

# RACI

*settimanale del motore dello sport e del turismo*



Mentre ferve la preparazione per il XV G. P. D'ITALIA - XVII COPPA CIANO, che il 12 Settembre verrà disputato sul nuovo circuito labronico, questa visione del glorioso circuito del Montenero, ricorda i primi trionfi della classica competizione livornese



Folla di scammiciati entusiasti; popolo nella più genuina espressione, gremisce le improvvisate tribune delle prime edizioni della corsa livornese, alla quale è stato riconosciuto l'alto valore propagandistico...



Sulle rampe del Castellaccio passano i primi bolidi rombanti. Poco pubblico; molti

## COME UNA CORSA

# SECONDO TEMPO D

GIORNALISTI ALLA "SCOPERTA" DEL CIRCUITO LIVORNESE - DI SUCCESSO IN S

**A**bbiamo lasciato la *Montenero*, edizione 1923, in stato fallimentare. La volontà, l'entusiasmo, i sacrifici di pochi, non erano stati sufficienti a far ritrovare l'equilibrio a un bilancio che volgeva decisamente, inevitabilmente al passivo. La relazione prima, i conti presenta-

ti da Livio Poggiarelli poi, avevano tagliato le gambe a tutti. Ci par di rivedere il cav. Paoli, animatore magnifico della terza edizione, prendere a braccetto l'uno o l'altro dei corridori per spiegar loro che nulla era perduto, ch'era solo questione di attendere... Rivediamo Falleni avvilito, sfiduciato; conserviamo ancora

nella retina l'espressione di desolazione di Torelli. Riunioni, discussioni, numeri, sempre numeri. Lo scartafaccio di Poggiarelli è come la spada di Damocle sul collo degli organizzatori. Idee molte, soldi pochi. Anticipi su tutta la linea. Il verbo « pagare » è come un chiodo che sia stato infisso nel cervello di coloro che si sono assunti l'incarico di dotare la nostra città di una corsa automobilistica.

L'Automobile Club Italia si interessa della cosa. Con cortesia, con tatto, il massimo organo dell'automobilismo nazionale propone agli appassionati livornesi di trasformare il Comitato organizzatore della « Montenero » in una sezione dell'A.C. Italia. L'idea è tutt'altro che peregrina. La ciambella di salvataggio è afferrata al volo. In una riunione più numerosa del previsto, la Sezione è costituita. Emanuele Tron, Parodi, Paoli, Nando Cavallini, Piero Polese, Gino Torelli, Neri, Giubbilei, Monteverde e altri, costituiscono il primo nucleo di cui fanno parte l'indispensabile Poggiarelli e il non meno indispensabile Falleni.

Fioccano le adesioni. Sono gli amici che richiamano gli amici. L'Automobile Club d'Italia invia il suo plauso e le sue congratulazioni; i corridori, quelli che devono ancora avere una parte del premio, sono entusiasti e promettono di ritornare in massa, l'anno prossimo, alla « Montenero ». Poggiarelli, che comincia ad avere dei fondi, sprizza gioia da tutti i pori. Il maggior creditore, il Razzauti, riscuoterà, fino all'ultimo centesimo, quello che ancora gli è dovuto a rate mensili di cinquecento lire, frutto delle quote sociali.

All'avvilimento subentra l'entusiasmo. Ed è entusiasmo vivo, senza restrizioni che si sprigiona da tutti noi. La « Montenero » ha la vita assicurata, non solo, ma i nuovi e i vecchi organizzatori si mettono al lavoro con tanta lena che gli ambienti automobilistici d'Italia sono costretti a guardare a Livorno dove si fa un chiasso del diavolo.

