

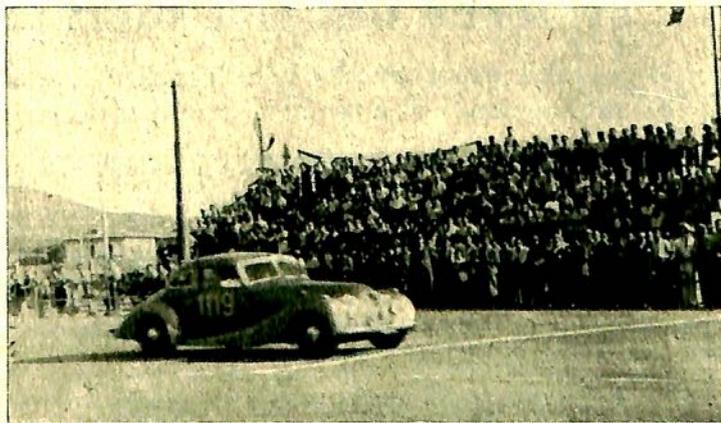
Dura selezione e risultati sorprendenti nella Coppa della Toscana conclusasi con la vittoria assoluta di Bormioli

122 iscritti, 80 partenti e 44 arrivati. Queste le cifre eloquenti che hanno caratterizzato il palpitante svolgimento della «Coppa della Toscana», manifestazione lanciata quasi in sordina, organizzata apparentemente alla chetichella e riuscita invece in modo encomiabilissimo.

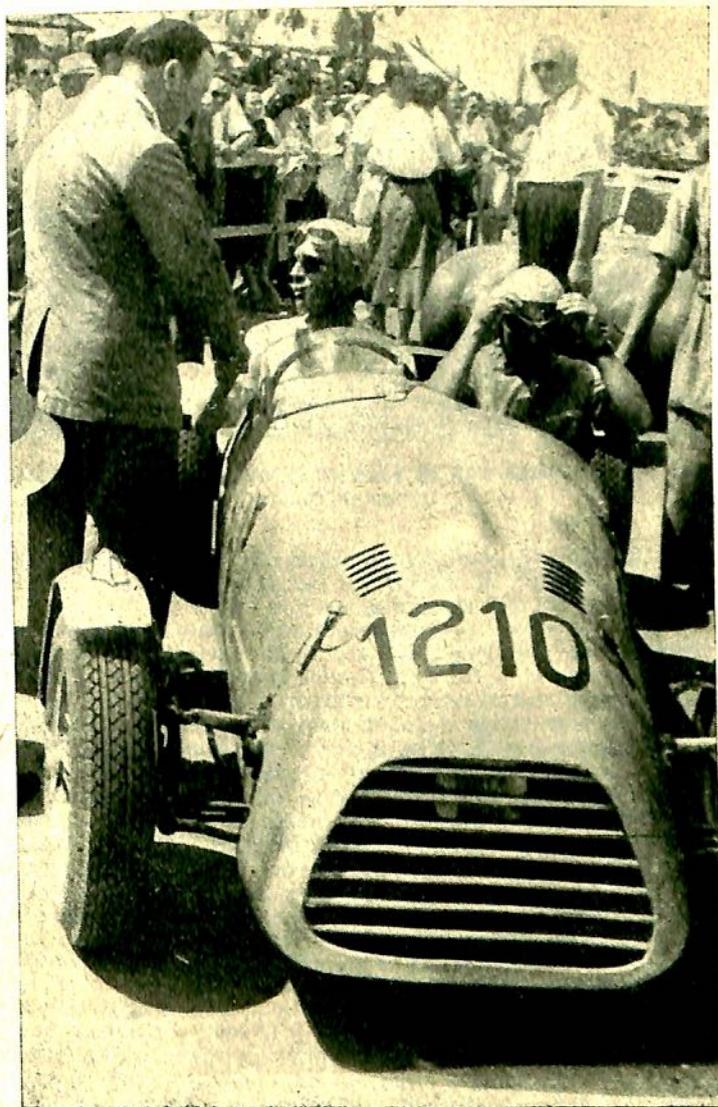
Lo sport automobilistico italiano di questo dopoguerra ha davvero degli aspetti multiformi che possono anche presentare dei notevoli pericoli nella loro troppo rapida evoluzione. Alla ripresa della nostra attività nel 1946, fu il momento delle corse «handicap» e tutte le gare, grandi e piccole, furono organizzate su questo schema.

Più tardi, colla ripresa della «Mille Miglia», rinacquero le grandi prove su strada e sorsero le corse delle Dolomiti e della Stella Alpina. Poi la ripresa del Giro di Sicilia fu seguita anche dal Giro dell'Umbria. Oggi abbiamo la Coppa della Toscana e domani avremo il Giro delle Calabrie. Tutte corse bellissime e, come abbiamo già detto su queste colonne se pure onerose per concorrenti ed organizzatori, ottime per la propaganda e per lo sport. Ma è bene continuare su questa strada? Non si andrà incontro a rischi e responsabilità troppo gravi che potrebbero un giorno addirittura stroncare il nostro sport dalle fondamenta e provocare disposizioni draconiane che come in Inghilterra e Stati Uniti, vietando ogni competizione su strada?

