

Il 17° Giro automobilistico di Sicilia ha avuto nelle condizioni atmosferiche il suo sconvolgente e determinante fattore sul quale si articolò, nei suoi aspetti tecnico-sportivi, tutta la gara avversata e tormentata da una pioggia continua che per lunghi settori del percorso non ha voluto risparmiare le sue ire flagellando uomini e macchine. Costretti a battersi in condizioni meteorologiche così avverse, sia i mezzi meccanici sia i piloti sono usciti dalla dura e infida lotta estremamente provati come è stato sufficientemente dimostrato dalla sensibile percentuale di concorrenti messi fuori combattimento: una eliminazione che è risultata del cinquanta per cento tenendo conto che dei 132 partiti soltanto 68 concorrenti hanno raggiunto il traguardo di Palermo. Detto questo, lasciamo immaginare ai lettori quanto difficile e, sotto certi aspetti, penosa sia stata la marcia dei concorrenti solo se si considera l'insidia costantemente nascosta nel viscido fondo stradale.

Abbiamo voluto iniziare così la storia di questa edizione del Giro di Sicilia con il proposito di mettere nel dovuto rilievo le particolari condizioni ambientali nelle quali si svolse la competizione e, soprattutto, le proporzioni di durezza assunte dalla lotta combattuta con sorprendente e ammirato coraggio dai valorosi protagonisti. Posti subito in partenza di fronte a così proibitive condizioni, era logico arguire che i favoriti avrebbero affrontata la battaglia, almeno nei suoi sviluppi iniziali, con il proposito di adottare una tattica prudentiale. Che questa eventualità nell'azione pratica, fosse stata scartata lo si è visto subito attraverso le prime avvisaglie di lotta delineatesi al controllo di Trapani. Ed infatti sapete come Piero Taruffi, non appena partito, seppe balzare al comando, travolgere tutti i concorrenti in mezzo alla bufera di pioggia, sulle strade bagnate e pericolose. Lo sperimentato e forte pilota romano aveva intuito che questo Giro di Sicilia rappresentava per lui l'occasione buona per rivalersi della sconfitta subita l'anno scorso, per pochi secondi, ad opera di Collins e si preparò meticolosamente alla maniera sua, durante sette giorni, provando e studiando il percorso con quella cura e precisione che sono insite nel suo temperamento riflessivo. E' dunque chiaro che era partito deciso all'attacco covando la speranza di aggiudicarsi il terzo allora del Giro di Sicilia.

Taruffi piombò al controllo di Trapani (chilometri 121) con un vantaggio di 4'03" su Gendebien e 6'15" sul suo compagno di squadra Scarlatti. La media, comunque, (km. 102,907) rimaneva al disotto di quella record (106,373) rimasta al povero Castellotti. Il pilota della Maserati 3 litri dunque, con questo suo impetuoso scatto iniziale appariva già irresistibile e faceva altresì supporre di voler continuare a imporre agli avversari questa sua travolgente andatura con l'evidente scopo di sfiancarli. Dopo questo brillante e irruento inizio però, sulle strade del marsalese, Taruffi era costretto a fermarsi per cambiare le candele al motore della sua Maserati, la stessa macchina — ci ha detto Ugo lini — arrivata seconda alla « 12 Ore » di Sebring con la coppia Moss-Schell. La fermata

Olivier Gendebien ha conquistato al Giro di Sicilia una significativa vittoria che lo conferma specialista delle corse su strada e brillante campione delle vetture Gran Turismo. Eccolo festeggiato dopo l'arrivo vittorioso.

ALLA FERRARI DI GENDEBIEN IL 17° GIRO DI SICILIA

(Nostro servizio particolare)

costava all'ingegnere romano il comando della corsa che passava al belga Gendebien.

Da questo momento la sorte della Maserati e di Taruffi appariva pressoché compromessa, tanto la tenuta della berlina Ferrari 3 litri Gran

Turismo del belga sembrava solida e sicura. Dietro i due battistrada inseguivano nell'ordine, Scarlatti, Maglioli e Munaron.

Nella successiva frazione, al controllo di Agrigento (km. 302), Gendebien conduceva in testa



La lotta per la vittoria assoluta attraverso gli otto

TRAPANI - Km. 121

1. Taruffi (Maserati)	1,11'10"	102,114
2. Gendebien (Ferrari)	1,15'13"	96,521
3. Scarlatti (Maserati)	1,17'25"	93,778
4. Maglioli (Porsche)	1,17'45"	93,376
5. Munaron (Ferrari)	1,18'10"	92,878
6. Buticchi (Ferrari)	1,18'41"	92,268
7. Lena (Ferrari)	1,19'52"	90,901
8. Alotta (Maserati)	1,19'58"	90,787
9. Cestelli (Mercedes)	1,20'05"	90,655
10. Pucci (Maserati)	1,20'35"	90,093

