

MARIO SEMPRONI



MARCHESE DIEGO DE STERLICH

In principio fu Bugatti



"Meglio rimpiangere le cose fatte
che quelle non fatte."

MARIO SEMPRONI

MARCHESE DIEGO DE STERLICH

In principio fu Bugatti



PENNE 2025

Un doveroso ringraziamento a:

Mario Costantini, Nino Di Fazio, Antonio Di Vincenzo, Antonio Di Massa, Fiorella e Grazia Fumo, Luciano Gelsumino, Gianni Iannetti, Annalisa Massimi, Aleardo Rubini, Ernesto Ruscitti, personale dei Servizi Demografici del Comune di Penne.

Si ringraziano inoltre quanti, non citati, hanno consentito con il loro apporto la realizzazione della monografia.

Foto di copertina:

Prima di copertina: "Diego de Sterlich"

Quarta di copertina: "Diego de Sterlich, la Bugatti e la porta di San Francesco" (opera di Nino Di Fazio)

Prefazione

Il rapporto simbiotico che lega l'Abruzzo all'automobilismo sportivo trova significativo e storico riscontro nella figura del marchese Diego De Sterlich Aliprandi (1898-1976), nobiluomo il cui ceppo familiare era legato alla casa regnante d'Austria e unico erede dei beni sia della sua famiglia di origine sia di quella adottiva, scesa dalla Lombardia in Abruzzo nel XVI secolo. Nel primo decennio del Novecento, quando la disciplina sportiva prorompe sulla stampa e nell'immaginario collettivo sociale potenziando la diffusione e l'utilizzo dell'automobile, già iniziate a produrre dalla FIAT dal 1899, De Sterlich si rivela antesignano di quella schiera di campionissimi del volante che hanno segnato un'epoca e la storia della disciplina stessa.

Il marchese che dopo la morte prematura del figlio Adolfo scoprì la passione per l'ippica, diventa un pilota di spessore, tanto da essere ricordato negli annali della pubblicistica motoristica di tutto il mondo. Prima con la Diatto, e successivamente su Bugatti, De Sterlich diventa il «Re della Montagna», locuzione con la quale i cronisti dell'epoca omaggiarono «il marchese volante», a seguito delle numerose vittorie ottenute in quelle che, nel corso del secolo, diventeranno le Salite per eccellenza: la "Susa-Moncenisio", l'"Aosta-Gran Bernardo",

la "Terni-Passo Somma", la "Sorrento-Sant'Agata", la "Tolentino - Paterno".

Se le sue imprese sportive lanciano l'Abruzzo nell'olimpo del motorismo internazionale, il marchese testimonia l'amore per la sua terra natia attraverso il suo mecenatismo, il suo voler essere protagonista in positivo di una realtà sociale preda della povertà, successivamente romanizzata da Ignazio Silone: De Sterlich contribuisce alla crescita economica e sociale della regione elargendo risorse finanziarie a chiunque gliene facesse richiesta, è cofondatore dell'Automobile Club Abruzzo nel 1924 (a Teramo), dona appezzamenti di terreno ai comuni per accorciare la strada che porta i bambini a scuola (a Mutignano), si spende per migliorare la situazione sociale di un territorio di cui lui stesso è in larga parte proprietario (Torre di Cerrano inclusa), in quanto latifondista la cui ricchezza avita non è stata mai calcolata con precisione.

Sul finire del primo trentennio, il marchese segnerà la storia della disciplina sportiva a livello nazionale sia con l'adesione – in qualità di Socio Patrono Permanente – alla realizzazione dell'Autodromo di Monza, sia risollevando il destino di Maserati, la nota casa costruttrice emiliana che ancora oggi trova nella figura del nobiluomo abruzzese una fonte inoppugnabile della sua storia plurisecolare.

È, tuttavia, proprio il primo periodo di attività agonistica, quello in cui il marchese si cimenta su Bugatti, ad impreziosire un palmares di elevato rispetto, perché i vari modelli prodotti dalla casa automobilistica francese di Ettore Bugatti hanno rappresentato la tipologia di vetture sportive più significative nella storia dell'automobile. Grazie alla Bugatti nasce nelle corse degli anni Venti il DNA delle odierne auto sportive. E il marchese Diego De Sterlich Aliprandi ne è protagonista assoluto.

Partendo da queste considerazioni e conoscendo lo stile della minuziosa ricerca sul personaggio che gli ha permesso di pubblicare altri importanti volumi sulla vita del marchese, accolgo con piacere l'invito dell'autore Mario Semproni a presentare al lettore questo volume che impreziosisce in maniera preponderante il ruolo storico, sociale e sportivo che l'Abruzzo ha recitato nel corso di quell'epoca a livello nazionale.

Prendere esempio dal passato, specie per i tempi che viviamo, rimane l'ultima possibilità per guardare ad un futuro migliore. Con l'Abruzzo sempre protagonista.

DOTT. CARMINE CELLINESE
Presidente
ACI TERAMO e CAST TERAMO

Premessa

Il Marchese de Sterlich era solito dire che la sua vita era una miniera da scavare. Nulla di più vero. La voglia mai sopita di scavare nella vita del Marchese Volante mi portava a colmare un vuoto nelle ricerche che avevo fatto sul "Re della montagna". In particolare mi dedicavo alla ricostruzione dei primi anni della carriera sportiva. Erano gli anni 1922, 1923 e 1924. Un ulteriore tassello è stato aggiunto al mosaico che descrive l'avventurosa vita di Diego de Sterlich.

Ma come nasce il mio interesse per questo personaggio? Vale la pena di ricordare alcuni avvenimenti. Nella seconda metà degli anni '60 dello scorso secolo ebbi modo di conoscere il signor Tommaso Toppeta, il quale gestiva a Penne un'edicola nei pressi di Porta San Francesco. Ogni giorno lo vedevo fornire a mia nonna Lucia una copia del quotidiano "Il Tempo". La nonna, alle soglie degli ottanta anni, era una appassionata lettrice e, con gli occhiali inforcati che poggiavano sulla punta del naso, sfogliava il giornale dalla prima all'ultima pagina, caso insolito per l'epoca. Infatti erano ancora molti

gli analfabeti ed in tv passava il programma del maestro Manzi "Non è mai troppo tardi", avente scopo di alfabetizzazione di massa. Ricordo che in quel periodo mia nonna seguiva un caso noto come "l'omicidio della dolce vita", delitto a sfondo passionale, accaduto a Roma nel 1964, meglio conosciuto come "il caso Bebawi". Ma torniamo all'argomento che più mi interessa. Ero poco più che un adolescente e mi appassionavo ad ascoltare i racconti di Tommaso Toppeta, meglio noto come "Tomassino", il quale negli anni '20 del secolo scorso aveva gestito un negozio di coiffeur in Piazza Luca da Penne, frequentato dai notabili della città. Un cliente affezionato era il Marchese de Sterlich, che aveva stretto con Tomassino un rapporto confidenziale, quasi di complicità poiché lo metteva al corrente di molte sue vicende, anche "amorse". Tomassino raccontava molti aneddoti e fu così che crebbe in me negli anni la curiosità di approfondire le vicende umane e sportive del "Re della montagna".

MARIO SEMPRONI

Gli Aliprandi e i de Sterlich: le origini del Casato

Si è sempre affermato che il Marchese Diego de Sterlich Aliprandi fosse dotato di un patrimonio smisurato del quale non conosceva la consistenza. Vale qui la pena di precisare come Diego de Sterlich giunse a gestire un vero e proprio impero economico. Brevemente verrà ricostruita la storia dei Casati Aliprandi e de Sterlich.

Gli Aliprandi giunsero a Penne al seguito di Margherita d'Austria (Fiandre 1522 - Ortona 1586), figlia naturale dell'Imperatore Carlo V. La Madama, così soleva farsi chiamare, vedova quindicenne di Alessandro de' Medici, Duca di Penne e primo Duca di Firenze assassinato dal cugino Lorenzino de' Medici il 6 gennaio 1537, sposò in seconde nozze Ottavio Farnese, nipote di Papa Paolo III. I Farnese possedevano il Ducato di Castro, vasto territorio compreso fra Lazio e Toscana, il Ducato di Parma e Piacenza ed altre località situate fra Abruzzo e Lazio che finirono col costituire gli Stati Farnesiani d'Abruzzo di cui la Città di Penne assunse il titolo di capitale. Gli Aliprandi svolsero il ruolo di tesoriere di Margherita d'Austria.

I de Sterlich avevano origini austriache ed erano giunti in Italia nel 1403 al seguito del Duca Guglielmo d'Austria (1370 - 1406) che aveva sposato la regina di Napoli Giovanna II d'Angiò. Nel XVI secolo si erano insediati a Penne ed a Cermignano, in provincia di Teramo. Il titolo di Marchesi sarebbe stato acquisito nel 1706.

Nei secoli passati vi era già stato un apparentamento fra i due Casati. Nel 1745 Filippo Aliprandi aveva sposato Donna Geltrude de Sterlich, figlia del Marchese Rinaldo. Nel 1784 Concezia Aliprandi andava in moglie a Luigi de Sterlich. L'ultimo apparentamento avveniva nel 1854 con il matrimonio fra il Barone Diego Aliprandi e Caterina de Sterlich. Le drammatiche vicende familiari degli Aliprandi, culminate con la loro estinzione avrebbero portato alla fusione dei due Casati e quindi dei due patrimoni. Per meglio comprendere come evolsero i fatti è necessario ricostruire la travagliata esistenza degli ultimi degli Aliprandi: il Barone Diego.

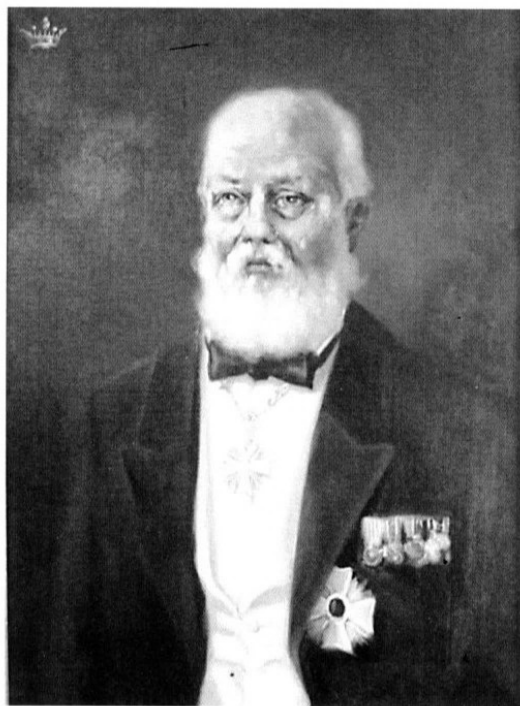
Barone Diego Aliprandi

Il 30 marzo 1819 nasce il Barone Diego Aliprandi. Nel 1854 si unisce in matrimonio a Napoli con Caterina de Sterlich. L'anno seguente (6 giugno 1855) viene alla luce a Napoli il loro primogenito Diego. Nel 1857 nasce il secondogenito al quale viene dato il nome di Odoardo. L'otto dicembre del 1858 la famiglia viene allietata dalla nascita di Domenico Luigi che però scompare prematuramente. Due anni dopo la prole viene arricchita dall'arrivo di Adelaide (Napoli, 3 novembre 1860). Il 1865 è un anno ricco di soddisfazioni, il Barone Aliprandi viene eletto al Parlamento del Regno d'Italia. Dopo pochi anni, dopo un breve periodo di serenità, la famiglia viene colpita da un pesante lutto. Infatti il 12 gennaio del 1873 il primogenito Diego, diciottenne, a causa di una delusione d'amore si toglie la vita a Napoli, lanciandosi dal balcone della propria abitazione. L'anno seguente il Barone Diego viene rieletto al Par-

lamento del Regno d'Italia, ma ancora una volta ad una grande gioia segue una drammatica vicenda. Il 26 marzo del 1878 perde la figlia Adelaide di anni 17 e, se ciò non

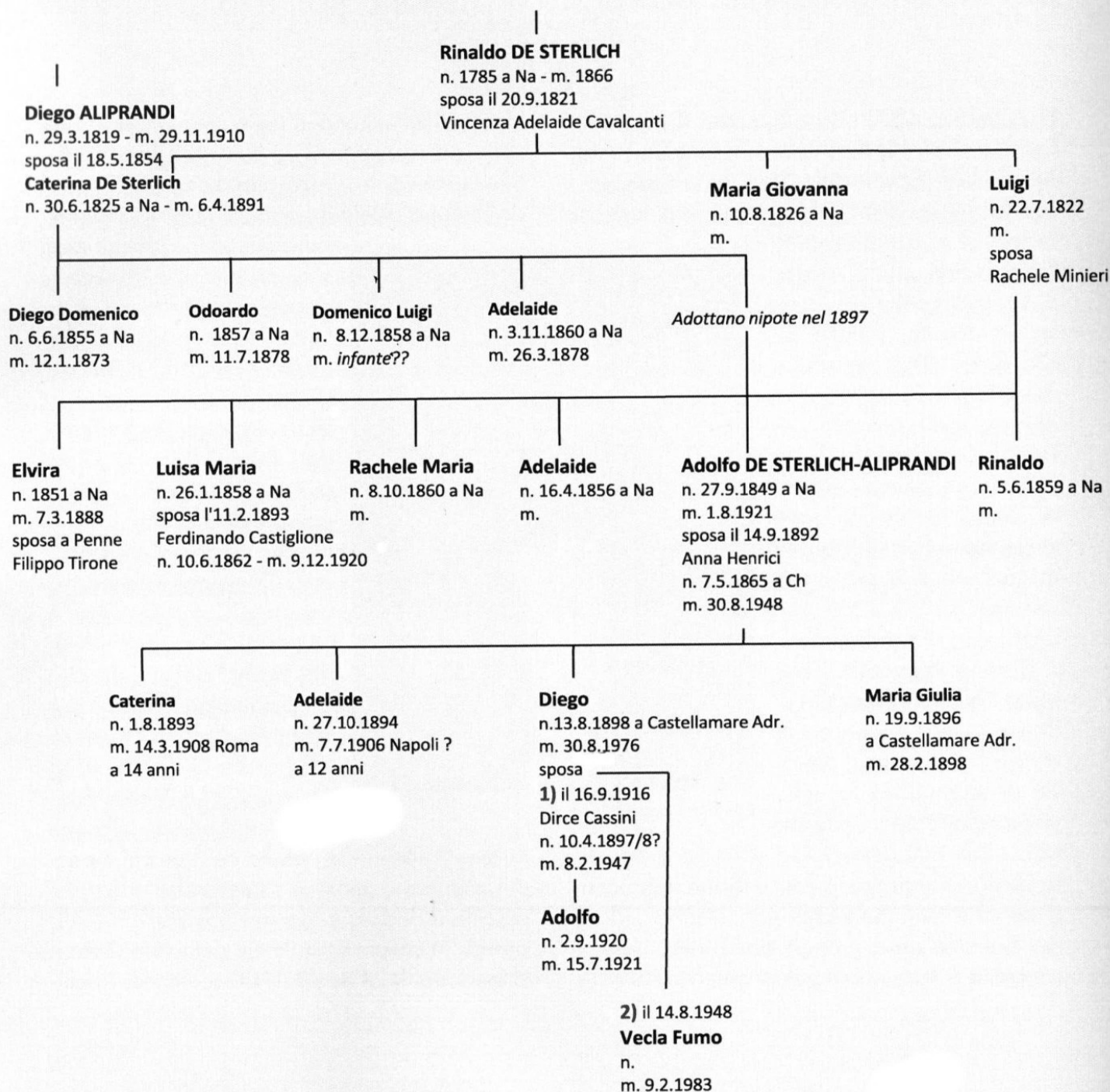
bastasse, dopo pochi mesi scompare anche il secondogenito Odoardo, appena ventunenne (11 luglio 1878). Nel 1880 il Barone Diego viene rieletto per la terza volta al Parlamento del Regno d'Italia. Pochi anni di tranquillità. Si giunge così al 6 aprile 1891, il Barone Aliprandi all'età di anni 72 rimane vedovo. La consorte Caterina, nata a Napoli il 30 giugno 1825, si spegne a 66 anni. Privato degli affetti più cari può ora contare solo sulla presenza del fratello Giovanni. Il 15 giugno 1897 il Barone Diego nomina erede delle sue

fortune il Marchese Adolfo de Sterlich, nipote di Caterina, il quale in ragione dell'adozione assume il doppio cognome "de Sterlich - Aliprandi". I cospicui patrimoni delle due Casate si fondono. Il 27 aprile 1900 scompare anche



Il Barone Diego Aliprandi

Albero genealogico della famiglia **ALIPRANDI/DE STERLICH**



il fratello Giovanni, di anni 78. Il 29 novembre 1910 il Barone Diego Aliprandi, all'età di anni 92, viene a mancare. Il patrimonio passa interamente nelle mani del nipote per parte di moglie, Adolfo de Sterlich. Nel frattempo ad Adolfo è nato il 13 agosto 1898 a Castellamare Adriatico (Teramo) il figlio Diego, il futuro pilota. Anche la vita di Diego sarà costellata di lutti. La maledizione che aveva portato all'estinzione gli Aliprandi non risparmierà nemmeno i de Sterlich. Queste drammatiche vicende segneranno il carattere del "Marchese Volante" portandolo a delle scelte che ai più potrebbero apparire incomprensibili. A conclusione dei cenni biografici del Barone Diego Aliprandi va ricordato che lo stesso era in possesso della collezione di antiche ceramiche di Castelli, successivamente acquistate dal Barone Giacomo Acerbo ed attualmente esposte nel museo di Loreto Aprutino. Inoltre deteneva una importante collezione di antiche monete greche e romane e nel 1924 Sua Altezza Reale il Principe Umberto si recò a Penne per prenderne visione

Il giovane Diego de Sterlich



Diego de Sterlich: le origini



Diego de Sterlich nacque a Castellamare Adriatico, allora in provincia di Teramo, il 13 agosto 1898. I genitori si erano sposati nel 1892, alle ore 09.30 del 14 settembre, presso la Casa Comunale di Chieti. Adolfo aveva già 42 anni, era nato a Napoli. La mamma era

Anna dei Baroni Henrici di Chieti ed aveva 27 anni. I documenti dell'anagrafe definiscono lui: gentiluomo. La consorte viene indicata col termine di: gentil donzella. "Ufficiale" dello stato civile del Comune di Chieti risultava essere il Barone Ferdinando Sanità. Testimoni di nozze erano Filippo Di Giovanni, di professione avvocato e Francesco Piccirilli, proprietario.

Dall'unione sarebbero nate tre figlie: Caterina (n. Penne, 3 agosto 1893- m. Roma, 14 marzo 1908), Adelaide (n. Penne, 27 ottobre 1894- m. 7 luglio 1906) e Maria (n. Castellamare Adriatico, 18 settembre 1896- m. 28 febbraio 1898).

La tragica dipartita delle tre sorelle, alcune delle quali frequentavano collegi dove venivano educate come il loro rango imponeva, avrebbe indotto probabilmente i genitori ad



Anna Henrici, madre di Diego



Anna Henrici, nel cortine del palazzo di Penne



Adolfo de Sterlich, Diego Aliprandi (seduto), Anna Henrici. Al centro Diego con le sorelle Caterina e Adelaide



Adelaide, Diego e Caterina



Da sinistra: Diego e il Barone Francesco Leopardi - 1910



Adelaide e Caterina

educare Diego all'interno del palazzo, affidandolo a dei precettori.

Dagli scritti che rimangono si può affermare che il ragazzo avesse coltivato lo studio delle materie classiche.

Si arrivava così all'età in cui i giovani erano chiamati a prestare il servizio militare. L'Italia di allora stava affrontando la tragedia della Grande Guerra, che seminava lutti in quasi tutte le famiglie italiane. Anche Diego era chiamato a dare il proprio contributo in un momento così drammatico per la Patria. Particolarmente interessante risulta essere il foglio matricolare che riassume le vicende militari di Diego.



Piazza Luca da Penne - Il funerale di Caterina de Sterlich - 1908

FOGLIO MATRICOLARE DI:
DE STERLICH DIEGO

NUMERODI MATRICOLA 1332

ANNO DI NASCITA 1898

FIGLIO DI ADOLFO E DI ANNA HENRICI, NATO A CASTELLAMARE ADRIATICO IL 13 AGOSTO 1898,
CIRCONDARIO DI PENNE.

STATURA METRI 1,75. TORACE METRI 0.88. CAPELLI: COLORE NERI, FORMA LISCI. NASO GIUSTO. MENTO REGOLARE. OCCHI CERULEI. COLORITO ROSEO. DENTATURA SANA. SEGNI PARTICOLARI: -- . ARTE O PROFESSIONE: MOTORISTA (SIC!). SA LEGGERE: SI. SA SCRIVERE: SI. NELLA LEVA 1898 QUALE COSCRITTO DEL COMUNE DI PENNE. MANDAMENTO DI PENNE. CIRCONDARIO DI PENNE.

- . 4 GIUGNO 1917 – SOLDATO DI LEVA TERZA CATEGORIA. CLASSE 1898. DISTRETTO DI TERAMO, ARRUOLATO CON LA CLASSE 1899, QUALE RIVEDIBILE DELLA CLASSE 1898, LASCIATO IN CONGEDO ILLIMITATO
- . 11 GIUGNO 1917 – CHIAMATO ALLE ARMI PER MOBILITAZIONE COL R. D. DEL 28 MAGGIO 1917 (CIRCOLARE 370 DEL G. M. E 355 CIRC. N 4 G. 16 1917)
- . 6 LUGLIO 1917 – TALE NEL DEPOSITO DEL 3° REGGIMENTO ARTIGLIERIA AUTOMOBILISTI (PATENTE)
- . 21 LUGLIO 1917 – TALE NEL 35° FANTERIA (CIRC. R. DEL MINISTERO DELLA GUERRA N° 421 E 431)
- . 11 SETTEMBRE 1917 – TALE NEL DEPOSITO 3° ARTIGLIERIA MONTAGNA (CIRCOLARE M. 421/4311 DEL 17/08/1917)
- . IN TERRITORIO DICHIARATO IN ISTATO DI GUERRA
- . 29 OTTOBRE 1917 – MANDATO IN LICENZA STRAORDINARIA DI CONVALESCENZA DI MESI 4 (QUATTRO) IN SEGUITO A RASSEGNA (DETERMINAZIONE DELL'OSPEDALE MILITARE DI MILANO)
- . 1 MARZO 1918 – NON RIENTRATO AL CORPO PERCHÉ ENTRATO ALL'OSPEDALE DI PESARO
- . 18 LUGLIO 1918 – MANDATO IN LICENZA DI CONVALESCENZA DI GIORNI 90 (NOVANTA)
- . 20 OTTOBRE 1918 – OMISSIS
- . 30 OTTOBRE 1918 – OMISSIS
- . 30 OTTOBRE 1918 – RIENTRATO IN LUOGO DI CURA ALLO SCADERE DELLA LICENZA IL 20 OTTOBRE 1918
- . 15 FEBBRAIO 1919 – OMISSIS
- . 15 FEBBRAIO 1919 – CONGEDATO IN SEGUITO ALLA SUDETTA RASSEGNA
- . 28 MAGGIO 1919 – OMISSIS
- . CONCESSA DICHIARAZIONE DI AVER TENUTO BUONA CONDOTTA E DI AVER SERVITO CON FEDELITÀ ED ONORE

TERAMO, 28 AGOSTO 1919



Diego de Sterlich, in alto da destra



In alto, senza copricapo Diego de Sterlich

Nel frattempo il giovane Marchese aveva conosciuto ed intrecciato una relazione con Dirce Cassini, figlia del Sotto Prefetto Anselmo, che soggiornava nel palazzo, sede della Sottoprefettura, che ancora oggi si affaccia su Piazza Luca da Penne. La ragazza in precedenza era stata fidanzata con il poeta Luigi Polacchi, giovane interventista, partito volontario per il fronte e caduto prigioniero dell'esercito austro ungarico.

Diego l'aveva corteggiata in maniera molto particolare, facendole dimenticare il poeta pennese.

Così la stampa dell'epoca descriveva l'avvenimento:

DA "L'ATTUALITÀ — ARTE E SPORT",
FOGLIO SETTIMANALE PUBBLICATO A TERAMO
IL 12 FEBBRAIO 1916

"FIDANZAMENTO ARISTOCRATICO"

In Penne, nella nobile città che conserva la tradizione della gente Vestina, è avvenuto il fidanzamento della signorina Dirce Cassini, figliuola del Sotto Prefetto Cavaliere Cassini col giovane Marchese Diego da Sterlich Aliprandi. Il lieto avvenimento è stato coronato dalla più viva compiacenza della cittadinanza intera e di quanti hanno imparato da tempo a conoscere le eminenti qualità del Cavalier Cassini e la compitezza della sua famiglia e che circon-

dano di così affettuosa ammirazione la casa illustre del Marchese Adolfo de Sterlich Aliprandi, padre del fidanzato. La signorina Dirce è un delicato fiore di bellezza e di grazia. Leggiadra fanciulla che la tenerezza materna e la guida amorosa del padre hanno forgiato con tutte le virtù più squisite, così che la sua incantevole figura esteriore appare come la fulgida veste ideale della bontà e della gentilezza. Ella illuminerà col suo sorriso radioso di primavera e conforterà col profumo della sua anima soave la giovinezza forte e rigogliosa di Diego de Sterlich Aliprandi, erede unico di un casato nel quale il censo cospicuo si accoppia col culto delle cose belle e con lo slancio delle opere generose. Nella casa aristocratica ove vigila l'ombra austera del grande avo (Diego Aliprandi) di cui il fidanzato porta il nome fiero ed intemerato ed ove il patrimonio artistico gelosamente conservato, forma il privilegiato ornamento delle antiche sale, sarà accompagnata fra breve tempo la fidanzata a formare la nuova famiglia. A questa unione sbocciata nell'amore e dall'amore aumentata, auguriamo fervidamente il raggio perenne della felicità senza tramonto.

M.C.

