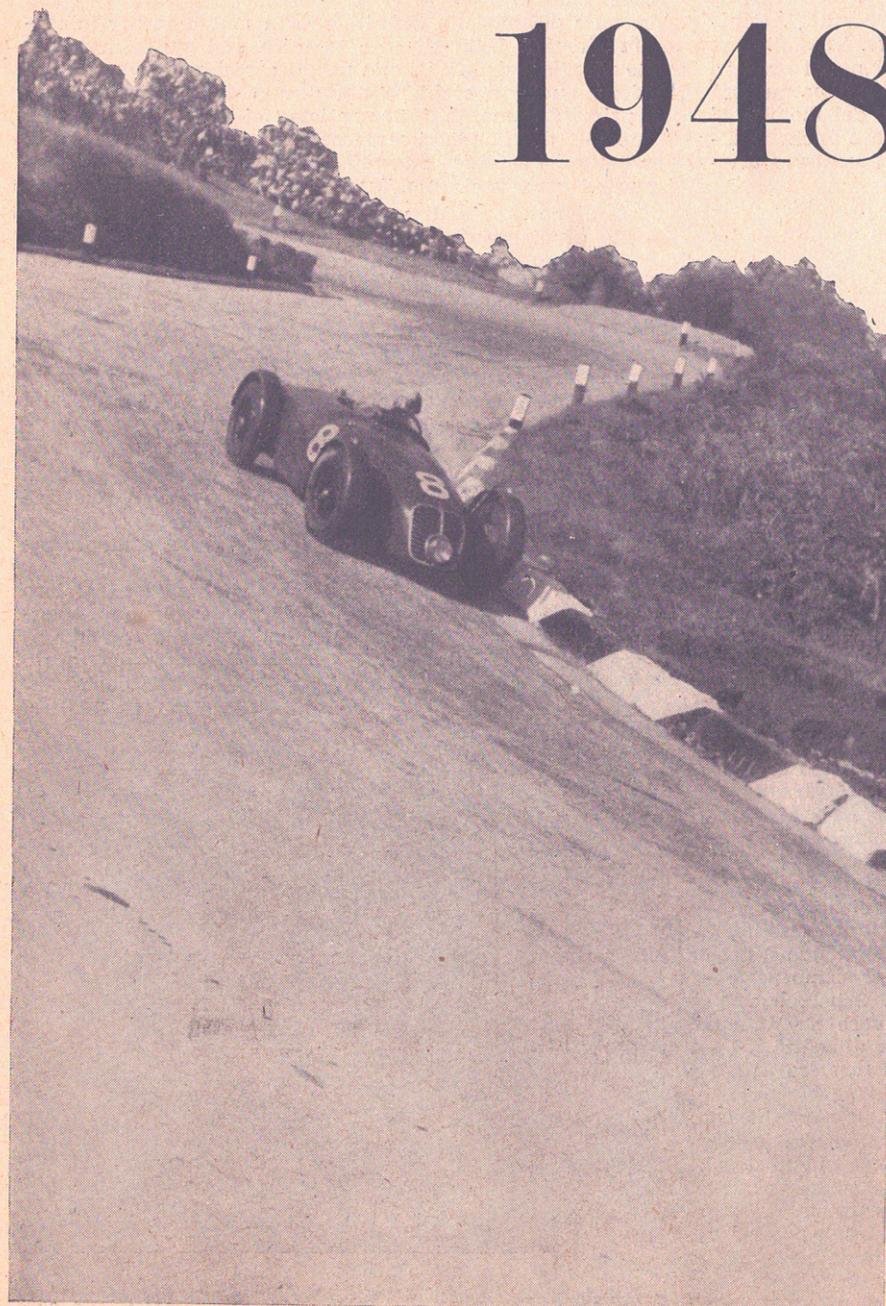


PESCARA

*Una grande corsa internazionale
Un percorso incomparabile
Una nuova battaglia vinta
Ascari e la Maserati su gli scudi*

1948



Al penultimo giro — sfrecciando in discesa nell'abitato di Cappelle — Ascari ha fatto in tempo ad agitare in segno di gioia un braccio ed a gridarci qualcosa. Veniva giù in controluce sulla strada bianchissima e in quel tratto deserta, tra le casette arroventate dal sole del mezzogiorno abruzzese. Scorta una fisionomia amica — la prima forse sul lungo tracciato, da quando, qualche minuto prima, aveva avuto la percezione della sua nuova vittoria, inseguita con stupenda tenacia per quasi 500 chilometri e finalmente raggiunta — la sua gioia esuberante è esplosa in quel gesto e in quell'urlo, incorniciato dal suo sorriso bonaccione ed aperto. Lo ricorderemo sempre quell'attimo, che — fra gli innumerevoli nostri ricordi di corsa — resta uno dei più belli, più intensi, più vivi.

Or non è molto, scrivendo sulla corsa di San Remo, dicevamo che Ascari, impostosi ormai fra la schiera degli assi, è oggi « lanciato », prevedendo con questo altre sue affermazioni a breve scadenza. Pescara conferma l'esattezza del nostro giudizio e delle nostre previsioni. Che la fortuna lo abbia assistito è un fatto incontestabile, ma che la sua vittoria su questo circuito stradale, oggi senza dubbi di sorta il più classico e importante del mondo, sia stata meritata ed abbia soddisfatto anche i critici più severi è fuori discussione. Per noi poi, che lo consideriamo come un fratello minore di cui seguiamo con affettuoso interesse e grande soddisfazione le diverse fasi della inesorabile ascesa, questa nuova affermazione è motivo di sincera gioia e — poichè da quel famoso istante in cui, volando verso il traguardo, ci salutò a Cappelle non lo abbiamo più rivisto — gli inviamo da queste pagine i nostri rallegramenti, unitamente all'augurio che il 1948 segni, per lui, l'inizio di una fulgidissima carriera.

Scrivere ora sulla corsa di Pescara tutto quello che ci sarebbe da dire è impossibile. Le pagine a nostra disposizione sono poche, mentre il materiale raccolto nei tre giorni trascorsi laggiù è di tal mole da non sapere come contenere nello spazio concessoci tutto ciò che vorremmo raccontare a quelli dei nostri lettori che non hanno avuto la buona ventura di assistere a questa corsa.

Abituati, o meglio costretti, nel dopoguerra ad assistere nella maggior parte dei casi a corse svolgentisi su quei minuscoli tracciati cittadini, tutti più o meno di uguale fisionomia e giustificati quasi unicamente dallo scopo spettacolare, tracciati sui quali un Coppi o un Bartali girerebbero a oltre 40 Km. mentre talvolta i migliori assi, al volan-

Scendendo a precipizio da Cappelle lungo la meravigliosa strada, Alberto Ascari si avvia raggianti verso il vicino traguardo ove lo attende sorridente la vittoria e la folla che gli tributerà gli onori del trionfo. Pienamente efficiente la sua Maserati 2000 lo asseconda dopo la tormentosa gara di oltre 500 chilometri.

te delle macchine più moderne, non sono in grado di raddoppiare una media del genere, quei tracciati opprimenti, livellatori di uomini e mezzi al punto da fare scomparire un campione, costringendolo a strane acrobazie attorno a monumenti, edicole ed aiuole e che d'altra parte permettono, magari a delle Topolino-Sport, l'assurdo di giungere anche per il brevissimo percorso totale, a pochi secondi dal vincitore assoluto, il solo rivedere il percorso di Pescara ci ha dato un senso di respiro.

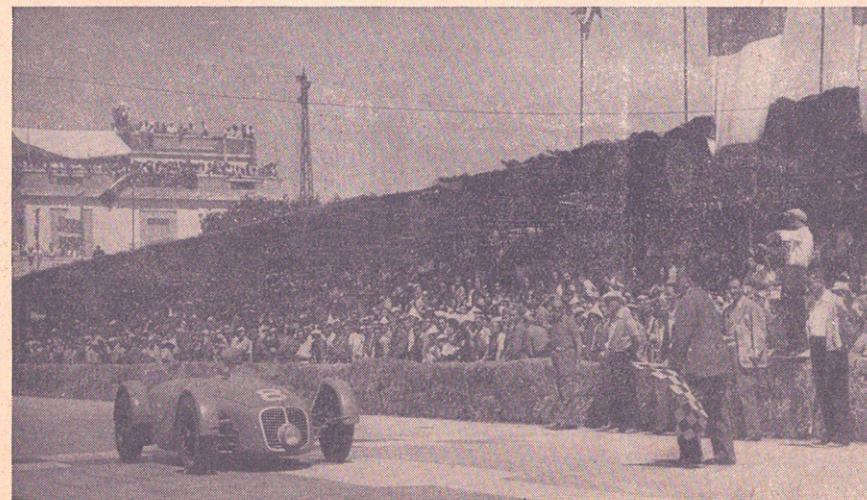
E' questo, come dicevamo sopra, un percorso stradale che emerge fra tutti gli altri, riunendo in certo qual modo nei suoi 25 Km. le caratteristiche di altri due classicissimi percorsi di opposta fisionomia, oggi abbandonati, ma non per questo dimenticati da chi segue ormai da più di 20 anni le corse automobilistiche e cioè di Tripoli e dell'Eifel. Di Tripoli, con i suoi lunghissimi rettifili di Montesilvano e del Lungomare, dell'Eifel, con il suo misto del tratto montano, dal mare a Spoltore, a Cappelle e oltre, lungo quella bellissima discesa dalle curve ampie che permettono le più alte e spettacolari velocità.