AGRIGENTO - Km. 312

1. Gendebien (Ferrari)	2,59'09"	104,502
2. Taruffi (Maserati)	3,02'41"	102,472
3. Munaron (Ferrari)	3,04'59"	101,198
4. Scarlatti (Maserati)	3,06'49"	100,205
5. Maglioli (Porsche)	3,09'36"	98,731
6. Cestelli (Mercedes)	3,11'35"	97,712
7. Lena (Ferrari)	3,13'40"	96,660
8. Cabianca (Osca)	3,14'08"	96,428
9. Rivolo (Maserati)	3,14'21"	96,321
10. Luglio (Ferrari)	3,14'45"	96,123

ENNA - Km. 419

1. Gendebien (Ferrari)	4,04'34"	102,794
2. Taruffi (Maserati)	4,07'31"	101,568
3. Munaron (Ferrari)	4,13'49"	99,047
4. Scarlatti (Maserati)	4,16'31"	98,005
5. Maglioli (Porsche)	4,20'31"	96,500
6. Cestelli (Mercedes)	4,23'00"	95,589
7. Cabianca (Osca)	4,23'02"	95,577
8. Lena (Ferrari)	4,25'12"	94,796
9. Rivolo (Maserati)	4,25'19"	94,754
10. Luglio (Ferrari)	4,26'21"	94,387

precedendo Taruffi di 3'41", restando sempre la media (km. 104,502) inferiore a quella record di Castellotti (km. 110,331). Munaron, frattanto raggiungeva la valle dei Templi piazzato al terzo posto, avendo staccato Scarlatti e Maglioli che, a loro volta, precedevano la coppia Cestelli Guidi-Giuseppe Musso su Mercedes e la Osca di Cabianca, attardata questa in partenza per noie meccaniche.

Ad Enna (km. 419), le posizioni rimanevano immutate ma, comunque, Taruffi serrava sotto e sembrava dovesse gettare le briglie sul collo ai molti cavalli della sua Maserati. Il vantaggio di Gendebien era sceso a 2'57" e il ritardo sul record di Castellotti risultava di 10': Cabianca, da parte sua, lanciato all'inseguimento, continuava a rimontare guadagnando posizioni.

Al controllo di Gela (km. 504), Taruffi recuperava gradatamente, riducendo il ritardo sul suo avversario belga a 2'07". Questi aveva impiegato 4.53'46" contro il corrispondente tempo-record di 4.42'25".

Da questo momento, da Gela in poi, Taruffi appariva un dominatore; il suo attacco a fondo lo portava a dare aperta battaglia al suo valoroso avversario che, occorre osservare, marciava con la sua berlina G. T. Ferrari in condizioni molto più agevoli di quelle che in effetti erano le condizioni del romano che disponeva di una vettura aperta.

A Siracusa (km. 650) il distacco fra i due rivali si era ridotto a 1'23". Lungo la traversata delle impegnative strade della litoranea Siracusa-Catania, Taruffi, che dimostrava di marciare con l'impeto e la bravura dei tempi migliori, sferrava il suo attacco decisivo e al controllo della città etnea (km. 721) riusciva a contenere il distacco a soli 13".

L'entusiasmante duello dunque doveva certamente decidersi sulle strade dell'ultimo tratto: Taruffi, ormai in piena azione, sparava tutte le sue cartucce sulla Catania-Messina che, malgrado il fondo stradale bagnato, percorreva a 108,882 di media e finiva per coronare il suo vigoroso inseguimento giungendo primo a Messina (km. 882) con 1'01" di vantaggio su Gendebien.

Avrebbe tenuto il romano? La Maserati avrebbe retto allo sforzo e alle sollecitazioni imposte dal suo pilota che, lungo l'estenuante e impegnativo duello, non l'aveva certamente risparmiata? Questi interrogativi stuzzicavano la curiosità della folla durante la nervosa attesa dell'epilogo della massacrante corsa.

Dopo Messina c'è sempre un fatale destino in agguato e, come lo scorso anno, anche in questa edizione del « Giro » la vittima è stata ancora una volta il forte pilota romano. Poco prima di S. Agata di Militello, cioè quando mancavano appena 100 chilometri circa al termine della

corsa, Piero Taruffi, che andava gradatamente consolidandosi al comando, a causa del terreno sdruciolevole, sbandava e andava ad urtare con la parte anteriore destra della macchina contro un muretto. A fatica il pilota riusciva a radrizzare la carrozzeria e a sostituire la ruota: con lo sterzo non a posto, sostenendo uno sforzo improbo, poteva proseguire alla volta di Palermo dove, malgrado tutto, riusciva ancora a classificarsi secondo a circa 15' dal vittorioso Gendebien.

