

IL VI GRAN PREMIO DELL' AUTODROMO



Pochi istanti prima della partenza lanciata, le macchine raggruppate alla curva di porfido.

Splendida vittoria di Villoresi-Ferrari dopo un appassionante duello con Bonetto-Lancia

Raramente una manifestazione ha avuto contro di sé altrettanti elementi negativi e tuttavia è riuscita ad ottenere un successo che ha stupito i suoi stessi promotori.

La ormai classica corsa d'estate sull'Autodromo di Monza, nella sua edizione 1953, non ha certamente avuto vita facile. Infatti si è cominciato a Parigi, nell'ottobre 1952, a sbagliare grossolanamente la data e la qualità stessa della gara, iscrivendola a calendario internazionale quasi contemporaneamente alla Targa Florio e titolandola per vetture da corsa quando era nota invece l'intenzione dei suoi organizzatori di riservarla alle vetture Sport.

Dopo il fortunoso spostamento di data con relative difficoltà, concomitanze e discussioni si è inutilmente tergiversato sulla formula finale del regolamento, tanto è vero che a 15 giorni dalla gara non era stato ancora ben deciso se la corsa dovesse essere riservata alle «tre litri» oppure aperta alle «senza limitazione».

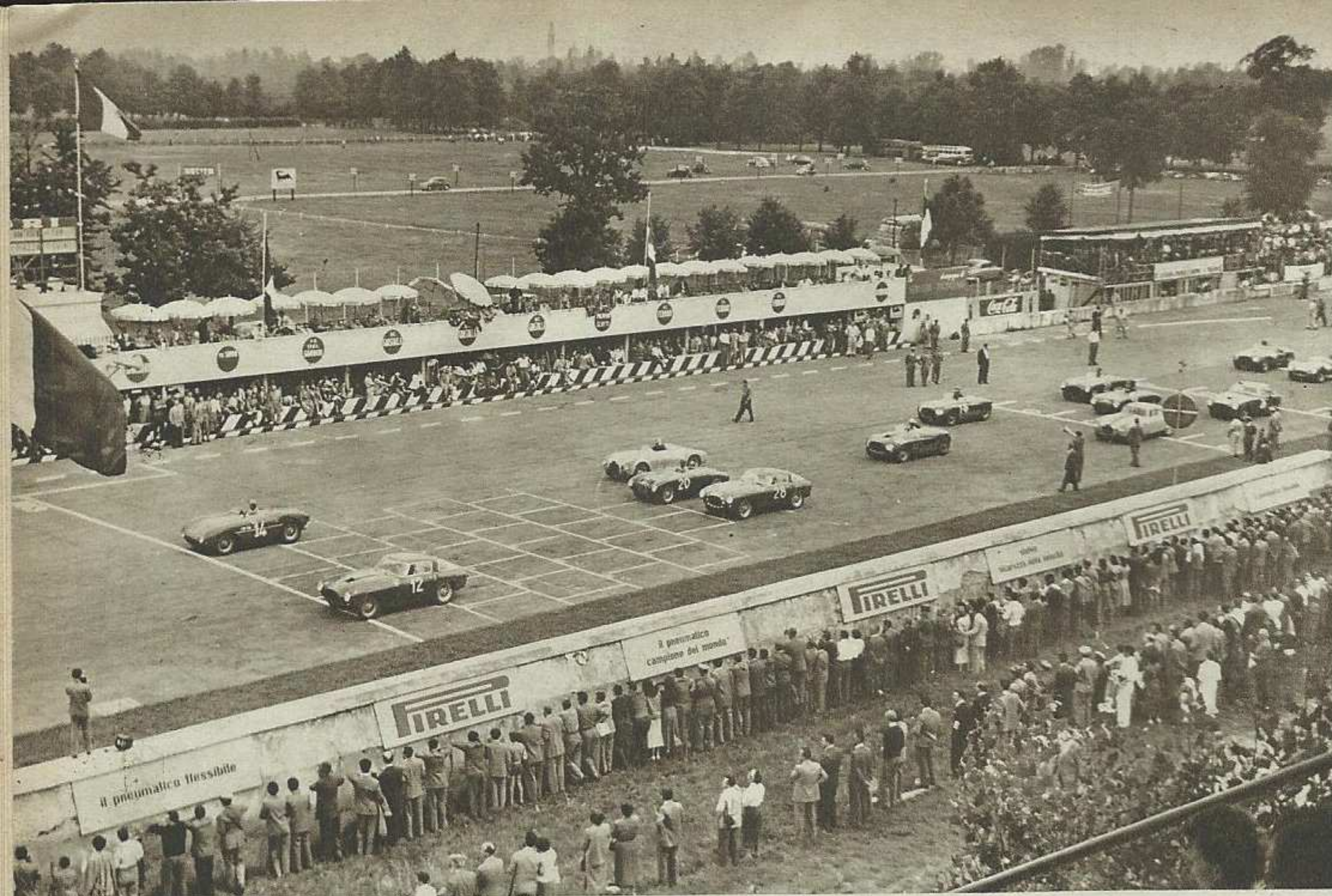
Questi dubbi ed altre circostanze, hanno fatto sì che, soprattutto all'estero, quasi nessuno sapesse di questa manifestazione o quanto meno credesse alla sua effettuazione.

Defezioni dell'ultima ora (Gordini ufficiale e Aston Martin), un cartellone pubblicitario infelice, infine una mattinata piovosa ed un cielo plum-

beo percorso da neri nuvoloni che parevano garantire uno dei più classici nubifragi monzesi, sono stati gli altri elementi che sembrava dovessero congiurare all'insuccesso della giornata. Invece le cose sono andate per il meglio, un pubblico notevole ed esperto ha assistito alle due competizioni emozionanti, drammatiche e fortunatamente incruente, i risultati tecnici finalmente sono stati cospicui e istruttivi. Che cosa chiedere di più?

L'organizzazione

Inutile commentare l'organizzazione ormai provatissima, che gli amici dell'Automobile Club di Milano sanno



Pochi istanti dopo la partenza lanciata. Gonzalez, che era fra Ascari (14) e Villoreisi (12), è già schizzato via.

mettere a punto ogni volta di più e rendere più attraente.

Fra le due innovazioni che spiccavano quest'anno nel quadro generale dell'Autodromo di Monza agghindato elegantemente per la grande occasione, ricorderemo la nuova tribuna strategicamente situata alla famosissima curva di Lesmo, tribuna da cui si gode una visibilità veramente unica, in condizioni di grande comfort e sicurezza, ed il « marciapiede » di legno davanti ai boxes di rifornimento, (ideato dall'amico Visconti sullo schema di quanto, per esempio, si fa a Berna) marciapiede che, ha permesso di disciplinare maggiormente lo spazio davanti ai boxes stessi che rappresentano spesso il tallone di Achille delle manifestazioni meglio organizzate.

Aleardo Covacovich perfettamente coadiuvato dal suo stato maggiore, ha diretto le cose con l'abituale capacità e fra tutti i meritevoli ricorderemo solamente lui come simbolo di un successo organizzativo indiscutibile.

La ricetta delle « due serie » ha avuto una ennesima conferma e crediamo che ormai essa sia da considerarsi definitiva. Ne siamo particolarmente lieti, poichè a suo tempo siamo stati fra i responsabili dell'adozione di questo singolare sistema in Italia.

Crediamo che oltre al sistema di corsa, anche la Categoria delle Vetture ammesse, ossia le Vetture Sport, sia ormai un fatto acquisito. Non staremo qui a dilungarci sulla lapalissiana realtà del crescente predominio dell'interesse tecnico, industriale, commerciale ed agonistico delle corse riservate alle macchine Sport anche nei confronti delle competizioni delle vetture da corsa. I nostri lettori conoscono le nostre idee in proposito.

Le vetture Sport erano apparse in grandi manifestazioni internazionali sulla pista di Monza circa 30 anni or sono. Da 25 almeno non comparivano più e questa lacuna è stata colmata oggi, ristabilendo una tradizione che ha tutte le carte in regola per riaffermarsi in modo indiscutibile.

La Formula

Diverso il discorso circa la limitazione delle vetture alla cilindrata di 3000 cc. Anche in questo caso vi sono elementi che militano chiaramente pro o contro questa soluzione. L'argomento merita un breve esame: anzitutto la riduzione alla cilindrata « 3 litri » è stata suggerita, più che da considerazioni tecniche, dall'ansia giustificabile di presentare al difficile palato del pubblico una competizione indecisa ed attraente nella quale, tanto per intenderci, « Ascari non partisse in testa al primo giro per filare in monotona e meravigliosa solitudine verso il traguardo finale ».

Si riteneva che, limitando le cilindrata a 3000 cc., si ottenesse un cam-

po di partenti equilibrato e passibile di sorprese. La corsa di Monza ci ha riservato infatti anche delle sorprese, ma se Ascari non avesse avuto quel suo drammatico e fortunatamente innocuo incidente, siete proprio sicuri che anche con la formula « tre litri » non avremmo assistito al tradizionale galoppo trionfale del nostro Ciccio?

Le limitazioni sono sempre dolorose anche se suggerite da ottime ragioni pratiche. Il dover rinunciare a priori a vedere in azione le vetture vincitrici o protagoniste della « 1000 Miglia » e della « 24 Ore di Le Mans », è certamente un sacrificio molto grave. D'altra parte milita a favore della formula « tre litri », l'inequivocabile realtà che conferma come in Europa ed in Italia in modo particolare, una cilindrata di oltre 3000 cc. sia inattuabile a tutti gli effetti pratici.

Quindi, per l'avvenire, o si dovrà confermare la tesi tecnica presentata quest'anno facendo leva su questo ragionevole postulato, oppure si dovrà ritornare alla libertà di cilindrata per attrarre a Monza le vetture Sport più potenti e veloci del mondo.

Nel primo caso si dovrà fare astrazione dai risultati di Sebring, delle « 1000 Miglia », Le Mans ed altre gare famose, valedoli per il Campionato delle Vetture Sport ed esaltare il contenuto squisitamente tecnico e, diciamo pure, polemico della limitazione; nel secondo caso impostare la corsa sul più facile binario di una rivincita di una serie di competizioni famose.

Comunque rimane il fatto che, delle 21 macchine allineatesi sul traguardo di partenza monzese, solamente due (le due *Gordini* 2300 cc.) erano del modello analogo a quello dell'unica *Gordini* di pari cilindrata che corse a Le Mans.

Questo significa che tutto il materiale presentato a Monza, era in schiacciante maggioranza diverso da quel-



Gonzalez, sulla nuova Lancia, corregge una sbandata alla curva di porfido.



La Ferrari 12 cil. 3000cc., elegantemente carrozzata da Pinin Farina, con cui Villoresi ha conquistato gli allori di Monza.

lo, pure vario e rappresentativo, che due settimane prima aveva affollato la « 24 Ore » francese. E questa cosa, nel caso limitativo, rappresenta una forza e non una debolezza per la tesi monzese che, ripetiamo, deve prescindere da ogni confronto.

Un'ultima parola a proposito della così detta partenza lanciata « stile Indianapolis » che si è voluta riesumare al solo scopo di dare nuove emozioni al pubblico. Orbene, questo sistema di partenza che ha una ragione tecnica e pratica ben fondata proprio e solo ad Indianapolis e che è stato del tutto abbandonato in Europa, a nostro parere non trova giustificazione nel caso che ci interessa. Anzitutto una tale partenza è antitetica con le caratteristiche delle vetture Sport, non ha base tecnica di alcun genere (si consideri anche lo speciale tracciato di Monza a caratteristiche stradali) e costituisce un inu-

tile aumento di pericolo senza un « incremento emotivo » che possa in qualche modo compensarlo.

Ci auguriamo quindi che in avvenire non si voglia indulgere in esperimenti per trovare nuove forme d'attrazione per il pubblico, ma ci si concentri nell'aumentare il contenuto tecnico-sportivo della corsa in sé. E vedrete che il pubblico verrà lo stesso, anche con partenza da fermo, purché vi sia la sostanza agonistica.

Le vetture in gara

Abbiamo detto delle defezioni che hanno privato la corsa di Monza di ulteriori motivi di interesse: alludiamo ad *Aston Martin* e *Gordini*. Comunque l'interesse non è mancato ed abbiamo assistito al debutto di nuovi modelli ed a confronti del più alto valore.

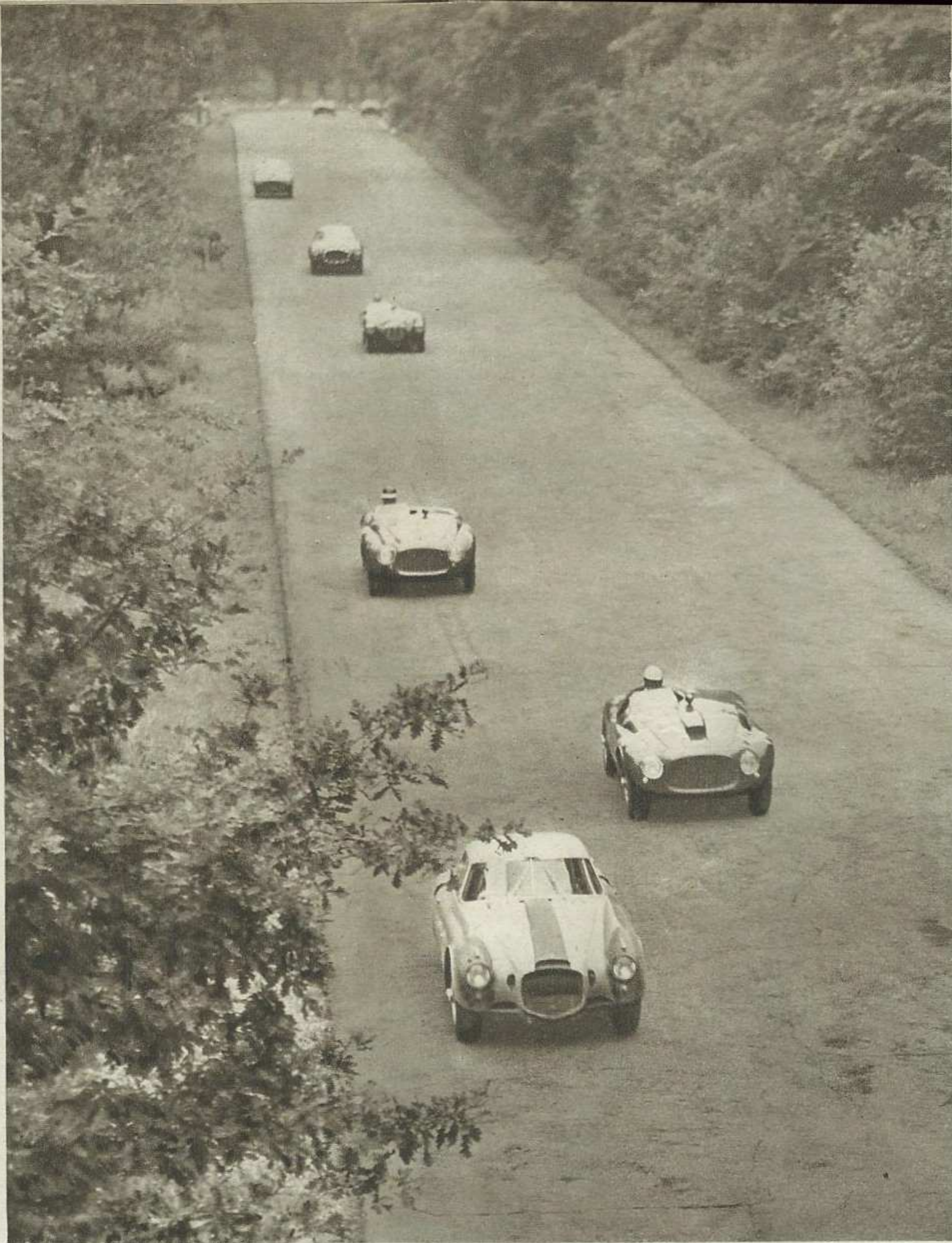
Ferrari, ben rappresentato anche fra

gli « individuali » da ben 11 vetture della sua marca, tutte a 12 cil. (che variavano dalla vetusta « 2 litri » di Madame Simon alle più moderne « 3 litri ») ha presentato nel suo « poker » d'assi 4 vetture differenti. Una, la nuovissima 4 cil. (102 mm. × 90 mm.) di 2940 cc. affidata ad Ascari, una seconda 4 cil. su identico chassis a passo corto, ma di 94 mm. × 90 mm. e di 2500 cc. affidata a Hawthorn, una 12 cil. 3000 cc. chiusa, guidata da Villoresi, e finalmente una 12 cil. uguale ma aperta, guidata da Farina. Le 4 cil. (aperte) pesavano circa 800 Kg., 50 Kg. di più le 12 cil. aperte, un centinaio di più le berline. Come potenza, si può ritenere che queste macchine contassero tutte su potenze specifiche di 75-80 HP/litro ed anche più.

Dati i risultati, crediamo probabile che anche per le sue future vetture Sport, *Ferrari* si orienti verso la soluzione 4 cil. con basso peso compless-



A sinistra: Alberto Ascari con la nuova Ferrari 4 cil. 2000 cc., mentre domina da par suo nella prima fase della gara. - A destra: La signora Piazza e Alberto Ascari, prima della collisione che li escluderà ambedue dalla gara.



Le macchine in corsa viste dal ponte di Lesmo.

sivo e massima maneggevolezza insistendo sui più favorevoli rapporti peso/potenza e cercando di ottenere la più grande possibilità di sfruttamento generale della vettura.

