

Seguita con vivo interesse dalla folla che, animata da grande passione, ha sfidato impavida il diluvio, l'Alfa Romeo sperimentale, saldamente guidata dal torinese Franco Rol, marcia veloce verso la fulgida vittoria che sul circuito di Pescara non sfuggirà più al binomio sempre avversato dalla sfortuna.

**Sotto l'acqua e senza passaggi a livello chiusi**

## Francisco Rol vince con l'Alfa Romeo 2500 il Circuito di Pescara con stile da campione e Fagioli con la OSCA domina fra le "1100"

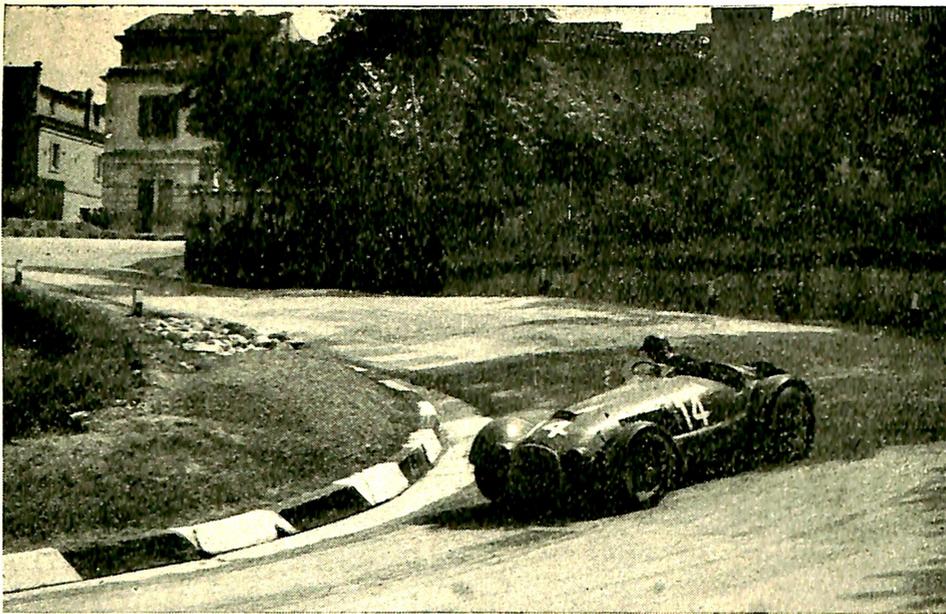
Questo XVIII Circuito di Pescara noi ce le ricorderemo certamente per un pezzo, giacchè a parte la mezza polmonite che vi abbiamo buscata, che è un particolare tutto personale che non interessa certamente il lettore, vi è che raramente nella nostra ormai lunga carriera non era mai capitato di veder piovere, in un giorno di corsa, con altrettanta serietà di intenti. Cioè, sì: acqua altrettanto copiosa ne avevamo veduta cadere anche in Argentina quest'anno, a Buenos Aires per la Coppa Donna Eva Duarte de Peron e a Rosario per il Gran Premio omonimo. Ma la temperatura, malgrado l'acqua, laggiù era mite; e poi vi erano dei grandi e fronzuti alberi sotto i quali riparare. Ma a Pescara il dì di ferragosto 1949! A Cappelle, poi,

dove per meglio seguire la gara dei piloti ci eravamo andati a ficcare; a Cappelle che è sulla collina là dove la strada, dopo aver toccato il culmine subito dopo Spoltore, prende a scendere a svolte frequenti verso la piana e la vertigine del primo rettilo che punta direttamente verso Montesilvano; a Cappelle, oltre l'acqua, vi era un venticello fresco che non si capiva bene di dove tirasse, tanto bizzarro ed estroso era il suo pronunciarsi. Mollati d'acqua come eravamo, il vento pareva volerci asciugare i panni addosso; poi eccoti un altro sgrullone a rimetterti a mollo, e così via per oltre quattro ore filate. Giacchè se verso il quindicesimo giro il tempo prese a migliorare e dal cielo parve che acqua non ne dovesse cadere più,

fu cosa di poco momento. Perchè alla fine diluviava che era, diciamo così, un piacere. Dannata passione, insomma.

