Motociclismo

I miei ricordi

La prima volta che ho avuto a che fare con una motocicletta è stato da ragazzo: mio zio era in servizio a Scandicci vicino Firenze, nel reggimento "Lupi di Toscana", e periodicamente veniva a S. Maria compiendo i 450 km. con la sua NSU 175: agganciata al portapacchi c'era sempre una scatola di cioccolatini Boero da mangiarsi con estrema attenzione per evitare la fuoriuscita di liquore su maglie e camicie.

Per la verità di quella moto non ne ho un ricordo molto gradevole in quanto una volta, inavvertitamente, poggiai la gamba sul luccicante tubo di scappamento ricevendone una terribile scottatura che mia madre si premurò di curare con il bianco d'uovo battuto. La moto suscitava l'ammirazione del popolo di via Pratilli (oggi via Uccella) dove abitava mia nonna, da *Aitano il trippaiuolo* ad Andrea il lattaio che godevano di mezzi più ridotti anche se più rumorosi: all'epoca furoreggiava il Motom, un economico motorino a quattro tempi, "*valvole in testa*" che era diventato il mezzo di trasporto degli operai e dei venditori ambulanti di lumache, fichi e prodotti stagionali.

Ai tempi del liceo ebbi un modestissimo ciclomotore 49 cc. che niente aveva per competere con i Ducati scrambler dei figli di papà ma che comunque riusciva a scarrozzarmi dalla villa comunale al bosco di S. Vito, evitandomi le fatiche di quelli che arrancavano su vecchie Bianchi con i freni a bacchetta. Per il rifornimento andavo da Pietro il benzinaro, interista come me, con distributore ESSO in piazza Mazzini, che componeva una miscela al 5% per poi farla scendere nel serbatoio, alzando e abbassando più di una volta la pompa per non farne sfuggire nemmeno una goccia.

All'occasione, ci riunivamo allo *scaricamento alla ciampa di cavallo*, l'area attualmente occupata dal mercato bisettimanale, per assistere alle evoluzioni di spericolati motociclisti. Su quel suolo erano stati depositati per anni la terra di scavo del fondo Patturelli e materiali di risulta edilizia, e quelle montagnole, opportunamente collegate e sistemate, erano diventate un crossodromo. Pochi i fortunati che uscivano illesi da quelle prove di audacia.

Rincontrai le moto durante il servizio militare, accompagnando qualche volta il portaordini a cavallo di un falcone della Moto Guzzi caracollando a 80 km orari sulla discesa da Chieti a Chieti scalo, aggrappato alla cinghia del sediolino posteriore con in testa un abbondante casco in cuoio, bolgetta a tracolla e occhiali contro il vento che prendevo in pieno volto in quanto chi sedeva nel sediolino posteriore risultava in posizione sopraelevata rispetto al conducente. A protezione del petto, il vecchio trucco del giornale sotto il maglione.

Terminato il servizio militare e in attesa di un posto di lavoro, il punto di incontro con gli amici era il bar Buffolano, all'angolo di Piazza Mazzini, dove faceva tappa il dott. Alfonso Piccirillo sul suo Falcone con l'inconfondibile regolare palpito del motore. Piccirillo era una figura carismatica: ginecologo, provetto suonatore di fisarmonica, pianoforte, chitarra e mandolino, (con i quali aveva allietato le truppe alleate a S. Maria in tempo di guerra quando fiorivano le orchestrine) amante della sua moto che manteneva lucida come un gioiello di famiglia. Era stato anche addetto ai controlli sanitari delle case di piacere sammaritane fino al 1958, anno in cui la senatrice Merlin le chiuse, e a cavallo del Falcone con il sottofondo del motore acceso, ci

raccontava le curiosità delle case *la Porta* e *Il Portone* di via degli Orti, e delle nuove arrivate che ogni due settimane Luigino il cocchiere portava in carrozzella in giro per la città.

Grande amico di mio padre erano **Carlino Aulicino** e i suoi fratelli: da ragazzo aveva lavorato con loro nella grande officina di via Pietro Morelli. Quando lo incontravo durante le Mostre nazionali di Modellismo organizzate dal figlio Raffaele, mi raccontava dei trascorsi di gioventù e di quando nel dopoguerra si era dilettato a costruire biciclette con vecchi tubi dell'acqua. Aveva sempre avuto la passione delle motociclette e si era cimentato in importanti gare: nel "Gran Premio di Napoli", nella "Tre Valli Varesine", nel "Giro della Sicilia", nel circuito "Arco Adriano", nel "Circuito di Caserta", nello "Scudo del Sud di Foggia" ottenendo importanti affermazioni. Era uno dei centauri mitici del Moto Club di S. Maria.

Altro motociclista era stato **Lillino Ventriglia** da cui mi divideva il credo politico, cosa che non ci impediva di coltivare una simpatica amicizia. Prima di *papariare* in città con il suo *ferrarino*, Lillino aveva gareggiato sui circuiti di Spoleto, Terni e Roseto degli Abruzzi, vincendo nel 1972 il XIV Giro della Campania su un tracciato di 350 km.

Nasce il Motoclub

La motocicletta era stata inventata da poco e già a S. Maria la passione era divampata verso questo nuovo mezzo che all'epoca era poco più che una bicicletta con un motore.

La *Stampa Sportiva* di Torino del 3 luglio **1904** dà notizia di una corsa di 75 km. organizzata a S. Maria e vinta da un certo Edoardo Corati.

Notiziario Sportivo

AUTOMOBILISMO

— Il secondo giorno del *meeting* automobilistico di Boston (America del Nord) ha avuto luogo il 12 corrente. Ecco il risultato:

Corse di 10 miglia: 1. Sartori (90 HP, Mercédès) del sig. Vanderbilt. Tempo impiegato 10 m. 8 s.; 2. Bowden (60 HP), Mercédès.

Corsa di 5 miglia: 1. Wallace (sulla vettura Parigi-Madrid di Marcel Renault). Tempo impiegato: 5 m. 11 s. 4/5.

Corsa delle Coppe, 10 miglia: 1. Bowden (60 HP, Mercédès), 10 m. 9 s. 1/5; 2. Sartori (90 HP, Mercédès).

Aosta - Hôtel Suisse
Touring Club - Club Alpino
GARAGE
Il preferito dagli Sportsmen
Prezzi modicissimi. Rag. E. VIETTI, prop.

LA RIUNIONE DI PADOVA. — Il Consiglio di questa Unione automobilistica veneta ha deliberato di indire anche quest'anno, per la prima quindicina del mese di settembre, la corsa automobilistica dei 10 km. «Targa d'oro» (*Challenge*), istituita dal comm. Alberto Rignano, e la corsa automobilistica del chilometro lanciato sul percorso Bovolenta-Padova.

MOTOCICLISMO

CORSE MOTOCICLISTICHE A SANTA MARIA DI CAPUA. — Nella corsa di motociclette a Santa Maria di Capua, col percorso di 75 km. giunsero: 1. Corati Edoardo, 2. De Stasio Francesco, 3. Cipulo, 4. Sicco.

— Il Criterium di motociclette, organizzato dal giornale *La costa azzurra sportiva*, ha ottenuto un brillante successo; su 16 partenti, 10 sono giunti al termine della gara. Ecco il risultato: 1. Lamberyack (Griffon), 2. Guillet (Werner), 3. Inghilbert (Griffon), 4. Derny (Werner), 5. Yourassof (Peugeot), 6. Andreis (Terrot), 7. J. Souche (La Foudra).

CICLISMO

IL GIRO DEI LAGHI A TORINO. — Nel giro di 50 chilometri, indetto dal Veloce Ciclo Pedestre, giungono: 1. Debernard in ore 1 25', 2. Cumino in 1 25' 8/4, 3. Danna Amedeo in 1 35, 4. Clinedi in 1 35', 5. Roletti in 1 40'.

LE CORSE AL MOTOVELODROMO DI TORINO. — Tempo splendido; pubblico numeroso; corse poco interessanti.

Premio Alessandria (dilettanti biciclette; m. 1000.

Decisiva: 1. Borsotti, 2. Ferrari, 3. Alic.

Premio Napoli (professionisti biciclette; m. 1000).

Decisiva: 1. Bixio, 2. Carapezzi, 3. Granaglia, 4. Messori.

Premio Milano. — Corsa dell'ora (professionisti). Partono: Cornet (Marsiglia), allenato da Amerigo; A. Dussot (Marsiglia), allenato da Peguit; Taylor (Bologna), allenato da Monasterolo; Battaglia (Torino), allenato da Genesio, e Barbisio (Lione), allenato da Moro.

Taylor copre nell'ora chilometri 57,950; ad un giro e tre quarti Cornet è secondo; terzo a dodici giri Barbisio.

LE TOSSI
I CATARRI
LE BRONCHITI
LE POLMONITI
LA TUBERCOLOSI
sono curate e guarite con l'uso del GUAJACOLTERPIN e del Guajacolterpin-cloricitolico - Dose L. 3, 5 e 9. — *Farmacia e Laboratorio Chimico dell'* Ospedale Maggiore di S. Giovanni Battista e Città di Torino, diretta dal Cav. CARLO ROGNONE.

