

5) Moggio-Vanoli Fiat 600 » 2	24) Mosti-Cavazzutti, Fiat 1100 » 51
6) Massa Celli Lancia Aprilia » 2	25) Visconti-Mauro Janni, Fiat 1100 » 52
7) Greco-Lazzotti Lancia Appia » 3	26) Brancati-Maggio, Fiat 500 » 59
8) Mariani-Vernaschi Fiat 1100 » 4	27) Gregori-Gregori, Fiat 1500 » 62
9) Pellicchia-Pellecchia, Fiat 1400 » 8	28) Poggio-Poggio, Fiat 1100 » 84
10) Toniolo-Lanzotti, Lancia Appia » 9	29) Lalli-Camaleone, Fiat 1100 » 102
11) Mezzabotto-Bianchi, Alfa Super » 3	30) Vigliani-Sangiorgi, Renault » 102
12) D'Errico-D'Errico, Fiat 1100 » 6	31) Simili-Simili, Fiat 1100 » 144
13) Serafini-Serafini, Fiat 1400 » 20	32) Canella-Molichetti, Fiat 500 » 148
14) Modugno-Modugno, Fiat 1100 » 32	33) Barbincinti-Simonelli, Fiat 600 » 162
15) De Panflis-Credazzi, Fiat 1100 » 28	34) Prosperi-Prosperi, Fiat 1100 » 182
16) Turchetto-Corompai, Fiat 500 » 35	35) Bonzio-Morino, Fiat 600 » 238
17) Guidoni-Janni, Fiat 1100 » 38	36) Forte-Forte, Fiat 500 » 323
18) Longo-Scaffaro, Fiat 1900 » 39	37) Valeri-Chigliato, Lancia Aurelia » 371
19) Vicari-Busetto, Fiat 1100 » 41	38) Melidoni-Scuriatti, Fiat 1100 » 395
20) Tonelli-Sillano, Fiat 1100 » 43	39) Portoghese-Lollo, Fiat 600 » 604
21) Parmeggiani-Parmeggiani, Fiat 8 V » 46	40) Guida-Guida, Fiat 500 » 1064
22) Ippolito-Carosi, Fiat 1100 » 47	41) Santucci-Marchesi, Fiat 1100 » 1728
23) Giovannetti-Bernabò, Fiat 1100 » 50	42) Ange'ucci-Marin, Lancia Aprilia » 1732

LETTERE AL DIRETTORE

Piero Scotti ci scrive!...

L'amico Pietro Scotti mi ha scritto la lettera che trascrivo più sotto e naturalmente nella sua forma integrale. Ho incaricato il nostro Franco Degli Uberti di commentare la lettera per quello che riguarda i suoi appunti fatti in occasione del Circuito del Mugello.

Resta il fatto che al Mugello è successo un incidente increscioso in cui l'eccesso di passione ha portato a delle manifestazioni di insofferenza che non si possono in alcun modo approvare. Il Direttore di Corsa, chiunque esso sia, è l'autorità massima operante sul campo di corsa e le sue disposizioni non si possono discutere da parte dei concorrenti che, chiunque essi siano, sono di fronte al Direttore di corsa semplicemente concorrenti alla stessa strada di tutti. Insorgere contro il Direttore di Corsa è « costituzionalmente » (ci si perdoni la parola dogmatica!) errato e le conseguenze sono quelle che la CSAI andrà a trarre se come riteniamo, essa conosce la prassi del caso.

Conosciamo l'amico Scotti la cui passione effervescente ha questa volta compromesso il dominio dei suoi nervi e sappiamo che al di sopra dei cavilli, egli è un uomo di sport e quindi capace di rendersi conto della realtà che questa volta non è evidentemente in suo favore.

« G. L. »

Caro Lurani,

leggo sulla tua rivista «Auto Italiana» del 10 Giugno, un articolo che mi riguarda, firmato dal tuo redattore capo Signor Franco Degli Uberti.

La lettura dell'articolo stesso mi ha « agghiacciato »: è vero che l'articolista premette che non conosceva esattamente l'origine dello spiacevole incidente, ma mi sembra allora doveroso, avanti di scrivere quanto si è permesso al riguardo, di appurare se le informazioni favoritegli da persona interessata corrispondevano o meno alla realtà, poichè ritengo che primo dovere di un giornalista sia d'informare in tutta obbiettività i propri lettori.

A- Lo scrivente ottenne l'autorizzazione a partecipare alla gara dal Commissario Signor Ing. Piercarlo Ruffilli, come risulta da copia di dichiarazione del medesimo, che unisco.

B) La vettura mi fu consegnata dal Commissario tecnico al parco vetture, come risulta dalla copia di dichiarazione rilasciatami dal Commissario Signor Sampaoli, che qui unisco.