La corsa del vincitore è stata un modello di precisione, di regolarità e di resistenza. Il giovane pilota belga ha condotto una gara decisa, coraggiosa e rigorosamente controllata, consapevole com'era di disporre di un mezzo meccanico inequivocabilmente adatto alle particolari condizioni atmosferiche: la strada bagnata e la sufficiente potenza disponibile della berlina Ferrari G.T. anche se non tutta sfruttabile, praticamente, si sono dimostrate a favore del belga. E, infatti, scomparso inopinatamente il pericolo Maserati-Taruffi, non c'era più alcun dubbio per Gendebien sulla assoluta certezza della vittoria. Egli per altro sapeva che lottare contro un avversario della statura di Taruffi non era uno scherzo, e perciò si era preparato con serietà ed impegno.

La Ferrari 250 Gran Turismo del vincitore non ha avuto una battuta d'arresto e non diede mai l'impressione di marciare a disagio sulle viscide strade di questo Giro di Sicilia che hanno reso la gara particolarmente dura. La vittoria di questa vettura conferma ancora una volta che la formula costruttiva favorevole alla prova siciliana è la cilindrata contenuta tra i due e i tre litri. E ci sono pure le superbe prestazioni dei primi otto assoluti a darcene conferma ed a sostenere la nostra tesi. Le gomme ancorizzate Englebert montate sulla G. T. Ferrari hanno superato un ben severo e pratico collaudo contribuendo all'equilibrio e stabilità della macchina vincitrice sull'insidioso fondo stradale.

L'epilogo del duello condotto fino allo spasimo dai due primi assoluti e tenendo conto delle cause dell'incidente che, nel finale, neutralizzò

...del dicas

SIRACUSA - Km. 650

1. Gendebien (Ferrari)	6,05'27"	106,717
2. Taruffi (Maserati)	6,06'50"	106,315
3. Munaron (Ferrari)	6,22'47"	101,885
4. Scarlatti (Maserati)	6,28'58"	100,265
5. Cabianca (Osca)	6,30'41"	99,825
6. Cestelli (Mercedes)	6,33'53"	99,014
7. Rivolo (Maserati)	6,34'35"	98,838
8. Luglio (Ferrari)	6,36'48"	98,286
9. Lena (Ferrari)	6,39'09"	97,707
10. Ribaldi (Maserati)	6,44'13"	96,482



Francesco Siracusa ha portato la nuova Stanguellini 1100 cc. ad una bella vittoria nella sua classe.

traguardi...

GELA - Km. 504

1. Gendebien (Ferrari)	4,53'48"	102,927
2. Taruffi (Maserati)	4,55'55"	102,190
3. Munaron (Ferrari)	5,05'25"	99,012
4. Scarlatti (Maserati)	5,09'09"	97,816
5. Cabianca (Osca)	5,12'43"	96,700
6. Cestelli (Mercedes)	5,17'08"	95,354
7. Rivolo (Maserati)	5,17'18"	95,304
8. Lena (Ferrari)	5,19'13"	94,731
9. Luglio (Ferrari)	5,20'27"	94,367
10. Pucci (Maserati)	5,20'45"	94,279

la marcia di Taruffi, non oscura affatto la eccellente prova offerta dalla Maserati « 3 litri ». Macchina dalle prestazioni davvero elevate, questa sei cilindri delle officine modenesi che ha saputo battersi in condizioni di superba efficienza ed ha fatto segnare a suo vantaggio un evidente progresso tecnico a conferma, per altro, delle significative affermazioni colte nei primi mesi di questa stagione.

Non era da pensare quest'anno, in considerazione delle condizioni climatiche, che si potessero raggiungere i primati parziali stabiliti da Castellotti e quello totale realizzato da Collins nella edizione del 1956. Ma, comunque, i 107,014 chilometri di media di Gendebien costituiscono un risultato assai rilevante e, francamente, anche i livelli raggiunti dagli uomini che sono stati i vincitori delle varie classi provano oltre tutto i progressi realizzati dalle macchine il cui impiego, nel tormentato Giro siciliano, ha pure rivelato l'ottima messa a punto e l'efficienza dei mezzi meccanici.

Per descrivere le fasi entusiasmanti della battaglia scatenatasi tra Taruffi e Gendebien, abbiamo tralasciato di parlare degli altri piloti che sono stati anche essi figure di primo piano e protagonisti di una impresa eccezionale. Impresa, vogliamo aggiungere, che si è conclusa col superamento di eccezionali difficoltà insite, del resto, al percorso del « Giro » e quindi con una dimostrazione di valore dei piloti e delle macchine, ma anche con la consacrazione di giovani elementi che hanno offerto una apprezzabile ed entusiasmante attestazione di una classe e di una esperienza in fase di maturità.