* * *

Nel 1916 si erano sposati, lui diciottenne, lei più grande di un anno. Nel 1920 era nato un bimbo al quale era stato imposto il nome di Adolfo, rinnovando la tradizione di attribuire al neonato il nome del nonno paterno. Dopo tanti lutti final-

mente un momento di gioia. Ma il destino si era nuovamente beffato della famiglia de Sterlich Aliprandi ed il 6 luglio del '921 quel figlio tanto amato era deceduto all'età di mesi 10 e giorni 13. Come se non bastasse dopo alcune settimane e più precisamente il 2 agosto seguente, era

"Bimbo composto, figlio di passione,
cui non diè luce la mia carne dolorosa,
ch'io non conobbi se non nel profondo...
de la mia paternità non fatta fiore,
e non felice e non viva ne l'aria ...
eccoti la canzone mia di morte
e paradiso.

Piccolo pegno, latteo figliuolino,
son chiusi gli occhi belli?
O generato da colei che al mio cuore
fu come un pugno chiuso, acerbamente,
e tenne il mio destino
e fu nel mio cammino

ombra d'autunno lacrimosa e dolce,
anima mia, carezza, eternamente,
e non potei baciare ...

Bimbo nato da un forte, ché la colomba
a un forte fu tradita, in buon mercato,
cui sa ben far chi non piange al creato ...

Chi accompagnerà alla tomba,
figlio, il tuo giglio?

Io, padre solitario?

Pegno minuscolo

di breve gioia,

triste dolcezza

venuto a mancare, straziato dal dolore, anche il papà di Diego, all'età di 71 anni.

La drammatica scomparsa del bimbo avrebbe coinvolto anche il poeta Luigi Polacchi il quale scriveva un componimento intitolato: "Epicedio per il bimbo della donna che non fu mia".

d'amare e pianto,

giaci tra i fiori,

quanti profumil

fra i candelabri

d'oro e il silenzio.

Batté le palpebre e l'ale,

restò bambinello al natale

sopra un cuscino, all'alba, e senza sonno:

né v'è mamma che l'adori.

Fuggì la colomba

col forte piangendo;

lasciarono il bimbo

ne la camera ardente.

Traversan correndo

vallée sconfinite:

né sode il motore

tra il vento de l'ore ...

Solo un vegliardo,

marchese antico,

come un mendico,

pio paralitico

brancola cieco

tristo a pietà,

del gran palazzo ne l'oscurità:

nonno ed ignaro,

sparlando insulso,

afflitto e bleso,

chiama e s'adira.

Picchia il bastone al suolo,
 vuole il bimbo del suo figliuolo.
 Nessuno accorre.
 Suona l'ora alla torre.
 Hanno preso la culla fiorita
 I coloni dà volti bronzati.
 Altri, in fila, con ceri e lanterne,
 fanno lume. Va il prete davanti,
 singhiozza in fondo tacita la balia.
 Per andri e corridoi
 pietosa tutta la servitù
 segue il cadaverino
 fino alla chiesa muffita.
 "Attenti ... attenti ... posate".
 La cripta fu un dì sepolcreto.
 Ed ecco che sul pavimento vasto
 quella culla col bimbo hanno deposto.
 Ondeggian candele con spire
 su le pareti gelate,
 ombre lentissime
 se n' vanno incappucciate.
 Tu resti fra i defunti,
 figlio, e fra i vizzi giacinti.
 Laggiù ne l'apertura marina
 saltano bigi i marosi,
 e s'alza a volo ombra di procellaria.
 Solo lontanamente,
 da l'esistenza dell'uomo,
 sorgendo custode nel buio,
 la mia tutela sconsolata
 a te d'accanto s'è assisa,
 figliuolo, e ti fissa in silenzio
 piangendo. Oh, sì, con te stara rinchiusa. "



Luigi Polacchi (Archivio Privato Luigi Polacchi presso il
 Villino Nonnina di Pescara, album fotografico misto)

* * *

L'accanimento della cattiva sorte nei confronti della famiglia portava ad un raffreddamento della serenità della coppia. Diego trovava sfogo inizialmente nella passione per i cavalli. Ma di lì a breve nasceva in lui la passione per le automobili ed in particolare per le competizioni nelle quali i piloti mettevano a repentaglio la vita. Era il 1922 e Diego trascorreva il tempo dedicandosi attivamente alle competizioni automobilistiche che lo portavano ad assentarsi da Penne sempre più spesso e per lunghi periodi.

Gli anni Venti ed i primi anni Trenta



Nel gennaio del 1922 l'Automobile Club di Milano decise di costruire un autodromo. L'impianto sarebbe stato realizzato nel Parco Reale di Monza esclusivamente con finanziamenti privati. A tal uopo veniva costituita la SIAS, acronimo di Società Incremento Automobilismo e Sport. Il Marchese de Sterlich non si tirò indietro, sottoscrivendo l'iniziativa. Ricevette la tessera numero 100 di socio patrono permanente. Alla fine di febbraio del 1922 Vincenzo Lancia e felice Nazzaro deposero la prima pietra. Incredibile a credersi, il 3 settembre successivo in una piovosa giornata l'impianto sportivo veniva ufficialmente aperto: cose d'altri tempi! Due anni dopo, il 15 maggio 1924, si costituiva, dopo gli A.C. di Milano, Roma e Torino, l'Automobile Club d'Abruzzo, con sede in Teramo. Esso comprendeva l'intera Regione abruzzese, cioè le Province di Teramo, de L'Aquila e di Chieti. Giovanni Spinozzi diveniva il primo presidente affiancato dal Marchese de Sterlich, che si andava specializzando nelle corse in salita, da Domenico Ponno, dal Barone Casamarte di Loreto Aprutino, dal Cav. Sabatino Sabatini e da altri appassionati di automobilismo. Il 1924 era anche l'anno della Coppa Acerbo e Diego de Sterlich entrò a far parte del gruppo di esperti che dovevano scegliere il per-

corso sul quale si sarebbe svolta la gara. Insieme a lui nel comitato figuravano Vincenzo Lancia e Pietro Bordino in qualità di piloti. Il gruppo di studio comprendeva anche Giovanni Spinozzi e Nicola Romeo, si proprio lui, quello che aveva dato il nome al marchio Alfa Romeo. Era l'inizio di una epopea che si sarebbe conclusa nel 1961. Ma de Sterlich non si interessava solo di corse di automobili. La sua attenzione era rivolta anche al sociale. Nel 1925 il marchese volante compiva un gesto di grande generosità nei confronti dei cittadini di Montignone (Te) cedendo a titolo gratuito dei locali che avrebbero ospitato una scuola elementare. Tutto ciò avrebbe evitato agli alunni della zona di compiere spostamenti faticosi per raggiungere una scuola lontana. Il 19 ottobre 1925 l'amministrazione comunale di quel paese, guidata dal podestà Palmantonio Di Febo per ringraziarlo del bel gesto compiuto, gli conferiva la cittadinanza onoraria. Il Marchese apprezzò moltissimo il gesto al punto da inserire in un timbro tale riconoscimento. Nel 1929 cedeva ai Filiani la torre di Cerrano, probabilmente per una insorgente iniziale difficoltà economica. La carriera agonistica di Diego de Sterlich iniziava nel 1922 e si concludeva nel 1930. Avrebbe condotto alla vittoria Bugatti, Diatto, Maserati ed Alfa Romeo. Alla fine di quel decennio, costretto dalle difficoltà economiche, avrebbe interrotto la partecipazione alle competizioni. Nel 1935 si privava

del palazzo avito in Corso dei Vestini di Penne, che sarebbe diventato per suo volere sede dell'Istituto Tecnico Commerciale. La volontà di intitolare la scuola a suo padre, il Marchese Adolfo, inizialmente espressa dall'amministrazione comunale di Penne non veniva rispettata. Si preferiva intitolarla a Guglielmo Marconi.

ATTO DI DONAZIONE DEL PALAZZO AL COMUNE DI PENNE:

Copia. Numero 931 di repertorio. Numero 713 dalla raccolta. = DONAZIONE. = Vittorio Emanuele III – per grazia di Dio e per volontà della Nazione – Re d'Italia. L'anno millenovecento trentacinque (anno XIV) il giorno nove del mese di dicembre, in Penne e nello studio del Sig. Notaio Dott. Berardo Lenzi fu Lorenzo-Giovanni, in Via Giovanni Prati numero due. Avanti di me, dott. Amedeo De Cesaris, Notaio residente in Pescara, con studio alla Via Marsala numero civico ventisette, iscritto presso il Collegio Notarile del Distretto delle Province di Teramo e Pescara, ed in presenza dei testimoni a me ben noti e forniti delle qualità legali, Sig: Dottor Giovambattista Castiglione di Nicola, proprietario, Segretario del Fascio di Penne, e Umberto Ciulli fu Giuseppe, Geometra entrambi nati e domiciliati a Penne. Sono personalmente comparsi: da una parte: Il Signor Marchese DIEGO DE STERLICH-ALIPRANDI fu Adolfo, nato a Pescara e domiciliato a Pineto. E dall'altra: il Signor Dottor BERARDO LENZI fu Lorenzo-Giovanni, Regio Notaio, nato a Teramo e domiciliato in Penne. Della identità personale dei Signori comparenti io notaio sono di persona certo. =

Il Signor Diego De Sterlich-Aliprandi interviene a questo atto nel proprio nome ed interesse.

Il Signor Berardo Lenzi interviene, poi, nella sua qualità di Commissario Prefettizio del Comune di Penne.

Il costituito Sig. M. Diego de Sterlich-Aliprandi con questo atto, dona a titolo irrevocabile al Comune di Penne porzione del palazzo de Sterlich -Aliprandi, sito in Penne, alla Via Giovanni Prati numero civico due, e precisamente la porzione sita al secondo piano, e composta di sei vani contigui e di un portico, confinanti insieme con detta via, con altri vani, che restano al Sig. Donante, col cortile interno del palazzo, con il vano di raccolta delle acque adiacente al giardino, e nuovamente con i vani del donante e sovrastanti in parte i vani di proprietà di Paolo Di Carlo, riportata detta porzione di fabbricato nel catasto urbano di Penne alla partita 2462, in testa al Sig. de Sterlich Aliprandi Diego fu Adolfo, numeri civici tre- cinque - sette - tre c – cinque a – cinque b – cinque c – sette a ,numero di mappa 17 subalterno 1, col reddito imponibile ripartito di Lire 2800,00.

Resta compresa nella donazione la statua esistente nel suddetto portico, la scalinata principale sita a sinistra di chi entra nel palazzo e sovrastanti ad altri vani terranei del donante, nonché l'accesso del portone principale.

Sulla detta scalinata e sul detto portico il donante riserva per se e per i suoi aventi causa il diritto di passaggio anche per accedere a tutti gli altri vani che restano di sua proprietà. S'intende, di conseguenza, che tutte le riparazioni, ordinarie e straordinarie, della scalinata, dell'androne, dico meglio dell'ambiente

in cui essa si svolge e del porticato, faranno carico esclusivo al Comune. Questo resta autorizzato ad eseguire tutte le trasformazioni, innovazioni ed aperture, che si rendessero necessarie per l'adattamento dei detti locali ad uso scolastico.

Restano escluse dalla donazione le due bussole, o meglio tutte le bussole, lampadari con i relativi impianti elettrici e tutto ciò che costituisce ricordi di famiglia anche se materialmente annesso al fabbricato.

Le due finestre site nell'ultima camera a destra di chi entra nei vani donati e precisamente le due finestre che danno sul giardino, opposte a quelle che invece danno sulla Via Giovanni Prati, dovranno essere a spese del Comune murate fino all'altezza di un metro dal pavimento, come pure a spese del Comune saranno murate a filo interno della parete, le tre porte di comunicazione fra i vani donati e quelli restanti al donante, al quale rimarranno i relativi serrami.

Il Comune non potrà mai murare le aperture, che dalla scalinata compresa nella donazione immettono nei vani restanti al donante. Lo stesso Comune dovrà poi, delimitare, a richiesta del medesimo donante, il confine del portico in corrispondenza della parete di fondo dell'ultimo vano a sinistra compreso, nella donazione.

La donazione viene fatta con la espressa condi-

zione che quanto donato sia destinato ad uso del Regio Istituto Tecnico Inferiore in quest'anno istituito in Penne, o di qualsiasi altro Istituto Regio, che potesse in seguito sostituire il suddetto o essere posto invece di esso o in sua aggiunta, Il Sig. Dott. Berardo Lenzi, nella sua qualità sopra espressa di Commissario Prefettizio del Comune di Penne, ed in conformità del suo deliberato in data odierna, accetta la donazione come sopra a detto Comune data, dal Sig. Diego De Sterlich-Aliprandi, con la espressa condizione sopra indicata. Lo stesso Sig.

Dott. Berardo Lenzi, interprete dei sentimenti della cittadinanza pennese, ringrazia il Sig. Marchese Diego De Sterlich Aliprandi dell'atto munifico, che continua le ben note tradizioni di generosità di lui e della nobile Famiglia Aliprandi De Sterlich nei riguardi di questa Città; e, come doveroso omaggio verso il



donante, ed in conformità del suddetto deliberato, intitola l'Istituto beneficiario al nome di: ADOLFO DE STERLICH-ALIPRANDI ". Il donante è assai grato del pensiero gentile, che altamente onora il Casato ed i suoi Avi amatissimi. Agli effetti fiscali si dichiara che i beni donati hanno il valore di lire CENTOMILA (L. 100.000). Il presente contratto sarà come per legge, sottoposto all'approvazione dell'Autorità tutoria. E perché, i vani donati fanno parte di un fabbricato per il quale è stato notificato al donante il vincolo artistico-archeologico, il pos-



Diego de Sterlich e Giacomo Acerbo

nesso sarà dato appena ottenuta l'autorizzazione da parte dell'On. Ministero della Educazione Nazionale.

Io Notaio, richiesto, ho ricevuto il presente atto, il quale è stato scritto da persona di fiducia, ed è stato da me Notaio letto in presenza dei testimoni, alle parti costituite, che da me interpellate, hanno dichiarato essere il tutto conforme alle loro volontà,

Consta di due fogli bollati, di cui occupa pagine cinque e poche righe della sesta. = F. ti; - Diego

De Sterlich Aliprandi - Berardo Lenzi - Giovambattista Castiglione - Umberto Ciulli - Amedeo De Cesaris notaio,=

Registrato a Pescara il 13 OTT. 1936 al N.391 Mod. I Vol.8 Esatte lire 175. Il Procuratore Superiore: firma illeggibile.= - -----

Copia in conformità dell'originale, i cui fogli sono firmati a senso di legge, spedita in carta libera, per gli usi consentiti dalla legge, a richiesta della Sig. Derna Fumo domiciliata in Teramo.=-----

Pescara, 7 Marzo 1955

Nell'agosto del 1936 Diego de Sterlich Aliprandi venderà la storica raccolta di ceramiche a Giacomo Acerbo. La scelta di vendere ad Acerbo non sembra essere casuale: il Marchese vedrà in lui il suo sostituto quale garante della futura conservazione di questo importante patrimonio storico/artistico, così ricco di significati non soltanto per la sua famiglia ma per l'intera collettività abruzzese. Infatti In quell'epoca Acerbo, divenuto Barone dell'Aterno, ha già assunto alcune tra le più alte cariche di governo e mostra di avere lo spirito e la levatura culturale adatti per poter essere l'ideale custode di questo ingente patrimonio artistico. La scelta di de Sterlich si rivelerà adatta: Acerbo non si limiterà a custodire con attenzione la storica raccolta de Sterlich Aliprandi ma la incrementerà notevolmente con l'acquisto di ulteriori pezzi, dando luogo ad una delle più grandi collezioni di maioliche abruzzesi esistenti.

I restanti anni Trenta e gli anni Quaranta

Recentemente è stato colmato un vuoto. Si ignorava dove fosse vissuto Diego de Sterlich a cavallo tra gli anni trenta e gli anni quaranta del secolo scorso. Documenti presenti nell'archivio storico del Comune di Penne hanno chiarito che fra il 1936 ed il 1938 il Marchese de Sterlich soggiornò a Pesaro. In quel periodo frequentò il campione automobilistico Luigi Fagioli, pilota ufficiale Mercedes e lo presentò a Berardo Taraschi, all'epoca pilota della casa motociclistica Benelli. Diego de Sterlich inoltre in quegli anni coltivò la passione per l'erboristeria e si iscrisse alla Società Italiana di Botanica. Dati importanti emergono da un documento dell'archivio storico del Comune di Pesaro (Vecchio Registro della Popolazione) che segnala i seguenti cambi di residenza:

"Inscritto il 20-3-1940 N° 182, proveniente da Nocciano (Prov. Pescara). Eliminato dal Registro il 01-10-1946 N° 455 per emigrazione nel Comune di Teramo. All'atto dell'iscrizione residente in Viale Cesare Battisti 57 (Pesaro)."

Il Marchese de Sterlich, anche dopo aver abbandonato lo sport automobilistico attivo, continuerà a mantenere i contatti con quel

mondo al quale aveva dato tutto. Nel 1949, dopo circa due decenni da quando aveva smesso di gareggiare, rivestirà presso l'Automobile Club di Teramo il ruolo di Presidente della Commissione Sportiva. In quell'anno la Mille Miglia passerà in Abruzzo, grazie ad i buoni auspici del nobile pennese. Tutte le località toccate dall'importante manifestazione si impegneranno nel dare la massima collaborazione per far sì che i concorrenti possano apprezzare la proverbiale ospitalità del popolo abruzzese. A tal proposito merita una menzione la città di Giulianova. In attesa del passaggio delle vetture il Marchese de Sterlich organizzerà in quel centro una manifestazione nella quale verrà coinvolta la Marchesa Vecla Fumo de Sterlich Aliprandi, valente ed appassionata artista lirica, interprete di un'edizione speciale della Leggenda Valacca, romanza da salotto di Gaetano Braga (Giulianova 1829-Milano 1907), compositore e virtuoso di violoncello, famoso in Europa. La romanza è incentrata su una storia d'amore e di morte. Inoltre per l'occasione gli amministratori comunali stanzieranno la cospicua somma di lire 50.000, da assegnare al concorrente primo arrivato al traguardo giuliese.

SOCIETÀ COMMERCIALE ITALIANA
DELLE

AUTOMOBILI BUGATTI

ESCLUSIVA per L'ITALIA e COLONIE

SOC ANONIMA CAP. L. 150.000
TELEGRAMMI:
AUTOBUGATTI-MILANO



SEDE IN MILANO (22)
VIA COLLETTA N. 27
(PORTA ROMANA)

Milano 15 Dicembre 1925

Egregio Signor Marchese

DE STERLICH.

P E N N E

La S.V.ILL. è vivamente pregata di volerci offrire
ed inviare nel più breve tempo possibile una di Lei fotogra-
fia .

Nel tempo stesso vorrà inviare la nota esatta delle
vittorie da Lei conseguite nell'anno 1925 e se possibile al-
cune fotografie che ricordano la Sua attività Sportiva.

Ringraziandola, cogliamo l'occasione per inviarle i
Ns/ auguri per il nuovo anno Sportivo.

S. A. COMMERCIALE ITALIANA DELLE
AUTOMOBILI BUGATTI
R. Console Delegato

Amag

"LA 1000 MIGLIA" AL TRAGUARDO DI GIULIANOVA

Le note della leggenda valacca accoglieranno i bolidi d'acciaio. Un omaggio diverso e più gentile non poteva offrire la patria di Gaetano Braga, Giulianova. Ancora pochi giorni e poi balzando dalla notte bresciana il rombante carosello millemigliesco si lancerà sulle strade d'Italia all'inseguimento del lauro della vittoria nella sedicesima edizione della corsa più affascinante del mondo. Quest'anno anche le vette, le valli e i lidi d'Abruzzo risuoneranno del canto maschio e potente dei suoi 100 e 100 motori e dai Simbruini al Gran Sasso, dal Pescara al Tronto, tutto il nostro popolo forte e generoso si raccoglierà ai margini del nastro d'asfalto per recare agli atleti in gara un appassionato incitamento e il suo affettuoso saluto. Il merito di questa realizzazione va incondizionatamente al Marchese Diego de Sterlich Aliprandi, Presidente della Commissione Sportiva dell'Automobile Club di Teramo, valoroso asso del volante ed autentico abruzzese la cui figura è troppo nota perché vi sia bisogno di illustrarne le doti di sportivo convinto e appassionato, di provetto organizzatore e di animatore entusiastico e volitivo. E' veramente ammirevole l'impegno con cui ogni centro grande e piccolo della regione ha cercato di assecondare i suoi sforzi tesi a creare alla manifestazione una cornice degna della tradizionale ospitalità aprutina. Naturalmente la città di Giulianova non ha voluto essere da meno delle altre consorelle. Anzi nel suo slancio

cordiale, generoso ha desiderato che al concorrente primo arrivato al traguardo giuliese, oltre al premio in denaro, fosse destinato un omaggio che transcendendo l'ormai consueto ed arido motivo delle cifre, ancorché cospicuo parlasse all'ospite un linguaggio di alto significato morale, palesandogli anche i valori spirituali e gli aspetti artistici di questa dolce terra abruzzese, madre feconda di glorie imperiture e di spiriti immortali. E quale omaggio, degno della sua memoria di cui è gelosa custode avrebbe potuto offrire la patria di Gaetano Braga? L'idea brillante e gentile di apprestare una edizione speciale del brano più celebre fra le messe, le romanze, le otto opere e la musica da camera create dal genio musicale del grande concertista di violoncello e compositore giuliese, germogliata nell'animo sensibile e delicato della Marchesa Vecla de Sterlich-Aliprandi, valente ed appassionata artista lirica, è stata accolta con sincero entusiasmo dal sindaco che ne ha chiesta ed ottenuta l'approvazione in sede di assemblea cittadina. E' stato così deliberato di dotare il traguardo giuliese, oltre che della somma di 50.000 lire quale premio in denaro, di una edizione speciale della "Leggenda Valacca" di Gaetano Braga, in ricchissima veste, corredata da una artistica pergamena e completata con note illustrative e immagini fotografiche atte a porre in risalto le multiformi bellezze della "Possillipo d'Abruzzo". Concezione ideale che accomuna le manifestazioni dell'arte e dello sport con accenti di toccante poesia, fondendole ed esaltandole in una sintesi di superamento ov'è

racchiusa l'eterna essenza di lotta e di conquista che urge nell'umanità ansiosa e creatrice. Nulla di più significativo e di maggiormente degno di tale gesto, intimo impulso della semplice anima abruzzese, pratica e sentimentale, egualmente volta a quei problemi del corpo e dello spirito che, tendendo entrambi al perfezionamento della personalità umana, possono ben armonizzarsi in un nobile equilibrio di passioni e di intenti, così come il lamento del violoncello, il più umano degli strumenti musicali, quello che è capace di rendere ogni espressione del sentimento, può ben accordarsi con palpiti di cuori e di motori, avvinti in un supremo anelito di vittoria e di vita".

GIULIO BACHER
DA "IL MESSAGGERO DI ROMA",
MARTEDÌ 14 APRILE 1949.

* * *

Il Marchese de Sterlich sarà ideatore di molte altre manifestazioni in campo motoristico. A Silvi ed a Giulianova in occasione della notte di San Lorenzo, la notte delle stelle cadenti, che cade il 10 agosto, si effettuerà una gara fra i meccanici degli assi del volante che si sfideranno per vedere chi è il più veloce nel cambiare una candela.



Luigi "Gigi" Fagioli

Il 14 settembre 1949 Luigi Fagioli, al quale Diego de Sterlich era legato da antica amicizia, risponde con una lettera all'invito che il Marchese gli aveva rivolto pregandolo di intervenire ad un raduno che si sarebbe dovuto tenere sul Gran Sasso. Nati entrambi nel 1898 avevano duellato in anni ormai lontani nelle competizioni automobilistiche più famose dell'epoca. Anche se il destino li aveva allontanati, erano comunque rimasti sempre amici e questo lo evidenzia il contenuto della lettera di seguito riportata:

Comm. Rag. Luigi Fagioli

OSIMO, LÌ 14 SETTEMBRE 1949

CARO DE STERLICH,

ho molto gradito il Tuo ricordo espressomi con alata parola degna dell'altro Grande Orbo Veggente del-là-Tua terra, del quale però ti manca la chiarezza della grafia.

Ti ringrazio per i tuoi complimenti e ti dico che ho voluto ricominciare da PESCARA non solo per una certa nostalgia a quelle che furono le indimenticabili edizioni della COPPA ACERBO, ma anche per una mia sincera simpatia per le Genti d'Abruzzo che per la verità mi hanno sempre dimostrata schietta "ricordanza".

Sono sulle mosse per raggiungere CATANZARO e partecipare al Circuito detto dei ""2 MARI"", un po'duretto, ma sono fiducioso nelle mie forze e del comportamento della mia OSCA che è un vero gioiello.

Ti faccio invio della richiesta fotografia di questa mia seconda primavera sportiva, assicurandoti di tutta la mia affettuosa fraternità e simpatia per il vecchio brillante antagonista, che tante volte vittoriosamente ha portato il rombo e la possanza dei nuovi mezzi sui più alti valichi e sulle montagne.

Sarebbe stato davvero bello e interessante il Raduno al GRAN SASSO da Te proposto con la squisita sensibilità dell'antico... castellano, e visto che tu insisti per avermi Tuo ospite, non ti nascondo che ciò mi lusinga molto così che subito dopo il mio rientro da Catanzaro verrei ben volentieri a godere qualche ora della Tua fraterna ospitalità resa più sensibile dalla misticità delle altitudini.

Pochi anni dopo (20 giugno 1952), a Monte Carlo, Luigi Fagioli avrebbe perduto la vita a bordo di una Lancia Aurelia B20 durante le prove ufficiali del Gran Premio di Monaco per vetture Gran Turismo.

La scomparsa di Dirce

Dopo la donazione del palazzo avito al Comune di Penne Dirce Cassini e la madre, rimasta vedova, si trasferiranno a Pescara e lì resteranno sino al 1943. Fra il 31 agosto e il 20 settembre di quell'anno la città verrà più volte bombardata dalle fortezze volanti americane. Tremila persone perderanno la vita (secondo altre fonti le vittime saranno seimila). Questo indurrà Dirce Cassini e la madre a rientrare a Penne, dove si stabiliranno in Salita Ronzi al civico 3. Dirce, nata a Mortara il 10 aprile 1897, verrà a mancare l'otto febbraio 1947.