Le corse su strade aperte o anche semi chiuse sono certamente attraentissime sotto molti punti di vista, ma racchiudono anche in sé molti pericoli che nessuna organizzazione può evitare per quanto meticolosa e buona essa possa essere. E l'organizzazione della Coppa della Toscana è stata indubbiamente ottima. La grande corsa è stata organizzata



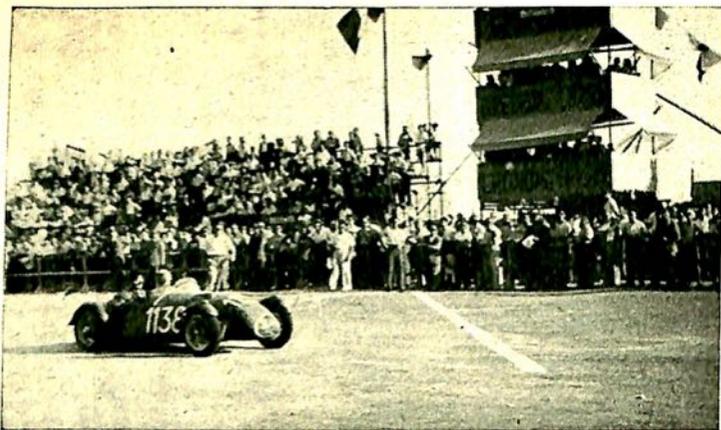
Lurani - Cortese vincitori assoluti della categoria turismo con la Bristol giungono all'Ardenza alla fine della gara.



Il costruttore Ermini si congratula con Bormioli che in coppia con Gaffuri ha portato alla vittoria assoluta la Fia 1110 da lui trasformata.

sullo «standard» della Mille Miglia e questo è il massimo elogio che si possa fare agli amici di Firenze che coll'entusiastico apporto di tutti gli Automobile Clubs delle zone interessate, hanno creato un miracolo organizzativo in un periodo particolarmente difficile anche per l'affollamento estivo di molte località turistiche attraversate dalle macchine in gara. Fra i moltissimi che vorremmo ricordare, citeremo l'on. Paganelli, commissario sportivo generale, che alle cure parlamentari sa alternare anche il suo interessamento per l'automobile e la motocicletta, Amos Pampaloni, cordiale e capacissimo direttore di corsa, la vecchia gloria Bruno Presenti che rappresentava la CSAI, Alberto Filippi che dopo aver dato il suo sperimentalissimo apporto di lavoro all'organizzazione è stato anche uno dei più brillanti concorrenti ed i commissari sportivi Giorgio Murray e Maurizio Quentin.

Il percorso è stato scelto assai bene ed i 604 chilometri del circuito toccavano centri turisticamente e sportivamente famosi mentre le caratteristiche del tracciato erano complete nella loro grande varietà, dal percorso misto-veloce come la Firenze-Siena, ai lunghi settori velocissimi come la Maremma e l'Autostrada, alle salite erte e difficili come Radicofani, alle discese veloci, insomma un collaudo completo per uomini e macchine. Fondo stradale ottimo per il 95% e quindi regolarità assoluta di risultati. Il tutto condito da un sole splendente che ha aggiunto le insidie di un caldo tropicale alle durezza del percorso che ha impegnato tutti i concorrenti in una corsa spietata e accanitissi-



La Fiat-Patriarca 750 di Leonard-Rosati, taglia vittoriosa il traguardo finale.

ma. Giustificati quindi i molti ritiri che hanno tolto di gara un gran numero di concorrenti che troppo avevano chiesto a se stessi ed al loro mezzo.

La Coppa della Toscana era naturalmente valida per la disputa dei campionati italiani delle varie categorie ammesse e così molti fra i più titolati corridori non sono mancati all'appello e si sono ritrovati a Livorno.

Peccato non ci sia stato un tempestivo servizio di comunicazioni durante la corsa e che le informazioni sull'andamento della gara nei vari settori siano totalmente venute a mancare. Era stato predisposto un efficace servizio di ponte-radio che era stato felicemente collaudato e che avrebbe indubbiamente facilitato il servizio stampa e l'organizzazione stessa. Ma l'intervento del Ministero delle Comunicazioni che si faceva forte di non sappiamo quale superata disposizione che sarebbe ormai tempo di rivedere e di aggiornare, ha impedito il funzionamento di questo indispensabile corollario delle grandi corse su strade aperte a lungo metraggio. Si ripiegò in extremis sulla possibilità di usufruire dei radiotelegrafisti militari, ma anche questa eventualità venne poi a mancare per varie ragioni contingenti e così non certo per colpa loro, gli organizzatori vennero a trovarsi sordi e ciechi e senza notizie di quanto avveniva sul lungo nastro stradale sul quale avevano scatenato quasi una centuria di macchine!

La corsa si è impennata sulle lotte accanite che si sono svolte nella Categoria Turismo e nella Categoria Sport per il primato assoluto di categoria più che per le vittorie di classe che sono scaturite come naturali conseguenze dalle vicende della corsa.