Chi non ha visto il Circuito di Pescara — e con questo non intendiamo mettersi a sedere in tribuna ed assistere al passaggio delle vetture lanciate alla loro massima velocità, ma seguire la corsa nel tratto montano, dopo avere percorso attentamente almeno una volta il giro completo — non può parlare di corse, perchè non conosce il capitolo più importante in fatto di percorsi. Vedere questa gara è indispensabile per chi, appassionato di sport automobilistico, abbia in programma di seguire una stagione sportiva. E' infatti qui che si può con esattezza valutare il valore degli uomini e dei mezzi e godersi nello stesso tempo nel senso più lato lo spettacolo di una corsa. Sugli interminabili rettifili che consentono velocità da records mondiali, cedono talvolta piloti dimostratisi ottimi su percorsi misti, sui tormentati tratti del misto emergono le doti di coraggio e di stile dei vari conduttori i quali possono qui sfruttare tutte le loro risorse, compensando

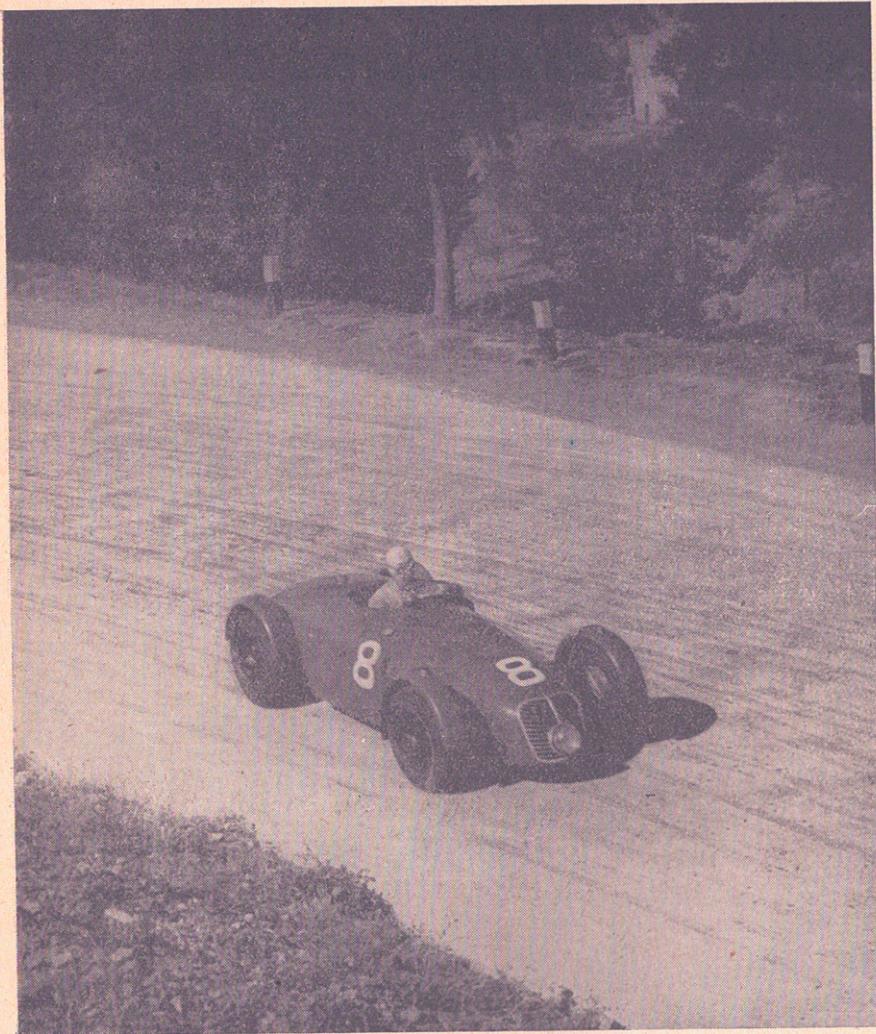


Ancora stordito dalla ebbrezza della lunga rincorsa e dal tumultuare della folla plaudente Berto Ascari viene trascinato al microfono per il rituale « sono contento di essere arrivato primo ». (Foto Terreni)

Gli ultimi metri della vittoriosa corsa di Ascari. Castagneto ha già abbassata la bandiera di fine corsa (e tira un sospiro) mentre dietro a lui il Conte Ajmo Maggi sorride soddisfatto. (Foto Terreni)



l'eventuale handicap dei velocissimi rettifili. Il tutto su di una distanza finalmente seria e cioè su 500 chilometri. Oltre che per l'uomo, queste considerazioni valgono naturalmente anche per la macchina, alla quale vengono richieste, nella medesima corsa, prestazioni di purissima velocità, frenata, tenuta di strada in curva, accelerazione, stabilità in rettilineo ed infine di grande tenuta. Quello di Pescara è insomma, sotto gli aspetti più diversi, la corsa su strada più completa che venga oggi disputata non solo in Italia, ma nel mondo. L'unico suo lato negativo è forse, per molti sportivi italiani, la sua posizione geografica che costringe per arrivarvi ad un lungo viaggio ma questo è compensato, oltre che dallo spettacolo magnifico e completo di questa classica competizione, dalle ot-



Tranquillo, composto e sicuro Alberto Ascari pilota la bella Maserati 2000 per le strade della Coppa Pescara, nuova luminosa conquista del giovane pilota milanese. (Foto Terreni)

time strade invitanti alla velocità che vi accedono e dal paesaggio tipicamente italiano che accompagna l'automobilista lungo tutto il percorso adriatico, assumendo, man mano che si scende verso sud, caratteristiche sempre più nette e marcate.

La distanza non deve dunque rappresentare, nè effettivamente rappresentare, un ostacolo per venire a Pescara.

Il motivo dominante del Circuito di Pescara 1948 era costituito dall'attesissimo confronto tra le due litri 6 cilindri Maserati e le due litri 12 cilindri Ferrari, vetture — sia le une come le altre — ormai perfettamente a punto e ritenute pressochè equivalenti, alla cui guida erano uomini di altissima classe. Maserati allineava tre vetture ufficiali, pilotate da Villorosi, Ascari e Bracco, mentre Ferrari, pure essendo rappresentata da un gruppo di ben 7 vetture, si presentava ufficialmente con solo due 12 cilindri che avrebbero dovuto essere affidate una a Cortese — perfetto conoscitore di questo difficile percorso, al volante della medesima vettura con la quale disputò qui nel 1947 una delle più belle ed ammirate

corse della sua lunga carriera — e l'altra a Nuvolari. Ma l'asso mantovano era giunto a Pescara soprattutto per provare la nuova Ferrari Grand-Prix