A sinistra Dirce Cassini



L'incontro con Vecla Fumo

Un giorno, passando per una via al centro di Roma, Diego fu attratto da una melodiosa voce femminile, accompagnata dal suono di un pianoforte. Rimase folgorato da quella voce e decise di conoscere la cantante. Cosa che non gli fu difficile. Questo fu il primo incontro fra Diego e Vecla. Ma chi era Vecla Fumo e cosa



In alto Vecla Fumo. In basso Vecla con il cugino Lucio Fumo



ci faceva a Roma? Vecla era la figlia di Don Enrico Fumo originario di Baronissi, nel salernitano, che gestiva il Caffè Tripoli sotto i portici bassi di Teramo. Vecla, cantante lirica, prendeva a Roma lezioni di canto. La sorella Derna era invece una pianista e pittrice. Alla pittura si dedicava anche il fratello minore Nino. La scintilla fra i due era scoccata. Ormai più nulla legava Diego a Dirce Cassini. Particolarmente interessante risulta la testimonianza di Lucio Fumo, ideatore del Pescara Jazz Festival e cugino di Vecla: "Essendo nato per sbaglio dopo 18 anni in una famiglia con 5 figli ero un po' il cocco di tutti, soprattutto delle mie cugine, una insegnante di pianoforte, l'altra soprano, Ada e Vecla che mi facevano mettere i dischi a 78 giri e mi portavano a Roma quando Veclà andava a fare le prove".

* * *

La scomparsa di Dirce Cassini nel febbraio 1947 consentirà a Diego di convolare a nozze (14 agosto 1948) con Vecla Fumo.

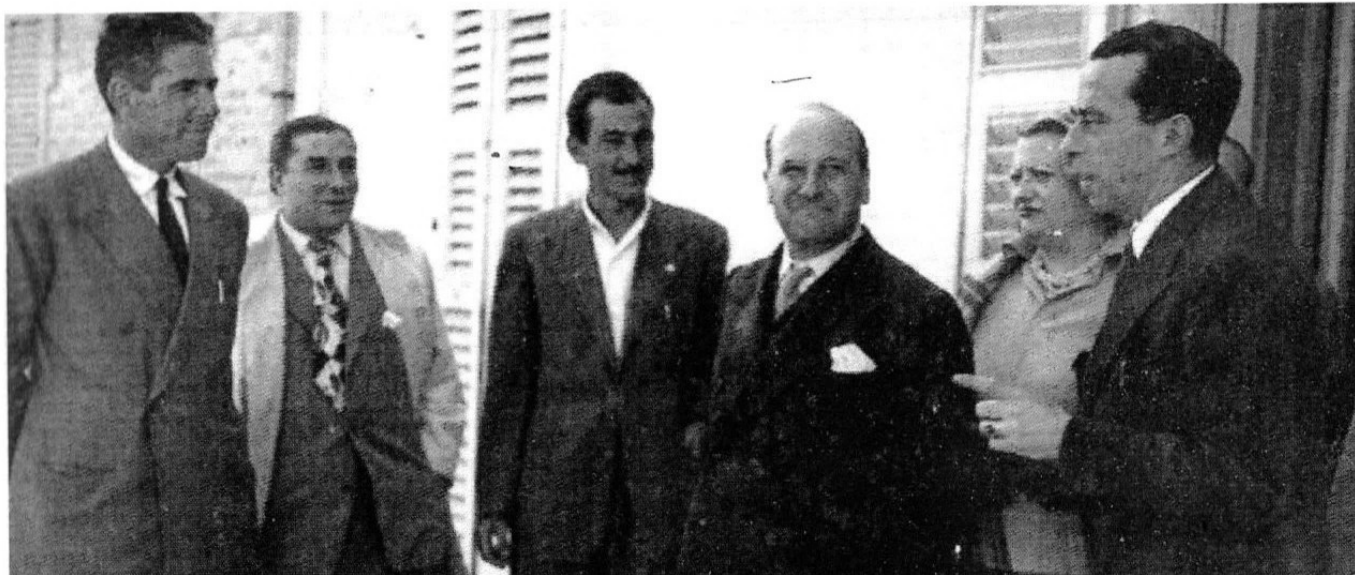
Gli anni Cinquanta e Sessanta

Gli anni del dopo guerra non furono privi di difficoltà d'ogni genere. Diego si spostò insieme alla moglie Vecla in varie località del teramano. Silvi, Atri, Pineto ed infine Teramo. Amava la buona tavola. Nel periodo trascorso a Pineto, un giorno, passando davanti all'abitazione di un vicino avvertì un buon odore provenire dalla cucina. Stavano cucinando una pasta e fagioli. Si complimentò con la cuoca alla quale non sembrò vero offrire al Marchese un assaggio della prelibata cucina. Con grande accortezza fu preparata la pietanza che gli fu consegnata nella propria abitazione. Il Marchese accettò di buon grado ma tenne a precisare che, non potendo sdebitarsi, non avrebbe in seguito potuto accettare una simile cortesia. L'episodio riportato si sarebbe svolto a Pineto in via Nazionale Adriatica 161 dove il Marchese passò l'ultimo decennio di vita.

I suoi modi erano sempre signorili: alle signore riservava il baci mano e riceveva gli amici sempre indossando impeccabilmente la giacca. Dalla sua bocca non fu mai ascoltato un sentimento di rimpianto, un pentimento o un ricordo del suo agiato passato.

A tal proposito merita di essere riportato il ricordo che mi ha fornito poco prima della stampa della monografia il Maresciallo dei Carabinieri Antonio Di Massa, allora in servizio presso la Compagnia CC di Penne: " Erano i primi anni '70 ed ero giunto a Penne da poco tempo. Ebbi l'occasione di conoscere il Marchese de Sterlich il quale, descrivendo la propria vita, affermò queste testuali parole: "Sono stato uno scapestrato, mi sono mangiato tutto. Se tornassi indietro rifarei la stessa cosa".

In basso a destra Diego de Sterlich



Gli anni Settanta

Nell'ultimo periodo della vita, per non pensare sulla compagna Vecla, anche lei afflitta da problemi di salute, il Marchese de Sterlich, a causa del peggioramento degli acciacchi fisici che lo affliggevano preferì ritirarsi nella Casa di Riposo De Benedictis di Teramo.

Particolarmente interessante risulta la testimonianza del giornalista Gianni Gaspari che mi descrisse la figura di Diego de Sterlich nell'ultimo periodo della sua vita.

"Eravamo a metà degli anni '70 del secolo scorso. Nella sede teramana de "Il Messaggero" il pomeriggio trascorreva lentamente, quando il telefono squillò. Gianni Gaspari, giovane giornalista, rispose non immaginando chi c'era all'altro capo del telefono. L'interlocutore presentava una parlata pastosa, fiorita. L'eloquio era scorrevole. Si notava un'inflessione spiccatamente teramana. La persona cercata era assente, ma il colloquio andava avanti. Quello fu il primo contatto con Diego de Sterlich. Nelle settimane successive Gianni

Gaspari più volte ebbe colloqui telefonici con il Marchese. Un giorno i due si incontrarono. Il giovane giornalista si recò a trovarlo presso la Casa di Riposo De Benedictis, di cui era ospite. All'inizio vi si recò quasi ritenendo quella visita come una buona azione. Ma man mano che

lo conosceva era sempre più incuriosito dalla personalità di quell'uomo. Una volta Diego de Sterlich gli rivolse una domanda: "Hai l'automobile?". Il giovane rimase meravigliato da quella richiesta. Con un cenno della testa, annuì. Con il consenso della Direzione della Casa di Riposo, Diego de Sterlich fu autorizza-

to a lasciare l'Istituto ed iniziarono delle uscite pomeridiane. Uscivano in macchina alle ore 14 per rientrare intorno alle 18, orario in cui veniva servita la cena. Il Marchese sceglieva il percorso che probabilmente non era casuale. I luoghi visitati gli erano famigliari, tali da fargli superare la difficoltà che gli derivava da una riduzione del visus. In verità gli acciacchi di salute erano tanti, derivati anche dalla vita



Diego de Sterlich negli anni '60.

che aveva condotto. Durante quelle uscite appariva malinconico, non triste. Non si lamentava mai. Parlava con voce gentile. Gli occhi inseguivano sempre qualcosa. Di tanto in tanto tirava fuori qualche ricordo, qualche ritaglio di giornale, ingiallito dal tempo, nel quale erano descritte le imprese sportive, ormai lontane negli anni. I suoi "figli di carta", così chiamava i giornali e le riviste che gli avevano dedicato pagine intere, subito venivano gelosamente riposti. In una delle uscite pomeridiane con Gianni Gaspari, espresse il desiderio di assaggiare un panino con la porchetta di cui ne mangiò solo metà."

Lunedì 30 agosto 1976 Diego de Sterlich lasciava questa terra.

I necrologi



Diego de Sterlich al centro. Alla sua destra il figlio Guido Verrocchio de Sterlich

Scompare il " marchese volante" della bella epoque

Diego de Sterlich Aliprandi non è più. Quasi d'improvviso il marchese de Sterlich è scomparso a Teramo dove era venuto a vivere da qualche anno insieme con la consorte Vecla Fumo. Diego de Sterlich aveva compiuto da poco 78 anni, essendo nato a Castellammare Adriatico il 13 agosto 1898. I funerali si svolgeranno nella mattinata di domani martedì. Alla vedova signora Vecla le condoglianze del nostro giornale. Lo chiamavano il marchese volante ai bei tempi delle Caretere, quando Diego de Sterlich riempiva il bel mondo, la belle époque, quel fantasmagorico scenario tra l'irreale e il fantastico, tra la miseria di popoli ancora nel guscio delle prepotenze altrui e la nobiltà di uomini votati all'esaltazione della vita, in un alone di decadentismo romantico che in letteratura diventerà "dannunzianesimo". L'Europa del primo Novecento, col suo retaggio di corti, di cortigiani, di teste impennacchiate, di gaudenti con la voglia matta di vivere paganamente, nell'ebbrezza quasi fosse l'unica ricetta per congelare il mondo, per



frenare i sintomi sempre più prepotenti di capovolgimenti sociali imminenti. In tanto pianeta Don Diego ci si trovò beatamente e non perché fosse un sopportato o l'ultimo prodotto del

"nuovoricchismo" maturato sulla scia della nascente macchina industriale, come del resto è avvenuto puntualmente anche nell'ultimo dopoguerra. Discendente di famiglia nobilissima, di sangue blu come si diceva allora, Diego de Sterlich della nobiltà è stato il perfetto alferez, come dicono gli spagnoli. Giovane, aitante, ricco da non conoscere i confini delle sue terre Don Diego fece quello che il suo mondo gli imponeva: vita splendida salotti a Roma, a Parigi, ovunque ci fosse aria di bel mondo, le corse sui cavalli poi

sulle prime automobili. Le macchine furono la passione più grande per de Sterlich a tal punto da diventare un campione ovunque acclamato e osannato, a Monaco, a Monza, ovunque. Anche se le corse incidevano sul patrimonio di casa de Sterlich, destinato a dissanguarsi, a sbriciolarsi, a svanire sotto i colpi di una vita

che, quasi per codice cavalleresco, non contemplava il lavoro, quello inteso de vulgari eloquentia. Scrivere la storia di Diego de Sterlich non sarebbe impresa da poco, ma varrebbe la pena di tentare, sulla scorta dei racconti che il "marchese volante" ogni tanto faceva nei momenti di intimità, magari dopo aver rivisto la pagina ingiallita di un giornale d'epoca che, immancabilmente, aveva riservato almeno un trafiletto alle avventure salottiere o stradali di Don Diego. Certo alla fine le pagine della Don Diego story si chiuderebbero con la struggente malinconia di un uomo che pian piano ha visto crollare intorno a sé il suo mondo, anche quello che gli offriva agi e ricchezze. Ma senza dubbio sarebbe pure la pagina didascalicamente più valida che esalterebbe la nobiltà di un nobile -e non è né anaculuto né dissonanza- signore svolazzante nella sfortuna così come lo fu nella fortuna.

"IL MESSAGGERO" (ABRUZZO) , 30 AGOSTO 1976

È morto Diego de sterlich

È morto ieri mattina a Teramo il marchese Diego de Sterlich Aliprandi, campione automobilistico internazionale degli anni Venti. Nato a Pescara nel 1898, fu uno dei personaggi italiani più in vista nella prima metà del secolo. Uomo geniale ed estroso, munifico e generosissimo de Sterlich balzo alla notorietà nell'immediato dopoguerra per le sue imprese sportive che lo imposero come una delle colonne dell'allora nascente automobilismo sportivo. Tra il 1922 e il 1925 vinse numerose corse tra cui il Gran Premio di Monaco, gara internazionale in salita. E' stato anche uno dei fondatori dell'autodromo di Monza.

IL TEMPO (ABRUZZO) 31 AGOSTO 1976



Diego de Sterlich in età avanzata

Colui che fu l'uomo più ricco d'Abruzzo

Colui che fu l'uomo più ricco d'Abruzzo Diego de Sterlich è morto, nel crepuscolo di una dignitosa povertà. Con lui scompare un protagonista d'altri tempi, che con le mani bucate ha plasmato un mito dell'umana generosità. Si sono svolti ieri a Teramo i funerali del Marchese Diego de Sterlich Aliprandi, campione automobilistico internazionale degli anni Venti, spentosi lunedì mattina all'età di 78 anni. Alla cerimonia funebre sono intervenuti diversi esponenti del mondo automobilistico italiano, tra cui dirigenti e tecnici della Maserati, casa che ha avuto in de Sterlich uno dei primi campioni. I protagonisti si dividono solitamente in tre categorie: quelli che parlano subito e sempre di ciò che hanno fatto, visto e vissuto, quelli che ne parlano a distanza di tempo, quelli che non vogliono parlarne. Diego de Sterlich apparteneva alla terza categoria, amava poco ricordare il passato al quale era comunque legatissimo, chiudendosi spesso in un riserbo che poteva sembrare sdegnoso ma che era forse un modo di esprimere un segreto pudore. Preferiva invece pensare al domani divorato da una inappagabile e inappagata ansia di futuro. E anche per questo che nonostante i 78 anni e gli acciacchi da tempo noti la sua morte ci ha colti un po' di sorpresa, perché a dispetto dell'età e della malattia de Sterlich era riuscito

a non far immaginare l'evento come una cosa probabile e vicina, esorcizzando la vecchiaia e la povertà nella quale era caduto dopo una ricchezza leggendaria, con un inesausto bisogno di fare, di leggere, di scrivere, di inventare e di promuovere iniziative con uno slancio incredibile per un ottantenne duramente minato nel fisico, tuttavia sostenuto da quell'ottimismo della volontà che in lui ha sempre soffocato il pessimismo della ragione. Ai giovani il suo nome oggi dice poco o nulla, ai padri e soprattutto ai nonni risuona invece con un'eco mitica.

Figlio unico di una nobilissima famiglia considerata ai primi del secolo la più ricca d'Abruzzo de Sterlich si fece subito notare per una maniera di vivere che allora non doveva apparire troppo normale. Geniale ed estroverso, eccentrico e generosissimo, bizzarro e avventuroso, il Marchese non ubbidiva alle leggi e seguiva invece l'istinto. Sceglieva i luoghi e le persone da frequentare, senza farseli imporre e spendeva denaro senza alcun freno. Era capace di regalare case o terreni a persone conosciute da pochi minuti e di alzarsi a mezzanotte per andare a prendere con un amico il caffè a Roma. Questo suo spirito irrequieto e ribelle non poteva tenerlo lontano dallo sport. Dopo un approccio con le corse di cavalli trovò il suo

grande amore nell'allora nascente automobilismo sportivo, del quale divenne in poco tempo una delle colonne aggiudicandosi dal '22 al '24 prestigiose competizioni internazionali. Nel '25 per salvare la Maserati da una situazione difficilissima non esitò a giocarsi tremila ettari di terra, ettari oltretutto che nemmeno conosceva. Una volta sulla Tiburtina finì con l'auto in un campo rovinando diverse piante. Ai contadini risarcì subito la somma da consegnare al proprietario del terreno, e quando li sentì dire che quei soldi dovevano essere portati al Marchese de Sterlich nemmeno si presentò. Le sue mani sono state sempre bucate. Prima, durante e dopo la seconda guerra mondiale ha continuato a regalare e a donare. Tutti i suoi palazzi sono finiti così ad amministrazioni comunali, ad enti e ad istituti di beneficenza. Ma di questi episodi e di tutti gli altri anche più famosi che hanno caratterizzato la sua intensa vita, de Sterlich, come dicevamo, non voleva parlare. Nemmeno per trovare in qualche modo un risarcimento ora che la vita, per il suo atto finale, gli aveva crudelmente riservato la stagione più dolorosa. E ancora oggi non esitava a privarsi delle ultime briciole che gli restavano, fosse una caramella, una sigaretta o una bottiglia di vino, per offrirle al primo venuto, forse anche per sfuggire all'inevitabile ricatto della pietà di chi, dopo averne magari sentito tanto parlare, lo vedeva ora così vecchio e così dimesso.

Ma è proprio in questo difficile crepuscolo che de Sterlich ha forse evidenziato meglio la sua origine nobiliare, il suo sangue blu, calandosi con filosofia in una realtà diversa, accettando la povertà dopo il lusso e continuando a guardare la vita con immutata fiducia. Chi scrive ha avuto modo recentemente di frequentarlo spesso e ha potuto raccogliergli gli ultimi umori e gli ultimi giudizi. Parlava con una voce gentile, mentre i suoi occhi vispi inseguivano sempre qualcosa, attraversati dall'alto di una arguta ironia temperata dalla comprensione e da una umanità senza confini. Diceva che la sua vita era una miniera da scavare, ma sarebbe stato altresì uno scavo nel tempo e questo non lo entusiasmava. Solo raramente dalla nebbia del passato emergeva qualche ricordo. Solo di rado Il Marchese tirava fuori qualche ritaglio ingiallito dei giornali dell'epoca che parlavano delle sue imprese. Ma era solo un attimo il ritaglio tornava al suo posto e lui riprendeva i fili del monologo interrotto. Diceva che dalla vita bisogna prendere il massimo, ma bisogna restituire almeno il 95%. Lui forse ha restituito anche qualcosa di più. Ecco come, dopo aver perduto tutto ciò che aveva Diego de Sterlich ha potuto chiudere in largo attivo il suo bilancio ideale.

IL MESSAGGERO (ABRUZZO)
MERCOLEDÌ 1 SETTEMBRE 1976

Ricordo di Diego de Sterlich

Sette comuni italiani onorano la memoria del marchese Diego de Sterlich Aliprandi scomparso recentemente a Teramo fra il compianto ed il cordoglio di quanti gli furono amici. Diego de sterlich era una figura popolarissima in Abruzzo ma anche negli ambienti nazionali dello Sport e della cultura. Si era fatto notare per le eccezionali doti di gentiluomo e di sportivo uomo. Di nobilissime tradizioni familiari, era dotato di grande sensibilità ed in ogni occasione rivelava un eccezionale calore umano, doti che facevano di Diego de Sterlich un amabile conversatore e un amico di tutti. Un tempo fra gli uomini più facoltosi e ricchi d'Abruzzo, ha speso tutte le sue sostanze per soccorrere i bisognosi, mettendo buona parte dei beni a disposizione di enti ed amministrazioni al servizio delle popolazioni. Alcuni di questi comuni: Silvi, Atri, Pineto, Nocciano, Teramo, Cermignano ed Aosta hanno preso l'iniziativa per ricordare ed onorare la figura dell'illustre scomparso. Giovedì 30 settembre alle ore 18 una messa è stata celebrata nella cattedrale di Penne. Presenti i rappresentanti dei comuni



elencati con il relativo Gonfalone. Da Milano con altri familiari è intervenuto il figlio Guido de Sterlich. Altro particolare significativo, la Maserati ha inviato alla cerimonia una propria delegazione per rendere onore ad uno sportivo che ha scritto pagine di grande significato nella storia della famosa casa automobilistica. Diego de Sterlich è stato anche un campione automobilistico, non c'è sportivo che non lo sappia, quando l'automobilismo era più è meglio di oggi.

"LA GAZZETTA DI TERAMO"
DEL 3 OTTOBRE 1976

* * *

Con la scomparsa del marchese Diego de sterlich Aliprandi l'Abruzzo perde ... un pioniere dell'automobilismo.

La recente scomparsa assai compianta del Marchese Diego de sterlich Aliprandi non poteva non destare fra quanti lo conobbero, ne hanno sentito parlare, il ricordo di quel tempo che fu e che oggi non è più. "Le donne, i cavalieri, l'arme, gli amori, le cortesie, l'audaci

imprese ...". Egli fu veramente uno spirito curioso, bizzarro, fantasioso e talora non privo di un pizzico di ironia ben mirata e centrata. Un carattere ardito ed impetuoso, un animo aperto e sensibile, signore di razza, si dimostrò un ospite largo e squisito in quel suo palazzo a Penne, ricco di tante cose preziose dell'antico nobile Casato che egli donò poi con uno dei suoi magnanimi gesti alla Città Natale, disperdendo così via via la ricchezza avita. Gentleman autentico insieme ad altri come lui, Giovanni Spinozzi, Alberto Guerrieri, Domenico Ponno, il Marchese de Felice, il Barone Gianni Casamarte, il Commendator Sabucchi, il Marchese Castiglione, il Principe di Forino, Gustavo de Landerset, Giovanni Crescenzi, Bucco etc. potè dare sfogo alla sua passione per le automobili, di cui può considerarsi a ragione un vero pioniere. Tutti ricordano le sue ardimentose prove in questo campo, dalla Coppa Acerbo, alla Coppa Abruzzo, alla Coppa di Natale, alla Teramo - Civitella del Tronto ed a tutte le altre competizioni del genere che si svolgevano nella nostra penisola. Si mostrò audace, smagliante, pieno di amore e di impeto, attaccante, tenace ed agguerrito fino al più temerario comportamento. Vibrante e spasimante sui motori roventi (ricordate la sua Itala sul circuito di Castellammare Adriatico), tutto nervi e scatti, ma tuttavia sempre altrettanto virtuoso e preciso nella guida. Nel maggio 1924 fu uno di quelli che fondarono l'Automobile Club d'Abruzzo che raggruppava le tre province di Teramo, dell'Aquila e di

Chieti e che appena ad un mese di distanza dalla sua costituzione, già poteva cimentarsi lodevolmente e positivamente nell'organizzazione della prima Coppa Acerbo, gara internazionale di velocità su circuito chiuso, ideata e propugnata dal benemerito Gr. Uff. Giovanni Spinozzi, primo presidente dell'Automobile Club di Teramo, il quale vi profuse la sua specifica competenza, la sua infaticabile attività, i suoi stessi mezzi, e patrocinata, in quella prima edizione, dalle maggiori personalità dell'Automobile Club di Roma, il senatore Gallenga, il senatore Principe Potenziani, il Commendator Tullio Leonardi, il Cavaliere Lezzi. Intorno al Marchese de Sterlich si riunirono in quella occasione i più noti ed acclamati assi del volante: Campari, Brilli Peri, Materassi, Borzacchini, Luigi Spinozzi, il Conte scarfiotti, etc. Veramente quella corsa acquistò subito rinomanza nazionale ed internazionale, ponendosi a buon diritto accanto alle maggiori, come il Circuito di Monza e la Targa Florio. Fu anche impresa del nostro de Sterlich e dei suoi amici già citati l'istituzione della Coppa Abruzzo, gara di regolarità sullo stesso circuito e delle altre due corse minori in salita, la Coppa di Natale, sul percorso Loreto Aprutino - Penne e la Teramo - Civitella del Tronto, sorrette entrambe dalla più viva simpatia del pubblico e dallo spontaneo entusiastico concorso dei migliori campioni dell'automobile. Si noti che la provincia di Teramo, a quell'epoca, era già assunta fortunatamente alla rinomanza di centro qualificato e trainante della regione nel settore motoristico,

ne è testimonianza sicura ed incontrovertibile la creazione della Società Per Azioni Abruzzo, benemerita sotto ogni aspetto nello sviluppo dei trasporti e dell'Industria meccanica in tutta la zona. Giovanni Spinozzi ne fu il promotore e il presidente per tutta la durata 25ennale, stabilita nello Statuto. Tutti gli riconoscono ormai questo non piccolo merito. Fu a seguito e per effetto dell'indovinata iniziativa, testé ricordata, che Giovanni Spinozzi poté offrire lavoro a tanti autisti e operai, assicurando pane alle loro famiglie, determinando altresì in tal modo la formazione in loco di quei bravi tecnici che furono vanto dell'impresa e che hanno fatto scuola alle più giovani maestranze, specializzate nel campo, venute più tardi. Non sembri inopportuno ed arbitrario avere accomunato in questi che sono i nostri ricordi, al nome di Diego de Sterlich quello di Giovanni Spinozzi. La figura del nobile de Sterlich, ora scomparso, sta, nel quadro tracciato viva ed intera: quella cioè dell'appassionato e generoso sportivo, del pilota di conclamata fama, del sostenitore convinto e munifico dell'automobile e delle sue fortune.

RANIERI CERVINI

"IL CRUSCOTTO",

periodico edito da

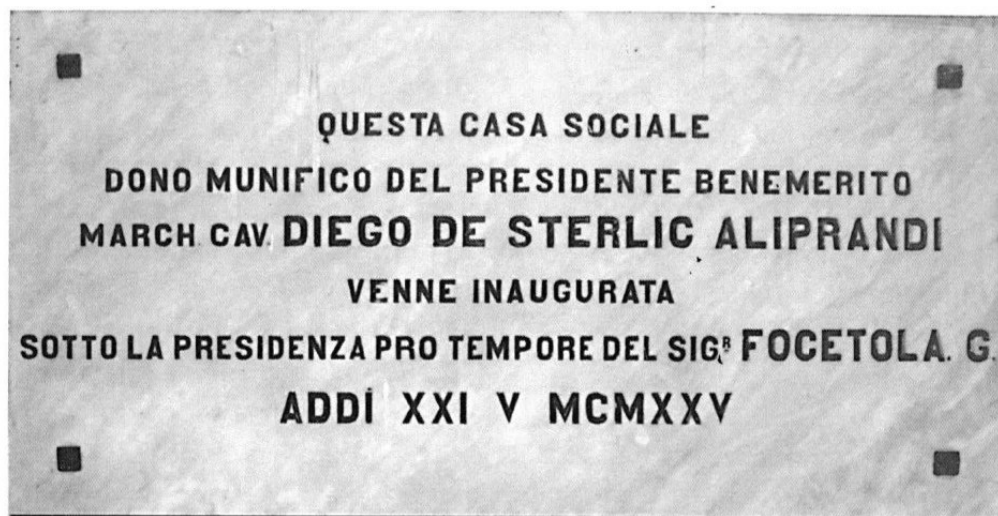
AUTOMOBILE CLUB DI TERAMO

- DICEMBRE 1976 N° 5

Primo anniversario

Nel primo anniversario dalla scomparsa molte furono le iniziative messe in atto per ricordare il Marchese Diego de Sterlich. A Penne la commemorazione dello scomparso fu curata dalla Società Operaia di Mutuo Soccorso, presieduta dal ragionier Nino Zivelli. All'evento parteciparono gli Automobile Club delle quattro province, il costruttore e

pilota teramano Berardo taraschi e la Maserati rappresentata da Guerino Bertocchi e da Ermanno Cozza. Intervennero inoltre alcuni collaudatori che guidarono due bolidi della Casa. L'evento trovò ampio spazio sui quotidiani allora maggiormente diffusi in Abruzzo: Il Tempo ed Il Messaggero.