Nella Categoria Turismo facevano spicco gli equipaggi Dansi-Bracco, Marzotto-Crosara e Ippocampo (ossia l'ing. Castiglioni) e Bordoli colle Lancia Aprilia e Lurani-Cortese colla Bristol. Che si trattasse di lotta a fondo lo dimostrava anche il fatto che Dansi, reduce da un seguito di 5 vittorie



Bianchetti dà il « via » alla signorina De Filippis che, in coppia con Ruggiero, si classificava 2ª della 750 sport. con la Urania.

consecutive, avesse scritturato nientemeno che Bracco come seconda guida e che Lurani, capolista della classe oltre 1500 cc., si fosse accaparrato addirittura Franco Cortese come collega di corsa! Marzotto poi voleva rifarsi della sfortunata corsa delle Dolomiti e « Ippocampo » voleva certamente provarsi coi « leaders » di questa categoria.

La lotta per il primo posto assoluto è stata asprissima e condotta senza soste.

A Lucca, Bracco partito colla solita irruenza era primo in 31'15" seguito da Marzotto a 21 secondi, da « Ippocampo » a 57 secondi e da Cortese a un minuto. Poi sull'autostrada Cortese spingeva la Bristol a forte andatura ed a Firenze la vettura inglese era prima in ore 1.03'52" seguita da Bracco a 1'25", Marzotto a 2'44" e da « Ippocampo » a 3'35". Bracco riprendeva il sopravvento sulla Firenze-Siena riconquistando il comando a quest'ultimo controllo in ore 1.51'26" con 9 secondi su Cortese, 1'38" su Marzotto e 4'04" su Castiglioni. Le snelle Aprilia avevano qui buon giuoco sulla più pesante Bristol.

A Viterbo, punto cruciale della corsa e rifornimento pressochè generale, Bracco arrivava in ore 3.30'04" con 59" di vantaggio su Cortese con 5'13" su Marzotto che aveva dovuto cedere, pare anche per una foratura, mentre « Ippocampo » era ormai tagliato fuori dalla lotta per il primato assoluto.

Dansi prendeva quindi il volante della sua macchina e più tardi anche Cortese cedeva la guida a Lurani. I « secondi piloti » che avevano condotto la battaglia nel tratto più importante, lasciavano quindi il posto ai loro « primi » e sul settore più veloce, era logico che la più potente e veloce vettura inglese potesse prevalere. Infatti a Grosseto Lurani arrivava in ore 4.48'25" con 2'50" di vantaggio su Dansi e quasi 7 minuti su Marzotto. Lurani restava senza benzina a Castiglioncello, riforniva, e Cortese, livornese di nascita e specialista di queste strade, compiva gli ultimi 20 chilometri in grande stile vincendo la corsa.

Dansi, Bracco, Marzotto, Cortese, « Ippocampo » sono tutti troppo noti perchè si debba ancora parlare delle loro gesta che hanno dato vita ad uno degli episodi più interessanti

NUOVISSIMO

SINCRONIZZATORE

per cambi di velocità
(brevetto italiano n. 449.185)

- ESTERNO ALLA SCATOLA
- UNICO PER TUTTI I RAPPORTI
- INCOMPARABILMENTE PIÙ EFFICACE DEI TIPI SOLITI

Si concede gratuitamente una licenza annua di fabbricazione a scopo pubblicitario

**DISEGNI E CHIARIMENTI GRATIS
SENZA IMPEGNO**

Si esamina qualsiasi proposta per lo sfruttamento del trovato, eventualmente anche negli Stati esteri

SCRIVERE A: GIOVANNI CUOMO
FERMO POSTA CASALNUOVO DI NAPOLI

di questa corsa. Le medie raggiunte sono state davvero formidabili anche nei confronti delle vetture sport. La Lancia Aprilia ancora una volta stupefacente e di tenuta eccezionale.

Peccato che sia mancato il confronto nella massima classe fra la Bristol e l'Alfa Romeo. Questa rivincita sarebbe stata interessante. La Bristol è stata da alcuni giudicata inadatta alle nostre strade. Ad ogni modo ha vinto la corsa ed ha dimostrato di essere più adatta alle nostre strade di quelle macchine che non hanno corso o che sono rimaste battute! E' questione di opinione! Come già scrivevamo su queste colonne in occasione del «Giro di Sicilia», sui percorsi dove la media sia inferiore ai 100 Km. all'ora (Giro di Sicilia, Dolomiti, Stella Alpina ecc.) non crediamo che esista oggi sul mercato mondiale una vettura capace di battere le Aprilia. Sui percorsi dove la media è superiore ai 100 Km. orari (Mille Miglia, Umbria, Giro di Toscana ecc.) le carte sono invece a favore delle maggiori cilindrato (Healey, Alfa Romeo, Bristol). E' una semplice questione di impostazione tecnica, potenza, peso, maneggevolezza.

Fra le 1100 cc. da turismo, uscito di strada alla prima curva Pinzero colla Fiat-Bertone che avrebbe potuto giocare sul tratto più veloce un ruolo importantissimo, il romano De Santis ha preso il comando con notevole vantaggio ed ha condotto la muta fino a Tarquinia dove peraltro era costretto al ritiro. Passavano quindi in testa Bordoni-



I cugini Bordoni-Della Beffa, capilista nel campionato turismo 1100, alla partenza della prova che li vedrà all'arrivo vittoriosi con la Fiat 1100 B.