Alle spalle dei due grandi antagonisti un altro duello non meno elettrizzante andava assumendo aspetti interessanti. Ciò si verificava nella classe sport 2000 dove Scarlatti e Munaron si battevano nello spazio di pochissimi minuti non risparmiando né i mezzi né se stessi, sempre ruota a ruota, con foga e decisione. Il torinese Munaron che disponeva della nuova versione Ferrari « Testa Rossa » 500 T.R.C. ebbe il merito di rintuzzare tutti gli attacchi portatigli dall'avversario, il che gli consentì, infine, di raggiun-



Il dramma di Piero Taruffi: dopo aver dominato la corsa fino a Messina, per un incidente di strada, nel finale il forte veterano romano ha dovuto cedere la vittoria assoluta al rivale Gendebien. Ecco il consolato all'arrivo dalla sua consorte.

gere il controllo di Messina con circa 8' di vantaggio sulla Maserati 2 litri di Scarlatti; poi quando stava per cogliere, con un terzo posto assoluto e con la vittoria di classe, uno di quei successi che bastano da soli a classificare un pilota, nel finale, a causa di una uscita fuori strada, è stato costretto a cedere e allora è venuto avanti Scarlatti. E per ritornare al nostro concetto espresso dianzi, circa le possibilità della « due litri », ecco la prestazione eccellente della nuova Maserati 2000 con motore a 4 cilindri in linea, ed ecco pure le ottime possibilità del nuovo modello Ferrari « Testa Rossa ».

Dei vincitori di classe, usciti da tante piccole battaglie non meno accese, per gli uomini e le macchine, di quella ingaggiata fra i piloti che puntavano alla vittoria assoluta, cominceremo la rassegna dal palermitano Mucera che ha conquistato una prestigiosa vittoria nella Sport 1500, pilotando una vettura da lui stesso preparata nella classe, si deve aggiungere, dove Mucera poteva considerarsi « chiuso » in partenza avendo come avversari Maglioli e Cabianca. Con Siracusa nella 1100 e Lippi nella 750, la Stanguellini ha stravinto le classi delle piccole cilindrature della Sport, con una dimostrazione più che sufficiente dell'indice della loro prestazione. I piloti siciliani si sono clamorosamente affermati come guidatori ormai ricchi di esperienza ed in grado di dimostrare le loro doti di bravura e di resi-

stenza. Parla, Jemmolo, Stagni (modenese, ma palermitano di adozione), Minaudo, Taormina Tacci, con le loro vittorie colte nelle rispettive classi, hanno ben meritato la loro radiosa giornata sportiva.

Molti sono stati i piloti contro i quali si è ostinata la sfortuna e tra i primi ad essere messo fuori combattimento citiamo il bravo ed appassionato Antonio Pucci il quale, dopo essere stato, quasi all'inizio, handicappato per un guasto al contagiri, ha dovuto poi abbandonare, dopo Vittoria, per la irreparabile rottura del cambio. Maglioli, con la Porsche che si era preparato per questa corsa con impegno e serietà si è ritirato dopo Enna per la rottura del serbatoio della benzina. Cabianca iniziò la corsa in sordina attardato, sembra, per il non regolare isolamento della calotta dello spinterogeno; poi lo si è seguito attraverso le notizie che segnalavano la sua ripresa e da Agrigento a Messina la sua fu una corsa egregia risoltasi con il consolidamento al quinto posto. A circa cento chilometri dall'arrivo però la sua bellissima prova veniva stroncata per avarie al giunto di trasmissione che alle porte di Palermo si spezzava, fermando senza più speranza di classifica, lo sperimentato pilota veronese. Pure sullo stesso fatale tratto finale della corsa ha dovuto abbandonare la coppia Cestelli Guidi-Giuseppe Musso: la potente ma pesante Mercedes 300 S.L. do-