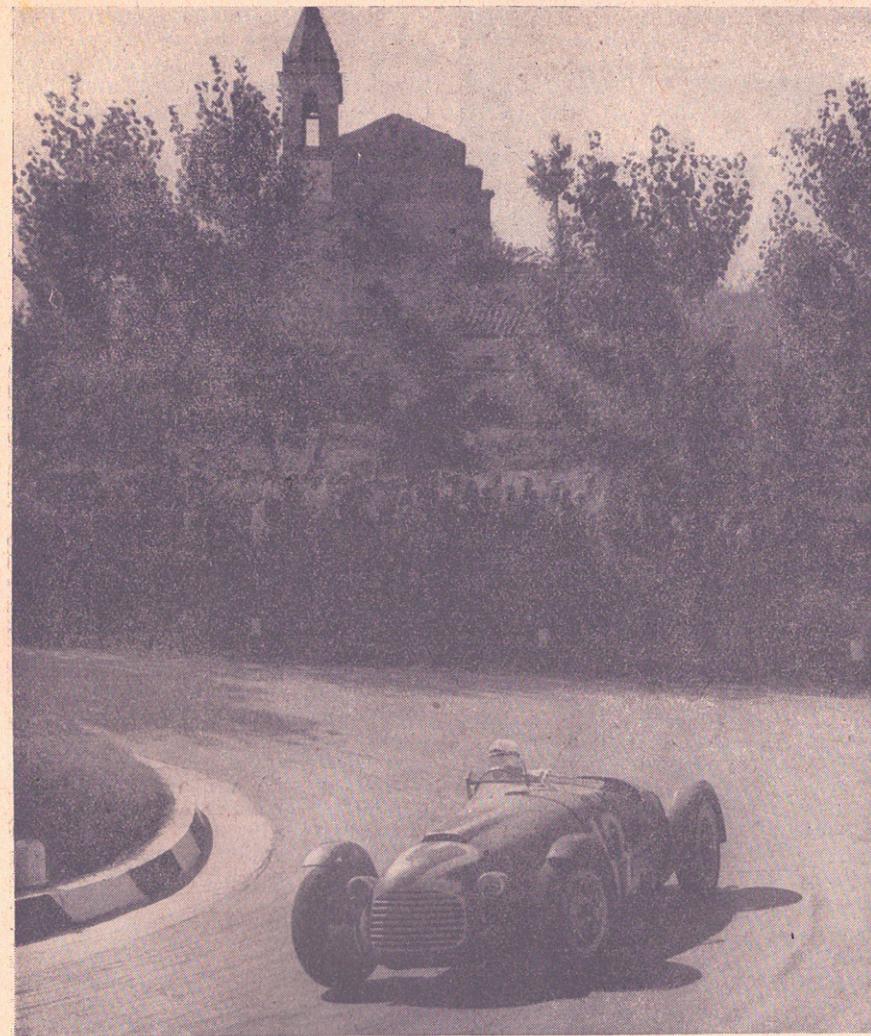


Il Conte Sterzi ha conseguito una brillante affermazione piazzandosi secondo con la Ferrari. Ecco qui ad un passaggio davanti ad Ascari che sta ripartendo dai box. (Foto Terreni)

sovralimentata che avrebbe dovuto compiere qui le sue prime galoppate approfittando della chiusura del percorso e, dopo qualche giro di prova sulla vettura sport, non essendo giunta la vettura Formula 1, ripartì nel pomeriggio del venerdì. Ferrari ricorse così all'ultimo momento a Sommer, il quale, ricevuta il venerdì sera una improvvisa telefonata, si precipitò nella notte dalla Costa Azzurra a Pescara, per partecipare alle ultime prove e sostituire Nuvolari. Assieme alle due Ferrari della Casa, erano iscritte quelle dei fratelli Besana, di Biondetti, Bianchetti e Sterzi.

Oltre al duello tra queste due formidabili squadre, costituiva motivo di interesse la presenza delle 4500 cmc. Talbot di Rosier e Raph e dell'equipe Cisitalia. Sia Talbot, come Cisitalia non potevano però sperare in una affermazione clamorosa nei confronti delle due litri di Modena. Le Talbot, pure disponendo di oltre 210 HP e superando agevolmente i 200 Km/h., sono vetture troppo pesanti ed insufficientemente maneggevoli per non trovarsi irrimediabilmente handicappate su di un percorso del genere. Le Cisitalia dal canto loro si trovavano qui in logiche condizioni di inferiorità rispetto alle due litri. La Casa torinese era presente con una squadra composta da Taruffi, con la berinetta 1600 Miglia, Bonetto e Scagliarini, con gli spyder competizione a chassis corto e sospensione tipo KDF questa volta con parafanghi carenati e Bernabei, pure con uno spyder competizione, ma di tipo più lungo e pesante degli altri due, per l'esattezza, lo stesso usato, con motore 1100 cmc., da Dusio nelle 1000 Miglia e da Scagliarini a Vercelli.

Queste vetture tutte con motore maggiorato a 1200 cmc. concorrevano nella classe 1500 cmc ed erano da taluni ritenute in grado di poter insidiare le due litri. Ma questa ottimistica previsione, derivante da impressioni riportate in occasione di corse svolgentisi su percorsi brevi e poco veloci, si è dimostrata



In questa artistica inquadratura di Terreni si può ammirare lo stile notevole del Conte Sterzi che ha portato la sua Ferrari al secondo posto.

errata. Chè altro è correre su quei famosi percorsi cittadini cui accennavamo più sopra e altro è venire a competere su tracciati come quello di Pescara.

Non si vuole con ciò sminuire il valore di queste vetture che già spesso hanno dimostrato la loro classe, si vuole solo fare una obbiettiva precisazione, più che mai opportuna in quanto non vi è nulla di più pericoloso di certe eccessive sopravvalutazioni che si risolvono poi, alla realtà dei fatti, in danno. In ogni caso queste vetture, che nel 1947 erano dotate — nei tipi competizione e corsa — di motori 1100 cmc. la cui potenza oscillava tra i 58 ed i 61 HP, attualmente, mercè l'aumento di circa il 10 per cento della cilindrata, con l'adozione di carburante a base di alcool e per essere infine dotate del dispositivo per l'iniezione di acqua nella miscela, al fine di potere salire ancora maggiormente con il rapporto di compressione, dispongono di quasi 80 HP. Circa il loro peso, questo è da ritenersi — per gli spyder competizione a chassis corto — aggirantesi sui 500 Kg. Questi due dati sono da soli sufficienti a dare un'idea della odierna classe delle piccole 4 ci-

lindri di Corso Peschiera, classificatesi a Pescara ai primi tre posti della loro categoria.

Una attesissima novità rappresentava la nuova OSCA 1100 cmc. 4 cilindri dei Fratelli Maserati, che debuttava. E' questa una elegante e bassissima vettu-



Nel lotto delle grosse cilindrata si è insinuato al quarto posto assoluto il sempre prodigioso Piero Taruffi che ha gareggiato da par suo con la berinetta Cisitalia.

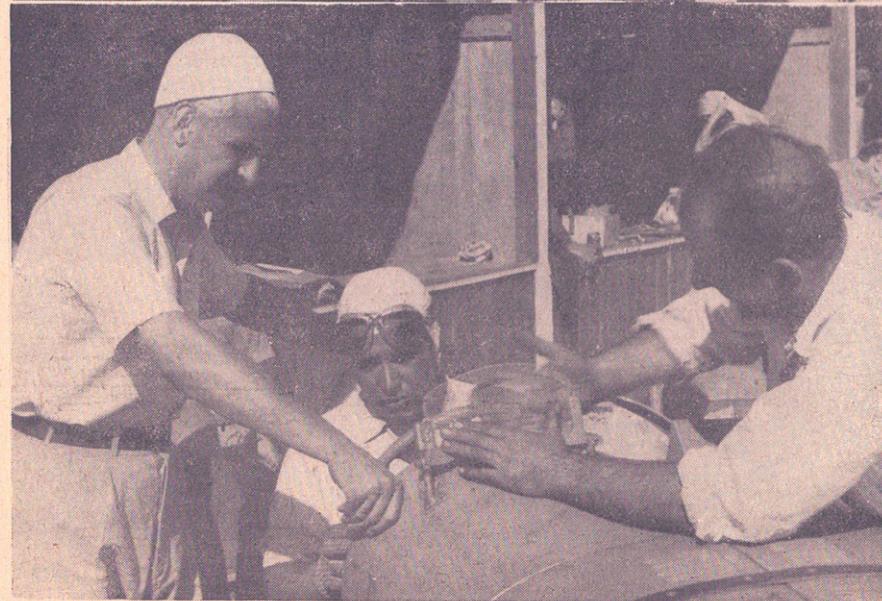
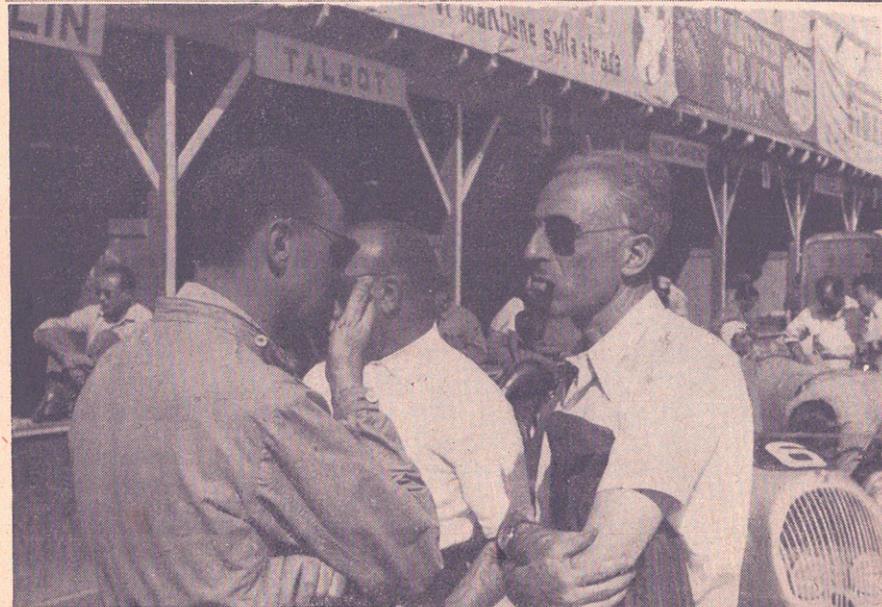
retta che anche il profano riconosce come strettamente imparentata con la due litri Maserati A6G-CS dalla quale infatti discende. Anch'essa è dotata di sospensione anteriore a molloni cilindrici e — come la sorella maggiore — dispone di distribuzione ad albero a camme laterale in testa. Il telaio è naturalmente in tubi, soluzione ormai adottata per la maggior parte delle vetture da corsa. Rende circa 70 HP e, pilotata dal bravo, appassionato ed... erculeo Cornacchia, ha assai bene impressionato, anche se un banalissimo incidente (rottura di una contromolla di una valvola) ha interrotto la sua regolare corsa, quando si trovava alla testa delle 1.100 cmc. in gara.