La *Lancia*, accanto alla già conosciuta « guida interna » presentata alla « 1000 Miglia » con passo di m. 2,60, presentava due vetture aperte a passo più corto (m. 2,50) una delle quali munita di ponte De-Dion (quella di Gonzalez). I motori *Lancia* devono anch'essi aver raggiunto potenze specifiche dell'ordine di 80 HP/litro ed in condizioni di tranquillità di impiego davvero confortanti. La « berlina » pesava circa 900 Kg., le vetture aperte circa 840 Kg.

Le vetture ufficiali di *Ferrari* montavano posteriormente gomme di 7.00×16.00 (la 4 cil. di Ascari) di 6.50×16.00 (la « berlina » di Villorosi) di 6.00×16.00 (le altre due).

Le *Lancia* montavano le 6.00×16.00, ma i rapporti del cambio (2^a e 3^a marcia) non apparivano del tutto indovinati, la marcia bassa essendo troppo lontana dall'altra.

Comunque il debutto delle nuove vetture di *Ferrari* e *Lancia* non poteva essere migliore. Esse si sono dimostrate praticamente equivalenti e già a punto in un modo invidiabile. Monza è un banco di prova che non ammette debolezze e la distanza (e soprattutto l'asprezza) della gara è stata severa e probante.

Giova ricordare che si sono eguagliate le medie raggiunte nel 1948 dalle famose « Alfette 158 » sovralimentate nella prima edizione di questo G. P. dell'Autodromo, e quelle che solamente lo scorso anno avevano raggiunto le più titolate « 2 litri » da Grand Prix! E pensate che oggi si tratta di vetture senza compressore, marcianti a carburante del commercio, con ruote di scorta, equipaggiamento elettrico, carrozzeria confortevole a due posti ecc. ecc. I risultati sono davvero sensazionali.

Le gomme hanno dato la consueta ottima prova senza accusare la minima *défaillance*. *Pirelli* equipaggiava tutte le vetture in gara e la sua affermazione è quindi totalitaria.

Delle vetture ufficiali in corsa, la sola *Ferrari* di Ascari è stata eliminata dal noto pauroso incidente, mentre le altre sono arrivate al traguardo in 1^a, 3^a, 4^a posizione ed in perfette condizioni. Un magnifico successo davvero. Delle due *Lancia* ritirate, una ha accusato un guasto al motore, l'altra alla frizione. Comunque debolezze che non infirmano la bontà del progetto d'insieme che fa onore a Gianni Lancia ed ai suoi collaboratori, primo dei quali Vittorio Jano che con piacere abbiamo rivisto a Monza come ai tempi d'oro delle sue P. 2 e delle « monoposto » famose.

Le *Ferrari* private hanno fatto ottime cose come le *Gordini* che senza il

guasto al motore di Bordoni avrebbero forse avuto un miglior piazzamento.

Gli uomini e... le donne

Gigi Villorosi ha vinto perchè nessuno più di lui meritava di vincere. Abbiamo ritrovato Gigi in una forma smagliante, preciso, proteso all'attacco come nei suoi giorni migliori, stilista composto e redditizio. Nelle prime fasi della seconda prova ci ha fatto assistere, alla insidiosa curva di porfido, ad una emozionante esibizione di perizia e di freddo controllo di una situazione assai pericolosa che solo un guidatore di classe eccelsa poteva dare.

Il suo giro più veloce, di solo 1/10 di secondo superiore a quello assoluto di Farina, depone sulle possibilità del grande guidatore milanese che a Monza ha dato una delle più belle prestazioni della sua pur gloriosa carriera.

Felice Bonetto a Monza sa sempre fare grandi cose. La sua corsa è stata ottima e non ha mai mollato anche quando sembrava che la sua lotta con Farina fosse perduta. Egli ha saputo riprendersi, attaccare il grande rivale e superarlo nettamente. Bonetto ha girato in 2'7"5/10 e questo tempo è ottimo soprattutto quando si pensi che i rapporti del cambio non erano indovinati. Lo stile di Bonetto potrà apparire scomposto ma è certamente redditizio e i risultati di Monza sono lì per dimostrarlo.

Nino Farina reduce come Hawthorn da Rouen dopo una clamorosa vittoria ed un affaticante viaggio a tempo da record per raggiungere Monza in tempo utile, ha fatto una corsa in tutto degna della sua fama e così Hawthorn che disponeva di un mezzo meno potente dei suoi colleghi di squadra.

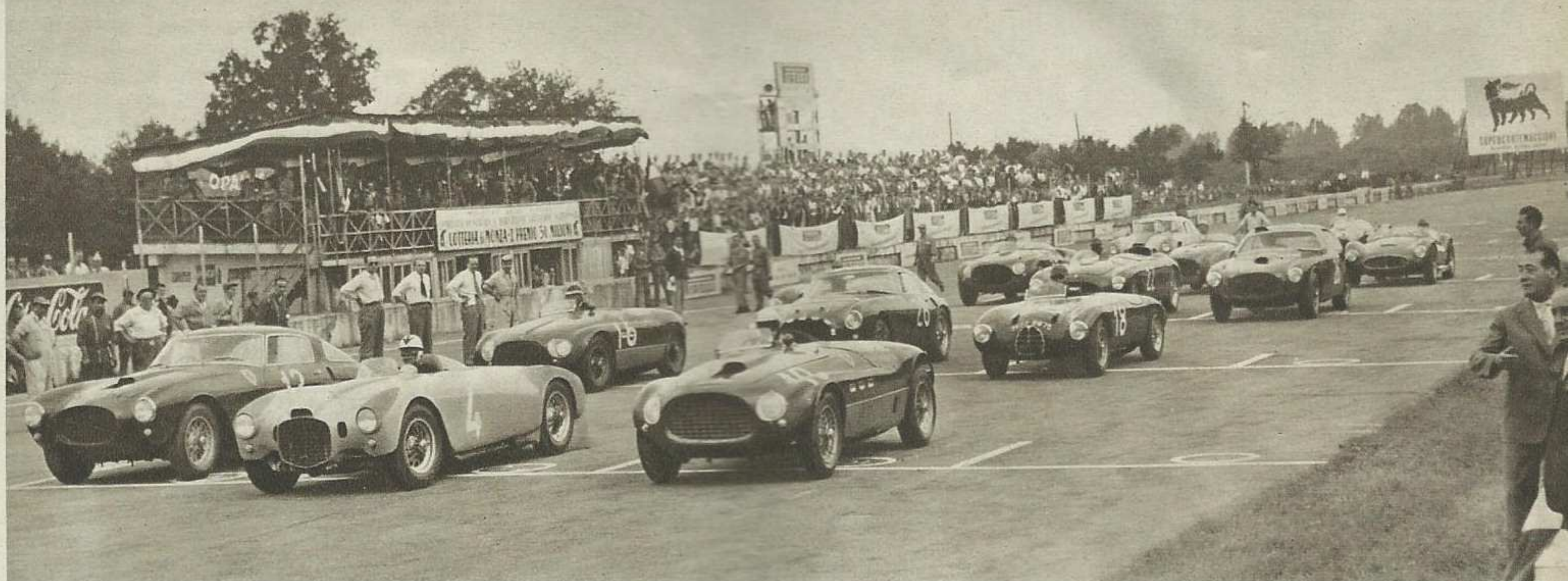
Castellotti ha guidato con decisione, ottimo stile e magnifico rendimento. A Monza non ci si improvvisa ottimi piloti e Castellotti si è affermato come la nostra migliore speranza.

Anche Piotti ha fatto ottime cose e, fra gli altri esponenti di *Ferrari* classificatisi, l'argentino Bonomi, Scotti che non conosceva la pista di Monza a sufficienza, Stagnoli al volante di un mezzo inferiore, hanno corso con volontà ed accanimento.

Casella si è ottimamente destreggiato con la sua *Gordini* e ha dimostrato che ormai è maturo anche su macchine di notevole impegno come appunto è la leggera e velocissima vettura francese.

Fra i ritirati, il primo posto spetta ad Alberto Ascari. Il grande Ciccio aveva iniziato la sua corsa con il suo sistema abituale, ossia quello di prendere il comando al primo giro e mantenerlo fino alla fine. Ma questa volta un incidente pauroso che poteva avere conseguenze gravissime, ha interrotto la marcia di Ascari che sembrava dovesse fare apparire la corsa come un monologo. Crediamo che la causa ne sia l'incastro della scarpa destra del campione fra i pedali del freno e dell'acceleratore con le conseguenze facili ad immaginare.

Certamente l'incolumità del pilota ha avuto qualche cosa di miracoloso, poi-



L'emozionante partenza della seconda prova. In prima fila, da sinistra Villoresi, Bonetto, Farina.

chè la sua *Ferrari* è uscita di strada per oltre una trentina di metri tracciando un solco fra una fitta boscaglia.

Gonzalez avrebbe potuto forse anche minacciare da vicino Villoresi se non superarlo e forse avrebbe anche potuto non staccarsi da Ascari. Ha guidato con quella irruenza indomita che gli conosciamo ed è stato pari alla sua fama. Così Bordoni che fino a che è stato in corsa in piena efficienza ha guidato l'attacco delle *Gordini* con quel suo stile facile e corretto che gli conosciamo.

Manzon non ha potuto far molto mentre Gilletti, che disponeva di una «2 litri» e per di più con rapporti maldornalmente sbagliati, ha confermato la sua perizia correndo in modo egregio. Ecco un'altra certezza nello sparuto gruppo delle nostre speranze.

Palmieri e Cornacchia, reduci da vittorie «esterne», non hanno potuto brillare in modo particolare e meno ancora Wartenweiller e Macchieraldo.

«Dulcis in fundo». Le signore!... Voi conoscete le nostre idee in proposito. Monza, e soprattutto i Grandi Premi, non sono corse adatte alle gentili rappresentanti dell'«opposite sex», come dicono gli inglesi. La signora Piazza, che disponeva di un mezzo potentissimo come la «3 litri» *Ferrari*, non ha potuto fare molto e finalmente si è trovata davanti ad Ascari nel momento del suo incidente e ne è uscita con la vettura malconcia e con un sacrosanto spavento. La sua passione è ammirevole, ma ovviamente la pista di Monza ed i mezzi ultrapotenti non sono fatti per le delicate mani delle signore.

Madame Simon aveva un mezzo troppo inferiore perchè la sua nota perizia potesse affermarsi ed anche per lei vale la nostra considerazione generale sull'automobilismo femminile.

Sulla nota gentile che le signore hanno comunque portato nella vibrante atmosfera monzese, chiudiamo queste note e diamo appuntamento ai nostri amici lettori al Gran Premio dell'Autodromo di Monza del 1954 colla speranza che esso possa avere un successo non minore di quello dei suoi predecessori.

G. LURANI

LE FASI DELLA CORSA

Il rombo dei motori è cessato e il Parco di Monza ha ripreso l'idillica solennità di sempre. Sulla pista adombrata dalla densa nuvolaglia che s'è andata addensando nel cielo, Gigi Villoresi, il superbo trionfatore del VI Gran Premio dell'Autodromo, riceve le entusiastiche acclamazioni dei suoi innumerevoli ammiratori. Questo il quadretto finale della giornata automobilistica del 29 giugno.

La fase palpitante della corsa era cominciata nelle prime ore del mattino. Se l'arrivo di Farina e di Hawthorn, reduci dalla strepitosa affermazione di Rouen, era bastato ad elevare di molto il tono agonistico della competizione, del cui successo spettacolare non si era tuttavia mai dubitato, i prescritti giri regolamentari compiuti dai due campioni avevano rafforzata la convinzione che la lotta accanita e appassionante non sarebbe mancata.

Una febbrile animazione pervade intanto i meccanici indaffarati attorno alle vetture. Il pubblico che sin dalle prime ore del pomeriggio incomincia ad affollare le tribune, segue questi minuziosi preparativi con particolare interesse.

Pochi istanti prima delle 15, ora fissata per la partenza della prima prova, le macchine si allineano in una coreografica parata nel seguente ordine: in prima fila Ascari (*Ferrari*), Gonzalez (*Lancia*), Villoresi (*Ferrari*); in seconda fila Bonetto (*Lancia*), Bordoni (*Gordini*), Castellotti (*Ferrari*) che precedevano a loro volta un forte terzetto formato da Hawthorn (*Ferrari*), Farina (*Ferrari*), Manzon (*Lancia*); seguono quindi Piotti (*Ferrari*), Casella (*Gordini*), Bonomi (*Ferrari*), indi Gilletti (*Maserati*), Stagnoli (*Ferrari*), Scotti (*Ferrari*), Palmieri (*Ferrari*), Cornacchia (*Ferrari*); seguono Piazza (*Ferrari*), War-



Bonetto al volante della sua Lancia 2960 cc.



Alla curva di porfido, Gigi Villoresi, sulla Ferrari vincitrice della corsa, insegue Bonetto nella prima fase della seconda prova.

tenweiller (Ferrari), Macchieraldo (Ferrari), Simon (Ferrari). Dei 22 corridori qualificati non parte l'argentino Marimon che avrebbe pilotato una Maserati 2000.

Mossiere d'onore, il sindaco di Monza Avv. Carlo Zucca. Le macchine si muovono lente e perfettamente incolonnate nella scia della vettura del direttore di corsa. Il colpo d'occhio è magnifico. All'uscita dalla curva di Vedano la macchina-starter accelera: la pista è sgombra. Nel medesimo istante un fragoroso boato scuote l'autodromo mentre i piloti ingaggiano le prime schermaglie.

Bonetto con indisciplinata veemenza sguscia via e prende subito il comando del rombante carosello. Ascari, Gonzalez e Villoresi non vengono però colti alla sprovvista e con azione decisa contrattaccano. A Lesmo Ascari supera Bonetto, mentre Gonzalez e Villoresi incalzano vicinissimi.

Al termine del primo giro, calorosamente salutato dalla folla, «Ciccio» passa con circa 50 metri di vantaggio su Gonzalez, Villoresi e Bonetto. Legger-

mente più staccati Farina, Manzon, Hawthorn, Castellotti, Bordoni, Bonomi, Piotti e via via tutti gli altri.

Ascari, sfoggiando uno stile e una compostezza senza pari, non concede pause al proprio ritmo e ben lo dimostra il suo 2° giro, compiuto in 2'7"8 alla media di Km/h. 177,44 Intanto Wartenweiller abbandona.

La corsa sembra ormai aver trovato il suo grande protagonista. La elegante 4 cil. del pilota milanese aumenta gradatamente il suo vantaggio, che alla terza tornata è di 5" su Gonzalez e Villoresi, di 10" su Bonetto, di 12" su Farina e di 15" su Hawthorn. Ad intervalli più elevati passano nell'ordine Manzon, Castellotti, Bordoni, l'argentino Bonomi, Casella, Piotti, Stagnoli, Scotti, Cornacchia, Gilletti, Macchieraldo e la signora Bianca Maria Piazza.

Madame Simon, che pilota una azzurra Ferrari 2000 12 cil., è già stata doppiata. Pietro Palmieri è invece costretto al ritiro per la rottura del differenziale. Qualche avvincente duello entusiasma

gli spettatori. Gigi attacca il rude Gonzalez e sul rettilineo prospiciente le tribune lo supera di forza insediandosi in seconda posizione. Siamo al quinto giro e Ascari conduce sempre con 6"6/10 sul più diretto inseguitore

A questo punto la corsa sembra assumere la fisionomia del solito monologo recitato dal Campione del mondo, tanto manifesta è la sua superiorità. La sua Ferrari piomba alle spalle delle vetture di Macchieraldo e della Piazza e senza esitazioni le supera.

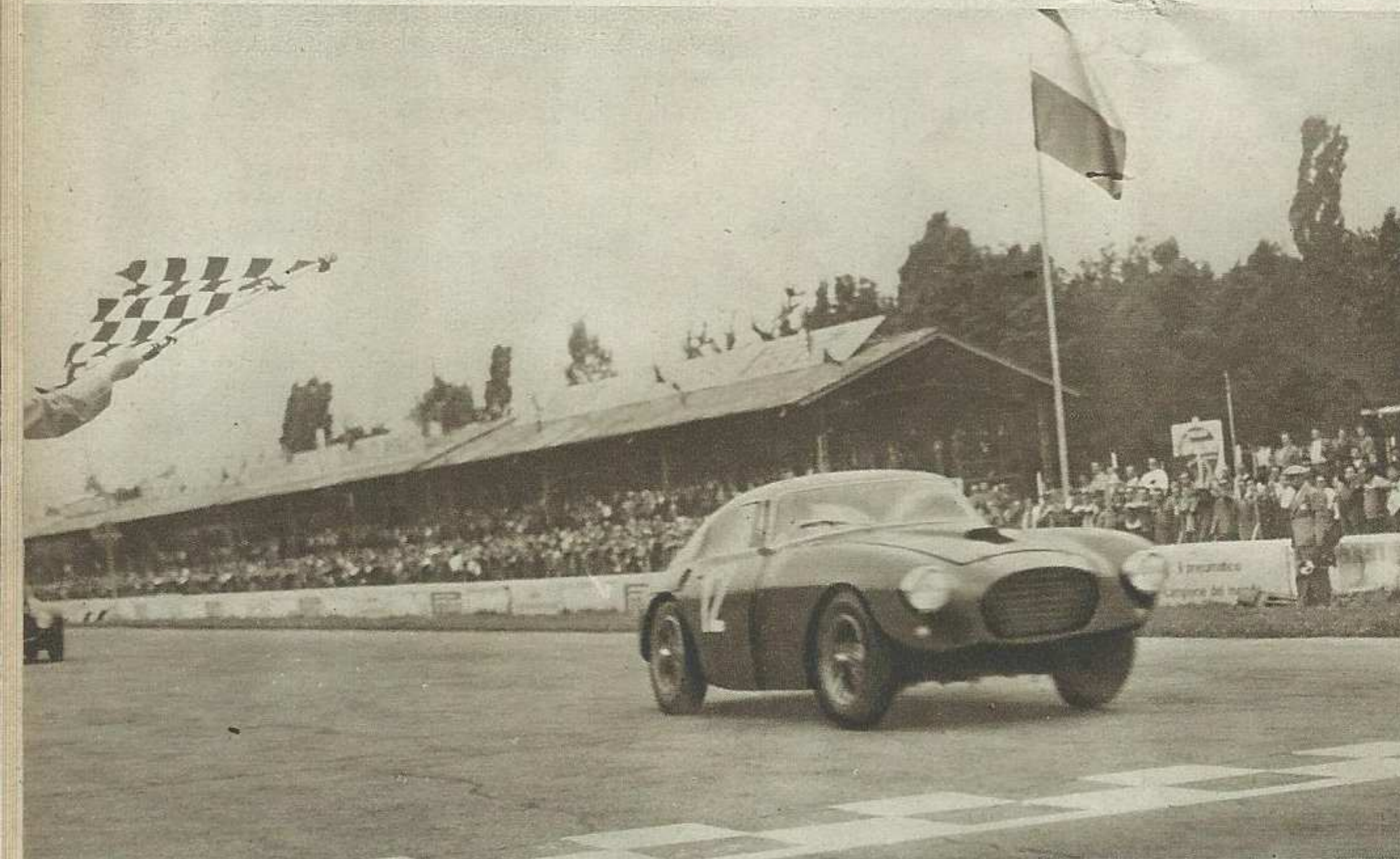
L'ottavo giro registra un attacco a fondo portato dal temerario Gonzalez alle due Ferrari di testa. Con l'audacia che lo distingue il «Cabazon» chiede tutto al suo mezzo meccanico e riesce nuovamente a scavalcare Villoresi. Qualche giro più tardi la Lancia di Gonzalez pagherà lo sforzo di questa impresa.