settesimo Giro Automobilistico Internazionale della Sicilia

CATANIA - Km. 721

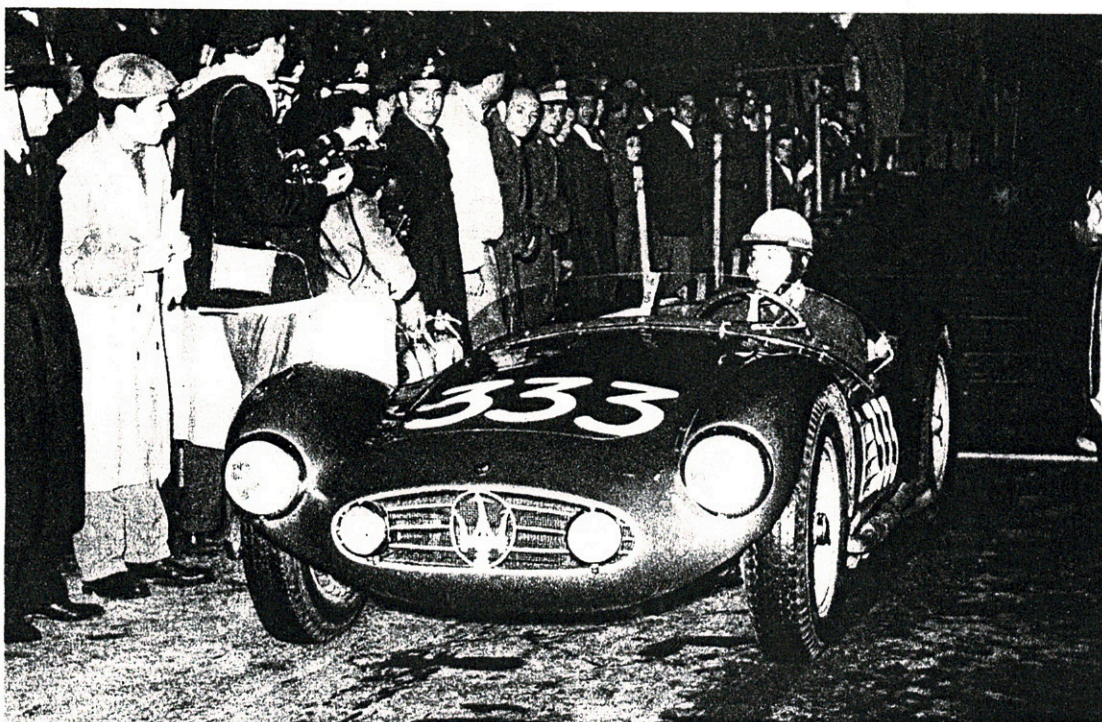
1. Gendebien (Ferrari)	6,45'40"	106,639
2. Taruffi (Maserati)	6,45'53"	106,582
3. Munaron (Ferrari)	7,06'19"	101,473
4. Scarlatti (Maserati)	7,12'17"	100,073
5. Cabianca (Osca)	7,16'16"	99,159
6. Cestelli (Mercedes)	7,17'22"	98,910
7. Luglio (Ferrari)	7,19'45"	98,374
8. Rivolo (Maserati)	7,20'18"	98,251
9. Lena (Ferrari)	7,24'48"	97,257
10. Taormina (A. Romeo Giul.)	7,37'21"	94,588

MESSINA - Km. 822

1. Taruffi (Maserati)	7,32'58"	108,882
2. Gendebien (Ferrari)	7,33'59"	108,638
3. Munaron (Ferrari)	7,56'44"	103,454
4. Scarlatti (Maserati)	8,04'11"	101,862
5. Cabianca (Osca)	8,08'25"	100,979
6. Cestelli (Mercedes)	8,09'24"	100,776
7. Rivolo (Maserati)	8,11'13"	100,403
8. Luglio (Ferrari)	8,11'30"	100,345
9. Lena (Ferrari)	8,19'17"	98,781
10. Ribaldi (Maserati)	8,23'44"	

PALERMO - Km. 1080

1. Gendebien (Ferrari)	10,05'31"2	107,014
2. Taruffi (Maserati)	10,20'54"2	104,363
3. Scarlatti (Maserati)	10,45'55"2	100,321
4. Munaron (Ferrari)	10,46'37"2	100,213
5. Luglio (Ferrari)	10,55'17"4	98,886
6. Lena (Ferrari)	11,12'35"2	96,343
7. Rivolo (Maserati)	11,19'10"2	95,410
8. Ribaldi (Ferrari)	11,22'52"3	94,892
9. Taormina-Tacci (A. Romeo Giul.)	11,27'59"2	94,187
10. Gorza (A. Romeo Giul.)	11,33'27"4	93,444



L'ultima partenza di Gigi Olivari.

GIGI OLIVARI

Non era un giovanissimo e non aveva voluto bruciare le fappe. Nato il 20 luglio 1907 a Genova si era trasferito da tempo in Sardegna si da essere ormai considerato un sardo d'adozione e si era dedicato allo sport automobilistico attivo nel 1951 quando aveva già 44 anni.

Aveva iniziato dalle categorie Turismo per acclimatarsi convenientemente all'atmosfera agonistica. Scese infatti in campo con una Fiat «1400» macchina quindi tutt'altro che corsaiola e vinse le due gare sarde di maggior rilievo, la salita Giocca-Osilo e la Monasuddas-Nuoro.

Da allora la sua partecipazione era immancabile a tutte le manifestazioni del Calendario Sardo ed in tutte vi conquistava belle e convincenti vittorie al volante della più impegnativa Alfa Romeo «1900» che egli peraltro dominava con maestria e sicurezza. Compiuto questo esemplare tirocinio passava alla guida di una Maserati «2000 Sport» e nella Mille Miglia del 1955, sua prima partecipazione a gare continentali, conseguiva un onorevolissimo quinto posto mentre al Trofeo Sardo finiva terzo. Una vittoria assoluta conquistava, ancora con l'Alfa Romeo «1900», nella Corongiu-Campuomu.