Della Beffa seguiti da vicino da Alquati e riuscivano a mantenere il primo posto fino all'arrivo vincendo chiaramente.

Fra le 750 cc. da turismo, Feraguti, in lotta per il titolo, andava in testa ma poi doveva cedere a Radicofani per la perdita di una ruota cavandosela per miracolo. Il bravo Filippi, organizzatore fino alla vigilia e corridore di valigia, rasentava la vittoria fino a pochi chilometri dall'arrivo e doveva cedere per un futile inconveniente finendo brillantemente terzo. Lunghi e Petrucci vincevano quindi a ottima media.

Nella Categoria Sport erano venuti a mancare all'ultimo momento alcuni nomi grandissimi e fra gli assi figuravano solamente Biondetti e Serafini mentre Carini, Rocco, Banti e Cornacchia, per i mezzi e per le loro possibilità, eran da considerarsi anch'essi fra i favoriti. La corsa è stata emozionante ed equilibrata ed il risultato a sorpresa assai interessante. Anche qui parleremo della classifica assoluta poiché la lotta è venuta a polarizzarsi su questo punto ed alla fine la classe 1100 cc. ha conquistata la palma.

A Lucca, Carini era già scomparso per guasto al motore, Cornacchia (Ferrari) era primo in 27'29" con 18" di vantaggio su Biondetti (Maserati), 52" su Serafini (Osca 1350 cc.) seguito da Bormioli (Fiat-Ermini) primo delle 1100 cc. a un minuto esatto da Biondetti.

Serafini accusava presto delle noie all'alimentazione e cer-



Una coppia formidabile: Dansi-Bracco, vittoriosi con l'Aprilia tra le 1500 turismo.

cando più tardi di riguadagnare il terreno perduto aveva un lieve incidente di strada nei pressi di Siena vedendosi così costretto al ritiro. A Firenze Cornacchia aveva aumentato il suo vantaggio e guidava la corsa in 53'03" davanti a Biondetti in 57'03", Bormioli (Fiat-Ermini 1100 cc.) sorprendentemente 3° assoluto in 58'45" seguito da Checcacci (Fiat 1100) e da Banti-Cagli (Cisitalia) assai vicini mentre nella classe maggiore si facevano luce Benedetti sull'Alfa Romeo 2500 cc. e Coletti sulla interessante Lancia Aprilia montata con un telaio speciale Fiat 1100 cc.

A Siena era sempre primo Cornacchia in ore 1.34'22", Biondetti seguiva in ore 1.38'21", mentre Sergio Banti, ottimo corridore, esperto conoscitore di queste strade ed audacissimo, colla Cisitalia aerodinamica aveva preso il comando delle 1100 cc. in ore 1.41'17" piazzandosi al terzo posto assoluto con 53" di vantaggio su Bormioli che a sua volta era seguito da Checcacci (Fiat) da Coletti (Lancia) e da Ovidio Capelli (Fiat).

A Viterbo le cose stavano come segue: Cornacchia primo indisturbato in ore 3.06'15" mentre Biondetti segnava ore 3.13'58", sempre terzo assoluto e primo delle 1100 cc. avendo staccato Bormioli di 1'58" mentre Checcacci, Coletti e Benedetti si inseguivano da vicino fra loro.

A Grosseto la classifica subiva una vera rivoluzione. Cornacchia rallentava proprio nel tratto dove avrebbe potuto aumentare il suo vantaggio e si faceva superare da Bormioli che appariva inaspettatamente al primo posto in ore 4.24'38" con pochi secondi di vantaggio su Biondetti mentre la Cisitalia di Cagli e Banti era stata messa fuori combattimento per rottura di un pistone. Cornacchia era 3° a quasi 3 minuti da Bormioli mentre Rocco si era avvicinato ai migliori superando Coletti e Benedetti.

Nell'ultimo tratto la situazione si modificava ancora radicalmente. Mentre Bormioli volava verso la incredibile ma meritissima vittoria, Biondetti veniva attardato da mol-



Sotto il solleone iniziano la loro fatica Lunghi - Petrucci che vinceranno con la Fiat 500 B la Turismo 750.

teplici noie che già lo avevano rallentato durante la corsa e che culminavano in un incendio della vettura. Cornacchia poi rompeva una balestra a pochi chilometri dal traguardo e non poteva finire. Rocco aveva un pauroso incidente di strada in cui il bravo napoletano se la cavava con pochi danni mentre lo sfortunato Prete, l'abilissimo preparatore della A.M.P., restava seriamente ferito, e così si concludeva l'appassionante contesa.

Bormioli dominava a media altissima specialmente se si pensa che la sua vettura era una 1100 cc. mentre Coletti sulla sua Lancia speciale si insinuava al secondo posto assoluto davanti a Benedetti colla grossa Alfa Romeo 2500 cc.