Gli artefici della vittoria di Ferrari: Aurelio Lampredi e Gigi Villoresi, visibilmente soddisfatti

I passaggi al decimo giro avvengono nel seguente ordine: Ascari sempre al comando con 6"1/10 su Gonzalez indi Villoresi a 9", Farina a 28", Bonetto a 30" e Hawthorn a 37". Manzon, che perde posizioni su posizioni, è stato superato da Castellotti e Bordoni. Scotti, Gilletti e Cornacchia sono stati intanto doppiati.

Un sensazionale colpo di scena all'undicesimo giro, viene a scuotere l'apatia in cui era piombata la gara. Gonzalez deve fermarsi ai box per noie alla frizione e perde più di 2 minuti. Un'altra sosta di quasi tre minuti al 12° giro gli toglierà definitivamente qualsiasi possibilità di successo. Chi avrebbe più dubitato della vittoria di Ascari, ora che l'uomo che maggiormente poteva infastidirlo si trovava a dover recuperare più di due giri di svantaggio? Ma ecco, mentre dalla curva di porfido la folla attende di veder sbucare la macchina dell'ormai sicuro trionfatore, comparire invece la magnifica



Villoresi taglia il traguardo finale, vincendo il 6° G. P. dell'Autodromo.

berlinetta di Gigi Villoresi, autore fino a quel momento di una corsa giudiziosa e cronometrica. Sapremo poi che alla curva di Lesmo, per incidente alla pedaleria, ad Ascari è rimasto bloccato l'acceleratore, per cui pur padroneggiando ottimamente la macchina che filava a più di 170 all'ora, non ha potuto evitare di investire posteriormente la *Ferrari* della signora Piazza. Fortunatamente tutto si è concluso in uno spettacolare volo fra gli alberi. Anche Cornacchia abbandona.

La corsa continua sulle posizioni acquisite, e Villoresi, che ora si trova a condurre su Farina con un buon margine di secondi, non forza l'andatura. Valerosi concorrenti come Piotti, Bonomi, Manzon e Casella devono cedere il passo al formidabile « leader » che regolarmente li doppia.

Dopo 20 giri, a cioè a più di metà gara, Gigi guida sempre la corsa dominandola nel segno della sua limpida classe con 18"6 di vantaggio su Farina, 21" su Bonetto, 47" su Hawthorn, 2'1" su Castellotti; e con un giro preciso su Bordoni. Intanto si conclude il dramma di Gonzalez. Sfiduciato per le non perfette condizioni del suo mezzo meccanico il pilota della *Lancia* si ferma definitivamente.

A questo punto Bonetto parte all'offensiva e ingaggia con la *Ferrari* 12 cil. di Farina uno dei più entusiasmanti duelli della giornata. Spericolato come sempre, Bonetto corona col successo i suoi sforzi riuscendo ad insediarsi in seconda posizione al 24° giro. Macchieraldo si ritira.

Nelle retrovie qualche schermaglia vede protagonisti Casella e Piotti, che generosamente combattono per un onorevole piazzamento.

Villoresi vince così facilmente marciando a 174,988 Km/h. Il giro più veloce lo registra Farina al 30° giro in 2'7"2 alla media di Km/h. 178,301.

Ai quattordici concorrenti che hanno terminata la prima prova, il via nella seconda viene dato, con partenza da fermo, dal marchese Brivio, presidente della C. S. A. I. Lo schieramento è determinato dalla classifica della prima gara.

Bonetto rompe gli indugi e si scatena all'attacco. La fulminea partenza del pilota di *Lancia* coglie di sorpresa Villoresi e Farina che perdono subito contatto. Dopo la prima tornata Bonetto è sempre in testa con audace baldanza, seguito da Villoresi e Farina, che perdono ancora terreno. Hawthorn appare già nettamente staccato. Castellotti e Casella si destreggiano meravigliosamente; Scotti, Bonomi, Piotti, Stagnoli e Giletti sono già lontani. Madame Simon corre con la sola preoccupazione di terminare la gara. Manzon e Bordoni si ritirano.

Al 5° giro Bonetto precede di 4"3 Villoresi alla cui ruota è incollato Farina, di 8" Hawthorn, di 25" Castellotti e di 35" Casella.

Le posizioni non mutano nei giri successivi, per cui si prospetta una corsa quanto mai incerta.

Al decimo giro, però, Gigi è ormai a ridosso del sorprendente Bonetto, e un giro dopo passa decisamente al comando.

Da questo momento il ritmo dell'azione dell'intramontabile campione dai capelli argentei si produce in un formidabile crescendo. Dopo 15 giri ha già due secondi di vantaggio sul compagno di scuderia Farina, che a sua volta precede Bonetto



Il bacio della mamma, dopo la vittoria. Gigi Villoresi è un figlio affettuosissimo, espressione di quella sanità spirituale che non può non essere associata alla gagliardia fisica dei campioni.

di un secondo. Cinque giri dopo il magnifico Villoresi ha portato il distacco su Bonetto, che ha riacciuffato Farina, a 10". Le spese di questa pazza rincorsa le fanno intanto Giletti, Stagnoli, Scotti e Bonomi, che si vedono piombare alle spalle quell'indiafolato terzetto.

La media ha frenetiche oscillazioni. Ormai Villoresi appare l'incontrastato dominatore. Il suo vantaggio aumenta gradatamente fino a raggiungere i 16" al 30° giro. Per la cronaca, da registrare ancora il ritiro di Giletti su Maserati.

Da questo momento Villoresi, sentendosi sicuro vincitore, rallenta prudentemente l'andatura terminando pur sempre con un discreto margine su Bonetto e Farina.

L'organizzazione è stata impeccabile, e ciò torna ad elogio dei dirigenti dell'A. C. M. che ne sono stati gli intelligenti e infaticabili artefici. Da ricordare, tra le altre personalità intervenute, il Generale Cappa, Prefetto di Milano, il Questore di Milano dr. Bordieri e il Presidente della Provincia avv. Casati.

GIANCARLO MIGLIAVACCA

CLASSIFICA FINALE - PRIMA PROVA

1. Luigi Villoresi (Ferrari) che compie i Km. 220.500 in ore 1.15'36"3/10 alla media di km. 174.988; 2. Felice Bonetto (Lancia) in 1.15'44"7; 3. Giuseppe Farina (Ferrari) in 1.15'46"3; 4. Mike Hawthorn (Fer-

rari) in 1.17'05"5; 5. Eugenio Castellotti (Ferrari) in 1.16'52"8 (1 giro); 6. Salvatore Casella (Gordini) in 1.17'43" (1 giro); 7. Franco Bordoni (Gordini) in 1.15'41" (2 giri); 8. Piotti Luigi (Ferrari) in 1.15'59"7 (2 giri); 9. Roberto Bonomi (Ferrari) in 1.16'31"3 (2 giri); 10. Piero Scotti (Ferrari) in 1.15'37"9 (3 giri); 11. Antonio Stagnoli (Ferrari) in 1.15'38"2 (3 giri); 12. Emilio Giletti (Maserati) in 1.15'41"7 (3 giri); 13. Robert Manzon (Lancia) in 1.15'42"4 (3 giri); 14. Yvonne Simon (Ferrari) in 1.15'49"8 (8 giri).

Ritirati: Al secondo giro: Wartenweiller (Ferrari); 13. giro: Piazza Bianca Maria (Ferrari), Ascari (Ferrari), Cornacchia (Ferrari); 21. giro: Gonzalez (Lancia); 22. giro: Macchieraldo (Ferrari); 30. giro: Palmieri (Ferrari).

Al 30. giro Farina (Ferrari) ha compiuto il giro più veloce in 2'07"2 alla media di Km. 178.301.

CLASSIFICA FINALE - SECONDA PROVA

1. Luigi Villoresi (Ferrari) che ha compiuto Km. 220.500 in ore 1.15'13"4/10 alla media di Km. 175.876; 2. Felice Bonetto (Lancia) in 1.15'22"9; 3. Giuseppe Farina (Ferrari) in 1.15'39"4; 4. Mike Hawthorn (Ferrari) in 1.15'14" (1 giro); 5. Eugenio Castellotti (Ferrari) in 1.15'59"5 (1 giro); 6. Luigi Piotti (Ferrari) in 1.15'44"1 (1 giro); 7. Salvatore Casella (Gordini) in 1.15'36"5 (2 giri); 8. Piero Scotti (Ferrari) in 1.15'53"5 (2 giri); 9. Roberto Bonomi (Fer-

rari) in 1.15'54"2 (2 giri); 10. Antonio Stagnoli (Ferrari) in 1.15'55"5 (2 giri); 11. Yvonne Simon (Ferrari) in 1.17'04"3 (7 giri).

Il giro più veloce è stato il 9. di Villoresi compiuto in 2'07"3 alla media di chilometri 178.161.

Ritirati: Al 1. giro Manzon (Lancia); 2. giro: Bordoni (Gordini); 18. giro: Giletti (Maserati).

CLASSIFICA GENERALE

1. Villoresi (Ferrari) in ore 2.30'49"7/10 (giri 70); 2. Bonetto (Lancia) in 2.31'07"6 (giri 70); 3. Farina (Ferrari) in 2.31'25"7 (giri 70); 4. Hawthorn (Ferrari) in 2.32'19"5 (giri 69); 5. Castellotti (Ferrari) in 2.32'52"3 (giri 68); 6. Piotti (Ferrari) in 2.32'43"8 (giri 67); 7. Casella (Gordini) in 2.33'19"5 (giri 67); 8. Bonomi (Ferrari) in 2.32'25"5 (giri 66); 9. Scotti (Ferrari) in 2.31'31"4 (giri 65); 10. Stagnoli (Ferrari) in 2.31'33"7 (giri 65); 11. Simon (Ferrari) in 2.32'54"1 (giri 55).

I VINCITORI DELLA LOTTERIA DI MONZA

Il biglietto Serie D 71423 venduto a Roma abbinato a Villoresi vince il primo premio di 50 milioni. - Il biglietto Serie D 51351 abbinato a Bonetto e venduto a Milano vince il secondo premio di 4 milioni. - Il biglietto Serie E 18936 abbinato a Farina e venduto a Novara vince il terzo premio di 2 milioni.

VARIETA' D'AUTOMOBILISMO



UN' ALFA ROMEO 1900 PER SILVANA PAMPANINI

La procace diva ha visitato recentemente lo stabilimento dell'Alfa Romeo ed ha acquistato una 1900 berlina, che le verrà consegnata in questi giorni. Intanto ne anticipa la gioia al volante di questo magnifico cabriolet.

Amendola con la Lancia G.T. 2500 fà sua la Chiusaforte - Sella Nevea

Ancora una volta, un calendario sportivo ammalato di elefantiasi, non ha permesso a molti campioni del motore, di partecipare ad una gara che, sia per l'asperità del percorso, sia per la bellezza del paesaggio, sia per i risultati tecnici che fornisce, può essere considerata la corsa in salita più interessante d'Italia. Nel giro di due giorni, nel calendario sportivo erano racchiuse quattro gare le quali si sono danneggiate vicendevolmente benchè vi sia chi ha affermato che l'una non ha tolto nulla all'altra. Ci siamo sentiti in animo di scrivere queste note iniziali, perchè la Chiusaforte-Sella Nevea, si meritava un successo ancora maggiore di quello ottenuto e che doveva essere pari se non superiore a quello dell'anno scorso. E l'interesse derivante da questa manifestazione non giova soltanto all'Automobile Club organizzatore, ma anche alle Case che da questa gara potevano trarre dei risultati positivi per il commercio con i paesi vicini e questi sono ben tre.

Non si creda però che il successo non ci sia stato, le cifre che seguono sono di per se stesse evidenti: 97 iscritti e 80 partenti.

La Chiusaforte-Sella Nevea, si svolge su di un percorso che assomma in sè tutte le prerogative che possono definire il concorrente « maturo » o meno a questo genere di competizioni; esso ha dei tratti in pianura, dei rettilinei, delle curve a largo ed a stretto raggio e l'ultimo tratto di vera e propria salita, che richiede sia al con-

ducente, sia alla macchina, tutte quelle doti che fanno dell'uno il campione e dell'altra la vettura leggera, maneggevole, veloce, sicura, pronta nella ripresa.

Quest'anno il percorso della Chiusaforte-Sella Nevea, doveva essere abbandonato e la gara doveva essere trasferita nella Valle del But, sul tratto Paluzza-Monte Croce Carnico, ma poi non se ne è più fatto nulla, perchè l'A. C. di Udine molto saggiamente, ha ritenuto che fosse suo dovere mantenere in efficienza la cammionabile Chiusaforte-Sella Nevea, la quale è il « trait d'union » fra l'Italia ed i Paesi confinanti. E poi la zona che la gara valorizza, e lo scopo di queste gare dovrebbe essere fondamentalmente quello di agire sul turismo, è una delle più belle del Friuli.

Il Gruppo del Canin e la Valle Raccolana, racchiudono in uno scrigno fatto di pascoli abetine e fiori, lo scroscio di cascate, il mormorio sommesso dei ruscelli, che una volta all'anno vengono interrotti da un canto più poderoso, quello dei motori lanciati, alla conquista di un ambito premio, di una vittoria, di un sorriso e di una stretta di mano. E domenica 28 giugno, le pendici degli alti monti che fanno corona a questa magnifica valle hanno risuonato del canto di ottanta motori, dai quali con un balzo poderoso d'aquila è uscito vincitore assoluto Salvatore Amendola, il quale al volante di una Lancia Aurelia B 20/2500, ha conquistato forse la più bel-

la e la più significativa vittoria della sua carriera.

« Il Veneto mi ha portato fortuna: era tanto tempo che non vincevo più e finalmente su queste dure strade, su queste infernali curve ho trovato la mia giornata », così ci ha detto il vincitore della sesta edizione, e francamente crediamo che da parte di un pilota sia un grande onore ed una grande gioia il vincere una gara che nel suo libro d'oro ha segnati i nomi di Ippocampo e di Stuck.

Amendola il quale aveva curato la sua preparazione con singolare puntiglio, ha condotto una gara assommando in sè sia l'audacia, sia la spregiudicatezza, sia lo stile del campione.

Difficilmente si poteva trovare un altro che segnasse un tempo minore e infatti le nostre previsioni non sono state errate. Di Amendola abbiamo detto e della sua Aurelia B. 20 che cosa dobbiamo dire? è stata superiore ad ogni elogio. Si è dimostrata la vettura per il grande turismo, la macchina che si impone nelle corse dove non è richiesta soltanto la velocità, ma anche la stabilità, la prontezza della frenata, la ripresa pronta. L'Aurelia B. 20 è la macchina che non ci sorprende più dopo i mille « exploit » uno più sbalorditivo dell'altro.

Il battuto di rito? Gerino Gerini e la sua Ferrari 2715. Gerini, la giovane promessa, ci ha detto che era alla sua prima gara su terra battuta, quindi non era ben sicuro di sè e temeva sempre qualche sorpresa, specie nei tratti ove la macchina sbanda po-

Il brillantissimo Salvatore Amendola vicino alla Lancia Aurelia 2500 G.T. con cui ha conquistato di prepotenza la vittoria assoluta sulla difficile Chiusaforte - Sella Nevea (a destra).