Limitata la sua attività alle vetture sport prendeva parte con la Maserati «2000» a tre manifestazioni nel 1956 conseguendo nel Trofeo Sardo il secondo posto assoluto mentre tra gli isolani era il migliore. Per la ora iniziata stagione aveva approntato un intenso programma di attività ed il Giro di Sicilia costituiva la prova iniziale ma purtroppo divenne invece l'ultima. Il fato lo ha affeso al varco e, in una curva nei pressi di Modica, la rossa macchina è sfuggita al suo controllo, ha cozzato contro un muretto demolendolo in parte, rimbalzando impazzita sulla strada di corsa e schiacciando col suo peso il pilota che era rimasto incastrato nell'abitacolo ed incendiandosi.

Lambendo il tragico rogo le macchine sopraggiungenti hanno proseguito la loro pericolosa gara sulle viscide strade mentre lo spirito di Gigi Olivari precedeva tutti sull'ancor lontano traguardo d'arrivo per festeggiare i pochi superstiti della rischiosa avventura. La Parca mai sazia ha imposto un nuovo sacrificio allo sport automobilistico e dinnanzi a questo ennesimo caduto gli autosportivi tutti si inchinano riverenti ma non certo domi.



Il tragico rogo della Maserati 333 mentre passa la Ferrari di Buticchi.

po avere abbordata una cunetta a velocità eccessiva, si è fermata essendosi rotto il ponte. Tra i concorrenti più noti, il giovane e promettente Morolli, fin quando fu in gara, si mantenne al comando della sua classe, rintuzzando gli attacchi del campione d'Italia e suo valoroso avversario Siracusa (Stanguellini). Disponendo del nuovo motore Osca 950 cmc. montato sul telaio 1100, Morolli cominciò ad accusare noie al mezzo meccanico dopo Messina, cedendo poi definitivamente nei pressi di Patti. La corsa di Apruzzi si concluse a Partinico, a 50 chilometri dalla partenza, con una sbandata e conseguente uscita di strada della sua Stanguellini 1100.

Date le condizioni nelle quali la corsa si è svolta e i diretti confronti nelle varie classi, iniziati subito con decisa irruenza, era prevedibile che molti concorrenti uscissero fuori strada determinando quelle avarie ai mezzi meccanici insite negli incidenti del genere. Ciò prova senza possibilità di equivoci la selezione verificatasi con alta percentuale.

Un incidente mortale, purtroppo, ha rattristato questo Giro di Sicilia: tra Ispica e Modica, il noto pilota Gigi Olivari, su Maserati, della Scuderia Sardegna, usciva fuori strada rovesciandosi e rimanendo ucciso sul colpo. La ferale notizia, arrivata subito al quartiere generale dell'organizzazione, destava la più viva costernazione nei dirigenti e negli sportivi. Gigi Olivari era un pilota conosciuto ed apprezzato: aveva partecipato a numerose competizioni con l'Alfa Romeo T. I. e s'era fatto ammirare per la sua correttezza, la sua serietà e il suo valore.

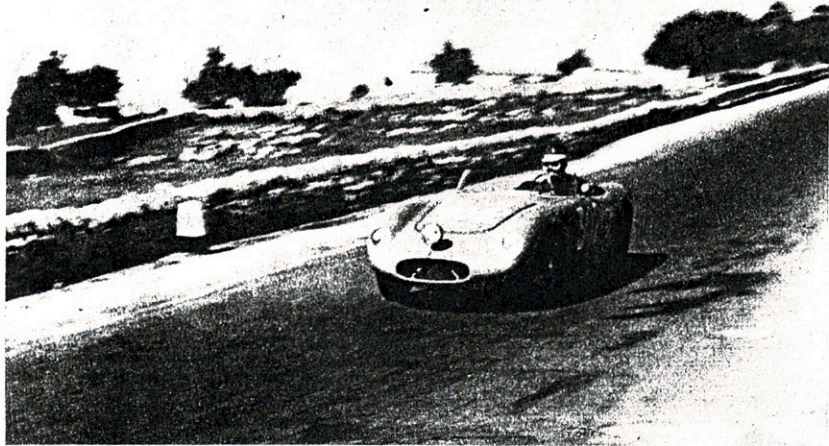
Un altro grave incidente è toccato a Mario Piccolo su Giaur: nei pressi di Vittoria la piccola 750 usciva di strada capottando. Al pilota, subito trasportato all'ospedale, venivano riscontrate la frattura dello sterno e di cinque costole. Anche il comandante Frisullo della Scuderia Campidoglio, in conseguenza di una sbandata è uscito piuttosto malconcio dal pauroso incidente.

Il «via» al primo dei 132 concorrenti è stato dato dall'on. La Loggia, presidente della Regione, e tra le autorità dell'automobilismo sportivo che hanno assistito alle partenze figuravano: l'on. Beneventano, il presidente dell'A. C. Palermo, principe Giardinelli (il cui giovane figlio, bravo pilota, anche quest'anno ha partecipato al Giro), Vincenzo Florio, il dr. Leone e l'avv. Finelli, presidente e direttore dell'A. C. di Cantanzaro. Erano pure presenti il presidente della C.S.A.I. ing. De Unterrichter e i commissari delegati della stessa C.S.A.I. comm. Chiaradia e ing. Rogano.