Lapide posta nei locali della Società Operaia di Mutuo Soccorso di Penne del 1925

Il Marchese de Sterlich Aliprandi

Una cerimonia a Penne per onorare un campione.

Teramo 14 ottobre. A Penne domenica 16 ottobre sarà ricordato con una cerimonia solenne il Marchese Diego de Sterlich Aliprandi. Così il programma: alle ore 10 nei locali della Società Operaia di Mutuo Soccorso Diego de Sterlich Aliprandi di Penne il consiglio di amministrazione con i 500 soci offriranno un ricevimento alle autorità e rappresentanti della stampa, alle quattro delegazioni provinciali ACI della regione e alla delegazione della scuderia Maserati che per onorare il loro campione interverrà con il capo collaudatore ingegner commendator Bertocchi, il dottor Cozza, capo ufficio stampa, accompagnati da due collaudatori in uniforme che piloteranno due Maserati. Alle 10:30 il Cappellano della società celebrerà una messa in suffragio dello scomparso Marchese Diego de Sterlich

Aliprandi nel salone della sede sociale dove è stato allestito un altare ai lati del quale si disporranno le bandiere del Comune di Penne e quella della Società Operaia di Mutuo Soccorso e come alfieri d'onore ci saranno i due collaudatori della scuderia Maserati. Alle 11:00 il presidente della società ragioniere Nino Zivelli saluterà gli intervenuti e quindi il professor Pietro Di Pierdomenico commemorerà la figura del Marchese Diego de Sterlich Aliprandi e illustrerà la storia della centenaria Società Operaia di Mutuo Soccorso che ha avuto l'onore di avere tra i suoi presidenti onorari il Generale Giuseppe Garibaldi, il Barone Diego Aliprandi, fondatore del sodalizio ed il marchese Diego de Sterlich Aliprandi.

DA "IL TEMPO" (D'ABRUZZO)
14 OTTOBRE 1977

Ricordato a Penne il "grande" de Sterlich

Per iniziativa della Società Operaia di Mutuo Soccorso si è svolta ieri a Penne una cerimonia commemorativa dello scomparso Presidente Benemerito della società stessa Diego de Sterlich Aliprandi, alla quale hanno partecipato i soci del sodalizio, autorità pubbliche, familiari dello scomparso tra cui il figlio Guido e la vedova Vecla de Sterlich-Fumo; alla cerimonia hanno altresì partecipato anche delegazioni dei quattro Automobile Club d'Abruzzo. Allo scomparso, figura indimenticabile del pionierismo sportivo automobilistico e munifico donatore di beni propri, anche verso la città di Penne, dalla civica amministrazione è stata intitolata, con recente delibera, una strada cittadina. La manifestazione ha avuto inizio nei locali della Società Operaia dove, dopo il ricevimento delle autorità, dei rappresentanti della stampa e delle quattro delegazioni ACI di Pescara, Teramo, Chieti e L'Aquila è stata celebrata una messa in suffragio dello scomparso. Successivamente il Presidente della Società Operaia, Commendatore ragioniere Nino Zivelli ha parlato della Società stessa mettendo in risalto gli elevati valori umani e sociali dell'istituzione che l'anno scorso ha celebrato il suo primo centenario ed ha avuto quale pri-

mo Presidente Onorario Giuseppe Garibaldi. Il professor Pietro Di Pierdomenico ha quindi commemorato la figura dello scomparso Diego de Sterlich Aliprandi; successivamente è stato letto il verbale di nomina a nuovo Presidente Benemerito del sodalizio di Guido de Sterlich Aliprandi, figlio dello scomparso e di Presidente Onorario della istituenda Pagella d'Oro per i figli dei soci della Società Operaia del Marchese Diego, nipote dell'ex campione. Guido e Diego de Sterlich hanno, da parte loro, donato alla società rispettivamente il primo tre quadri dell'insigne pittore Ernani Di Boscio, il secondo un disegno per la istituenda Pagella d'Oro. Medaglie ricordo dell'avvenimento sono state consegnate alle quattro delegazioni ACI ed ai giornalisti. Infine, dopo una rievocazione da parte dello sportivo teramano Berardo Taraschi, della figura di de Sterlich, che fu uno dei fondatori del primo Automobile Club d'Abruzzo -quello di Teramo- il sindaco di Penne, Celestino Cantagallo ha proceduto alla cerimonia inaugurale di intitolazione della strada allo scomparso.

DA "IL MESSAGGERO" (ABRUZZO)
DEL 17 OTTOBRE 1977

Commemorazione del Marchese Diego de Sterlich Aliprandi tenuta dal Cav. Berardo Taraschi

Gentili signore, autorità e cari soci, ringrazio il nostro presidente che mi ha dato l'opportunità di commemorare il grande pioniere dell'automobilismo abruzzese e uno dei fondatori del primo Automobile Club d'Abruzzo: Marchese Diego de Sterlich Aliprandi. Ai giovani ci piace ricordare che l'Automobile Club d'Abruzzo nacque nella nostra città (Teramo) e fu il secondo dopo quello di Torino. Parlare di questo grosso personaggio non è impresa facile. Il compito che mi è stato affidato presenta delle difficoltà per la poliedrica personalità del compianto Marchese de Sterlich. Sento il dovere di ringraziare gli amici giornalisti Gianni Gaspari e Franco D'Ignazio che, con le loro ricerche, hanno agevolato il mio compito. Oltre che per le sue famose ricchezze e per i tanto disparati episodi che hanno costellato la sua lunga vita Diego de Sterlich è noto in particolare per la sua attività sportiva automobilistica. C'è subito da dire che questa attività è forse emblematica della sua concezione di vita che, a ben guardare, è stata un po' tutta una sfida. Nel senso che de Sterlich ha sfidato non soltanto le ostiche strade di salita ma anche le possibilità stesse di una macchina da corsa di quei tempi pionieristici. Figlio unico di una nobilissima famiglia, de Sterlich si fece subito notare per una maniera di vita che allora non doveva apparire troppo normale: geniale ed estroverso, eccentrico e generosissimo, bizzarro ed avventuroso il Marchese non ubbidiva

alle leggi e seguiva invece l'istinto. Sceglieva i luoghi e le persone da frequentare senza farseli imporre e spendeva denaro senza alcun freno al punto che era capace di generosi atti verso amici e conoscenti, di alzarsi a mezzanotte per andare a prendere in compagnia il caffè a Roma, quando il viaggio a Roma in quei tempi, sia per le strade, sia per i mezzi era per se stesso un'eccezionale impresa. Questo suo spirito irrequieto e ribelle non poteva tenerlo lontano dallo sport. Dopo un approccio con le corse di cavalli trovò il suo grande amore nell'allora nascente automobilismo sportivo del quale divenne in poco tempo una delle colonne aggiudicandosi dal 22 al 24 prestigiose competizioni internazionali. Tutti ricordano la sua incredibile audacia da qualcuno definita anche un po' spericolata. Sfidò insomma lo sport e successivamente pure la guerra in quel difficile periodo. Tenne più che mai fede a se stesso continuando a donare ed a regalare. Ha donato ed ha regalato tanto che poi ha finito con il ritrovarsi quasi senza niente. A poco a poco ha perduto tutto, affrontando la stagione più dura della vita senza avere nulla delle sue enormi proprietà, ma in compenso con un'enorme ricchezza umana. E' stata questa la sua ultima sfida. Ed è stata la sua vittoria più bella. Con la sua filosofia, la sua generosità, la sua superiorità morale ha guardato in faccia la vecchiaia e la morte con coraggioso atteggiamento. Ha vinto la mor-

te perché fino all'ultimo ha pensato ad altro, ha fatto sempre progetti, ha inventato sempre qualcosa: come se dovesse ancora vivere per tanto tempo. Insomma de Sterlich ci ha lasciato una lezione esemplare, una lezione di cui dobbiamo essergli grati, una lezione che ci dice come la vita vada presa, per quello che è e vada vissuta cercando di non dimenticare l'amicizia, la generosità, la fantasia. Questa dunque la vita di de Sterlich. Una vita costellata di tantissimi episodi anche dei più curiosi, dei quali in questa sede ne ricordiamo alcuni. Se il Verga per descrivere l'opulenza ha dovuto far ricorso agli sterminati possedimenti dei Mazzarò, della Piana di Lentini, l'abruzzese ha trovato facile accostare la fantasia delle ricchezze del Signore d'Abruzzo Diego Aliprandi de Sterlich:... poi signore si sentiva nel senso più pieno della accezione. Egli era proprietario di numerosi terreni che si estendevano dalle campagne romane fino a quelle abruzzesi e sulla costa adriatica. Di tutti quei beni capitava che lo stesso Marchese ne ignorasse spesso la proprietà. Nel 1925 per salvare la casa automobilistica Maserati, già allora alle prese con una situazione finanziaria difficilissima, Diego de Sterlich intervenne con un cospicuo aiuto. Fu pure uno dei fondatori dell'autodromo di Monza. Le sue gesta, tra la fantasia e la realtà, sono ricordate anche in campi diversi da quelli sportivi. Ogni suo atto rispecchiava la sua grande personalità. Come per esempio si racconta che, non alieno alla bellezza femminile, una volta avesse affittato un intero albergo per ospitare una diva dell'epoca, dando festeggiamenti ai quali partecipava la cosiddetta Roma bene, ambiente dove era molto stimato. Fu in

quell'anno che la Domenica del Corriere dedicò al Marchese Aliprandi de Sterlich una copertina con la tavola di Walter Molino, poiché il pilota abruzzese, già assai noto negli ambienti mondani dell'intera Europa, venne ritenuto il personaggio dell'anno. Attorno agli anni trenta viaggiando verso casa a bordo di una nuova fiammante Diatto, al Marchese capitò di capottare in un campo di grano mentre percorreva la Tiburtina Valeria. La fortuna volle che se la cavasse senza ferite, l'auto invece finì completamente distrutta dalle fiamme. L'incendio ebbe ad interessare pure alcuni covoni di grano. Sul luogo dell'incidente si portarono presto alcuni contadini per i soccorsi che il caso richiedeva. Fu a costoro che il Marchese chiese chi fosse il proprietario della terra, poiché era sua intenzione risarcirlo dei danni arrecati. Come risposta si sentì dire che quello era uno dei tanti feudi che appartenevano ad un tale Marchese Diego de Sterlich Aliprandi. Viaggiava continuamente per tutta l'Europa per appagare la sua sete di avventura e per allungare la sua schiera di amicizie particolarmente nell'ambito sportivo e mondano. La passione per lo sport, soprattutto per le vicende automobilistiche, portava il Marchese anche negli ultimi tempi ad intervenire sui vari argomenti. Così all'indomani di una qualche competizione o in occasione di una qualche polemica, egli telegraficamente o per telefono si rivolgeva ai direttori dei quotidiani (molti lo conoscevano e lo stimavano) per dire la sua. Spesso era una nota che sapeva di ricordi e di estrema gentilezza. Comunque ogni minimo punto era buono perché il marchese potesse inserirsi con il suo linguaggio colorito ed eccentrico a sottolinea-

re la sua verde passione. Negli ultimi tempi pur non disponendo ormai delle antiche ricchezze, gli capitava di fare qualche acquisto per un suo conoscente, magari un pacchetto di sigarette. Delle diecimila lire date al venditore non pretendeva nemmeno il resto. Anche in queste circostanze ha intrattenuto sempre contatti epistolari con amici e conoscenti. Ogni sua lettera che molti di noi hanno ricevuto portava netta l'impronta della genialità. Io conservo alcune di queste lettere dove applicava un timbro recante la seguente dicitura: Diego Aliprandi de Sterlich erborista, poeta, inventore, corridore automobilista. Personalmente ho avuto frequenti contatti con il Marchese. Frugando nella memoria ricordo che negli anni '36-'37-'38, cioè ben 40 anni fa, il Marchese dopo aver smesso l'attività sportiva si era trasferito a Pesaro. In quegli anni io svolgevo la mia attività sportiva con le moto Benelli che si fabbricavano a Pesaro. In quella bella cittadina marchigiana incontravo il Marchese ed un altro grande corridore, il buono e caro Gigi Fagioli che in quel periodo correva per la Mercedes ed in così eletta compagnia ho trascorso delle belle serate parlando naturalmente di corse. Dopo la parentesi bellica ritrovai il Marchese a Teramo dove nel frattempo si era stabilito. Nel 1946 iniziai nella mia officina la costruzione delle prime auto da corsa ed il Marchese mi veniva



Il costruttore-pilota Berardo Taraschi

costantemente a trovare e mi incoraggiava in quella ardua impresa nella quale avevo riposto tutta la mia passione sportiva. Ultimata la prima vettura da corsa sorse il problema del nome ed il Marchese sempre fervido di idee mi consigliò il nome Urania, cioè il nome di una stella che era stata scoperta dall'osservatorio Colle Urania di Teramo. Io aderii con piacere alla sua idea e fu così che le mie prime

auto si chiamarono Urania. Molti soci dell'Automobile Club di Teramo hanno avuto modo di conoscere ed apprezzare le grandi doti sportive oltre che umane del Marchese de Sterlich. Penso di interpretare in questa circostanza il pensiero dell'assemblea esprimendo ai suoi familiari ed amici carissimi il profondo cordoglio del nostro sodalizio a lui tanto caro. Chiudo questa brevissima commemorazione con la convinzione di aver appena sfiorato piccolissimi episodi di una vita così intensamente vissuta. Per inquadrare meglio la vita di questo grosso

personaggio bisognerebbe fare ricorso alla penna di uno scrittore di fama. Per i suoi immensi possedimenti liquefatti egli non aveva grossi rimpianti. "Sono rimasto così-diceva spesso- ma mi basta l'aver vissuto una vita tanto intensa come meglio non avrei potuto".

CAVALIER BERARDO TARASCHI

Un ricordo del Marchese de Sterlich

Un anno dopo la scomparsa del Marchese de Sterlich, a Teramo, su un foglio locale veniva pubblicato un articolo del giornalista Gianni Gaspari. L'autore era in grado di fare una perfetta sintesi della vicenda umana e sportiva di un personaggio che, dagli sfarzi che gli erano derivati dal rango e dalle immense disponibilità economiche, aveva poi vissuto con dignità un'esistenza non priva di difficoltà d'ogni genere.

RICORDO DI DIEGO DE STERLICH

I protagonisti si dividono solitamente in tre categorie, quelli che parlano subito e sempre di ciò che hanno fatto, visto e vissuto; quelli che ne parlano a distanza di tempo; quelli che non ne vogliono parlare. Diego de Sterlich apparteneva alla terza categoria: amava poco ricordare il passato, al quale era comunque legatissimo, chiudendosi spesso in un riserbo che poteva apparire sdegnoso, ma che era forse un modo di esprimere un segreto pudore; e anche per questo, e nonostante i 78 anni e gli acciacchi da tempo noti, la sua morte un anno fa ci colse un po' di sorpresa, perché a dispetto dell'età e della malattia de Sterlich era riuscito a far immaginare l'evento come una cosa probabile e vicina, esorcizzando la vecchiaia (e

la povertà nella quale era caduto dopo una ricchezza leggendaria) con un inesausto bisogno di fare, di leggere, di scrivere, di inventare, di promuovere iniziative con uno slancio incredibile per un ottantenne duramente minato nel fisico; malato e tuttavia sostenuto da quello ottimismo che in lui ha sempre soffocato il pessimismo della ragione. Fra i giovani oggi il suo nome dice poco o nulla; ai padri e soprattutto ai nonni risuona invece con una eco mitica. Figlio unico di una nobilissima famiglia, considerata all'inizio del secolo la più ricca d'Abruzzo, de Sterlich si fece subito notare per una maniera di vivere che allora non doveva apparire troppo normale; geniale, generoso, eccentrico, estroverso, bizzarro ed avventuroso, de Sterlich non ubbidiva alle leggi, ma seguiva l'istinto, sceglieva i luoghi e le persone da frequentare, senza farseli imporre e spendeva denaro senza alcun freno. Era capace di regalare case o terreni a persone conosciute da pochi minuti e di alzarsi magari a mezzanotte per andare a prendere un caffè a Roma. Questo suo spirito irrequieto e ribelle non poteva tenerlo lontano dallo sport: dopo un approccio con le corse dei cavalli, trovò il suo grande amore nell'allora nascente automobilismo sportivo, del quale divenne in poco tempo una delle colonne, agguadandosi dal '22 al '24 prestigiose com-

petizioni internazionali. Nel '25 per salvare la Maserati da una situazione difficilissima, non esitò a giocarsi 3000 ettari di terreno. Ettari, oltretutto, che nemmeno conosceva. Una volta, sulla Tiburtina, finì con l'auto in un campo rovinando diverse piante, ai contadini volle risarcire subito la somma da consegnare al proprietario del terreno per il danno provocato e quando sentì dire che i soldi dovevano essere portati al Marchese de Sterlich nemmeno si presentò. Le sue mani sono state sempre bucate. Prima, durante e dopo la guerra ha continuato a regalare e a donare: tutti i suoi palazzi sono finiti così ad amministrazioni comunali, ad enti e ad istituti di beneficenza. Di questi episodi e di tutti gli altri, anche più famosi, che hanno punteggiato la sua esistenza de Sterlich, come dicevamo, non voleva parlare, nemmeno per trovarvi in qualche modo un risarcimento ora che la vita, per l'atto finale, gli aveva crudelmente riservato la stagione più dolorosa. Anche nei suoi ultimi anni non esitava a privarsi delle ultime briciole che gli restavano, fossero una caramella, due sigarette o una bottiglia di vino, per offrirle al primo venuto, forse anche per sfuggire all'inevitabile ricatto della pietà di chi, dopo averne sentito tanto parlare, lo vedeva ora così vecchio e dimesso. Ma è proprio in questo difficile crepuscolo che de Sterlich ha

forse e meglio rivelato la sua origine nobiliare, il suo sangue blu, accettando la povertà dopo il lusso, continuando a guardare l'orizzonte con immutata fiducia, calandosi con filosofia in una realtà diversa. Nei mesi che hanno preceduto la sua fine, abbiamo avuto modo di frequentarlo spesso, raccogliendone gli ultimi umori e gli ultimi giudizi. Parlava con una voce gentile, mentre gli occhi vispi inseguivano sempre qualcosa, attraversati dal lampo di una arguta ironia temperata dalla comprensione e da una umanità senza confini. Diceva che la sua vita era una miniera da scavare, ma sarebbe stato altresì uno scavo nel tempo, e questo non l'ho entusiasmava. Solo di rado dalla nebbia del passato tirava fuori qualche ricordo, qualche ritaglio ingiallito dei giornali dell'epoca che parlavano delle sue imprese. Ma era solo un attimo: il ritaglio tornava al suo posto e lui riprendeva i fili del monologo interrotto. Diceva che dalla vita bisogna prendere il massimo, ma bisogna restituire almeno il 95%. Lui, forse, ha restituito anche qualcosa in più. Ecco come, dopo aver perduto tutto quello che aveva, ha potuto chiudere in attivo il suo bilancio ideale.

GIANNI GASPARI
"La voce pretuziana"
Anno VI° - numero 1 - 1977

L'intitolazione della via

L'undici maggio 1977 Elio Galanti, Presidente dell'Automobile Club di Teramo scriveva al sindaco di Penne. Veniva in pratica richiesta l'intitolazione di una via della città al Marchese de Sterlich, come già fatto ed ottenuto dal Comune di Teramo. Il 6 luglio dello stesso anno il presidente della Società Operaia di Mutuo Soccorso, Nino Zivelli, chiedeva al sindaco di Penne di intitolare Salita Ringa al Marchese de Sterlich con la seguente motivazione "Pioniere e campione dell'automobilismo sportivo nazionale ed internazionale, fondatore dell'Automobile Club d'Abruzzo". Il 14 luglio 1977 l'Automobile Club di Teramo inviava nuovamente al sindaco di Penne la medesima richiesta formulata 11 maggio dello stesso anno nella quale veniva nuovamente sollecitata l'intitolazione di una via cittadina. Il Presidente dell'Automobile Club di Teramo faceva pervenire al primo cittadino di Penne anche il testo della commemorazione fatta dal Cavalier Berardo Taraschi in occasione dell'assemblea generale dei soci dell'Automobile Club di Teramo. Il 15 luglio il Consiglio Comunale della Città di Penne approvava all'unanimità la delibera che prevedeva di modificare la denominazione di via Salita Ringa, intitolandola a Diego de Sterlich. Non mancavano comunque interventi polemici e stravaganti da parte di alcuni consiglieri.



Porta Ringa

Qualcuno contestava che vi erano altri illustri pennesi a cui intestare strade cittadine. Altri rivolgevano l'invito a cambiare il nome di Via degli Ospizi, ritenuta questa denominazione "un nome molto brutto". Il 28 luglio 1977 l'am-

ministrazione comunale di Penne inviava al Comitato Regionale di Controllo sugli Atti degli Enti Locali - Sezione Decentrata di Pescara la richiesta del cambiamento di denominazione. Il 19 agosto la Sezione Provinciale di Controllo di Pescara, esaminata senza rilievi la richiesta di cambiamento della denominazione della strada, approvava. Il 3 settembre veniva formulata la richiesta di cambiamento di denominazione di Salita Ringa alla Soprintendenza ai Monumenti dell'Aquila. Il 16 ottobre 1977 il Sindaco Celestino Cantagallo presenziava alla cerimonia inaugurale di intitolazione della strada all'illustre scomparso. Il 9 marzo 1978 la Soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici per l'Abruzzo rilasciava l'autorizzazione al cambiamento !

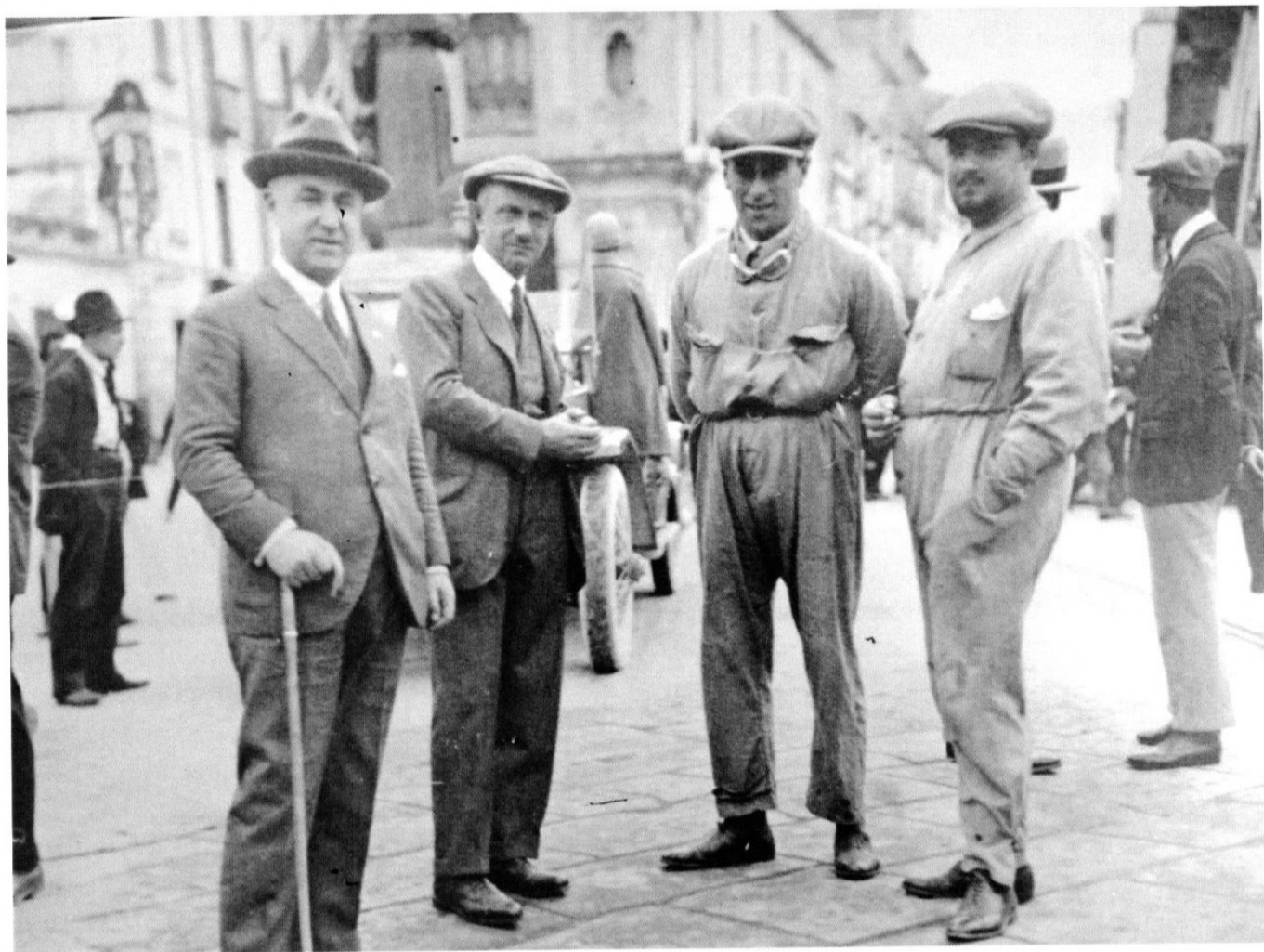
* * *

"DIEGO de STERLICH fu un valente pilota di Bugatti, Diatto, Maserati, Alfa Romeo ed anche di automobili di altre marche. Considerato all'epoca pressoché imbattibile nelle gare in salita: "Susa - Moncenisio"; "Aosta - Gran S. Bernardo", "Trento-Bondone", ed altre del genere, il Marchese Diego de Sterlich fu anche un collaudatore dalle notevoli intuizioni quanto coraggioso e "spericolato". Ma il Marchese merita un rispettoso e grato ricordo anche per essere stato il più importante sostenitore della genialità di Alfieri Maserati e dei suoi fratelli di cui ap-

prezzava la grande competenza tecnica e la fine quanto discreta passione nel realizzare le loro opere meticolosamente. Egli fu di fatto colui che consentì ai Maserati di avviare la loro celebre prima officina per la costruzione di auto da corsa in quel di Bologna. Ciò si attuò grazie ad elargizioni di notevoli somme di denaro e procurando loro alcuni telai "tipo 20 sport" e parti varie di ricambio della Diatto, ormai in chiusura, oltre alla carrozzeria Schieppati costruita per la "Diatto 8 C" utilizzata poi, con poche modifiche, da Alfieri per la prima vera Maserati: la tipo 26. Ernesto Maserati più volte mi ricordò nel corso dei nostri incontri a Bologna, quanto il Marchese de Sterlich fosse stato generoso con loro per molti anni: "Non mancava mai di aiutarci quando ci trovavamo in difficoltà, una richiesta fatta a lui non andava mai a vuoto". Chi lo ha conosciuto in gioventù ha ritenuto di sottolineare la figura come un uomo simpatico, burlone, ironico, dalla battuta facile col suo marcato accento abruzzese e sempre molto generoso con tutti. Ho avuto una fitta corrispondenza con lui e mi duole molto chiudere queste note ricordando che è morto "poverissimo", come egli stesso mi scrisse nel 1966 in una accorata lettera, ed in pessime condizioni di salute, tristemente dimenticato da tutti."

