

4 JUNIORES 59 SENIORES

PER 6 ORE A VALLELUNGA



Un successo tecnico-organizzativo ha ottenuto la «6 Ore Esso», organizzata dall'A.C. Roma sulla pista di Vallelunga.

Alle 9,15 precise, secondo l'orario prestabilito, iniziavano le gare con la partenza delle vetture della categoria Gran Turismo classe fino a 500 cc; 9 corridori prendevano il via. Scattava Argenti su «500» Abarth Zagato. All'ottavo giro si ritirava De Sanctis su Fiat «500» mentre era in quarta posizione per grippaggio di un cuscinetto della ruota posteriore sinistra. All'11° giro si ritirava D'Alessandro su Zagato «500», dopo aver compiuto il giro più veloce alla bellissima media di km/h 81,715 (tempo 1'19"3). Argenti portava a termine i 25 giri vincendo con 9"5/10 di vantaggio su Capelli (Zagato «500»).

Per la classe fino a 750 cc, 8 corridori prendevano il via; scattava Avventurieri su Zagato Abarth e si portava in testa, mentre al secondo posto era il bravo Feroldi Vittorio, tallonato dall'italo-americano Thiele. Avventurieri prendeva circa un secondo a giro sia a Feroldi che a Thiele, ma vi era una ragione: «la sua Abarth Zagato non era regolare» (egli veniva tolto di classifica in sede di verifiche alla fine della gara). Il giro più veloce che aveva compiuto l'Avventurieri in 1'13"3, passava a Feroldi e a Thiele, i quali hanno impiegato tutti e due 1'14"2.

Così il bravo Feroldi Vittorio dopo la sua vittoria al Giro di Sicilia ha raccolto 16 punti per il Campionato.

Per la classe fino a 1300 cc si allineavano 9 vetture di cui 5 «Giulietta 1300» e 4 vetture della sottoclasse fino a 1100 cc.

Scattava Toselli su «Giulietta Zagato» il quale passava in testa al primo giro seguito da «Kim». Si svolgeva un duello tra loro due, ma poi Toselli riusciva a rimanere sempre in testa e a terminare con un secondo di vantaggio. Il giro più veloce delle «1300» era compiuto da «Kim» in 1'11"4, media km/h 90,756, abbassando il record di «Pegaso» che era 1'13"2. Per le «1100» il giro più veloce era appannaggio di «Red» in 1'14"8, media km/h 86,631, record precedente 1'18"3 di Merlo.

Nella classe oltre 2600 prendevano il via solo 6 corridori. La Maserati di Bernabei, con non poca fatica, riusciva a prendere il comando della gara ed a mantenerlo fino alla fine, malgrado i reiterati attacchi di Leto di Priolo. Al 15° giro Bernabei compiva anche il giro più veloce in 1'11"5, media km/h 90,629, abbassando il precedente di Scarfiotti che era di 1'13"2. Bernabei vinceva con 4"5/10 di vantaggio su Leto di Priolo. Questa gara

è stata la più combattuta ed interessante.

Per la categoria Sport classe fino a 750 cc vi erano ben 15 concorrenti di cui 8 prendevano il via nella prima batteria e 7 nella seconda; i sei primi di ogni batteria partecipavano alla finale. Leonard, il quale aveva il migliore mezzo in campo con la sua Osca aveva la meglio sui suoi avversari e terminava con 14"8/10 di vantaggio su Bracchetti, compiendo anche il giro più veloce in 1'09"2, media km/h 93,641. Nella seconda batteria si accende un duello tra Lippi e Brichetti il quale si risolve a vantaggio del romano, ma al milanese rimarrà la consolazione del giro più veloce, battuto per ben tre volte in 1'11", media km/h 91,267. Lippi vinceva con 2"5/10 di vantaggio. Da notare il bel comportamento della monoalbero Abarth di Ricci che ha girato in 1'15"2. Per la finale prendevano il via undici corridori; Pandolfo non partiva per guasto al motore. Al segnale Lippi e Leonard erano i più pronti, ma al primo

giro il campione d'Italia Leonard era in testa seguito da Rigamonti; terzo era Lippi. Queste posizioni rimanevano invariate fino alla fine dei 30 giri, malgrado un attacco di Brichetti a Lippi e mentre Bracchetti aveva la meglio su Giuliani. Valenti compiva un tête-à-queue e si ritirava; si ritiravano anche Ricci, Bandini, Cecchini. Leonard compiva anche il giro più veloce in 1'08"9, media km/h 94,049, ma il record della classe è sempre di Leonard nella gara ad handicap del «Premio Mobil» con il tempo di 1'07"8 alla media di km/h 95,574.