La stampa sportiva, quella che non si era nemmeno degnata di pubblicare la

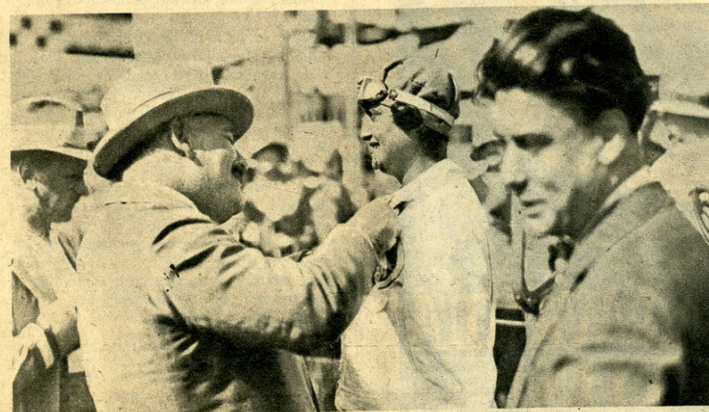
classifica della prima « Montenero », ha scoperto il circuito... La quarta edizione ha l'onore di svolgersi alla presenza di un paio di « inviati speciali », che potranno finalmente constatare di persona come sulle rive del Tirreno si fa qualche cosa che vale la pena di esser conosciuto dai lettori. Uno degli inviati è, niente di meno, il capo della rubrica « automobilismo » della « Gazzetta dello Sport », Lando Ferretti. Per noi, poveri giornalisti di provincia, l'onore è grandissimo, insperato, e sicuri come siamo che il « nostro » circuito è uno dei più belli d'Italia, ci facciamo in dovere di farlo percorrere in lungo e in largo al collega che non mancherà poi, e ripetutamente, di illustrare, sulle colonne della « rosea », le bellezze naturali del tracciato del Montenero e le difficoltà che esso presenta.

L'edizione del 1924, tredici partenti, sette arrivati, è vinta da Renato Balestrello alla media di km. 69,692, mentre il miglior tempo su giro è fornito dal conte Domenico Antonelli alla media di km. 72,192. La « Montenero » brucerà ormai le sue tappe con una continuità sbalorditiva. I nomi del « Castellaccio », del « Paradisino », del « Sassoscritto », del « Romito » diverranno ben presto familiari a tutti coloro che in Italia si occupano degli sport meccanici. Emanuele Tron, Presidente della Sezione livornese dell'A.C. Italia, con i suoi collaboratori, fa miracoli. Revisione e riparazione del fondo stradale, tribune, tabelle dei tempi, allargamento delle curve, impianti telefonici... La « Montenero » va, sia pure lentamente, trasformandosi e non passeranno molti anni che la gara livornese getterà alle ortiche la sua veste di provinciale per apparire come una delle più belle e interessanti gare dell'automobilismo italiano.

1925. Questa volta il locale Ufficio Stampa ha non solo il valido appoggio di Lando Ferretti, ma anche quello degli altri colleghi della stampa sportiva. Giungono a Livorno carovane di appassionati da ogni parte della regione, e sono ospiti graditi della città dei Quattro Mori numerosi sportivi di Bologna, Genova e Roma.



I benemeriti: 1923. La Direzione del "R.A.C.I." sarà costituita un anno dopo; ma il primo nucleo di "stegatati" è già formato: Camillo Parodi, Raffaello Mei, Nando Cavallini ed altri amici danno vita e vigore alla terza "Montenero".



La prima "Coppa Ciano" per vetture-sport (1927). S. E. Costanzo Ciano appunta sul petto della baronessa Firpo-Vozzi, il "distintivo d'onore". A destra, il compianto Direttore de "Il Telegrafo" grand'uff. Italo Ernesto Torsiello.



...olta polvere; sterpaglia ai lati del circuito; incasso da far ridere; ma tanta passione...



Il più pittoresco circuito d'Italia ha necessità di consentire le più alte velocità. Crollano sotto l'azione del piccone e delle mine le curve naturali...

**DIVENTA CLASSICA**

# DELLA "MONTENERO"

SUCCESSO - ESORDIO DI MATERASSI - ASSORBIMENTO DELLA "COPPA CIANO"

Il movimento sulle strade che conducono al circuito è intensissimo. Ora si può scrivere veramente che centinaia e centinaia di motori rombano lungo il Tirreno dando vita a quella sinfonia ch'era stata solo un parto della nostra mente. E, per chi non lo sapesse, abbiamo avuto anche la costanza di contare le curve incluse nel circuito: centosessantatré.

Per la quinta edizione entra in scena un fiorentino, Emilio Materassi che, seguito da centinaia e centinaia di sostenitori, prende il « via » con una grossa « Itala ». Materassi si classifica brillantemente primo alla media di km. 68,641. Il conte Carlo Masetti riconquista il primato sul giro alla media di km. 74,448.