C) A comprova dell'autorizzazione concessami, sta il fatto che il pittore Signor Comparini, come risulta dall'unita dichiarazione, riceve ordine dagli stessi commissari sportivi di pitturare il nuovo numero sulla vettura stessa e non

dal sottoscritto, infine gli altoparlanti dettero notizia al pubblico della mia partecipazione alla gara sulla vettura Ermini.

D) Il Direttore di corsa, Dr. Pampaloni, non osservò né la forma nella quale avrebbe avuto il dovere di rivolgersi a me, né il rispetto dei limiti delle proprie mansioni, poichè gli unici giudici in materia erano i commissari sportivi.

E) Indipendentemente dall'errata o giusta interpretazione dell'operato del Commissario che mi autorizzò a partecipare alla gara, desidero che sia noto a tutti che avendo ottenuta l'autorizzazione stessa, io avevo il diritto di parteciparvi e quindi il modo inurbano col quale fui affrontato dal direttore di corsa era assolutamente per me inaccettabile.

Ti prego di dare pubblicazione integrale a questa mia lettera, mentre ringraziandoti, ti porgo i miei più cordiali saluti.

PIERO SCOTTI

In allegato alla su-riportata lettera ci sono pervenute le copie delle tre dichiarazioni di cui si fa cenno e che portano rispettivamente la data del 16 Giugno per quelle dell'Ingegner Ruffilli e del Sig. Sampaoli e del 17 giugno per quella del Sig. Renzo Comparini, il « pittore » che noi avremo piuttosto chiamato « verniciatore » non fosse altro che per distinguerlo dagli altri « pittori » che con le loro opere universali hanno dato fama artistica a Firenze.

Abbiamo precisate queste date, e qui ancora ricordiamo che la gara fiorentina si svolse il 5 Giugno, a che il lettore possa osservare che quanto rilevato dal sottoscritto alla prova toscana ebbe un notevole seguito « in loco », seguito dimostrato appunto dal notevole lasso di tempo intercorso tra i fatti e le richieste dichiarazioni che ci sono state inviate a documentazione, e non era certo possibile allo scrittore di restare per così lungo tempo a Firenze onde tutto appurare per arrivare poi alle stesse conclusioni.

Dalle dichiarazioni a nostre mani risulta infatti che la richiesta in merito alla partecipazione alla prova della classe « da 1100 a 2000 » con una macchina di cilindrata inferiore ai 1101 — e quindi inammissibile a norma del regolamento della manifestazione stessa — fu avanzata dal Sig. Piero Scotti (che per essere un Vice Presidente di Automobile Club dovrebbe conoscere i regolamenti) all'Ing. Ruffilli, Commissario Tecnico, mentre a nostro avviso tale domanda doveva esser rivolta al Direttore di Gara, unico responsabile di tutta la manifestazione. Quindi una richiesta già di per sé stessa irregolare e presentata a persona che non aveva alcuna autorità in materia.

In quanto poi allo svolgersi degli avvenimenti dinanzi al pubblico abbiamo letto su qualche pubblicazione milanese delle affermazioni assai più « agghiaccianti » delle nostre.

F. d. U.

Sulla TRIESTE - OPICINA "liberata" Bordoni - Maserati stabiliscono il nuovo record

Una giornata magnifica di sport e di amor patrio, l'edizione di quest'anno della « Trieste-Opicina ». Era la prima volta che venivamo a Trieste, dopo che questa città era stata restituita all'Italia, era la prima volta che attraversavamo il posto di confine senza che ci venissero richiesti i documenti, era la prima volta che non vedevamo per le vie della città Martire le camionette della Polizia Militare all'erta, le quali in passato davano la impressione di essere ancora in periodo bellico.

Tutto ora è ritornato come una volta, anzi meglio di allora. E Trieste ci si è presentata nella sua veste migliore, ammantata di sole, di luce, di colore. Non sembrava di essere in estate, ma in primavera, dato che l'aria era rinfrescata da una leggera brezza, che non ha voluto diventare la tanto temuta « bora ».

Dalla « Torre » del Castello di S. Giusto, un richiamo è stato lanciato ai piloti italiani e questo richiamo è stato raccolto dai migliori rappresentanti dello sport automobilistico italiano, i quali sono scesi in gara, al volante delle macchine più potenti, fornendo delle prestazioni sbalorditive.

La corsa in salita « Trieste-Opicina », la quale quest'anno era valevole per la classifica del « Trofeo della Montagna » per le vetture sport Internazionale, Gran Turismo di serie e Turismo di serie normale, ha assunto inaspettatamente la massima importanza, dato che per la prima volta, dopo il disastro di Le Mans, veniva autorizzata da parte della C.S.A.I., la partecipazione delle vetture di oltre 2000 cc. di cilindrata.