La ricca dotazione di premi in palio per la Chiusaforte - Sella Nevea sta per passare nelle mani dei degni vincitori (sotto).



steriormente. Ad ogni modo la sua è stata una gran bella prestazione, il battesimo, non del fuoco, ma della terra battuta, e poi oggi contro Amendola non c'era nulla da fare, andava troppo forte. Gerini, ha saputo controllare con mano sicura i molti, forse i troppi cavalli della sua *Ferrari* dimostrando ancora una volta il possesso di belle doti. Dopo questi due primi assoluti, vi è stata l'affermazione del veneziano di adozione Eugenio Lubich, il quale al volante di una *Lancia Aurelia B 22* ha saputo distanziare avversari che forse erano i grandi favoriti della vittoria. Eugenio Lubich e la sua *Aurelia B 22*, hanno fatto lungo i tornanti di Val Raccolana un corpo unico proteso verso la vittoria. 13'30"4/10 è stato il suo tempo, un tempo sbalorditivo e che dimostra come il pilota sia andato forte e non adagio come Lubich continuava ad affermare.

Al quarto posto assoluto troviamo Enzo Pinzero, il quale ha saputo sfruttare con maestria la sua *Ferrari 2000*, dalla quale forse ci si attendeva qualche cosa di più. Ad ogni modo questo non infirma per nulla la bella prova di Pinzero, il quale all'arrivo è stato lungamente applaudito. Chi ha bissato la felice sorpresa di Lubich è stato un altro lancista Corrado Campeis, il quale sulle strade di casa sua ha saputo ritrovare la fiducia nelle sue possibilità, l'affiatamento con la sua *Aurelia B 20*, quelle doti che lo hanno fatto definire dagli Austriaci il « signore » del volante. Con questo suo quinto posto assoluto a soli 5" da Pinzero, l'amico Campeis ha conquistato il titolo di campione sociale e sinceramente gli spetta di diritto, perchè è il più forte corridore del Friuli.

L'avversario ed amico di Campeis, Ferri Cormons con una normale *Aurelia 2000* ha conquistato il sesto posto assoluto a soli 7/10 di secondo da Campeis. Questo dimostra la lotta che i due lancisti hanno sostenuto per la vittoria del campionato sociale.

Da queste nostre note risalta quanto dura sia stata la lotta per la vit-

toria assoluta e per i primi posti, ma anche la lotta per il primato nelle alte categorie è stata pari se non superiore.

La prima a partire è stata la categoria turismo internazionale nella cui classe 750 cc. oramai è tradizionalmente di rito la vittoria di una *Dyna Panhard*. Chi la ha spuntata è stato Franco Sertorio, il quale lottando ha saputo segnare 5/10 di secondo in più dell'altro pilota di una *Dyna Panhard* Gianni Bricchetti. Questa lieve frazione di secondo ha separato all'arrivo i due avversari e questo dimostra il loro impegno e la loro bravura. Dopo questi due piloti a distacchi più o meno maggiori seguono i vari *Fiat* cinquecentisti, i quali si vedono sempre chiusa la porta della vittoria dalle ben più potenti e più rapide nella ripresa *Dyna Panhard*. Degne di lode le prove del Co. Brandolino Brandolini, di Chiesa, Mognaschi e via via tutti gli altri.

Il veronese Cesare Largaiolli su *Fiat 103*, ha saputo trovare la sua grande giornata imponendosi nella fino a 1100 con il bel tempo di 14'53"6/10. Ora che Largaiolli ha imparato a dovere come si fa a vincere gli diamo appuntamento per le prossime gare per rivederlo ancora vincitore. A 10" lo segue il forte Luigi Zanetti, il quale è seguito a sua volta dal temerario Colombo e dall'appassionato Alberto Gidoni. Degna pure di rilievo la prova di Alessandro Parisotto.

L'*Aurelia B. 21* di Gino Bertoia si è imposta nella classe oltre 1100, ed il suo tempo di 14'1"4/10 dimostra l'impegno che il pilota ha impiegato per cogliere la vittoria. Degna di lode la prova di Zampiero, ma soprattutto quella di Maria Teresa Faccin la quale è stata tanto, tanto brava. Seguono nell'ordine Cattelan, Simeone e Bassetti.

Per la classe 750 della categoria G. T. I. la palma della vittoria è andata ad un altro fedelissimo, Pier Luigi

Monteverdi, il quale con la *Fiat Zagato* non ha ancora trovato avversari che gli diano del filo da torcere. Al secondo posto la 500 C di Bruno Grazioli, a 10" dal vincitore.

Un'altra *Fiat Zagato* ha conquistato la vittoria e questo per la classe fino a 1100; il pilota Franco Martinengo, il quale sa sfruttare con somma maestria le doti della sua magnifica macchina. Ottime sotto tutti i punti di vista le prove di Pellegrini, Miatton e Cocconcelli.

Del primo e secondo della fino a 2000, Lubich e Campeis, abbiamo già parlato e così pure delle loro *Aurelia*, qui ci basti ricordare le ottime prove di Finzi, Sartori, Zalukar, Sartorello.

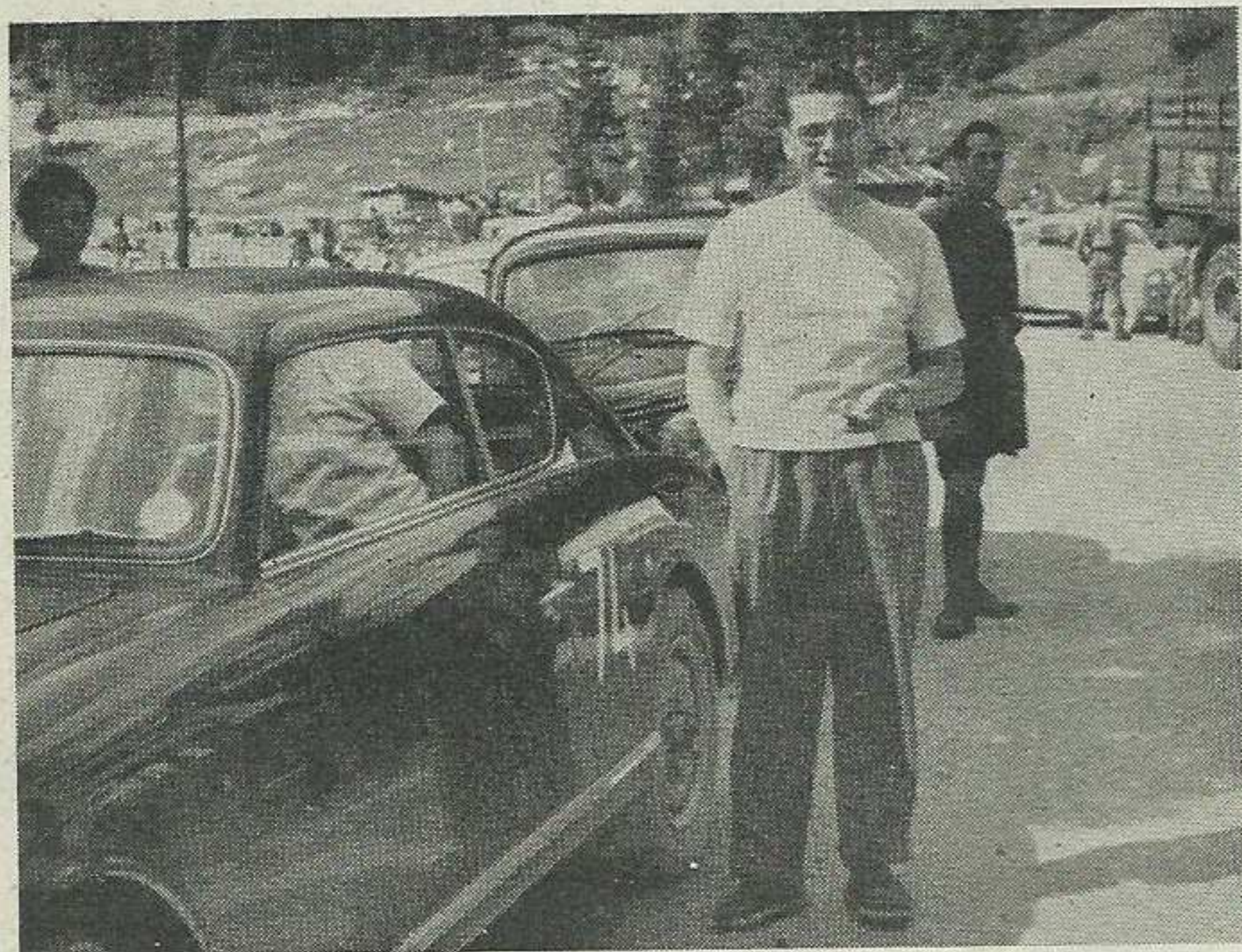
Amendola, oltre che vincitore assoluto è risultato anche primo della oltre 2000 cmc., ed ha preceduto di ben 56" l'ottimo Guglielmo Pinzero.

Ultima categoria a prendere il via è stata la sport internazionale. Nella 750 a 2/10 l'uno dall'altro tre concorrenti: Zannini, Monti e Tinazzo. Zannini ha condotto la sua *Giannini-Pasqualin*, con l'animo in gola e si è dimostrato ancora una volta il pilota tagliato per questo genere di gare, dove l'audacia deve essere commista alla perizia e quest'ultima al sangue freddo. Uguale lode deve essere tributata a Monti ed a Tinazzo, i quali erano al volante rispettivamente di una *Fiat Stanguellini* e di una *Fiat Giannini*.

L'O.S.C.A. 1100 di Francesco Giardini, si è imposta nella classe 1100 cc., segnando l'ottimo tempo di 14'3"1/10. Lo seguono nell'ordine Ficai, Pozzato e Bottega, il quale ultimo ha avuto un incidente di strada che gli ha fatto perdere una parte del parafango.

Nella oltre 1100, ai primi tre posti troviamo tre vecchie conoscenze: Gerini, Pinzero, Ferri, i quali hanno preceduto il bravo Bosisio, il tenace Clocchiatti ed il volitivo Sacchiero.

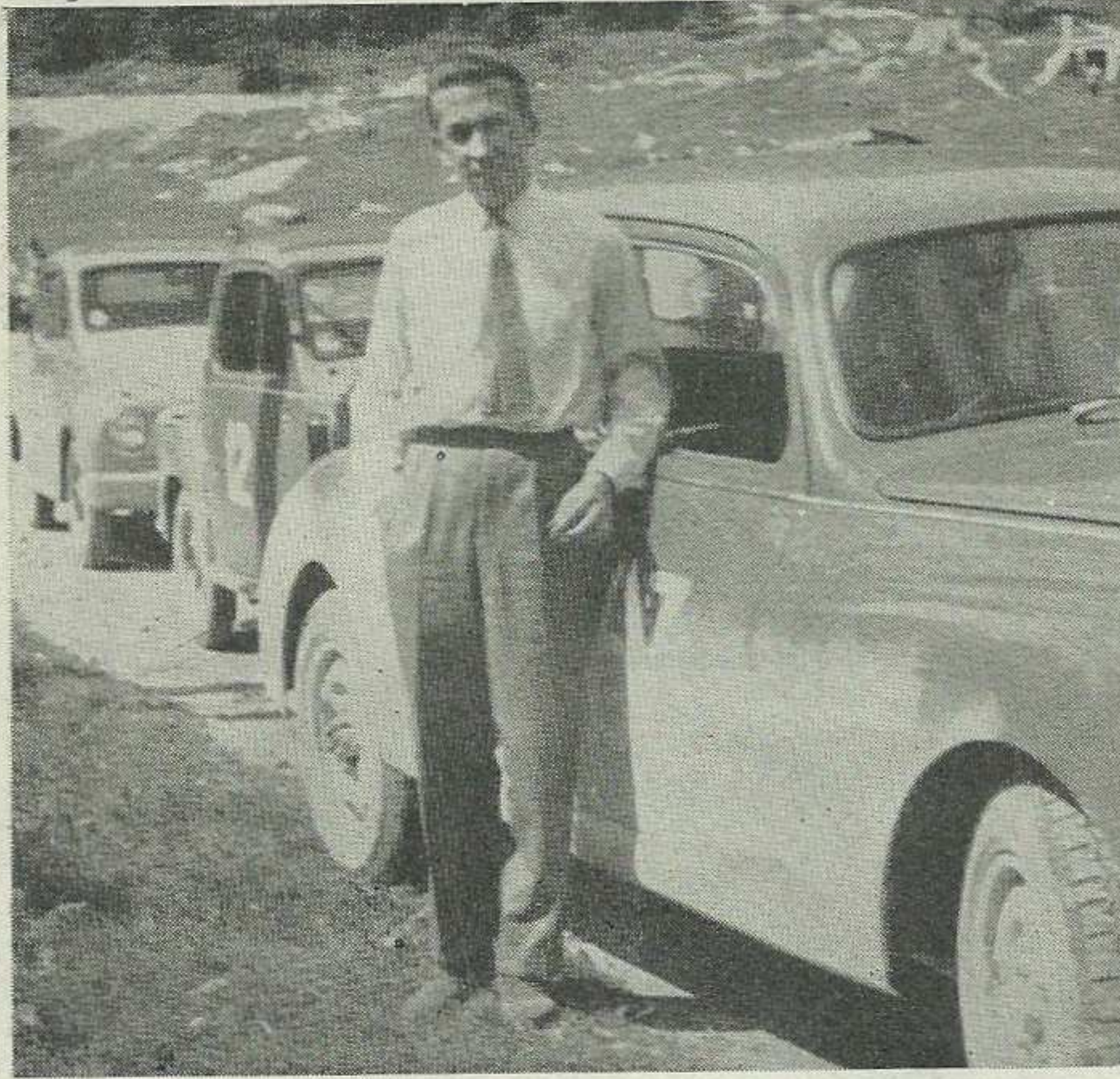
La cronaca è terminata, ma il ricordo di questa gara e della prodezza di Amendola, rimarranno a lungo



L'entusiasta Avv. Corrado Campeis, che ha conquistato un ottimo secondo posto nella 2000 G.T.I. con la Aurelia G. T.



Luigi Zannini vittorioso nella 750 sport con la Giannini messa a punto dal bravo Pasqualin.



Il più rappresentativo pilota trentino, Eugenio Lubich, ha compiuta una prova brillantissima con la sua Lancia Aurelia.



Le Dyna Panhard non si sono lasciate sfuggire la vittoria anche nella Chiusaforte. Questa volta è stato di turno Franco Sertorio.

nel cuore degli sportivi friulani, così pure la perfetta organizzazione curata dall'ing. Rizzani, dal dott. Sacconi, dal dott. Candoni e dagli altri oscuri collaboratori.

GIANNI MARIN

CATEGORIA TURISMO INTERNAZIONALE

Classe fino a 750 cmc.

1. Sertorio Franco, *Dyna Panhard*, 16'44"2/10, media km. 62,379;
2. Brichetti Gianni, *Dyna Panhard*, 16'44" e 7/10;
3. Brandolini Brandolino, *Fiat 500*, 17'11"5/10;
4. Chiesa Alessandro, *Fiat 500*, 17'45"6/10;
5. Mognaschi Carlo, *Fiat 500*, 17'46"6/10;
6. De Cinque Fausto, *Fiat 500*, 17'48"5/10;
7. Misaglia Licio, *Fiat 500*, 18'13"2/10;
8. Fravolini Delo, *Fiat 500*, 18'17"8/10;
9. Cosani Franco, *Fiat 500*, 18'18"7/10;
10. Nosari Geo, *Fiat 500*, 18'28"8/10;
11. Ganavat Jean, *Renault*, 18'32"8/10;
12. Bagattin Sergio, *Fiat 500*, 18'57" e 3/10.

Classe da 751 a 1100 cmc.

1. Largaiolli Cesare, *Fiat 103*, 14'59" e 6/10, media km. 69,631;
2. Zanetti Luigi, *Fiat 103*, 15'08"6/10;
3. Colombo Paolo, *Fiat 103*, 15'10"4/10;
4. Gidoni Alberto, *Fiat 103*, 15'13"7/10;
5. Parisotto Alessandro, *Fiat 103*, 16'50"6/10.

Classe oltre 1100 cmc.

1. Bertoja Gino, *Lancia Aurelia B. 21*, 14'1"4/10, media km. 74,447;
2. Zampiero Armando, *Lancia Aurelia B. 21*, 14'17"9/10;
3. Faccin Maria Teresa, *Lancia Aurelia B. 21*, 15'5"2/10;
4. Cattelan Pietro, *Volkswagen*, 16'6"7/10;
5. Simeone Erasmo, *Fiat 1400*, 16'22"4/10;
6. Bassetti Francesco, *Fiat 1400*, 16'32" e 6/10;
7. Chevenard André, *Simca Aronde*, 17'10"4/10.

GRUPPO

GRAN TURISMO INTERNAZIONALE

Classe fino a 750 cmc.

1. Monteverdi Pier Luigi, *Fiat Zagato*, 16'16", media km. 64,180;
2. Grazioli Bruno, *Fiat 500*, 18'26"8/10.

Classe da 751 a 1100 cmc.:

1. Martinengo Franco, *Fiat Zagato*, 15'1"7/10, media km. 69,468;
2. Pellegrini Aurelio, *Fiat 103*, 15'11"6/10;
3. Miatton Piero, *Fiat 1100*, 15'35"4/10;
4. Cocconcelli Stelio, *Fiat 1100*, 15'36"5/10.

Classe da 1101 a 2000 cmc.

1. Lubich Eugenio, *Lancia Aurelia B. 20*, 13'30"4/10, media km. 77,295;
2. Campeis Corrado, *Lancia Aurelia B. 20*, 13'50"9/10;
3. Finzi Adolfo, *Lancia Aurelia B. 20*, 14'16"6/10;
4. Sartori P. Umberto, *Lancia Aurelia B. 20*, 14'16"6/10;
5. Zalukar Giovanni, *Alfa Romeo 1900*, 14'20"9/10;
6. Sartorello Gianni, *Lancia Aurelia B. 20*, 14'23" e 9/10;
7. Ciclitira Franco, *Lancia Aurelia B. 20*, 14'41"6/10;
8. Fornasari Luigi, *Alfa Romeo 1900*, 19'01"7/10.