Bormioli, questo simpatico corridore trentaquattrenne, ha confermato in modo ancora più clamoroso la sua affermazione delle Dolomiti e si può considerare la vera rivelazione del 1949 nella Categoria Sport. La sua Fiat-Ermini si è dimostrata resistentissima in una gara tirata e dove i motori erano certamente provati al massimo. Bravo Pasquino, finalmente premiato dalla sorte non più nemica!

Sfortunati come sempre Sergio Banti e Umberto Cagli, che avrebbero potuto cogliere la più grande vittoria della loro carriera. Bene i Checchacci padre e figlio che sono giunti in fine nei primissimi posti. Ovidio Capelli ha condotto una gara giudiziosa finendo piazzato e guadagnandosi preziosi punti di campionato.

Brillante la contesa Paola Della Chiesa che col marito ha portato la elegante Cisitalia al traguardo a media assai alta. Spreafico e Merati sono arrivati in fondo colla sospensione anteriore sballata.

Coletti ha dimostrato colla sua vittoria di classe di essere in progresso sensibilissimo mentre ha bene impressionato Benedetti. Un plauso speciale a Biondetti che nonostante tutto ha tagliato il traguardo finale ed ha dimostrato di sapere anche perdere una corsa, dando così a molti una lezione di sportività e di passione esemplare. Cornacchia non meritava il suo avverso destino.

Fra le 750 cc. sport la lotta era circoscritta fra Raffaelli, Musso, Leonardi, Maggiorelli e la signorina De Filippis coll'inseparabile Ruggiero. Sesto Leonardi colla sua preparatissima vettura si è imposto nettamente dopo che Musso e Raffaelli avevano ceduto alla distanza. Meravigliosa la prova di Maria De Filippis che con Ruggiero si è piazzata al secondo posto dopo molte disavventure. La Urania è certamente una vetturella di ottime doti.

E così anche la Coppa della Toscana è passata alla storia, storia certamente lieta e non offuscata dal mancato

ponte-radio, da piccole bizze antisportive di alcuni concorrenti e da altre inezie che non possono intaccare una grande manifestazione svoltasi su di un percorso incomparabile alla presenza di centinaia di migliaia di spettatori entusiasti disseminati ai bordi degli oltre 600 Km. del percorso che da Livorno portava a Pisa, Lucca, Firenze, Siena, Radicofani, Viterbo, Vetralla, Tarquinia, e Grosseto per tornare poi a Livorno.

(Foto Locchi)

GIOVANNI LURANI.

Le classifiche:

Classe 750: 1. Lunghi-Petrucci in 7.15'50" alla media di Km. 80,481; 2. Fusacchia-Armeni in 7.18'50"; 3. Filippi-Morini in 7.19'46"3; 4. Sanpaoli-Sanpaoli in 7.19'51"; 5. Marjotti-Raccannelli in 7.31'38" tutti su Fiat 500.

Classe 1100: 1. Bordoni-Della Beffa in 6.28'51"3 alla media di Km. 94,867; 2. Alquati-Ghisolfi in 6.31'48"; 3. Gorla-Hoffer in 6.39'32"; 4. Brandi-Lanzi in 6.40'36"3; 5. Sartini-Ricci in 6.43'04"1 tutti su Fiat 1100.

Classe 1500: 1. Danzi-Bracco in 6.1'48"2 alla media di Km. 101,986; 2. Marzotto-Crosara in 6.8'19"3; 3. Ippocampo-Bordoli in 6.10'16"4; 4. Fraticioni-Fraticioni in 6.40'3"; 5. Marcolini-Pippo in 6.46'6"1 tutti su Lancia Aprilia.

Classe oltre 1500: 1. Lurani-Cortese su Bristol in 5.56'57"2 alla media di Km. 103,360.

CATEGORIA SPORT

Classe 750: 1. Leonardi-Rosati su Fiat-Patriarca in ore 6.6'22"1 alla media di Km. 99,082; 2. De Filippis Maria-Ruggiero su Urania in 6.31'43"; 3. Vici-Rossi su Fiat in 6.47'20"; 4. Pulidoro-Scardilli su Fiat in 7.5'30"; 5. Graziani-Tassinelli su Fiat-Siata in 7.34'52".

Classe 1100: 1. Bormioli-Gaffuri su Fiat-Ermini in 5.24' e 1"4 alla media di Km. 113,878; 2. Checchacci-Cicchacci su Fiat-Stanguellini in 5'44'56"; 3. Capelli O.-Bramilla su Fiat-Stanguellini in 5.46'55"; 4. Buoncristiani-Biaggiotti su Fiat S in 5.51'49"; 5. Fiani-Masi in 6.1'58"; 6. Rossi-Bambini in 6.3'0"2; 7. Misorini-Serena in 6.4'22"3; 8. Della Chiesa Paola-Della Chiesa in 6.5'45"; 9. Spreafico-Merati in 6.6'5"; 10. Cagli-Banti in 6.41'39"; 11. Felicioni-Bracci in 6.58'39"2.

Classe oltre 1100: 1. Coletti-X su Aprilia in 5.37'25" alla media di Km. 109,360; 2. Benedetti-X su Alfa Romeo in 5.41'3"4; 3. Biondetti Clemente-X su Maserati in 5.50'14"4.