Ed ora i nostri lettori, ci debbono scusare, se prima di parlare di questa gara sotto la veste sportiva e tecnica vorremmo dire due parole alla C.S.A.I. e commentare brevemente alcune frasi che l'ing. De Unterrichter ha pronunciato alla fine del banchetto ufficiale.

Il disastro di Le Mans è avvenuto il pomeriggio del giorno 11 giugno e da allora è trascorso quasi un mese, prima che la nostra beneamata C.S.A.I. decidesse di riunire il consiglio delle commissioni sportive degli Automobili Clubs provinciali. Infatti la riunione si è tenuta soltanto il giorno 8 luglio, con la conseguenza che la lunga attesa acuito il senso di incertezza, di disagio e di scoramento.

Dopo quel luttuoso avvenimento, la C.S.A.I. si è fatta viva soltanto annullando tutte le precedenti autorizzazio-

ni riguardanti la disputa di gare da parte delle vetture di formula uno oppure di oltre due litri di cilindrata. Lettera morta per tutto il resto.

L'emaneazione di questa ordinanza, ha ottenuto un unico effetto, che lo di gettare tutto lo sport automobilistico italiano in crisi, la quale ha causato la soppressione di parecchie gare ed alcune anche di una certa importanza sportiva e tecnica come il Giro dell'Umbria ed il G.P. Roma. Per le altre gare che hanno avuto lo stesso svolgimento tra organizzatori e corridori si è prodotto una specie di frattura causata dalla incertezza nella effettuazione della gara programmata o, se questa veniva lo stesso disputata, delle classi che vi sarebbero state ammesse.

La C.S.A.I., questo massimo ente sportivo italiano, il quale regola tutta l'attività sportiva automobilistica che ha luogo in Italia, doveva subito dopo l'incidente di Le Mans, incidente al quale ha assistito anche De Unterrichter, intervenire con misure chiare e ben precise, radunando subito le commissioni sportive degli AA.CC. e non aspettando un mese dopo, per la convocazione.

La « Trieste-Opicina » per merito del coraggio dei dirigenti il sodalizio automobilistico triestino, ha ottenuto lo scopo di infrangere pregiudizi, malcon-

tenti ed inutili paure ed ha dimostrato a tutti, sportivi, corridori ma soprattutto alle Autorità, che quando le gare si organizzano bene, con un efficiente servizio di polizia, quando la sede stradale di svolgimento della gara si trova nelle migliori condizioni e quando sono rispettate le elementari misure di sicurezza, nessun incidente può aver luogo ed ogni cosa certamente si svolge nel migliore dei modi.

Ringraziamo la « Trieste-Opicina » e guardiamo avanti: la città Martire, ci indica la strada che dobbiamo seguire per il bene del nostro sport.

Ed a quanto pare, questo lo ha capito anche l'ing. De Unterrichter, il quale ha detto che questa giornata è di lieto auspicio per lo sport automobilistico italiano e « rappresenta una tappa la quale segna la ripresa della vita sportiva automobilistica ».

Ma poi ha pronunciato una frase che ci ha fatto pensare e che ci è difficile commentare. Ad un certo momento del suo discorso ha detto: « Non bisogna misconoscere l'importanza del nostro sport, soprattutto di quelle gare che impegnano le ESTREME ENERGIE DELL'UOMO, vincono la paura ed affermano il valore umano dello sport ». Non siamo cavillosi, benchè alcuni ci classifichino in questa particolare categoria dei malcontenti, ma quelle quattro parole « estreme energie del-



Franco Bordoni, che ha da poco lasciato la Gordini per la Maserati, si è autoritariamente imposto nella Trieste - Opicina, stabilendo tra l'altro la nuova media record della corsa. Eccoli alla partenza al volante della elegante « 3 litri » della Casa del Tridente.



Il forte pilota della scuderia Madunina, Umberto Filatori, con la vittoria conquistata nella Turismo fino a 750 cc. ha fatto un passo avanti nella classifica del campionato della montagna.



Carletto Zimmermann su Fiat 1100 TV, ha giganteggiato nella Turismo 1300 cc. confermando il suo stato attuale di grazia. Contro il temerario genovese i pur spericolati avversari si sono presto arresi.

l'uomo» non vorremmo che portassero i nostri dirigenti su strade che vorremmo definire pericolose se non sbagliate. Perché le gare che giocano oltre che sulla resistenza dei motori anche e soprattutto sulla resistenza fisica dei piloti, vedi gare tipo Le Mans, o Mille Miglia od in generale di gran fondo, sono come dei coltelli a doppio taglio. Hanno bisogno di nuovi regolamenti che le regolino e (vedi Mille Miglia) debbono caso mai vedere schierate al via soltanto le vetture nate per la strada e cioè le Turismo normale e le Gran Turismo, proibendo assolutamente la partecipazione delle vetture sport e Turismo speciale. E non sembri eccessiva questa nostra asserzione, perché se in quest'ordine di idee non si incamminano anche i nostri dirigenti sportivi certamente o prima o dopo, saremo costretti a rinunciare alle nostre maggiori gare su strada.

