

La VI Corsa dello Stelvio avversata dal maltempo

Eravamo partiti dallo Stelvio due anni or sono in una meravigliosa giornata di sole dopo aver assistito alla più veloce delle cinque edizioni della Corsa Internazionale da Trafoi al Passo, ed avevamo un nostalgico ricordo di quella che allora era la strada più alta d'Europa e della indimenticabile nottata trascorsa in parte sul grande piazzale da dove potremmo ammirare il fantastico spettacolo del ghiacciaio dell'Ortles illuminato a giorno dai raggi lanciati dal rifugio Payer, ed in parte nelle affollate sale degli alberghi in conversazioni e discussioni tecniche e sportive con gli amici di ogni gara, ed attendevamo quasi con ansia il momento di ritornarvi. Con piacere abbiamo visto anticipare di otto giorni la data della prova e lietamente abbiamo trascorso la settimana precedente a Milano osservando il perdurare del bel tempo.

Ma lo Stelvio ci ha traditi. Vi siamo arrivati dopo un viaggio avversato dalla pioggia e dopo una salita resa dura dal freddo, dal vento, dalla nebbia. Ci si è prospettato il bis dell'edizione del 1934 e non ci siamo sbagliati anche se quest'anno per lo meno la nebbia durante la gara non ha ostacolato la visibilità sia ai concorrenti che ai pochi spettatori che almeno hanno potuto seguire dal Passo l'avventarsi delle vetture su per l'erta.

Ed a questa edizione del 1934 ci rapporteremo in questo nostro commento poichè sarebbe assurdo voler fare dei confronti con l'ultima edizione corsa come abbiamo detto nelle più perfette condizioni meteorologiche.

La VI salita dello Stelvio se ha potuto godere di una migliore visibilità che non la prova del 1934, ha sofferto invece notevolmente per lo stato del fondo stradale che in seguito ad un po' di neve caduta nella notte ed alla persistente pioggia si è presentato al momento della gara particolarmente sdruciolevole, specialmente ai tornanti 7 ed 8 ove molti concorrenti hanno avuto dei contatti col muretto.

Molti colleghi della stampa quotidiana hanno un po' esagerato parlando di tormenta e di bufera poichè, come abbiamo visto, allo Stelvio durante la corsa c'è stato di peggio e del resto i raffronti dei tempi di questa edizione con quella del '34 sono eloquenti ed interessantissimi.

Quattro anni or sono il regolamento della prova ammetteva le vetture Sport e Corsa mentre attualmente erano solo in gara le vetture sport nazionali ed internazionali. Dei paralleli devono essere dunque fatti con le vetture della categ. Sport del '34 e '38 ma per il

primato assoluto siamo costretti a paragonare la vettura corsa di Tadini con quella sport internazionale di Dusio. Orbene contro i 15'1"2 del primo, il secondo ha segnato 14'55"24, una differenza in meno dunque di oltre 5 secondi. Questo raffronto è molto istruttivo in quanto più è veloce la macchina e più si sente la sdruciolevolezza del fondo stradale. Come si spiega dunque che mentre Dusio ha saputo migliorare il tempo del '34 gli altri vi sono stati molto al di sopra?

Nella oltre 2000 infatti contro i 15'17"1 di Beimondo, Balestrero ha segnato 16'59"43; nella 1500 contro i 16'44"2 di Argentero, Besana ha segnato 17'19"36 e nella 1100 contro i 16'58"1 di Baumer, Gilera ha segnato 17'18"10.

La spiegazione di questa forte differenza sui tempi è assai più interessante di quanto non possa sembrare ed offre una occasione di più per elogiare la benemerita F.A.S.I. e per dimostrare una volta ancora come i suoi regolamenti siano sportivamente e tecnicamente impeccabili. Se le vetture sport del 1933 sono andate più adagio di quelle del 1934, non è indice di regresso ma semplicemente dimostrazione di una maggiore serietà nei regolamenti attuali che non in quelli di un tempo. Le vetture sport di alcuni anni fa erano infatti delle vetture da corsa che con l'applicazione di parafranghi inservibili e di impianti elettrici discutibili vegivano camuffate in vetture sport mentre le macchine odierne appartenenti alla categoria «Vetture Sport Nazionale» sono veramente delle normali macchine del commercio a cui vengono apportate solo quelle piccole varianti nei dettagli tecnici consentite dai regolamenti, e che molti buongustai dell'automobilismo apportano alle loro macchine per pura soddisfazione personale anche senza alcun secondo scopo agonistico.