\*\*\*

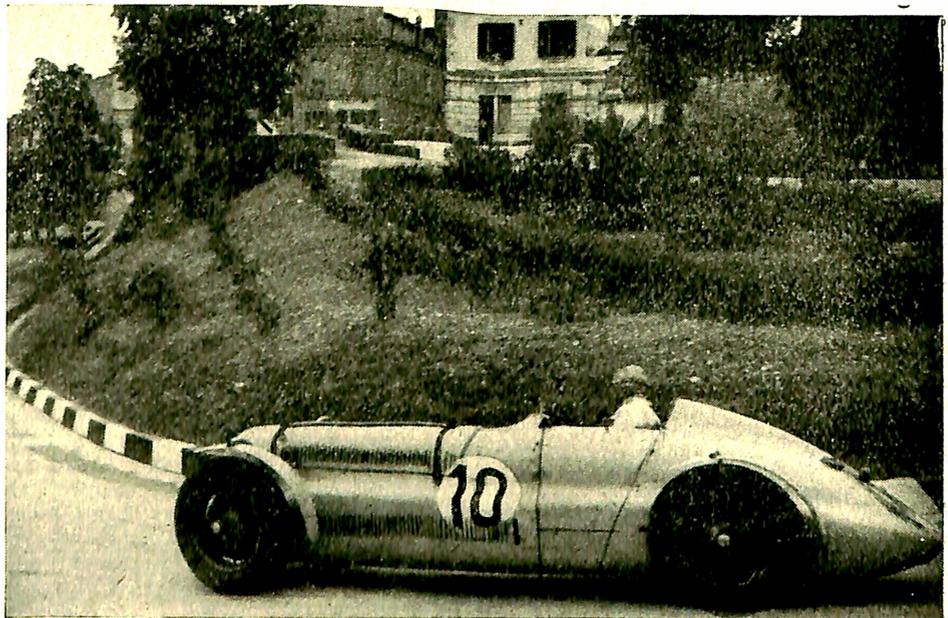
Comunque la corsa passò davanti ai nostri occhi rapida e interessante come altre poche. E vi furono anche momenti di una certa emozione. Come allorchè dal telefono del posto di controllo si apprese che le macchine erano partite e bastava gettare un sguardo alle strade per comprendere di quali prodezze fossero ormai protagonisti i corridori con quell'acqua che veniva giù come funi. Furono minuti di autentica ansia. Poi si intese da lontano il rombo di un motore, poi la si vide anche sbucare dalla curva, la prima macchina, fra grandi sven-



**Non appena spunta il sole e la strada tende ad asciugarsi, Roberto Vallone spinge a fondo la sua brillante Ferrari, ma non potrà che finire secondo assoluto, classifica per altro, date le condizioni di gara, veramente lusinghiera.**

tagliate di acqua polverizzata. Chi era l'audace? Era semplicemente il « vecchio » Biondetti, che a mollo come era e mezzo accecato dagli spruzzi d'acqua dalla stessa macchina sollevati, se ne veniva giù a rompicollo. Passarono venti secondi prima che un'altra vettura apparisse alla svolta ed era un'altra Ferrari, con alla guida il giovane Vallone, corretto e composto e dal bel casco lucente color del cuoio fresco. Poi una macchina chiusa, la sola che vi fosse fra le trentatré partite, ed era il torinese Roll, senza casco naturalmente e senza occhiali in bella e signorile camicia di seta bianca. Una visione straordinaria quella bella camicia bianca di seta di Roll ve l'assicuriamo. Poi uno ad uno gli altri, un poco alla rinfusa: Rosier sulla Talbot, Louveau sulla Delage, Sighinolfi su una modestissima 1100 Fiat Stanguellini poi Carini con una 2000 Maserati poi Serafini con la Osca 1300 ma impegolato come un pulcino, poi Bormioli il vincitore del Giro della Toscana, poi Nissotti, poi Fagioli. *tanto nomini*, calmo e compassato e perfetto stilista frammezzo a tanti giovanotti allegri che parevano essersi dedicati alle più strane acrobazie. Passò anche Cornacchia con la Ferrari Mille Miglia, ma lento e guardingo come se qualcosa non funzionasse a dovere. Di lì a un giro Cornacchia, che ci aveva scorti sotto il temporale, si fermò ancora. Un freno bloccava e, fermarsi per fermarsi, aveva deciso di venire a ritirarsi dove s'era noialtri, a dividere con noi acqua pane scuro e salame. Un bel gesto di cordiale amicizia. E la corsa andò avanti. Dal traguardo annunciarono che al secondo giro Biondetti era passato primo, ma che Roll si era fatto sotto minaccioso a Vallone, che doveva poi passare, così come, del resto, subito dopo doveva superare Biondetti, già alle prese con un sacco di