La partenza della categoria corsa 750 cc vedeva allineati i 12 piloti che avevano compiuto i dodici migliori tempi durante le prove ufficiali. In questa corsa prendevano il via il belga Savenier Joseph su Cooper-Norton «500» ad iniezione, sistema inventato dall'olandese Beels Lex; il francese Paul Audibert su Panhard-Nougier «Spécial 750»; l'olandese Vroomen Willy su Cooper-Norton «500»; lo svizzero Zweifel Harry su Cooper-Nor-

ton «500». Erano stati eliminati nelle prove i francesi Abbal René su D.B.-Panhard «750» e Bec Adrien su Renault «Spécial 750». Questa gara, che doveva essere una delle più combattute tra il belga che aveva compiuto il giro più veloce in prove in 1'07"5 ed i nostri Pirocchi e Leonard, ambedue su Stanguellini, ha perso, purtroppo d'interesse in quanto il belga, al segnale del via, rimaneva al palo, mentre Pirocchi era il più veloce. Malgrado tutti gli sforzi dei meccanici la Cooper non ne voleva sapere di partire portata ai box perdeva cinque giri e ripartiva, dopo aver compiuto un giro lentissimo compiva il suo terzo giro nel tempo record di 1'07"8 preannunciando un bellissimo duello per cercare di rimontare le posizioni perse, ma purtroppo era un fuoco di paglia e la macchina si ritirava definitivamente per la rottura dell'albero motore. Anche Sacchiero su B.M.V. abbandonava. Pirocchi aveva assunto il comando della gara seguito da Leonard, terzo era Taraschi, quarto il giovane Lucio De Sanctis il quale affrontava con decisione colla sua Junior «750» gli specialisti della categoria e dopo una bella lotta superava anche l'esperto Taraschi insediandosi al terzo posto, permettendosi anche di avvicinare il muso della sua De Sanctis alla Stanguellini del veterano Leonard, ma questo reagiva e terminava secondo con solo 7/10 sul giovane De Sanctis.

Per la corsa per vetture Junior, dei sei iscritti soltanto quattro prendevano il via. La Fiat-Stanguellini di Nobile non veniva ammessa perché non conforme al regolamento della Junior, mentre la Fiat-Taraschi di Zanetti non prendeva il via per solidarietà con il pilota Nobile. Così partivano la Bardhal «1100» di Lippi, la inedita Fiat-De Sanctis «750» a motore posteriore di Lucio De Sanctis, la Gaur-Fiat «1100» di Taraschi; la Bardhal «1100» di Di Nepi. Al via scattava Lippi seguito da De Sanctis, terzo era Taraschi, quarto Di Nepi. Al primo giro le posizioni rimanevano immutate: Di Nepi eseguiva un tête-à-queue ma si riprendeva. I trenta giri di gara venivano compiuti sempre nel medesimo ordine; Lippi compiva il giro più veloce in 1'08"7, media km/h 94,323 (vecchio record imbattuto, Lippi in 1'08"3, media km/h 94,860 sempre su Bardhal «1100»). De Sanctis, sulla sua «750» compiva il suo giro più veloce in 1'08"8. Peccato che il confronto tra la «1100» e la «750» non sia equiparato dal regolamento della formula «Junior» perché la differenza tra rapporto peso-potenza si fa troppo sentire in queste macchine: 50 HP, peso 320 kg; 75 HP, peso 400 chilogrammi.

CICLI CONTRO AUTO NEL TROFEO LAMBERTENGI

Al Trofeo Tadini Lambertenghi 1958 si sono viste cose poco edificanti: alla serietà di intenti dei concorrenti non ha fatto riscontro altrettanta serietà da parte degli organizzatori.

Già il regolamento si distaccava talmente dal regolamento tipo che ci si chiede per quale motivo si debbano disturbare persone di provata esperienza all'inizio di stagione per compilare quest'ultimo se poi ogni Direttore di A. C., dietro il paravento della propria Commissione Sportiva, ha le sue alzate di genio regolarmente approvate dalla CSAI.

I concorrenti che avevano provato con impegno il tratto decisivo della gara sono partiti sperando che gli organizzatori — direttore dell'A. C. Novara in testa — secondo i loro precisi doveri, si fossero curati affinché gli ostacoli pericolosi non sorgessero in questo tratto che era il più difficile e infido. Proprio qui invece trovarono una gara ciclistica che si svolgeva in senso contrario alla gara automobilistica. Questa gara ciclistica poteva essere... prevista solo interessandosi più a fondo nei giorni precedenti.

Si sarebbe venuta a creare così quella causa di forza maggiore che avrebbe consentito di accettare la proposta del dott. Massa di accorciare il percorso a velocità regolata, proposta sdegnosamente respinta insieme a un'altra che riguardava il sistema per rendere visibile la striscia bianca di un traguardo su terra battuta, proposte ree solo di essere avanzate da due concorrenti.

Gli incidenti ci sono stati, fortunatamente non gravi, ed erano evitabili perché previsti e prevedibili.

Un altro appunto riguarda la distribuzione dei premi in denaro: troppa la sperequazione fra il primo assoluto (L. 250.000) ed il sesto assoluto (L. 15.000) che per merito sono sullo stesso piano, essendo aiutato un po' più dalla fortuna il primo.

A Novara la «dea bendata», e speriamo solo questa, ha favorito un Carneade che ha preceduto i più bei nomi della pura regolarità. E' presumibile che molti di noi, il prossimo anno, seguiranno l'esempio del dott. Massa che non ha voluto partecipare alla gara dopo il colloquio con il dott. Vassura - Direttore dell'A. C. Novara.

MARIO ANGIOLINI

FRANCESCO COTRONE