Altre numerose vetture completavano il superbo gruppo che, forte di 42 unità, ha preso — agli ordini dell'on. Spataro — in massa compatta la partenza, sotto gli occhi di una enorme folla di spettatori entusiasti, mentre gli organizzatori, raggiunti e giustamente fieri dell'opera loro, cominciavano a pregiustare la gioia del successo.

Benchè lo spettacolo di vetture inseguentisi ad oltre 200 Km/h. sia entusiasmante, confessiamo che abbiamo rinunciato, senza alcun indugio, al comodissimo posto in tribuna per portarci ai Km. 12 all'inizio della discesa verso Cappelle. E' questo senza dubbio il punto più bello ed interessante del percorso per lo spettatore, essendo da qui anche possibile seguire con lo sguardo le macchine per un tratto di oltre 3 chilometri, fino all'inizio del rettilineo di Montesilvano.

Ripensando ora allo scenario che si è presentato ai nostri occhi giungendo nella località prescelta, non possiamo fare a meno di esprimere la nostra ammirazione per la disciplina del pubblico e per il perfetto ed intelligente servizio d'ordine, superiori ad ogni elogio. Basti dire che, un'ora prima della corsa, a 12 km. dalla linea di partenza, non una persona attraversava la strada. E ciò senza che gli agenti dovessero sgolarsi!

Anzi, questi, pure, essendo inflessibili nell'impedire attraversamenti e soste



all'esterno o all'interno di curve, si davano da fare per trasbordare pacchetti di cibarie acquistati o inviati per conto di spettatori da un lato all'altro della strada. Gran parte degli spettatori dell'Alta Italia avrebbero molto da imparare quaggiù!

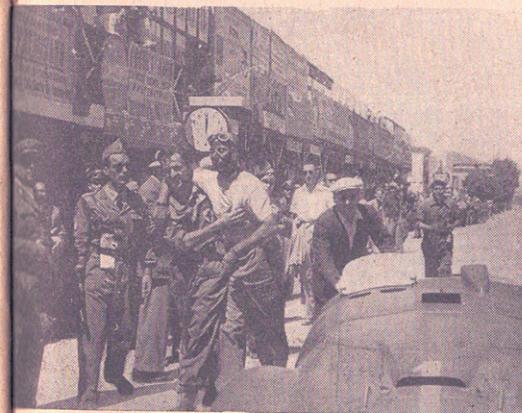
Con un leggero ritardo sul tempo previsto si iniziava finalmente la corsa. Semplicemente meraviglioso il primo passaggio con Sommer, lanciafiamma, in testa, seguito da Cortese, in intelligente posizione « strategica », Villorosi, Bracco, Ascari e Bonetto. Quest'ultimo, con una spettacolare partenza era riuscito, pure non disponendo che di una 1200 cmc., ad infilarsi dietro ai primissimi e giungeva a Cappelletti già con circa 47 secondi di vantaggio sul più prossimo concorrente della sua categoria.

In questo primo giro si dovrà lamentare il ritiro di Tadini. Il secondo e terzo giro — assieme, come vedremo al 18. — sono i più importanti agli effetti della storia della corsa e del risultato finale. Infatti Ascari, per la rottura banalissima di un supporto di balestra, deve ritirarsi con grande disappunto del pubblico che conosce, apprezza e segue ormai con grande simpatia questo nostro giovane campione dal nome glorioso. Accade nello stesso tempo un fatto che merita di essere segnalato e spiegato, perchè venga compreso dal lato più interessante e più bello. Bracco, pilota che eccelle nei percorsi misti ed in quelli di montagna, pure trovandosi in ottima posizione dietro Villorosi, si arresta ai boxes dichiarando apertamente di non potere sopportare l'andatura infernale nel lunghissimo tratto di rettilineo. Ignorando il ritiro di Ascari il biellese offre la sua vettura a Bertocchi; questa viene però messa immediatamente a disposizione di Ascari, oggi assistito dalla fortuna, il quale riparte gettandosi in quell'inseguimento che alla fine verrà premiato con la vittoria assoluta. Ma è il gesto di Bracco che va meditato, anzi, ammirato. Bisogna averlo seguito da vicino e conoscerlo intimamente Bracco, per potere rendersi conto di questa sua dichiarazione. In questo episodio affiora tutta l'innocenza, chiamiamola così, e la sincerità di questo pilota, puro in certe sue manifestazioni come un bambino. Un pilota che non esita talvolta a rammaricarsi di una vittoria conseguita con troppa facilità, sminuendone pubblicamente l'importanza e che, in caso di insuccesso, non ammette attenuanti per se stesso. Facile sarebbe stato trovare qualche scusante a Pescara, magari — lasciando da parte la macchina — accusando una indisposizione. Ma Bracco queste meschinità

FIGURE DELLA GIORNATA PESCARRESE: Millanta una volta tanto ha centrato col suo obiettivo quattro « primi piano ». Ecco i risultati: in alto Bonetto e Scagliarini tra una prova e l'altra; al centro Berardo Taraschi in conversazione con Giovanni Canestrini; sotto Villorosi e Raph in un momento di confidenza in una seduta di prova.

non le conosce. Dice la verità, sempre, il nostro caro amico Giovanni, con quella semplicità che è una delle sue più belle doti.

Chiusa questa parentesi, ritorniamo alla corsa il cui interesse si è ora polarizzato sull'epico duello tra Villorosi e Sommer, seguiti a breve distanza da Cortese che dispone di una vettura di ben 100 Kg. più pesante di quella del suo compagno di squadra e compie una corsa stupenda, sfoggiando su questo difficile percorso uno stile superbo. Ascari frattanto insegue. Non è molto spettacolare Ascari, ma ha uno stile purissimo ormai, uno stile che rende evidentemente. Osservato anche nei tratti più difficili e nei momenti più duri, non si ha mai l'impressione di coglierlo impegnato. Che vada forte, che abbia aumentato la sua media lo dice più il cronometro che non l'occhio. Il che, fra l'altro, vuol dire che il nostro Ascari ha i nervi molto a posto, poichè evidentemente mantiene in qualsiasi occasione la sua imperturbabilità.



Il drammatico arrivo dello sfortunatissimo Cortese che è giunto al traguardo spingendo la vettura rimasta senza carburante. Il fedele meccanico lo sostiene accompagnandolo al box.

(Foto Terreni)

Biondetti non ha fortuna: dovrà ritirarsi per un insolito inconveniente provocato dalla dinamo che, staccata dal suo supporto, finirà tra le leve di sterzo, rendendo impossibile la guida.

A Bonetto sono frattanto capitate delle disavventure. Una candela lo ha costretto a percorrere ben 13 Km. a modesta andatura prima di giungere al suo box, ed è stato così superato dai suoi inseguitori. E' ripartito, cominciando a riguadagnare terreno, ma deve ora fermarsi una seconda volta per un disgraziatissimo cambio di ruota che compromette irrimediabilmente, per la sua eccessiva durata, la sua posizione in classifica. Peccato, perchè stava facendo una bellissima corsa! Verso la metà della gara Scagliarini compie il giro più veloce della sua categoria in 11'52"3/5 alla ottima media di 128,824 Km/h., ma anche il nostro « Barbetta » è sfortunato: uscirà in se-

guito di strada a Spoltore per incidente di macchina.

Ammirata la gara di Cornacchia sulla OSCA, che dimostra in questa sua prima apparizione ottime doti di accelerazione e di tenuta di strada: pensiamo, vedendola passare, che, per la presenza di queste nuove vetture, le gare delle 1100 cmc. nel 1949 saranno movimentatissime. Abbiamo sentito parlare a Pescara anche di una OSCA due litri! Decisamente siamo fortunati in Italia con questa fioritura di vetture da corsa. Regolare sia la marcia di Ruggero che diverrà primo delle 1100 cmc., pilotando la medesima vettura con la quale Auricchio vinse l'anno scorso questa corsa, come quella di Sbraci al volante della Fiat 1100 cmc. con testa a due alberi a cames realizzata da Ermini.