GARA TRA UFFICIALI A BRESCIA. — A Brescia ebbe luogo la gara ciclistica fra gli ufficiali del 12° reggimento bersaglieri sul percorso Brescia, Castenedolo, Montichiari, Carpenodolo, Acquafredda, Gottolengo, Leno, Brescia (chilometri 78,600).

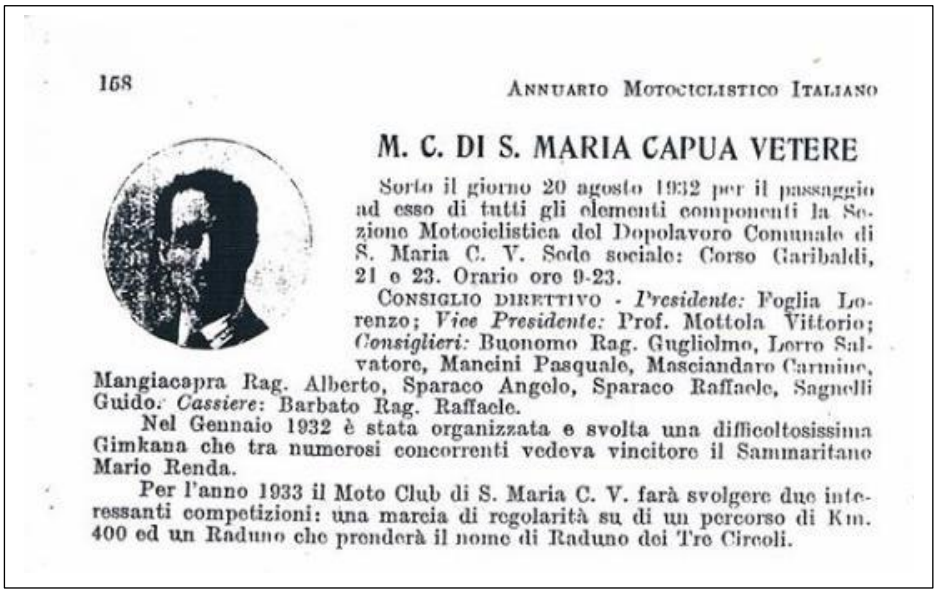
Giunsero: 1. tenente Bruno Pietro, 2. tenente Gobbi, 3. tenente Pelluttini, 4. tenente Andriani.

LA CORSA MILANO-ARONA. — Splendido successo ebbe la corsa ciclistica sul percorso Milano-Novara-Borgomanero-Gravellona-Arona (chilom. 130).

Prima categoria: 1. Pavesi, 2. Leoni Valentino.

Passata la guerra, i motociclisti sammaritani, nello spirito fascista di esaltazione dello sport, costituirono nell'ambito del dopolavoro comunale, una sezione motociclistica.

Il 20 agosto **1932** la sezione motociclistica del dopolavoro di S. Maria si costituisce in Moto Club. La notizia è riportata nell'Annuario Motociclistico Italiano del 1933, che registra anche il successo di Mario Renda in *una difficoltosissima gimkana.*



168 ANNUARIO MOTOCICLISTICO ITALIANO

M. C. DI S. MARIA CAPUA VETERE

Sorto il giorno 20 agosto 1932 per il passaggio ad esso di tutti gli elementi componenti la Sezione Motociclistica del Dopolavoro Comunale di S. Maria C. V. Sede sociale: Corso Garibaldi, 21 e 23. Orario ore 9-23.

CONSIGLIO DIRETTIVO - *Presidente:* Foglia Lorenzo; *Vice Presidente:* Prof. Mottola Vittorio; *Consiglieri:* Buonomo Rag. Guglielmo, Lorro Salvatore, Mancini Pasquale, Masciandaro Carmine, Mangiacapra Rag. Alberto, Sparaco Angelo, Sparaco Raffaele, Sagnelli Guido. *Cassiere:* Barbato Rag. Raffaele.

Nel Gennaio 1932 è stata organizzata e svolta una difficoltosissima Gimkana che tra numerosi concorrenti vedeva vincitore il Sammaritano Mario Renda.

Per l'anno 1933 il Moto Club di S. Maria C. V. farà svolgere due interessanti competizioni: una marcia di regolarità su di un percorso di Km. 400 ed un Raduno che prenderà il nome di Raduno dei Tre Circoli.

REALE MOTO CLUB D'ITALIA
ENTE MORALE
MOTO CLUB
di
IL TITOLARE
IL PRESIDENTE DEL M. C.

REALE MOTO CLUB D'ITALIA
ENTE MORALE
TESSERA 9050
DI SOCIO AFFILIATO RILASCIATA AL
SIG. Masciandaro Carmine
DOMICILIATO A S. Maria C. V.
VIA Mazzocchi 221
APPARTENENTE AL MOTO CLUB
DI S. Maria Capo Vetere
1934 1935 1936 1937

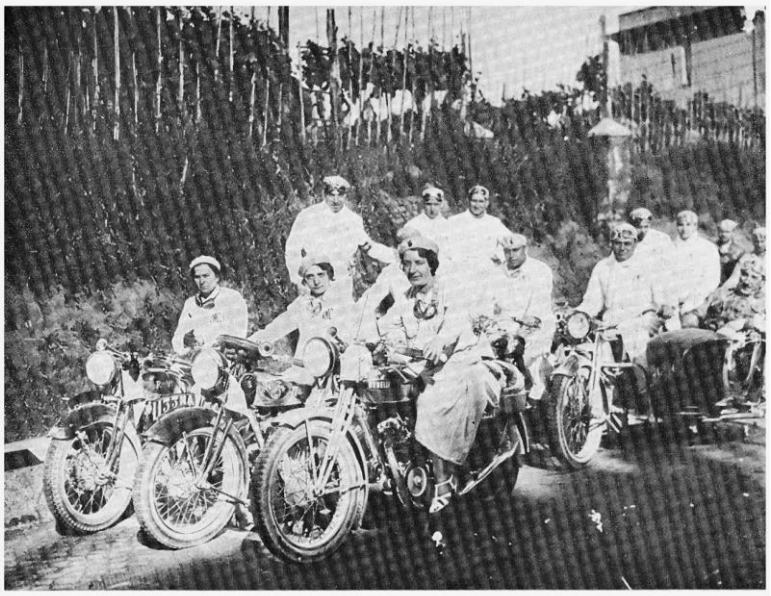
Carmine Masciandaro (a sinistra la sua tessera del Moto Club) fu uno dei fondatori del sodalizio sammaritano.

Aveva una rinomata officina meccanica in via Mazzocchi per le riparazioni e il noleggio di biciclette, auto e moto. Nella sua Autoscuola al corso Aldo Moro sono passate generazioni di futuri automobilisti. La sua passione erano le moto ma anche le auto: partecipava spesso alle corse nelle biposto che affrontavano la salita di Gradilli.

OFFICINA MECCANICA
CARMINE MASCIANDARO
RIPARAZIONI CICLI - AUTO MOTO - NOLEGGIO
RIMESSA E LAVAGGIO AUTO
COSTRUZIONE PROPRIA CICLI "SPARTACO"
Via Mazzocchi, 221 - S. MARIA C. V., (Napoli)

Il 25 maggio **1933** a Roma c'è il **Raduno dei Centauri** "*manifestazione di sport e di patriottismo*". Tutti i Moto Club d'Italia avevano esposto nelle loro sedi la fotografia del duce in motocicletta e la riproduzione della tessera n. 1 del Reale Moto Club d'Italia del *socio* Benito Mussolini.

A conclusione del Raduno, il Reale Moto Club d'Italia elogiò i Moto Club di Milano, Perugia, Savona, Foggia e S. Maria Capua Vetere per la copiosa partecipazione alla manifestazione. S. Maria, che aveva iscritto 73 radunisti, si pose per numero di partecipanti dinanzi ad altri 160 città, superando importanti capoluoghi di provincia come Salerno, Reggio Calabria, Messina. Presente al raduno anche il segretario politico del fascio di S. Maria, il dottor Rodolfo Cangiano. Diecimila i partecipanti che sfilarono a Roma in via dell'Impero. Al Moto Club di S. Maria venne assegnato uno dei premi d'onore, una grande medaglia d'oro offerta dal Ministero dell'Interno.



24 maggio 1933 - Roma - raduno dei centauri - la delegazione sammaritana (collezione Fulvio Palmieri)

Negli anni a seguire, prima dello scoppio della guerra, le gare motociclistiche diventarono un appuntamento ricorrente per gli sportivi sammaritani. La locale sezione del Moto Club organizzava gare di regolarità insieme alla locale sezione del Fascio che aveva una attiva *centuria motociclistica* intitolata a Ugo Pepe.