CLASSIFICA ASSOLUTA: 1. Bormioli-Gaffuri (1100 Sport); 2. Coletti (oltre 1100 Sport); 3. Benedetti (oltre 1500 Sport); 4. Checacci-Cicchacci (1100 Sport).

A Zandwoort vince Villoresi (e Ascari esce illeso da un pauroso incidente)

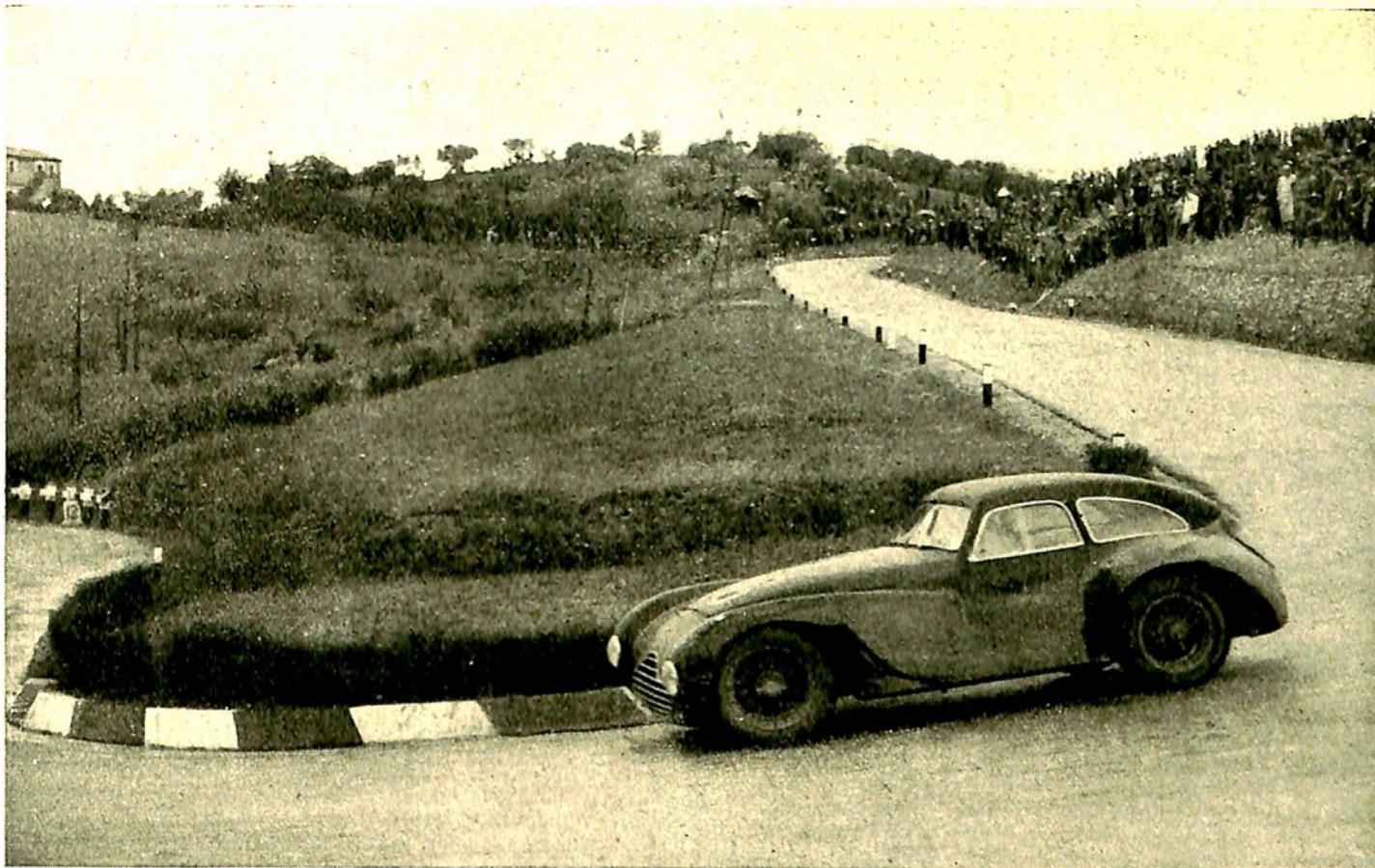
Il Campione Italiano Assoluto va avviandosi anche quest'anno non solo verso la riconferma del titolo, ma anche verso un nuovo record di vittorie, record che naturalmente dovrà battere quello dello scorso anno che per ora è solo eguagliato con la sesta vittoria conseguita in Olanda in quel Gran Premio.

La stagione è già molto avanzata, non v'è che dire, ma di gare ancora ce ne sono e siamo certi che il pilota milanese riuscirà a conquistare anche questo nuovo record. Ciò per lo meno e nei voti nostri e degli ammiratori di Villoresi.

Questo G. P. d'Olanda si è disputato con la formula delle Batterie e della Finale sull'ottimo circuito permanente di Zandwoort che se, come già si è visto da una fotografia pubblicata di recente sulle nostre pagine, offre grande sicurezza ai piloti ed al pubblico, è molto impegnativo per i primi in quanto è molto accidentato, ed ancor più difficoltoso è stato reso quest'anno dal mal tempo che ha imperversato durante la giornata di corsa si che pioggia e folate di vento impetuosi hanno costretto i piloti ad una marcia sempre guardinga e perigliosa.