Bianchetti pare voglia affiatarsi gradatamente con la sua Ferrari, acquistata da poco, e non forza l'andatura. Regolare la gara di Rocco, che si aggiudicherà l'ottavo posto assoluto.

Tra i ritiri, quello di Besana è uno dei più spiacevoli, perchè sarebbe stato veramente interessante vedere, qui a Pescara, il comportamento di questo giovane pilota che già alle Dolomiti si è messo in evidenza. Aveva preso la partenza come unico difensore dei colori della sua scuderia, dato che in prova il fratello Gabriele era uscito di strada danneggiando la sua vettura. Dopo pochi giri mentre si trovava in ottima posizione bruciava la guarnizione della testa e doveva ritirarsi. Ciò è dispiaciuto perchè la passione ed i sacrifici dei fratelli Besana meritavano di essere premiati.

Anche Sterzi fa parte di questa categoria di giovani sui quali è volta la nostra attenzione. Venuto a correre a

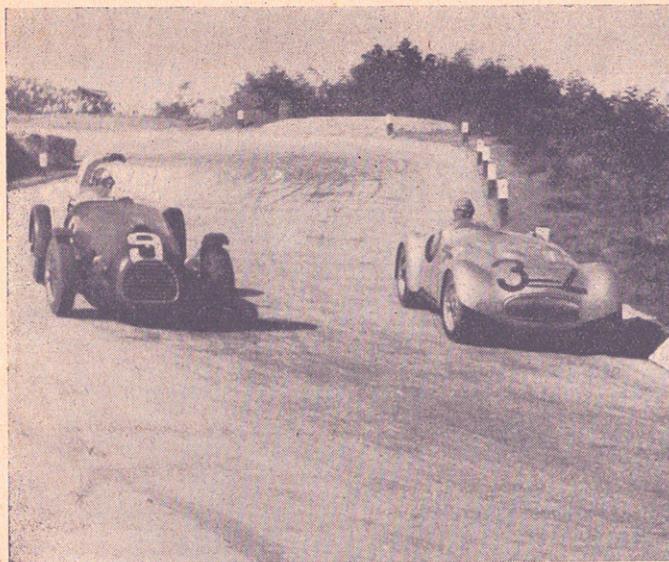


Povero Castagneto, anche mentre mangia un sandwich sui due piedi non lo lasciano in pace e lo costringono a gesticolare con la inseparabile bandierina.

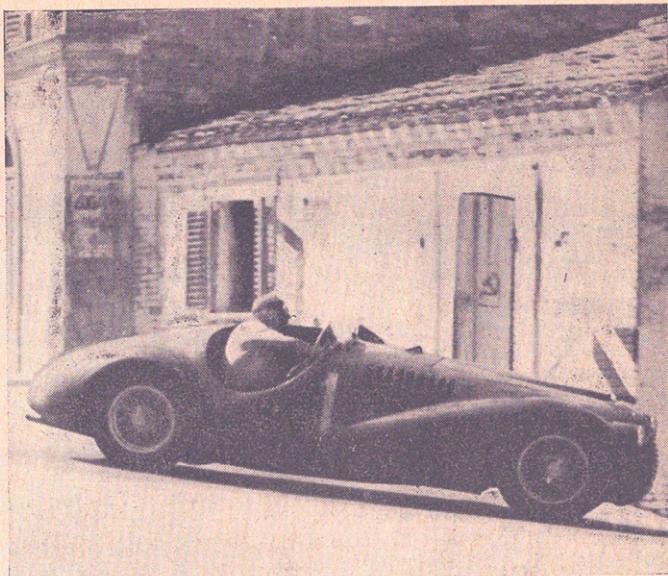
Pescara per la prima volta e per di più con una Ferrari, ha adottato e svolto un piano intelligentissimo: dopo avere « annusato » il percorso con la sua 12 cilindri, si è infilato infatti nel suo svelto coupé Cisitalia, inanellando giri su giri, per familiarizzarsi con il percorso al volante di questa elegante vettura molto adatta allo scopo e, solo dopo avere studiato attentamente i tratti più difficili, ha ricominciato a girare con la vettura da corsa. Questo prealle-



Un interessante documento della organizzazione e della disciplina che hanno caratterizzato la gara di Pescara. Millanta ha ripreso questa foto esattamente un'ora prima della partenza in una località a circa 12 chilometri dal traguardo. Si noti la folla, che per ripararsi dal solleone ha innalzato ombrelloni e tende di tutti i generi, e l'assenza di persone dalla carreggiata.



Molto eloquente il gesto di Biondetti che non riesce ad avere via libera da Bernabei



Lo sfortunatissimo Franco Cortese al passaggio da Cappelle verso fine corsa.

namento è stato per lui utilissimo. In corsa si è poi ricordato che le sfuriate non rendono ed ha girato regolarmente, senza strafare e senza rischiare di perdere tempo prezioso in «têtes à queue», o sbandate. La fortuna gli ha offerto un premio che probabilmente non si attendeva, ma che si è veramente meritato per la sua condotta di corsa regolare ed intelligente e cioè il secondo posto.

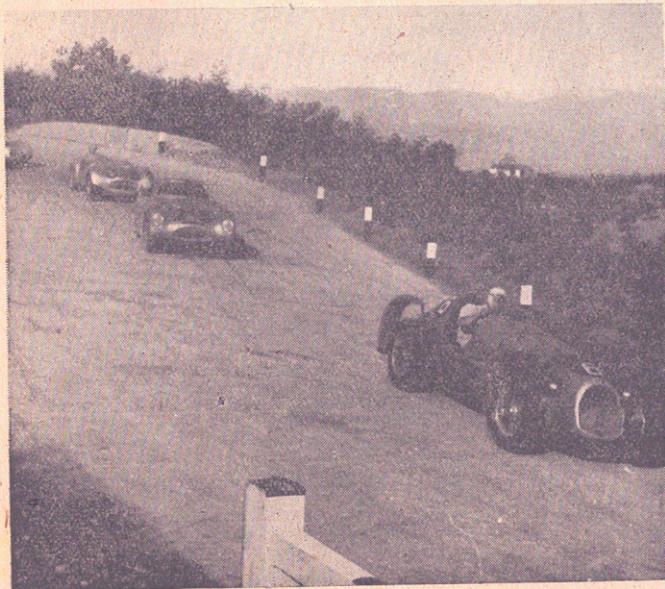
Nella classe 1500 cmc., attardato Bonetto e tolto di gara, per rottura di un organo di accoppiamento dello sterzo, Scagliarini, il regolarissimo e quadrato Taruffi ha assunto il comando, tallonato per un certo tempo dall'ottimo Bernabei. Come lo spyder di Bernabei, la sua berlinetta si è dimostrata in fatto di tenuta di strada molto miglio-

re degli spyder di Bonetto e Scagliarini, sensibilmente più corti di passo e probabilmente più indicati per percorsi cittadini con brevissimi rettifili in piano che non per Pescara. Degno di nota il fatto che il telaio di questi nuovi spyder competizione non è più costituito dal complesso traliccio in tubi che caratterizza la nota vettura monoposto ed i comuni spyder e berlinette sport *Cisitalia*, ma unicamente da due grossi tubi, riuniti da una crociera centrale.

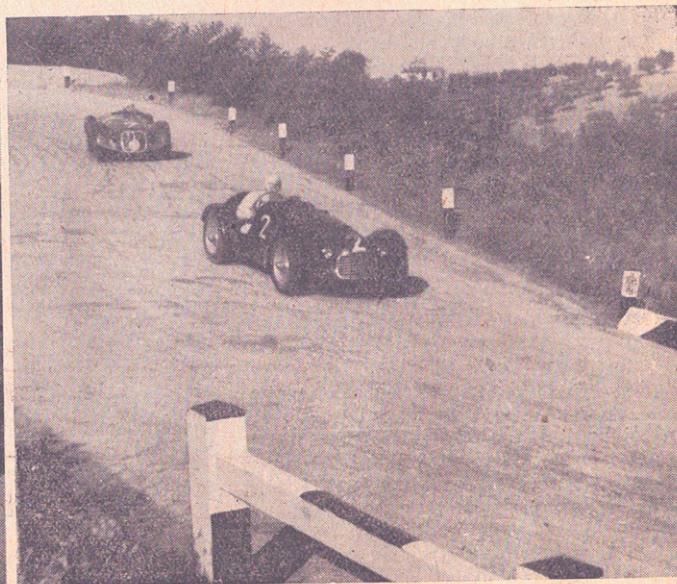
La lotta entusiasmante tra Villorosi e Sommer, che saettano sui rettifili affiancati ad oltre 210 Km. continua frattanto, elettrizzando il pubblico, mentre Cortese ha già iniziato la sua via crucis. Attardato fino dal 4. giro per l'afflosciamento di un pneumatico

che lo ha obbligato a percorrere 12 chilometri sul cerchione fino al posto di fortuna di Cappelle, ha dovuto poi riferinarsi, avendo bagnato durante questo lungo tratto compiuto a ridotta andatura le candele. E' ripartito infine gettandosi nella mischia a corpo perduto, cercando di riguadagnare i minuti regalati agli avversari. Lo abbiamo osservato attentamente durante questi giri e non una volta lo abbiamo visto sbagliare una curva, questo benedetto Cortese che ancora non siamo riusciti a fotografare di traverso! Ma le sue pene sono solo all'inizio.