piccoli guai che lo ritarderanno fino a confinarlo al settimo posto assoluto. Quando Roll passò la seconda volta da Cappelle, si fece presto a capire che salvo incidenti e perdurando quel diluvio e quelle strade il vincitore sarebbe stato lui, tanta era la decisione con la quale il torinese pilotava quella magnifica macchina che è per certo la sua Alfa Romeo 2500 sperimentale. Ottima la macchina e stabile sulla strada bagnata, ottimo e spregiudicato il pilota e favorito anche dal fatto di poter guidare al riparo dietro un bel vetro continuamente pulito dalla infaticabile spazzola del tergi cristallo: come dubitare del successo in una



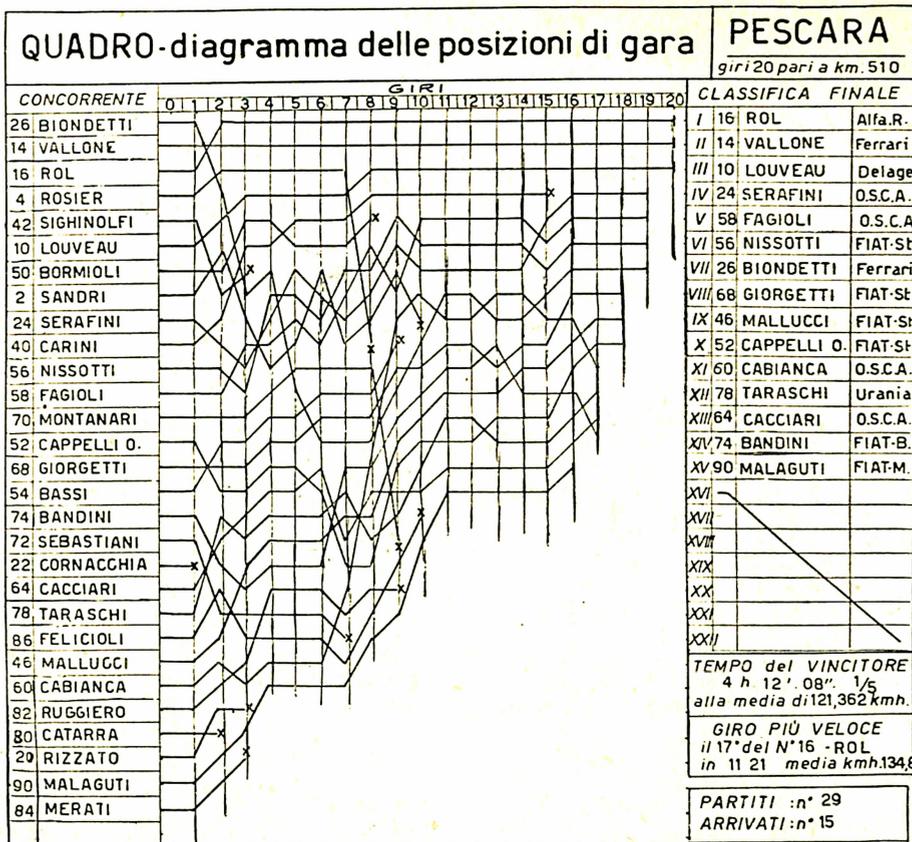
**Raffrontate questa foto con quella di Vallone, paragonate la mole di questa Delage con la Ferrari, e comprenderete subito quanto inesistente fosse a Pescara il « pericolo » francese. Qui vediamo impegnato sulla curva di Cappelle Louveau, che finì ottimo terzo assoluto.**

tale giornata? Fatto si è che passato Roll dovette scorrere addirittura un minuto prima che passasse Vallone. Si temeva per i francesi pesanti e ingombranti che anche in prova su strade asciutte avevano dato a vedere di non farcela contro le 2000 Ferrari la più veloce delle quali era stata quella del nostro placido e valoroso Cornacchia. Una vera delusione questi francesi, insomma, anche se prevedibili a pensarci prima. Fatto sta che dietro Vallone veniva Rosier, che doveva due giri dopo rallentare e poi fermarsi per gusto seguito da Louveau e da Carini.