Anche per questa prova si è voluto sbandierare l'ormai stucchevole motivo tecnico del confronto tra le 1500 sovralimentate e le 4500 ad alimentazione atmosferica ma una volta ancora questo motivo si è dimostrato inesistente ed inesistente appariva del resto anche alla vigilia in quanto l'unica eventualità di avvantaggiarsi che alle grosse vetture viene offerta dalla possibilità di evitare i rifornimenti era qui eliminata dalla formula a batterie che consentiva anche alle 1500 di non rifornire.

Infatti sia nelle classifiche delle batterie sia nelle finali le 4500 figurano



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

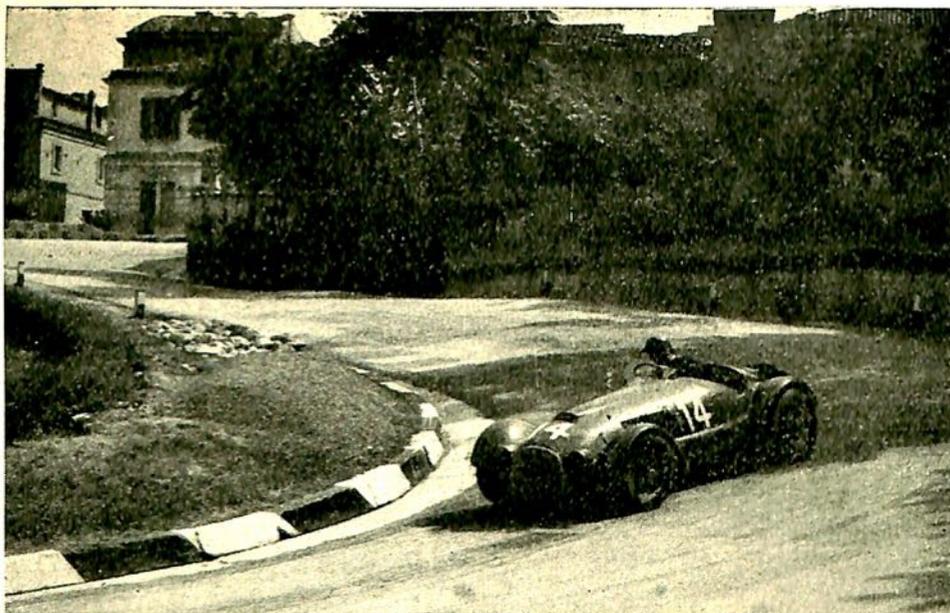
Franco Rol vince con l'Alfa Romeo 2500 il Circuito di Pescara con stile da campione e Fagioli con la OSCA domina fra le "1100"

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. Mollì d'acqua come cravamo, il vento pareva volerci asciugare i panni adosso; 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.

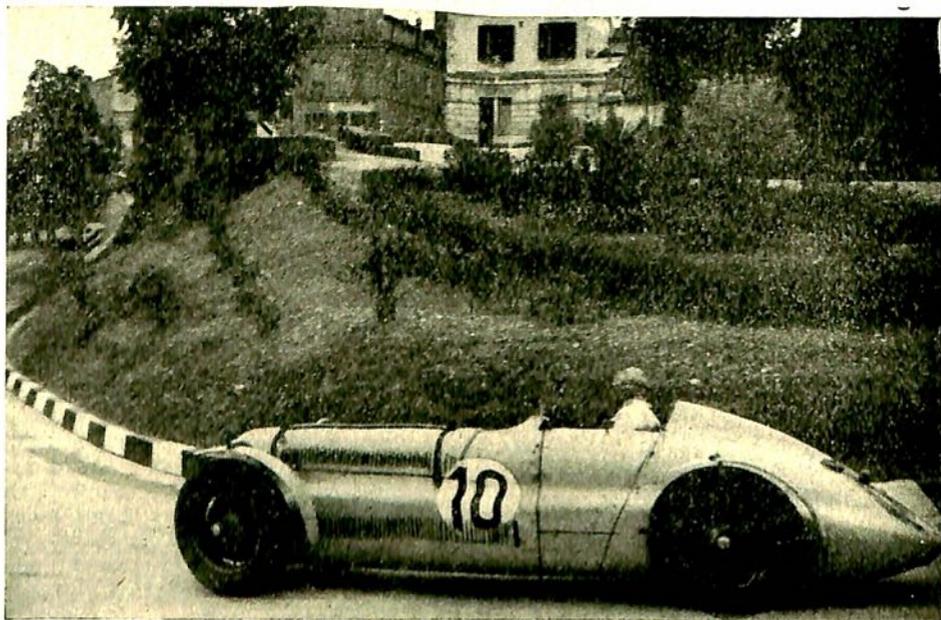
Comunque la corsa passò davanti ai nostri occhi rapida e interessante come altre poche. E vi furono anche momenti di una certa emozione. Come allorchè dal telefono del posto di controllo si apprese che le macchine erano partite e bastava gettare un sguardo alle strade per comprendere di quali prodezze 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 guasto seguito da Louveau e da Carini.