Le gare

Terminata la guerra, nel **1947** il Moto Club sammaritano organizza la sua prima gara di rilievo: il circuito **"Otto del Tifata"**, *internazionale motociclistica di regolarità*, di 235 km. Ne dà notizia il Corriere dello Sport del 1 agosto 1947; ed il 25 agosto lo stesso quotidiano sportivo dedica alla gara un ampio articolo:

Motociclismo

Gara internazionale di velocità denominata "l'Otto del Tifata,,

Il Moto Club di S. Maria Capua Vetere organizza per il prossimo 24 agosto una gara internazionale di regolarità denominata « L'Otto del Tifata ». La gara si svolgerà su un percorso vario e difficile che per sei volte toccherà le città di Caserta e di Capua. E' la prima volta che la plaga del Tifata assisterà ad una delle più caratteristiche gare motociclistiche, il cui percorso prevede tratti a cronometro e dei fuori strada della massima difficoltà.

Le media di 40, 45 e 50 chilometri fissate rispettivamente per le categorie di 175, 250 e 500 cmc., pur sembrando appena normali, diverranno altissime se si pensa che i concorrenti, perdendo minuti preziosissimi sul tratto fuori strada, dovranno seriamente impegnarsi sul restante percorso di ogni giro per giungere in tempo utile al controllo orario che li attenderà ad ogni 40 chilometri dalla partenza.

La gara sarà dotata di circa un milione di premi e dai primi elementi raccolti si è certi che il successo organizzativo e sportivo non mancherà all'« Otto del Tifata ».

Alla gara partecipano i migliori regolaristi d'Italia. C'è anche l'adesione di alcune case costruttrici. Il capo provvisorio dello Stato de Nicola indirizza un telegramma agli organizzatori. 46 alla partenza tra una folla entusiasta.

La gara si svolge sul percorso S. Maria- S. Angelo in Formis - ponte Annibale - S. Leucio - Sala - Caserta - Madonna della Libera - ponte S. Prisco - S. Maria - Spartimento - S. Tammaro - bivio Capua - S. Maria pari a circa 40 km, da ripersi 6 volte. Un violento temporale provoca diverse cadute: il percorso prevede anche un tratto fuoristrada, un canalone dal fondo acquitrinoso.

Un passaggio su corso Garibaldi (collezione Maurizio Visconti)

Manifesto della prima edizione del circuito "Otto del Tifata" conservato presso l'Istituto centrale per il catalogo e la documentazione del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

I CENTAURI A SANTA MARIA DI CAPUA VETERE

Besagni e Pagnoni vincitori della gara "Otto del Tifata"

(Dal nostro inviato)

SANTA MARIA C. V. 24

I dirigenti del Moto Club Santa Maria Capua Vetere, le autorità e la cittadinanza di questa magnifica e laboriosa Terra di Lavoro, che hanno ideato, voluto e superbamente organizzato la corsa motociclistica di regolarità l'Otto del Tifata, hanno veramente reso un prezioso servizio alla causa motociclistica. Il motociclismo italiano può andare lieto di aver trovato negli appassionati sammaritani degli uomini che meritano un vivo plauso per aver ideato questa bella ed interessante gara dimostrando che anche nel centrosud quando si vuole si sanno fare le cose senza sfigurare.

La partecipazione dei migliori regolaristi italiani, scesi dal nord e da Roma, è il miglior premio alle non lievi fatiche degli organizzatori.

Intelligentemente gli sportivi dirigenti di alcune Case hanno dato la loro adesione alla importante gara, ben comprendendo quali vantaggi ritrarranno ai fini della propaganda delle loro macchine in queste zone che effettivamente hanno bisogno di manifestazioni di carattere regolaristico dalle quali si dimostra la praticità e l'utilità della motocicletta.

Siamo certi che l'Otto del Tifata, che il Moto Club di Santa Maria Capua Vetere intende ripetere nel prossimo anno iscrivendolo nel calendario nazionale, richiamerà nelle sue future edizioni un numero sempre maggiore di partecipanti e l'intervento completo delle case italiane. La ricchezza dei premi, oltre mezzo milione, unica e mai verificatasi nelle gare di regolarità, una organizzazione perfetta, con installazioni, segnalazioni, ecc., degna di una «Sei giorni» internazionale, faranno della gara di Santa Maria Capua Vetere una delle migliori prove nazionali.

Il telegramma che il Capo provvisorio dello Stato, on. De Nicola, ha indirizzato agli organizzatori, è il miglior riconoscimento dell'utilità e degli scopi della manifestazione.

Le fasi della gara

I concorrenti, in numero di 46, hanno preso il via acclamati da un'immensa folla, entusiasta e disciplinatissima, che ha letteralmente gremito il percorso, specie dalla parte di Caserta e di Capua e nei tratti fuori strada e di velocità.

La gara si è svolta sul percorso: Santa Maria Capua Vetere, Sant'Angelo in Formis, Ponte Annibale, San Leucio, Sala, Caserta, Madonna della Libera, Ponte San Prisco, Santa Maria Capua Vetere, Spartimento, San Tammaro, Bivio Capua, Santa Maria Capua Vetere, pari a chilometri 39.215, da ripetersi sei volte, per un totale di chilometri 235.290.

Sul circuito sono inseriti due tratti di velocità, uno in salita e uno in piano) da compiersi soltanto durante il primo giro, e un tratto fuori strada, da compiersi ad ogni giro.

Il fondo stradale, accidentato in diversi tratti, ha reso dura la marcia dei concorrenti.

Nel tratto di velocità in salita i concorrenti della classe 250 sono stati i più rapidi, avendolo compiuto in condizioni atmosferiche buone, mentre quelli della 500 sono stati ritardati da un violento temporale, che ha prodotto anche diverse cadute, delle quali sono rimasti vittime Ventura, che ha rotto il cambio e sarà costretto a compiere tutto il rimanente percorso solamente con la terza marcia; Schulte di Napoli e Benzoni, che rovina il manubrio.

Innocenti, con la 250, è primo, seguito da Miele e Ranieri

Nella 175 è primo Besogni seguito da Longoni e Brunetto mentre nella 500 Pagnoni fa il suo miglior tempo.

Al termine del tratto di velocità in piano compreso fra Caserta e Santa Maria, i concorrenti percorrono il tratto fuoristrada costituito da un canalone dal fondo acquitrinoso. E' una difficoltà notevole che però tutti superano con una certa abilità. Al termine del primo giro transitano senza penalizzazioni Besogni, Di Salvo, Longoni, Brunetto, Bardelli nella classe 175; Miele, Toldi, D'Ignazio, Fornasari, Benzoni, Messori, Monetti, Innocenti e Ranieri nella 250; poi nella 500 Napolitano, Nicoletti, Bissoli, Masetti, Zecca, Pagano, Margine, Schulte e Pagnoni.

Nel secondo giro cominciano a delinearsi le posizioni. I migliori si mettono in luce. Fra essi sono Besogni, Longoni, Brunetto, Bardelli nella 175; Miele, Toldi, Innocenti, Manieri, D'Ignazio, Fornaseri, Benzoni, Missoni nell 205; Nicoletti, Bissoli, Masetti, Pagano, Margine, Schulte e Pagnoni nella 500.

In questo giro Miele e Venturi hanno dovuto cambiare una camera d'aria mentre Imparato è stato attardato da noie al motore.

Il tempo si è ora messo definitivamente al bello e ciò faciliterà la marcia dei concorrenti, le cui macchine cominciano a risentire della durezza del percorso.

I corridori napoletani e di Santa Maria Capua Vetere danno prova di capacità e di abilità nei confronti dei maggiori e più esperti colleghi del settentrione.

Al terzo ed al quarto giro le posizioni sono pressocchè immutate. Si riduce il numero dei corridori senza penalizzazioni in tutte le classi. Tra i migliori sono sempre Fornasari, Benzoni, Ventura, Brunetti, Baldelli, Longoni, Messori, Ranieri, Nicoletti, Maffetti, Bissoli, Pagnano, ecc. I concorrenti si riforniscono quasi tutti di carburante e procedono alla verifica delle macchine, durante le brevi soste dovute agli anticipi sulle medie.

Il numerosissimo pubblico segue sempre con entusiasmo ed incita i propri beniamini nel tratto fuori strada.

Il quinto giro è ultimato e le posizioni sono immutate: nulla di eccezionale da segnalare, ad eccezione di alcuni ritiri di corridori già in ritardo nei giri precedenti.

Ansiosa è l'attesa del pubblico per l'ultimo giro. Nicoletti è il primo e lo accoglie un lungo applauso, seguito da Maffetti, Ranieri, Pagnoni e la squadra della Sertum con Fornasari, Benzoni, Messori e Ventura. Anche i corridori locali finiscono bene, superando ogni aspettativa, essendo quasi tutti alla prima gara.

La classifica, nei confronti della quale però sono stati presentati alcuni reclami, dà l'esatta valutazione dei corridori.

Il troppo entusiasmo nel tagliare il traguardo finale, ha causato a Maffetti e Ranieri la esclusione dai senza penalizzazioni.

