

L'AUTODROMO DEL LITTORIO IN ROMA

Il 24 maggio, in uno sflogorio di sole, una rossa Alfa-Romeo da corsa si lanciava a grande velocità sulla nuova pista dell'autodromo del Littorio, dopo avere infranto il simbolico nastro che ne precludeva l'accesso. Al volante, eccezionale e magnifico pilota, il Duce, che, con a fianco il conte Bonmartini, dopo avere compiuto un primo giro ne volle fare un secondo, in cui, in vertiginosa volata, lasciò a distanza le altre macchine, che fin allora avevano potuto a stento seguire da presso.

Un vero miracolo questo autodromo, sorto in un tempo assai breve, di pochi mesi (stavamo per dire poche setti-

mane), costruito con indubbia genialità, che viene a dare alla Capitale quanto ancora le mancava.

Esso sorge nell'aeroporto del Littorio, poco fuori di Roma, sulla Salaria e precisamente tra la strada ed un'ansa del Tevere, in località pianeggiante e, fino a pochi anni or sono, deserta, detta « La Serpentara ».

La sua lunghezza, sull'asse, è di quattro km.: la minima larghezza di 12 m., con inoltre un vasto piazzale in corrispondenza delle tribune. È costruito, eccetto che per la curva sopraelevata di cui diremo tra breve, a raso suolo, il che sarà veramente prezioso nel caso, ~~per troppo non~~

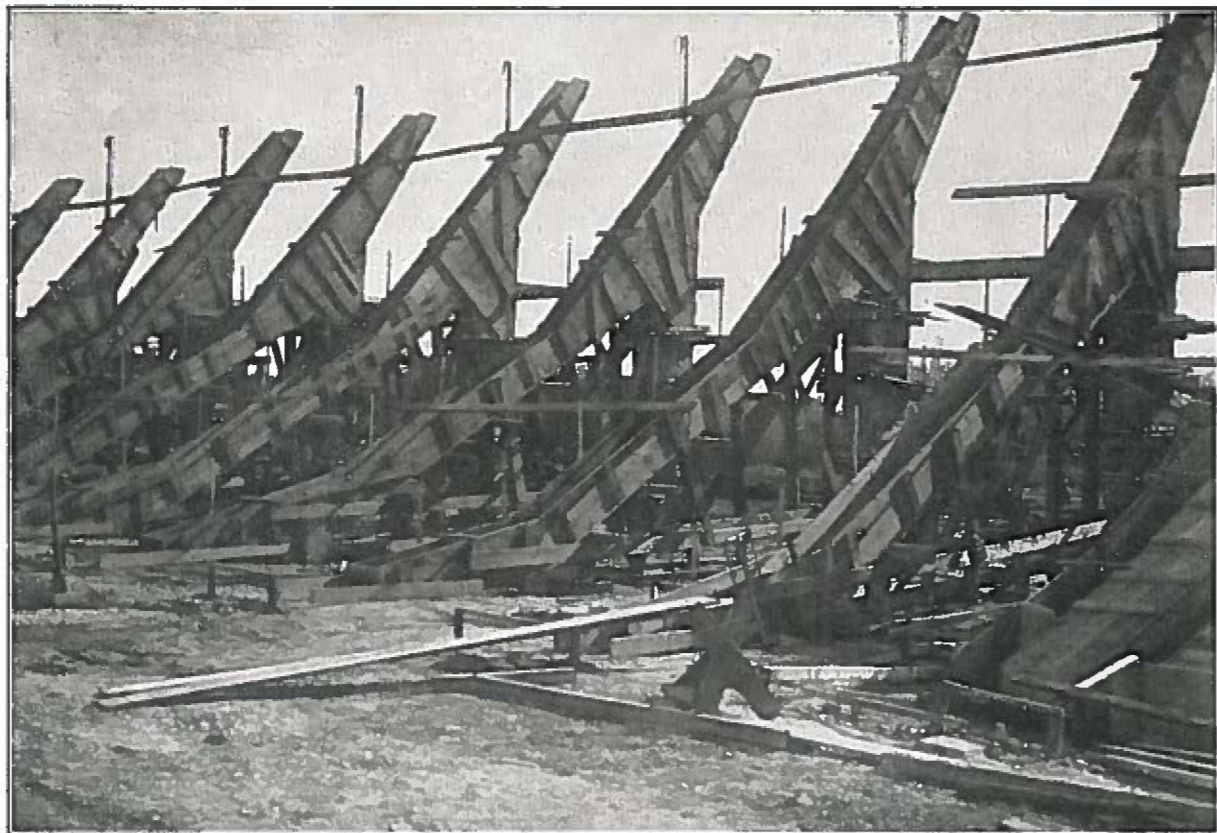


Fig. 1. — Costoloni di sostegno per la curva sopraelevata.



