

Luigi Villoresi, coronando un'antica e legittima aspirazione, ha vinto con la Ferrari "F. 2., il III G. P. dell'Autodromo

Sono troppe e non sono, per conseguenza, molto brillanti le corse che si organizzano quest'anno per le macchine della Formula 2. Il calendario internazionale, quell'infallibile calendario sportivo internazionale che si compiace di raggrupparne fino a tre in una sola domenica, in questi primi tre mesi di attività sportiva ne ha elencato un numero che fa una certa impressione. Fino a doverne concludere che questa Formula 2 è veramente una Formula bene azzeccata e tecnicamente e costruttivamente affrontata in pieno dai costruttori? A noi non sembra. Questa Formula che non da oggi noi andiamo definendo come tecnicamente errata, perchè il rapporto da 1 a 4 fra i massimi di cilindrata dei motori con e senza compressore

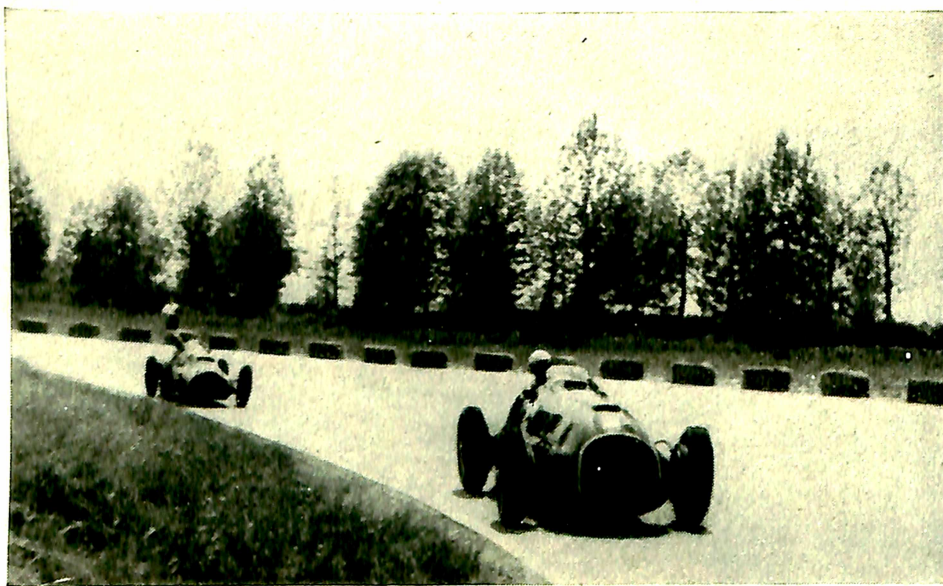
favorisce troppo nettamente i motori « aspirati », facendo sì che la costruzione sia tutta avviata verso uno dei vertici, cioè quello del motore di 2000 cc. senza compressore, a quale situazione ha invece portato? Che sono relativamente pochi i costruttori che l'hanno affrontata e che sono addirittura pochissimi quelli che ne hanno saputo ricavare macchine di assoluta efficienza, le migliori delle quali, a tutt'oggi e in forma quasi schiacciante, sono le *Ferrari*.

E' ben vero che la Francia può contare sulle piccole e sorprendenti *Simca Gordini* che in qualche caso sono riuscite a battere le stesse *Ferrari*, come a Marsiglia e a Lissiana nel 1949, soprattutto là dove i circuiti hanno caratteristiche speciali, quelle caratteristiche, dicia-

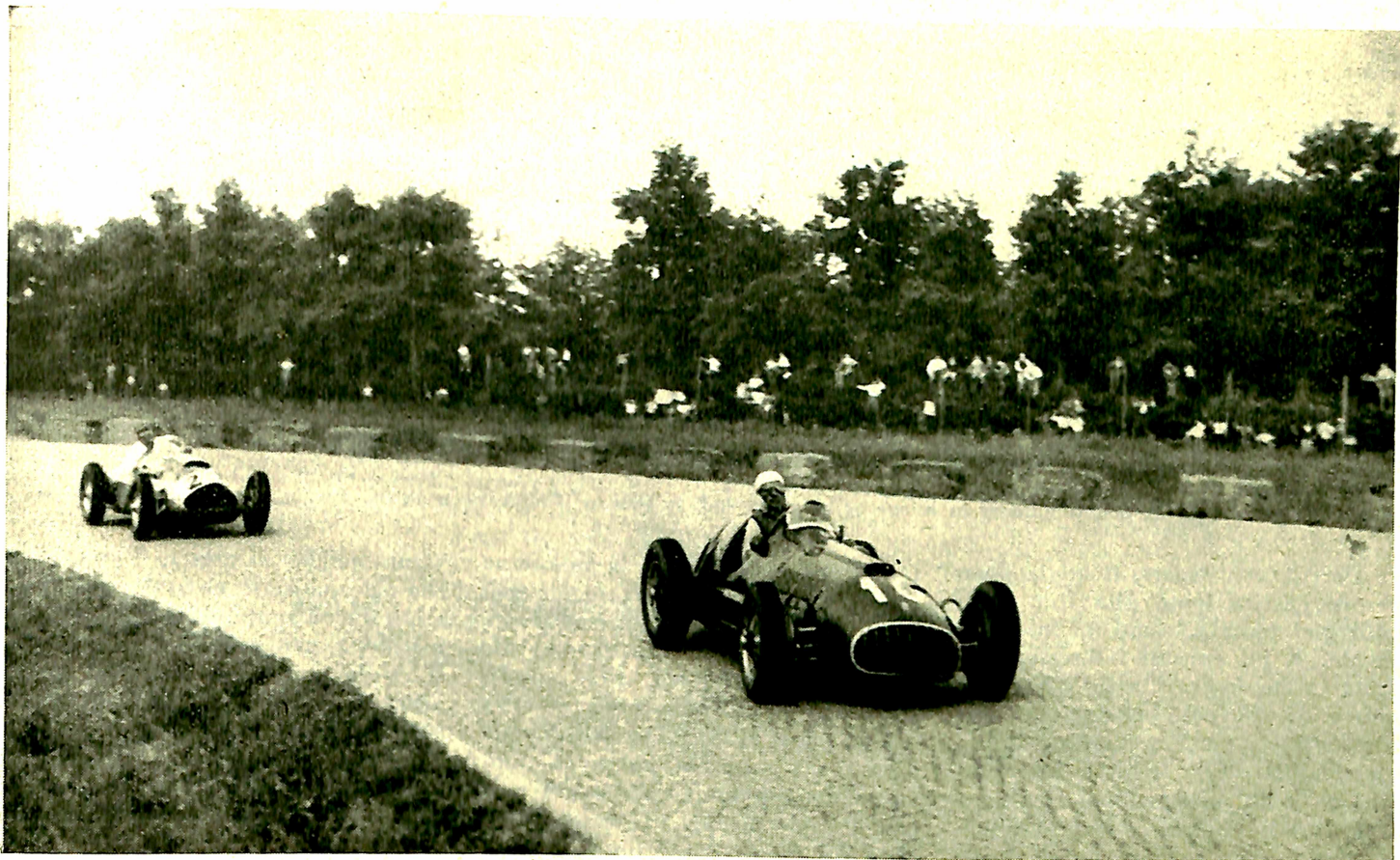
mo, che in un certo senso imbrigliando la maggior potenza dei motori delle *Ferrari* potevano consentire alle *Simca*, piccole leggere e manovriere, di tenere in rispetto gli avversari. Ma con questo? Con questo la Formula 2 resta quella che è.

