densa cortina di pioggia, ad Aix-les-Bains ha elargito, in occasione di quel circuito disputatosi il 3 scorso, una giornata davvero radiosa e gli appassionati ne hanno subito approfittato accalcandosi all'inverosimile ai bordi di quel Circuito sviluppante soli Km. 1.760 e su cui le vetture della formula 2 si sarebbero data battaglia.

Tra i partecipanti tre piloti italiani: Bonetto, Carini e Cortese che riuscì a classificarsi nella finale.

Nella prima batteria monologo dello svizzero Fischer con la *Ferrari*. Alle sue spalle due soli altri classificati, Simon e Heat mentre il nostro Carini dopo alcuni arresti per difetti d'accensione doveva abbandonare e così pure Schell per noie alla frizione, Maklin per bloccaggio del ponte, Aunaud per rottura della leva del cambio e Felice Bonetto al 30. giro per difetto d'alimentazione.

Più combattuta la seconda batteria per opera di Manzoni e di Stirling Moss che riesce alla fine a dominare la si-

tuazione. Sfortunato Cortese attardato subito al primo giro da una piroetta. Bianchetti doveva invece abbandonare per noie meccaniche mentre per capotamento ed arresto contro un'albero finisce la sua corsa Tephénier.

Alla finale non si presentano Manzoni ed Heath e si allineano quindi Fischer (*Ferrari*), Moss (*H.W.M.*), Simon (*Simca*), Cortese (*Ferrari*), Bayol (*D.B.*), Gordini (*Simca*), e Orley (*Veritas*) che si ritirerà.

Nuovo monologo di Fischer che con la sua veloce *Ferrari* tiene a distanza la *H.M.W.* di Moss, l'unico pilota che tenta di restargli nella scia ma vi resterà anche sul traguardo mentre Simon, Cortese, e gli altri sono tutti doppiati.

Ecco la classifica della finale: 1. Rodolphe Fischer (*Ferrari*) in ore 1 e 15'14"5 alla media di Km. 79.998; 2. Moss (*H.M.W.*) in 1.15'26"2; 3. Simon (*Simca*) a un giro; 4. Cortese (*Ferrari*) a un giro; 5. A. Gordini (*Simca*) a tre giri; 6. Bayol (*Panhard-D.B.*) a 14 giri.

Giro più veloce: Fischer su *Ferrari* in 1'17"3 alla media di Km. 81.966.