Ferruccio Colucci

Le classifiche

Primo tratto, a cronometro: Ponte Annibale-Gradilli:

1. Pagnoni, su Gilera, in 5'9"4; 2. Lucari, su Northon, in 5'21"; 3. Napoletano, su Triumph, in 5'32"7; 4. Pagano, su Matchless, in 5'34"4; 5. Pasquariello, su D.K.W., in 5'43".

CATEGORIA 250 cmc.:

1. Innocenti, su Benelli, in 4'46"9; 2. Miele, su Guzzi, in 4'47"8; 3. Ranieri, su Benelli, in 4'56"1; 4. Fornasari, su Sertum, in 4'59"2; 5. Menotti, su Guzzi, in 5'12"9.

CATEGORIA 125 e 175 cmc.:

1. Besagni, su Guzzi 175, in 5'11"5; 2. Longoni, su Morini, in 5'30"8; 3. Brunetti, id., in 5'38"8; 4. Vola, id., in 5'40"8; 5. Bardelli, id., in 5'45"2.

Secondo tratto, a cronometro: Caserta-Madonna della Libera:

CATEGORIA 500 cmc.:

1. Erasmo, su Norton, in 2'6"8; 2. Pagnoni, su Gilera, in 2'9"2; 3. Schulte, su Guzzi, in 2'10"4; 4. Solmi, su Gilera, in 2'13"8; 5. Napolitano, su Triumph, in 2'20"2.

CATEGORIA 250 cmc.:

1. Miele, su Guzzi, in 2'8"2; 2. Ranieri, su Benelli, in 2'11"; 3. Ventura, su Sertum, in 2'19"4; 4. Fornasari, su Sertum, in 2'20"6; 5. Menotti, su Guzzi, in 2'30"8.

CATEGORIA 125 e 175 cmc.:

1. Besagni, su Guzzi 175, in 2'57"2; 2. Vola, su Morini, in 3'20"6; 3. Bardelli, su Morini, in 3'26"2; 4. Longoni, su Morini, in 3'35"6; 5. Brunetti, su Morini, in 3'39"4.

CLASSIFICA ASSOLUTA:

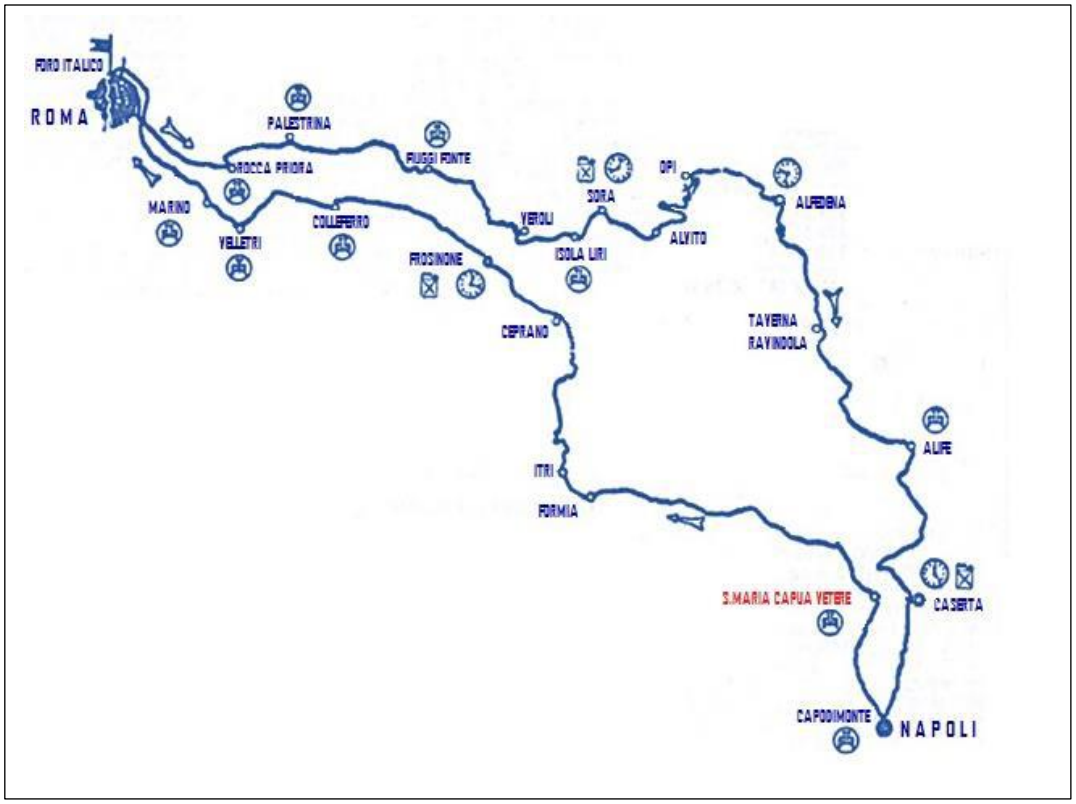
1. Besagni, su Guzzi 175, penalità 0 punti tratti cronometrati 2; 2. Pagnoni, su Gilera 500, penalità 0 punti tratto cronometrati 3; 3. Longoni, su Morini 125, penalità 0 punti tratti cronometrati 6; 4. Bardelli, id.; Brusato, id.; Fornasari, su Sertum 250, penalità 0 punti tratti cronometrati 8; 7. Pagano, su Matchless 350, penalità 0 punti tratti cronometrati 11; 8. Margine, su Triumpt 350, penalità 0 punti tratti cronometrati 14; 9. Messori, su Sertum 250, penalità 0 punti; 10. Benzoni, id., penalità 0 punti tratti cronometrati 17; 11. Schulte, su Guzzi 500, penalità 0 punti tratti cronometrati 22; 12. Nicoletti, su Triumph 500, penalità 0 punti tratti cronometrati 36; 13. Vola, su Morino 125, penalità 1 punti tratti cronometrati 6; 14. D'Ignazio, su Guzzi 250, penalità 1 punti tratti cronometrati 19;

1950 - piazza S. Francesco - spettatori al circuito "l'otto del Tifata" (collezione Fulvio Palmieri)

Nel **1949** si corre la prima **Mille Miglia** motociclistica, organizzata dal Moto Club di Roma. Viene disputata dal 23 al 25 luglio per un totale di quasi 2.000 chilometri. Partenza alle 4 di mattina da Roma presso il Foro Italico con la presenza di ottanta centauri di cui solo 43 centauri arriveranno al traguardo.

Sono presenti importanti squadre dei più noti marchi motociclistici come Moto Guzzi, Gilera, Sertum, Benelli, Matchless, Vespa, Lambretta, Mondial, M.V.

Il Moto club sammaritano non è presente con i suoi centauri ma partecipa attivamente all'organizzazione: la terza ed ultima tappa tocca S. Maria dove è previsto il posto di controllo a timbro.



Una curiosità: nel dopoguerra non c'era bisogno di una patente per cavalcare una motocicletta: era stata abolita nel 1931 per incrementare l'industria motociclistica. Ma in considerazione dell'aumento del numero dei motocicli e delle velocità dagli stessi raggiunte, in sede di aggiornamento del Codice della Strada veniva reintrodotto il *patentino.*

Il Moto Club sammaritano, forte del successo con il circuito l'Otto del Tifata, e del prestigio acquisito a livello nazionale, organizza il **Circuito dell'Arco Adriano** la cui prima edizione si tenne il 16 ottobre **1949**.Il più giovane concorrente era il nostro Franco Carrano, futuro asso del motociclismo.

La seconda edizione si tenne il 10 settembre 1950: nell'articolo che segue la cronaca dell'evento.

21 Settembre 1950 MOTOCICLISMO 35

Nel Circuito "Arco di Adriano,, si affermano Di Girolamo (Motom), Lazzaretti (Magliano), Ricciardi (Vespa) e Ritelli (M.V.)

Dinanzi a circa quarantamila persone assiepate lungo i 4100 metri del tracciato, si è svolto domenica 10 settembre il secondo Circuito Arco Traiano, organizzato ottimamente dal M. C. Santa Maria Capua Vetere i cui dirigenti e soci, dal presidente dott. Barbato al direttore di gara dott. Cervo, si sono prodigati per la miglior riuscita della manifestazione, che intendono far inserire nel Calendario Nazionale dell'anno prossimo.

Erano in programma quattro gare, cioè sino a 50 cc., sino a 75 cc., scooter 125 cc. e motoleggere 125 cc.

Il risultato tecnicamente migliore è stato fornito dalle *Motom* 48 classificatesi prima con Di Girolamo e seconda con Mario Miele, fratello del campione Armando. La *Motom* del vincitore ha realizzato la sorprendente media oraria di km. 66,746 col giro più veloce a km. 68,875, superando largamente le medie dello scorso anno (km. 53,365 e km. 54,998); la prestazione delle *Motom* è tanto più significativa quando si consideri che la sua media ha sfiorato quella della *Magliano* (la marca romana detentrice dei records mondiali sulle brevi distanze) vincitrice della classe 75 cc.