Anche se il calendario sportivo il quale concentrando, crediamo un poco artatamente (altrimenti si dovrebbe pensare che i suoi compilatori sono addirittura digiuni dei principi organizzativi più elementari) fino a tre corse riservate alla Formula 2 in una stessa domenica persegue forse proprio lo scopo di dividere le *Simca* dalle *Ferrari*. Ed anche se gli organizzatori, specialmente francesi, fatta eccezione per quelli di Reims, si dedicano alla scelta, appunto, di quella specie di circuiti trappola sui quali le *Simca* si sentono più a loro agio, con scopi presso a poco eguali. Per cui, invece di facilitare il compito organizzativo, facendo sì che nelle corse della Formula 2 si verifichi una concentrazione assoluta di macchine e di piloti, si raggiunge lo scopo perfettamente opposto, quello, cioè, di dare vita a manifestazioni tecnicamente quasi risolte in partenza e sportivamente e spettacolarmente sempre mediocri.

Questo, comunque, è avvenuto per la corsa di Modena che si trovò in concorrenza le gare di Erlon e di Roubaix; e questo è avvenuto anche per il Gran Premio dell'Autodromo a Monza (per il quale, se non altro per il nome e la tradizione, si sarebbe dovuto avere un po' di riguardo) che si trovò in diretta concorrenza con le corse di Aix les Bains e di Beaumont-Chi-



Ben pochi tra gli spettatori di Monza hanno potuto vedere e sapere che in batteria Ascari, nel suo inseguimento a Stuck, era riuscito a passarlo nella curva Sud e a farsi poi superare sul rettilineo. Ecco il documento da cui appare come Ascari sia avanti a Stuck e nemmeno di pochi metri.



Nella scia della nuova Ferrari, che Villoresi ha portato ad una clamorosa vittoria nel 3° G. P. Autodromo, Stuck con la A.F.M. tenta di mantenere il contatto col campione italiano.

may. La Formula 2 è quella che è, ripetiamo, e visto che ad essa si son dedicati dei costruttori è necessario attendere che scada il termine concordato di sua validità. Ma, anziché sabotarne praticamente le manifestazioni, bisognerebbe tutte di raccogliere senza eccezioni il materiale meccanico esistente, perchè da parte dei compilatori del Calendario si è deciso di attenersi a principi organizzativi diametralmente opposti a quelli che sarebbero, al contrario, necessità fondamentali? Confessiamo di non riuscire a comprendere il perchè e il per come di certe disposizioni tanto assurde.

...

Il preambolo serve un poco da antefatto per questo Gran Premio dell'Autodromo per il quale l'Automobile Club di Milano si era posto al lavoro con la tradizionale competenza e serietà. Fu facile per gli organizzatori comprendere che la situazione si presentava difficile e delicata. Come riuscire, infatti, a raccogliere il numero minimo di macchine necessario per una manifestazione di tale mole e di tanto

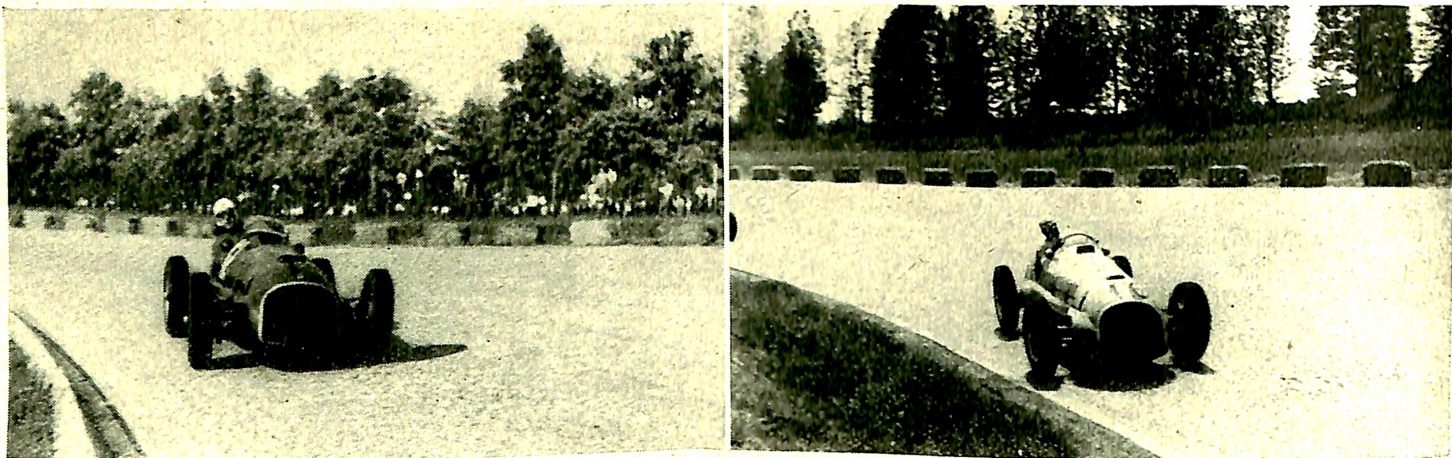
impegno? Sapete a qual partito lo Automobile Club di Milano ha dovuto attenersi. Al partito, diciamo, di aprire le iscrizioni anche a macchine non propriamente della Formula 2. Vale a dire con motori di cilindrata inferiore come le *Cisitalia*, le *Stanguellini*, le *OSCA*, tecnicamente chiuse senz'altro e manifestamente destinate a far numero e niente più.

Un ripiego, insomma, del quale gli organizzatori, peraltro, nessuna colpa per certo hanno avuto.

Sotto il punto di vista tecnico e sportivo il Gran Premio dell'Autodromo perciò che poteva decidere, come in effetti ha deciso, del possesso definitivo della Coppa d'Oro istituita alla memoria di Arturo Mercanti, si presentava più che altro come una specie di corsa in famiglia delle *Ferrari*, in essa compresa quella dell'argentino Fangio, destinato sportivamente a fare la replica al binomio Villoresi-Ascari. V'era in lizza, è vero, anche l'austriaco V. Stuck con la sua *A.F.M.* che già l'altro anno a Monza sostenne discreta prova. Ma era evidente che la gara doveva conside-

rarsi tutta impostata sul nuovo confronto a tre Ascari-Villoresi-Fangio, con l'aggiunta di pochi altri piloti di sicura classe e al volante di certa efficienza. Come, ad esempio, Dorino Serafini terza guida della *Ferrari*, Mario Tadini e Bianchetti su *Ferrari* e il giovane Palmieri su *Maserati*.

Il lettore non ignora più il risultato del Gran Premio dell'Autodromo che Luigi Villoresi, al volante della *Ferrari F. 2* modello 1950 (che ha confermato la sua superiorità complessiva sui modelli 1949 in possesso di Ascari, Fangio, Serafini e Tadini) ha vinto dall'alto di una superiorità fin quasi troppo evidente. Di questa corsa che ebbe un andamento lineare agli effetti della vittoria assoluta, giacché Villoresi dopo aver vinto a mani basse la sua batteria, in finale andò in testa quando volle e si allontanò come e quanto gli parve opportuno, non è necessario ripetere una cronaca che non avrebbe rilievo. Si possono ricordare soltanto alcune prodezze. Quella di Stuck in batteria, che riuscì a contenere per un soffio il ritorno spettacola-



Protagonisti del G. P. dell'Autodromo in azione sulla curva Sud; a sinistra Tadini ed a destra Fangio leggermente di traverso.

re di Alberto Ascari, il quale dopo essere partito lento alla fine degli otto giri piombò come un falco sul rivale. E gli episodi interessanti la lotta in finale fra Fangio e Serafini che si risolse con l'abbandono dell'argentino per bruciatura della guarnizione della testa; e fra Serafini e Tadini allorchè nel finale essi lottarono coda a coda per il terzo posto con prevalenza del classico pilota di Pesaro, che per quanto svantaggiato dall'aver una candela imbrattata d'olio, riuscì a tenere in rispetto il valoroso avversario.

In complesso, perciò, una gara regolare, con risultati tecnicamente impeccabili e sportivamente chiari come l'acqua di fonte, ma niente di più, vale a dire troppo poco per una gara di così grande nome.