La C.S.A. ci pensi, il 1956 sarà per questo nostro Ente il banco di prova delle capacità dei nostri Dirigenti sportivi.

Abbiamo un po' divagato, ma forse è stato necessario ed i lettori ci scusino delle nostre parole dette con grande franchezza.

«Trieste-Opicina» della rinascita è stata quella disputata il 29 giugno, ed alla quale hanno partecipato i migliori piloti italiani.

I Dirigenti dell'A.C. di Trieste si sono dimostrati all'altezza della situazione e di questo deve essere dato atto al presidente del sodalizio triestino cap. Guido Cosulich, un innamorato del nostro sport il quale ha dato tutte le sue forze e le sue energie per la migliore riuscita della manifestazione. Preciso e grande lavoratore il rag. Bruno Varatti direttore dell'A.C. di Trieste, factotum di tutta la manifestazione. Bene il sig. Mario Ferrario direttore di gara, energico come pochi altri. Preciso il servizio di cronometraggio svolto dai sigg. Grillo, Schmitt, Marcovigi e Parrini.

Il comm. Eugenio Chiaradia, commissario sportivo della C.S.A.I., ha diretto da par suo tutta la gara, dimostrando ancora una volta le sue grandi doti sportive. Come sempre all'altezza della situazione l'ing. Valentino Brisighelli, commissario tecnico della C.S.A.I., il quale si è rivelato tecnico perfetto e questo è dovuto alla sua grande esperienza in materia.

Ottantuno sono state le macchine che si sono presentate al via. Al volante di questi bolidi i più quotati piloti italiani, specialisti dell'alta velocità.

Tra le macchine, la Casa Maserati aveva inviato tre sue vetture ufficiali, una tre litri e due di 2.000 cc. Mancava invece ufficialmente la Ferrari, benché vi fossero a Trieste due validi rappresentanti della Casa del cavallino rampante e cioè «Kammauri» e Casarotto. Attorno a questi cinque bolidi modenesi tutta una schiera di vetture potentissime, incominciando dalle Fiat 8V, alle Lancia Gran Turismo, alle Alfa 1.900 cc.

Gran favorito d'obbligo tra i piloti presenti al via il milanese Franco Bordini, il quale al volante della Gordini aveva vinto l'edizione dell'anno precedente e che quest'anno si è presentato sulla linea di partenza con la Maserati 3000 cc. dopo aver fatto segnare nelle prove il miglior tempo assoluto.

Diremo subito che il pronostico formulato alla vigilia è stato rispettato in pieno e che Franco Bordini ha vinto da gran signore facendo fermare i cronometri sul prodigioso tempo di 4'42" e 8 dopo aver viaggiato alla media di Km/h 114,568 e stabilendo in tal modo il nuovo primato della corsa. La sua Maserati si è rivelata ancora una volta vettura dall'ottimo rapporto peso-potenza, dalla grande stabilità e dotata della massima maneggevolezza.

Bordini è stato letteralmente magnifico e si è rivelato in grande forma. Vederlo salire verso Opicina è stato un continuo spettacolo di audacia e nello stesso tempo di forza.

Degno avversario di Bordini l'altro componente dell'equipe Maserati e cioè Gino Valenzano con la due litri della Casa del tridente. Valenzano è stato all'altezza di Bordini ed ha sopperito con il suo coraggio e con il suo stile alla minore potenza della sua vettura. Il suo tempo: 4'49"6 un tempo magnifico sotto ogni punto di vista.

Al terzo posto un'altra Maserati 2000 cc., quella di Attilio Buffa, giunto a circa 10" da Valenzano. Bene anche questo pilota, uno dei più forti scalatori italiani.

I due piloti della Scuderia S. Marco «Kammauri» — pseudonimo sotto il quale si nasconde un forte pilota veneziano — e Casarotto si sono classificati subito dopo i piloti ufficiali di Maserati conquistando rispettivamente la quarta e quinta posizione in classifica generale. Essi erano al volante di Ferrari di 3000 il primo e Mondial il secondo. I loro tempi 5'8"4 e 5'16"8. Una prova questa veramente lusinghiera e di tutto rispetto.

Ferdinando Gatta, ha conquistato la sesta posizione generale con il tempo di 5'21", pilotando una Lancia Aurelia B. 20. Perfetto stilista egli ha lottato da par suo, fornendo una prestazione più che lusinghiera.