Classe oltre 2000 cmc.

1. Ammendola Salvatore, *Lancia Aurelia B. 20*, 13'4"1/10, media km. 79 e 8877;
2. Pinzero Guglielmo, *Ferrari*, 14'3" e 53"3/10.

CATEGORIA SPORT INTERNAZIONALE

Classe fino a 750 cmc.

1. Zannini Luigi, *Giannini Pasqualin*, 13'54"4/10, media km. 75,071;
2. Monti Sergio, *Fiat Stanguellini*, 13'54" e 887;
3. Pinzero Guglielmo, *Ferrari*, 13'54"7/10;
4. Luciani Giovanni, *B.M.W.*, 14'39"4/10;
5. Ferrazzi Massimo, *Fiat Siata*, 14'40"2/10.

Classe da 751 a 1100 cmc.

1. Giardini Francesco, *Osca 1100*, 14'3"1/10, media km. 74,297;
2. Ficai

Paolo, *Jap 1100*, 14'28"4/10;

3. Pozzato Bruno, *Fiat 1100*, 15'9"4/10;
4. Bottega Giovanni, *Fiat Bottega*, 16'17" e 6/10.

Classe oltre 1100 cmc.

1. Gerini Gerino, *Ferrari 2715*, 13'17" e 6/10, media metri 78,536;
2. Pinzero Enzo, *Ferrari 2000*, 13'45"6/10;
3. Ferri Cormons, *Aurelia*, 13'51"6/10;
4. Finschhaber Hans, *Aprilia*, 13'52"2/10;
5. Giannotti Orlando, *Jaguar*, 14'17" e 9/10;
6. Bosisio Luigi, *Ferrari 2000*, 14'24"6/10;
7. Clocchiatti Aldo, *B.M.W. 2000*, 14'27"2/10;
8. Sacchiero Lucillo, *Maserati 2000*, 14'49"5/10.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Ammendola Salvatore, Gran Turismo oltre 2000, in 13'4"1/10, media km. 79,887;
2. Gerini Gerino, Sport oltre 1100, 13'17"6/10;
3. Lubich Eugenio, Gran Turismo fino 2000, 13'30" e 4/10;
4. Pinzero Enzo, Sport oltre 1100, 13'45"6/10;
5. Campeis Corrado, Gran Turismo fino 2000, 13'50"9/10;
6. Ferri Carmons, Sport oltre 1100, 13'51"6/10;
7. Fischhaber Hans, Sport oltre 1100, 13'52"2/10;
8. Zanini Luigi, Sport fino 750, 13'54"4/10;
9. Monti Sergio, Sport fino 750, 13'54"6/10;
10. Tinazzo Alfredo, Sport fino 750, 13'54"7/10;
11. Pinzero Guglielmo, Gran Turismo oltre 2000, 14'3" e 53"3/10;
12. Bertoja Gino, Turismo oltre 1100, 14'1"4/10;
13. Giardini Francesco, Sport fino 1100, 14'3"1/10;
14. Finzi Adolfo, Gran Turismo fino 2000, 14'16"6/10;
14. Sartori Pier Umberto, Gran Turismo fino 2000, 14'16"6/10;
16. Zampiero Armando, Turismo oltre 1100, 14'17"9/10;
16. Giannotti Orlando, Sport oltre 1100, 14'17"9/10;
18. Zalukar Giovanni, Gran Turismo fino 2000, 14'20"9/10;
19. Sartorello Gianni, Gran Turismo fino 2000, 14'23"9/10;
20. Bosisio Luigi, Sport oltre 1100, 14'24"6/10.

L'assoluto nel 5° Giro dell'Umbria a Luigi Musso ed alla Maserati 2000 Sport



S. E. il Prefetto di Perugia e la sua gentile Signora si congratulano col vincitore della Coppa della Perugina, il romano Luigi Musso, che qui vediamo inghirlandato sulla destra della nostra foto, e col suo compagno d'avventura, l'appassionatissimo Favaro.

Finalmente il bel tempo ha favorito lo svolgimento del V Giro Automobilistico dell'Umbria, valevole per la Coppa Perugina e per la classifica del Campionato italiano conduttori: Categoria Sport; Gruppo Gran Turismo Internazionale e Categoria Turismo Internazionale.

Così il maltempo lasciando in santa pace l'Italia Centrale, ha recato una nota lieta agli organizzatori, preoccupati della riuscita della manifestazione.

Ci viene segnalato che Sterzi non gareggerà per il noto incidente avuto nei giorni scorsi mentre provava il percorso (investendo un tizio che viaggiava con un'Ape) e Bracco non interverrà per cause di forza maggiore.

I corridori devono fare una sveglia abbastanza mattiniera perchè la prima partenza verrà data alle ore 7.

Il luogo per il raduno è nei pressi di S. Pietro dove si trova la celebre Chiesa omonima, vanto dell'arte italiana.

Prima di parlare dei concorrenti e della gara è necessario parlare di tutta l'organizzazione che è stata un vero modello di capolavoro, creato dal Presidente Andreoni, dal Dott. Conti e da tutti i collaboratori.

Notevole l'abbondanza e la precisione dei comunicati (ben 11) con i tempi parziali e con tutti gli avvenimenti più salienti in tutto il percorso. E' stato installato un grande tabellone che dava modo agli sportivi di conoscere simultaneamente le posizioni dei concorrenti nelle principali città umbre e ad Arezzo, ove erano dislocati 6 bravi cronometristi. Il servizio di questi e di quelli che erano nella grande cabina sulla linea di arrivo era diretto da Silvio Belardi di Perugia. Se al termine della gara abbiamo avuto subito la classifica e durante la manifestazione tutte le segnalazioni necessarie, è doveroso ammettere che il servizio ha funzionato ottimamente e i cronometristi perugini hanno dimostrato di sapere molto il fatto loro.

Nonostante diverse defezioni, il grande numero dei partecipanti che comprende nomi come: Stagnoli, Musso, Venezian, Valenzano, Musitelli, Piodi, Biondetti, Palmieri, Giorgetti, ecc. danno al pubblico presente una garanzia per una gara interessante e piena di motivi tecnici. Della rosa dei corridori fino a pochi giorni fa il probabile vincitore era Bracco, oggi invece la sua assenza ha fatto convergere il pronostico su diversi corridori, bravi come piloti ed in possesso di macchine la cui potenza ed il rendimento possono anche assicurare il successo finale.

I nomi dei concorrenti danno, come abbiamo detto una bella garanzia, ma dobbiamo ammettere che anche le macchine la

offrono con grande sicurezza perchè l'industria italiana ha partecipato degnamente a questa manifestazione.

Una grande partecipazione di macchine e di piloti che avrebbe meritato una maggior confluenza di pubblico anche nei punti dove si pagava (e si pagava tanto poco).

La partenza della categoria 750 cc. T. I. viene data dal Dr. Alberto Andreani, ed in poco più di 30' sono partiti i piloti della 750 cc. e 1100 T. I.

Veniamo subito informati che a Todi (Km. 46.500) è transitato Bianchedi (*Dyna Panhard*) poi nell'ordine: Porfiri (*Dyna Panhard*), La Rosa, Andreini (*Fiat 500 C*), Lancellotti (*Renault*), Angelelli (*Renault*), Mansueti (*Fiat 500 C*), Provasi (*Dyna Panhard*) e via, via gli altri. Il tempo migliore è stato ottenuto dalla coppia Provasi-Garcea (che vincerà poi la sua categoria) che ha compiuto il percorso in 24'25" mentre Concari ha impiegato 27'15" e Angelelli 25'25" e Crescimbeni in 29'40". Anche Mansueti che era per questa classe candidato alla vittoria come Angelelli ha impiegato ben 2'5" in più del bravo Provasi.

L'Assessore Paletta del Comune di Perugia dà il via alla Categoria T. I. fino a 1500 cc.

Notiamo che sulla linea di partenza è arrivato il Dott. Pietro Rizzo, Prefetto di Perugia, che darà il via alla categoria G.T.I.

Sentiamo un grande applauso. E' arrivato il corridore Dorino Serafini, appoggiato ad un bastone (che vorremmo buttasse via presto). Questo applauso è servito per ricordare i campioni del passato che parteciparono a questa gara: da Nuvolari a Brilli Peri, a Varzi. Sono nomi che riempiono il cuore di tutti gli sportivi.

Ci segnalano che Siciliani è transitato da Todi con la sua 1100 cc. ed ha impiegato il tempo di 23'15". Questo bravo pilota arriverà secondo ad appena 18" da Alquati. Il miglior tempo fino a Todi per la 1100 T. I. è impiegato da Gianni che impiega 23'10".

Sono le 8. Prende il via il giovane Mignini di Città di Castello con la *Fiat-Giannini* G.T.I. 750 cc. Il suo babbo è già in marcia con la *Fiat 1100*. Questo è un bell'esempio di sportività familiare.

Fontana con la sua *Lancia-Aurelia* B. 21 è partito con 7' di ritardo. Il concorrente Faudo con la « 1400 » cc. fino a Todi ha impiegato 23'15" come Siciliani con la 1100 cc.

Incomincia la partenza delle macchine Sport e delle G.T.I. oltre 2000 cc. Saluti ed applausi da parte degli sportivi a Giorgetti vincitore di un giro e che oggi sarà costretto al ritiro con la sua vecchia e fedele *Stanguellini*; a Brandi, Valenzano, Biondetti, Stagnoli, ecc. L'entusiasmo è alle stelle. Terminate le partenze che in ultimo sono state date dai Presidenti degli

A.C.I. di Firenze e di Siena, dal comm. Buitoni e dal sig. Spagnoli, il pubblico si porta a 7 Km. dalla partenza per assistere ai passaggi che presto avverranno a Ponte San Giovanni, e di qui i concorrenti si recheranno ad Umbertide, Città di Castello, Arezzo, Passignano per far ritorno poi a Perugia.

Bornigia con la Zagato 750 cc. G.T.I. arriva a Todi in 24'50" mentre Ronzoni su Zagato 750 G.T.I. impiega 24'.

Ci vengono segnalati i tempi da Todi di altri concorrenti e ci limiteremo a dare quelli migliori. Sport, fino a 750 cc.: Marchini su *Giaur* in 23'50"; Cecchini su *Lancia-Ardea* 750 cc. in 24'45"; Adanti su *Lancia-Ardea* 750 in 24'45"; questo corridore marchigiano sta compiendo una brillante gara e questa sua giudiziosa marcia lo porterà alla vittoria di categoria.

G.T.I. fino a 100: Giallonardi impiega 22'05" e Zagato 22'35"; G.T.I. fino a 2000 cc.: Ivanhoe-Noceti su *Alfa-Sport* in 20' e Calocci su *Lancia B-20* in 21'.

Categoria Sport fino a 1100 cc.: Venezian su *Oscà* in 20'25" e Sgorbati su *Oscà* 1100 in 20'40"; G.T.I. oltre 2000: Valenzano su *Lancia* 2500 in 19'40"; Piodi su *Lancia* 2500 in '20; Bornigia (da non confondere con quello che corre con la 750 Zagato) su *Lancia* 2500 in 20'25" e Bona (*Lancia* 2500) in 20'35".

Categoria Sport oltre 2000 cc.: il minor tempo di questa categoria lo segna Serena su *Ferrari* 2560 in 19'50"; Musitelli su *Ferrari* 2000 in 20'10"; lo stesso tempo lo segna Stagnoli su *Ferrari* 2715.

Ormai le posizioni non le conosceremo più fino al passaggio di Terni ove ci sono altri cronometristi. Nella città del campione motociclista passato al nostro sport, Libero Liberati che anche oggi corre con una *Lancia B-20* ma che non avrà la fortuna che ebbe alla Terni-Marmore, perchè uscito di strada fortunatamente senza conseguenze, c'è un controllo e rifornimento.

Nell'attesa faremo conoscere il percorso. La strada ha un fondo interamente asfaltato, eccettuati tre chilometri tra San Sepolcro ed Arezzo. Il tracciato anche dal punto di vista tecnico con le sue salite e discese è ottimo e la carreggiata larga che permette ai concorrenti in ogni momento i sorpassi. Da Perugia a Todi poi ad Acquasparta e Narni per scendere a Terni e da qui attaccare il Passo della Somma per portarsi a Spoleto, Foligno, P. S. Giovanni, Umbertide, Città di Castello e toccare quindi la terra toscana nei centri di San Sepolcro, di Arezzo e Castel Fiorentino e di qui si ritorna per Passignano, costeggiando il Trasimeno a Perugia. Un percorso eccellente che soddisfa i corridori più esigenti e che serve a sperimentare anche le macchine più potenti.

Per arrivare al controllo di Terni i concorrenti devono percorrere Km. 115,500. Ci vengono fornite le classifiche delle undici categorie che pubblichiamo limitandoci ai primi:

Categ. T. I. fino a 750: 1. Porfiri (*Dyna Panhard*) che compie i Km. 115,500 in 1.10'30" alla media di Km. 98.398; 2. Provasi (*Dyna P.*) a 0'30"; 3. Bianchedi (*Dyna P.*) a 1'; 4. Angelelli (*Renault*) a 3'30"; 5. Lancellotti (*Renault*) a 6'30".

Categ. T. I. fino a 1100: 1. Alquati in 1.04" alla media di Km. 108,281; 3. Siciliani a 2'; 3. Matrullo a 2'30"; 4. Gianni a 2'45"; 5. Maggiorelli a 3'.

Categ. T. I. fino a 1500: 1. Faido (*Fiat* 1400) in ore 1.06'1" alla media di Km. 104,999; 2. Massi-Benedetti (*Fiat* 1400) in 1.06'2"; 3. Munaron (*Peugeot*) a 4'; 5. Morettini (*Fiat* 1400) a 5'.

Categ. T. I. fino a 2000: 1. Ronchi su *Alfa Romeo* 1900 in 1'04" alla media di Km. 108,881; 2. Ribaldi su *Lancia B. 21* a 30"; 3. Fontana su *Lancia B. 21* a 5'.

Categ. G.T.I. fino a 750: 1. Lippi su *Zagato* in 1.09' alla media di Km. 100,434; 2. Ronzoni (*Zagato*) a 30"; 3. Castellarin su *Dyna P.* a 1'; 4. Bornigia su *Zagato* a 2'; 5. Silva su *Zagato* a 3'.

Categ. Sport 750: 1. Adanti su *Lancia-Ardea* 750 in ore 1,09' alla media di Km. 100,434; 2. Cecchini su *Lancia-Ardea* a 2'; 3. Maggiorelli su *N. D.* a 3'; 4. Fiocchetti su *Giaur* 750 a 6'; 5. Falorni su *Fiat* 750 a 7'.

Categ. G.T.I. fino a 1100: 1. Giollonardi su *Zagato* 1100 in 1.02' alla media di Km. 111,774; 2. Zagato a 2'; 3. Poilucci su *Zagato* a 5'.

Categ. G.T.I. fino a 2000: 1. Palmieri su *Alfa T. I.* in 0.58' alla media di Km. 119,482; 2. Ivanhoe su *Alfa Romeo* 1900 a 1'; 3. Nataloni su *Lancia Aurelia* a 2'; 4. Leto di Priolo su *Fiat* 8-V a 3'.

Categ. Sport fino a 1100: 1. Sgorbati su *Oscà* in 0.59' alla me-



Il vincitore Musso in piena azione lungo il percorso del Giro dell'Umbria con la elegante e veloce Maserati.

dia di Km. 117,456; 2. Venezian su *Oscà* a 0'30"; 3. Brandi su *Fiat-Ermini* a 2'.

Categ. G.T.I. oltre 2000: 1. Valenzano su *Lancia* 2500 in ore 0.56" alla media di Km. 123,750; 2. Piodi a 1'; 3. Bornigia a 2'; 4. Biondetti a 3'; 5. Fontana a 3'36".

Categ. Sport oltre 2000: 1. Musso su *Maserati* 2000 in 0.56' alla media di Km. 134,750; 2. Stagnoli su *Ferrari* 2715 a 1'; 3. Serena su *Ferrari* 2560; 4. Musitelli su *Ferrari* 2000; 5. Lualdi su *Ferrari*.

La classifica generale è guidata da Valenzano e Musso seguiti a 1' da Piodi e Stagnoli.

Questa lotta tra Musso e Valenzano fa prevedere un giro entusiasmante. I piloti sono di una levatura tecnica eccellente compresi gli inseguitori che dispongono anche di macchine che rispondono bene alla loro classe.

La 2500 *Lancia* di Valenzano resiste molto bene all'andatura così forte, considerando il misto che si trova sul percorso. Questo pilota meriterebbe la vittoria; invece dopo la metà del percorso quando si poteva sperare in una sua affermazione una candela non regge più e fa perdere molto alla sua bella media. Piodi lo caduiva brillantemente per riportarlo verso la vittoria ma nulla si può fare contro la sorte avversa.

Dopo il passaggio dei concorrenti nella città di Arezzo ci comunicano che la classifica generale è guidata da Valenzano che conduce alla media di Km. 123,673, seguito da Musso a 30" e da Piodi a 1'. Altri concorrenti sono vicinissimi ed ancora sono in molti ad aspirare alla vittoria finale. Per arrivare a Perugia infatti mancano 80 Km. e molte saranno le sorprese che avverranno.

Veniamo a conoscenza dei ritiri causati da incidenti fortu-



Venezian vincitore con la OSCA tra le 1100 Sport.