Circa il comportamento delle macchine è presto detto. La Ferrari F. 2 modello 1950 che aveva Vil-

loresi era visibilmente la macchina più veloce e complessivamente più a posto di tutte le altre, Ferrari modello 1949 comprese. Quello che rende questa vettura, che pure è azionata da un motore di potenza eguale agli altri, è probabilmente dovuto in massima parte al nuovo telaio con ponte DD e alla migliore penetrazione. Il ponte DD, oltre ad avere conferito alla macchina doti di guida veramente straordinarie per cui il pilota può addirittura, fare dello stile anche nei momenti di più duro impegno, ha anche risolto il problema della distribuzione delle masse e dei pesi che nelle Ferrari modello 1949 lasciava a desiderare. Non si ha più, comunque, il fenomeno del « patinamento » delle ruote motrici per cui si deve concludere che a parità di peso e di potenza nella Ferrari F. 2 modello 1950 è la potenza che

viene meglio sfruttata. Fatto si è che su qualsiasi circuito si determini il confronto, il divario fra la macchina nuova e le Ferrari 1949 si rivela sensibile e più che netto: circa 3 (secondi di differenza sul giro a Modena, circa altrettanti a Mons, quasi quattro a Monza sull'Autodromo nel quale, per l'alta velocità, entra in ballo anche la migliore penetrazione.

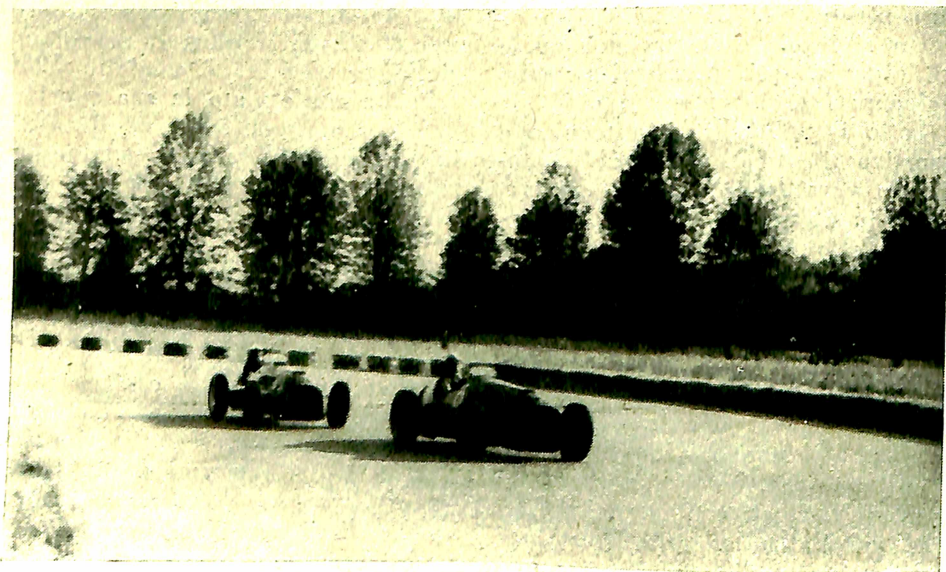
Una bella e interessante macchina, questa Ferrari F. 2 1950 contro la quale sarà difficile anche in seguito cimentarsi da parte di chiunque.

Due parole si debbono spendere anche per la A.F.M. di Stuck. È una macchina interessante che ha il suo pregio maggiore nell'ottimo rapporto fra la potenza ed il peso e per la quale si hanno questi dati: circa 450 Kg. di peso e circa 120 CV di potenza. La macchina che ha anch'essa il ponte del tipo DD con cambio incorporato sul gruppo propulsore, ha una bellissima accelerazione e una discreta velocità. Ma appare fragile nell'organo motore. Ruppe una valvola Stuck nel 1949 e un guasto analogo deve avere avuto quest'anno.

Una buona prova, anche se del tutto a parte, fecero le 1500 e le 1100 ammesse alla corsa, che lottarono fra di loro. Si distinsero le Stanguellini apparse veloci e resistenti e in parte anche le OSCA di 1300 e 1100 cmc. che tuttavia non finirono.

...

Resta da dire dei piloti. Di Villolosi è presto fatto l'elogio. Villolosi guidò con stile perfetto, fu tattico accorto, regolatore intelligente della sua e della corsa altrui.



Una fase del duello Serafini - Tadini che ha suscitato un po' di entusiasmo sul finire della giornata monzese.

Non aveva mai vinto a Monza il buon Gigi, e da buon milanese ne fu lieto e un poco anche commosso. Ascari lottò come un mastino e in finale piantò Stuck senza remissione. E dire che aveva un piede ustionato il placido Alberto! Anche Fangio fin che fu in corsa lottò da campione ma aveva un mezzo inferiore. Serafini non fu mai da meno dei grandi suoi avversari. Lottò ad armi pari con Fangio e in finale regolò da gran pilota Mario Tadini che come sapete è un guidatore di grande classe. Fu un bel duello quello fra Serafini e Tadini e en-

tusiasmo la folla! Anche Bianchetti fece una buona gara, così come, del resto, il giovane Sighinolfi, il classico Fagioli, il sorridente Carini, Giorgetti, e tutti gli altri, insomma, fra i quali in prima fila Stuch. Krakau nuovo per le corse italiane si difese con onore. Palmieri fece un brutto salto fuori dalla curva Sud. Palmieri è un ragazzo che va troppo forte per la sua ancora troppo recente esperienza. Se la cavò abbastanza a buon mercato, ma occorre che faccia attenzione quando tornerà alle gare.

La corsa ebbe la tradizionale

grandiosa cornice che sa approntare l'A.C. Milano che in fatto di organizzazioni può ormai dire una sua parola in ogni occasione. La gara valeva anche per l'assegnazione dei 25 milioni della Lotteria e fu un successo. Il merito spetta al Presidente Luigi Bertetti e al Col. Covačevich « deus ex machina » dell'organizzazione. C'era anche una discreta folla all'autodromo, non quella che l'avvenimento avrebbe meritata, ma sufficientemente numerosa. Un buon auspicio per il G. P. d'Italia a settembre?

Speriamo.

CORRADO FILIPPINI

Le non alterne fasi della gara

Non è possibile procedere ad una cronaca di una manifestazione quale quella monzese senza soffermarci prima su qualche considerazione di carattere generale e soprattutto sul fattore spettacolo nei suoi due aspetti: quello offerto dal pubblico e quello offerto dai concorrenti in gara.

Purtroppo la nostra impressione, sia pure personalissima, è che da questo punto di vista la giornata del G. P. dell'Autodromo è stata negativa, forse più di ogni altra precedente giornata del periodo della ripresa.

Saremo lieti di esserci sbagliati in questo nostro apprezzamento; saremo lietissimi di ricevere una lettera di smentita da parte dell'A. C. Milano, una lettera con cui ci si dicesse, documenti alla mano, che le nostre sup-