La gara si era iniziata con la sfuriata iniziale di Miele, dinanzi al sammaritano Di Girolamo (un elemento molto promettente); un guasto al comando del gas ritardava Miele, che poteva comunque mantenere la seconda posizione, mentre il compagno di marca Di Girolamo terminava vincitore vivamente acclamato dalla folla.

Solamente quattro erano i partenti della 75 cc.; i romani Lazzaretti su *Magliano* e Federici su *Alpino*; ed i due napoletani Enzo Rippa e Fabrizi su *Guzzi* 73 cc.; giusta le previsioni, il pilota della *Magliano* poteva vincere grazie alle superiori qualità della sua macchina; vivace la lotta fra Federici e Rippa per il secondo posto, che dopo varie alternative si classificavano secondo e terzo, lasciando a tre quarti di giro Fabrizi.

La gara per gli scooter ha visto il netto predomnio delle *Vespa* pilotate dai tre «specialisti» Ricciardi, Rippa e Pomponio, costretti al ritiro al terzo giro i due lambrettisti Pellizzari e Carcano, e caduto in curva Russo, i tre vespisti potevano fare una corsa di conserva marciando con ritmo regolare ma senza soverchio impegno, e finendo la gara con una volata nella quale Ricciardi batteva d'un soffio Rippa e Pomponio.

La giornata si chiudeva con la gara per motoleggere ,dov'erano alle prese quattro *Mondial*, due *M.V.* e due *Gilera*. Sin dalle prime battute, il tarantino Ritelli *(M.V.)* riusciva a mantenersi al comando dinanzi a Bernardini, Caramiello e gli altri; dopo una vivace lotta che li vedeva alternarsi al comando, Ritelli riusciva a staccare Bernardini; altri finivano ad 1 giro.

Gli spettatori sono rimasti un po' delusi dallo scarso numero di partenti in ogni categoria, di parecchio inferiore a quelli dello scorso anno; ma la ragione va addebitata al forte onere della licenza-conduttore comprensiva della polizza di assicurazione, che solamente i corridori che svolgono intensa attività possono trovare conveniente, mentre risulta troppo gravosa per gli sportivi che si limitano a fare un paio di corse all'anno.

Commissario Sportivo Delegato era il comm. De Simone, che ha ottimamente assolto il suo compito con la collaborazione dell'allievo commissario cap. Blandi.

E. RIPPA.

Le classifiche:

Classe fino a 50 cc. (giri 8 km. 32,800): 1. Di Girolamo Stefano *(Motom)* in 29' 29'' media km. 66,746; 2. Miele Mario *(Motom)* in 30'08"; 3. Aulicino Franco *(Ducati)* 33'18" (7 giri). Giro più veloce l'ottavo di Miele in 3'34"3 km. 68,875.

Classe fino a 75 cc. (giri 8 km. 32 800): 1. Lazzaretti Athos *(Magliano)* 29'28" media km. 66,780; 2. Federici Luigi *(Alpino)* 30'01''; 3. Rippa Enzo *(Guzzi)* 31'01"; 4. Fabrizi Vincenzo *(Guzzi)* 33' 19". Giro più veloce il 5. di Lazzaretti in 3'31" media km. 69,884.

Motoscooters fino a 125 (giri 15 km. 61,5): 1. Ricciardi Ettore *(Vespa)* in 49' 28"1 media km. 74,839; 2. Rippa Enzo *(Vespa)* in 49'28''2; 3. Pomponio Antonio *(Vespa)* in 49'28"3; 4. Giobbi Vincenzo *(Vespa)* in 52'52"2 (14 giri). Giro più veloce il 9. di Rippa in 3'07"1 chilometri 78,929.

Motoleggere 125 cc. (15 giri chilometri 61,5): 1. Ritelli Giulio *(M.V.)* 45'02" media km. 81,992; 2. Bernardini Guglielmo *(Mondial)* 45'50''; 3. Orso Franco *(M.V.)* 45'54" (14 giri); 4. Caramiello Antonio *(Mondial)* 46'56" (14 giri); 5. Fusco Giacchino *(Mondial)*; 6. Barbuto Giovanni *(Mondial)*; 7. Maiello Alessandro *(Gilera)*.

La Motom, casa motociclistica milanese nata da poco, approfittò dell'occasione per fare pubblicità al suo 48 sulla rivista *Motociclismo*.

Circuito Arco Adriano

10-9-1950 - NAPOLI - Corsa di velocità - Dist. Km. 32,800

Classe fino a 50 cmc.: 1° Di Girolamo Stefano su **Motom 48** alla media di Km/h 66,7

2° Miele Mario su **Motom 48**

giro più veloce: Miele su **Motom 48**, media Km/h 68,875

Il 26 agosto **1951** si svolge la III edizione del Circuito dell'Arco Adriano. Nella classe 75 cc vittoria di Franco Orso del Moto Club di Napoli su Ardito. Il secondo posto è di Fazzi. La classe scooter è appannaggio di Capeta di Brescia su M.V. Al secondo posto Luigi Greco seguito da Fanny Di Girolamo. Per la classe 125 cc vince il genovese Giorgio Poggi, secondo Remo Venturi del Moto Club di Spoleto. Nessun sammaritano tra i piazzati.

L'edizione del 14 agosto **1952**, per la classe 75 cc è vinta da Paolo Perotti di Stradella soprannominato "*diavuléi*" per la sua spericolatezza. Vince su Ardito, una moto nata nelle officine meccaniche della sua città. Adelio Albonico vince per la classe 125 cc su Mondial. Starter il Sindaco di S. Maria il generale Armando Adinolfi di stretta fede monarchica.

Sopra alcune foto dell'archivio del giornalista Ferdinando Terlizzi, anch'egli centauro in gioventù come il padre. Nella foto in basso a destra, con il n. 40, Franco Carrano.

Nel 28 giugno **1953** a Napoli 106 concorrenti in rappresentanza dei Motoclub di Napoli, Sorrento, Capua e S. Maria partecipano al **6° Giro motociclistico della Campania** lungo 334 km. Partecipa anche una squadra femminile. Nessun concorrente sammaritano ottiene un piazzamento.

I nostri si rifanno dopo poco con la manifestazione organizzata l'8 novembre 1953 dal Moto Club sammaritano con la vittoria di Carrano, riportata dal Corriere dello Sport del 9 novembre 1953.

Brambilla (Mas) e Carrano (MV) vincono a Santa Maria C. V.

S. MARIA C. VETERE, 8 — Un'ottima riuscita ha avuto la bella manifestazione motociclistica organizzata dal Moto Club di S. Maria.

Ecco le classifiche:

Classe 125 cc.: 1. Carrano Franco, del Moto Club di S. Maria, (M.V.) in 48'18" alla media di chilometri 86,956; 2. Rippa Eduardo, (Rumi) in 50'37"; 3. Tavarozzi Giulio, (Rumi) in 48'45", fermato al 19. giro; 4. Caramiello Antonio, (Rumi) in 49'15"; 5. Galliano, (Mondial), in 49'22"; 6. Graziano Antonio, (Benelli), in 48'54", fermato al 18. giro; 7. Bianco Antonio (Benelli) in 49'58"; 8. Fiore Alberto (Morini) in 50'25", fermato al 16. giro; 9. Russo Mario (M. V.) in 48'19", fermato al 15. giro.

Il giro più veloce è stato il 10. effettuato da Carrano in 2'19" alla media di chilometri 90,582.

Classe 175 cc.: 1. Brambilla Ernesto (MAS) in 58'8", alla media oraria di chilometri 90,286; 2. Longinotti Ennio (Mival), in 58'33"; 3. Miele Vincenzo, (Gilera) in 59'27"; 4. Santilli Virgilio, (M.V.) in 1.4"; 5. Parisi Giuseppe (M.V.) in 58'23", fermato al 23. giro; 6. Carrano Franco (Mival) in 59'45", fermato al 23. giro; 7. Cesarino Giuseppe, (Guazzoni), in 59'10", fermato al 22. giro; 8. Perfetti Osvaldo, (Beta) in 59'15", fermato al 22. giro.

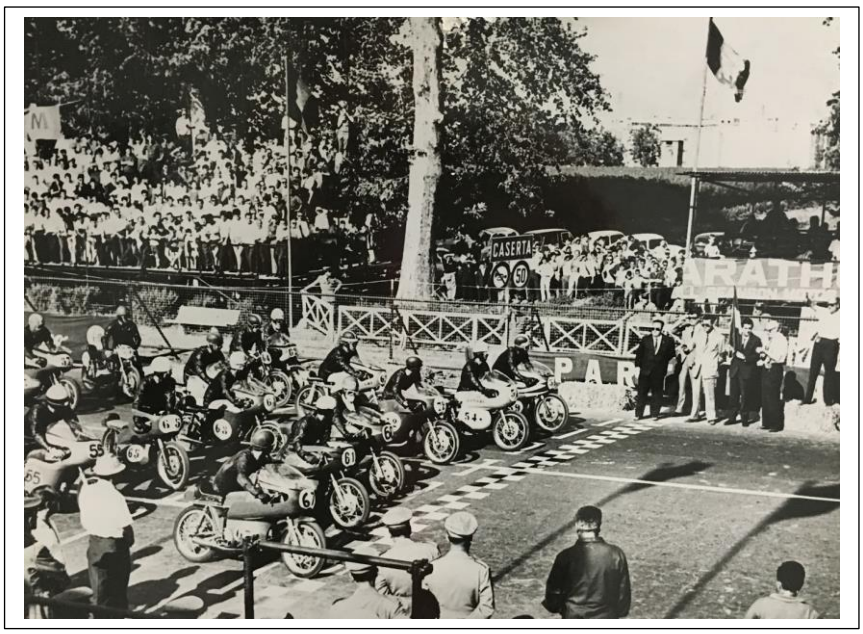
Il giro più veloce è stato il terzo, percorso da Brambilla in 2'15", alla media di km. 93,333.