LUIGI R. FITTIPALDI
Articolo tratto dalla rivista
"INCONTRI" n° 76/2003

Le corse



Terzo da sinistra: Diego de Sterlich, negli anni '20.

Aosta – Gran San Bernardo - 30 luglio 1922

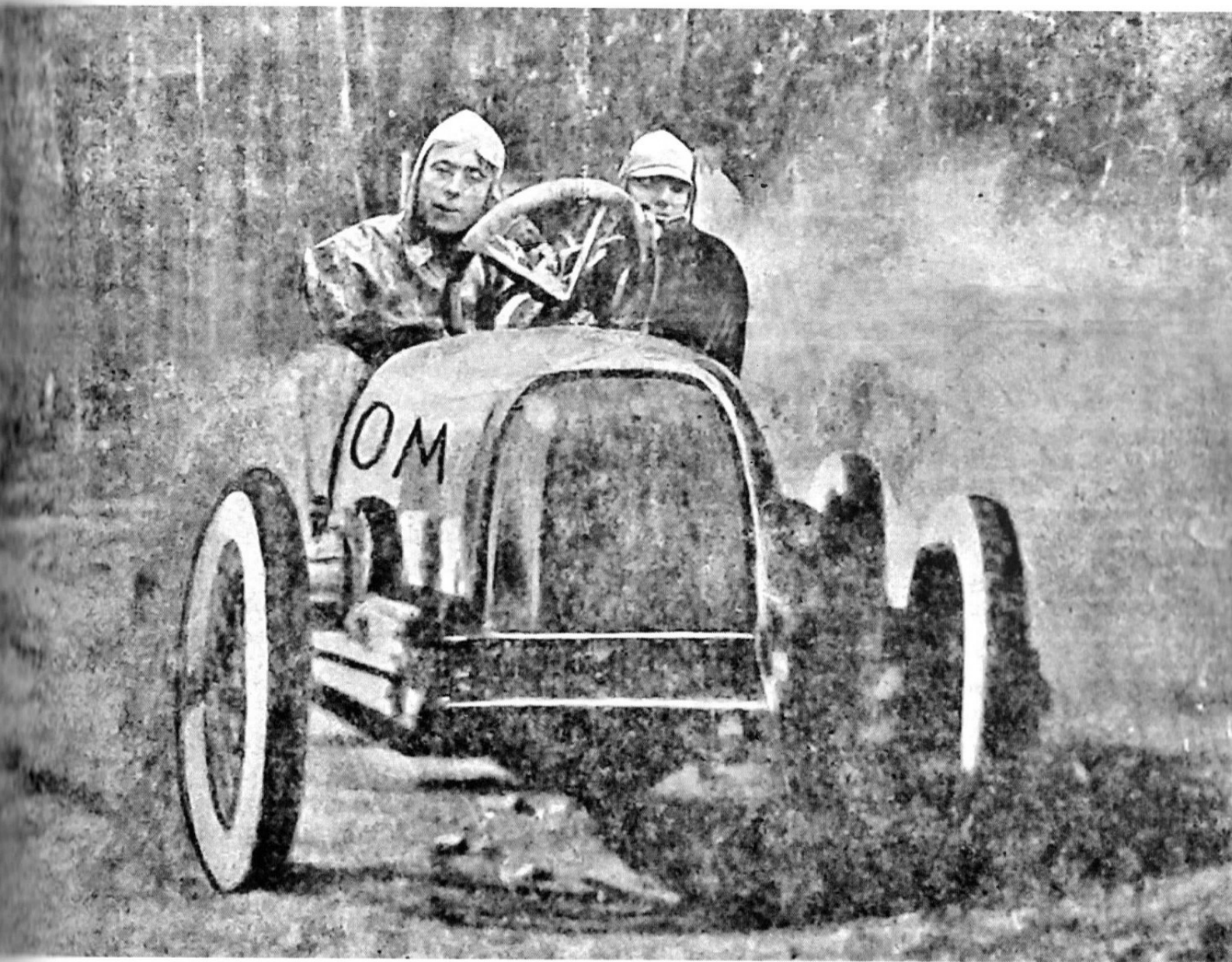
Molte perplessità si hanno sulla presenza di de Sterlich alla Aosta – Gran San Bernardo del 30 luglio 1922. Una attendibile pubblicazione segnala la sua partecipazione a quella salita. Secondo questa fonte Diego de Sterlich avrebbe conquistato l'undicesima posizione in classifica generale su Bugatti 2000 ("Maserati-una storia nella storia" di Luigi Orsini e Franco Zagari –Emmetigrafica Editrice, 1980). Tale dato non trova conferma in una altrettanto attendibile pubblicazione che invece esclude la partecipazione del Marchese de Sterlich a quella edizione ("Aosta - Gran San Bernardo 1920-1957" di Alessandro e Massimo Acerbi - Ed. Tipografia La Vallée).

L'esordio

Il mistero è risolto. Forse! Il Marchese de Sterlich ha disputato la prima corsa nel 1922. Questo si evince dagli articoli pubblicati sul Messaggero che riportano la cronaca del Circuito dell'Italia Centrale, disputato nell'ottobre di quell'anno. La corsa doveva essere una gara di regolarità, ma dalle cronache dell'epoca si evidenzia che la competizione fosse in realtà quello che noi oggi intendiamo per rally, ossia una alternanza di trasferimenti con tempi imposti, controlli a timbro e tratti di pura velocità. Ciò è confermato dalle notizie riportate sul Messaggero del 27 ottobre che così descriveva il comportamento del futuro Marchese Volante: "... il giovane sportman ha saputo così brillantemente dominare la sua macchina imprimendole, specie in discesa, una velocità da terrorizzare chi l'ha seguito. Non c'erano ostacoli che lo arrestassero, tanto che vicino a Roma, quando tre carri gli ostruivano il percorso, li superò buttandosi nella campagna per risalire prontamente sulla strada, riducendo la macchina ad una obbedienza miracolosa". La gara organizzata dalla Associazione Italiana per il Movimento dei Forestieri ebbe come prologo il Gran Criterium di Roma, corsa in salita sul percorso Vermicino-Frascati-Squarciarelli-Rocca di Papa, che diede inizio alla Settimana Automobilistica Romana. L'ordine di partenza sarebbe stato sorteggiato. Diego de Sterlich viene riportato fra

gli iscritti nella categoria macchine da corsa su Diatto 3000. L'organizzazione sarebbe stata curata dal Conte Gallenga. La corsa, disputata il 15 ottobre su un percorso lungo 14 km e 400 metri e con un dislivello di 450 metri, fu vinta dal Conte Carlo Masetti su Bugatti 1500. (N.D.A. In classifica de Sterlich non viene riportato: non partito? ritirato?)

Alla salita Vermicino-Rocca di Papa seguiva il Circuito dell'Italia Centrale. Si iscrivevano in 23. La gara prevedeva tre tappe: la prima si svolgeva da Roma a Bologna per complessivi 448 chilometri e prevedeva l'attraversamento dei passi della Futa e della Raticosa. La partenza da Roma era prevista per le ore 06.05, ad intervalli di 5 minuti fra una macchina e l'altra. L'arrivo a Bologna era previsto dalle 16.00 in poi. La seconda tappa si sarebbe svolta da Bologna a L'Aquila, passando per Rimini, Ancona, San Benedetto del Tronto, Giulianova e Teramo. Il percorso misurava 425 chilometri ed 800 metri, con controlli volanti ed a firma. La terza ed ultima tappa prevedeva la partenza da L'Aquila ed il ritorno a Roma, attraversando Popoli, Sulmona, Roccaraso, Isernia e Caserta. Chilometri da percorrere 480. Complessivamente sarebbero stati percorsi 1500 chilometri. La gara avrebbe anticipato di alcuni anni la Mille miglia, disputata per la prima volta nel 1927. Diego de Sterlich era iscritto con una OM. Altro abruzzese in gara era



Diego de Sterlich alla guida della OM, con il meccanico Rotini

Giovanni Spinozzi su Fiat. Fra gli iscritti anche Felice Bianchi Anderloni, su Isotta Fraschini, avvocato che di lì a poco avrebbe fondato la Carrozzeria Touring. Le vetture alla conclusione di ogni tappa venivano trattenute in Parco Chiuso per essere riconsegnate ai corridori l'indomani mattina. La competizione, disputata in condizioni climatiche difficili con pioggia a dirotto, vide incidenti per fortuna senza conseguenze per i piloti. Bonamico, su OM, si rovesciava a Narni. Stessa sorte per Ruggeri, su Lancia, al Passo della Futa; la vettura si ribaltava e si incendiava. Sargardi si ritirava ad Arezzo. A Marotta la Benz di Vagnarelli si scontrava con la vettura del Cavalier Luigi Giorgi che, sbalzato dalla macchina, rimaneva a terra privo di sensi. Trasportato all'ospedale di Marotta il malcapitato veniva sottoposto alle cure dei Professori Costa di Pesaro e Magni di Senigallia. Saleri veniva segnalato in panne nei pressi di Roma. Quanto descritto fa comprendere la foga dei corridori. Non dimentichiamo che a tutti i concorrenti in grado di tagliare il traguardo sarebbe stata conferita la targa d'onore di "Audax Automobilistico Internazionale".

Ad ogni tappa il numero dei corridori si assottigliava, tanto che la terza ed ultima tappa L'Aquila-Popoli-Sulmona-Roccapietra-Roccaraso-Castel di Sangro-Isernia-Venafro-Caserta-Santa Maria Capua Vetere-Cassino-Frosinone-Roma registrava solo 15 partenti dei 23 iniziali.

Il traguardo, fissato al campo militare di aviazione di Centocelle, vedeva prevalere su tutti Diego de Sterlich, che aveva gareggiato in compagnia del signor Rotini, capo garage OM dell'Abruzzo. Tutti i giornali davano ampio risalto all'e-

vento. A Penne intanto venivano organizzati i festeggiamenti per il prestigioso successo.

DA PENNE (IL MESSAGGERO)

La vittoria automobilistica del Marchese Diego de Sterlich Aliprandi

Penne 27 ottobre. La vittoria automobilistica del Marchese Diego de Sterlich Aliprandi conquistata brillantemente nel Circuito Automobilistico dell'Italia Centrale ha dato anche a noi un fremito di grande compiacimento per il valore e l'ardimento del giovane sportman che ha saputo così brillantemente dominare la sua macchina imprimendole, specie nelle discese, una velocità da terrorizzare chi l'ha seguito. Non c'erano ostacoli che lo arrestassero, tanto che vicino a Roma, quando tre carri gli ostruivano il percorso li superò buttandosi nella campagna per risalire prontamente sulla strada, riducendo la macchina ad una obbedienza miracolosa. Il suo arrivo destò grande sorpresa ed altrettanto entusiasmo per la bella vittoria di cui, su tutti i giornali, non si sono ancora spenti i lodevoli commenti. Il Marchese de Sterlich Aliprandi ebbe per compagno di viaggio l'ottimo signor Rotini, capo garage OM dell'Abruzzo che condivise con lui i disagi e le emozioni del circuito. Qui intanto in onore del vincitore si preparano dei festeggiamenti che si svolgeranno nel Casino di Conversazione (n.d.a. annesso al Teatro Comunale, sito in Piazza Luca da Penne).

Esattamente un mese dopo sul Gazzettino di Teramo si poteva leggere l'articolo che segue:

IL GAZZETTINO, GIORNALE POLITICO, LETTERARIO, SETTIMANALE.

Teramo, 27 novembre 1922

La grande manifestazione di affetto e di simpatia della città di Penne al Marchese de Sterlich.

Non intendiamo tornare al resoconto della magnifica gara turistica per la Coppa del Lazio, né soffermarci sui particolari di essa per quanto riguarda la partecipazione alla medesima dei valorosi campioni della nostra Provincia. La città di Teramo non solo salutò con entusiasmo Il Commendator Spinozzi al suo passaggio trionfale, ma una uguale manifestazione di cordiale simpatia volle dare al nobile cittadino di Penne, Marchese Diego de Sterlich Aliprandi. La gentile signora Donna Emma Spinozzi offrì un bouquet di fiori ed il gentleman ringraziò vivamente commosso, affermando che l'offerta a lui fatta da mani tanto gentili racchiudeva l'espressione della tradizionale ospitalità teramana e che sarebbe stato orgoglioso di giungere al traguardo portando il dono cortese come palma della vittoria. Appena tornato a Penne la città accolse il trionfatore con una dimostrazione di affetto veramente indimenticabile e gli amici più intimi organizzarono in suo onore una festa al circolo di conversazione, durante la quale la signorina Fiorentina Sangiorgio cantò divinamente la romanza della Vally, riscuotendo applausi generali. Al festeggiato fu offerta una ricca pergamena disegnata con squisita arte dal geometra signor Umberto Ciulli, con la seguente iscrizione: "A Diego de Sterlich Aliprandi, vincitore nel Circuito Automobilistico dell'Italia Centrale, 18-22 ottobre 1922, gli amici, festeggiando la

vittoria dell'anima umana che accesa di rapidità e di sogno trasfuse l'ansia luminosa nel cieco congegno di acciaio, offrono a ricordo ed augurio. Penne, ottobre 1922". Nel dare da queste colonne il resoconto del finissimo trattenimento, rivolgiamo ancora una volta, il nostro saluto di ammirazione al Marchese de Sterlich che appartiene ad una di quelle famiglie la cui autentica nobiltà e signorilità sono conosciute nell'intero Abruzzo, e siamo dolenti solo che un disguido postale ci abbia ritardata la consegna dei clichè non consentendoci così di pubblicare la presente nel nostro giornale nel numero precedente. La sera del 31 ottobre al Teatro Comunale, ad iniziativa del Club Sportivo Teramum, ebbe luogo il banchetto in onore del Commendator Giovanni Spinozzi e del Marchese Diego de Sterlich Aliprandi, reduci vittoriosi dalla gara turistica per la Coppa del Lazio. Alla festa intervennero tutti gli sportemen della Provincia, tanto che i coperti erano più di duecento. Il banchetto riuscì veramente sontuoso, e squisito fu il trattamento per merito del signor Alessandrini. Al dessert parlarono l'avvocato Giuseppe Montani, quale componente la Direzione del Club Sportivo e l'avvocato Brigiotti, quale Presidente della Società Sportiva "Gran Sasso d'Italia", i quali dissero i saluti di rito ai festeggiati. Questi risposero con elevate e commosse parole, accolte dagli applausi di tutti i convenuti. La manifestazione di simpatia resa ai due gentleman fu spontanea ed affettuosa e noi che ad essa aderimmo con vero entusiasmo, siamo lieti di darne in queste colonne il resoconto, il cui ritardo è dovuto al ritardo della consegna dei clichè.

Corsa in salita Sorrento - Sant'Agata 20 maggio 1923

Peppino Turner primo assoluto nella corsa automobilistica in salita "Sorrento-Sant'Agata sui due golfi" guadagnando alla sua marca la grande targa del "Mattino".

Trionfo partenopeo. Vittoria piena ieri sulle rampe tortuose della prima Sorrento-Sant'Agata, trionfo di organizzazione, gloria di pubblico ma ancor più smagliante virtuosa temerarietà di campioni napoletani che hanno saputo al debutto abbrancare e difendere da ogni attacco la più fulgida e completa delle vittorie poiché quella di ieri è stata vittoria di uomini, di cervelli perspicaci ricordanti le minime difficoltà della aspra lotta, di polsi gagliardi, trionfatori della snervante fatica. Turner, Matarazzo, Fondi, i tre nomi fulgidissimi, gli artefici della bella conquista, i difensori del domani, del buon nome dell'automobilismo campano rivelatosi prepotente alla prima battaglia. A Turner l'onore di sgominare rivali di classe altissima, guidatori di grido da Masperi, il sorridente bresciano, reduce dai trionfi di Cremona, pilota esperto audacissimo, già ai romani Antonelli e Lancellotti. All'irresistibile Matarazzo, maestro in temerarietà, la vittoria assoluta nelle macchine di serie e con un tempo da far invidia a qualche macchina da corsa. A Fondi, il freddo, severo calcolatore, capace di esprimere da una macchina inadatta il massimo di

rendimento, l'onore di aver dimostrato quanta parte al trionfo di ieri abbia avuto il virtuosismo del pilotaggio. L'Automobile Club può andare orgoglioso dei nuovi e vecchi campioni oltre che del successo pieno dell'organizzazione magnifica a cui hanno concorso tutte indistintamente le commissioni preposte, il Conte Enrico Gaetani l'anima dell'aristocratico sodalizio, il fattore prima della superba manifestazione di forza ed audacia ha guadagnato al suo club uno dei massimi allori e di cui personalmente deve andare orgoglioso. E la massa del pubblico, oltre 2000 persone affollante la partenza, disseminata lungo il percorso, schierata ordinatamente al traguardo d'arrivo ha plaudito alla nuova grande fatica sollevando sugli scudi i campioni di essa.

IL QUADRO PITTORESCO

Visione magnifica l'estremo lembo della fiera penisola Sorrentina, superba, alta sul mare di turchese nella vibrante adunata dei motori. Oltre 300 macchine avevano preso posizione sin dalle primissime ore della mattina scovando con fine fiuto i punti strategici della sensazionale gara dove i piloti audaci avrebbero impegnato il più risoluto giuoco di leve e di polsi per

sfuggire alla ineluttabile forza centrifuga d'un capello, quel tanto che consentisse il massimo della velocità rasentando lo sbandamento o la capovolta. Le curve difficili avevano la loro scorta d'onore di spettatori entusiasti. Per le falde della montagna si arrampicavano. Lì stavano silenziose spettatrici sulle erbose pendici centinaia di macchine sparse qua e là, grossi scarabei ammirati dalle prodezze delle macchine in gara, grappoli umani fissati sui picchi impervi per le rocce scoscese ad incorporare di svolta in svolta i concorrenti alla lotta. Su a Sant'Agata l'élite accampata lungo tutto il rettilineo nella ospitale villa del Cavalier Cerulli, sospesa su spaziosi palchetti improvvisati, festanti di verzure, infiorati di vezzose dame. Sorrisi gentili e battimani fragorosi ai campioni della vittoria, tormentoso, spasimante controllo dei cronometri nella maggiore disputa, quella delle macchine da corsa ed un sospiro di sollievo quando il tempo del primo, di Turner, passava senza che le accanite rivali si annunciassero ancora col rombo dei rabbiosi motori alle ultime rampe. Imperturbabili sul palchetto i cronometristi ufficiali, il Principe di Petralla, il valoroso vice presidente dell'Automobile Club di Sicilia e il Tenente Pironti. Sul traguardo vigilissimo il presidente dell'Automobile Club di Napoli il Conte Gaetani, il Barone Federici. Gino Orlando, tutto solo a Massa Lubrense, ha esperito magnificamente il suo compito, così tutti gli altri alla partenza, l'ingegner Berna, il Marchese Diana, il Maggiore Tosti (cronometrista) e tutti gli altri. Punto d'interesse vivissimo

che incoraggerà l'Automobile Club di Napoli a sempre maggiori affermazioni e segna il plauso a quanti si sono attivamente cooperati, dal comitato di Sorrento e Massa Lubrense. Ai fascisti della penisola convenuti fin da Castellammare, il compiacimento sincero per la magnifica abnegazione nel più impeccabile dei servizi d'ordine pubblico sotto gli ordini dell'ottimo Cozzolino.

LE FASI SALIENTI

Animazione vivissima ieri a Sorrento destata dal frastuono dei motori, dalle carovane di automobili e di spettatori venuti col piroscalo speciale della Navigazione Napoletana. Alle 9 chiusura rigidissima del transito ed alle 10 la prima partenza motociclistica. E' Lo Cicero che si lancia ad andatura folle ma capitombola malamente alla curva del Miramare, l'osso duro della prova. Qui la strada accentuatamente a schiena d'asino, ha due svolte in senso opposto; chi quindi non è pronto a scavalcare dal lato interno della prima, magari rallentando, a quella del susseguente gomito si trova a girare in pendenza falsa e va fuori strada. La doppia svolta del Miramare è stata anche fatale ai due sidecar di Miele e Duchalot e Gullman. Gli altri motociclisti hanno tenuto una bella media e De Luca ha battuto non poche automobili con una corsa severissima. Della Vecchia taglia il traguardo d'arrivo subito dopo Rispoli, Fabbricatore alle spalle di Marocco, è raggiunto quasi da De Luca che ha fatto con Croce una gara magnifica. Rego-

lata la sicura corsa del syde di Buongiovanni, col Conte de la Ville come passeggero. L'altro syde di Coscia strusciava scartando contro un muro e il suo passeggero Ruocco si feriva alla testa, mentre l'acrobatico duo Duchalio e Mele restavano vittime della loro temerarietà. Più interessante la partenza delle macchine da corsa. Turner all'attacco della seconda marcia aveva un arresto, ma si riprendeva fortissimo, uguale handicap ha avuto Masperi, mentre Matarazzo compiva una magnifica partenza entrando di colpo in velocità. L'audace pilota napoletano

se non avesse avuto a Massa noie alla frizione ed una difettosa carburazione sul rettilineo d'arrivo, non sarebbe stato che di qualche secondo lontano dalla media dei primissimi in categoria da corsa. Un solo incidente, quello capitato al gentleman De Luca che, mentre filava magnificamente, era costretto per panne di gomme ad arrestarsi a Massa Lubrense. I tempi peraltro han corrisposto pienamente a quelli di allenamento, considerato il maggior percorso (quasi 1 km) ed i nostri netti favoriti hanno risposto alla fiducia in loro riposta. Ecco del resto le classifiche:

CATEGORIA DA CORSA:

- 1° GIUSEPPE TURNER DI NAPOLI (BUGATTI)
IN 11' 41" ALLA VELOCITÀ DI KM/H 60.399
- 2° MASPERI DI BRESCIA (OM)
IN 11' 59" CHILOMETRI ORARI 59.503
- 3° ANTONELLI DI ROMA (MERCEDES)
IN 12' 23" 4/5
- 4° LANCELLOTTI DI ROMA (DIATTO)
IN 13' 14" 4/5
- 5° MONACI DI NAPOLI (AQUILA)
IN 13' 49"
GROSSI NON È STATO AMMESSO ALLA PARTENZA POICHÉ MANCANTE DELLA MARCIA INDIETRO

TURISMO: CATEGORIA 1500

- 1° EDOARDO MATARAZZO DI NAPOLI (BUGATTI)
IN 12' 45" 1/5 KM/H 55.400
- 2 TORTORA (OM)
IN 12' 49" 4/5
- 3° CERCIGNANI (WANDERER)
IN 14' 2" 2/5
- 4° VITI (FIAT)
IN 14' 3" 2/5
- 5° CAFLISCH (BUGATTI)
IN 14' 7"
- 6° PICA (OM)
IN 14' 37" 4/5
- 7° DE SIO (OM)
IN 14' 41"

CATEGORIA 2000

- 1° IAPPELLI (ANSALDO)
IN 13' 6" 2/5 KM ORARI 54.200
- 2° LAZZARINI (ANSALDO)
IN 13' 55" 2/5
- 3° DE STERLICH (DIATTO)
IN 14' 5"

CATEGORIA 3000:

- 1° VINCENZO CONTALDI (ITALA)
IN 13' 54" KM/H 50.800
- 2° BIANCO (ITALA)
IN 14' 1"
- 3° MUTO (SCAT)
IN 14' 49"
- 4° BASELICE (SPA)
IN 16' 0" 1/5

CATEGORIA 4500

- 1° RICCARDO DE SANGRO (FIAT)
IN 14' 3" MEDIA KM/H 54.490
- 2° DI MARZO (NAZZARO)
IN 14' 6"
- 3° STARACE (ALFA ROMEO)
IN 15' 0" 2/5
- 4° COTA (ALFA ROMEO)
IN 21' 28" 4/5

CLASSIFICA GENERALE:

- 1° TURNER (BUGATTI)
IN 11' 41"
- 2° MASPERI (OM)
IN 11' 59"
- 3° ANTONELLI (MERCEDES)
IN 12' 23"
- 4° MATARAZZO (BUGATTI)
IN 12' 45"
- 5° TORTORA (OM)
IN 12' 49"

I PREMI SPECIALI

La Bugatti si aggiudica per il primo anno la challenge "Targa Mattino" (primo assoluto) esposta per l'occasione nelle eleganti vetrine del Cavalier Gargiulo in Sorrento. Turner si aggiudica l'artistica coppa al primo assoluto e la coppa di categoria da corsa dell'Automobile Club. Masperi vince la Coppa d'Oro dei Comuni di Sorrento e Massa Lubrense (primo italiano su macchina italiana) e la Coppa Consiglio al primo arrivato che abbia militato in arma combattente nella Grande Guerra. Gli altri le rispettive coppe di categoria dell'Automobil Club di Napoli.