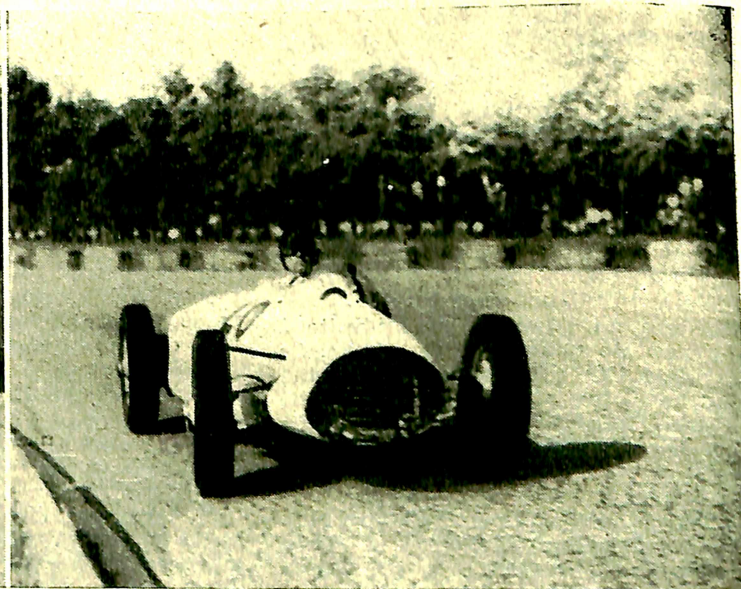
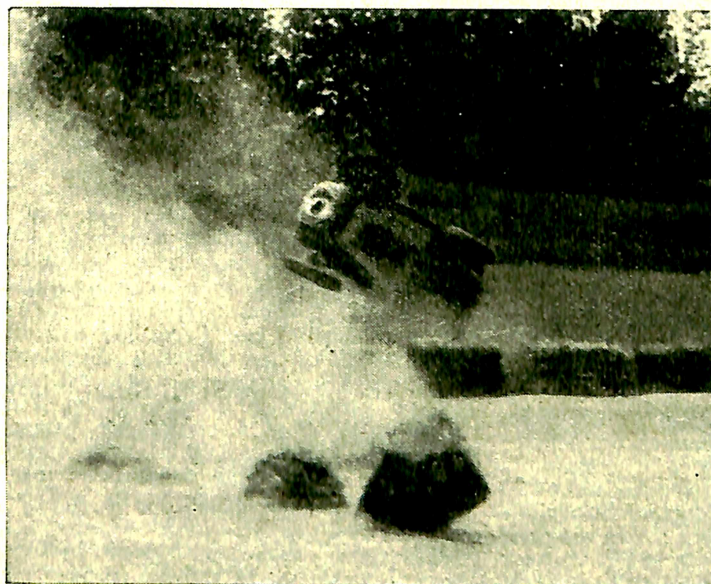
posizioni sono erratissime e che l'incasso è stato di tanto e quindi la gestione si è chiusa con un attivo felicissimo.

Vorremmo esserci sbagliati, ma temiamo invece di essere proprio nel giusto. Di gente dall'alto della nostra tribuna stampa ne vedevamo assai poco all'ingiro nella mattinata ma anche il pomeriggio non mutò di molto la situazione. Gente ce ne era parecchia sulla grande tribuna d'onore ma per il resto le informazioni che abbiamo raccolte non erano assai più confortanti delle nostre supposizioni, e quello che è mancato è stato, a nostro avviso, soprattutto il prato.

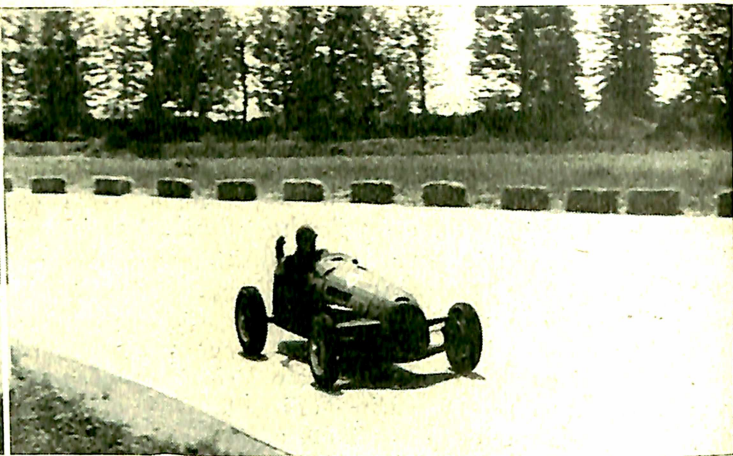
Questa è una constatazione che ci induce a rispolverare ancora delle nostre idee espresse in passato su que-

ste stesse pagine, idee che anche gli interessati hanno ma che per motivi finanziari non è possibile attuare.

Per Monza si è dovuto spendere molto per riattivare la pista ed il lavoro fatto è stato davvero encomiabile, ma non ci si doveva fermare solo a quello. Giustissimo che per far correre le macchine ci vuole la pista con tutte le sue installazioni e che tutto debba essere messo in opera per tutelare la sicurezza dei corridori, ma quando le manifestazioni sportive hanno bisogno di un corrispettivo gettito da parte del pubblico occorre anche pensare a questo che è assai esigente. E' assai più facile che i corridori accettino di gareggiare anche se il percorso è pericoloso o se dal cielo vien l'uragano che non trovare



Lo spettacoloso volo di Palmieri alla curva Sud. Ecco la vettura che, girata contro senso, ha superato di volo le balle di paglia e sta piombando a terra con la coda. Nell'urto il pilota romano riporterà delle contusioni di una certa importanza. — Una bella ed onesta gara ha compiuto il tedesco Krakau che ha portato i bianchi colori teutonici per la prima volta nel dopoguerra a Monza. Un buon effetto ha fatto la sua B.M.W.



Le 1100 hanno fatto gruppo a sè. Ecco un passaggio di Sighinolfi, Fagioli e Delfino. A destra un concorrente saluta al passaggio il nostro Millanta. Ecco proprio quello che questi giovani piloti devono imparare a non fare. Il gestire in gara non è elegante e può anche essere assai pericoloso.

gli spettatori propensi a sopportare la pioggia od a superare dei disagi per assistere ad una corsa.

E per venire a Monza il grosso del pubblico, la famosa massa, deve sopportare un disagio considerevole. Se vogliamo che il grande pubblico venga attratto anche solo dall'idea di passare una giornata all'aria aperta indipendentemente dalla eventualità poi di assistere ad una gara combattuta ed emozionante (e chi se le ricorda più oggi gare del genere) è necessario che ogni sforzo venga spinto verso il servizio trasporti. E' necessario che i trams e gli altri mezzi di trasporto collettivo provvedano ad un servizio intensissimo nelle ore di punta e che il pubblico venga depositato non a Porta Vedano ma all'interno dell'Autodromo, per lo meno dietro le tribune.

Non illudiamoci, la massa è ancora appiedata ma la massa verrebbe a Monza solo che le precedenti esperienze podistiche non la allontanassero. Lo spettacolo valesse almeno la pena, ma quale spettacolo poi!

E veniamo ora allo spettacolo offerto dai concorrenti in gara. Qui la questione si sposta sul lato tecnico ove v'è ben poco da dire. Comunque la situazione attuale è questa. Nella « formula uno » quando sono di scena le *Alfette* più nulla da fare per gli altri. Ai veri appassionati lo spettacolo di forza delle vetture del Portello è sempre gradito ma ai superficiali a lungo andare la cosa stanca ed è inutile muoversi — e con disagio — per assistere ad una gara il cui esito è già scontato una settimana prima. Se manca l'*Alfa* domina la *Ferrari* ma qualche volta può anche essere che qualche *Maserati* si affacci per prima nel corso della lotta e lo spettacolo ne gode.

Nella « formula due » domina in-contrastato *Ferrari* ma la rosa dei suoi piloti, ufficiali od officiosi è in grado di animare abbastanza lo spettacolo. Questo però sino a che le vetture di cui i concorrenti dispongono sono presso a poco della stessa efficienza. A Monza invece, come già a Modena, ecco entrare in campo una nuova

Ferrari decisamente più veloce delle altre, ed ecco che la tranquilla e manifesta superiorità di un solo pilota rende monotona la gara. Tra l'altro nel caso di Monza la vittoria di Villorosi, a cui era stata assegnata la vettura più veloce di nuovo tipo, ci era già stata data per certa alla vigilia da persone completamente al di fuori del nostro mondo e questa propaganda non avrà certamente influito favorevolmente sull'afflusso di pubblico al II G. P. dell'Autodromo.

La tecnica ha le sue esigenze, è vero, però quando vengono palesate difficoltà economiche e si richiede agli organizzatori ingaggi e premi elevatissimi quali quelli d'oggi è doveroso dare in cambio qualche cosa ed oggi in cambio del prezzo del biglietto di ingresso, che dovrebbe rappresentare una specie di titolo azionario sottoscritto dal pubblico, è dato troppo poco e per questo interesse trascurabilissimo il pubblico riversa le sue attenzioni ed il suo danaro verso altri spettacoli.

