

RACI

SETTIMANALE DEL MOTORE DELLO SPORT E DEL TURISMO



cent
50

18 NOVEMBRE 1935-XIV • 15 LUGLIO 1936-XIV

LA COPPA CIANO

NEL QUADRO DEL NUOVO CIRCUITO DELL'ARDENZA



Con il mese d'agosto, in campo automobilistico internazionale, s'inizia il periodo di più intensa attività e ci si avvia, attraverso le più classiche prove, alle manifestazioni finali che sono, molto spesso, anche quelle conclusive, perchè è in esse, dopo sei mesi di attività, di lavoro e di esperienza, che le macchine raggiungono l'«optimum» della messa a punto e della preparazione.

La stessa cosa avviene per i piloti, o, almeno, per la maggioranza di essi. Un giorno Nuvolari in proposito ebbe a dire cose interessanti.

«I sei mesi di riposo invernale, a noi piloti, in fondo in fondo, fanno più male che bene. Nei mesi d'inverno io sono l'uomo più annoiato del mondo. E' difficile impiegare il proprio tempo quando di questo impiego s'abbia il concetto che ne abbiamo noi corridori nei mesi d'estate. Si passa da un'attività turbinosa a una quiete troppo grande. E tanta pace stupisce, ecco tutto. Poi non è vero che il riposo rimetta in forma. E' vero il contrario. Le prime gare, per me almeno, sono più faticose delle ultime della stagione. E' come se occhi e braccia, sistema nervoso e muscoli fossero un poco intorpiditi. La forma viene più avanti, dopo quattro o cinque gare. La velocità non fa più impressione e non ti stanca, tutto riesce facile, quasi naturale. Gli è che l'organismo, come un motore, si è riscaldato. E l'azione avviene immensamente più facile e redditizia. E' da agosto in poi che io ho trovato, in questi ultimi anni, la forma migliore. Si aggiunga che come noi il miglior rendimento lo trovano anche le macchine a quell'epoca. La messa a punto di una vettura non si fa soltanto in officina. La migliore esperienza è la corsa, la sola che ti costringa a richiedere veramente tutto da una vettura, la sola che ti aiuti a scovar e a far togliere di mezzo dai tecnici i piccoli inevitabili difetti. Le prime gare della stagione sono un poco come una incognita: macchine e piloti debbono migliorare ed affiatarsi. A metà stagione, normalmente, il ciclo si è compiuto e le gare diventano più belle, più regolari, più interessanti, più combattute».

Il calendario nazionale nel mese di agosto annota, comunque, due fra le maggiori e più importanti manifestazioni automobilistiche internazionali. La prima, in programma per il 2 agosto, è la *Coppa Ciano*, che si correrà sul circuito di Livorno e che quest'anno è arrivata alla sua sedicesima edizione; la seconda, in programma per il 15 agosto, è la *Coppa Acerbo* sul circuito di Pescara, che si correrà per la undicesima volta.

La *Coppa Ciano*, prima in ordine di tempo di queste due classiche manifestazioni automobilistiche italiane di velocità, dopo quindici anni di immutato carattere, cambia sede. Dall'impervio circuito del Montenero, teatro di competizioni accanite e difficili, e severissimo collaudatore di macchine, quest'anno si passa a un tipo di circuito nettamente diverso. Si lascerà da parte, infatti, tutto il tratto sinuoso della salita e della discesa del Romito e del Castellaccio per restringersi in un anello stradale completamente piano. Un anello



LE LL. EE. COSTANZO E GALEAZZO CIANO ASSISTONO ALLA PARTENZA DELLA XI COPPA CIANO

stradale di sette chilometri, comprendente il tradizionale rettilineo da Antignano alle tribune, le svolte della rotonda dell'Ardenza, che ospiterà ancora il traguardo, il tratto misto in pianura, che portava alle prime rampe della salita, che non si imbrocherà per piegare a destra sulla magnifica via del litorale che porta a sfiorare l'abitato di Antignano fino a Miramare. Qui giunti, con una curva ad angolo si ritorna verso il traguardo, costeggiando ancora Antignano, prima di infilare il rettilineo di arrivo. Sette chilometri in tutto, strade ampie e levigate, oltre una ventina di curve fra le quali tre o quattro di strettissimo raggio e le altre abbastanza veloci, non meno di due chilometri di autentico rettilineo e altri tratti rettilinei oscillanti fra i 500 e i 1000 metri di lunghezza. Un

circuito misto di tipo veloce, insomma, da poter superare a medie rilevanti, con molta frequenza di passaggi, quale da molto tempo il pubblico sembra, non a torto, prediligere assai.