LA PROTESTA DEGLI ESCLUSI

Il signor Farina rappresentante della SPA ci comunica il suo rammarico per essere stato

ammesso a correre fuori gara alla Sorrento - Sant'Agata. L'avvocato Marsengo - Bastia, venuto appositamente da Torino col nuovo tipo SPA, malgrado concessioni simili fossero state date in altre gare e malgrado il parere favorevole del delegato dell'Automobile Club d'Italia e del cronometrista. Pur ritenendo che anche l'Automobile Club si sia doluto della cosa, ripetiamo che la disciplina ad una gara automobilistica deve essere assoluta e nel modo più rigido. Anche la Regal di Grossi dopo punzonata è stata esclusa dalla gara perché mancante della marcia indietro: Ogni concessione inscena una consuetudine che porta ad elasticità pericolose. L'inflessibile osservanza della regola invece tutela gli interessi degli interessati ed evita strascichi antisportivi.

LA SORRENTO SANT'AGATA

Al traguardo d'arrivo a Villa Cerulli a Sant'Agata per la prima corsa automobilistica napoletana organizzata dall'Automobile Club di Napoli è convenuta simpaticamente tutta l'élite partenopea. Fra le tante signore abbiamo notato la Principessa di Fondi Viti, la Contessa Gaetani-Nicastro, Donna Lisa Croce Nunziante e le signorine, la Baronessa Federici Forgiacono, la Principessa di Petralla, la Marchesa Montalegno, le signore Chierchia Taiani, Mele, Mata-

razzo, Ascarelli, Diana, Maria Vada, Cicconardi Roberti, signorine Girasoli di San Secondo e Dupont, la Duchessa di Castel di Sangro, la signora Mele Pepe e signorina Teresa, Caflisch e signorina, Baronessa Bassano, signorine Gaetani, Anatra, Ceriano Fux Rubino, del Balzo di Presanzano, Bianca De Luca, Emma Haardt, Anatolia Mascoli, Contessa Garolla De Luise, signore Siciliani di Renda, Fazzino, Stamford, Greco, Goudsticker e molte altre.

DA "IL MATTINO" DEL 21 MAGGIO 1923

* * *

Diego de sterlich è stato un habitué della Sorrento - Sant'Agata. A quella prima partecipazione ne sono seguite altre. Il 10 maggio 1925 su Diatto si classificherà terzo dietro Pasquale Croce e Domenico Antonelli, entrambi su Bugatti. Il 9 maggio 1926 farà sua la corsa classificandosi primo su Diatto e dietro di lui arriveranno Mario Cortese su Itala e De Vitis su Bugatti. Quella che dovrebbe essere l'ultima partecipazione è datata primo maggio 1927. Questa volta Diego salirà sul secondo gradino del podio sempre su Diatto. Verrà preceduto da Luigi Forte su Bugatti. In terza posizione Luigi Testi anche lui su Bugatti.

Circuito di Brescia

DA "LA PROVINCIA DI BRESCIA" - 20 GIUGNO 1923

Circuito di Brescia: le ultime iscrizioni

La rinomanza di Brescia anche nel campo internazionale dell'automobile, rinomanza maturata e consolidatasi attraverso le prove di lunghi anni è tale e tanta che la vittoria di una corsa sulle veloci superbe strade della dolce pianura di Montichiari non solo è tra le più ambite ma è anche considerata consacrazione alla fama definitiva della macchina e del guidatore. Quanti infatti delle grandi case e dei grandi guidatori devono ai trionfi conseguiti sui Circuiti di Brescia la loro fortuna. Nomi? Eccoli: Fiat, Itala, Isotta - Fraschini, Ballot, Lancia, Cagno, Minoia, Goux ...

* * *

DA "LA PROVINCIA DI BRESCIA" - 21 GIUGNO 1923

Il Circuito di Brescia: il ritorno di Cagno alla Fiat ed alle corse.

In sostituzione del compianto (Evasio) Lampiano (Torino, 21 maggio 1888 - Gex, 14 giugno 1923), iscritto al Premio Vetturette dalla Casa Fiat il 29 giugno correrà il grande campione Umberto Cagno che in occasione del nostro circuito ritorna allo sport preferito. La partecipazione del grande asso piemontese vincitore su Itala del Circuito di

Brescia nel 1907 aumenta di colpo di importanza della corsa con la quale verrà inaugurata la settimana automobilistica bresciana.

Un dono del Re. Sua Maestà il Re per dimostrare il suo vivo interessamento per le manifestazioni indette dall'ente sportivo bresciano per il circuito automobilistico ha offerto una grande coppa d'argento. Il comitato organizzatore non ha ancora deciso l'assegnazione da dare al cospicuo dono sovrano.

DA "LA PROVINCIA DI BRESCIA" - 22 GIUGNO 1923

La visita dei giornalisti al circuito. Non è l'impressione nostra che ci proponiamo di fermare in questa nota di cronaca. Il nostro giudizio sul circuito potrebbe apparire suggerito o quantomeno influenzato da troppi elementi passionali per essere sincero, per essere verace. Ci limitiamo semplicemente a riferire l'impressione che del circuito di Brescia ha riportato ieri un gruppo di giornalisti. L'espressione di compiacimento è stata unanime, concorde. Il circuito di Brescia, si è detto e ripetuto, offre tali attrattive e tale classica eleganza da non poter essere superato da alcun circuito. Sincerità o semplice dovere di ospitalità, è questa una questione che richiede troppi elementi per risolverla. Orario delle prove per le automobili: lunedì 25 giugno dalle ore 12 alle 14, martedì 26 giugno

dalle ore 4:30 alle 7 e dalle 18 alle 20, mercoledì 27 giugno dalle ore 4:30 alle ore 7:30

DA "LA PROVINCIA DI BRESCIA" - 23 GIUGNO 1923

Il successo di iscrizioni. Alla chiusura delle iscrizioni il lotto dei concorrenti sia nelle vetture che nelle vetturette si presenta imponente e la lotta nelle due gare si preannuncia del più alto interesse sportivo e industriale. ... de Sterling e Giovannelli difendono il nome del costruttore italo - alsaziano (Bugatti) e si apprestano a ritentare la vittoria del 1921. Ma i difensori di Chiribiri, OM e Bugatti si trovano contro un avversario che per il suo valore di guida, la sua esperienza di provetto meccanico e per la macchina che pilota, si eleva in una superiorità difficilmente attaccabile. Umberto Cagno, il vincitore della Coppa Florio a Brescia nel 1907, riprende il suo posto di combattimento e sostituisce degnamente il compagno caduto.

DA "LA PROVINCIA DI BRESCIA" - 24 GIUGNO 1923

IL circuito di Brescia. Iscritti al Premio Vetturette - 29 giugno ore 9.

1:	DEO	CHIRIBIRI
2:	RIVA	CHIRIBIRI
3:	MASERATI	CHIRIBIRI
4:	MAGGI	CHIRIBIRI
5:	MARCONCINI	CHIRIBIRI
6:	X	OM
7:	MASPERI	OM
8:	DANIELI	OM
9:	BACCOLI	BUGATTI
10:	LENTI	BUGATTI
11:	DE STERLING	BUGATTI
12:	GIOVANNELLI	BUGATTI
13:	CAGNO	FIAT
14:	X	FIAT
15:	ALBERTI	FIAT
16:	X	BUGATTI
17:	X	BUGATTI

DA "LA PROVINCIA DI BRESCIA" - 26 GIUGNO 1923

In città si è sparsa la notizia secondo la quale anche il Presidente del Consiglio Onorevole Mussolini verrebbe a Brescia per assistere al circuito. Nulla di preciso ci consta. In proposito soltanto possiamo dire che l'Onorevole Mussolini, scrivendo ad un amico di Brescia, si sarebbe espresso in tal senso. E' certo che la venuta del Presidente del Consiglio acquisterebbe un alto significato ed è pure certo che se il capo del governo che con tanta sapienza, altezza di ingegno e pura umiltà di patriottismo regge le sorti d'Italia venisse a Brescia, Brescia gli riserverebbe accoglienze addirittura trionfali.

* * *

DA "LA PROVINCIA DI BRESCIA" - 27 GIUGNO 1923

Circuito di Brescia. La seconda giornata di prove sulle strade del circuito di Brescia non ha avuto propizio il tempo. Così che a quelle di ieri mattina, precedute da un furioso temporale, soltanto Maserati e il Conte Maggi sulle rispettive Chiribiri e Giovanni Rosa

sulla FIAT, alla presenza di alcuni membri dell'ente sportivo Bresciano e di una piccola ma tenace folla di appassionati, hanno fatto qualche giro ad assai veloce andatura.



Umberto Cagno

L'ordine di partenza. Ieri sera alla presenza dei rappresentanti delle case concorrenti e del segretario generale dell'ente sportivo, signor Renzo Castagneto, si è proceduto alla estrazione a sorte del numero di partenza per il Premio Brescia Vetturette. L'estrazione ha dato il seguente risultato:

1:	OM	DANIELI
2:	BUGATTI	BACCOLI
3:	FIAT	CAGNO
4:	CHIRIBIRI	MASERATI
5:	OM	MASPERI
6:	BUGATTI	GIOVANNELLI
7:	FIAT	ALBERTI
8:	CHIRIBIRI	DEO
9:	BUGATTI	LENTI
10:	FIAT	BRIGONI
11:	CHIRIBIRI	RIVA
12:	BUGATTI	DE STERLING
13:	CHIRIBIRI	MAGGI
14:	BUGATTI	CROCE
15:	CHIRIBIRI	MARCONCINI
16:	BUGATTI	GIUSTIGNANI

La partenza avverrà in linea secondo l'ordine di estrazione e secondo il sistema adottato al Circuito di Monza. Essa sarà data alle ore 9 precise.

* * *

DA "LA PROVINCIA DI BRESCIA" - 28 GIUGNO 1923

Fervore di vigilia sul Circuito di Brescia. Se la prima e la seconda giornata di prove, la seconda in specie, non hanno avuto propizio il tempo, altrettanto non si può dire della terza svoltasi stamani

dalle 4 alle 8 con un tempo superbo. Nonostante l'ora assai mattutina il solito pubblico di appassionati si affollava stamane dietro lo sbarramento di carabinieri e militi della Milizia Nazionale. Tutte o quasi le macchine presenti a Brescia sono scese in campo e tutte hanno compiuto vari giri di prova, ma non certo ad andatura di record, vuoi per l'alentamento del terreno provocato dai temporali di ieri e di stanotte, vuoi per la imminenza delle gare nessuno ha voluto forzare le macchine. ...

Buoni giri di allenamento sono stati pure compiuti da Minoia con la sua OM 2 litri, da De Sterling con la Bugatti e da Danieli con la OM. Il periodo delle prove dovrebbe con la giornata di stamani considerarsi chiuso, tanto più perché squadre di operai e numerosi compressori si sono messi al lavoro per le operazioni di cilindratura e fissatura del fondo stradale.

* * *

DA "LA SETTIMANA BRESCIANA" - 29 GIUGNO 1923

SUL CIRCUITO DI BRESCIA
PICCOLE VETTURE E MOTOCICLETTE
COMBATTERANNO OGG
UN APPASSIONANTE BATTAGLIA.

Mancano poche ore all'evento atteso. Il circuito è l'iniziativa di pochi realizzata a pezzo a pezzo, dovendo vincere le difficoltà che erano in noi prima che negli altri e fuori di noi. Avrò oggi la sua compiuta manifestazione di ardimento e di pazien-

za, di valore morale e di perizia tecnica. A Cagno senza reticenze accordiamo i favori del pronostico. Le indiscrezioni, forse esagerate, vogliono che la possente Fiat raggiunga i 200 km orari. Cagno, vincitore del circuito di Brescia nel 1907, si presenta alla riprova con una macchina che lo scorso anno sulla pista di Monza realizzò una media di km orari 134. ... E' indubitabile ed incontrastabile che le vetturine create dall'industriale Italo/alsaziano (Bugatti) possiedono un massimo di velocità che nel circuito di Brescia si aggirò intorno ai 123 km orari. Crediamo perciò che la Bugatti costituisca più che un serio pericolo per Cagno e gli altri concorrenti alla vittoria e che la sua candidatura al primato non sia punto disprezzabile.

* * *

DA "LA PROVINCIA DI BRESCIA" - 29 GIUGNO 1923

Ultima giornata di prove. Il comitato organizzatore aderendo alle richieste insistenti della maggior parte dei concorrenti ha accordato un ulteriore periodo di prova che si è effettuata oggi dalle 12 alle 14 ed è stata quella odierna, con un cielo melanconico ma senza pioggia, una vera e propria prova generale alla presenza di una folla folissima accorsa sul posto non dalla sola Brescia ma pure dalle località principali del lago e dai paesi più prossimi. La prova generale ha già dato un'idea sia pure approssimativa della passionalità combattiva che caratterizzerà i primi incontri di questa magnifica riunione. Buona impressione hanno prodotto le Bugatti, le quali

senza nulla forzare i motori hanno segnato con De Sterling 9:41, 10:15, 9:33 e con Lenti 9:45.

* * *

DA "LA PROVINCIA DI BRESCIA" - 30 GIUGNO 1923

La superba vittoria di Cagno riafferma la superiorità tecnica del circuito di Brescia. Cagno compie il terzo giro ad una velocità di km orari 139.759.

La mirabile affermazione dell'industria italiana. La classifica: primo Umberto Cagno su Fiat che copre il percorso di km 522 in 4 ore 2 primi 16 secondi 4/5 alla media oraria di km 129:272. Il giro più veloce è il settimo in 7 primi 23 secondi e 1/5 alla media oraria di km 139:759. Secondo Lenti su Bugatti in 4 ore 36 primi 56 secondi e 1/5. Terzo Marconcini su Chiribiri in 4 ore 41 primi 24 secondi e 2/5. Allorché le macchine si allineano per la partenza l'attenzione del pubblico si fa intensa. Tutti gli sguardi sono rivolti alle macchine, agli uomini del volante che si accingono alla arduissima prova fra un concerto assordante di scoppi e fra sbuffi di fumo che diffonde un acre odore di olio bruciato. La partenza suscita un certo entusiasmo, il pubblico segue le macchine e fa pronostici. Il nome di Cagno è sulla bocca di tutti: è Cagno il beniamino del pubblico. Le macchine giungono lentamente avanti ai box di rifornimento e vi si fermano a lungo. Sembra che i conducenti temano di rivelare la poderosità delle macchine e il perfetto sincronismo dei motori, così che

avanti alle tribune non vi è il caratteristico urlo rauco e lacerante. Sul circuito girano veloci le macchine del comitato. Il giro di chiusura è compiuto dalla veloce Fiat del Conte Gaetano Maggi. Mentre la macchina del comitato compie il giro di chiusura le macchine si allineano davanti alla tribuna dei cronometristi nell'ordine seguente: Cagno, Maserati, Masperi, Giovannelli, Deo, Lenti, Riva, De Sterling, Maggi e Marconcini. L'allineamento è compiuto senza incidenti in breve tempo. Al secondo giro transita primo Cagno, seguito da Maserati e nell'ordine Maggi, Marconcini, Riva, De Sterling, Giovannelli e Lenti. Quest'ultimo si ferma al box della Bugatti, carica una ruota e getta a terra la ruota sgonfiata. Al terzo giro le Bugatti passano in ritardo. Quello che predomina è il duello Fiat-Bugatti, che è nettamente a favore dei colori della Casa torinese. Le piccole macchine bleu camminano però con una regolarità mirabile. Al quarto giro Cagno passa fulmineamente davanti alle tribune. Maserati scompare dalla classifica generale. Giovannelli ha superato De Sterling e si classifica così al quinto posto, preceduto da Riva. Il quinto giro non offre un risultato troppo differenziato, Cagno al passaggio supera De Sterling e Lenti. I due guidatori della Bugatti sono così in ritardo di un giro. Nei giri successivi Cagno guadagna su tutti. All'ottavo giro le posizioni predominanti rimangono immutate, De Sterling e Giovannelli transitano assieme. Compiendo l'ottavo giro, sono separati da Marconcini di 4 primi e 2 secondi. La distanza che separa Cagno da Mar-

concini è aumentata in modo impressionante, circa 9 primi 7 secondi. Il campione della Fiat in un solo giro ha guadagnato quanto prima era riuscito ad avere in tutti i giri. Al decimo giro i concorrenti passano nell'ordine seguente: Cagno, Marconcini, De Sterling, Giovannelli e Lenti. Una grave disgrazia accadde alla pericolosa svolta di Ghedi. La Chiribiri di Riva a causa della notevole velocità con cui abborra la curva si rovescia. Riva e il meccanico sono sbalzati nel campo vicino. Il meccanico è rimasto illeso, ma il capo collaudatore della Lancia ha riportato contusioni gravi, tanto che deve essere trasportato all'ospedale.

Al dodicesimo giro Marconcini e De Sterling sostano ai box di rifornimento. Marconcini cambia una gomma, De Sterling ripara un guasto alle valvole. Al quindicesimo giro Cagno è ormai sicuro da ogni sorpresa e diminuisce la velocità della macchina. E' seguito da Lenti con un distacco notevole, dopo che Marconcini è retrocesso per l'incidente alla gomma. Nelle posizioni retrostanti è notevole la ripresa di Marconcini il quale approfitta anche di un incidente

occorso a De Sterling. Al diciottesimo giro Cagno conduce con notevole vantaggio su Lenti e non vi è alcun accenno che egli debba perdere anche una piccola parte del suo vantaggio. Al diciottesimo giro Cagno si rifornisce di benzina e olio e riparte dopo essersi rifocillato.

Le posizioni rimangono invariate fino alla fine della gara. Marconcini al ventitreesimo giro fora una gomma all'uscita della parabolica e passa sbandando davanti alle tribune. Il cambio di gomma richiede un certo tempo. Quando Cagno compie l'ultimo giro gli altri concorrenti stanno compiendo il ventottesimo giro. L'arrivo del campione della Fiat è salutato da una salva di applausi.

Cagno ha marciato con una perfetta regolarità, solo verso la fine ha leggermente peggiorato il suo tempo. De Sterling e Giovannelli, che sono rimasti sempre nelle posizioni di quarto e quinto ordine, si sono accontentati di una corsa regolare e perfetta, non di più perché si era dimostrata la supremazia dell'asso della Casa torinese. La gara dei vinti è stata onorevole.

Susa - Moncenisio 22 luglio 1923

Di tutte le prove di montagna questa della Susa - Moncenisio è indubbiamente la più importante e ciò è dimostrato dall'enorme interesse che essa suscita nel campo dei tecnici ed in quello degli sportivi. E quest'anno il comitato organizzatore della corsa nulla aveva trascurato perché la classica gara riuscisse. Una nuova e grandiosa affermazione della nostra industria automobilistica e dei nostri migliori corridori e l'esito della competizione non è stato inferiore alle previsioni per l'abbassamento ottenuto di molti dei records precedenti. Oltre 20 automobili e 17 motociclette hanno risposto "presente" dando così vita alla appassionante battaglia a cui tutti i concorrenti portarono il contributo delle loro doti migliori, segnando così una nuova e più gloriosa tappa agli ardui dell'uomo ed alla potenza delle nostre macchine. La classica Susa - Moncenisio ha visto i vecchi e i giovani campioni del volante gareggiare in entusiasmo ed in ardore nel duro agone sportivo, vincere e superare tutte le difficoltà dell'impervio percorso. Alfieri Maserati, il simpaticissimo e modesto corridore bolognese, ancora una volta ha voluto imporre la sua altissima classe riuscendo a classificarsi primo assoluto e così ad aggiudicarsi definitivamente la Coppa Principe Amedeo, premio di alto valore morale ed anche intrinseco ed a cui sono legati

i nomi di altri due grandissimi corridori: Lancia e Nazzaro. Il primo che la Susa - Moncenisio vinse per due anni nel 1902 e nel 1904 ed il secondo nel 1905. Per l'assegnazione definitiva era però necessario classificarsi primo per 3 anni, anche se non consecutivi. Con l'ultimo trionfo Alfieri Maserati ha infatti ottemperato alle condizioni volute dal regolamento per l'assegnazione del munifico premio. Notevolissimo e degno quindi del nostro particolare rilievo il risultato ottenuto dalle Chiribiri 1500 cmc di cui l'equipe al completo, con in testa Deo, riusciva ad affermarsi brillantemente, battendo le prime due il record stabilito l'anno scorso da Minoia sopra una OM. Il risultato ottenuto da Deo, riuscito a classificarsi secondo dopo Maserati nella classifica generale, assume ancora maggiore importanza se si pensa che esso è stato riportato contro macchine di maggiore cilindrata. Per le motociclette l'alloro della vittoria è toccato a Pierino Opessi il quale riusciva con la sua piccola a AIS 350 ad abbassare di un minuto il record che nel 1904 aveva stabilito il Lavanchy. Infatti mentre questi su Motosacoche impiegava 23 primi 26 secondi due 2/5, Opessi portava il tempo a 22 primi e 2/5, risultato superbo se si pensa che il record del Lavanchy aveva resistito per ben nove anni.



Diego de Sterlich alla Susa-Moncenisio del 1923

I PREPARATIVI E L'ADUNATA

Il comitato organizzatore della corsa, magnificamente presieduto dall'ingegner Commendator Enrico Marchesi, ottimamente coadiuvato dal vicepresidente ingegner Cavalier Enrico Mussino, dal segretario Avezzano e dai membri tutti, nulla aveva trascurato perché l'organizzazione riuscisse perfetta ed infatti nessun incidente si ebbe a verificare durante tutto lo svolgimento delle corse e la strada, resa magnifica per i vasti lavori di adattamento eseguiti dal genio civile, di non poco facilitò ai corridori la messa in valore di tutte le proprie qualità. Sin dalla sera prima Susa era vibrante di rombi di motore, a cui interrompeva la sua usuale tranquillità. Le macchine cominciarono ad affluire da ogni parte. Vi erano carovane di turisti che giungevano da Torino e dai paesi vicini e che volevano scalare la strada che da Susa si inerpica fino all'ospizio, al laghetto, onde passare la notte lassù, anche se sotto le stelle, non importava. E per tutta la notte fu un affluire, non solo di macchine a motore, ma di ciclisti, di alpinisti, di amatori della montagna, che profittando del tempo propizio si sobbarcavano alla dura fatica, pur di essere l'indomani presenti al grandioso spettacolo che avrebbero offerto l'uomo, la macchina e la natura. E l'entusiasmo di tutte queste carovane non andò deluso, perché la giornata fu veramente splendida e piena di fasi emozionanti. Non molti i concorrenti ritiratisi, tra cui il Conte Carlo Masetti ed Asca-

ri. Per tutta la notte proseguì l'adunata. Susa non ebbe sosta e le prime luci del mattino han portato su file interminabili di automobili, motociclette, biciclette, uomini. Ma mercé l'opera dei Carabinieri, degli Alpini e degli incaricati speciali del comitato, ben presto tutto quel caos di uomini e di macchine trovava un ordine e ognuno si disponeva al posto assegnato. I lati delle famose scale erano rigurgitanti di una folla enorme. Esse costituiscono un ottimo osservatorio da cui è possibile seguire per buon tratto i concorrenti nella parte più difficile e più ardua della corsa.

LE CORSE

Il primo cimento è stato quello dei cyclecars. Il ritiro di Aimini Giulio su Della Ferrera e di Morano su Petromilli limitò la gara ai Vaghi ed alla Sénéchal di Porro, il quale vinse facilmente riuscendo col suo cyclecar di marca francese e con una cilindrata di 700 cmc ad abbassare il tempo di Minoia che aveva ottenuto nel 1914. Indiscutibilmente la corsa che ha assunto maggiore interesse è stata quella delle vetturette da 1500 cmc in cui Lepori su Fiat e Lenti su Bugatti dovettero battere contro la squadra completa delle Chiribiri. Per uno scoppio di gomme Lenti era per altro obbligato a ritirarsi, sicché la lotta si restrinse in ultima analisi ad un duello fra Deo e la Fiat di Lepori. Ma l'abilità di Deo aveva ragione dell'avversario il quale riusciva anche inferiore al tempo

di Marconcini che si classificava secondo. E con Maggi la casa torinese ha visto il suo terzetto giungere completo al traguardo aggiudicandosi così temporaneamente la Coppa Nazionale. Il de Sterlich, rimasto solo nella categoria di due litri per la mancata partecipazione di Sea su Siam e di Carlo Masetti su Bugatti, ci ha anche peraltro offerto una notevole corsa, data la non conoscenza del percorso e la lunga fatica sopportata per essere presente all'importante competizione. Giulio Masetti, pur esso rimasto unico in gara per la categoria 3000, superava tuttavia il record precedente di categoria tenuto da Reville Samy su Peugeot di 20 ' 26 " 1/5, compiendo i 22 km e 100 metri in 19 ' 47 " con una velocità quindi di chilometri orari 67,026. Ma come abbiamo già detto il maggior trionfo della giornata toccava ad Alfieri Maserati il quale portò la sua Diatto di 4500 cmc al massimo rendimento, riuscendo ancora ad abbassare il proprio record precedente. Infatti il formidabile campione bolognese riusciva a superare i 22 km e 100 m di salita in 19' 5" con una velocità quindi di 69,480 km orari, aggiudicandosi definitivamente la Coppa Principe Amedeo. In questa corsa gli fu avversario il Bona, ma bisogna notare che il gentleman torinese partecipò alla gara con la sua semplice macchina da turismo esclusivamente perché non fosse annullata la categoria stessa per mancanza di iscritti e bisogna riconoscere che la performance dataci dal Bona, date le particolari condizioni della sua

macchina, fu notevolissima. Per le macchine da turismo Rocci con una Aurea 1500 cmc ha stabilito il nuovo record della categoria ed analogamente Marinoni su Ansaldo per le 2000 cmc.