Sul pubblico dovrebbe gravare tutto il movimento finanziario relativo alle organizzazioni, alle piste, alle macchine ed ai piloti, ma a quanto pare oggi il pubblico troppo spesso si accorge di essere gabbato e sempre minore è il numero di quelli che ancora credono al battage di prammatuca che sui quotidiani precede le grandi corse.

Occorre curare il pubblico maggiormente, soddisfarlo, anche se ciò dovesse costare del sacrificio alla tecnica ed al progresso.

...

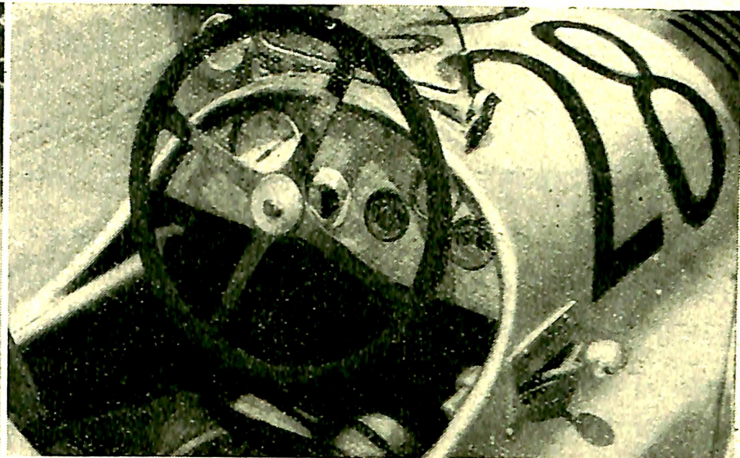
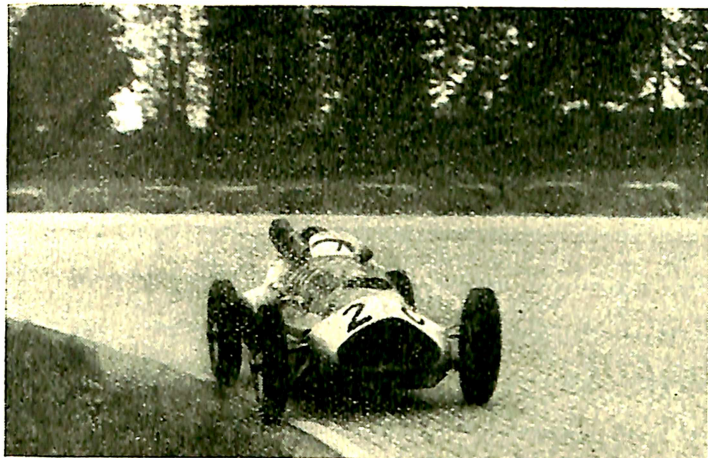
Giunti a questo punto è d'uopo che ci dedichiamo alla cronaca della giornata Monzese che mercè il programma prevedente batterie, repechage e finale è riuscito abbastanza vario ripetendo la scena della partenza, sempre interessante, per ben quattro volte.

La nostra cronaca per la verità è ben magra e per la finale è già superata dal grafico e questo ci esime dal diffonderci ora in una dettagliata descrizione delle corse.

Nella prima batteria sono allineati nell'ordine secondo i tempi e la estrazione: Villorosi (*Ferrari* 2000) - Serafini (*Ferrari* 2000) - Palmieri (*Maserati* 2000) - Bianchetti (*Ferrari* 2000) - Seiler (*Simca* Gordini 1500) - Krakau (*B.M.W.* 2000) - Stagnoli (*Maserati* 2000) - Mijorini (*Cisitalia*-Aprilia 1500) - Puma (*Fiat*-Ermini 1100) - Fagioli (*OSCA* 1100) - Simontacchi (*Fiat* Stanguellini 1100) - Cabianca (*OSCA* 1100) - Bormioli (*Cisitalia* 1100).

Solita animazione per l'allineamento ed alle 11 l'Avv. Cantamessa, Vicepresidente dell'A. C. Milano, dà inizio al II G. P. dell'Automobile. Sulla linea del traguardo è Serafini il primo a passare seguito dal giovane romano Palmieri, da Mijorini, Stagnoli, Krakau e poi gli altri tutti in gruppo. Alla fine del primo giro però Villorosi è già terzo e nel giro successivo passerà in testa per restarvi avvantaggiandosi sempre più su Serafini che finisce secondo. Terzo per più di metà batteria Palmieri che però al 6. scompare uscendo dal curvone Sud. La sua macchina ha compiuto un vero volo ed il pilota ha riportato qualche ferita e la sospetta frattura del bacino. E' l'unico incidente della giornata, ed in un certo senso era prevedibile dopo la prova che il Palmieri aveva offerta a Modena e di cui si è detto nello scorso fascicolo. Monza ha voluto essere rispettata da questo giovane ed inesperto pilota che ha pagato lo scotto della sua eccessiva disinvoltura al volante. Non basta avere le possibilità per l'acquisto di una vettura veloce per divenire corridori, ci vuole l'esperienza e questa si acquista solo con le corse e gli anni e soprattutto con la cognizione esatta del limite oltre cui il rischio viene annullato dalle forze fisiche che inesorabilmente proiettano verso la tangente chi le vuole sovvertire.

Con tanta sua severità verso la Categoria Turismo, la C.S.A.I. gioverebbe forse assai più alla causa se andasse molto cauta nell'accordare la licenza di corsa a chi la richiede e soprattutto ad ammettere sui circuiti ve-



Nella Batteria, da lui vinta, Stuck ha chiesto tutto alla sua A.F.M. che nella finale ha poi ceduto. Ecco qui a sinistra Stuck mentre si avvia a vincere la batteria ed a destra il posto di guida della A.F.M. col comando del cambio piazzato all'esterno, soluzione assai più comoda per le nuove profilatissime monoposto.

Icci piloti inesperti al volante di vetture superiori alla loro capacità.

Da rilevare nella I Batteria la bella gara di Seiler che si è ripreso dopo un lento inizio così come di Fagioli, che è stato il migliore tra le 1100. Stagnoli dopo una sosta ai box al 5. giro riprendeva ma per finire surdoppiato.

...

Per la II Batteria si allineano Stuck (A.F.M. 2000) - Fangio (Ferrari 2000) - Ascari (Ferrari 2000) - Bracco (Ferrari 2000) - Tadini (Ferrari 2000) - Cortese (Cisitalia Abarth 1200) - Carini (OSCA 1350) - «Delfino» (Fiat Stanguellini 1100) - Bordoni (Platè 2000) - Nissotti (OSCA 1350) - Casalegno (Cisitalia 1100) - Meynardi (OSCA 1100) - Pareschi (Fiat Savonuzzi 1100) - Sighinolfi (Fiat Stanguellini 1100) e Zanella (Fiat Stanguellini 1100).

L'attesa per questa batteria è assai viva e l'interesse si concentra sulla macchina di Stuck da cui ci si aspetta un inizio velocissimo come lo scorso anno mentre vi è molta incertezza sulla sua tenuta. Questo sarà il motivo dominante e la risposta si avrà solo sul traguardo degli otto giri.

Da rilevare pure il debutto nella «corsa» di Franco Bordoni, il Campione d'Italia della Turismo 1100, al volante della Platè.

Alle 11,45 è il Sindaco di Monza Ing. Sorteni, che abbassa la bandiera e sulla linea registriamo i passaggi nell'ordine seguente: Stuck, Bracco, Ascari, Nissotti, Fangio e gli altri.

Al giro Stuck è sempre in testa e dietro si trova Ascari che ha superato Bracco. Al secondo giro registriamo il distacco tra Stuck e la coppia Ascari-Bracco: si tratta di 6" che nei giri successivi si ridurranno sino a che Ascari si porta proprio sulle ruote di Stuck mentre Bracco deve ritirarsi dopo il sottopassaggio per bruciatura della testata. La gara continua con la lotta fra i primi due e come, una delle nostre fotografie documenta, al curvone sud, Ascari era riuscito a superare Stuck che però riusciva in ripresa a riprendere l'avversario ed a precederlo sul traguardo.