Accade poi quello che alcuni prevedevano dato l'accanimento della lotta tra i primi due. Una delle vetture, quella di Villorosi, che ha compiuto il giro più veloce in 10'51"2/5 a 140,926



Rosier, terzo assoluto con la Talbot, precede Taruffi e Bernabei, con le *Cisitalia*.



Il duello Sommer - Villorosi che ha movimentata la fase iniziale della prova.

Kmh. e che è già lievemente attardato per un cambio di gomma, comincia a cedere e scompare poco dopo dalla gara. Strano destino quello di Villorosi che stravinca all'estero ed è perseguitato dalla sfortuna in Patria, non ostante si impegni al cento per cento e sia il più grande animatore delle nostre gare!

Sommer sembra avere ormai la vittoria sicuramente in pugno, mentre Ascari, che ha dovuto lamentare un principio di incendio al rifornimento, passa al secondo posto. Terzo è Sterzi che gira con cronometrica regolarità. Cortese (vorremmo sapere come fa Cortese a divenire così nero quando corre sulla Ferrari! Quei maligni dei Besana — tanto per non far nomi — dicono che si tinga!) si arresta ancora a Cappelle per ben due volte sotto l'impressione di un prossimo «dechappamento» di cui gli pare avvertire il caratteristico odore. Ma riparte senza so-

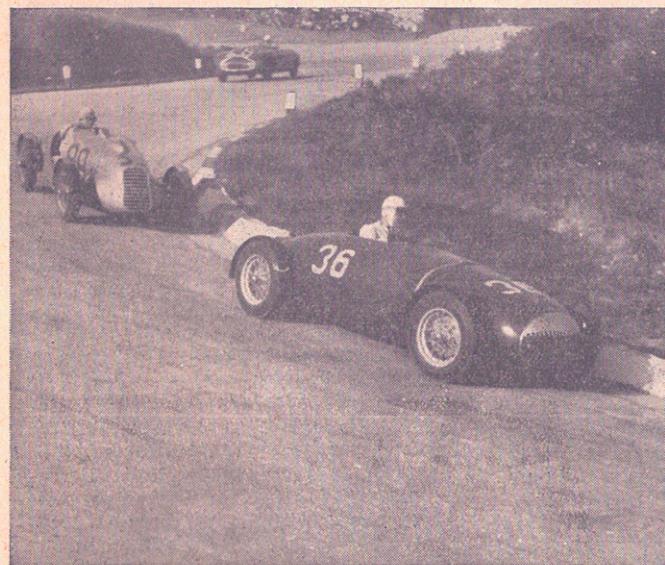
Rosier e Taruffi che ha magistralmente pilotato la sua berlinetta.

Così finisce tra il visibilo del pubblico, che accomuna nel suo entusiasmo Ascari e Cortese, questa indimenticabile edizione del Circuito di Pescara.

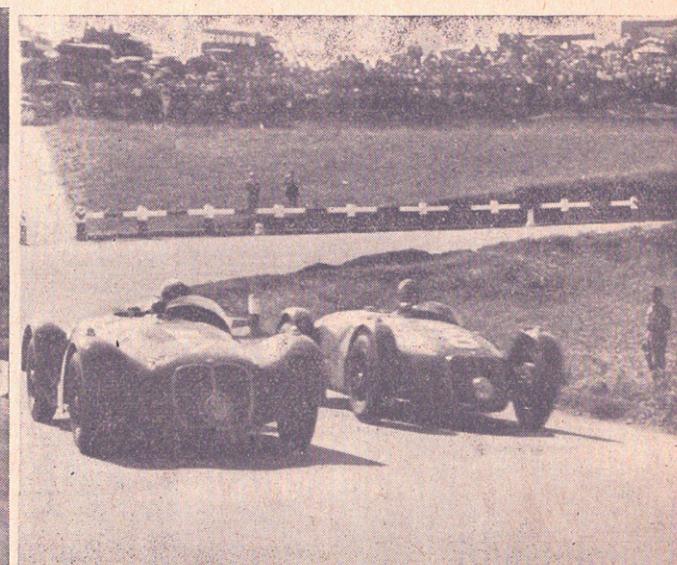
Le conclusioni da trarre dopo questa corsa sono quanto mai rallegranti. Abbiamo ormai non una, ma addirittura due vetture corsa-sport due litri che non temono concorrenza straniera, due vetture — e questo è veramente importante ai fini dell'interesse tecnico delle competizioni — di concezione opposta, ormai equivalenti che bastano da sole a dar vita alle nostre gare, quelle gare nelle quali le vetture straniere, stando a quanto fino ad oggi si verifica, altro ruolo non possono assumere che quello di contorno. Senza essere campanilisti, confessiamo che questa constatazione ci rende orgogliosi. Apparsa con lieve ritardo (5 mesi)

prossime gare confermeranno questa impressione di parità.

Altra soddisfacente constatazione è quella relativa alla tenuta delle nostre due litri. Se esaminiamo le cause dei ritiri, rileviamo infatti che non si sono verificate rotture di natura tale da impensierire. Nel gruppo delle *Ferrari*, Gabriele Besana ha dovuto rinunciare a partire, perchè in allenamento ha mancato di rispetto ad una curva. Biondetti ha lamentato l'inconveniente alla dinamo cui abbiamo già accennato, Sommer sembra abbia rotto il ponte, ma — benchè non possiamo assicurare che questo corrisponda a realtà — secondo alcuni il guasto sarebbe dovuto ad un urto durante il 18. giro. Soave Besana infine ha dovuto abbandonare per aver bruciato la guarnizione della testa e qui potremmo fare osservare che non trattavasi più di una vettura della casa. Da *Maserati* si lamenta la rottura del supporto di una



Ecco la O.S.C.A. al debutto pilotata da Cornacchia mentre scende da Cappelle seguita da Sbraci.



Una delle fasi salienti della Coppa Pescara: Ascari rimonta Villorosi che poi abbandonerà.

stituire. Poco dopo però dovrà ancora fermarsi per la perdita del battistrada che, staccandosi dal pneumatico, lo ferirà leggermente. Sapremo alla fine della corsa dai cronometristi che complessivamente, nelle sue fermate, ha perduto ben 20 minuti e 50 secondi!

Al 18. giro, colpo di scena finale: Sommer, dopo avere per 450 Km. disputato con autorità e maestria una corsa da grande campione, rintuzzando gli attacchi di Villorosi fino a che questi è restato in gara, scompare per rottura della trasmissione. Ascari passa primo urlandoci la sua gioia. La corsa sembra dovere terminare senza altri mutamenti in classifica quando, sul rettilineo di arrivo, Cortese, il grande sfortunato di Pescara 1948, resta senza carburante e deve spingere per un lungo tratto la sua vettura, giungendo pressochè sfinito al traguardo, in vista del quale sarà superato da

rispetto alle 12 cilindri *Ferrari*, la 6 cilindri *Maserati* — dopo avere terminato il suo periodo sperimentale e di messa a punto — ha superato ora a Pescara, sul più difficile ed importante circuito d'Italia, un vero esame di laurea in modo più che brillante. Questa sua affermazione, che ribadisce e conferma l'ottima impressione suscitata dopo le sue vittorie in corse in salita ed alle Dolomiti, lascia presumere che essa sia oggi, in complesso, alla stessa altezza della *Ferrari*. C'è anzi qualcuno che sostiene una lievissima sua superiorità in velocità pura. In ogni caso, benchè questi dati non siano ufficiali, sembrerebbe che le potenze ed i pesi delle *Ferrari* e delle *Maserati* siano, rispettivamente, all'incirca 140 HP con 650 Kg. e 130 HP con 620 Kg. Si sarebbe, come si vede pressochè alla pari in fatto a peso/potenza. Vedremo ora se i risultati delle