IL DOPO GARA

Finite le corse e resa immediatamente libera la strada, la folla in parte si riversava sulle alture circostanti a consumarvi la colazione, in parte invadeva i ristoranti montani del Moncenisio ed in parte riprendeva l'esodo verso Torino. Il comitato organizzatore invece riuniva a banchetto all'albergo della posta tutti i vincitori e le autorità lassù convenute tra le quali notammo il Vice Prefetto di Susa, gli ingegneri del genio civile addetti ai lavori idroelettrici ed il Capitano dei Carabinieri. Allo spumante il Commendator Marchesi portò il saluto dell'Automobile Club a tutti quanti che con la loro presenza e la loro opera alacre avevano resa più solenne e più importante la grandiosa manifestazione sportiva. Parlarono ancora il Cavalier Cocchi e l'avvocato Corradini, della Gazzetta dello Sport e Guerin Sportivo, ben augurantisi che la Susa - Moncenisio vada ogni anno sempre più assurgendo al massimo dell'importanza, finché diventi una manifestazione sportiva alla quale partecipare sia giusto orgoglio per le case costruttrici e per i campioni del volante.

LE CLASSIFICHE

AUTOMOBILI DA CORSA

CATEGORIA 1100 CMC

- 1° PORRO PIETRO SU SÉNÉCHAL
- 2° VAGHI ATTILIO SU VAGHI

RITIRATI: AIMINI GIULIO SU DELLA FERRERA,
MORANO SU PETROMILLI, NON PARTITO
PETROMILLI COSTANTINO SU PETROMILLI

CATEGORIA 1500 CMC

- 1° DEO SU CHIRIBIRI
- 2° MARCONCINI ALETE SU CHIRIBIRI
- 3° LEPORI MARIO SU FIAT
- 4° MAGGI ONOFRIO SU CHIRIBIRI
- 5° LENTI SU BUGATTI

CATEGORIA 2000 CMC

- 1° DE STERLICH MARCHESE DIEGO
SU BUGATTI
CHE HA COMPIUTO I 22 KM E 100 M DELLA
SALITA SUSA MONCENISIO IN 22' 51" 4/5
ALLA MEDIA DI CHILOMETRI ORARI 57 E 990

NON PARTITI: SEA SU SIAM E MASETTI
CARLO SU BUGATTI

CATEGORIA 3000 CMC

- 1° MASETTI CONTE GIULIO
SU ALFA ROMEO

CATEGORIA OLTRE 4500 CMC

- 1° MASERATI ALFIERI SU DIATTO
CHE HA COMPIUTO I 22 KM E 100 M DELLA
SALITA SUSA - MONCENISIO IN 19' 5" ALLA
VELOCITÀ MEDIA DI KM ORARI 69,480

- 2° BONA GASPARE SU LANCIA

* * *

AUTOMOBILI DA TURISMO

CATEGORIA 1500 CMC

- 1° ROCCI FRANCESCO
SU AUREA CHE COMPIUTO 22 KM E 100 M
DELLA SALITA SUSA - MONCENISIO IN 31' 19
" ALLA VELOCITÀ MEDIA DI KM ORARI 42,341

CATEGORIA 2000 CMC

- 1° MARINONI ALBINO SU ANSALDO
- 2° NIGGS CARLO SU ANSALDO

I PREMI SPECIALI

COPPA PRINCIPE AMEDEO

ATTRIBUITA DEFINITIVAMENTE

AL SIGNOR

MASERATI ALFIERI

1° ASSOLUTO

COPPA NAZIONALE

ATTRIBUITA ALLA CASA

CHIRIBIRI

COSTRUTTORE ITALIANO CHE HA FATTO

IL MIGLIOR TEMPO NELLA CATEGORIA

DI MENO CILINDRATA

COPPA DI BRICHERASIO

ATTRIBUITA AL SIGNOR

MASERATI ALFIERI

PROPRIETARIO GUIDATORE DELLA VETTURA

CHE HA FATTO IL MIGLIOR TEMPO

COPPA POPOLO SPORTIVO

ATTRIBUITA ALLA

FABBRICA AUTOMOBILI ANSALDO

DEFINITIVAMENTE (MACCHINA DA TURISMO CHE HA

COMPIUTO IL PERCORSO NEL MIGLIOR TEMPO)

MEDAGLIA D'ORO SPECIALE

ATTRIBUITA ALLA

DITTA SÈNÈCHAL CYCLECAR 750 CMC

1° ARRIVATO

TARGA ARTISTICA DI BRONZO

DEFINITIVA ALLA

CASA CHIRIBIRI

DETENTRICE COPPA NAZIONALE ED AL SIGNOR

MASERATI ALFIERI

DETENTORE COPPA DI BRICHERASIO

Vennero Inoltre assegnate una medaglia d'oro grande a Lepori Mario, Rocci Francesco e Marinoni Albino. Una medaglia d'oro media a Nigg Charly e premi in denaro a Maserati, Masetti Giulio, Deo Chiribiri, de Sterlich, Marconcini, Bona, Porro e Vaghi.

DA "RIVISTA DELL'AUTOMOBILE

CLUB DI TORINO"

AGOSTO 1923

Aosta - Gran San Bernardo 29 luglio 1923

Ancora una volta il rombo trionfante dei motori ha violato il silenzio che per buona parte dell'anno regna sovrano tra il candore delle nevi nell'altissimo valico alpino del Gran San Bernardo. La giornata magnifica e l'imponente spettacolo offerto dalla corona di monti che stringono e dominano il colle come in un abbraccio d'amore sembravano voler significare che la natura partecipava al trionfo della macchina e dell'uomo. Il concorso del pubblico è stato notevolissimo e sin dalle primissime ore del mattino, il 29 luglio vide carovane interminabili di automobili, veicoli, alpinisti affluire non solo da Torino ma da tutti i ridenti paesetti della Valle d'Aosta e dalla Svizzera. Certo l'anno scorso ci fu una maggiore affluenza, ma noi siamo certi che l'anno prossimo saranno rimediate le lievissime manchevolezze dell'organizzazione, particolarmente nel rispetto della propaganda, ormai come giustamente affermò il suo organizzatore, la Aosta - Gran San Bernardo col suo corredo di risultati e di deduzioni pratiche si è imposta come una delle prove classiche dell'automobilismo. Il successo riportato da questa quarta "Aosta - Gran San Bernardo" ne è la diretta conferma e serve vieppiù a dimostrare l'importanza assoluta delle gare automobilistiche di montagna. E lo stesso interesse e fervore che vi portano le case costruttrici sono arra sicura che in avvenire

si imporranno sempre più all'attenzione di tutti gli amatori dello sport automobilistico. E dell'esito veramente lusinghiero di quest'ultimo campionato della montagna deve andarne orgoglioso l'infaticabile e tenace organizzatore Cavalier Alfredo Cocchi, il quale vincendo non lievi difficoltà è ancora una volta riuscito a circondare di consensi ed entusiasmi la classica prova. Per la cronaca dobbiamo affermare che i risultati ottenuti furono ottimi e sarebbero stati migliori se non vi avessero contribuito particolari condizioni stradali. Qui bisogna riconoscere che la gara "Aosta - Gran San Bernardo" è una delle più dure sia per la lunghezza del percorso sia per la difficoltà della strada e per il dislivello da superare. Il tratto che da Etroubles va a Saint Oyen resterà uno dei più infelici sino a tanto che il genio civile non avrà provveduto. Ma ripetiamo, i risultati sono stati notevoli. Alfieri Maserati, pur non riuscendo ad abbassare il suo record dell'anno passato e ciò appunto per un intralcio incontrato nel tratto da Etroubles - Saint Oyen ci ha offerto una magnifica corsa riuscendo ad assegnarsi definitivamente la Coppa Martini. Ottimo il successo riportato da Porro con la sua Senechal di 1100 cmc. Alberti su "Bugatti M" per la categoria 1500 cmc da corsa riusciva brillantemente a stabilire un nuovo record riuscendo a compiere il percorso in 37 primi 6 secondi un

quinto contro quello dell'anno passato tenuto da Scales che su Chiribiri impiegò a compiere i 34 km e 300 metri 37 primi 10 secondi 2/5. Per questa categoria il ritiro di Marconcini e di Maggi lasciò alla valorosa Ada Chiribiri l'arduo compito di difendere l'onore della propria marca, compito felicemente superato. Infatti dopo una magnifica corsa la Chiribiri portava al traguardo la sua 1500 giungendo terza ed abbassando di quattro minuti il tempo impiegato lo scorso anno. Il Marchese de Sterlich su Bugatti 2000 cmc riusciva a stabilire il record della categoria compiendo il percorso in 35 primi 35 secondi 3/5. Per la categoria di 3000 cmc Boggio su Ceirano, per il ritiro di

Pagani, rimase unico concorrente e pur non riuscendo a battere il record di Reville Samy su Peugeot tuttavia dava un ottimo tempo. Bona e Rocci sono rimasti soli, il primo per la categoria di 3.000 cmc su una Lancia e il secondo 1500 cmc su una Aurea, automobili da turismo. Entrambi fecero dei buoni tempi. Per le motociclette l'alloro della vittoria è toccato ad Opessi, dopo una vivace lotta con Riva. Notevolissima la corsa di Visioli il quale riusciva con la sua Veros 350 ad abbassare di quasi 20 secondi il record precedente tenuto da Rossi, aggiudicandosi così la Coppa Lombardi. Dopo la corsa il comitato organizzatore riuniva a banchetto amichevole nei locali dell'ospite



Aosta - Gran San Bernardo, 1923

zio i vincitori e le autorità convenute. Parlarono applauditissimi l'onorevole Olivetti, il commendatore Chabloz, il commendatore Gorla Gatti, il signor Runtschen, Presidente del Consiglio di Stato di Sion, Conshepin consigliere nazionale svizzero, Pouget prefetto di Orvieres, il presidente dell'Automobile Club Svizzero ingegner Neher, tutti inneggiando alla maggior gloria dell'industria automobilistica e della fratellanza Italo- Svizzera. Ottima sotto tutti i riguardi l'accoglienza veramente distinta e disinteressata da parte dei Padri Augustiniani dell'ospizio del Gran San Bernardo che ancora una volta confermarono la propria tradizione di benefica ospitalità.



Aosta - Gran San Bernardo



Aosta - Gran San Bernardo, Alfieri Maserati e Diego de Sterlich

LE CLASSIFICHE

AUTOMOBILI DA TURISMO:

CATEGORIA 1500 CMC

- 1° ROCCI FRANCESCO - SU AUREA
N 46 PRIMI NOVE SECONDI

CATEGORIA OLTRE 3000 CMC

- 1° GASPARE BONA - SU LANCIA
IN 41 PRIMI 34 SECONDI 3/5

AUTOMOBILI DA CORSA:

CATEGORIA 1100 CMC

- 1° PIERO PORRO - SU SENEÇAL 750
IN 47 PRIMI 41 SECONDI
- 2° COSTANTINO PETROMILLI - SU PETROMILLI
IN UN'ORA UN MINUTO 51 SECONDI
E QUATTRO QUINTI

CATEGORIA 1500 CMC:

- 1° ALBERTI - SU BUGATTI "M"
IN 37 PRIMI 6 SECONDI UN QUINTO
- 2° ABELE CLERICI - SU FIAT
IN 37 PRIMI 30 SECONDI 4/5
- 3° ADA CHIRIBIRI - SU CHIRIBIRI
IN 42 PRIMI 34 SECONDI E UN QUINTO

CATEGORIA 2000 CMC:

- 1° MARCHESI DIEGO DE STERLICH
SU BUGATTI
IN 35 PRIMI 35 SECONDI TRE QUINTI

- 2° LANCELLOTTI PRINCIPE MASSIMILIANO
SU DIATTO
IN 39 PRIMI 26 SECONDI UN QUINTO

CATEGORIA 3000 CMC:

- 1° FRANCO BOGGIO SU CEIRANO
IN 38 PRIMI 34 SECONDI UN QUINTO

CATEGORIA OLTRE 3000 CMC:

- 1° ALFIERI MASERATI - SU DIATTO
IN 33 PRIMI 18 SECONDI 3/5
- 2° ALVERÀ OGNIBENE - SU FIAT
IN 43 PRIMI 55 SECONDI 2/5

MOTOCICLETTE:

- 1° PIERO OPESSI - SU TRIUMPH 500
IN 36 PRIMI 5 SECONDI ED UN QUINTO
- 2° VALERIO RIVA - SU BORGO 500
- 3° ERMINIO VISIOLI - SU VEROS 350
- 4° ACHILLE VARZI - SU GARELLI 350
- 5° ANGELO VARZI - SU AJS
- 6° PAOLO BIANCO - SU GARELLI 350
- 7° CHARLES VAIROLI - SU MOTOSACOCHE 500
- 8° RABAIOLI SU COVENTRY 350
- 9° ALDO - SU GARELLI 350

DA : "RIVISTA DELL'AUTOMOBILE CLUB DI TORINO"

Roma - Castellamare Adriatico

Dal 19 al 26 agosto 1923 veniva organizzata a Castellamare Adriatico la Settimana Abruzzese. L'ideatore era Zopito Valentini, di Loreto Aprutino, giornalista e scrittore che godeva dell'appoggio di Giacomo Acerbo. Nell'ambito della Settimana Abruzzese veniva inserita la gara di regolarità per mezzi a motore Roma - Castellamare Adriatico. L'evento era in programma per il giorno 21. La distanza di 264 chilometri e 200 metri doveva essere percorsa ad una media di 45 km orari. Erano ammessi a partecipare biciclette a motore, motociclette ed automobili. Giacomo Acerbo, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, dotava la competizione di tre coppe da assegnare ai primi classificati di ogni categoria. Il quotidiano "Il Messaggero" metteva in palio un ricco montepremi. Risultava vincitore il signor Luzzetti, di Roma. In seconda posizione il Conte Bonmartini su Mercedes.



L'immagine evidenzia la grinta e l'irruenza del Marchese de Sterlich poco prima dell'inizio di una competizione

IV Criterium di Roma

30 settembre 1923 - percorso km 14 e 400 m

DA "LA GAZZETTA DELLO SPORT", 12 OTTOBRE 1923

L'attesa più viva era per l'incontro tra Carlo Masetti e Diego de Sterlich che disponevano ciascuno di una velocissima Bugatti 2 litri. Del gentiluomo toscano sono troppo noti i successi in molte prove nazionali per doverne tessere le lodi di abilità e di audacia. Del bruno competitore abruzzese è recente la magnifica affermazione nella Aosta - Gran San Bernardo nella quale meritava di vincere davanti ad un avversario come Materassi, mentre il Conte Masetti è stato pari alla sua fama riuscendo ad ottenere tutto quanto era possibile da una macchina che aveva tutti i requisiti per superare le difficoltà della prova. Il Marchese de Sterlich ha convinto una prova che lo porta in prima linea tra i guidatori italiani e che lo fa ritenere il vincitore morale della gara. Masetti filava sicuro nelle curve e nei brevi rettilinei con calma mirabile. Il suo avversario invece riusciva a guadagnare su di lui circa 20 secondi fino a Frascati, ma agli Squarciarelli un inceppamento del cambio lo costringeva a rallentare. Se si considera che appena 3 secondi separano i due all'arrivo è facile valutare la superba prova compiuta da entrambi.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. **MASETI CARLO**
BUGATTI 2000 10' 25" 2/5
2. **DE STERLICH DIEGO**
BUGATTI 2000 10' 28" 3/5
3. **BIANCHI ANDERLONI FELICE**
ISOTTA FRASCHINI 12' 31" 2/5

CLASSIFICA PER CATEGORIE

VETTURE DA CORSA FINO A 1500 CC:

1. **CATALDI ARMANDO**
FIAT 501 S

VETTURE DA CORSA FINO A 2000 CC:

1. **MASETTI CARLO**
BUGATTI TIPO 30
2. **DE STERLICH DIEGO**
BUGATTI TIPO 30
3. **TORTIMA ROBERTO**
DIATTO

1

**VEETTURE DA TURISMO
FINO A 1500 CC:**

1. LA PORTA ALESSANDRO
FIAT 501 S

**VEETTURE DA TURISMO
FINO A 2000 CC:**

1. LAZZARONI EDGARDO
ANSALDO
2. SANDONNINO CLAUDIO
ITALA

**VEETTURE DA TURISMO
FINO A 3000CC:**

1. MARSENGO BASTIA FILIPPO
SPA 23 S
2. ANGELINI LUIGI
LANCIA
3. BORGHI
ITALA

**VEETTURE DA TURISMO
OLTRE 3000 CC:**

1. BIANCHI ANDERLONIF ELICE
ISOTTA FRASCHINI
2. APRILI
LANCIA



III Circuito del Garda 25 novembre 1923

Si dovevano compiere 20 giri, ciascuno di 12.360 m per un totale di 247 km e 200 metri. Le prove si svolgevano il venerdì precedente la competizione. Nuvolari realizzava il tempo record sul giro. Diego de Sterlich non era da meno, nonostante la poca esperienza. La domenica mattina, in un clima autunnale, diciotto partecipanti si schieravano in Piazza della Fossa. Alle ore 12 il primo concorrente prendeva il via, toccava a Giulio Binda, classe 1100cc, su Amilcar. Gli altri si avviavano ogni 20 secondi. Le vetture erano divise per classi: fino a 1100 cc, fino a 1500 cc, poi l'ultima classe, quella di 2000 cc. Buono il comportamento di de Sterlich che al quindicesimo giro, quando mancavano cinque giri alla fine della gara, era primo. Ma al diciassettesimo giro Meregalli lo superava in virtù di una meccanica più performante. Al diciottesimo giro de Sterlich ed Antonelli, entrambi su Bugatti, si toccavano. Il Marchese Volante al ventesimo ed l'ultimo giro si fermava in prossimità del traguardo. Invitato a ripartire, invece di procedere in avanti, de Sterlich indietreggiava mentre sopraggiungeva Antonelli. Lo scontro era inevitabile (costringendo i due concorrenti al ritiro). La Bugatti dell'abruzzese stava per rovinare verso i cronometristi che venivano riparati dal mezzo di Silvani, parcheggiato nei pressi dei box. La gara vedeva primeggiare Meregalli su Diatto, seguito da "Nino" Cirio e da Alete Marconcini, rispettivamente su Fiat 501 e su Chiribiri.



III° CIRCUITO DEL GARDA 25 NOVEMBRE 1923

ISCRITTI:

1 - EUGENIO SILVANI	(SILVANI)
2 - FAUSTO ALBERTI	(BUGATTI)
3 - GUINDANI	(SILVANI)
4 - DOMENICO ANTONELLI	(BUGATTI)
5 - GIACINTO TEBALDI	(BUGATTI)
6 - THEO HENNIG	(BUGATTI)
7 - DIEGO DE STERLICH	(BUGATTI)
8 - GIULIO BINDA	(AMILCAR)
9 - GUIDO MEREGALLI	(DIATTO)
10 - GIULIO GABARDI	(FIAT)
11 - ALBERTO OSTALI	(ANZANI)
12 - GIGI PLATÉ	(FIAT)
13 - ANTONIO MASPERI	(BIANCHI)
14 - ALETE MARCONCINI	(CHIRIBIRI)
15 - GINO MINCIOTTI	(ANSALDO)
16 - LUIGI PAGANI	(A.G.A.)
17 - TAZIO NUVOLARI	(CHIRIBIRI)
18 - GIOVANNI BRIGONI	(FIAT)
19 - PETROMILLI	(PETROMILLI)
20 - VITTORIA MANACORDA	(AMILCAR)
21 - NINO CIRIO	(FIAT)
22 - CESARE BRAMBILLA	(ANZANI)
23 - DANTE CANTONI	(BIANCHI)
24 - "DEO"	(CHIRIBIRI)
25 - FEDERICO VALPREDA	X

CLASSIFICA:

- 1° GUIDO MEREGALLI - DIATTO
3 H 20' 43" - MEDIA: 73.89 KM/H
- 2° "NINO" CIRIO - FIAT
3 H 36' 42"
- 3° ALETE MARCONCINI - CHIRIBIRI
3 H 42' 58"
- 4° GIULIO BINDA - AMILCAR
3 H 44' 9"
- 5° GUINDANI - SILVANI
3 H 59' 10"
- 6° VITTORIA MANACORDA* - AMILCAR
3 H 59' 48 "

CONCORRENTI RITIRATI:

DE STERLICH: INCIDENTE
ANTONELLI: INCIDENTE
NUVOLARI: GUASTO MECCANICO

GIRO PIÙ VELOCE:

IL QUARTO GIRO DI NUVOLARI IN 8' 36"
MEDIA: 86.099 KM/H, IL QUALE PERÒ SI RITIRAVA
AL NONO GIRO PER CEDIMENTO DEL COMPLESSO
CAMBIO - DIFFERENZIALE DELLA CHIRIBIRI MONZA
1500.

* * *

Un breve cenno merita Vittoria Manacorda, l'unica donna iscritta alla competizione. Fu una delle poche donne che si dedicarono negli anni '20 del secolo scorso alle corse automobilistiche. Di illustre famiglia casalese ed avvenente amica di d'Annunzio, sposò l'ingegner Oreste Simonotti (primo cittadino di Casale Monferrato ad acquistare un'automobile), ricco imprenditore e dirigente sportivo, presidente del Casale Foot Ball Club e dell'Ambrosiana Inter.

Primo Circuito Automobilistico del Tigullio

DA "IL MARE" - 19 APRILE 1924

La magnifica gara delle vetture e delle vetturette, ardimenti di uomini e di motori

Diciassette macchine divise in due categorie: 1500 e 2000 cc di cilindrata si allineano alla partenza fissata ancora davanti alle tribune del Viale Raimondo a Santa Margherita. Alle 13:30 precise il cronometrista Del Grano dà il via al primo concorrente e poi successivamente ogni 30 secondi a tutti gli altri con l'intervallo di un minuto tra le due categorie, precisamente in questo ordine: Categoria 1500 cc – Marconcini (Chiribiri), Platè (Fiat), Ciangherotti (OM), "Nino" (Fiat), Binda (Silvani), Guindani (Silvani), Ardizzone (Fiat).

Categoria 2000 cc: Franchini (Bianchi), Masperi (Fiat), de Sterlich (Bugatti), Becchi (Diatto), Nuvolari (Bianchi), Balestrero (OM), Rabagliati (Bianchi), Minciotti (Ansaldo), Lotti (Ansaldo), Bianchi (Ansaldo).

Quattro minuti dopo la partenza dell'ultimo concorrente lo squillo di tromba annunzia lontano l'arrivo del guidatore che già sta completando il primo giro. E' Marconcini e dopo di lui stanno tutti gli altri. Sono in ritardo Platè che ha dovuto fermarsi subito per cambiare le candele, perdendo cinque minuti e Binda che giunge lentamente al suo box di rifornimento, dichiarando di ritirarsi. Nel secondo giro Guin-

dani e Nuvolari aumentano il loro vantaggio. Emozionante è il passaggio di de Sterlich davanti alle tribune, dopo aver superato Masperi la sua macchina transita paurosamente a zig zag. Becchi dopo il secondo giro si ritira poco prima di San Lorenzo, quando prometteva molto bene. Nel quarto giro Nuvolari compie il giro più veloce della giornata in 11 primi 58 secondi due quinti ad una media di 56,125 km orari. Franchini si ritira a Rapallo prima di questo quinto giro. Al sesto giro mentre Nuvolari continua indisturbato al comando delle 2000, Guindani, che aveva marciato veloce e regolarissimo, per un pauroso scarto per poco non viene investito a Santa Margherita da Ciangherotti. Deve perdere dei momenti preziosi e il primo posto nella sua categoria che passa a Marconcini per 45 secondi. Ma all'ottavo giro Guindani, sopravvenuto nuovamente velocissimo, riconquista la prima posizione col vantaggio di un solo secondo.

E si comincia qui a notare la marcia di Platè che dopo l'incidente iniziale ha continuato con molta regolarità. Al nono giro il comando della gara nella combattutissima categoria 1500 passa nuovamente a Marconcini poiché Guindani che si era mostrato degno di miglior fortuna è costretto al ritiro per guasto nel differenziale poco dopo San Lorenzo. Masperi è sempre attardato da in-

cidenti e si ferma più volte al suo box di rifornimento, come Lotti che dopo un buon inizio perde così definitivamente la sua buona terza posizione nella categoria 2000 per un arresto di 12 minuti. Dopo questo giro, mentre nulla di nuovo si verifica nella categoria 2000 dove Nuvolari passa in testa ormai a tutti i concorrenti delle 1500 domina con sicurezza, nella categoria inferiore proprio quando, per il ritiro di Guindani, la lotta sembrava definitiva a favore di Marconcini, al dodicesimo giro "Nino", per ritardi di Ciangherotti e Marconcini causati da guasti di gomme, passa inaspettatamente al comando della corsa, posizione che consolida nel giro successivo per un nuovo ritardo di Ciangherotti e per l'inatteso definitivo arresto di Marconcini. Quest'ultimo poco prima di Rapallo è costretto al ritiro anche lui per guasto al differenziale. Ma in questa categoria la lotta è tutt'altro che finita. Anche il coraggioso "Nino", sotto il cui pseudonimo si nasconde un appassionato chirurgo di Torino *, il dottor Cirio, è costretto a rallentare la sua marcia per rottura di gomme, così al quindicesimo giro passa in testa Ciangherotti, seguito da Platè che continuando nella sua bella e regolare marcia progressiva ha superato anche "Nino", minacciando ormai il primo. Nella categoria 2000 si deve registrare il dominio di Nuvolari fermatosi solo 12 secondi al tredicesimo giro per bere acqua minerale, la cor-

sa coraggiosa di Balestrero ed i ritiri di Minciotti e Masperi troppo attardato da molteplici incidenti. Al sedicesimo giro Platè approfitta di un arresto di Ciangherotti, colpito da guasti di gomme, per passare al primo posto della categoria 1500. Ma poco dopo anche Platè è costretto a fermarsi per lo stesso incidente e così Ciangherotti ripassa nel diciassettesimo giro al comando nuovamente. Un'altra fermata di Ciangherotti permette però a Platè di ritornare primo nel giro successivo per 36 secondi, vantaggio che l'ottimo milanese sa aumentare alla fine della corsa, al ventesimo giro, approfittando di una nuova fermata di Ciangherotti che rompe poi un'altra gomma proprio sul traguardo d'arrivo. Intanto nella categoria 2000 dove la corsa si era definita fin dall'inizio per la superiorità di Nuvolari, proprio nell'ultimo giro, il ventesimo, diventa interessante e drammatica. Dopo essere passato primo nettamente su tutti al traguardo del diciannovesimo giro, Nuvolari inizia velocissimo e sorridente la sua ultima fatica, ma quando già si scruta il fondo del rettilineo d'arrivo per vederlo ricomparire vincitore, si sparge rapida la notizia che Nuvolari fra San Lorenzo e Rapallo si è rovesciato. Un momento di viva emozione corre fra il pubblico, numerosissimo, che tutto circonda l'ampio viale, un sentimento di vivo rimpianto per lo sfortunato. Ma Nuvolari non è stato dominato dal pauroso capitolombolo che

* Il tarlo delle macchine da corsa e della velocità non prendeva solo personaggi facoltosi o nobili molto ricchi come ad esempio il Marchese de Sterlich. Anche affermati professionisti non riuscivano a sottrarsi al fascino della velocità. E' il caso di Giovanni Cirio, pilota attivo dal 1920 al 1932, campione sociale per il 1924 del Reale Automobile Club di Torino. Correva con lo pseudonimo di "Nino". Al suo attivo ha svariate vittorie di classe (Mugello 1924, Circuito di Bologna 1927). Ha partecipato al Gran Premio d'Italia del 1924 e alle prime due 1000 Miglia (1927 e 1928). Nel 1927, a Monza, un grave incidente ne fermerà sostanzialmente la carriera. Affermato medico-chirurgo, Commendatore, vicedirettore dell'Astanteria dell'Ospedale Martini di Torino. Premiato con la medaglia al merito della Sanità Pubblica.



