

# Piero Scotti vittorioso a Rocca di Papa

Rocca di Papa, arrampicata sul crinale di Monte Cavo, sembrava nella piovigginosa mattina domenicale un baluardo inespugnabile. C'era aria di battaglia giù, in fondo alla salita di Vermicino. Il profumo denso dell'olio di ricino combusto, l'esalazioni di supercarburante, le tute sudicie, i discorsi arruffati si mescolavano alla pioggia che cadeva fitta, continua, senza requie.

Aria di battaglia, gli uomini montavano le visiere di mica intorno ai caschi di cuoio, chiudevano l'apertura lampo del giubbotto di gomma, tanto simile ad un giustacuore del cavaliere medioevale, infilavano guanti gialli, duri, di pelle di cane.

Più prossimi alla linea di traguardo, i centauri, la pattuglia avanzata dello esercito motorizzato che tra breve avrebbe incominciato la lotta con il cronometro, per scalare la Rocca.

Il percorso della Vermicino - Rocca di Papa è ben noto agli sportivi. Ogni anno, ormai da decenni, su questa ripida salita, sulle sue curve, sul breve rettilineo di Squarciarelli i campioni si cimentano a singolar tenzone. E' una corsa ormai celebre che ha laureato assi, confermato speranze, valorizzato macchine. C'è tutta una saga fatta di mille episodi intorno a questa gara dura e affascinante, una leggenda che i vecchi e nuovi appassionati amano citare ogni tanto. Ci fu l'anno in cui Piero Taruffi si presentò al traguardo con le stampelle, ancora invalido per il famoso incidente di Tripoli. Corse quel giorno il più romano fra tutti i corridori italiani, con le vele delle sue possibilità spiegate al vento e vinse, segnando un record rimasto imbattuto per 15 anni. Per questo e molti altri fatti la salita alla Rocca rimane una delle corse più attraenti e al suo annuale appello pubblico e corridori non mancano mai.

Quest'anno la Vermicino era poi prova di campionato per le classi turismo

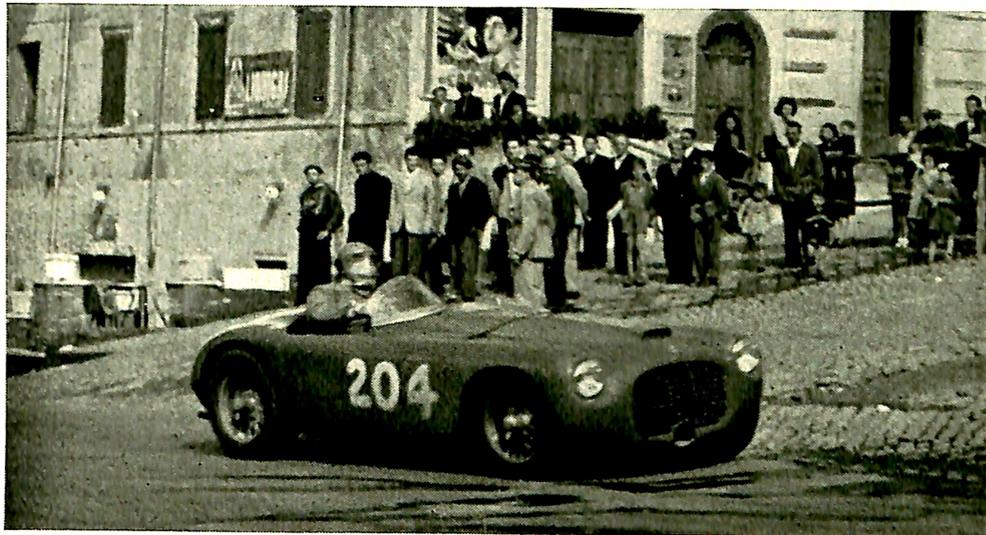
e sport. Naturalmente gli «aficionados» gli specialisti sono arrivati tutti agguerriti. Una corsa in salita può essere decisa da quinti di secondo, una curva presa male può portare sull'altare della vittoria o relegare in fondo alla classifica. La conoscenza del percorso è di grande importanza e i campioni romani, partono, in genere come i corridori locali in tutte le altre prove, come i favoriti.