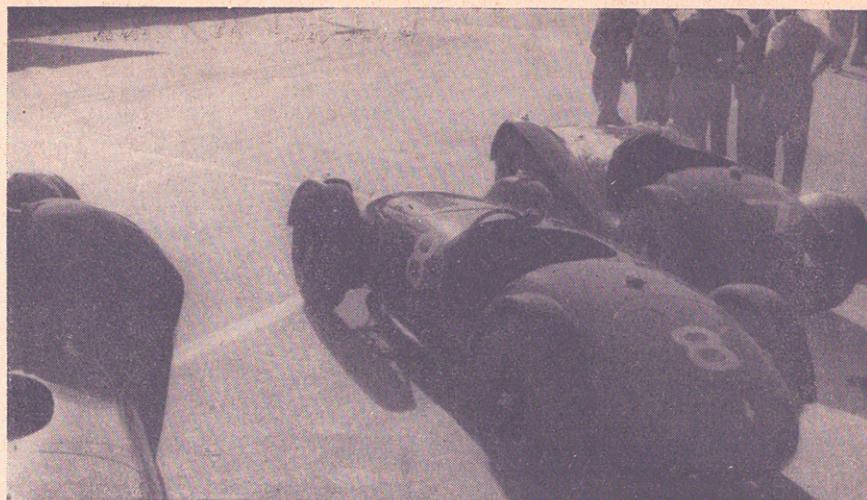
balestra (Ascari) e la rottura di un bullone del supporto dell'albero a cames (Villorosi). Non si sono pertanto verificate né sbiellate, né rotture di alberi, o altri grossi guai del genere. Carburazione, accensione, freni, tenuta di strada, tutto perfetto in ambedue i campi. E si tenga presente che la distanza da percorrere era qui di 500 Km. Cinquecento chilometri combattutissimi, su di un percorso come quello di Pescara che, oltre impegnare le vetture in tutti i loro organi, costringe anche ad ogni giro a quelle due lunghissime «tirate» al massimo regime sugli interminabili rettifili. Si può essere dunque soddisfatti.

Se *Maserati* ha colto qui, con la vittoria assoluta ed il giro più veloce, un superbo alloro, bisogna però riconoscere che *Ferrari*, il costruttore modenese al quale immensamente deve l'automobilismo sportivo italiano, è stato

in questa corsa veramente sfortunato, non ostante la ormai riconosciuta bontà delle sue vetture. Sommer, il vincitore morale, aveva infatti praticamente la vittoria in pugno quando — a due giri dalla fine — ha dovuto abbandonare. Ma la stagione sportiva non è ancora finita e le prossime corse, che si preannunziano, dopo il risultato di Pescara, interessantissime, offrono ottime occasioni di rivincita.

Dopo tutto quanto è stato detto sul circuito di Pescara, è inutile dilungarci per descriverne l'ottima organizzazione. I lettori hanno già compreso che questa è stata perfetta. Il merito di questo capolavoro va a tutti i componenti del Comitato Organizzativo, dal Presidente dell'A. C. Pescara Avv. Cifani, al Comm. Trevi, dal Cav. D'Alessandri, all'Ing. Colella, all'Ing. Petrilli, al Dott. Rutolo, al Sig. Paolone, ai loro collaboratori. Tutto ha funzionato nel modo più ammirevole perchè ogni singolo addetto alla complessa organizzazione, fiero della tradizione della Corsa di Pescara, si è fatto in quattro per collaborare alla completa e perfetta riuscita di questa superba manifestazione sportiva magistralmente diretta da Renzo Castagneto.

Un appunto però all'Automobile Club Pescara glielo facciamo: quello di non organizzare questa corsa due volte all'



Uno scorcio di coda di due Maserati ufficiali: 8 quella di Bracco con cui poi vinceva Ascari, a parafanghi isolati e 7 quella di Villoresi, a parafanghi incorporati.

l'anno! Aspettare ora altri 12 mesi è un po' lunghetto per noi!

CORRADO MILLANTA

(Fotografie Millanta)

CLASIFICA GENERALE

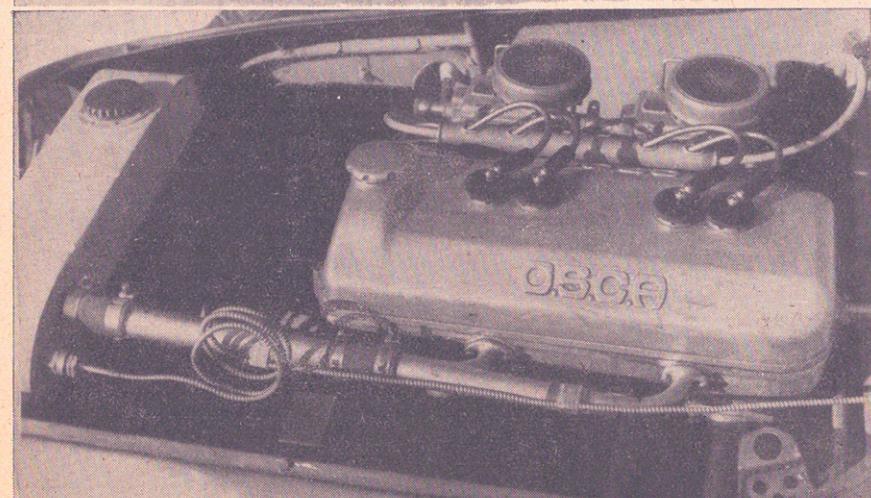
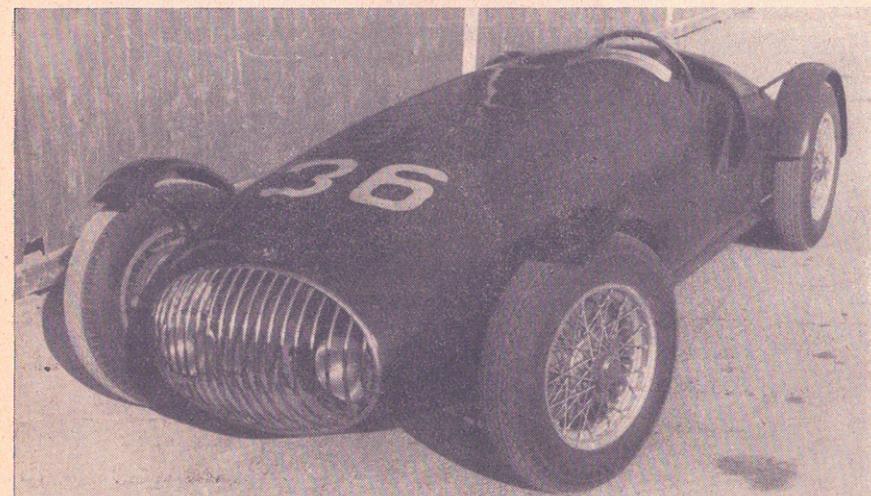
1. Ascari Alberto (Maserati-Pirelli) che compie i 20 giri del percorso, pari a Km. 510, in ore 3.48'19"2/5, alla media di Km. 134,020; 2. Sterzi Bruno (Ferrari) 3.59'59"; 3. Rosier Louis (Talbot) 3.53'26"3/5 (19 giri); 4. Taruffi Piero (Cisitalia 1200 cmc.) 3.53'36"3/5 (19 giri); 5. Cortese Franco (Ferrari) 3.54' e 33" (19 giri); 6. Bernabei (Cisitalia 1200 cmc) 3.56'42"4/5 (19 giri); 7. Bonetto (Cisitalia 1200 cmc.) 3.59'58"1/5 (19 giri); 8. Rocco (Alfa Romeo) 3.48' e 28"3/5 (18 giri); 9. Bianchetti (Ferrari) 3.49'49"4/5 (18 giri); 10. Romano (Alfa Romeo) 3.55'35"1/5 (18 giri); 11. Ruggero (Fiat) 3.57'52"1/5 (18 giri); 12. Sbraci (Fiat) 3.49'53"4/5 (17 giri); 13. Sighinolfi (Fiat) 3.50'19"3/5 (17 giri); 14. Maggio (Fiat) 3.51'48"4/5 (17 giri); 15. Fergnani (Fiat) 3.56'14"2/5 (17 giri); 16. Montanari (Fiat) 4.00'38"1/5 (17 giri); 17. Apruzzi (Fiat) 4.00'45"2/5 (17 giri); 18. Giorgetti (Fiat) 3.49'25"4/5 (16 giri).

Giro più veloce: Villoresi in 10'51"2/5 media Km. 140,926.