Ma altrettanto attesa dal pubblico era la prova dei piloti delle varie classi. Prima categoria a partire la Turismo nella cui classe fino a 750 cc., si è imposto Umberto Filatori con la piccola Dyna Panhard. Il tempo di Filatori 6'49". Filatori e la Dyna Panhard hanno fatto corpo unico, mai denunciando un attimo di incertezza lungo tutto il percorso. Filatori si è così confermato uno dei nostri migliori piloti delle corse di montagna.

Mario Carando si è classificato al secondo posto dopo una bella ed impegnativa prova, mentre la brava Luisa Pozzoli si è piazzata al terzo posto. L'intrepida guidatrice dell'Autieri ha mandato in visibilibio il pubblico e tecnicamente ha fornito una prova magnifica, prova che le ha permesso di



Sta per prendere il «via» Aurelio Somaglino, su Alfa Giulietta, primo della Gran Turismo fino a 1300 CC.



Irresistibile è apparsa la gara di Luigi Zannini, vincitore nella sport 750 cc. al volante della Stanguellini bialbero.

precedere molti piloti del sesso forte. Bene «Valzona», e bravo Bellini, Casarotti e Ragnoli.

Carletto Zimmermann, abbonato alle vittorie nella fino a 1.300 cc., ha dominato con la Fiat 1.100 TV facendo fermare i cronometri sul prestigioso tempo di 6'14"6. Zimmermann è un pilota completo che farà sempre parlare di sé. Ottime le prove di Milanese secondo classificato e di Villotti che si è classificato terzo a 3" da Milanese. Da citare Ferretto, Kerschbaumer, Fravolini e Pizzagalli. L'Alfa Romeo 1900 cc. T.I. di Franco Concaro ha avuto ragione delle consorelle nella oltre 1300, facendo segnare il tempo di 5'50", media 92,571. Buona la prova degli altri classificati Cocconcelli, Paesetti e Giro.

Nella Gran Turismo sino a 1.300 cc. il giovanissimo Aurelio Somaglino, al volante della Giulietta sprint ha fatto il vuoto dietro di sé. Ha sconfitto tutti dominando da gran signore e si è rivelato un campione in erba.

Degne di rispetto le prestazioni di Gorza, Nicosia, Grazioli, Toniolo e Matteucci. Ferdinando Gatta, oltre che sesto assoluto ha anche vinto la oltre 1300 precedendo Dore Leto di Priolo, il quale ha lottato da par suo con la

Fiat 8V Zagato: Paolo Colombo, con una macchina non perfettamente a punto, Pier Paolo Poillucci, il quale risente della lunga inattività alla quale è stato costretto e Fausto Rodenghi.

E' seguita la prova dei bolidi nella cui classe inferiore Luigi Zannini, finalmente al volante di un vero «bolide», la Stanguellini bialbero, ha fatto il vuoto dietro di sé, sfoderando quelle sue grandi doti di campione, dando tutto se stesso e segnando il tempo di 5'36"6. E' stata la sua, una prova stupenda. Bene Tinazzo e Stradaoli.

L'Abarth di Giuseppe Balestra con il tempo di 5'43"2 si è imposta nella fino a 1.1100 cc., precedendo la nuova realizzazione Martes del veronese Tesini, il bravo De Boni ed il valoroso Pozzato.

Bordini, Valenzano e Buffa si sono classificati nell'ordine nella oltre 1100 cc. ma di questi abbiamo già parlato.

Dopo aver commentato la prova di Bordini e compagni ci sembra giusto spendere due parole per i piloti triestini i quali hanno lottato per il campionato sociale. Vincitore di questo è risultato Pier Paolo Poillucci, il quale da ben undici mesi e cioè dopo l'incidente della Dolomiti dell'anno scorso,

non scendeva più in gara. Poillucci è sempre un grande pilota, manca un po' d'allenamento ma certamente nelle prove che seguiranno farà scintille. Enrico Jossipovich, ha fatto una bella gara e così pure Finzi, Alberti, Giro, Missaglia e De Boni.

Testo e foto di MARIN GIANNI

GRUPPO VETTURE DA TURISMO DI SERIE NORMALE

Categoria Turismo

Classe fino a 750 cmc.: 1. Filatori Umberto (Dyna Panhard) 6'49", media Km. 79,217; 2. Carando Mario (Renault) 7'03"4/10; 3. Pozzoli Luisa (Dyna Panhard) 7'08"6; 4. «Valzona» (Renault) 7'25"6; 5. Bellini Vincenzo (Fiat 600) 7'32"4; 6. Casarotti Nino (Fiat 600) 7'40"2; 7. Ragnoli Giacomo (Fiat 600) 7'47"; 8. Bagatin Sergio (Fiat 600) 8'05"4; 9. Ogna Domenico (Fiat 600) 8'10"2.