Bernabei e Bornigia erano in predicato per l'assoluto; ma Bracco, Scotti e Biondetti, con la loro presenza, calmavano le rosee previsioni dei tifosi della capitale. Nelle altre classi Cabianca e Sighinolfi erano isolati in un duello particolare, mentre Leonardi, Musso e Scala nella 750 poneva, ancora per una volta l'amletico «due cilindri o quattro». De Sanctis faceva prevedere il «do» di petto nella 1100 turismo, ma gli altri sembravano tutt'al-

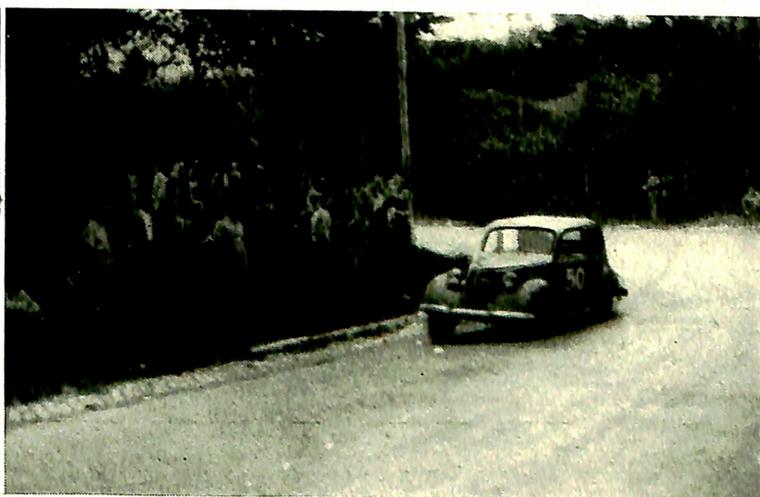
tro che disposti a far la parte dei coristi.

Le prove della vigilia non avevano dato risultati inoppugnabili, tutto era possibile. L'esclusione di Scotti dalla 1100 per un motivo un poco contorto e certamente suggerito da quelle famose questioni di principio che nascono fra sorrisi e terminano a pugni, ha privato di un certo interesse la gara, per quanto rimanga validissima, a nostro avviso la vittoria di Cabianca, difficilmente battibile quest'anno con la O.S.C.A. La classifica parla chiaro. Nell'assalto alla Rocca, parecchi sono rimasti sul terreno, gli altri hanno fatto miracoli per arrivare, la pioggia ha disturbato notevolmente la corsa e vietato di abbassare alcuni record degli anni precedenti.

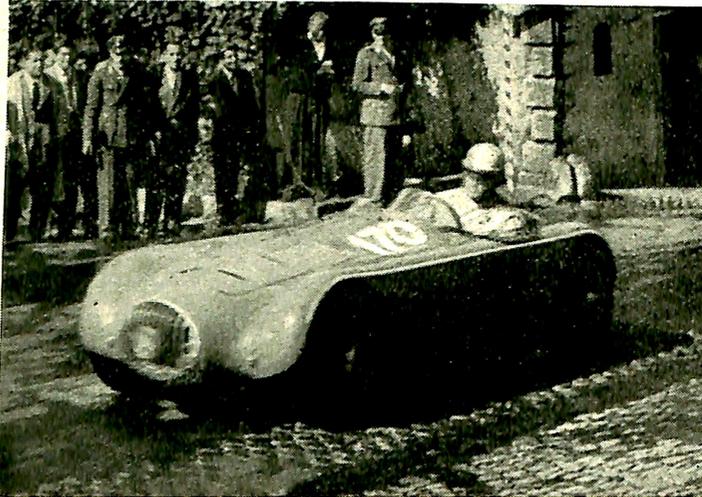
La vittoria di Scotti con la Ferrari 2560 cmc era scontata in partenza e Biondetti non ha potuto con la Jaguar



Il fiorentino Piero Scotti al volante della Ferrari 2560 fila decisamente verso la ben meritata vittoria assoluta.



A sinistra, Riccardo Piacenza in azione sulla Aurelia con cui vinceva la sua classe ed a destra Attilio Brandi vittorioso nella 1100 con la Fiat.



A sinistra: nella gara romana Giulio Cabianca ha dovuto accontentarsi di portare la sua «OSCA» solo alla vittoria di classe ma distanziando notevolmente il secondo arrivato. - A destra, un altro vittorioso nel gruppo Turismo, Corrado Marzano della classe Aprilia.

far niente di meglio. Ancora una volta il buon Clemente è stato costretto a ceder le armi con onore, reso impotente da un mezzo inferiore al suo grande valore.

Al traguardo di Rocca di Papa l'ottima organizzazione dell'A.C. Roma non aveva previsto la dama con la sciarpa di seta che premiava il vincitore. Un rito simpatico ed in carattere con l'aria di pugna medioevale che aleggiava.