Ma fra Roll e i francesi correvano già oltre due minuti di tempo. Foi il solito Sighinolfi a rompicollo, fra acrobazie, scarti e « numeri » da non si dire, poi Bormioli anch'egli preso fino al collo, poi Nissotti, poi Serafini e infine Fagioli, sempre calmo e compassato, ma visibilmente sul punto di mettersi in azione. Non staremo a farvela troppo lunga. Per giri e giri la gara andò avanti così. Roll continuò a guadagnare terreno su Vallone, Vallone su Louveau, Sighinolfi su Bormioli. Quanto a Serafini, Nissotti e Fagioli, che correvano in gruppo, andavano pian piano avvicinandosi a Bormioli. Biondetti era già in ritardo e continuava di tanto in tanto a fermare. Gara finita? Pareva. Roll, comunque a metà corsa aveva oltre 5' di vantaggio su Vallone, Vallone tre su Louveau, Louveau 20 secondi su Carini che doveva poi ritirarsi per un guasto. Tutto sistemato, apparentemente. Tutto da rifare, al contrario, nelle immediate retrovie e questa volta ad opera di Fagioli che messosi a tirare aveva prima preso Nissotti e lo aveva superato, poi aveva preso Serafini e superato, poi aveva raggiunto Bormioli. E Sighinolfi? direte voi. Sighi-

nolfi, dai e dai, aveva dovuto fermare. Per cui nella classe 1100 il primo era Bormioli, ma con alle costole Fagioli che si tirava dietro il classico Nissotti, un pilota che dimostrava di andare, e soprattutto di andare bene, così come l'autentica classe vuole che si vada. Alla fine Fagioli prese anche Bormioli, che di lì a poco fermò per guasto. Tanto che parve che altro non ci fosse da fare che attendere con pazienza la fine. Si doveva, tuttavia, provare qualche altro po' d'emozione.

Fu allorché, computando i tempi, ci si accorse che Roll in un solo giro aveva perduto oltre 4'. Che cosa poteva esser capitato al torinese? Lo si vide al passaggio scorgendo il parafrangente posteriore destro ammaccato. Piroetta? Piroetta, anzi tre o quattro, per schivare un altro concorrente che improvvisamente aveva sbarrato, per analogo incidente, la strada. Vallone avrebbe potuto colmare il distacco, ora poi che le strade avevano preso ad asciugare? Si guardarono i cronometri e si vide che Vallone aveva ancora 3' di distacco e che alla fine mancavano quattro giri. L'ultima ora di corsa passò in questa incertezza, giacché Vallone con tutto che al 17mo giro Roll facesse il tempo migliore assoluto della giornata a oltre 134 Km. di media, aveva preso realmente a guadagnare tempo. E da tre, i minuti furono 2 e mezzo, poi due, poi uno e mezzo. Quando passò da Cappelle per l'ultima volta Roll aveva ancora 1'30" di vantaggio. Si capì che ce la avrebbe fatta. Infatti ancora 70 secondi lo separavano dall'accorrente Vallone al traguardo. Una bella vittoria quella di Roll non c'era che dire. Soprattutto perché guadagnata con impegno e con innegabile bella continuità d'azione. Fagioli fra le 1100, a sua volta vinceva in bellezza, dopo aver



Assai interessante il grafico delle posizioni dei concorrenti il XVIII Circuito di Pescara.