Classe II oltre 750 fino a 1300 cmc.: 1. Zimmermann Carlo (Fiat 1100 TV) 6'14"6, media km.h. 86,492; 2. Milanese Paolo (Fiat 1100 TV) 6'22"2; 3. Villotti Luigi (Fiat 1100 TV) 6'25"4; 4. Ferretto Giancarlo (Fiat 1100 TV) 6'27"; 5. Kerschbaumer Giovanni (Fiat 1100/103) 6'35"4; 6. Fravolini Delo (Fiat 1100/103)



Attilio Buffa poco prima di lanciarsi col suo Maserati «2 litri» sulle rampe della veloce salita.



La Maserati 2000 di Gino Valenzano che contenderà strenuamente la palma della vittoria al milanese Bordini.

6'35"8; 7. Pizzagalli G.F. (Fiat 1100 TV) 6'39"6; 8. Collavini Girolamo (Fiat 1100 TV) 6'42"6; 9. Grazioli Paolo (Fiat 1100 TV) 6'43"4; 10. Cattelan Pietro (Volkswagen 1100) 6'43"8; 11. Arabbi Pietro (Fiat 1100-103 TV) 6'45"4; 12. Lanzani Rocco (Fiat 1100/103 TV) 6'46"2; 13. Micaglio Giorgio (Fiat 1100/103) 6'51"1; 14. Missaglia Lucio (Fiat 1100/103) 6'53"4; 15. Polotti Emilio (Fiat 1100/103 TV) 7'00"8; 16. Gei Augusto (Fiat 1100-103) 7'26"8; 17. Godina Ottone (L. Appia) 7'31"4.

Classe III oltre 1300 cmc.: 1. Concari Franco (A. Romeo 1900 TI) 5'50", media km.h. 92.571; 2. Cocconcelli Stelio (A. Romeo 1900 TI) 5'54"8; 3. Paesetti Mario (A. Romeo 1900 TI) 6'01"2; 4. Giro Giorgio (A. Romeo 1900) 6'05"8.

GRUPPO VETTURE DI SERIE GRAN TURISMO

Classe fino a 1300 cmc.: 1. Somaglino Aurelio (A. Romeo Giulietta) in 5'53"2, media km.h. 91.732; 2. Gorza Egidio (A. Romeo Giulietta) 5'58"4; 3. Nicosia Eraldo (A. Romeo Giulietta) 6'01"6; 4. Grazioli Bruno (A. Romeo Giul. Sprint) 6'03"8; 5. Toniolo Alberto (Zagato) 6'04"1; 6. Matteucci Raffaello (Fiat Zagato 103 TV) 6'08"2; 7. Poillucci Manlio (A. Romeo Giul. 1300) 6'08"6; 8. Pizzi Ulisse (Fiat Zagato 1100)

6'17"1; 9. Schiavon Toninato Nerone (Fiat 1100/103) 7'16"6.

Classe II oltre 1300 cmc.: 1. Gatta Ferdinando (L. Aurelia B. 20) 5'21", media km.h. 100.934; 2. Leto Di Priolo Dore (Fiat 8 V/Zagato) 5'21"6; 3. Colombo Paolo (Fiat 8 V) 5'25"4; 4. Poillucci Pierpaolo (Fiat 8 V) 5'27"8; 5. Rodighi Fausto (Fiat 8 V) 5'30"4; 6. Guarducci Ottavio (Fiat 8 V) 5'33"2; 7. Jossipovich Erico (Fiat 8 V) 5'41"4; 8. Finzi Adolfo (L. Aurelia 2500 GT) 5'43"4; 9. Alberti Luigi (L. Aurelia GT) 5'47"2.

GRUPPO VETTURE SPORT INTERNAZIONALI

Classe I fino a 750 cmc.: 1. Zannini Luigi (Stanguellini 750) 5'36"6, media km.h. 96.256; 2. Tinazzo Alfredo (Fiat Pasqualin) 6'07"1; 3. Stradaoli Nazzeno (Giannini 750) 6'35"8; 4. XX (Fiat 600) 7'53"8.

Classe II oltre 750 cmc. e fino a 1100 cmc.: 1. Balestra Giuseppe (Abarth 204/A) 5'43"2, media km.h. 94.405; 2. Tesini Danilo (Martes 1100) 6'10"1; 3. De Boni Mario (Cisitalia Sport) 6'35"1; 4. Pozzato Bruno (Fiat 1100 Sport) 6'36"1.