Fig. 2. — L'armatura per la curva.



Fig. 3. — Il getto del calcestruzzo.

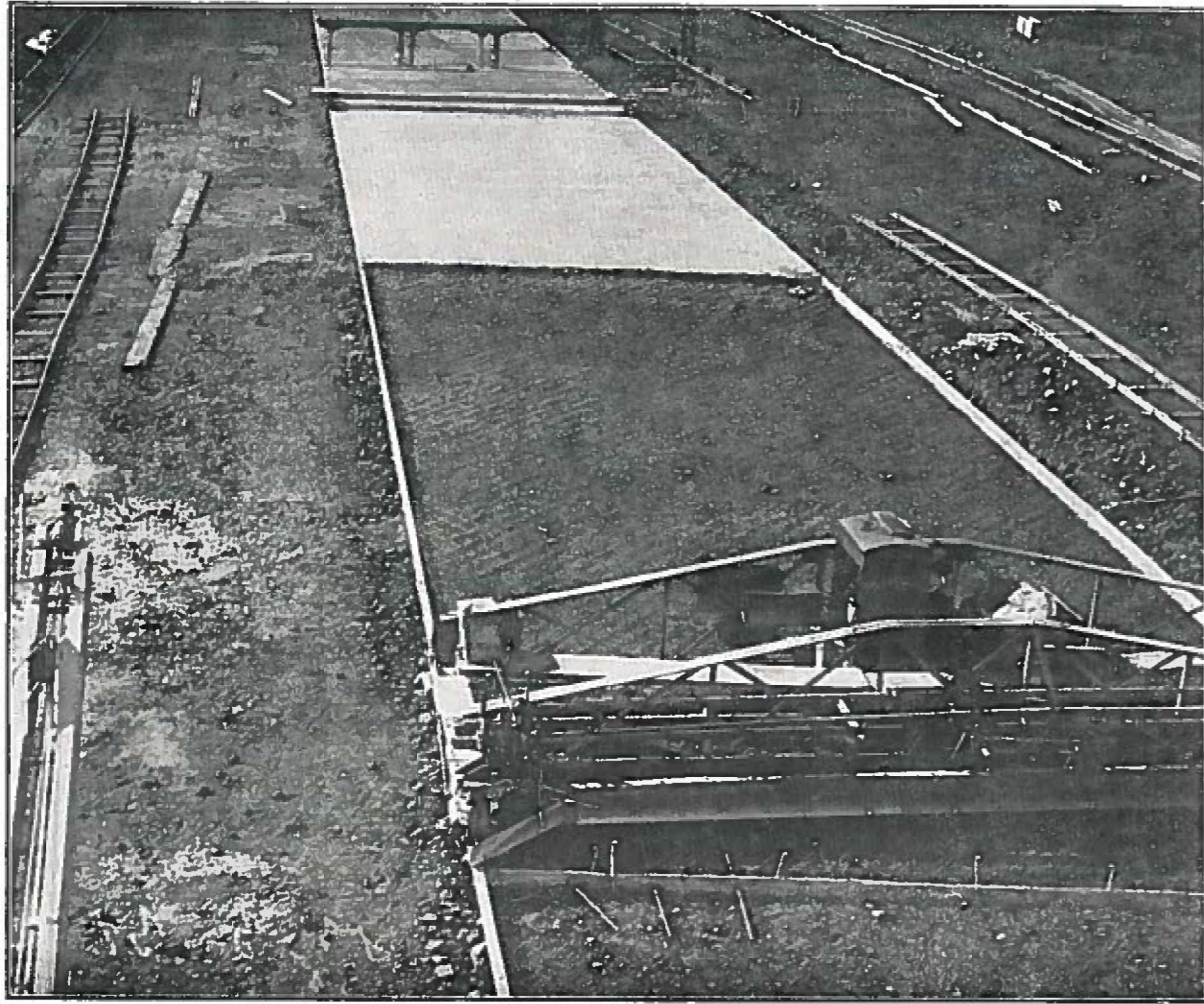


Fig. 5. — La macchina finitrice fra le guide.

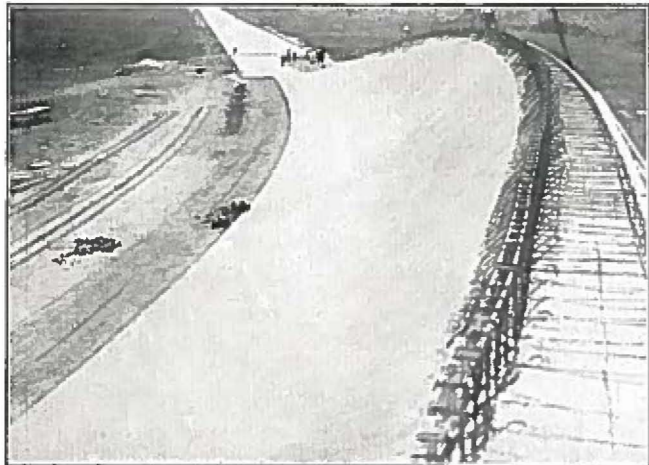


Fig. 4. — La curva al raccordo.