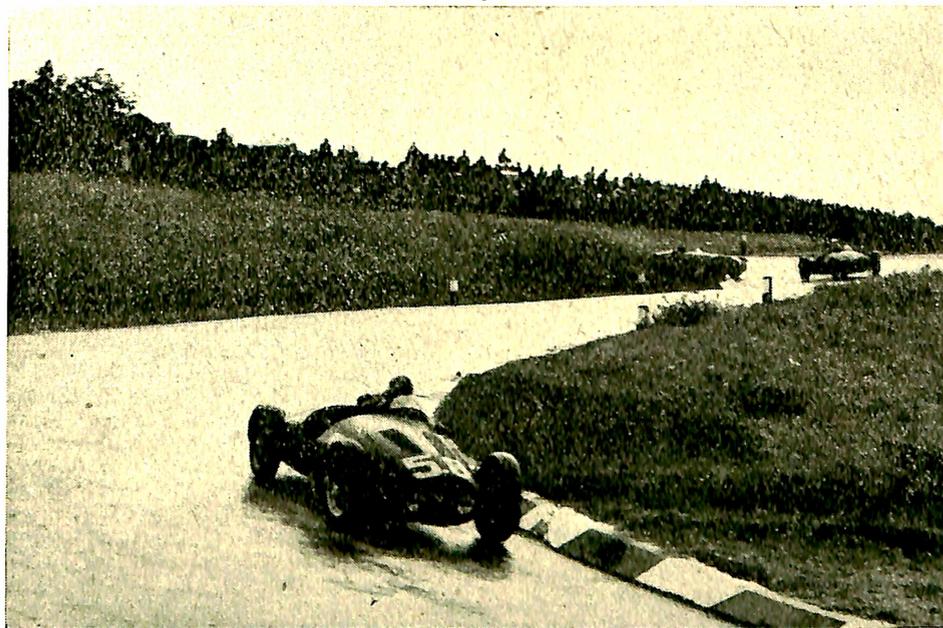
stabilito il primato sul giro a oltre 131 Km. di media, quinto assoluto dietro Roll, Vallone, Louveau e Serafini il quale asciugatesi un poco le strade era riuscito a portare avanti la sua OSCA 1300. Poi gli altri, più o meno lontani, ma tutti meritevoli d'un elogio, giacché 500 Km. di corsa sotto quel diluvio e su quelle strade costi-

tuiscono per vero dire un titolo sportivo di primo ordine.

E come lo costituivano per i piloti, altrettanto lo erano stati per le vetture, naturalmente. Quello di Pescara è veramente, ancora e sempre, un magnifico e completo circuito stradale, difficile per il pilota aspro per la vettura. Erano molti anni che a noi non capitava di andare a Pescara: ma quale immediata sensazione di compiacimento davanti a una simile autenticamente grande competizione! Anche se il fondo stradale non è più così perfetto e levigato come allora; anche se il quadro della organizzazione risente dei tempi difficili; anche se la gara non aveva la portata internazionale di quelle di un tempo; anche se i ricordi parevano fare un poco contrasto. Ma quale sensazione, ripetiamo, di essere veramente di fronte a una autentica grande corsa per automobili, su strade atte allo scopo, belle, aspre, movimentate, difficili.

Va da sé che conquistata nel modo nel quale l'ha conquistata Roll, si può parlare di autentica consacrazione definitiva per l'ottimo e corretto pilota torinese che sembra impersonare, per la correttezza esemplare, per lo stile, per la decisione, per la stessa scioltezza dell'azione, un ultimo esemplare dell'ormai tramontata categoria dei cosiddetti *gentlemen drivers*.

Comunque non si poteva pilotare meglio di quanto ha fatto Roll, quella bella macchina che è innegabilmente la 2500 Alfa Romeo sperimentale. Dopo tanti passaggi a livello chiusi,



Non disarma la folla riparata alla meglio, come non esitano i piloti a spingere anche se il terreno di gara è infido. Vediamo qui infatti l'asso Luigi Fagioli al volante della O.S.C.A. mentre sulla discesa di Spoltore, lucente come uno specchio, distacca, forte della sua classe sempre spettacolosa, gli avversari.

finalmente la via libera per un magnifico successo. Molto bene: e per Roll e per l'Alfa Romeo.

E' probabile tuttavia che in condizioni normali di tempo e su strade asciutte la macchina di Roll non potesse reggere all'urto delle più maneggevoli e agili Ferrari 2000, soprattutto di quelle di Vallone e di Cornacchia. Vallone che è ormai qualcosa di più di una speranza, ma quasi un campione. Infatti fintanto che le strade furono bagnate guidò guardingo e fece bene. Poi accelerò, ma era tardi. Di Cornacchia si è detto. Due parole, infine, sulle OSCA che a Pescara con Fagioli e Serafini hanno raccolto un ottimo successo, completato poi dall'arrivo compatto delle altre due di Cabianca e Cacciari. Fagioli nella giornata fu, sotto il punto di vista sportivo, il pilota migliore. Fagioli è ancora quel grande campione che sapete; e vederlo in azione in corsa costituisce ancora un raro godimento. Non una sbandata, non un attimo di incertezza o di indecisione. E che azione inesorabile. Come ai bei tempi, insomma. Ma Fagioli non è pilota solo da 1100: Fagioli è ancora visibilmente un uomo per le grandi e potenti vetture. Con la 1100 può vincere egualmente perché la classe non è acqua fresca. Ma può capitare che un Sighinolfi, giovane e spregiudicato, riesca, a prezzo di acrobazie, a stargli per qualche momento anche davanti, o un Bormioli che è pure ottimo guidatore o un Nissotti, che ha anche uno stile. Alla lunga Fagioli si impone, egualmente.