Questo finale bruciante lasciava a-

parte le migliori speranze per la finale ma se la prova acquistava un motivo di interesse un'altro contemporaneamente ne perdeva nel senso che dall'andamento della batteria si vide chiaramente che Fangio non aveva possibilità d'affermarsi in quanto la sua Ferrari era meno potente delle avversarie ed anche in condizioni inferiori di funzionalità.

Per quanto riguarda la prova di Bordoni non è possibile un giudizio in quanto la sua Platè palesava evidenti difficoltà d'alimentazione e mancava di non pochi giri. Infatti subito al 3. giro Bordoni fermava ai box e vi ripartiva dopo una lunghissima sosta e proseguiva ancora per un paio di giri pompando disperatamente aria nel serbatoio e vi mise tanto impegno che dopo la corsa ci si avvide che il serbatoio si era fessurato...

Nonostante l'impegno messo nella lotta da Stuck ed Ascari la media sul giro più veloce risultava inferiore di 2 Km. circa a quella già registrata in I batteria da Villoresi, per cui, a conti fatti, finale già decisa come appunto ci era stato detto anche da estranei sin dalla vigilia.

Concluse le batterie eccoci al repechage per la ammissione alla finale d'altri tre concorrenti oltre ai primi sei classificati di ognuna delle due batterie.

Vengono allineati Cortese, Simontacchi, Sighinolfi, Puma, «Delfino», Mijorini, Casalegno, Pareschi, Meynardi, Cabianca, Stagnoli e Zanella.

Alle 12,45, starter l'Avv. De Cesare, Presidente dell'Ente del Turismo di Roma, essi si avviano e superano la linea nell'ordine: Cortese, Mijorini, Sighinolfi, Simontacchi, Pareschi e gli altri.

Breve storia per il primo posto occupato immediatamente da Cortese decisamente più veloce degli altri, ma in compenso invece a coltello la lotta per le piazze d'onore. Infatti se l'ignoto «Delfino» riusciva nel corso del penultimo giro ad assicurarsi il secondo posto non altrettanta sicurezza poteva avere Sighinolfi di restare al terzo posto incalzato da presso come era da Puma che però non la spuntava.

All'apello finale mancavano Casalegno fermatosi a Lesmo per noie al motore e Mijorini che raggiunse len'amente i box al terzo giro per non più ripartire.

...

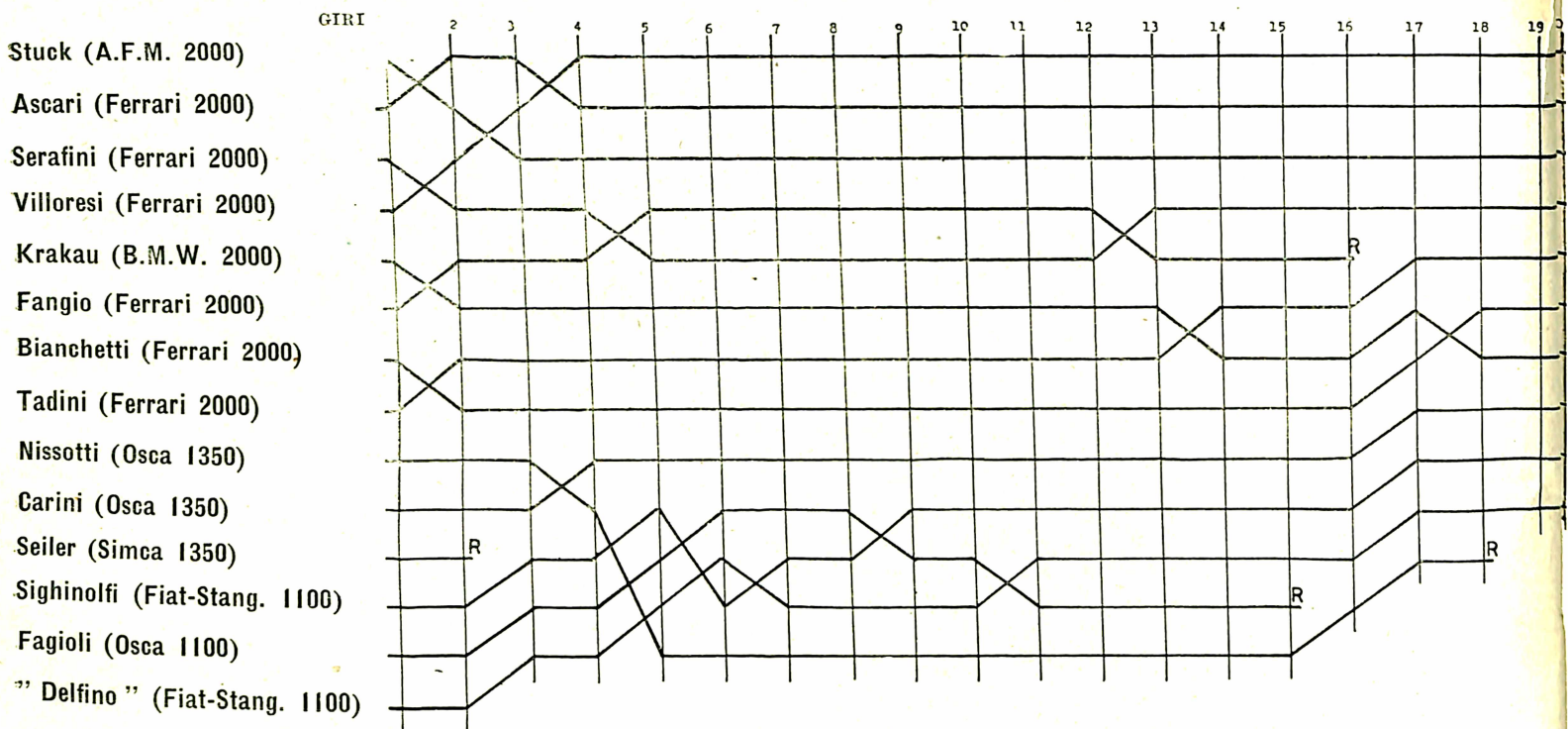
Nell'intervallo del mezzogiorno viene disputata la gara tra le vetturine F.C.B. azionate da motori Lambretta e scendono in campo 5 concorrenti con multicolori bolidi in miniatura. Si rincorrono per 15 giri di un anello tracciato sulla pista dinanzi alle tribune ed il pubblico per la verità segue con molto interesse questa prova in cui i giovanissimi piloti vi pongono tutto il loro accanimento. Particolarmente avvincente sino a metà percorso il duello Ferrario-Paglini che vedeva la meglio del primo che vinceva mentre il secondo doveva ritirarsi.

...

Esaurita la forse eccessiva serie di giri delle autorità o pubblicitari sulla pista con le ultime vetture della nuova produzione italiana ed una sfilata di motor scooters vengono introdotte in pista le vetture che dovranno disputare la finale.

Contemporaneamente la solita vociferante colonia argentina che ha il suo campo d'azione nella tribuna d'onore, sotto alla cabina radio da cui il famoso cronista argentino esalta le gesta dell'idolo Fangio, inalbera a lato della cabina radio una grande bandiera argentina. Nulla da eccepire per questo alto spirito patriottico ma ci chiediamo se non basta la esposizione ufficiale delle bandiere delle nazioni rappresentate? E se domani tutti i cittadini stranieri volessero a Monza inalberare in tribuna la loro bandiera per festeggiare il loro campione in garadove andremo a finire. Specialmente per certi risentimenti che abbiamo sentito serpeggiare in giro per la tribuna quella bandiera ci è apparsa assai di cattivo gusto e comunque né essa né le urla frenetiche degli aficionados sono riusciti a dare alla macchina di Fangio i cavalli che le mancavano, liberando così da una grave preoccupazione l'addetto alla diffusione degli inni nazionali che affannosamente ri-

Le posizioni giro per giro della finale



cercava gli inni nazionali argentino ed austriaco la cui latitanza era stata avvertita proprio all'inizio della finale. Un bel sospiro avranno tirato i responsabili di questa imprevidenza quando l'argentino e l'austriaco si sono fermati per ritirarsi, ma però pensiamo che almeno un inno italiano lo si poteva ben suonare per salutare la vittoria duplice della macchina e del pilota italiano. Noi almeno non lo abbiamo sentito.