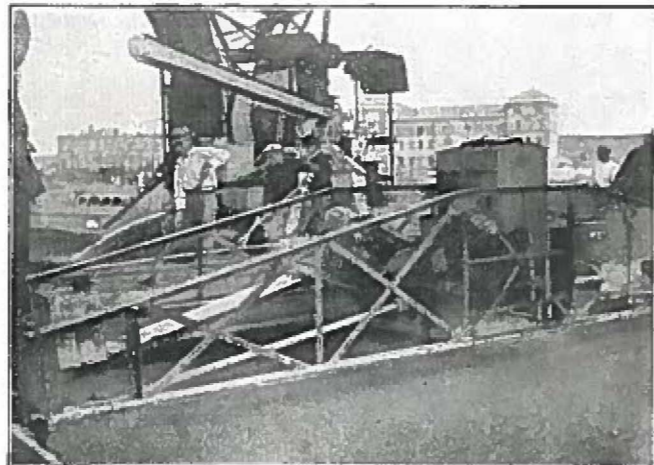


Fig. 6. — Una grande betoniera in azione.

infrequente, di macchine che, per un qualsiasi incidente, abbiano ad uscire fuori dalla pista.

La pista è formata da un lastrone di calcestruzzo di cemento, costruito secondo i più moderni dettami della tecnica, con dosamento di soli 350 kg. di cemento a mc., con buon assestamento gettato sopra un sottostrato di cretoni e di tufo, accuratamente cilindrato. Lo spessore della soletta, armata con una rete di ferro di 2,50 kg. mq., è di 12 cm. I giunti trasversali sono a 20 cm. di distanza tra di loro: vi è anche, data la larghezza, un giunto longitudinale, che riduce a 6 m. la larghezza di ogni lastrone.

Nella planimetria è da rilevare, oltre a curve di raggio largo, raccordate da rettili, un tratto rettilineo di quasi un km., proprio davanti le tribune, in modo che i passaggi possano avvenire ad altissima velocità, preceduto da una curva strettissima, che impone alle macchine un brusco arresto, per poterla passare senza andare fuori strada.

Ma la più interessante è la curva dal lato opposto delle tribune, di 150 m. di raggio, sopraelevata, in modo da rendere possibili delle velocità di oltre 250 km.-ora. Detta curva è sorretta da grandi costoloni in cemento armato, poggianti su solide fondazioni. Il percorrerla a forte andatura dà una piacevolissima sensazione di sicurezza, per quanto macchina e passeggeri si trovino effettivamente molto inclinati, ed infatti, per i 200 chilometri all'ora, l'inclinazione è di circa 45 gradi!

In complesso un lavoro genialmente concepito e rapidissimamente eseguito; una pista che permette altissime velocità, che offre un severo collaudo delle macchine, non solo come resistenza dei motori, ma pure di tutti gli altri organi, freni specialmente, e che pone inoltre in evidenza le doti di ripresa.

Nel segnalare l'opera meritoria degli ideatori e dei realizzatori, ci sia consentito di rilevare la parte di merito del nostro prodotto, il cemento, cui, anche in campo stradale, l'avvenire dovrà dare il posto dovuto.

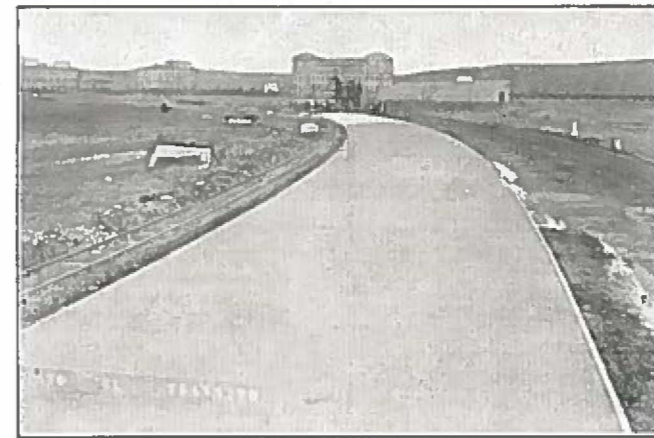


Fig. 7. — Tratto di pista ultimata.