Tino Brambilla era di Monza. Esordiva come motociclista proprio in quell'anno conseguendo quattro vittorie, prima su Rumi 125 e poi su MAS 175 con la quale vinse a S. Maria nella sua classe.

Parteciperà alla Milano Taranto nel 1954 insieme al nostro Franco Carrano nella classe 125 sport.

Passato alle auto da corsa, fu campione di Formula 3 rimanendo coinvolto nell'incidente che nel 1967 nel circuito di Caserta costò la vita a tre piloti.

Il 25 ottobre **1959** si disputa il 1° **Circuito di Terra di Lavoro**, organizzato dal Moto Club di S. Maria. 60 i concorrenti in gara provenienti da ogni parte d' Italia suddivisi in tre categorie (125, 175, 250) che si affrontano su un percorso di 4600 mt. dinanzi ad una folla innumerevole che si accalca lungo il percorso.



Con esso riprendono le gare di velocità in Campania dopo due anni di inattività. Vincono Alfredo Balboni su Ducati per i 125, Walter Tassinari su Morini per le 175 che registra anche la media più alta, e il napoletano Enzo Rippa su Aermacchi per le 250.

Il 29 giugno **1971** si tiene al campo Fossarini la prima prova di motocross valevole per il **Trofeo Gaffoil.** I numerosi incidenti accaduti nelle corse su strada hanno convinto il Governo ad emanare norme restrittive, favorendo nel contempo la realizzazione di strutture riservate alla corsa motociclistiche.

La costruzione d'un autodromo rivendicata da S. Maria C. V.

Secondo una recente disposizione della CSAI, ogni regione dovrà essere fornita di tale impianto -- La richiesta è avallata dalla notevole tradizione che la città sammaritana vanta nel campo dei motori -- Una gara del locale Moto Club laureò Giacomo Agostini campione d'Italia

Il cen'auro Franco Carrano del Moto Club di S. Maria C. V. in sella ad una moto « MI - Val 175 cc. » durante il giro d'Italia motociclistico del 1954

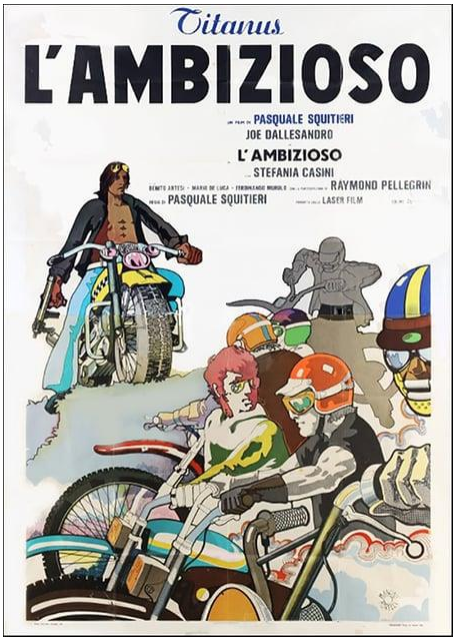
L'amministrazione comunale e il club sammaritano si impegnarono per la realizzazione di un campo di motocross sfruttando quello esistente del Fossarini dove già si svolgevano gare, ipotizzando anche la realizzazione di una scuola di cross.

Il Trofeo Gaffoil, nelle sue edizioni cinque edizioni raccolse un numero consistente di appassionati.

Nella prima edizione si affermò il sammaritano Amedeo Messori.

Da sinistra, Franco Carrano, Stefano di Girolamo, Amedeo Messori e Pasquale Viscardo

Il campo di gara del Fossarini, di fronte all'Istituto professionale, oggi area del mercato bisettimanale



Nel luglio del 1974 i nostri centauri partecipano alle riprese del film *L'Ambizioso* diretto da Pasquale Squitieri nel campo di motocross di Pianura. Tra i partecipanti Roberto Capitelli che su ASPES 125 aveva gareggiato proprio su quel campo.

Nel **1975** si disputa il 4^ ***Trofeo Motocross Citta di S. Maria Capua Vetere***, valevole per il Campionato interregionale motocross. Partecipano i campioni della Toscana, dell'Umbria, del Lazio e della Campania. Tra essi la campionessa di motocross Paola Dolci, una delle prime donne a partecipare a queste gare.

Per la classe 50 Borrozzino si classifica 2° posto. Per la classe 125 Capitelli e Messori si classificano al 2° e 3° posto. Alla gara, oltre ai citati, partecipano i sammaritani Elio Buco, Sebastiano Petrella, Ugo Renda, Ernesto Spada e Mario de Renzis.

Nel **1976** il campo Fossarini, che generalmente ospita le gare, è inattivo. I sammaritani sono presenti al ***Trofeo Proietti Moto***, organizzato dal Moto Club di Terni. Guidano la squadra Roberto (su ASPES) e Fulvio Capitelli. La gara, che vede 130 partecipanti, si tiene sul crossodromo di Prati di Stroncone. I sammaritani sono divisi tra due associazioni: il *Club Motor* di S. Maria (Roberto Capitelli, Gianfranco Rengoni, Fulvio Capitelli) e *l'Associazione Motociclistica Campana* (Angelo Borrozzino, Massimo Viscardo; Gaetano Cecere, Amedeo Messori, Antonio Doti e Gaetano Ciarmiello). Nella foto sotto la partenza della classe 50 cc con in testa Angelo Borrozzino e Massimo Viscardo.

Nell'aprile del **1982** in occasione del centenario della morte di Garibaldi, l'Amministrazione Comunale avvia le celebrazioni con la riapertura del Museo garibaldino nel teatro Garibaldi e un ciclo di seminari e conferenze.

Anche gli sportivi parteciparono all'evento: Il Club Vai organizzò una giornata podistica, mentre il Moto Club sfilò per il corso Garibaldi fino a giungere in piazza Matteotti dove fu deposta la corona al Monumento ai Caduti portata sul sidecar di **Mario Renda**, decano dei motociclisti sammaritani.

L'officina di Mario Renda al corso Aldo Moro

In occasione del 50° anniversario della Milano - Taranto viene organizzata una rievocazione storica per moto d'epoca. Collaborano alla organizzazione il Moto Club di S. Maria e la concessionaria di Italo Capitelli.

La gara era nata nel 1919 come "Freccia del Sud" da Milano a Caserta. Sospesa nel 1925, riprese 7 anni dopo come Milano - Napoli, celebrata fino al 1936.Nel 1937 diventa Milano-Taranto con un percorso di 1.400 km da percorrere in una notte. Sospesa nel 1941, riprese dal 1950 al 1956.

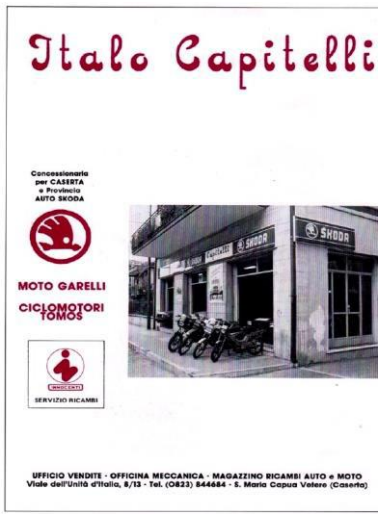
Quella rievocativa, la cui prima edizione si tenne nel 1987, era una corsa non competitiva articolata su 4 giorni e 4 tappe. Potevano partecipare motocicli e sidecar d'epoca. Partenza da Milano all'una di notte del 7 luglio.