Classifica speciale della classe fino a 1500 cmc.:

1. Taruffi Piero (Cisitalia) 19 giri, in ore 3.53'36"3/5 alla media di Km. 124,225; 2. Bernabei (Cisitalia) 3.56'42" e 4/5 (giri 19); 3. Bonetto (Cisitalia) 3.59'58"1/5 (giri 19); 4. Ruggero (Fiat) 3.57'52"1/5 (giri 18); 5. Sbraci (Fiat) 3.49'53"4/5 (giri 17); 6. Sighinolfi (Fiat) 3.50'19"3/5 (giri 17); 7. Maggio (Fiat) 3.51'48"4/5 (giri 17); 8. Fergnani (Fiat) 3.56'14"2/5 (giri 17); 9. Montanari (Fiat) 4.00'38"1/5 (giri 17); 10. Apruzzi (Fiat) 4.00'45"2/5 (giri 17); 11. Giorgetti (Fiat) 3.49'25"4/5 (giri 16).

Giro più veloce: l'11. di Scagliarini in 11'52"3/5, media Km. 128,824.



Armoniosa e compatta nelle linee si è presentata al pubblico la O.S.C.A. dei fratelli Maserati, di cui si ammira anche il particolare del motore.

Al mio rientro a Milano gli amici tutti mi domandarono: « Come hai fatto a vincere ad Albi? » Semplicissimo: avevo voglia di vincere ed avevo un'ottima macchina e con me Guerrino Bertocchi per mettermela a punto.

Albi, piccolo centro di provincia del Sud della Francia, organizzava quest'anno il suo X Gran Prix, e il signor Flad presidente del Motor Camping Club Albigeois volle degnamente commemorare questa data con una grande corsa e dimostrare come il percorso di Albi sia per il momento il più veloce di Francia e d'Europa.

In Albi esisteva un record sul giro di Raimond Mays con vettura Era a circa 157 all'ora che resisteva dal 1937, malgrado gli attacchi di Wachefield, di Nuvolari, di Bira e dei migliori specialisti della categoria 1500. Somma ambizione degli organizzatori locali era che questo record fosse battuto, lo slogan di tutta la regione dell'Albigeois e delle regioni circostanti era: sarà quest'anno battuto il record? Quale sarà la media del nuovo miglior tempo sul giro?

Ecco perchè gli organizzatori non badarono ad economie per avere alla partenza della loro corsa i migliori piloti europei e le migliori macchine del giorno. Peccato che all'ultimo momento per varie ragioni mancarono alcune adesioni, fra le quali, attesissima, quella della nuova litro e mezzo Ferrari.

Già alle prove, pubblico numerosissimo. Talbot era presente colle ultime Talbot Lago affidate a Comotti, rivelatosi il più veloce, Raph, Rosier, il sempre velocissimo e spregiudicato Etancelin e Levegh, Chiron con la 4500 Talbot dell'Ecuerie France con Giraud Cabantous, gli spagnoli Jover Godia Fabregas e Principe Bira con Maserati doppio compressore della Scuderia Milan, il Principe Igor e Righetti con la due litri Ferrari, De Graffenried e Pagani con la 16 valvole Maserati di Platé; Emerryson con la nuova 4500 inglese Emeryson (un motore Duesenberg montato su un nuovo chassis tubolare a sospensioni indipendenti anteriori), e poi Pozzi e Chaboud con le Delahaye monoposto e Meyrat e gli svizzeri Godie e Branca con vecchie Maserati, e infine il sottoscritto e l'inglese Brooke con la nuova Maserati doppio stadio.

Nella prima giornata di prove ecco il record battuto: 164.777 di media sul giro, meraviglia della folla, la mia macchina aveva fatto il suo dovere e la folla mi ringraziò con dei nutriti applausi. Io sono vecchio di Albi avendo già corso tre volte e vinto nel 1937. I giornali della sera e le edizioni del giorno dopo sia regionali che nazionali come il « Paris Soir », l'« Equipe », ecc. ecc. riportavano in prima pagina a grossi titoli i risultati delle prime prove con tempi e con fotografie di grande formato. Quale differenza con la nostra stampa!

Sabato, secondo giorno di prove e folla ancora più numerosa. Prova generale di tutte le vetture, ottimi tempi da parte dei Talbotisti di Brooke e dei Milanisti, e nuovo record da parte mia a più di 165 all'ora. Nuovo battage della stampa.

Domenica mattina grandissima folla da Kermesse. Piene le tribune e intere famiglie a bivaccare nelle praterie all'interno del percorso che per incidenza diremo che sviluppa 8901 metri e che è a forma di triangolo con due lati i più corti, formati da rettilinei mentre il terzo è un misto molto veloce. Ottimo il fondo stradale. Macchine e autobus da tutti i paesi vicini e da Tolosa, autorità prefettizie e nazionali, autorità sportive e militari. Alle tre il sig. Palmade direttore di corsa abbassa la bandiera bianca e nera; le ventitrè vetture si lanciano sul circuito per i 17 giri del percorso che dovrà essere ripetuto poi una seconda volta. Ad Albi infatti la corsa è fatta su due manche di 17 giri pari a Km. 152.317 con classifiche distinte, e con classifica finale data dalla somma dei tempi.

Prendo la testa tallonato da Brooke e dalla muta delle azzurre Talbot. Al secondo passaggio il record del giro è battuto in 3'13"3/10, media km. 165.771. Colpo di scena al terzo giro per il mio ritardo e per una fermata al box. Riapparso il diavolino maligno e questa volta è una candela che fa cilecca. Fermata allo stand di circa un minuto. Da volpe la rossa Maserati diventa cacciatore e da questo momento comincia un vero match ad inseguimento. I tempi sul giro migliorano ad ogni passaggio, il record passa a km. 166.898, al

quinto giro, poi a 167 km. In testa la lotta per il primo posto è fra Bira e Brooke. Al settimo giro sono terzo seguito da Comotti, Etancelin, Raph, Chiron, Jover, ecc. Ultima volata e definitivo record del giro in 3'10"7/10 a oltre 168 km. e finalmente al decimo giro la mia rossa Maserati è di nuovo in testa fra il tripudio dei numerosissimi italiani presenti. Le posizioni sono in questo momento: Villoresi, Brooke, Comotti, Etancelin, Raph e Rosier. Bira ha dovuto ritirarsi per guasto irreparabile. Ottima e regolarissima la corsa delle due litri Ferrari di Igor e Righetti, settime e ottave. Al 17. giro primo Villoresi; Comotti e Brooke terminano lo sprint ruota a ruota con lievissimo vantaggio. Comotti è così secondo.

All'arrivo musiche, fotografie e due belle fanciulle sorridenti arrivano con un magnifico mazzo di fiori, baci e abbracci di rito al vincitore. E le solite troppe fotografie. Come fare a non vincere anche la seconda prova, quando si sa che al traguardo aspetta un così delizioso premio? Forza Guerrino hai mezz'ora di tempo per rifare la toilette alla nostra macchina: questo tempo che sembrava estremamente poco fu di troppo e dopo un quarto d'ora la macchina era pronta per la seconda battaglia. Lustra, rifornita, polita come appena uscita dalla fabbrica. Dopo l'abbandono di Pagani, Bira, Fabbregas, Emerryson, diciotto sono i concorrenti che disputano la seconda manche. Corsa regolare in testa, ma Comotti questa vol-

GIGI VILLORESI

NARRA

COME HA VINTO

IL

CIRCUITO DI ALBI

ta fa sul serio, la sua azzurra Talbot ha tirato fuori le unghie e la corsa per queste due macchine si svolge in un distacco di pochi secondi e sul filo dei 161 chilometri. Purtroppo due incidenti al secondo giro; uscita di strada del Principe Igor per fortuna senza conseguenze gravi; al settimo giro Raph derapa all'uscita della curva delle tribune, la macchina si capovolge e il simpatico e gioviale pilota riporta una frattura del cranio, però non molto grave.

La corsa è regolare e sembra che debba finire con Villoresi al primo posto seguito da Comotti, ma quest'ultimo alla curva di Montpalsis sdrucchiola sull'olio e fa una piroetta: il motore si ferma e il povero Comotti è messo fuori gara.

Ecco come ho fatto a vincere il X Gran Prix di Albi. Alla sera grande banchetto, ballo e distribuzione di premi alla Prefettura.

GIGI VILLORESI

Classifica generale. — 1. Villoresi (Maserati) 34 giri 1.54'40"1 (160.655); 2. Etancelin (Talbot) 33 giri 1.54'40"1; 3. Rosier (Talbot) 33 giri 1.56'42"2; 4. Righetti (Ferrari) 33 giri 1.57'56"3; 5. Chaboud (Delahaye) 32 giri, 1.59'36"1; 6. Godia (Maserati) 31 giri 1.56'52"4; 7. Comotti (Talbot) 30 giri 1.39'59"7; 8. Meyrat (Delahaye) 30 giri 1.58'46"; 9. Levegh (Talbot) 29 giri 1.57'5"; 10. Chiron (Talbot) 27 giri 1.56'10"3; 11. Brooke (Maserati) 26 giri 1.28'00"2.