La coppia Massi - Bonanno vincitrice con la Fiat 1400 della classe 1500 Turismo.

natamente non gravi: il Vice presidente dell'A.C.I. di Roma che correva con una Fiat 1400 è uscito miracolosamente illeso da un rovesciamento, mentre la seconda guida se l'è cavata con lievi ferite. A trecento metri dal traguardo Serena si è imbarcato con la sua Ferrari perdendo così il secondo posto assoluto e fortunatamente nulla di grave gli è stato riscontrato all'ospedale.

Un grande applauso accoglie il vincitore Musso. E' la sua prima vittoria dopo il passaggio dalla 750 a questa categoria. Aver vinto su campioni che si chiamano: Stagnoli, Valenzano, Biondetti, ecc. significa: essersi laureato campione. Correva con lui l'anziano Favero, sportivo entusiasta che con lo sport motoristico mai invecchia.

La gara termina con gli applausi del pubblico che sono unanimi per tutti: concorrenti, cronometristi ed organizzatori.

NELLO BIONDI

(Fotografie Galassi - Montalcino).

LE CLASSIFICHE

Categoria Turismo Internazionale fino a 750 cc.: 1. Provasi-Garcea (Dyna Panhard) in 3.52'31"2/5 media Km. 98.828; 2. Bianchedi-Cacchi (Dyna P.) in 3.55'54"; 3. Porfiri-Carabbi (Dyna P.) in 3.56'59"4; 4. Borghesio-Beretta (Dyna P.) in 4.11'27"; 5. Mansueti-Mari (Fiat 500 C) in 4.14'15"2; 6. Nannini-Ricci (Fiat 500 C) in 4.16'55"1; 7. Concasi-Lucini (Fiat 500 C) in 4.17'45"; 8. Filatori-Giambertone (Dyna P.) in 4.21'51"; 9. Ambrogi-Cai (Fiat 500 C) in 4.25'18"3; 10. Gnagnatti-Gallegari (Fiat 500 C) in 4.30'33"4; 11. Laricellotti-Sanjust (Renault) in 4.39'38"1; 12. Angelelli-Tamanto (Renault) in 4.39'44"4; 13. Contorni-Mazzini (Fiat 500) in 4.40'03"4; 14. Crescimbeni-Frusciani (Fiat 500) in 4.41'37"2; 15. Rolli-Quagliarini (Fiat 500) in 4.51'33"2.

Categoria Turismo Internazionale fino a 1100 cc.: 1. Alquati-Ferrari in 3.32'50"2 media Km. 107.968; 2. Siciliani-Netti in 3.36'08"2; 3. Gianni-Gianni in 3.38'34"4; 4. Matrullo-Simonini in 3.39'02"2; 5. Forin-Campori in 3.39'43"; 6. Ciolfi-Scappa in 3.40'59"2; 7. Maggiorelli-Dinnini in 3.42'00"; 8. Bricarello-Calderoni in 3.43'36"2; 9. Sartini-Giuggioli in 3.45'23"4; 10. Consolazione-Bartocci in 3.46'24"; 11. De Sanctis-Fortini in 3.48'03"1; 12. Mignini-Carascioli in 3.55'00"4; 13. Menicagli-Marini in 3.56'52" tutti su Fiat 1100-103.

Categoria Turismo Internazionale fino a 1500 cc.: 1. Bernardino Massi-Bonanno (Fiat 1400) in 3.41'45" media Km. 103.623; 2. Munaron-Tasinelli (Peugeot) in 3.48'58"; 3. Guarducci-Zandomenichi (Peugeot) in 3.50'57"2; 4. Mammioli-Mollaioli (Fiat 1400) in 4.10'05".

Categoria Turismo Internaz. fino a 2000 cc.: 1. Carini-Arlesani (Alfa Romeo 1900) in 3.27'34" media Km. 110.713; 2. Ribaldi-Matteucci (Lancia B-21) in 3.31'29"2; 3. Ronchi-Coletti (Alfa R. 1900) in 3.33'34"; 4. Fontana-Cavallini (Lancia B-21) in 3.43'13"4; 5. Guglielmi-Bianconi (Alfa R. 1900) in 4.14'06"1.

Categoria Gran Turismo Internazionale fino a 750 cc.: 1. Lippi-D'Alessandro (Fiat Zagato) in 3.47'50" media Km. 100.863; 2. Castellarin-Capaccioli (Dyna P.) in 3.53'19"; 3. Bornigia-Rappi (Dyna P.) in 3.56'43"; 4. Silva-Silva (Fiat Zagato) in 4.01'45"4; 5. Mignini-Marinelli (Fiat Giannini) in 4.03'08"4; 6. Ronzoni-Trabattoni (Fiat Zagato) in 4.05'11"

Categoria Gran Turismo Internazionale fino a 1100 cc.: 1. Giallonardi-Mancini (Fiat Zagato) in 3.24'31"4; 2. Zagato-Facetti (Fiat-Zagato) in 3.27'50"3; 3. Poillucci-Gallo (Fiat-Zagato) in 3.38'12"3; 4. Stefani-Padovan (Cisitalia) in 3.5'45"4; 5. Graziani-Galle (Fiat) in 3.57'37"3; 6. De Roberto-Fiordelisi (Cisitalia) in 4.02'51"2.

Categoria Gran Turismo Internazionale fino a 1100 cc.: 1. Gialmieri-Casavecchia (Alfa Romeo 1900) in 3.12'25"2 media Km. 119.424; 2. Ivanhoe-Noceti (Alfa Romeo 1900) in 3.16'40"; 3. Nataloni-Brunelli (Lancia Aurelia) in 3.19'21"; 4. Leto di Priolo-Maioli (Fiat 8-V) in 3.19'51"2; 5. Soldaini-Bernardini (Alfa Romeo 1900) in 3.21'43"2; 6. Calocci-Parisi (Lancia Aurelia) in 3.24'20"4; 7. Scaletta-Ramacciotti (Alfa Romeo 1900) 3.26'02"1; 8. Olivari-Iddas (Alfa Romeo 1900) in 3.29'24"1; 9. Berti-Serafini (Lancia B-20) in 3.33'33"1; 10. Trasimeni-Bianchini (Alfa Romeo 1900) in 3.35'05"; 11. Chiappero-Pezzella (Lancia B-20) in 3.36'45"3; 12. Gori-X (Lancia B. 20) in 3.37'21"2.

Categoria Gran Turismo Intern. oltre 2000 cc.: 1. Piodi-Veglio in 3.06'04" media Km. 123.499; 2. Valenzano-Maggio in 3.06'33"; 3. Biondetti-Bronzani in 3.12'09"4; 4. Bona-Gobetti in 3.16'03"2; 5. Grilli-Grilli in 3.22'09"3; 6. Bornigia-Baravero in 3.54'46"1 tutti su Lancia 2500.

Categoria Sport fino a 750 cc.: 1. Adanti-Vici (Lancia) in 3.50'42"3 media Km. 99.05; 2. Maggiorelli-Mazzini (Nardi Dan) in 3.50'59"3; 3. Cecchini-Cardinali (Lancia Ardea) in 3.54'32"4.

Categoria Sport fino a 1100 cc.: 1. Venezian-Orlandi (Osca) in 3.14'04"4, media Km. 118.404; 2. Brandi-Vannini (Fiat Ermini) in 3.19'52"4; 3. Terigi-Bernardeschi (Fiat Ermini) in 3.26'40"2.

Categoria Sport oltre 1100 cc.: 1. Musso-Favero (Maserati 2000) in 3.04'47"1 media Km. 124.356; 2. Stagnoli-Regosa (Ferrari 2715) in 3.07'59"2; 3. Musitelli-Drago (Ferrari 2000) in 3.11'57". 4. Lualdi-Pellegatta (Ferrari 2000) in 3.15'30"4; 5. Minzoni-Sarti (Nardi Dan. 2000) in 3.21'5"4; 6. Barbetti-Mastrangeli (Siata 8-V) in 3.32'06"2; 7. Ricci-Del Debbio (Ferrari 2000) in 3.46'21"2.

CLASSIFICA GENERALE

1. Musso-Favero su Maserati 2000 in 3.04'47"1 media Km. 124.359; 2. Piodi-Veglio su Lancia 2500 in 3.06'04"2, media Km. 123.499; 3. Valenzano-Maggio su Lancia 2500 in 3.06'33", media Km. 123.189; 4. Stagnoli-Regosa su Ferrari 2715 in 3.07'59"2, media Km. 122.240; 5. Musatelli-Drago su Ferrari 2000 in 3.11'57" media Km. 119.719; 6. Biondetti-Bronzani su Lancia 2500 in 3.12'09"4, media Km. 119.585; 7. Palmieri-Casavecchia su Alfa Romeo 1900 in 3.12'25"2 media Km. 119.424; 8. Venezian-Orlandi su Osca 1100 in 3.14'04" media Km. 118.404; 9. Lualdi-Pellegatta su Ferrari 2000 in 3.14'50"4 media Km. 117.336; 10. Bona-Gobetti su Lancia 2500 in 3.16'03"2, media Km. 117.210.



Lippi e D'Alessandro con la Zagatina che li ha portati alla vittoria nella Gran Turismo 750.

Anche a Teramo nel V Circuito del Castello vittoria di Casella con la Stanguellini 750

La stagione sportiva automobilistica per la categoria 750 cc. sport non ha quest'anno la sua buona luna.

Prima a Forlì, poi ad Ascoli Piceno ed oggi a Teramo la pioggia ha dimostrato non aver simpatia per queste gare che tanto entusiasmano il nostro pubblico sportivo.

Tutto il mattino è stato per Teramo, un felice inizio organizzativo per una gara che si presentava ottima sotto tutti gli aspetti, compreso il bel tempo, garantito da un sole che finalmente faceva conoscere l'ingresso dell'estate, mentre nel pomeriggio ci riportava la primavera con il suo triste ricordo di una pioggia torrenziale.

Tutto l'Abruzzo sportivo e tanti marchigiani avevano letteralmente invaso l'anello stradale del circuito del Castello, restandone ai margini con una encomiabile disciplina, frutto di una sana maturità sportiva.

Gli sportivi teramani hanno lavorato con molto spirito di sacrificio per la organizzazione, guidati dal Commissario Straordinario Dott. De Rosa (Consigliere di Prefettura) e dallo sportivissimo Direttore Avv. Raffaele Biliberti e sostenuti da quella fiaccola sportiva teramana che risponde al nome di Berardo Teraschi.



La partenza per la finale del Circuito del Castello.

venuta anche da lontano per assistere a questo spettacolo motoristico.

Sulla linea di partenza sono Taraschi (*Giaur*) Bondi (*Bandini*) Tinazzo (*Giannini*) Bandini (*Bandini*) Soffritti (*Bandini*) Morettini (*Giannini*) Scala (*N. C.*).

Al via dato dal Sindaco Colonnello Biocca partono in testa Taraschi e Bondi. L'ultimo a chiudere il carosello è Scala che ha oggi la macchina non in buone condizioni, tanto è vero che al termine del 1° giro è costretto ad abbandonare. Questo giro viene compiuto in 2'31" alla media di km. 76.577 da Bondi. Questo guidatore ha dato in batteria una magnifica prova delle sue capacità arrivando secondo dietro Taraschi. Peccato che al decimo giro della finale abbia dovuto abbandonare. La pioggia dà molto fastidio ai concorrenti e danneggia anche la media che si abbassa notevolmente, nonostante la bravura e la classe di Berardo Taraschi.

Al 2° giro il pubblico applaude freneticamente. E' passato in testa Taraschi e conduce la gara con 4" su Bondi. Anche Tinazzo sta compiendo una gara regolarissima, che vorremmo



Il vincitore del Circuito del Castello Salvatore Casella con la sua Stanguellini bilabero.

Questi sportivi ci hanno detto che presto sperano di riavere un loro Consiglio Direttivo, perchè tante persone che amano lo sport automobilistico non devono rimanere inoperose.

Prima di dire come è andata la gara ci sia permesso di segnalare due simpatici gesti sportivi.

Primo la stretta di mano di Taraschi e Casella, mettendo così fine ad una rugginetta, che solamente i cuori sportivi sanno cancellare; secondo durante le prove Casella per non investire una macchina paratasi dinanzi (non era un concorrente) è uscito di strada insieme a Bandini. Ferite lievi al braccio ricucito dal chirurgo e la macchina risanata durante la notte dal bravo meccanico, così dicasi di quella di Bandini. Nonostante il dolore fisico questi due concorrenti hanno preso il via ed il tripolino ha vinto la batteria e si è aggiudicata anche la finale, scrivendo così per la seconda volta il suo nome nel libro d'oro del circuito del Castello.

A queste poche note di apertura ci è doveroso segnalare la ottima organizzazione di tutta la manifestazione che ha dato l'inizio all'attività motoristica abruzzese del 1953 e il servizio celerissimo di tutti i cronometristi guidati dal Signor Micheli di Teramo.

Ed ora si è in attesa che arrivino le ore 16 per la partenza della 1ª batteria, mentre dal cielo l'acqua viene giù con una pessima educazione prendendosi con tanta gente sportiva



Un passaggio del costruttore-corridore Berardo Taraschi al volante sua *Giaur* con cui si è classificato secondo.

definire « la sua gara » perchè in qualsiasi competizione, corre con lo stesso giudizio, con la stessa metodicità e difficilmente spacca o si ritira per guasti dovuti ad imperizia oppure per aver chiesto di più alla sua *Giannini*.

Al 5° giro le posizioni sono le seguenti: 1. Taraschi in 12'27" e 4/5 (Km. 16.060) alla media di Km. 77.312; 2. Bondi in 12'40" e 3/5; 3. Tinazzo in 12'53"2/5; 4. Soffritti; 5. Bandini (che si ferma poi ai box per il cambio delle candele perdendo 1'40") chiude il passaggio Morettini la cui macchina non ha una eccessiva ripresa per questo circuito.

All'8° giro Taraschi doppia Bandini e Morettini. Peccato che questo guidatore non riesca a rientrare per la finale. E' un bravo pilota ma anche la pioggia ha molto influito a non fargli dare un maggiore rendimento.

In questo giro Taraschi porta al massimo la sua velocità e lo compie in 2'27"4/5 alla media di km. 78,235.

Le posizioni si mantengono così fino al termine della batteria. I primi cinque vanno in finale e così la via è solo preclusa per Morettini. La pioggia cade ora più lentamente ed il tempo va migliorando per dar modo al valente Taraschi di migliorare il tempo proprio all'ultimo giro.

La batteria viene vinta in modo brillante da Taraschi che compie i Km. 48,180 in 37'11"1/5 alla media oraria di Km. 77 e 707; 2. Bondi in 37'59"; 3. Tinazzo in 38'07"2/5; 4. Soffritti in 38'31"; 5. Bandini ad 1 giro; 6. Morettini ad 1 giro. Giro più veloce il 15° di Taraschi in 2'26"4/5 alla media oraria di Kilometri 78,768.

Questi concorrenti sono stati i più sfortunati e sfortunata è stata anche la media a causa dell'acqua abbondantemente caduta.

Il pubblico si mantiene disciplinato ed i concorrenti per la 2ª batteria si preparano subito per la partenza che verrà data dal Vice-Presidente Generale dell'A.C.I. Avv. Gustavo Marinucci. Intanto notiamo che alla gara sono presenti anche i Direttori degli A.C.I. di Chieti (Dott. Brandolini) di Macerata (Dott. Perugini) dell'Aquila (Dott. Capranica) e l'Ing. Alberti Vice-Direttore dell'Ispettorato per la Motorizzazione di Ancona che è in veste anche di Commissario Tecnico.

Il tempo pare abbia calmato le sue ire. L'Avv. Marinucci ha abbassato la bandierina e sono partiti nell'ordine: Casella (*Stanguellini*) Leonardi (*Giaur*) Ciarelli (*Dagrada*) Santoletti (*Giaur*) Zannini (*Giannini*) Bolognini (*Giannini*) e Ricci (*Giaur*).

Ricci ha del fegato da vendere, ma dovrebbe correre con più metodicità. Al passaggio del 1° giro il suo meccanico lo aiuta a rialzare un parafango anteriore ammaccato in un urto. Al terzo giro il carosello è guidato da Casella che ha un vantaggio su Leonardi di 9"2/5. Il tripolino guadagna molto lungo il rettilineo. E questo lo notano tutti, perchè la sua macchina ha una maggiore potenza. Il vantaggio fino al 5° giro si mantiene e la media totale di Casella è di km. 78.549: I km. 16 e 060 vengono compiuti in 12'16". Il terzo posto è tenuto dal bravo teramano Ciarelli che ha ripreso la sua attività sportiva dimostrando buone qualità di conduttore. Anche la sua *Dagrada* ha risposto pienamente alla capacità del pilota.

Al 7° giro Leonardi riduce il suo svantaggio nei confronti di Casella a 6". La *Giaur*, questa piccola vetturessa, dalla linea piacevole a tutti gli sportivi, canta in modo veramente sbalorditivo; non una stecca, mai ha calato il suo rendimento. E tra parentesi bisogna ammettere che Leonardi in questo scorcio di stagione, ha portato questa vetturessa diverse volte alla vittoria e le ha fatto digerire moltissime gare ottenendone onorevoli piazzamenti. La vetturessa di Giannini e di Taraschi dà sempre, ovunque ottime prove. Di fronte alla *Stanguellini* di Casella che ci dicono abbia 64 cavalli (ci sembrano un po' troppi) la *Giaur* dà risultati miracolosi.