Classe III oltre 1100 cmc.: 1. Bordoni Franco (Maserati 3000) 4'42"8, media

km.h. 114.568; 2. Valenzano Gino (Maserati 2000) 4'49"6; 3. Buffa Attilio (Maserati 2000) 4'59"2; 4. Kamamuri (Ferrari 3000) 5'08"4; 5. Casarotto Gino (Ferrari 500 Mondial) 5'16"8; 6. Lubich Eugenio (L. Aurelia 2500) 5'27"6; 7. Messedaglia Luigi (Porsche 550 Carrera) 5'35"1.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Bordoni Franco (Maserati) 4'42"8, media km.h. 114.568; 2. Valenzano Gino (Maserati) 4'49"6; 3. Buffa Attilio (Maserati) 4'59"2; 4. Kamamuri (Ferrari 3000) 5'08"4; 5. Casarotto Gino (Ferrari 500 Mondial) 5'16"8; 6. Gatta Ferdinando (L. Aurelia B. 20) 5'21"1; 7. Leto di Priolo Dore (Fiat 8 V. Zagato) 5'21"6; 8. Colombo Paolo (Fiat 8 V) 5'25"4; 9. Lubich Eugenio (L. Aurelia 2500) 5'27"6; 10. Poillucci Pierpaolo (Fiat 8 V) 5'27"8; 11. Rodighi Fausto (Fiat 8 V) 5'30"4; 12. Guarducci Ottavio (Fiat 8 V) 5'33"2; 13. Messedaglia Luigi (Porsche 500 Carrera) 5'35"1; 14. Zannini Luigi (Stanguellini 750) 5'36"6; 15. Jossipovich Erico (Fiat 8 V) 5'41"4; 16. Balestra Giuseppe (Abarth 204 A) 5'43"2; 17. Finzi Adolfo (L. Aurelia 2500 GT) 5'43"4; 18. Alberti Luigi (L. Aurelia GT) 5'47"2; 19. Concari Franco (A. Romeo 1900 TI) 5'50"1; 20. Somaglino Aurelio (A. Romeo Giul.) 5'53"2.

BELLUCCI (Maserati 2000) e ROSSI (O.S.C.A. 1100) sono i più veloci sul Circuito di Caserta

Il coraggio e la tenacia degli organizzatori casertani, la cui corsa cadeva proprio all'indomani dei luttuosi incidenti di Le Mans, è stata ripagata dal meraviglioso successo che la stessa ha conseguito sia dal lato tecnico che da quello spettacolare.

Le due competizioni in programma sono state infatti caratterizzate da una lotta veramente entusiasmante che ha permesso prestazioni rilevanti e favorito di conseguenza il crollo dei vecchi records.

Nella prova riservata alle macchine sport di cilindrata non superiore ai 1100 cc. è Placido ad assumere l'iniziativa subito alla partenza. Nella scia della sua Stanguellini non tardano ad insediarsi le Osca di Sani e Rossi e la Stanguellini di Siracusa. Al 14° giro Placido, che mantiene sempre un ritmo sostenutissimo, stabilisce il primato sul giro alla media di Km.h. 132.797. Intanto però si delinea la minaccia della Osca di Rossi che continua accanitamente nel suo fruttuoso inseguimento, che al 24° giro porta la media record sul giro alla velocità di Km.h. 134.840.

Il ricongiungimento sembra ormai cosa fatta e al 28. giro a coronamento di una splendida prestazione Rossi supera Placido e via via consolida la sua posizione. A testimonianza del superbo finale del romano rimane il nuovo giro più veloce da lui compiuto in 2'02"6 al-

la media di Km.h. 135,168 (il circuito misura Km. 4,600).

Siracusa e Brandi che hanno disputato una gara regolare e senza eccessive pretese si classificano staccatissimi al terzo e quarto posto.

Previsto monologo della Maserati nella classe 2000 cc. sport, dove prendono la partenza 12 vetture.

I più lenti sono Perdisa e Bellucci che ben presto distanziano in modo netto il gruppo degli inseguitori composto da Musso, Munaron e Scarlatti. L'azione dei due piloti della Casa del Tridente si fa sempre più travolgente e la media si mantiene continuamente ad un livello elevatissimo; dai boxe intanto si fanno segni di moderare l'andatura, ma tale è l'accanimento della lotta tra i due scatenati maseratisti che i preziosi consigli non vengono minimamente presi in considerazione. Al 13. giro si verifica pertanto il doloroso ritiro del giovane Perdisa la cui macchina ha accusato nettamente lo sforzo.

Rimasto solo Bellucci vola sicuro verso la meritata affermazione. Ma ecco profilarsi verso il termine della competizione la minaccia della Maserati di Giuseppe Musso, che inanellando una serie di giri velocissimi riesce a portarsi pericolosamente nella scia del « leader ».

Il ritorno del campione napoletano è tuttavia formidabile, e dopo aver stabilito il giro più veloce alla media

di km.h. 145,516, conclude trionfalmente la magnifica galoppata.