Di Serafini si è detto. Impacciato sulle strade bagnate Serafini fece presto a farsi valere appena le condizioni migliorarono. Gli è che questa OSCA 1300 è una vettura che va come un diretto, quando le ruote fan presa regolare sul terreno. Ed è tutto, quasi.

\*\*\*

Si dovrebbe ora dire dell'organizzazione e delle accoglienze che furono pari alle tradizioni. Starter della gara fu l'On. Marazza, Direttore di Corsa Renzo Castagneto, un uomo che sa il fatto suo e che comunque di Pescara e del suo circuito conosce tutti i segreti. Nemmeno quel po' po' di diluvio riuscì a scompaginare le file della organizzazione e non vi potrebbe essere elogio migliore. Mancò la folla, la grande folla abruzzese? Non mancò; e fu coraggiosa, tenace e commovente di passione sotto quell'acqua che veniva giù, e non dava tregua a nessuno. Lode, perciò, ai bravi organizzatori di questo XVIII Circuito Pescara. A proposito: ma perché non si ritorna per questa corsa che fu famosa nel mondo e che deve conservare un prestigio che fu frutto di tanto onesto lavoro, alla antica sua denominazione di Coppa Acerbo? Non era in ricordanza del Capitano Tito Acerbo, Medaglia d'Oro della guerra 1915-1918 che essa è sempre stata organizzata?

**CORRADO FILIPPINI**  
(Fotografie Fumagalli)

## LE CLASSIFICHE:

**Classifica assoluta:** 1. Rol Franco (Alfa Romeo 2500) in ore 4.12'08"1/5, alla velocità media oraria di km. 121.362; 2. Vallone (Ferrari 2000), 4.13'18"4; 3. Louveau (Delage) 4.24'49"5; 4. Serafini (O.S.C.A. 1350) 4.12'37"5, ferm. al 19. giro; 5. Fagioli (O.S.C.A. 1100) in 4.13'28", ferm. al 19. giro; 6. Nissotti (Fiat Stang.) 4.14'37"5, ferm. al 19. giro; 7. Biondetti (Ferrari 2000) 4.21'50"5, ferm. al 18 giro; 8. Giorcetti (Fiat Stang.) 4.13'40"4, ferm. al 18. giro; 9. Mallucci (Fiat Stang.) 4.19'29", ferm. al 18. giro; 10. Capelli Ovidio (Fiat Stang.) 4.25'33"5, ferm. al 18. giro; 11. Cabianca (O.S.C.A.) 4.13'06"5, ferm. al 17. giro; 12. Taraschi (Urania 750)

4.14'04"6, ferm. al 17. giro; 13. Cacciari (O.S.C.A. 1100) 4.15'43"2, ferm. al 7. giro; 14. Bandini (Fiat Bandini) 4.24'32", ferm. al 17. giro; 15. Malaguti (Fiat 1100) 4.18'28"2/5, ferm. al

**Classifica delle 1100:** 1. Fagioli (O.S.C.A. 1100); 2. Nissotti (Fiat Stang.) 3. Giorcetti (Fiat Stang.); 4. Mallucci (Fiat Stang.); 5. Capelli Ovidio (Fiat Stang.) 6. Cabianca (O.S.C.A.); 7. Taraschi, 1. delle 750 cc., (Urania 750); 8. Cacciari (O.S.C.A. 1100); 9. Bandini (Fiat Stang.); 10. Malaguti (Fiat)

**Giro più veloce assoluto:** il 17. di Rol (Alfa Romeo 2500) in 11'21", media di km. 134.801; giro più veloce delle 1100; Fagioli (O.S.C.A. 1100) 11'31"3/5, media oraria di km. 131.650.