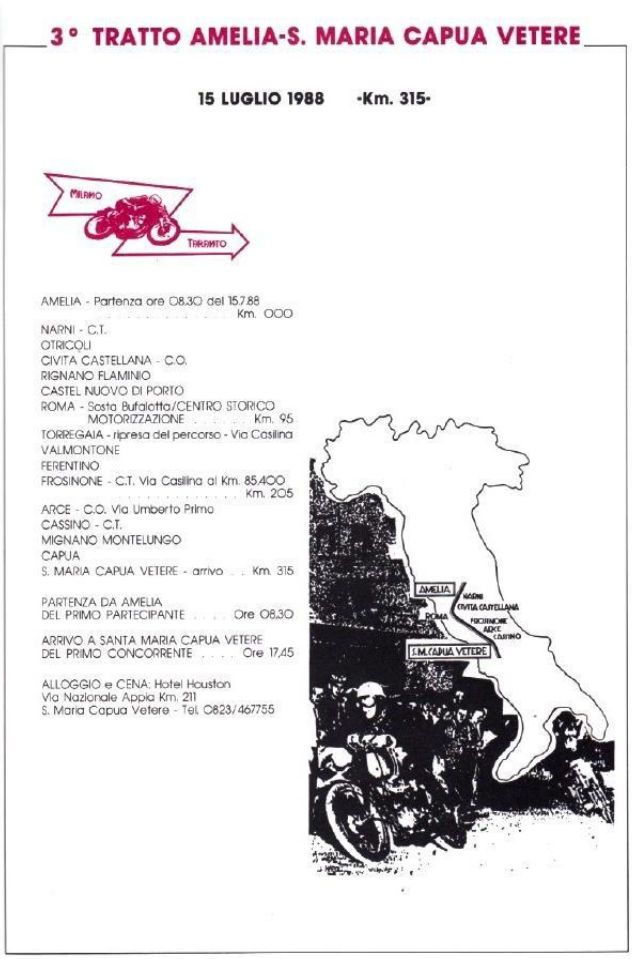
A S. Maria, in considerazione delle sue benemerenze motociclistiche, venne fissato un posto di controllo orario.

L'anno seguente, grazie all'attivismo di Italo Capitelli, la storica gara fece tappa a S. Maria.

Italo Capitelli è tra i nomi noti del motociclismo sammaritano. Quando divenne concessionario della Aspes, specializzata in motocross, creò un team di questo settore, in cui entrarono anche i fratelli Roberto e Fulvio.

Gli organizzatori della Milano-Taranto ringrazieranno, oltre a Italo Capitelli, il Moto club sammaritano e Pietro Lezzi indicato come sindaco di S. Maria e che invece all'epoca era il sindaco di Napoli.





3° TRATTO AMELIA-S. MARIA CAPUA VETERE

15 LUGLIO 1988 -Km. 315-

MILANO
TARANTO

AMELIA - Partenza ore 08,30 del 15.7.88 . . . . . Km. 000
NARNI - C.T.
OTRICOLI
CIVITA CASTELLANA - C.O.
RIGNANO FLAMINIO
CASTEL NUOVO DI PORTO
ROMA - Sosta Bufalotta/CENTRO STORICO MOTORIZZAZIONE . . . . . Km. 95
TORREGAIA - ripresa del percorso - Via Casilina
VALMONTONE
FERENTINO
FROSINONE - C.T. Via Casilina al Km. 85,400 . . . . . Km. 205
ARCE - C.O. Via Umberto Primo
CASSINO - C.T.
MIGNANO MONTELUNGO
CAPUA
S. MARIA CAPUA VETERE - arrivo . . . Km. 315

PARTENZA DA AMELIA
DEL PRIMO PARTECIPANTE . . . . Ore 08,30

ARRIVO A SANTA MARIA CAPUA VETERE
DEL PRIMO CONCORRENTE . . . . . Ore 17,45

ALLOGGIO e CENA: Hotel Houston
Via Nazionale Appia Km. 211
S. Maria Capua Vetere - Tel. 0823/467755

Sotto le foto dell'arrivo a S. Maria della tappa partita da Amelia il 15 luglio, e della ripartenza il giorno successivo per Taranto.

A sinistra, una foto della edizione del **1989** con il passaggio dei motociclisti nel primo pomeriggio su corso Aldo Moro, impegnati nella terza tappa da Viterbo a Foggia.

Fino alla edizione del 1991, la Milano-Taranto transitò per la nostra Città: il posto di controllo istallato nel galoppatoio di via Caserta era organizzato da Italo Capitelli.

Franco Carrano (1932-2007)

Michele De Simone, presidente provinciale del Coni, nell'ottobre del 2011 propose di intitolare a Franco Carrano una strada. Quattro anni dopo l'allora dirigente del Settore Tecnico, dovendo provvedere alla numerazione civica in un'area di lottizzazione in via Galatina, mi sottopose per il parere tecnico una proposta di deliberazione che individuava sei traverse di via Galatina da intitolare, lasciando alla Giunta la indicazione dei nomi. Diedi parere tecnico favorevole, essendo mia compito solo dare atto che la competenza alla individuazione dei toponimi era della Giunta, ma espressi tutta la mia perplessità a lasciare decidere l'organo politico senza la presenza di adeguate relazioni e motivazioni sui nominativi da scegliere. Ma la Giunta, presagendo forse la sua imminente fine anticipata, presenti due soli assessori, l'8 ottobre 2015 approvò il provvedimento indicando sei nominativi, con una scheda biografica talmente sintetica da non specificare nemmeno le date di nascita e di morte; e uno di essi, Fortunato Iodice, non compare nemmeno nella "*sintetica biografia*" allegata alla deliberazione.

Data la delicatezza delle decisioni relative alla toponomastica, che non possono essere prese a cuor leggero e senza adeguata preparazione di conoscenze e di consensi, mi proposi di redigere almeno adeguate schede biografiche da trasmettere alla Giunta per una integrazione a quel provvedimento onde consentire ai cittadini di conoscere a fondo questi sammaritani affidati alla storia.

Ma il 1 dicembre 2015 andai anticipatamente in pensione e, strana coincidenza, lo stesso giorno si dimise il Sindaco e cadde l'Amministrazione.

In quell'elenco di sei nomi indicato dalla Giunta vi era anche quello di Franco Carrano accompagnato da questa stringata nota biografica:

> *"FRANCO CARRANO, campione di motociclismo. In sua memoria ancora oggi si svolge una importante manifestazione motoristica. La proposta di intitolazione di una strada è stata caldeggiata anche dal Coni provinciale"*

E' il caso di dire qualcosa di più di questo campione sammaritano, segnato dal destino in quanto nato nello stesso anno in cui a S. Maria nasceva il MOTO Club. Cedo prima la parola a chi lo ha conosciuto e ne ha condiviso la passione per le due ruote, come il giornalista **Ferdinando Terlizzi** che ne ha tracciato il profilo in occasione della sua morte avvenuta nel dicembre 2007, all'età di 75 anni, per le conseguenze di una banale caduta in casa:

> *Nel "**Giro della Campania"** del 1954 ad Atripalda, (io ero in gara con una "Laverda" della Scuderia di Carlo Aulicino) in seguito ad una rovinosa caduta, in una curva, spaccò addirittura, per l'alta velocità, una pietra miliare ed anche il suo casco protettivo. Stette tra la vita e la morte, poi dopo qualche mese si riprese e stravinse la **Sorrento-S.Agata**, una classica di velocità in salita. Il suo record non è mai stato battuto.*
>
> *Aveva la pelle dura. Un fisico sportivo. Oltre al culto sacro delle corse di velocità, amava la famiglia, la pesca sportiva, il campeggio, che praticava con la sua roulotte. Era un grande campione. Duro, carattere scontroso. Meccanico nato, sapeva aggiustare di tutto. Nella meccanica era un mago. Trasformava vecchie carrette in velocissime moto per gareggiare.*
>
> *Le sue vittorie? Tante! Le più significative? Le affermazioni sul circuito sammaritano, quello **dell'Arco Adriano**, al quale ha partecipato anche Giacomo Agostini. La vittoria del **Circuito di velocità di Posillipo** a Napoli nel 1953. Le cronache dell'epoca raccontano che "lui", fino a quel momento era stato l'unico centauro a meritare l'appellativo di "mitico", perché con scarsità di mezzi e in epoche*

*pionieristiche, era riuscito a mietere successi in ogni dove ed in particolare è stato l'unico casertano a partecipare a gare classiche come la **"Milano-Taranto"** e il **"Motogiro d'Italia".***

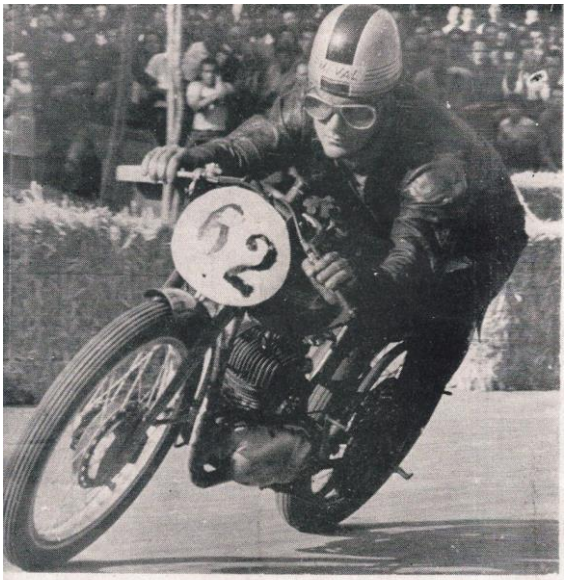
*Mitico anche il ricordo delle sue gare da "accasato" con la Mi-Val e la "Mondial". Altre vittorie esaltanti? Il suo settimo posto nella "Milano-Taranto", davanti a Giacomo Agostini. Nel 1956 coglie in sella ad una Mondial un prestigioso secondo posto nel **circuito di Gallarate** nella classe 250 cc., prova valida per il titolo italiano. Nello stesso anno, nella disputa del IV "**Motogiro d'Italia**", sale sul podio per un 2° posto nella tappa Riccione-L'Aquila".*

Della vita sportiva di Franco Carrano sono costellate le riviste specializzate e la stampa sportiva dell'epoca. Tento di farne una sommaria cronistoria, lasciando a chi ha la possibilità di documentare meglio la sua carriera la redazione di un più approfondito studio su questo campione sammaritano.