Tazio Nuvolari

voleva inchiodarlo proprio alla fine della sua bellissima corsa vittoriosa. La macchina sconquassata viene rimessa sulla strada e il valoroso giovane sulla sua vettura già velocissima diventata traballante ha continuato noncurante degli sbalzi. Lo si è visto com-

parire sul fondo, annunciato dallo squillo di tromba, marciante e veloce ed è giunto fra gli applausi di una folla entusiasta, pallido lui e il meccanico, con qualche ruota senza gomma, e la macchina malconcia, ma felice per lo scampato pericolo e per la vittoria che ha potuto ancora far sua per soli 48 secondi. Contro Nuvolari sono stati presentati 2 reclami poiché il vincitore si sarebbe fatto aiutare nel rimettere sulla strada la sua macchina, fatto questo che è proibito dai regolamenti. Ma comunque Nuvolari ha vinto e

ha vinto una tra le gare più difficili, su un percorso bellissimo, che si presta molto bene per un collaudo sicuro degli uomini e delle macchine.

CLASSIFICA GENERALE

1° NUVOLARI (BIANCHI)

VINCITORE ASSOLUTO IN 4 ORE

16 PRIMI UN SECONDO 1/5 (MEDIA 52,496 KM ORARI)

2° BALESTRERO (OM)

IN 4 ORE 16 PRIMI 19 SECONDI 3/5

3° DE STERLICH (BUGATTI)

IN 4 ORE 27 PRIMI UN SECONDO 4/5

4° BIANCHI (ANSALDO)

IN 4 ORE 32 PRIMI 47 SECONDI 3/5

5° RABAGLIATI (BIANCHI)

IN 4 ORE 34 PRIMI 24 SECONDI 1/5

6° LOTTI (ANSALDO)

IN 4 ORE 52 PRIMI 53 SECONDI

(FUORI TEMPO MASSIMO)

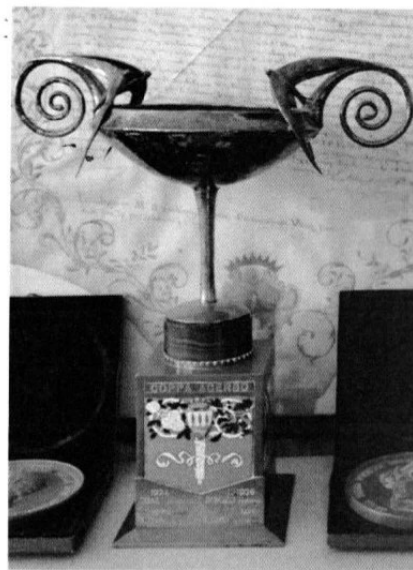
GIRO PIÙ VELOCE: TAZIO NUVOLARI IL QUARTO GIRO IN 11 PRIMI 58 SECONDI 2/5 (MEDIA DI 56,125 KM ORARI)

Coppa Acerbo 13 luglio 1924

IL CIRCUITO AUTOMOBILISTICO D'ABRUZZO PER LA COPPA ACERBO

... Sarà questo un cimento non solo di valori tecnici e sportivi dei diversi guidatori, ma anche un utilissimo raffronto tra i rendimenti delle varie categorie di macchine. Mentre fra i primi vedremo piloti celebri come Ascari, recente recordman del mondo sui 10 km, Campari, il veterano di tante battaglie, Minoia, il guidatore perfetto e sicuro, Beria d'Argentina, Giulio Masetti, il campione d'Italia gentleman alla sua attesissima rentrée, i giovani ed audacissimi Marconcini, Marengo, Nuvolari, gli appassionati e valenti de Sterlich, Brilli Peri, Antonelli, Lancellotti, Rodolfo del Drago, gentleman emuli del vincitore di Monza e della Targa Florio e tutta una schiera di altri desiderosi di affermarsi: nelle marche vedremo l'industria europea al confronto con Salmson, Amilcar e Bugatti esponenti francesi, Mercedes degna rappresentante di Germania, le famose Steyr di Vienna, Alfa Romeo, Chiribiri, OM, SPA, Diatto, Fiat, Silvani, Ceirano ed Aurea che difenderanno validamente i colori italiani.

DA "IL RISORGIMENTO D'ABRUZZO E MOLISE
6 LUGLIO 1924"



LA COPPA ACERBO A CASTELLAMMARE ADRIATICO

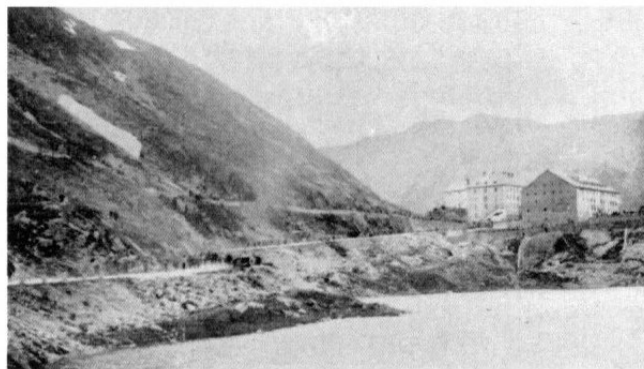
Lo svolgimento della gara.

... Degno di ammirazione lo Spinozzi su Bugatti che ha marciato benissimo, guadagnando il primo posto della sua categoria e il quinto in classifica generale. Dopo il forfait di de Sterlich era l'unico concorrente abruzzese in gara.

DA "IL RISORGIMENTO D'ABRUZZO E MOLISE
17 LUGLIO 1924"

Aosta - Gran San Bernardo 27 luglio 1924

L'edizione del 1924 si disputava il 27 luglio. Nonostante il mese estivo era caratterizzata da avverse condizioni climatiche. Alle bufere di neve si alternavano banchi di nebbia. Più si saliva e più il quadro appariva drammatico, tenendo anche conto che l'ultimo tratto del percorso era caratterizzato da una serie di curve in successione ravvicinata e particolarmente impegnative. In alcuni tratti si superava la pendenza del 15%. Gli ultimi dodici chilometri avrebbero sicuramente fatto la differenza tra i concorrenti. Gli iscritti alle classi 1500 e 2000 cc non erano numerosi. Nella classe 2000 si contendevano il primato de Sterlich su Bugatti e Jacod su Bianchi. Quest'ultimo giocava in casa, essendo di Aosta. Il fondo stradale, a causa della neve e della pioggia, non era nelle migliori condizioni. Il nevischio rendeva impossibile l'utilizzo degli occhiali. I piloti giungevano al traguardo quasi congelati. Tutto ciò comportava il fatto che non venivano stabiliti nuovi record. Molti concorrenti erano rallentati da problemi alle candele, noie al circuito di raffreddamento, inconvenienti alle ruote ed alle gomme. Addirittura la tempesta assumeva condizioni così drammatiche da procurare la rottura del parabrezza di Vaglianti. Solo un centinaio di macchine degli spettatori raggiungeva il traguardo, rispetto alle varie centinaia



L'Ospizio del Gran S. Bernardo

dell'anno precedente. Il Commendator Verona, giudice d'arrivo ed il Cavalier Massaro, cronometrista, affrontavano stoicamente la tempesta di neve. Diego de Sterlich, nella categoria corsa, classe 2000 cc, realizzava un tempo nettamente superiore a quello dell'anno precedente: 37' 54" contro 35' 35" e 3/5. L'afflusso del pubblico risentiva negativamente delle avverse condizioni climatiche. Il dopo gara vedeva i concorrenti accolti ad Aosta da una folla entusiasta. In municipio il Sindaco organizzava un ricevimento. Il tutto era rallegrato dai fuochi d'artificio.

ISCRITTI:

CATEGORIA DELLE CYCLECARS

GIULIO AYMINI	(DELLA FERRERA)
SARTORIO	(GAR)
BRAMBILLA	(GAR)
X	(PETROMILLI)
"BOB"	(SENECHAL)
CABERTO CONELLI	(AMILCAR)
ABELE CLERICI	(SALMSON)
FILIPPO TASSARA	(GAR)

CATEGORIA AL DI SOTTO DEI 1500 CC

ROCCI	(AUREA)
SCARDOVA	(AUREA)
MARIO VAGLIENTI	(AUREA)
"NINO" CIRIO	(FIAT)

CATEGORIA AL DI SOTTO DI 2000 CC

AUGUSTO JACOD	(BIANCHI)
CAESAR	(BIANCHI)
DIEGO DE STERLICH	(BUGATTI)

CATEGORIA OLTRE 2000 CC

FOSSATI	(MERCEDES)
GASTONE GASTALDETTI	(FAST)
UGO TARABUSI	(FAST)
X	(LANCIA)
GASPARE BONA	(LANCIA)
MUSSINI	(ITALA)
EUGENIO BERIA D'ARGENTINE	(SPA)
PIETRO GARRO	(SPA)
SACHERO	(SPA)
PIACENZA	(SPA)

CLASSIFICA GENERALE:

1°	EUGENIO BERIA D'ARGENTINE (SPA)	35' 7" CHILOMETRI ORARI 58,557
2°	GASTONE GASTALDETTI (FAST)	37' 7" 1/5
3°	UGO TARABUSI (FAST)	37' 21"
4°	PIETRO GARRO (SPA)	37' 45"
5°	DIEGO DE STERLICH (BUGATTI)	37' 54" KM/H 54. 300
6°	GASPARE BONA (LANCIA)	40' 18"
7°	ABELE CLERICI (SALMSON)	40' 32"
8°	CABERTO CONELLI (AMILCAR)	40' 56"
9°	SACHERO (SPA)	41' 35"
10°	"BOB" (SENECHAL 750)	43' 49"
11°	MARIO VAGLIENTI (AUREA)	44' 24" 1/5
12°	SCARDOVA (AUREA)	45' 04" 1/5
13°	ROCCI (AUREA)	45' 33"
14°	"NINO" (FIAT)	46' 15"
15°	AUGUSTO JACOD (BIANCHI)	48' 23" 3/5
16°	FILIPPO TASSARA (GAR)	53' 16" 2/5

IL MARCHESE DE STERLICH RISULTERÀ PRIMO NELLA CLASSE < 2 LITRI

IV Circuito del Garda - 9 novembre 1924

Erano in programma 20 giri di 12 chilometri e 360 metri per complessivi 247 km e 200 m. La partenza era fissata alle ore 12:45. La Amilcar di Silvani prendeva il via per prima e a distanza di 20 secondi l'una dall'altra seguivano le altre vetture. Erano previste tre classi: fino a 1100 cc, fino a 1500 cc e la classe 2000 cc. Ultimo a partire era Antonelli su Bugatti Grand Prix. Poco dopo la partenza di Antonelli si udiya uno squillo di tromba, era il segnale che Silvani, il primo concorrente partito, stava già per concludere il giro, seguito a ruota da Brambilla su GAR. Il quarto giro era funestato da un grave incidente, la Bugatti di Gino Compagnoni, a causa dello scoppio della gomma posteriore sinistra, cappottava. Il meccanico riportava solo escoriazioni al volto mentre Compagnoni doveva fare ricorso alle cure dei medici in ospedale. Al quinto giro la Bugatti 8 cilindri di Diego de Sterlich riusciva a raggiungere i box nonostante problemi di carburazione, per lui la gara era terminata. Per la cronaca Guido Meregalli, su Diatto, era primo. Dietro di lui giungeva Antonio Masperi su OM. Seguiva Giuseppe Morandi, sempre su OM. Dopo 3 ore di gara solo 13 piloti dei 21 partenti tagliavano il traguardo.

ELENCO DEGLI ISCRITTI:

1	EUGENIO SILVANI	(AMILCAR)
2	CESARI BRAMBILLA	(GAR)
3	NINO DE PAOLI	(SALMSON)
4	CABERTO CONELL	(AMILCAR)
5	CRESPI	(MAS)
6	ABELE CLERICI	(SALMSON)
7	GINO COMPAGNONI	(BUGATTI)
8	AYMO MAGGI	(BUGATTI)
9	DEO CHIRIBIRI	(CHIRIBIRI)
10	FILIPPO TASSARA	(BUGATTI)
11	"NINO" CIRIO	(CHIRIBIRI)
12	ROBERTO SERBOLI	(CHIRIBIRI)
13	CARLO COCCHETTI	(FIAT)
14	GIGI PLATÈ	(CHIRIBIRI)
15	MALINVERNI	(BUGATTI)
16	LINO ABRIANI	(CHIRIBIRI)
17	X	(CHIRIBIRI)
18	CARLO ROSTI	(BUGATTI)
19	OGNIBENE ALVERÀ	(ANSALDO)
20	ANTONIO MASPERI	(OM)
21	DIEGO DE STERLICH	(BUGATTI)
22	ERNESTO MASERATI	(DIATTO)
23	GUIDO MEREGALLI	(DIATTO)
24	NINO BIANCHI	(ANSALDO)
25	GIUSEPPE MORANDI	(OM)
26	DOMENICO ANTONELLI	(BUGATTI)

LA CATEGORIA 1100 COMPRENDE DAL PRIMO AL SESTO CONCORRENTE

LA CATEGORIA 1500 COMPRENDE DAL SETTIMO AL DICIASSETTESIMO CONCORRENTE

LA CATEGORIA 2000 COMPRENDE DAL DICIOTTESIMO AL VENTISEIESIMO CONCORRENTE

CLASSIFICA GENERALE:

1° GUIDO MEREGALLI DIATTO 20S	3H 2' 30"
2° ANTONIO MASPERI OM 665	3H 6' 54"
3° GIUSEPPE MORANDI OM 665	3H 7' 44"
4° Aymo MAGGI BUGATTI 22	3H 8' 42"
5° DOMENICO ANTONELLI BUGATTI 30	3H 10' 58"
6° FILIPPO TASSARA BUGATTI 22	?
7° ABELE CLERICI SALMSON	3H 13' 35"
8° ROBERTO MALINVERNI BUGATTI 22	3H 18' 8"
9° "NINO" CIRIO CHIRIBIRI	3H 24' 11"
10° ERNESTO MASERATI DIATTO 20S	3H 27' 49"
11° EUGENIO SILVANI AMILCAR	3H 30' 8"
12° DE PAOLI SALMSON	3H 30' 57"
13° OGNIBEN ALVERÀ ANSALDO 4 CS	3H 32' 57"

IL GIRO PIÙ VELOCE VIENE EFFETTUATO DA GUIDO MEREGALLI IN 8' 51" ALLA MEDIA DI KM/ORA 82.90
DIEGO DE STERLICH, SU BUGATTI 30, RITIRATO AL 5° GIRO PER NOIE MECCANICHE (PROBLEMI DI CARBURAZIONE).



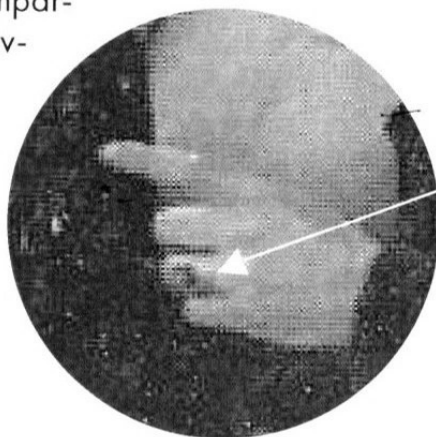
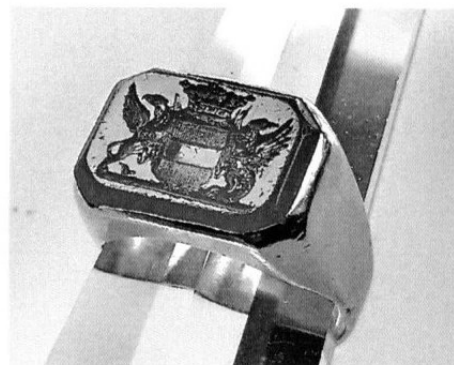


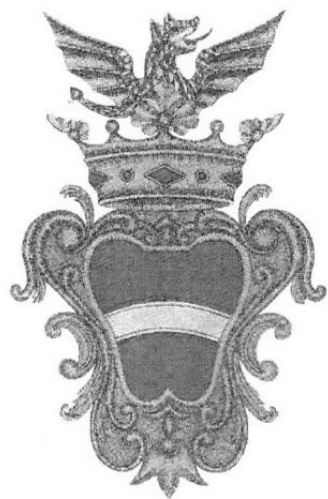
Pubblicità della Bugatti degli anni '20

Appendice

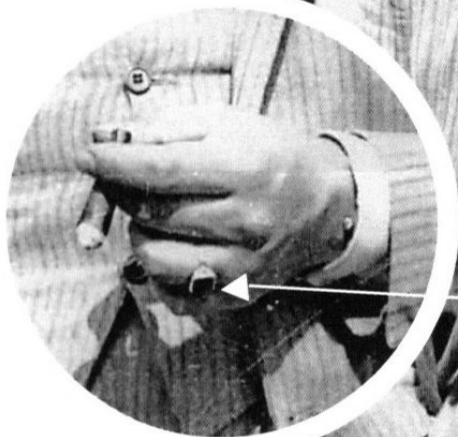
L'anello del Marchese de Sterlich

Mesi orsono incontrando un amico e collega medico, il dottor Gianni Iannetti facevo una piacevole scoperta. Il dottor Iannetti mi comunicava di avere tra i suoi cimeli di famiglia un oggetto appartenuto al Marchese Diego da Sterlich. Si trattava di un anello, quell'anello che Diego indossava sia in gioventù che in tarda età, come documentato da molte foto che lo ritraggono. Nel mostrarmelo notavo che sulla pietra incastonata era presente lo stemma dei de Sterlich. Nel corso degli anni vi erano stati degli apparentamenti tra i de Sterlich ed alcune importanti famiglie di Pene, i Tirone ed i Forcella. Il Marchese aveva sempre mantenuto buoni rapporti con queste antiche famiglie e qualche tempo prima che venisse a mancare lo donò a Giuseppe Conte discendente dalle suddette famiglie e senza eredi. Alla scomparsa di Giuseppe Conte avvenuta intorno al 2010, l'anello passò nelle mani della cugina appartenente al ramo dei Forcella e madre del dottor Iannetti che custodisce gelosamente il cimelio.





Stemma dei de Sterlich: fascia d'argento
in campo rosso



Mercurio e Infinito
 che vincioffe il campionato
 quando ancor non era tanto
 di Pirilli il Cantareto,
 lo vincioffe il marchese
 nel gran bel Benvenuto
 zion un luglio bianco
 in un giorno grande giorno
 più di oggi era forse
 il nipotino Drigo;
 lo vincioffe quatto quatto
 l'abruzzese da « Olorio »
 ben guidando di Phippati
 i notori Pirellati -

1965

Diego a Pinu
 - Poetastro -

DOMANDA E RISPOSTA

Chi vinse il campionato
quando ancor non era nato
di Pirelli in cinturato?

Lo vinse il marchesone
sul gran colle Bernardone

...

in un giorno guarda guarda
più di oggi era ...

il simpatico Diegone;
lo vinse quatto quatto
l'abruzzese su Diatto
ben guidando di Schieppati
i ruotoni Pirellati.

DIEGO DE STERLICH
-poetastro- 1965

A MARIO SEMPRONI

Tra il rombo dei pistoni
auguro a Mario Semproni
di sfidare i venti
su una "Torpedo 520".

In alto sventola
orgogliosa e fiera
della macchina d'epoca
la bandiera.

Larga la strada,
o stretta la via
che sia sempre così
e così sia.

ALEARDO RUBINI
7 settembre 2023



Mario Semproni e Cesare De Agostini

Re: Marchese de Sterlich

A sempronimario@libero.it

Caro Dott. Semproni,
prima di tutto mi scuso per il ritardo nella mia risposta. Spero che a distanza di un mese dalla Sua mail, Lei si sia completamente ristabilito.

A proposito del "momento magico", La ringrazio tanto. Devo dire che ho parlato innumerevoli volte, ma i due giorni passati da Lei sono indimenticabili; resterà sempre vivo nella mia memoria l'entusiasmo dell'uditorio. La ringrazio per quanto mi dice a proposito del "nostro" Marchese; sarebbe bello venire ma temo che la mia salute non me lo permetta; creda, ho problemi da qualche mese.

La prego, di accettare i ricordi di un amico. e sottolineo che Lei rimane "unico".

Ancora un grazie

Mi abbia

Cesare De Agostini

Il giorno lun 16 mar 2020 alle ore 20:04 <sempronimario@libero.it> ha scritto:

Gentilissimo dott. De Agostini, sono Mario Semproni, il medico di Penne appassionato della storia del Marchese de Sterlich. La giornata che anni fa La vide a Penne, sembra ormai lontana nel tempo. Nel frattempo sono diventato Sindaco della Città. Purtroppo lavorando in ospedale ho contratto l'infezione da Covid 19 ed attualmente sono in quarantena domiciliare. Mi considero in pratica agli "arresti domiciliari" e ne sto approfittando per riprendere le ricerche su Diego de Sterlich. In particolare ricostruisco i primi anni della carriera sportiva quando il Marchese Volante corse con le Bugatti. Sarebbe bello averla a Penne alla presentazione della mia ricerca. Purtroppo il palazzo del Marchese che Lei ebbe modo di visitare è chiuso a causa di eventi sismici di alcuni anni fa. Sempre grato per il momento magico che Lei ci fece vivere, invio distinti saluti. Mario Semproni

* * *

La comunicazione avuta con il grande Cesare De Agostini, incontrato a Penne nel 2014 in occasione della presentazione della mia pubblicazione "Maserati 100 anni magnifici". Nel 2020 lo contattai anticipandogli la presentazione del volumetto che solo oggi viene dato alle stampe. Cesare De Agostini mi comunicava di ricordare con molto piacere la sua presenza a Penne ma mi anticipava che problemi di salute gli avrebbero impedito di tornare nella città del Marchese deSterlich. Purtroppo aveva ragione, il 20 gennaio 2022 veniva a mancare.

Bibliografia

AOSTA GRAN SAN BERNARDO 1920-1957

di Alessandro e Massimo Acerbi

EDIZIONI TIPOGRAFIA LA VALLÉE

SUSA – MONCENISIO,
LA CORSA PIÙ ANTICA DEL MONDO 1902-2002

di autori vari

STAMPERIA ARTISTICA NAZIONALE

IL CIRCUITO DI PESCARA 1924 -,1939

di Francesco Santuccioni e Paolo Smoglica

EDITRICE GECO

BUGATTI MAGNUM

di Hugh Conway e Maurice Sauzy

GIORGIO NADA EDITORE MILANO

AUDACI ROMBI TERAMANI

di Paolo Martocchia

HATRIA EDIZIONI

BREVE STORIA DELLA SOCIETÀ OPERAIA
DI MUTUO SOCCORSO "DIEGO ALIPRANDI"

di Candido Greco

ARTI GRAFICHE CANTAGALLO

CIRCUITO DEL GARDA - QUINDICI VOLTE AL VIA!

di Giancarlo Cavallini

FONDAZIONE NEGRI

COPPA DI NATALE - STORIA DI UOMINI
E DI AUTOMOBILI D'UN TEMPO

di Mario Semproni

ARTI GRAFICHE CANTAGALLO

IL TEMPO (quotidiano) cronaca d'Abruzzo

IL MESSAGGERO (quotidiano) cronaca d'Abruzzo

Indice

<i>Prefazione</i>	<i>pag.</i>	5
<i>Premessa</i>	<i>"</i>	7
Gli Aliprandi e i de Sterlich: le origini del casato	<i>"</i>	8
Barone Diego Aliprandi	<i>"</i>	9
Albero genealogico della famiglia Aliprandi – de Sterlich.	<i>"</i>	10
Diego de Sterlich: le origini.	<i>"</i>	12
Gli anni Venti ed i primi anni Trenta.	<i>"</i>	21
I restanti anni Trenta e gli anni Quaranta	<i>"</i>	25
La scomparsa di Dirce	<i>"</i>	30
L'incontro con Vecla Fumo	<i>"</i>	31
Gli anni Cinquanta e Sessanta	<i>"</i>	32
Gli anni Settanta	<i>"</i>	33
<i>I necrologi</i>	<i>"</i>	35
<i>Le corse</i>	<i>"</i>	55
Aosta Gran San Bernardo 1922	<i>"</i>	57
L'esordio	<i>"</i>	58
Corsa in salita Sorrento – Sant'Agata 1923.	<i>"</i>	62
Circuito di Brescia 1923	<i>"</i>	67
Susa -Moncenisio 1923	<i>"</i>	73
Aosta - Gran San Bernardo 1923	<i>"</i>	79
Roma - Castellammare Adriatico 1923	<i>"</i>	83
IV Criterium di Roma 1923	<i>"</i>	84
III Circuito del Garda 1923.	<i>"</i>	86
Primo Circuito Automobilistico del Tigullio 1923	<i>"</i>	88
Coppa Acerbo 1924	<i>"</i>	91
Aosta Gran San Bernardo 1924	<i>"</i>	92
IV Circuito del Garda 1924	<i>"</i>	94
<i>Appendice</i>	<i>"</i>	97
<i>Bibliografia</i>	<i>"</i>	106

FINITO DI STAMPARE
NEL MESE DI OTTOBRE 2025
PRESSO LE
ARTI GRAFICHE CANTAGALLO
PENNE