La differenza fra questo Circuito e quello del Montenero, dopo l'abbandono e la decadenza di quella che fu la più dura gara italiana — la *Targa Florio* alle Madonie — aveva assunto il ruolo che era stato della prova siciliana, il ruolo della corsa più difficile e più dura e più severa del calendario italiano. Era un privilegio, ma comportava diversi sacrifici. Agli organizzatori, ad esempio, costava un lavoro pesante e grandi spese per le difficoltà derivanti dalla chiusura dei 20 km. di strade, la loro conserva-

zione e altre cose inerenti. Al pubblico imponeva... le gioie, non più tanto apprezzate, di non sempre piacevoli od economici spostamenti lungo le svolte della montagna, a piedi o in vettura, sotto il solleone d'agosto che sulla riviera toscana non scherza. E poi... e poi un divertimento relativo: con le macchine lontane l'una dall'altra, come sperdute lungo i 20 chilometri di durissima strada e non sul filo delle velocità che la folla apprezza; piuttosto arrancanti, sia pure sotto la spinta dei sempre più potenti motori, lungo le faticose svolte della salita del Romito, ultimamente ridotte qua e là piuttosto malucce, per buche e cunette inutili e pericolose. Ne scapitavano la regolarità e lo spettacolo.

Tanto valeva cambiare, allora. Gli organizzatori del R.A.C.I. di Livorno, hanno così, deciso di cambiare sede e non si può dire che abbiano deciso male. Qualcuno fra i corridori rimpiangerà il vecchio circuito, sul quale può aver descritto pagine indimenticabili di ardimento sportivo; altri ne saranno subito lieti. A cose fatte, crediamo, tutti saranno d'accordo nel dire che gli organizzatori hanno avuto ragione.

A Livorno si è già in pieno lavoro da qualche tempo. Livorno ha sempre avuta una tradizione organizzativa di primo ordine. Furono, appunto, gli organizzatori livornesi i primi a saper creare un complesso di tribune e di servizi tecnici veramente completo; e saranno gli organizzatori livornesi fra i più abili ancora.

Anche il regolamento tecnico della *Coppa Ciano* è cambiato: invece di una sola gara se ne avranno due distinte. Le vetture di cilindrata fino a 1500 cmc. correranno a parte su una distanza di 15 giri. Le grandi vetture, che quest'anno il regolamento impone uguali a quelle dei Grandi Premi, correranno da sole su una distanza di 210 chilometri pari a 30 giri. Lo spettacolo non supererà le tre ore complessive e si avranno due partenze e una serie infinita di brillanti episodi.

Alla gara è assicurata una partecipazione imponente e, per la prima volta, correranno anche le vetture tedesche con i loro piloti ufficiali, fino ad oggi non interessate alla *Coppa Ciano* per le difficoltà del vecchio circuito sul quale difficilmente alla prima apparizione si poteva sperare di vincere. Ora il ghiaccio è rotto e alla *Coppa Ciano*, così come da qualche anno alla *Coppa Acerbo*, il cui circuito presentava minori difficoltà di ambientazione, sta per schiudersi il più vasto orizzonte della grande risonanza internazionale. Per la sua importanza e per il nome che porta, la *Coppa Ciano* da gran tempo, comunque, meritava questa definitiva gloriosa consacrazione.

Corrado Filippini

SERVIZI ESPRESSI ITALIANI

NORD AMERICA - SUD AMERICA
CENTRO AMERICA E PACIFICO
SUD AFRICA - AUSTRALIA

CROCIERE - VIAGGI TURISTICI

ITALIA - COSULICH
FLOTTE RIUNITE GENOVA S. T. N. TRIESTE