Al 10° giro le posizioni si fanno più distanziate. La strada è ora asciutta e l'andatura si può forzare maggiormente e Casella spinge a tavoletta l'acceleratore passando avanti le tribune del traguardo a razzo. I km. 32,120 vengono compiuti in 24'15" alla media di km. 79,465, mentre il giro più veloce è l'8° di Casella in 2'22"2/5 alla media di Km. 81,202.

Ci viene segnalato che Bolognini, il cui ritiro è avvenuto al 1° giro, ha avuto un guasto al cambio. Anche Ricci ha terminato la sua gara all'8° giro. La ruota posteriore camminava un po' fuori posto ed anche il Commissario della C.S.A.I. De Cecco aveva fatto le dovute segnalazioni per fermarlo.

Fino alla fine della batteria le posizioni non cambiano. Ciarelli continua bene e Zannini termina una buona prova. Anche il giovane Santoletti, del Gruppo Sportivo Tevere di Roma si piazza per la finale, dopo aver disputato ottimamente la batteria.

Così la II dà il seguente risultato: 1. Salvatore Casella in 36'22"1/5 alla media di Km. 79,483; 2. Leonardi Sesto a 30"; 3. Ciarelli a 1'24"2/5; 4. Zannini a 1'44"1/5; 5. Santoletti a 2'28"1/5.

I corridori vengono invitati a prepararsi subito per la partenza delle finale perchè il tempo comincia a fare nuovamente intendere che riprenderà le ostilità; bisogna quindi approfittare di questo armistizio o tregua per dar modo ai concorrenti di non essere disturbati troppo.

Un concorrente della seconda batteria ci fa una giusta osservazione e ci prega di segnalargliela. « *Le batterie sono una gran bella cosa, perchè fanno da setacci per la scelta dei migliori conduttori e delle macchine più efficienti per la disputa di una finale che serva per dare al pubblico sportivo un grande spettacolo. Se alla fine della seconda batteria si potesse avere il tempo a disposizione dei concorrenti della prima, allora nulla da obiettare, ma... invece...? vede? siamo appena arrivati e già si riparte.* ».

Non è una considerazione errata, se gli organizzatori potessero abbinare alla gara per 750 sport una per 1100 o per 750 turismo. Altrimenti dovrebbero offrire al pubblico pagante uno spettacolo di nemmeno un'ora. Comunque è un argomento invitante alla discussione serena e che porti alla conclusione.

La diecina dei finalisti è pronta per il via dato da S. E. il Prefetto di Teramo. Passano sotto le tribune Casella, Taraschi, Leonardi (il trio dei migliori della categoria) e ultimo a chiudere i passaggi è il giovane Santoletti (che si riprenderà bene terminando la gara in quinta posizione dopo aver condotto la sua prova giudiziosamente).

Casella compie il 1° giro in 2'20"1/5 alla media di Km. 82,476. Lo seguono Leonardi, Taraschi, Bondi, Soffritti, Santoletti: Ci comunicano che Zannini si è ritirato. La sorte lo ha tradito come nella gara di domenica ad Ascoli Piceno.

Taraschi al secondo giro ha superato Leonardi e insegue Casella. È una gara bellissima ed entusiasmante. Al 5° giro Casella ha 8" su Taraschi, 15" su Leonardi e 46" su Bondi.

Bandini ha perduto al 3° giro 39" per fermare la marmitta e poi lo vedremo ritirarsi al 12° per noie meccaniche.

Al decimo giro la media è leggermente aumentata a Km. 81,396 ed il giro più veloce rimane il 4° di Casella in 2'17" con la media oraria di Km. 84,279 battendo ogni primato sul circuito del Castello. La spericolatezza di Casella, la grande classe di Taraschi e la conferma del valore del campione Leonardi, sono stati i motivi più belli di questo circuito danneggiato dalla pioggia torrenziale.

Quando al sesto giro Casella sta per doppiare Bandini, riprende a cadere una pioggerella fina fina.

Anche Bondi è costretto a ritirarsi. Tranne questi ritiri le posizioni, anche se più distanziate, sono al decimo giro le stesse, eccetto per Tinazzo che è passato al 5° posto e Santoletti al 6°, poi si ritira Tinazzo per guasto alla frizione. Questo corridore, serio e bravo gode di molta popolarità nell'Italia centrale.

Si arriva così al termine della gara con sei concorrenti dei quali tre doppiati dal trio degli assi.

Anche se il maltempo ha disturbato spettatori e corridori, questa manifestazione va scritta a caratteri d'oro nel libro sportivo dell'A.C.I. di Teramo perchè ha svelato a tutti gli intervenuti il grande cuore che ha per lo sport la gente abruzzese. Impeccabile Commissario di gara il Dott. De Cecco.

NELLO BIONDI

La classifica:

1. Casella Salvatore (*Stanguellini*) che compie i 25 giri pari a Km. 80,300 in 59'34" alla media oraria di Km. 80,884; 2. Taraschi Berardo (*Giaur*) in 59'42"4/5; 3. Leonardi Sesto (*Giaur*) in ore 1.01'15"; 4. Ciarelli a un giro; 5. Santoletti a un giro; 6. Soffritti a due giri.

Giro più veloce il 4° di Casella in 2'17" alla media di Km. 84,279.

Ditta GIUSEPPE PREVIATI
RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTO
BIANCHI - FIAT - LANCIA
ASSORTIMENTO CUSCINETTI

Via Tertulliano 35 - MILANO - Tel. 580.660 - 576.369

LETTERE AL DIRETTORE

Un nobile gesto di rara cavalleria sportiva

Caro Direttore,

In questi giorni Lei avrà certo occasione di scrivere della recente vittoria di Luigi Musso al Giro dell'Umbria.

Se non chiedo troppo, vorrei tanto pregarla, parlando di lui, di raccontare anche quanto di sportivamente bello questo giovane e brillante pilota ha fatto alla Targa Florio.

Mi pare giusto e doveroso chiederle di descriverne pure il magnifico altruismo, il senso umanitario e sportivo nel vero senso della parola.

Come Lei già sa, durante la Targa Florio, al quarto giro io ebbi un incidente per cui rimasi schiacciata dalla macchina capovolta. Uno spettatore mi tolse da sotto, naturalmente abbastanza ammaccata. Dopo aver chiesto inutilmente un'ambulanza inesistente oppure che il mio salvatore telefonasse ai box, vistane l'impossibilità non mi rimase che sperare che qualche concorrente avvisasse la direzione corsa.

Ma come pretendere che in corsa qualcuno si fermasse pregiudicando così la propria gara?

Luigi Musso vede la mia Stanguellini colle ruote al cielo, si ferma e, senza più preoccuparsi del tempo, della classifica, mi carica sulla sua Maserati e m'accompagna sino al bivio di Cerda — sulla strada per Palermo — consegnandomi agli infermieri dell'autoambulanza. Quasi trenta Km. praticamente al passo, date le mie condizioni fisiche, e più d'un quarto d'ora perso con naturale conseguente retrocessione in classifica.

Non le sembra un atto straordinario e commovente, qualcosa di così raro da far credere ancora nella bontà, nell'altruismo; un gesto da far conoscere a tutti sportivi e non?

Mi rimetto alla sua penna che saprà certo illustrare la bontà e la squisitezza d'animo di Luigi Musso.

La ringrazio sin d'ora sentitamente e la saluto con molta cordialità.

Anna Maria Peduzzi

Olgiate Comasco 29-6-1953.

La lettera di Anna Maria Peduzzi, la migliore guidatrice italiana, famosa da anni con lo pseudonimo di « Marocchina », è la più bella e genuina esaltazione di un gesto di magnifica cavalleria sportiva che illumina come raro arcobaleno il cielo piuttosto plumbeo del nostro sport.

Abbiamo riletto più volte le parole di Anna Maria Peduzzi che con commovente e schietta gratitudine racconta un episodio che ci commuove e ci ridona fede nella bellezza dello sport inteso come pura competizione generosa e scevra di meschinità.

Luigi Musso, questo giovane e promettente guidatore che sta bruciando le tappe verso la maturità sportiva e la meritata notorietà, con quello che ha fatto alla Targa Florio acquista certamente nella stima e nell'affetto di quanti lo seguono con simpatia nelle sue vicende sportive, assai più che non avrebbe guadagnato con una migliore posizione in classifica.

Accumuniamo in un plauso affettuoso e sincero la nostra Anna Maria Peduzzi che animosamente affronta le più dure competizioni, si ferisce e non rinuncia, e Luigi Musso che al di là della classifica e del premio vede lo sport come espressione di umanità e di fraternità esemplare.

Sono queste le ragioni che ci confortano nella nostra passione per gli sport del motore e che ci danno la fiducia nell'immane avvenire del nostro automobilismo.



Un solo conduttore per certe prove di fondo

All'Auto Italiana (p. c.).

Riprendendo un argomento già trattato e che io e la maggioranza dei miei colleghi conduttori reputiamo del mas-

simo interesse ed attualità, Vi prego comunicarmi se è possibile attuare una disposizione che dia facoltà ai concorrenti di partecipare alle corse, specialmente di media durata, con un solo conduttore a bordo onde non esporre inutilmente la vita del secondo.

Nel caso particolare ci riferiamo alla prossima corsa per la « Coppa delle Dolomiti » la cui durata non richiede affatto il cambio nella guida mentre pel suo tracciato è pericolosissima specie per passeggero o seconda guida (ricordiamo con rammarico la morte del povero Bettinazzi e numerosissimi altri gravi incidenti).

Credo che cotesta Spett. Commissione possa tempestivamente disporre affinché sia data tale facoltà ai concorrenti fin dalla prossima imminente « Coppa delle Dolomiti », salvaguardando così delle vite umane inutilmente esposte.

Speriamo, io ed i miei colleghi, che alcun ostacolo burocratico o di procedura valga a far ritardare tale importantissima umana decisione.

Sarò grato se riceverò V/ comunicazione al riguardo e frattanto, ringraziandovi, invio distinti saluti.

Per un Gruppo di Conduttori
Alberto Comirato

Ci è pervenuta, per conoscenza, la sottoriportata richiesta che è stata avanzata da un gruppo di conduttori alla C.S.A.I. ed i firmatari gentilmente richiedono il nostro parere sulla questione proposta.

Il nostro parere in merito è pienamente favorevole poiché noi stessi, anche senza esporlo in Rivista, già più volte ci eravamo chiesti se era proprio necessaria la presenza a bordo di due conduttori anche in gare di ridotta estensione.

Siamo quindi lietissimi di vedere condivisa questa nostra idea e proprio dagli stessi protagonisti delle nostre gare.

Noi ci auguriamo che la C.S.A.I. voglia prendere in considerazione benevola questa richiesta dettata poi da un vero senso di umanità basato su quelle tristi esperienze cui si accenna appunto nella lettera.

Le velocità ed i rischi aumentano quotidianamente ed è proprio inutile esporre una seconda vita umana a dei pericoli, quando se ne può fare benissimo a meno. Queste seconde guide poi sono i veri cirenei della situazione in quanto se da una parte mettono a repentaglio la propria pelle affidandola a mani troppo spesso inesperte, dall'altra da questo rischio non ne traggono nulla, nemmeno la soddisfazione di vedere il proprio nome stampato sulle classifiche che, vuoi perché non compresi negli elenchi, vuoi per mancanza di spazio si finisce sempre con lo stampare solo il nome della prima guida.

Naturalmente nelle gare a largo raggio più che logica la seconda guida a bordo affinché sia alleggerita al primo conduttore la fatica dei rifornimenti, dei cambi di pneumatici e via dicendo.

Alla C.S.A.I. dunque la decisione e la definizione della lunghezza dei percorsi con un pilota o con due, dettaglio questo tutt'altro che insormontabile e di facile soluzione. Noi ad esempio resteremo fermi sui Km. 500 e crediamo che sia un limite giusto.

Di questi tempi dovrebbe riunirsi, se non erriamo l'Esecutivo della C.S.A.I. e ci auguriamo che la questione sia esaminata e risolta senza rinviarla ad una prossima sezione il che corrisponde praticamente a lasciare lo « statu quo » sino alla fine della stagione.

Si obietterà che si tratta di infrangere una norma internazionale. Ebbene infrangiamola pure così come noi per primi abbiamo imposto l'uso del casco in sede nazionale tirandoci gli altri a rimorchio.

RISULTATI DI GARE

La Volpini "F. 3,, batte in salita le "F. 1,, e le "F. 2,, in Francia

Gettate nella pattumiera dai Soloni dell'Automobilismo italiano, le vetture della « F. 3 » godono sempre maggiori favori all'estero e le rare rappresentanti italiane vi conseguono vittorie brillantissime.

Ai casi che già abbiamo citato in rivista va ora aggiunto quello relativo alla prodezza compiuta da Antonelli che con la Volpini-Gilera in occasione della prova in salita della « Val de Cuech » ha polverizzati i precedenti records di classe battendo inoltre le ben più grosse avversarie della « F. 1 » e della « F. 2 », ossia la Ferrari di Fernaud e la D.B. di Audibert.

Mentre questi due piloti facevano registrare dei tempi rispettivamente di 3'3" alla media di Km/h 83.607 e di 3'2" alla media di Km/h 83.791, l'Antonelli con la sua minuscola quattro ruote scavalava l'erta in 2'57"2 alla media di Km orari 86.246.

Un successo dunque tecnicamente notevole e di cui ne va dato giustamente il merito al bravo costruttore Giampaolo Volpini, non fosse altro che per ripagarlo almeno platonicamente dei sacrifici e dei mezzi impiegati per la costruzione di questi suoi piccoli bolidi.

Gincane a Grado ed a Castelfusano

Nella suggestiva cornice del « Parco delle Rose » di Grado l'A.C. Gorizia ha fatto svolgere il 14 u.s. una riuscitissima gincana automobilistica a cui hanno partecipato, sfoggiando tutte le loro arti di guida e di gincanisti una trentina di equipaggi misti che si sono divisi i vari compiti della guida e degli ostacoli. I concorrenti sono venuti da Gorizia, da Trieste e da Udine ed alla sera hanno poi animato la cerimonia della premiazione tenutasi nei saloni dell'Albergo Astoria alla presenza delle autorità locali, vuoi politiche vuoi sportive.

Più affollata di partecipanti la gincana di Castel Fusano organizzata dall'A.C. Roma a scopo benefico. Circa un centinaio sono stati gli equipaggi, misti o del tutto femminili, che si sono pre-

sentati alla partenza ed al trattenimento danzante che, nella serata, ha completato la bella giornata motoristica romana.

Da Cremona al Garda alla caccia del "Tesoro,,

Un bellissimo cofano d'argento contenente una collana di perle coltivate, un braccialetto d'oro per signora, un anello per uomo con rubino sfaccettato a brillante, un fermaglio d'oro con moneta pure d'oro incastonata e due monete d'oro, costituiva il vero « tesoro » a cui hanno dato la caccia una trentina di vetture ed un centinaio circa di passeggeri tutti aderenti all'Automobile Club di Cremona, organizzatore della Manifestazione. L'ordinatore di questa caccia ha voluto mettere a dura prova le cognizioni storico-geografiche dei partecipanti costringendoli a risolvere una serie di indovinelli storici, letterari, artistici e geografici da cui traspariva poi la chiave per aprire il maniero entro cui era custodito il ricco ed ambito tesoro.

Così dopo lungo preregrinare tra le provincie di Cremona, Brescia e Mantova toccava al concorrente Luigi Lachini, che sulla sua Fiat 1100 ospitava l'equipaggio composto dalle signorine Grasselli e Soldi e da Renato Piazza, la fortuna di impossessarsene dopo aver raggiunto la maliosa Garda metà finale della bella ed originale manifestazione.

E mentre da una parte i vincitori festeggiavano la vittoria col « Bianco Lugana » dall'altra i perdenti invece che nel lago affogavano i dispiaceri nel rosato Bardolino.

Una bella giornata intonata alla massima cordialità e di cui va dato merito al Presidente dell'A.C. Cremona, al suo ottimo Direttore di Sede Dr. Pallotta ed ai membri del Gruppo Artistico Leonardo che hanno vivamente collaborato per rendere inintelligibile lo itinerario.

Trentamila spettatori sul Circuito trapanese della Chinisia

Riservandolo alle sole vetture di serie l'A. C. Trapani ha organizzato il

Circuito di Chinisia a cui hanno presenziato circa trentamila spettatori che hanno seguito con grande entusiasmo le gesta dei non pochi piloti concorrenti, che da parte loro non si sono certo risparmiati. Lotte vivaci e serrate in ognuna delle tre classi ammesse e che hanno fornito i seguenti risultati.

Classe 750 cmc. - 1. Salomone (Fiat 500), che compie i 20 giri in 50'32", media Km 89,525; 2. Tropa (id.), in 50'40"; 3. Toia (Renault), in 50'58"; 4. Sansica (Fiat 500-C), in 51'47"; 5. Di Leo (id.), in 51'59"; 6. Naselli (id.), in 52'07".

Classe 1100 cmc. - 1. D'Agata (Fiat), che compie i 25 giri in 56'03", media Km. 100,982; 2. Rovetti (id.), in 57'43" e 1/5; 3. Musmeci (id.), in 57'43"3/5; 4. Di Salvo, in 58'07". Giro più veloce: il secondo compiuto da Delfino in 2'09", media chilometri 105,690.

Classe 2000 cmc. - 1. Musmeci (Alfa-Aomeo 1900), che compie i 25 giri in 52' e 04", media Km. 108,704; 2. Minore (id.), in 52'10"; 3. Tramontana (id.), in 54'26". Giro più veloce: il dodicesimo di Tramontana in 2'01", alla media Km. 112,165.