## Vittoria francese nel G. P. dell'A. C. di Francia

Dopo il Gran Premio di Francia, corsosi sul Circuito di Reims e terminato con la vittoria di Chiron, eccoci al Gran Premio dell'Automobil Club di Francia, che è tutt'altra cosa in quanto riservato alle vetture sport ed è stato disputato sul Circuito del Comminges che sviluppa Km. 11 ed era da ripetersi per 46 volte sino a totalizzare una percorrenza complessiva di circa 506 chilometri.

Partecipazione internazionale per quanto riguarda le vetture mentre per i piloti si può dire che vi fossero solo francesi.

Tra le vetture figuravano due Ferrari ed una Cisitalia. Delle due Ferrari una era quella di Chinetti che sul finire della corsa, mentre era pericolosissimo secondo tanto che ci si aspettava un bis di Spa e Le Mans, era costretto ad uscire di strada per evitare un gruppo di spettatori che si erano spinti troppo avanti su di una curva. Un incidente del genere già si era verificato in precedenza ai danni di Trintignant che pilotava una delle nuove SIMCA 1500 ed era nelle primissime posizioni. Mentre però Trintignant danneggiava nell'incidente la macchina e si produceva alcune escoriazioni ed era costretto ad abbandonare, Chinetti salvava macchina e pelle ed aiutato dagli stessi spettatori indisciplinati rimetteva la macchina in strada e riprendeva sempre in seconda posizione e finiva a questo posto. La Giuria però lo spostava all'8. posto in quanto essendo stato aiutato da estranei veniva considerato in gara solo fino al 42 giro, quello cioè in cui si produsse l'incidente.

Questi due casi risolti fortunatamente senza gravi conseguenze, depongono assai poco favorevolmente a favore sia del pubblico francese sia della organizzazione stessa della prova.

La manifestazione è stata caratterizzata da una giornata di eccezionale calura, sia per la stagione sia per la ubicazione stessa del circuito ai piedi dei Pirenei. Di questa calura le conseguenze le hanno sopportate i con-

correnti tra cui molti sostavano frequentemente ai box per refrigerarsi, ed anche i ritiri per noie meccaniche sono in gran parte da addebitarsi a disturbi ai radiatori ed a surriscaldamenti.

Gran protagonista della prima parte della corsa è stato Sommer che ha guidato la sua grossa Talbot per 38 giri a treno sostenutissimo tanto da doppiare largamente anche i più forti avversari. Per gli ultimi giri cedeva la macchina alla sua seconda guida, il ben noto Schell ma questi dopo un giro doveva fermarsi per improvviso guasto nella circolazione dell'olio.

Si insediava così al primo posto Pozzi con la Delahaye 4.500 che, vinceva dinnanzi ad Heath sulla Alta a 4 carburatori doppiato di un giro, che peraltro vinceva nel gruppo vetture fino a 2 litri.

Chiron non ha avuta eccessiva fortuna e soprattutto è stato danneggiato nel fisico dal caldo tanto che per una quindicina di giri cedeva il volante a Vallé e lo riprendeva sul finire conducendo poi fortissimo tanto che negli ultimi giri riusciva a battere il suo stesso record coprendo l'anello alla media di oltre 154 Km. orari. Ma con tutto questo non poteva colmare il forte distacco e terminava quarto dietro anche a Scaron che con la sua SIMCA di 1490 aveva portato a termine una ottima corsa.

Ecco la classifica:

1. Pozzi (Delahaye 4500) 3.34'12"2, alla media di Km. 141.844; 2. Heath (Alta 1960) a 1 giro; 3. Scaron (Simca 1490) a 2 giri; 4. Chiron-Vallé (Talbot 4500) a 2 giri; 5. Louveau (Delage 3 litri) a 2 giri; 6. Veuillet (Delage 3000) a 3 giri; 7. Manzoni (Simca 1490) a 3 giri; 8. Chinetti (Ferrari 1995) a 4 giri; 9. Cornet (Meteor 1896) a 4 giri; 10. Bonnet (D.B. 2000) a 4 giri; 11. Estager (Simca 1100) a 9 giri; 12. Walker (Delahaye 3556) a 9 giri; 13. Claes (Meteor 1896) a 10 giri; 14. Grignard-Hue (Talbot 4500) a 11 giri; 15. Grangè (Cisitalia 1100) a 13 giri. Ritirati 9.