

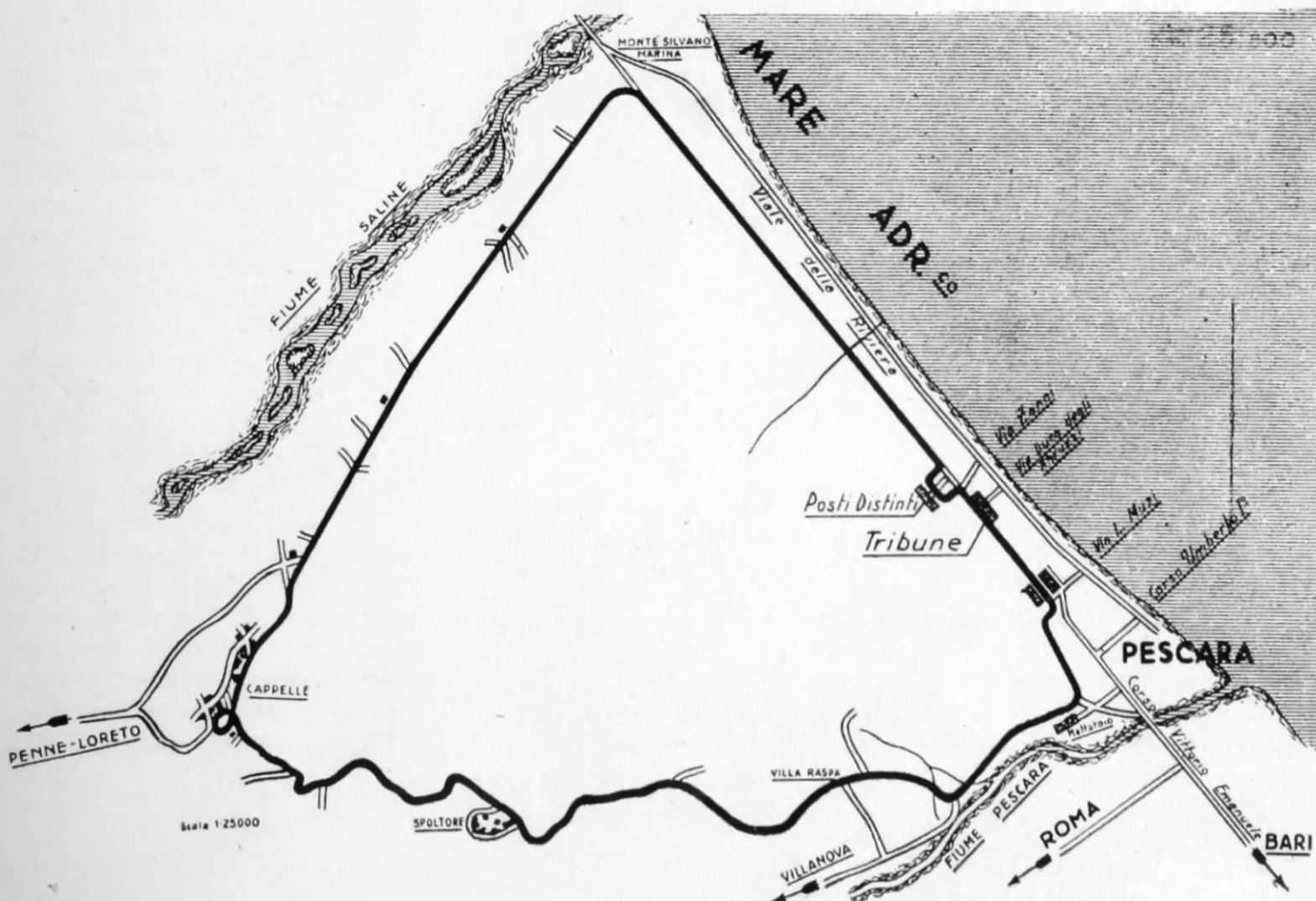
chilometri pianeggianti e di rettilineo comincia la salita che predomina il tratto fino a Cappelle e con essa le curve e controcurve dispettose che per ben 14 chilometri, con un animoso crescendo, si susseguono fino a quelle di Cappelle che devono avere del diabolico per il corridore. Da Cappelle, ove si era arrivati alla quota di 180 metri, un breve tratto ci porta a circa 30 metri di quota all'inizio del rettilineo che va a Montesilvano; anzi senza esagerare possiamo dire: famoso rettilineo Cappelle-Montesilvano. Esso in un anno di vita si è fatto già una storia ed una fama: 6 chilometri di lunghezza con 12 metri di piano stradale di cui 10 bitumati a sagoma quasi piana ed a superficie leggermente ruvida permette le più grandi velocità ed ha suscitato vivi elogi da parte di tutti i tecnici ed assi dell'automobilismo sulle qualità velocistiche e tenuta di strada di esso. Ne fanno fede le alte medie raggiunte sul chilometro lanciato ed i ben noti primati mondiali dell'ing. Furmanick. A Montesilvano un'ampia e sopraelevata curva porta sul secondo rettilineo di circa 6 chilometri che va a Pescara; a tre quarti del quale si trova il piazzale col traguardo di partenza e di arrivo e le tribune. Una variante di 300 metri fa sì che le macchine arrivino al piazzale delle tribune



Il rettilineo Cappella-Montesilvano.

con una velocità ridotta assicurando al pubblico incolumità e più interessante spettacolo.

Non bisogna credere che il circuito di Pescara sia stato sempre così bello, lindo, arioso. Dal 1924, anno in cui si corse la prima « Coppa Acerbo », al 1931 compreso, si correva su strada che aveva quasi lo stesso tracciato, ma le strade non erano che provinciali e comunali a fondo imbrecciato e ci voleva tutta la buona volontà dei nostri assi per correrli. Il 1932 è stato l'anno campale per il circuito. Quaranta giorni di battaglia ingaggiata da 20 giganteschi compressori, frantoi, dalle bitumatrici, dai trasporti e da tutto un macchinario di cui ne è attrezzata appunto la grande Impresa italiana « TUDINI & TALENTI » di Roma, che con specializzato personale tecnico in così pochi giorni sistemò tutti i 25 chilometri del circuito, rettificando tracciati e profili ponendo sotto-massicciata, corazzando curve, allargando visuali, costruendo muretti, cordoli, ponticelli e approntando per la corsa la strada bitumata. Il circuito cominciò a farsi un nome, si valorizzò da solo e negli anni successivi, come lo permetteva la parte finanziaria, si completò. Nel 1933 veniva revisionato, nel 1934 veniva costruita la variante prima delle tribune di arrivo, e nel 1935 veniva allargato il rettilineo Cappelle-Montesilvano da 6 a 12 metri. Complesso di lavori sempre eseguito dall' « IMPRESA TUDINI & TALENTI », la quale per non perderne la paternità si era assunto l'onore ed una parte dell'onere dell'ultimo lavoro che così completato non può che essere citato come un vero modello di tecnica auto-stradale.



Il tracciato del Circuito