Con formule "handicap,, il Grand Prix de Roubaix

L'A. C. del Nord, ossia quello di Roubaix in Francia, si è avvalso della non semplice formula « handicap » per far disputare il suo Gran Premio riservato peraltro alle sole vetture sport, e svolgentesi su di un non difficile tracciato dello sviluppo di Km. 2.979 da percorrere per 101 volte sino al raggiungimento di Km. 300.258.

La marcia dei concorrenti è stata a tratti disturbata anche dalla pioggia ma nel complesso la prova ha sortito un notevole successo.

Vi hanno preso parte 18 vetture di diverse cilindrata a scaglionate tra il tempo 0 e il massimo svantaggio di m. 25'26" imposto alle due Jaguar di De Simone e Roboli e la H.W.M. di Abecassis. A zero sono invece partite tre vetture con motore D.B. di 475 e sarà una di questa la vincitrice assoluta con l'esperto René Bonnet al volante. La distanza verrà coperta alla media di Km/h. 107.643. Secondo finisce Roberto Mieres al volante della Gordini 1490



ESTRATTORI "ARTIGLIO,,

ATTREZZI DI QUALITA'

Offic. Meccanica BRUNO BONOMINI - MILANO - Piazza Carmine, 4 - Tel. 806.529

partito con 17'53" di svantaggio. Il giro più veloce è stato fatto registrare da Lucas con la Gordini 2.476 alla media di Km/h 127.560.

Selezione operata dal maltempo nel 1° Rallye del Biellese

Il maltempo, o meglio ancora, un vero e proprio nubifragio scatenatosi sulla parte più difficile del percorso del 1° Rallye del Biellese, e precisamente nella zona della Galleria Rosazza, ha eliminato dalla competizione con tanta cura organizzata dall'A.C. Biella una quarantina di concorrenti sì che sotto lo striscione del traguardo finale sono transitati solo in venti. Tra i ritirati da ricordare anche il Campione Giovanni Bracco arrestato però non dalle avversità meteorologiche, ma dalla rottura della coppa del suo motore.

In tali avverse condizioni notevole valore acquista la vittoria conquistata dal giovane Alessandro Romerso che si è mirabilmente destreggiato con la piccola Renault 4 CV. Nella classifica lo seguono Eugenio Canepa (Fiat 1400), Giancarlo Valerio (Alfa Romeo 1900), Vittorio Casalegno (Fiat 1900), Ettore Romerso (Lancia Aurelia B.21) e gli altri quindici arrivati.

La Aston Martin supera la Jaguar sul Circuito dell'Isola di Man

Sul Circuito di Km. 6.200 snodantesi nell'Isola di Man si è disputato, il 18 giugno scorso, l'Empire Trophy a cui hanno partecipato una quarantina di concorrenti sostenuti da una folla notevolissima di spettatori richiamati dalla presenza in campo delle vittoriose Jaguar di Le Mans. Ma questa volta le grosse vetture si sono trovate a disagio sul sinuoso tracciato ed hanno dovuto cedere il passo alle Aston Martin. La vittoria del pari nazionale, e la impreveduta vittoria della Aston Martin, hanno naturalmente entusiasmato il pubblico che non ha lesinato applausi al non certo giovanissimo Reginald Parnell pilota della vettura vincitrice.

La formula di gara prevedeva la disputa di tre batterie riservate rispettivamente alle vetture fino a 1.500 cc., fino a 2.600 cc. ed oltre 2.600 cc., con ammissione alla finale dei primi sette classificati di ogni singola batteria e dei nove più veloci oltre ai predetti.

Al fine di evitare danneggiamenti nei

sorpassi lungo lo stretto nastro stradale, le partenze per la finale sono state date anch'esse per scaglioni secondo la stessa suddivisione di cilindrate. Le batterie si sono svolte su otto giri e la finale su sedici giri.

Le vetture più potenti si sono tutte piazzate ai primi posti della classifica assoluta e, come detto, Reginald Parnell ha vinto con la Aston Martin 2.922 alla media di Km. 119.030 davanti a Ken Wharton su Frazer Nash 1971, Hans Ruesch su Ferrari 4100 e Stirling Moss su Jaguar X K 120C di 3422. Vincitori delle tre batterie sono risultati Cliff Davis (Cooper M.G.), Ken Wharton (Frazer Nash) e Stirling Moss (Jaguar).

Simpaticamente rilevata la partecipazione dello svizzero Hans Ruesch che fu brillante protagonista delle gare di anteguerra e che da qualche tempo si è trasferito in America, ove esplica una notevole attività letteraria.

La manifestazione è stata funestata dall'incidente mortale di cui è rimasto vittima, al primo giro della finale, il pilota James Neilson, che urtava gli sbarramenti capotando. Poiché sullo stesso circuito si sono verificati anche numerosi incidenti mortali a corridori motociclisti v'è da ritenere che esso sia divenuto oggi troppo pericoloso.

Sfortuna dei piloti italiani nel 3° Gran Premio del Portogallo

Dei 15 concorrenti che hanno dato vita al 3° Gran Premio del Portogallo, disputatosi il 21 Giugno scorso sul Circuito di Oporto sviluppante Km. 7.407 e da percorrersi per 60 volte sino a raggiungere la cifra di Km. 444.420, quattro erano italiani e precisamente Taruffi, Bonetto, Sterzi e Palmieri, ma ben tredici erano le vetture italiane che vi venivano impiegate. Di queste dieci erano Ferrari e tre erano scese in rappresentanza ufficiale della torinese Lancia, e furono proprio queste le macchine più bersagliate dalla sfortuna.

Subito alla partenza Bonetto (Lancia) e Sterzi (Ferrari) si sono data battaglia dominando gli avversari, ma entrambi non potevano arrivare sino alla fine. Infatti Sterzi si arrestava al 37° giro mentre Bonetto, che già aveva la vittoria in mano; doveva cedere per avaria al motore quando gli mancavano soli cinque giri. La selezione nel frattempo era stata severissima poiché già a-

vevano abbandonato Manzon stesso sulla linea di partenza poiché la sua Lancia aveva rifiutato di avviarsi, Taruffi (Lancia) per leggero incidente, Duncan Hamilton, il vincitore della 24 ore di Le Mans, finiva all'ospedale, Tony Gaze aveva la sua Aston Martin completamente distrutta da un incendio e Palmieri (Ferrari) per noie al motore.

La conclusione della prova ha così visto in lotta i migliori piloti rimasti in campo e che, in possesso tutti delle Ferrari, si sono piazzati dal primo al 5° posto e precisamente Nogueiro (2700), Casimiro de Oliveira (2000), Mario Valentim (2700), Fernando Mascarenhas (3000) e Philippe Nogueira (2700).

Il vincitore ha coperto la distanza di Km. 444.420 in ore 3. 13'55" alla media di Km/h 137.50. Il giro più veloce è stato fatto registrare da Casimiro de Oliveira alla media di Km/h 144.220.

La Scuderia Quinto ha battuto la Janua per 2 a 0

Tra le due Scuderie automobilistiche genovesi « Quinto » ed « Janua » esiste una simpatica e sportivissima rivalità e ad ogni corsa cui prendono parte i piloti delle due organizzazioni sportive sorgono spontanee discussioni e chiacchiere sulle vittorie ottenute o mancate dall'una o dall'altra parte.

In questi ultimi tempi si sono avute affermazioni notevoli da parte degli aderenti alle due scuderie sicché si venne a creare una situazione d'incertezza, tra i sostenitori delle due associazioni, sulla superiorità dell'una sull'altra.

Si decise allora, di comune accordo, di portare la questione su un nuovo terreno e si scelse il rettangolo del gioco del calcio...

Per generazione spontanea nacquero due « C. U. » i quali, tra una corsa in automobile e l'altra, trovarono modo di mettere su delle poderose squadre di calcio per l'incontro che era stato fissato il 24 giugno sul campo Shell a Genova.

Venne il gran giorno e la folla delle grandi occasioni si accalcò nelle tribune. Le due formazioni si schierarono sul campo in perfetta (?) tenuta: quelli della « Quinto » erano in maglia bianca... con l'emblema della Scuderia (il pappagallo rampante) vistosamente attaccato alle spalle; quelli del « Janua » con delle maglie granata portanti grandi numeri come le automobili in corsa. Unica eccezione all'impeccabile tenuta calcistica: le calzature che erano costituite da comunissime scarpette da riposo.

Alle 17 precise l'arbitro — per la storia Oreste Fezzardi (volante d'argento) — chiamava in campo le squadre. Ed ecco le rispettive formazioni: « Quinto »: Gavazzoni (regolarista vincitore dell'ultima « due passi »); Zimmermann (dentista volante), Costa (vincitore delle Mille Miglia 1952 categ. militari); Guelfi (quello della B.M.V. 2000 sport), Maura (organizzatore della « Quinto »), Busi (regolarista); Facchinetti (regolarista), Tinelli (vincitore della Varzi-Pietra Gavina 1952), Taddei (velocista), Rota II

LLOYD ITALICO & L'ANCORA

COMPAGNIA DI ASSICURAZIONI E RIASSICURAZIONI

Sede in GENOVA - Via Roma, 9

Assicurazioni contro tutti i rischi dell'Automobile
Polizze di garanzia per il rilascio di Trittici e
Carnets a Soci del T.C.I. e dell'A.C.I.



AGENZIA PER LA LOMBARDIA: Via Danto, 9 - MILANO - Telefono 82-795

(dirigente), Bellocchio (ben noto corridore di f. 3 vincitore al Maloja). « Janua »: Rota (dirigente sportivo); Zoppoli Franco (vincitore dell'ultima Lerici-La Serra), Boschetti (dirigente e corridore); Milonayds (pilota di f. 3), De Martini (regolarista), Piaggio (regolarista), Petracchi (velocista), Croce Mauro (velocista), Pizzocchero (velocista), Valenzano (Aurelista insigne).

Guardalinee d'eccezione: il Comm. Enrico Precetti, commissario sportivo dell'A.C.G. e delegato provinciale della F.M.I., e il dott. Pietro Mancini direttore dell'Automobile Club di Genova.

Dopo le formalità d'uso (scambio di fiori frammisti a carote e simili verdure) e l'assalto di un nugolo di fotografi, la partita s'iniziava a grande andatura. Durava poco, però, l'andatura, perchè i

muscoli degli atleti in lizza non essendo adusi ad uno sport così faticoso e gli adipi dei quarantenni (ed *ultra*) si fecero pesanti più del solito. Per segnare il primo gol ci vollero, oltre ai 45 minuti del primo tempo, ancora una ventina del secondo e l'autore di questa autentica prodezza è da ricercarsi in Taddei il quale su calcio di punizione riuscì ad infilare la porta del povero Rota.

Giubilo in campo quintense per la ormai certa vittoria; qualche urlo — era inevitabile — all'indirizzo dell'arbitro per supposti « fuori gioco » inesistenti; desolazione tra i sostenitori della « Janua »; sorriso tra i denti di Camillo Luglio, animatore della « Janua » e fischio finale dell'arbitro che sanzionò l'indiscussa vittoria quintense.

del XVI Rallye International Automobile des Alpes, Criterium della Montagna di 3000 Km.

L'11 luglio alle 18.20 arrivo della prima tappa Marsiglia-Cortina. Il 12 luglio seconda tappa Cortina-Cortina sul circuito della Coppa d'Oro ma con strade chiuse al traffico ed il 13 luglio alle ore 7 partenza per la terza tappa Cortina-St. Moritz.

Il Circuito di Santa Croce

A. C. Macerata - 12 luglio.

Negli uffici dell'A.C.I. di Macerata, c'è un grande movimento. Sono tutti al lavoro. Dal Presidente marchese Clemente Ciccolini, al Direttore Avv. Oscar Perugini e a tutti i loro collaboratori.

La data del 12 luglio è, per Macerata, la data di un grande avvenimento: la prova di Campionato Italiano per 750 cc. sport, che richiamerà un grande numero di sportivi da ogni centro dell'Italia centrale per diversi motivi, sportivi, tecnici, turistici ed anche perchè segue quella dell'Aquila del 4 luglio, e darà spunti di maggior rilievo per i tecnici che tentano di migliorare la potenza dei motori 750 cc.

Lo scorso anno Macerata saggiò il suo entusiasmo per le gare automobilistiche, con la gara in salita sul tratto: « Villa Potenza-Santa Croce di Macerata », valevole per il « Volante d'Argento ».

Fu una giornata sportiva indescrivibile. Ai bordi dei sei chilometri di strada una marea di persone che applaudivano i concorrenti. All'arrivo, pubblico disciplinato come in poche altre manifestazioni.

Questo fu un incoraggiamento per i bravi dirigenti e per il Presidente dell'A.C.I. marchese Ciccolini e fu un preludio per la futura attività che dovrà ridare a Macerata il vanto della sua tradizionale sportività ed ospitalità.

Stiamo per arrivare al 12 luglio, data della manifestazione, che è anche prova di campionato italiano. I piloti che vi interverranno, in parte sono già noti. Ci basta citare per il momento Casella, Taraschi e Leonardi. Questo terzetto sempre in lotta per il primato è già garanzia di ottima riuscita.

Casella con la *Stanguellini* oltre alla sua capacità da tutti riconosciuta, ha una macchina che in potenza supera le *Giaur* (almeno per il momento), ma a questa è contrapposta la grande classe dei suoi due piloti. Inoltre la *Giaur* è più leggera della *Stanguellini* ed in questo circuito potrà dire la sua parola come stava per dirla Taraschi ad Ascoli Piceno se l'acqua non vi fosse entrata nello spinterogeno.

La vittoria per uno di questi tre concorrenti è indubbia. Leonardi si può dire che corre a casa sua. Anche Taraschi nella cara e sportiva Macerata ha degli affetti familiari che ci permettono di dire che Berardo è un nostro campione e Casella inoltre ribadirà i precedenti successi.

PROSSIME MANIFESTAZIONI

La 8ª Coppa d'Oro delle Dolomiti

A. C. Tre Venezie - 12 Luglio 1953

Gli Automobile Clubs di Belluno, Bolzano, Gorizia, Padova, Rovigo, Trento, Treviso, Trieste, Udine, Venezia, Verona e Vicenza, sotto gli auspici e col concorso dell'Automobile Club d'Italia, con la collaborazione degli Enti Turistici della Provincia di Belluno, indicano ed organizzano una manifestazione automobilistica internazionale di velocità su strada, denominata VII Coppa d'Oro delle Dolomiti.

La corsa sarà disputata sul seguente percorso libero al traffico:

Cortina d'Ampezzo, Passo Falzarego, Passo Pordoi, Vigo di Fassa, Predazzo, Passo Rolle, S. Martino di Castrozza, Fiera di Primiero, Fonzaso, Feltre, Belluno, Pieve di Cadore, Auronzo, Lago di Misurina, Passo di Cimabanche, Cortina d'Ampezzo: chilometri 303,800.

La prova è valevole per la classifica del Campionato Italiano conduttori vetture delle Categorie:

- a) Assoluto Sport;
- b) Gran Turismo Internazionale per le Classi: 750, 1100, 2000 ed oltre 2000 cmc.

Alla manifestazione saranno ammesse le seguenti vetture:

- 1) Categoria Sport Internazionale (senza compressore) - Annesso C.
- 2) Gruppo Gran Turismo Internazionale.
- 3) Categoria Turismo Internazionale.

Le vetture di ogni Categoria verranno suddivise nelle seguenti Classi:

- 1) Categoria Sport Internazionale (senza compressore), Annesso C: I, Classe fino a 750 cmc.; II, Classe da 751 a 1100 cmc.; III, Classe da 1101 a 22000 cmc. ed oltre (con classifiche

separate agli effetti del punteggio di Campionato).

2) Gruppo Gran Turismo Internazionale: I, Classe fino a 750 cmc.; II, Classe da 751 a 1100 cmc.; III, Classe da 1101 a 2000 cmc. ed oltre (con classifiche separate agli effetti del punteggio di Campionato).

3) Categoria Turismo Internazionale: I, Classe fino a 1300 cmc.; II, Classe da 1301 a 200 cmc. ed oltre.

I premi in denaro sono fissati in lire 4.60.000 e distribuiti ai primi 5 classificati di ognuna delle otto Categorie. Ai primi cinque della classifica assoluta spetteranno premi rispettivamente di lire 300.000, 200.000, 150.000, 100.000 e 50.000.

Premi speciali:

1) « Coppa d'Oro Dolomiti » da assegnarsi definitivamente al primo conduttore che nelle tre edizioni della prova degli anni 1953, 1954, 1955, avrà totalizzato il minor tempo nella classifica ufficiale.

2) « Coppa A.C.I. » offerta dall'Automobile Club d'Italia da assegnarsi al vincitore assoluto.

3) « Coppa Luigi Bettinazzi » da assegnarsi al conduttore primo classificato nella Categoria Sport Internazionale, Classe da 751 a 1100 cmc.

4) « Campana di S. Giusto » offerta dall'Automobile Club di Trieste per la migliore classifica speciale per i conduttori degli Automobile Clubs delle Venezie. Il Trofeo è rimesso in palio dall'Automobile Club di Vicenza, vincitore per l'anno 1952.

5) Coppe diverse: a tutti i rimanenti vincitori di classe; Targa ricordo: ad ogni equipaggio arrivato in tempo massimo.

Nelle sei precedenti edizioni si ebbero 118 partenti e 74 arrivati nel 1947 e poi rispettivamente nel 1948: 125 e 77; 1949: 103 e 69; 1950: 110 e 80; 1951: 92 e 52 e nel 1952: 83 e 48.

Nei giorni precedenti alla Coppa d'Oro saranno a Cortina i concorrenti