Da sottolineare oltre alla magnifica prova del romano Musso, ormai inseritosi tra i migliori della specialità, e di Giorgio Scarlatti, la strenua difesa delle Ferrari « Mondial » di Mancini e Munaron, nonché la spericolata corsa della simpaticissima Maria Teresa De Filippis.

Ecco le classifiche:

Classe 1100 (giri 35 pari a Km. 171): 1. Rossi Giuseppe (Osca 1100) 1. ora 13'15"6 alla media di chilometri 131,859; 2. Placido Pasquale (Stanguellini 1100) 1.13'18"4; 3. Siracusa Francesco (Stanguellini 1100) 1.14'51"1; 4. Brandi (Osca 1100) 1.15'24"1; 5. Lenza (id.) 1.14'52"3 a due giri; 7. De Roberto (Stanguellini 1100) 1.14'43"3 a 3 giri; 8. Minutolo (Fiat Minutolo) 1.13'18"7 a 9 giri; 9. Favero (Stanguellini 1100) 1.13'39"4 a 9 giri.

Classe 200 (giri 45 pari a Km. 208): 1. Bellucci Luigi (Maserati 2000) 1 ora 27'47"5 media Km. 141,467; 2. Musso Giuseppe (Maserati 2000) 1.27'53"1; 3. Scarlatti Giorgio (id.) 1.28'51"8; 4. Mangini Ferdinando (Ferrari 2000) 1.29'26"1; 5. Munaron Gino (Ferrari 2000) 1.29'41"6; 6. De Filippis Maria Teresa (Maserati 2000) 1.29'43"3 ad 1 giro; 7. Starabba Gaetano (id.) 1.28'30"3 a 3 giri; 8. Lopez Enzo (id.) 1.30'33"1 a 11 giri; 9. Diaferia Carmine (Ferrari 2000) 1.28'18"2 a 13 giri.

La belga Thirion vittoriosa anche in Sardegna nella "Coppa Corallo,"

« Ed ora vado finalmente a vedere la coppa d'oro » ha detto Gilberte Thirion alla fine della corsa. « Per scaramanzia non avevo osato farlo prima ». D'oro massiccio con un ramo di corallo applicato, era veramente bella la coppa che giustamente premiava la vittoria della simpatica pilota belga.

Fin dal suo primo annuncio la corsa in salita Alghero-



La superiorità della Mercedes 300 SL è stata determinante anche nella « Coppa d'oro del Corallo », disputata sul classico tracciato in salita che va da Alghero a Scala Piccada. Con ciò non vogliamo sminuire i meriti della Belga Gilberte Thirion, qui ritratta accanto alla formidabile macchina tedesca, la cui meravigliosa audacia ha avuto il suo peso nel conseguimento dell'ambita affermazione.

Scala Piccada aveva suscitato un grande interesse fra le conduttrici italiane e straniere; all'uscita del regolamento poi, ed alla vista delle facilitazioni concesse alle partecipanti oltre che del bellissimo programma preparato in occasione del loro soggiorno nell'isola, le iscrizioni giungevano numerose all'Automobile Club di Sassari ed i telegrammi per informazioni sui trasporti e le prenotazioni facevano danzare l'ufficio postale di Sassari che vedeva raddoppiato il suo lavoro.

Tutto è stato preparato con un'ottima organizzazione ed ogni partecipante ha potuto trovare immediatamente i suoi posti prenotati sui piroscafi e godersi la traversata con un

mare liscio ed azzurro. Parlare ora della corsa è cosa ardua; perchè della corsa fanno parte integrante anche le accoglienze calorose e commoventi tributate dappertutto alle concorrenti, il magnifico picnic organizzato dall'Automobile Club di Nuoro a San Leonardo delle sette fonti e naturalmente l'elettrizzante atmosfera, sintomatica in una competizione vissuta e che hanno dato alla « Coppa Corallo » una fisionomia inedita ed entusiasmante.

Se un abile regista si fosse trovato fra le concorrenti avrebbe in una sola settimana girato un film divertente, sentimentale, ardito ed appassionato, un film dalla formula ideale avente quali protagonisti 32 donne che in una sola settimana hanno potuto radunare le migliori emozioni turistiche ed artistiche.

Purtroppo però ci è possibile sovrapporre dei risultati sportivi che sono stati veramente notevoli, e per le medie raggiunte e per i distacchi minimi tra le vetture, segno evidente della combattività che ha caratterizzato la corsa.

Vincitrice assoluta è risultata Gilberte Thirion su Mercedes 300 S.L. La valente belga ha stabilito il record della corsa a 91.603 di media, impegnando, unica fra tutte, meno



Paola Della Chiesa e Anna Maria Peduzzi, pur terminando nella scia dell'irraggiungibile belga, hanno fornito prestazioni brillantissime che confermano le innegabili doti di queste due nostre amazzoni del volante.