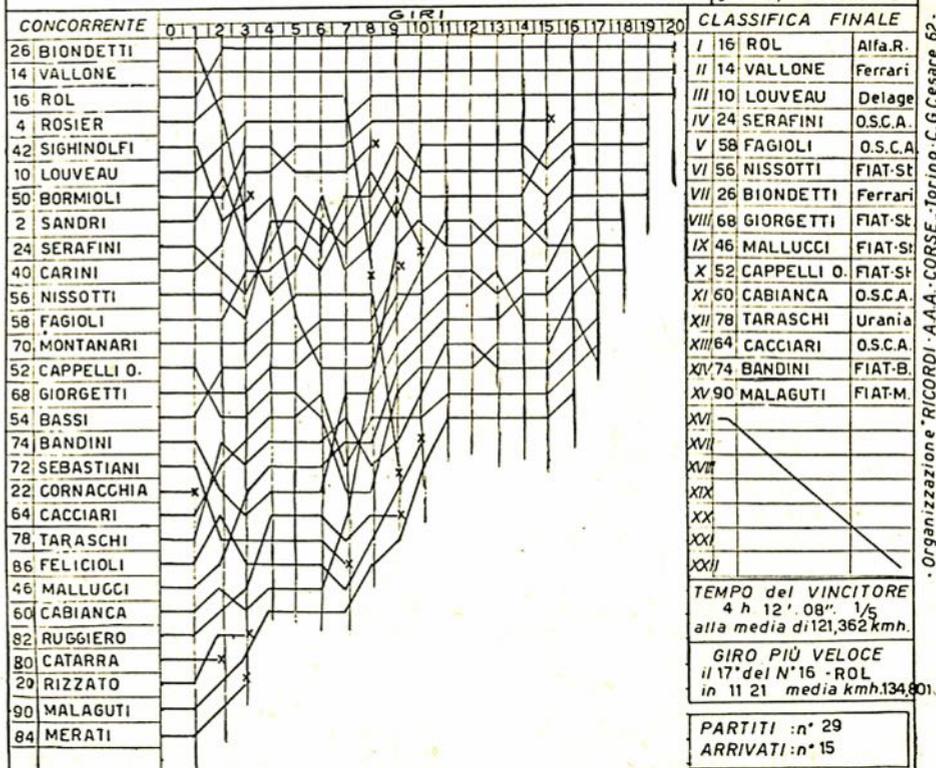
Ma fra Roll e i francesi correvano già oltre due minuti di tempo. Foi il solito Sighinolfi a rompicollo, fra acrobazie, scarti e « numeri » da non si dire, poi Bormioli anch'egli preso fino al collo, poi Nissotti, poi Serafini e infine Fagioli sempre calmo e compassato, ma visibilmente sul punto di mettersi 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

QUADRO-diagramma delle posizioni di gara PESCARA

giri 20 pari a km. 510



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

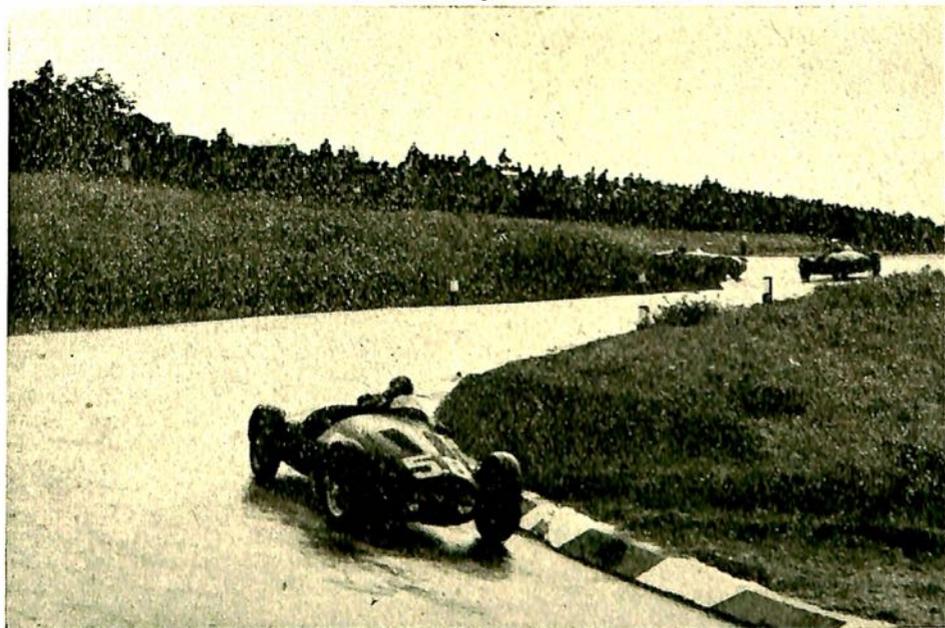
stabilito il primato sul giro a oltre 131 Km. di media, quinto assoluto dietro Roll, Vallone, Louveau e Serafini il quale asciugatesi un poco le strade era riuscito a portare avanti la sua OSCA 1300. Poi gli altri, più o meno lontani, ma tutti meritevoli d'un elogio, giacché 500 Km. di corsa sotto quel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