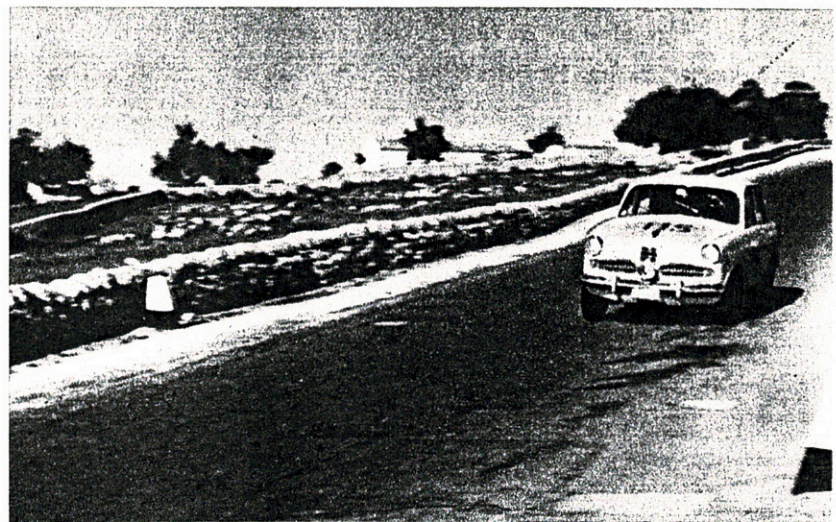
Anche per questa edizione il «Giro» si è ancora perfezionato per merito di una organizzazione dimostratasi eccellente, precisa ed esente da qualsiasi ombra. Tutto questo dovuto alla esperta regia del dr. Ferdinando Sciascia, direttore dell'A.C. Palermo e del suo impareggiabile luogotenente dr. Gaetano D'Anna.

Tutto preciso e nessun neo nel servizio della squadra dei cronometristi affidata a Oscar Marsala e Di Macco.

Messe a «fuoco» le eccellenti prestazioni delle macchine che si sono imposte nelle classi della categoria Sport e che sono arrivate a fondo, dobbiamo pur dire dei risultati eloquenti raggiunti dalle vetture Turismo e Gran Turismo che, in questo massacrante Giro di Sicilia, meglio non potevano consacrare i recenti prodotti della nostra industria. Confessiamo che ad un certo momento, quando le notizie segnalavano i molti concorrenti fuori combattimento per



Cabianca con la Osca ha corso sempre nelle prime posizioni fino a che è stato tolto di gara. Ecco il forte pilota veneto nei pressi di Ragusa.



Jemmolo ha portato l'Alfa Romeo «Giulietta» normale ad una ennesima e convincente vittoria nella classe 1300 cc. Turismo.

uscite di strada, abbiamo temuto che le piccole e le medie cilindrato della Turismo non avrebbero retto al passo sostenuto che tutti i piloti si erano imposti sin dal primo momento della corsa.

In realtà i fatti hanno smentito le nostre ri-

sicurezza e con eccellente tenuta, mentre per le Alfa Romeo Giulietta c'è stata la conferma della fama ormai raggiunta da questa agile e svelta vettura. Comunque questo nuovo severissimo collaudo non potrà che giovare al riuscitissimo prodotto della nostra grande Casa milanese. Così come interessanti vanno giudicate le prestazioni dei vari modelli Alfa Romeo presentati nella Turismo e nella Gran Turismo. Attese erano le chiare affermazioni delle Lancia

G. T. piazzatesi con Montesano e Lo Pinto ai primi due posti della loro classe.

Tutti hanno combattuto alla maniera gagliarda e nessun elogio può essere eccessivo per gli uomini e per le macchine che hanno portato a termine la terribile, severa e selezionatrice prova.

Il Giro di Sicilia è una gara dura e seria e sarà sempre più dura e sempre più seria, come impongono la sua tradizione e la sua maturità.

VINCENZO GARGOTTA

TURISMO SERIE

Classe	partiti	arrivati	ritirati
750	21	8	13
1300	15	9	6
oltre 1300	5	4	1

GRAN TURISMO

Classe	partiti	arrivati	ritirati
750	13	11	2
1300	11	8	3
fino 2600	7	2	5
oltre 2600	9	5	4

SPORT

Classe	partiti	arrivati	ritirati
750	15	4	11
1100	17	8	9
1500	4	1	3
fino 2000	12	7	5
oltre 2000	3	1	2
Totale	132	68	64

serve ed hanno invece dimostrato che la produzione nazionale di serie ha ancora una volta, attraverso un collaudo positivo ed arduo, offerta la netta sensazione di avere raggiunta una efficienza costruttiva e funzionale di alto livello.