Fra tutti questi trascorsi ecco intanto le vetture allineate per la finale, e notiamo che manca Cortese:

Stuck (A.F.M. 2000) - Ascari (Ferrari 2000) - Fangio (Ferrari 2000) -

Villoresi (Ferrari 2000) - Serafini (Ferrari 2000) - Bianchetti (Ferrari 2000) - Krakau (B.M.W. 2000) - Tadini (Ferrari 2000) - Nissotti (Osca 1350) - Carini (Osca 1350) - Seiler (Simca Gordini) - Delfino (Fiat Stanguellini) - Fagioli (Osca 1100) - Sighinolfi (Fiat Stanguellini).

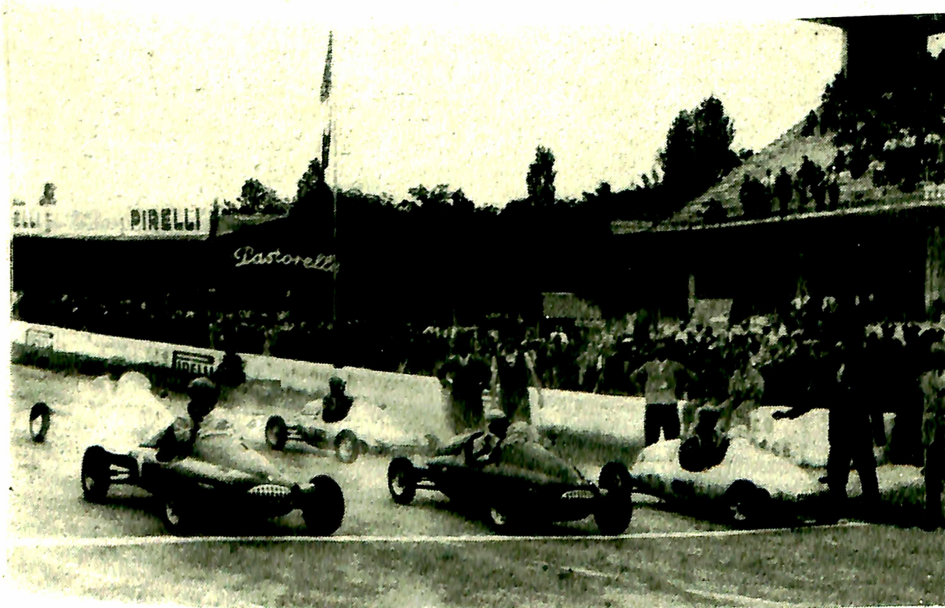
Sono le 15,38 quando S. Castelli abbassa la bandiera dando inizio alla finale. Anche qui come in batteria e come lo scorso anno è Stuck il primo sulla linea seguito da Ascari, Bianchetti e Serafini. Villoresi e Fangio seguono chiusi nel gruppo. Ma questa volta il predominio di Stuck è cosa di minuti. Infatti al secondo pas-

saggio gli è già davanti Ascari ed al giro dopo anche Villoresi lo supererà per passare al successivo al comando e restarvi sino alla fine doppiando tutti gli avversari, Ascari compreso che era costretto al 34. giro ad una sosta al box perdendo 1'6".

Stuck resisteva in terza posizione sino al 22. giro e poi si fermava al box per non più ripartire. Fangio non è mai esistito tra il disperato stupore dei suoi connazionali che vicino a noi lo incitavano quasi implorandolo accompagnando le grida con quel tipico gesto meridionale che vuol chiedere «ma cosa stai facendo», ed il clamore cessò solo quando dopo esser stato superato anche da Serafini al 13. giro si fermò al box al 17. giro per ritirarsi.

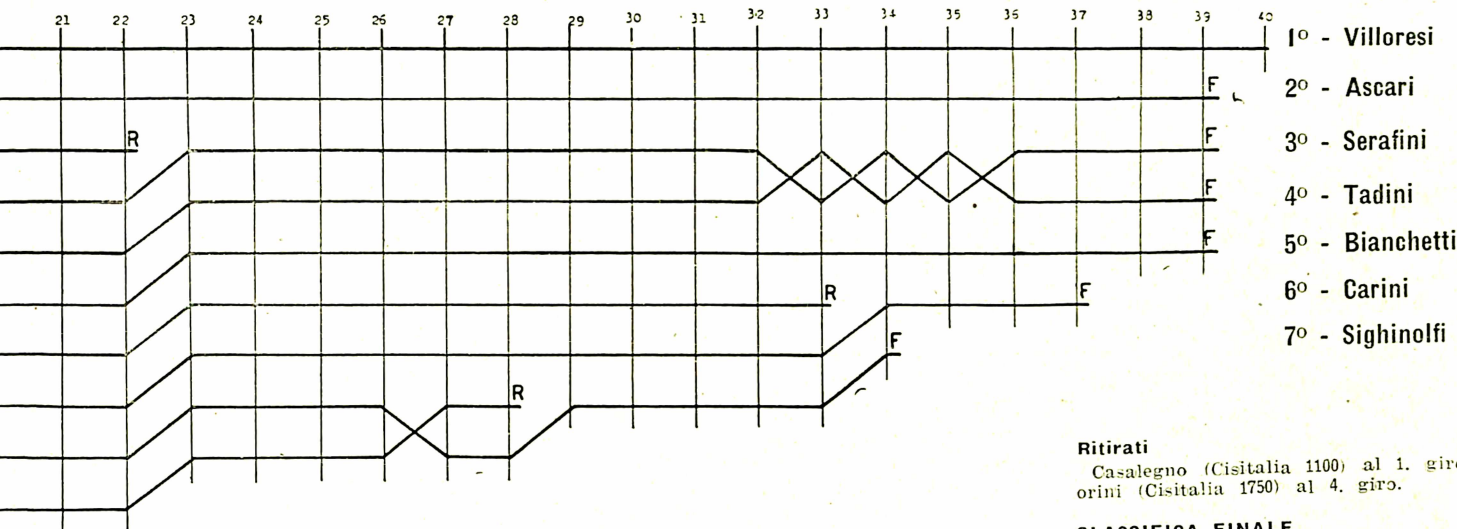
La finale come si vede dal grafico è passata senza troppe emozioni e la unica scintilla venne offerta sul finire dalla bella lotta ingaggiatasi tra Dorino Serafini e Mario Tadini che era riuscito a raggiungere il pesarese ed a superarlo verso il 33. giro. Furono da allora giri appassionantissimi in cui i due piloti passavano avvicinandosi al comando ma sempre a ruota l'uno dell'altro ma Serafini, che si appiattiva nell'interno della macchina come se fosse in sella alla *Gulera* che lo portò alla conquista del Campionato d'Europa, riusciva ad avere sul traguardo la meglio, e questo episodio consentiva al pubblico di sfollare un po' più soddisfatto della giornata sportiva a cui aveva assistito.

Chi questa volta è riuscito a ben figurare è stato il sempre entusiasta Giampiero Bianchetti che ha portato a termine molto bene la sua gara condotta con una macchina certamente molto inferiore di potenza e prestazioni alle consorelle che l'avevano prece-



Stanno per scattare al segnale del Dr. Mugnai i piccoli bolidi della categoria Junior vinta da Elie Ferrari su F.C.B.-Lambretta.

del III Gran Premio dell'Autodromo



duta sul traguardo. Molto bene pure è doveroso dire di Carini che è stato il migliore tra le vetture di minore cilindrata ed a saputo dosare saggiamente la sua OSCA che è uscita con tutti gli onori da questo III Gran Premio dell'Autodromo. Tra gli arrivati merita un cenno anche Sighinolfi che è arrivato alla fine sia pure doppiatissimo ma con la piccola 1100 Fiat-Stanguellini in ottime condizioni nonostante una fermata ai box al 33. giro.