Se anche la VI Coppa dello Stelvio non ha visto il miglioramento del primato assoluto, essa non è mancata al suo scopo, ed anzi per noi ha assunto un significato dalla portata vastissima di cui gli organizzatori possono esser paghi, anche se il maltempo ha ostacolato la riuscita della manifestazione.

Una volta ancora il R.A.C.I. di Milano ha innalzato il traguardo automobilistico più alto d'Europa, ed una volta ancora l'automobilismo italiano ha scritto una pagina luminosa.

All'ing. Ferrari, commissario del R.A.C.I. di Milano, al maggiore Covacovich, ed a tutti i loro aiutanti dall'ing. Bariona all'instantabile rag. Catterio, ed a tutti gli altri di cui ci sfugge il nome ma che abbiamo visto impassibili per



Il Comm. Piero Dusio, fresco e calmissimo all'arrivo, è stato con l'Alfa Romeo il vincitore assoluto della VI Corsa dello Stelvio.



ure ed ore, esposti alla stizza del vento o della pioggia, ad assolvere i compiti ad essi assegnati per il perfetto svolgimento della manifestazione, vada il nostro plauso vivissimo e... competente.

E ci auguriamo che la ripresa dello Stelvio, dedicata alla memoria dell'indimenticabile Arturo Mercanti che la ideò e la rese al suo nascere, non abbia più a subire soste e che la clemenza del tempo venga ad affiancarla onde farla assurgere ad un grado di risonanza ancor maggiore di quello attuale.

La cronaca di una gara in salita offre pochi spunti e bisogna accontentarsi di commentare le classifiche.

Come abbiamo già detto Dusio ha segnato il miglior tempo della giornata confermando una volta ancora le sue ottime doti di pilota, già dimostrate sui più diversi tipi di percorso e di macchine.

La sua grossa Alfa Romeo ha risposto pienamente alle esigenze della dura contesa ed anche se vecchietta non ha palesato minimamente lo sforzo.

Pintocuda, il grande favorito della giornata, non ha avuto fortuna poiché a causa del pessimo stato del fondo al tornante 8 ha compiuto un dietro front che gli ha fatto perdere molti secondi e la vittoria.

Anche Severi non ha avuto una salita molto facile mentre Barberi con la Maserati 1500 ha segnato un tempo notevole. Buona la prova dell'entusiasta Meomartini che si è cimentato per la prima volta con una Balilla-compressore dopo aver preso parte a varie gare con la « 500 ».

Nella Sport Nazionale il fatto di cronaca di maggior rilievo è offerto dalla mancata vittoria nella sua classe di Cortese come oramai ci aveva abituati. Il forte pilota dell'Ambrosiana se l'è presa molto allegramente e ci ha fatto vedere la causa del suo ritardo: un parafrangente anteriore contorto che lo ha costretto a sforzi notevoli per raddrizzarlo alla meglio onde poter liberare la ruota.

Il tenace Balestrero ha potuto così terminare da vincitore la sua fatica anche se una sbandata lo ha ritardato prima di Sottostelvio.

Nelle 1500 si è avuto la vittoria di un giovane: Soave Besana che pilotava l'Aprilia chiusa con cui Cantoni - Agosti vinsero alla Sei Ore di Pescara. Il tempo di Besana è però inferiore a quello delle 1100, forse anche per il continuo mutarsi e peggiorarsi delle condizioni del tempo. In questa classe oltre al Dott. Minetti ricordiamo la baronessa Avanzo che con la Fiat ha compiuto una salita ad un tempo non disprezzabile.

Nelle 1100 il non più giovane Gilera, sempre in giacchetta e berretto nonostante il freddo e la pioggia, ha conseguito una vittoria assai luminosa superando le 1500 ed arrivando alla meta freschissimo. Se nel corso della stagione qualche giovane ha creduto di poter esser superiore a Gilera, la prova odierna smentisce ogni ipotesi e più che mai consolida la fama di questo forte ed irruente pilota che oltre ad averla guidata, si è anche preparata personalmente la sua Fiat 1100. Bertani con la super aerodinamica 1100 preparata dallo Stanguellini di Modena ha compiuto una bella salita, come pure facciamo rilevare la bella gara di Gianfranco Castighioni che pilotava una vecchia Fiat-Balilla Coppa d'Oro.

Nella 750 tra i tre litiganti Spotorno, Baravelli e Grassi il meglio è toccata ancora a Spotorno mentre Grassi è finito secondo con 2" di distacco e Baravelli terzo. Una volta ancora il portentoso motore della Fiat 500 ha compiuto miracoli.