Come sempre le 600 Fiat hanno marciato con

Turismo 750: 1. Akim 13.37'21"2 (Km/h 79,279); 2. Avventurieri 13.52'29"4; 3. Ferreri 14.17'58"1; 4. Santini 14.19'10"1; 5. Sam 14.21'58"2; 6. Guarrasi 14.41'; 7. Gianni 14.41'30"; 8. Calabrò 15.05'23". (Tutti su Fiat 600).

Turismo 1300 - Sottoclasse 1100: 1. Parla (Fiat TV) in 12.33'23"4 (Km/h 86,010); 2. Cavalieri (Fiat 1100) 13.01'22"2; 3. Li Volsi (Fiat TV) 13.28'41"; 4. Ravetto (Fiat TV) 13.28'41"; 5. Rizzotti (L. Appia) 13.31'40"2.

Turismo 1300: 1. Jemmolo in 12.49'45"1 (Km/h 83,182); 2. Montalbano 13.05'58"3; 3. Biondi 13.18'51"4; 4. Todaro 14.21'10"3. (Tutti su Alfa Romeo Giulietta).

Turismo oltre 1300: 1. Stagni in 12.36'58"1 (Km/h 85,604); 2. Morpurgo 12.59'12"; 3. Concarì 13.02'10"2; 4. Salerno 13.58'09"3. (Tutti su Alfa Romeo 1900).

Gran Turismo 750: 1. Minaudo (Fiat 600) in 13.16'37" (Km/h 81,344 - nuovo record); 2. Vampyre (Abarth) 13.23'25"2; 3. Cirillo (Fiat 600) 13.26'24"3; 4. Frazzitta (Abarth) 13.46'59"; 5. Covino (Fiat Zagato) 13.48'14"4; 6. Lo Bue F. (Abarth Zagato) 14.05'09"; 7. Pappalardo (Abarth) 14.10'30"3; 8. Carlino G. (Fiat 600) 14.23'30"; 9. Chieco (Abarth) 14.35'16"4; 10. Cristofolini (Fiat Zagato) 14.37'43"4; 11. Gonella E. (Abarth Zagato) 14h. 57'14"3.

Gran Turismo 1300: 1. Taormina in 11.27'59"2 (Km/h 94,187 - nuovo record); 2. Gorza E. 11.33'27"4; 3. Abate 11.33'31"3; 4. Pegaso 11.44'18"4; 5. Musmeci 12.10'51"2; 6. Patané G. 12.38'26"3; 7. Garuffi G. 13.05'22"1. (Tutti

su Alfa Romeo Giulietta SV); 8. Richter (Porsche) 13.18'25"1.

Gran Turismo 2600: 1. Montesano (Lancia G.T.) in 13.14'45" (Km/h 82,926); 2. Lo Pinto (Lancia G.T.) in 13.43'59"2.

Gran Turismo oltre 2600: 1. Gendebien O. in 10 ore 05'21"2 (Km/h 107,014) - (nuovo record della classe); 2. Luglio C. 10.55'17"4; 3. Lena 11.12'35"2; 4. Lama T. 11.43'35"; 5. Buticchi 11.57'19". (Tutti su Ferrari 250 G.T.).

Sport 750: 1. Lippi R. (Stanguellini) in 12.31'24"1 (Km/h 86,238); 2. Bricchetti G. (Osca) 13.10'21"4; 3. Faure (Osca) 14.30'11"; 4. Fondi A. (Fiat Fondi) 14.49'25".

Sport 1100: 1. Siracusa F. (Stanguellini) in 11.59'15"4 (Km/h 90,092); 2. Placido P. (Lancia) 12.45'04"2; 3. Tagliavia (Ermini) 13.13'51"; 4. Gerosi L. (Osca) 13.21'06"1; 5. Smith (Renault) 14.03'41"2; 6. Maugeri (Osca) 14h. 18'24"; 7. Marsala (Fiat) 14.20'50"; 8. Cifalà (Fiat) 14h. 22'17".

Sport fino a 1500: 1. Mucera (Fiat Mucera) 12.12'21"3 (Km/h 88,471).

Sport 2000: 1. Scarlatti (Maserati) in 10.45'55"2 (Km/h 100,221); 2. Munaron (Ferrari) 10.46'37"; 3. Rivolo (Maserati) 11.19'10"2; 4. Ribaldi (Maserati) 11.22'52"3; 5. Alotta (Maserati) 11.36'39"4; 6. Starrabba G. (Ferrari) 12.37'43"; 7. Barbagallo (Ferrari) 12.59'57"4.

Sport oltre 2000: 1. Taruffi P. (Maserati) in 10.20'54"2 (Km/h 104,363).



Taormina e Tacci hanno fatto prodigi con l'Alfa Romeo «Giulietta» S. V. vincendo la loro classe ed affacciandosi al 9° posto in classifica generale davanti a molte vetture più potenti.



Il bravo Lippi ha portato la sua Stanguellini 750 cc. ad una netta vittoria di classe piazzandosi anche 19° assoluto. Il 1957 sembra una stagione particolarmente felice per le creazioni del mago modenese.