Si inizia ora il periodo d'oro di Materassi che si aggiudica, tra il crescente entusiasmo di una folla sempre più numerosa, le edizioni del '26, '27 e '28. Materassi, idolo degli sportivi fiorentini è, per i livornesi, il vessillifero della « Montenero ». Emilio, com'è chiamato dagli amici che anche a Livorno sono legione, ha un modo tutto suo, inimitabile, nell'abbandare le curve a tutta velocità, suscitando, ad ogni passaggio, ondate di entusiasmo. Imbattibile in curva, fulmine sui rettilinei, Materassi non vince, stravince. E fu dopo l'edizione del 1926 che battezzammo questo campione, alla memoria del quale ci legano tanti cari ricordi, il « Dominatore ». E Materassi fu nel senso più completo della parola il dominatore di un circuito che godeva fama di « stroncatore », che non aveva pietà per le macchine sommariamente preparate, nè per i piloti che non controllassero continuamente i loro nervi e non imponessero al motore uno sforzo progressivo. L'uomo che si classificava primo alla « Montenero » poteva ben dire di essere un « asso » del volante, e il mezzo meccanico messo a sua disposizione doveva rispondere in pieno a quelle condizioni di potenza, maneggevolezza, stabilità ed equilibrio, che sono indispensabili per conseguire un successo sul prototipo dei circuiti misti.

Nel 1928 il miglior tempo sul giro veniva dato da Tazio Nuvolari, che impiegava 15'28" alla media di km. 86,354.

Nel 1929 il successo della « Montenero » è grandioso, tale da far esultare ogni livornese, ogni toscano. La nona edizione segnò il crollo di ogni precedente primato. Vinse Achille Varzi alla media di km. 87,175. Il galliatese fornì anche il miglior tempo sul giro alla media di km. 88,971. Dietro Varzi si classificarono: Nuvolari, Campari, Arcangeli, nell'ordine. La corsa che ha veduto prendere il « via » ai più famosi piloti d'Italia ha una cornice di pubblico enorme. Incasso di sei cifre, con centomila persone lungo il circuito.

E' passato il tempo dei tavoli traballanti, dei pioli e delle corde prese in prestito. Falleni, l'« architetto » della Montenero, ha modo di far riflettere in pieno le sue qualità di costruttore. Tribune enormi, tabelle dei « tempi » gigantesche, linee telefoniche, con quindici apparecchi lungo il circuito, passerelle, stalli. Poggiarelli, che ha con sé decine e decine di impiegati, conta ora i fogli da mille come una volta contava le lire; Gino Torelli che, al tempo dei... tempi, rappresentava il terrore per i portoghesi, tanto da... guadagnarsi, per la sua inesorabile opera di polizia, il nome di « Fouché », può ora, alla testa di un... esercito di impiegati e di agenti della forza pubblica, dirigere quella gigantesca opera di rallestramento su venti chilometri, tante ne conta il circuito, che oltre ad assicurare il regolare svolgimento della corsa frutta delle migliaia di lire.

1930. Siamo alla prima « Montenero-Ciano ». La « Ciano », gara per vetture sport istituita nel 1927 e che, disputata ad una settimana dalla « Montenero » conta tra i suoi vincitori due « alfisti »: Marinoni e Razzauti, viene soppressa e la coppa donata da S. E. Costanzo Ciano costituirà, da ora in poi, il più ambito trofeo della gara livornese.

In quell'anno corrono Varzi e Nuvolari. Scendono in pista, affidate ai due famosi guidatori, le « Alfa P. 2 ». Duello accanito, emozionante e macchine scassate. La vittoria è conquistata da Fagioli che ha girato con magnifica continuità.

E qui ha termine il secondo periodo della « Montenero » di quella prova classica che dopo aver veduto riaccendersi il duello tra Nuvolari e Varzi, dopo aver veduto, ripetutamente, la partecipazione di Borzacchini e di Campari; dopo essere stata testimone delle prodezze di Chiron e di Moll doveva, in un giorno or-

mai non lontano, su un circuito modificato, chiamare a raccolta gli appassionati di tutta Italia per vedere gareggiare, nella più importante corsa nazionale, i più noti piloti che conta oggi l'automobilismo europeo.

Enrico Benzi



Materassi, il "dominatore" del circuito livornese, dopo la sua seconda brillante vittoria (1926)



Un terzetto di "fedelissimi" alla vecchia "Montenero": Borzacchini Campari e Nuvolari