L. P.

(Fotografie Del Papa e Fedeli).

Ecco le classifiche.

**COPPA GALLENCA**  
CATEGORIA TURISMO DI SERIE.  
Classe Fiat 500 C.

1. Andreucci Umberto 12'05" 2/10,



Il Barone Edgardo Lazzaroni, una tre le più note personalità del mondo automobilistico romano, si intrattiene affabilmente con Giovanni Bracco vincitore con la Ferrari della classe 2000.

Km. 71,483; 2. Morettini Santini 12'05"5. 3. Siciliani Carlo 12'09"8; 4. Theodoli Mario 12'12"4. 5. Salvati Corrado 12'16"6; 6. Scaletta Ignazio 12'16"1; 7. Castelnuovo Arturo 12'17"1; 8. Sebastiano Sandro 12'21"3; 9. Ferraguti Sergio 12' e 23"1; 10. De Feloce Carlo 12'43"8; 11. Rivola Giovanni 12'46"4; 12. Morini Pietro 12'49"7; 13. Basili Romano 13' e 02"; 14. Durante Silvestro 13'30"; 15. Ricci Gennaro 13'46"; 16. Lion Nino 14' e 33"5.

Partiti 17 - Ritirati 1.

Gruppo Fiat 1100 E, Lancia Ardea.

1. Brandi Attilio (Fiat) 10'51" Km. 79 e 619; 2. De Sanctis Gino 11'14" 1/10; 3. Pagani Paolo Ardea 11'44"5; 4. Marcelli Guido Fiat 11'51"; 5. Maiani Guido Ardea 12'33"2.

Partiti 8 - Ritirati 3.

Gruppo Fiat 1400 e Lancia Aprilia.

1. Marzano Corrado Lancia-Aprilia 10'32" 1/10 Km. 82,012; 2. Espes 10'38"5; 3. Cucchiarelli Giuseppe 10'39"8; 4. Lubich Eugenio 10'42"2; 5. Fambri Camillo Fiat 1400 11'09"8; 6. Crespi Alberto Lancia Aprilia 11'15"5 7. Polito Fiat 1400 11'57"; 8. Bornigia Franco L. Aprilia 11'58"; 9. De Angelis Guido Fiat 1400 12'03"1; 10. Monaco Ottorino Fiat 1400 12'12"; 11. Franciosini Fernando Fiat 1400 12'17"5; 12. Michelli Fiat 15' e 35"8.

Partiti 13 - Ritirati 1.

Classe Alfa Romeo 2500 . Lancia Aurelia.

1. Piacenza Riccardo Lancia Aurelia 10'42" 5/10 Km. 80,681; 2. Cestelli Guido Alfa Romeo 10'52".

CATEGORIA SPORT.

Classe 750 cmc.

1. Leonardi Sesto Giaur 9'44" 2/10 Km. 88,736; 2. Scala Roberto N. D. 9' e 53"3; 3. Musso Giuseppe Fiat Stang 10'09"2; 4. Musso Luigi Giaur 10'19"; 5. Riccardi Luigi Zundapp 600 10'25"4; 6. Matteucci Raffaello Fiat 11'34"; 7. Salvati Egidio Giannini 12'08"; 8. Pellegrini Italo Fiat 12'25"4; 9. Cioni Zagato 14'07"1.

Partiti 11 - Ritirati 2.

Classe fino a 1100 cmc.

1. Cabianca Giulio Osca 8'56" 8/10, Km. 96,572; 2. Sighinolfi Sergio F. Stang 9'22"8; 3. Minghini Arturo Camen 9' e 47"4; 4. Todini Oreste Fiat Stang 9' e 53"4; 5. Mancini Guido Fiat Sport 9' e 57"9.

Partiti 7 - Ritirati 2.

Classe fino a 2000 cmc.

1. Bracco Giovanni Ferrari 8'34" 8/10 Km. 100,699; 2. Bellucci Luigi Aprilia 8'49"2; 3. Bernabei Inico Maserati 9' e 06"4; 4. Bornigia Mario Ferrari 9'16" e 8/10; 5. Musso L. Ferrari 9'57"8.

Partiti 5.

Classe oltre 1100.

1. Scotti Piero Ferrari 2560 8'07" 8/10 Km. 106,273; 2. Biondetti Clemente Jaguar 3560 8'48"8; 3. Michelli Maserati 2040, 11'08"9



Sesto Leonardi ha vinto tra le 750 con la Giaur. Leonardi è uno degli anziani della classe, non per nulla all'arrivo lo attendeva il suo giovanotto.