Dall'alto al basso: Renato Balestrero e Franco Cortese, primo e secondo della classe oltre 1500 con l'Alfa Romeo, Il Conte Bonacossa e l'Ing. Ferrari, al più alto traguardo d'Europa. (foto Turati)

« Libeccio » secondo tra le 1500 con la Lancia-Aprilia. L'entusiasta Ferdinando Meomartini ottimo scalatore con la Fiat-Balilla compressore.

In complesso il maltempo non ha causato molti forfait poiché dei 54 iscritti solo 14 non si sono presentati alla partenza e dei 40 partiti solo 6 non hanno raggiunto il valico, con una percentuale quindi minima.

Con molta avvedutezza gli organizzatori hanno abbreviato al massimo la durata della competizione al fine di consentire al pubblico ed ai concorrenti di ricoverarsi al più presto. In questo sono anche stati favoriti dalla adozione del sistema di cronometraggio con la cellula fotoelettrica anche in partenza. Il sistema si è dimostrato assai pratico e si può dire che i concorrenti non avevano ancora passata la linea di traguardo che già il cronometrista all'arrivo, il velocissimo ing. Mazzer, poteva comunicare tempo e media.

Nella Cabina-Veranda apprestata per le Autorità sulla linea di traguardo abbiamo notato oltre ai Federali di Milano e di Bolzano, il conte Bonacossi con la gentile Consorte, il Console ing. Romagna, l'ing. Ferrari, ed altri tra cui le maggiori altre autorità politiche e sportive di Bolzano.

Unico inconveniente da citare a chiusura di queste note è la vicinanza di questa prova con la « 6 ore di Pescara » che ha impedito a molti concorrenti di riassetare le macchine e di adottare dei rapporti più idonei ad un percorso della durezza dello Stelvio. Non sappiamo i motivi dell'anticipo di data, ma crediamo che se la prova fosse rimasta in calendario per il 28 si sarebbe evitata la concomitanza con Berna e si sarebbe permesso ai concorrenti una maggior preparazione e forse se ne sarebbe avuto alla partenza qualcuno di più.

Franco degli Uberti

Ecco la classifica:

Categoria Sport Nazionale

Classe I fino a 750 cmc.: 1. Spotorno in 19'07"01 alla media di km. 43,901; 2. M. Grassi in 19'09"77; 3. G. Baravelli in 19'23"35; 4. M. Sertorio in 19'52"60; 5. V. Collivo in 20' e 50"20; 6. Di Rovasenda in 20'51"38; 7. V. Casalegno in 20' e 59"37; 8. M. Duberti in 22'06"64, tutti su Fiat 500.

Classe II fino a 1100 cmc.: 1. Gilera in 17'18"10 alla media di km. 48,545; 2. Bertani in 17'34"82; 3. Comirato in 17'55"13; 4. Castiglioni in 18'01"62; 5. Monticello in 18' e 05"99; 6. Clocchiati in 18'14"01; 7. Franceri in 18'15"74; 8. Catanese in 18'41"16; 9. Quintavalla in 19'54"68; 10. Faccioni in 21'27"91; 11. Beltracchini in 23'55"45, tutti su Fiat.

Classe III fino a 1500 cmc.: 1. S. Besana (Lancia) in 17' e 19"36, alla media di km. 48,189; 2. « Libeccio » (Lancia) in 17'37"60; 3. Torta (Lancia) in 18'22"96; 4. Gramolelli (Fiat) in 18'31"59; 5. Avanzo Maria Antonietta (Fiat) in 20'05"27; 6. Minio (Fiat) in 20'30"38; 7. G. M. Cornaggia (Lancia) in 20'47"49.

Classe IV ultr 1500 cmc.: 1. R. Bilestrero (Alfa Romeo) in 16'59"43 alla media di km. 49,150; 2. F. Cortese (Alfa Romeo) in 18'49"23.

Classe Sport Internazionale

1. Dusio P. (Alfa Romeo) in 14'55"24, alla media di chilometri 56,299; 2. Pintacuda (Alfa Romeo) in 14'58"40; 3. Sertorio (Alfa Romeo) in 15'00"53; 4. Barbieri (Maserati 1500) in 15'03"10; 5. Meomartini (Fiat 1100) in 18'49"78; 6. Pluto in 18'53"99.

Dall'alto al basso: Franco Spotorno, vincitore con la Fiat tra le 750 cmc., appena sceso di macchina ascolta dall'alto parlante il suo tempo.

L'arrivo di Pintacuda secondo assoluto con l'Alfa Romeo.

Maria Antonietta Avanzo, sorridente ed allegra all'arrivo nonostante lo sforzo ed il freddo.

Maria Grassi, seconda tra le 750 con la Fiat 500, è visibilmente imbronciato.

(foto F. degli Uberti)