1953 - Nel mese di marzo partecipa al 1° Motogiro d'Italia con il n. 36 su Laverda per la classe 75 cc.; tre mesi dopo, su Capriolo partecipa con il n.64 alla VIII edizione della Milano-Taranto sempre per la classe 75cc.. La stagione si conclude con la sua vittoria nel Circuito di Posillipo.

1954 - A giugno partecipa con il n. 301 alla Milano-Taranto nella classe 175 cc sport su MI-VAL. Si classificherà al 7° posto. Nello stesso mese partecipa al VII giro della Campania, gara di regolarità riservata ai conduttori di 3^ categoria, per ciclomotori dal 50 a 175 cc.e oltre. Partenza da Ponticelli, per un percorso di 333 km che tocca i 4 capoluoghi di provincia della Campania, e transita anche per S. Maria, con arrivo alla Mostra d'oltremare a Napoli. 144 i partiti, 110 gli arrivati: Carrano è primo per il gruppo motoleggere fino a 175 su **MI-VA** con zero penalità.

1955 - Ad aprile partecipa al Giro Motociclistico per la classe 125. *L'Unità* del 24 aprile, riportando la cronaca della tappa Cosenza-Napoli scrive: *"la Mi.Val ha offerto una bella prova contro le difficoltà odierne con buon piazzamento di Carrano giunto alle spalle del vincitore di categoria, Basso, su Rumi".*



Franco Carrano, del Moto Club Santa Maria, pur essendo stato costretto ad interrompere la sua attività per una rovinosa caduta nel Giro della Campania si è ripreso ancora in tempo per cogliere una strepitosa vittoria nella Sorrento-Sant'Agata, nella quale in sella alla Mi-Val 175 ha polverizzato ogni precedente record

E' quindi primo assoluto nella *Sorrento- Sant' Agata* manifestazione organizzata dal Moto Club Napoli su di un percorso di 12 km di arrampicata con un centinaio di curve.

Carrano, su Mondial 175, realizza il nuovo record di tempo meravigliando tutti: pochi mesi prima era stato vittima di una brutta caduta al Giro della Campania.

1956 - Nel mese di aprile, Franco Carrano partecipa per la classe 175 con il n. 323 su Mondial, in rappresentanza del Moto Club di S. Maria , al *IV Motogiro d'Italia* organizzato dal giornale STADIO. Gli iscritti partono il 18 aprile da Bologna toccando Udine, Padova, Riccione, L'Aquila, Salerno, Perugia, Montecatini e di nuovo Bologna, per un totale di 2.581 km. La gara è divisa in otto tappe giornaliere: dopo un crescendo di piazzamenti che lo vedrà secondo alla 4^ tappa, alla quinta tappa, *L'Aquila- Salerno,* Carrano è costretto al ritiro. Sotto, il prospetto dei piazzamenti in ciascuna delle tappe.

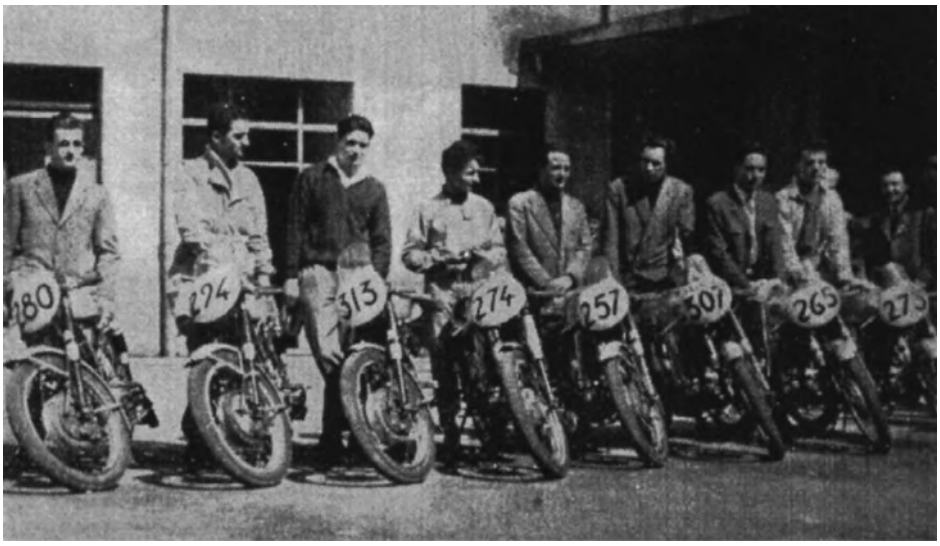
MACCHINE SPORT - Classe 175 cc.

Conduttore	Macchina	Classifica varie tappe								Finale
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	
Ambrosi Ennio	*Perugina*	17	15	23	13	7	9	4	5	3°
Baldini Giancarlo	*Mondial*	9	7	19	R					
Bavoni Tullio	*M.V.*	R								
Bellugi S.	*Perugina*	45	17	20	8	16	2	5	3	6°
Berni Arnaldo	*Aldbert*	38	27	26	16	10	7	8	7	7°
Boncristiani Remo	*M.V.*	29	13	15	R					
Caccialanza Luigi	*Morini*	35	23	17	14	9	15	7	R	
Calderoni Giacomo	*Mondial*	33	R							
Caldari Roberto	*Parilla*	R								
Campana Virginio	*Morini*	4	3	4	R					
Carniel Giuseppe	*Morini*	16	R							
Carrano Franco	*Mondial*	23	8	5	2	R				
Castelli Giorgio	*Aldbert*	26	30	25	R					

21

Il 14 ottobre Franco Carrano è presente su Mondial ai Campionati italiani juniores all'autodromo di Modena: è 3° nella classe 250 cc.

1957 - In aprile, Al Motogiro Franco Carrano, sempre su Mondial, è 7° nella tappa Rimini-Arezzo. Al termine della gara sarà quarto assoluto, preceduto da Venturi e Gilberto Milani su MV e dalla Morini di Mendogni.



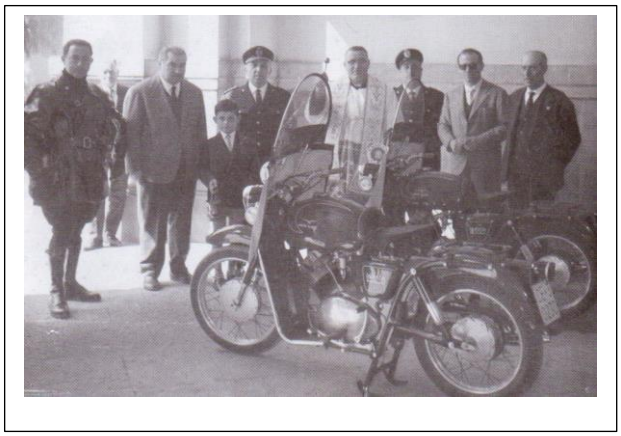
Nella foto che precede, la squadra Mondial al 5° Motogiro d'Italia: Franco Carrano ha la moto n. **257**. Sotto la pubblicità della Mondial con il successo di Carrano alla Sorrento - S. Agata.

La Mondial scatta e vince anche in salita.

Le foto sono tratte dal testo di Nunzia Manicardi *FB Mondial, Provini e Sandford* edito nel 2017 che parla della collaborazione di Carrano con la casa motociclistica

Franco Carrano scompare nel dicembre 2007. In ricordo del campione sammaritano, nell'ottobre 2009 si è tenuto il 1° MEMORIAL a lui dedicato organizzato dal Gruppo Motociclistico Sammaritano in seno al C.A.M.E.C. di cui era presidente il dr. Giacomo Roccatagliata.

Il Moto Club sammaritano ha realizzato, in occasione del 70° e dell'80° anniversario della fondazione, due preziosi volumi nei quali sono state raccolte molte notizie su questo sodalizio che ha contribuito a formare la storia e l'identità di questa Città.

Ritengo che molto materiale sia rimasto nei cassetti dei tanti che hanno praticato questo nobile sport, documenti che sarebbe opportuno salvare prima della loro definitiva scomparsa.

Un’ultima pagina la voglio dedicare a chi, per motivi di lavoro, ha passato la propria vita lavorativa su di una motocicletta.