Dalle nostre note rileviamo che Stuck ha abbandonato per fusione di una bronzina, Fangio per bruciatura della guarnizione, Nissotti è stato fermo per tre giri al 5. passaggio, si è fermato poi ancora una volta ed ha proseguito poi sino al 20. giro, Seiler ha dovuto abbandonare per principio d'incendio, Fagioli ha abbandonato al 16. giro e «Delfino» al 29 giro.

Il servizio di cronometraggio ha funzionato ottimamente fornendo esaurienti notizie al pubblico ed all'Ufficio Stampa che diretto dal collega Leone Boccali è stato sollecito ed abbondante nel fornire comunicati.

FRANCO DEGLI UBERTI

(Fotografie di Corrado Millanta)

CLASSIFICA I BATTERIA (giri 8 - Km. 50,400)

1. Luigi Villorosi (Ferrari) che compie i Km. 50,400 alla media oraria di Km. 160,564 in 18'50"; 2. Serafini (Ferrari) in 18'59" 1/5; 3. Bianchetti (Ferrari) in 19'29"; 4. Krakau (B.M.W.) in 19' 37"2; 5. Seiler (Simca Gordini) in 20' 16"1; 6. Fagioli (Osca 1100) in 21'01"1; 7. Simontacchi (Fiat Stanguellini) in 21' 09"4; 8. Puma (Fiat Ermini) in 22'09"2; 9. Mijorini (Cisitalia) in 18'54"4 compiuti giri 7; 10. Cabianca (Osca 1100) in 20'13"2 compiuti giri 7; 11. Stagnoli (Maserati) in 20'30"3 compiuti giri 6.

Il giro più veloce è stato compiuto da Villorosi al 45. giro in 2'145"2 media Km. 168,750.

Ritirati

Bormioli (Cisitalia) al 2. giro; Palmieri (Maserati) al 6. giro.

CLASSIFICA II BATTERIA (giri 8 - Km. 50,400).

1. Stuck (A.F.M.) in 18'34"3/5 alla media di Km. 162,781; 2. Ascari (Ferrari) in 18'43"4; 3.

Fangio (Ferrari) in 18'49"; 4. Tadini (Ferrari) in 19'55"2; 5. Nissotti (Osca) in 20'06"2; 6. Carini (Osca) in 20'06"2; 7. Cortese in 20' 09"; 8. Sighinolfi in 21'17"2; 9. «Delfino» in 18'49"3 (giri 7); 10. Casalegno in 19'52" (giri 7); 11. Pareschi in 19'55" (giri 7); 12. Meinardi in 20'04" (giri 7); 13. Zanella in 21'18"1 (giri 7); 14. Bordoni in 19' (giri 5).

Il giro più veloce è stato il 7. di Ascari in 2'16"2 alla media di Km. 166,275.

CLASSIFICA DEL REPECHAGE (giri 8 - Km. 50,400).

1. Cortese (Cisitalia Abarth) che compie il percorso in 20'10" 1/5 alla media di Km. 149,924; 2. Delfino (Fiat Stanguellini) in 20' 57"4; 3. Sighinolfi (Fiat Stanguellini) in 21' 02" 2; 4. Puma (Fiat Ermini) in 21'05"2; 5. Simontacchi (Fiat Stanguellini) in 21'30"1; 6. Pareschi (Fiat S. M. Savonuzzi) in 22'18"2; 7. Cabianca (Osca 1100) in 22' 22"4; 8. Meynardi (Osca 1100) in 22'23"; 9. Zanella (Fiat Stanguellini) in 20'51"2 (giri 7).

Il giro più veloce è stato il 2. di Cortese che è stato compiuto in 2'30"1 alla media di Km. 150,998.

Ritirati

Casalegno (Cisitalia 1100) al 1. giro; Mijorini (Cisitalia 1750) al 4. giro.

CLASSIFICA FINALE

1. Luigi Villorosi (Ferrari 2000) che compie i Km. 252 in 1.32'31"2/5 alla media di Km. 163,418; 2. Alberto Ascari (Ferrari 2000) in 1'32'33"3 giri 39; 3. Serafini (Ferrari 2000) in 1.33'42"2 giri 39; 4. Tadini (Ferrari) in 1.33'43"1 giri 39; 5. Bianchetti (Ferrari) in 1.34'26"2 giri 39; 6. Carini (Osca 1350) in 1.33'20"2 giri 37; 7. Sighinolfi (Fiat Stanguellini) in 1.32'38" giri 34.

Ritirati

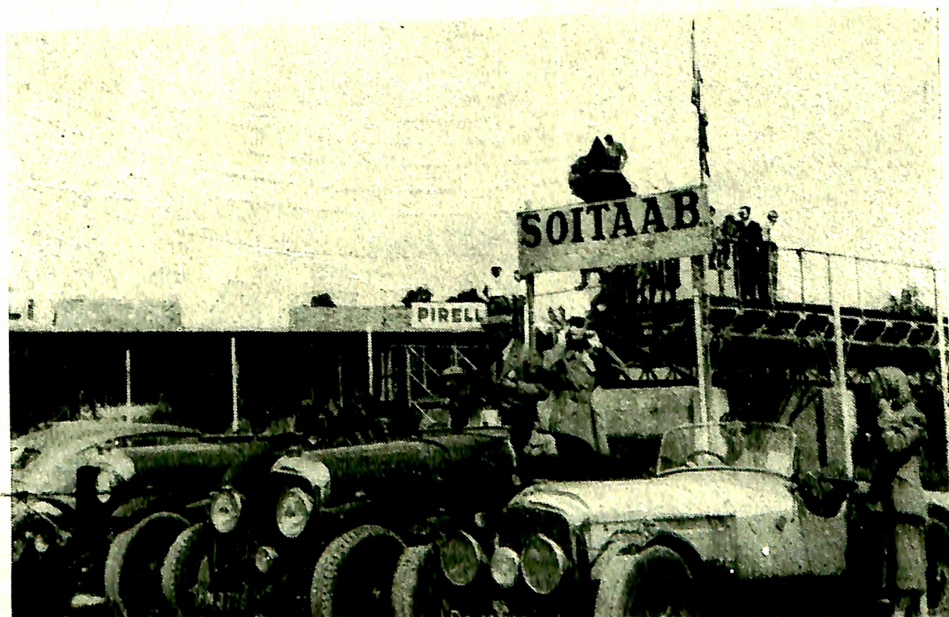
Seiler (Simca) al 3; Fagioli (Osca) al 15; Fangio (Ferrari) al 17; Nissotti (Osca) al 20; Stuck (A.F.M.) al 23; «Delfino» (Fiat-Stanguellini) al 29; Krakau (B.M.W.) al 34.

Giro più veloce il 5. di Villorosi in 2'15" media Km. 168 (il record in prova di Villorosi era di 2'14"1/5 media 169,001).

CLASSIFICA CORSA « JUNIORES »

1. Elio Ferrario che compie Km 9 in 14' 33"4/5 alla media di Km. 37,079; 2. Pierangelo Travaini in 15' 18"; 3. Flocchi Gianfranco in 15'23"4; 4. Borsani Natale a due giri.

Ritrato Paglini Giulio.



Espressione della tradizione inglese, queste tre Bentley parcate nel recinto del peso, rievocavano tempi lontani, tempi di Spa, del Bol d'or, di Le Mans, tempi del simpatico ed indimenticato Birkin che con una vettura di questo tipo con compressore e carrozzeria a 4 posti vinse un G. P. di Francia nel 1934.