

Finalmente anche in Italia

**ENERGOL** BP

il lubrificante raffinato 5 volte

Le alte prestazioni richieste dai motori moderni esigono un olio dalle qualità assolutamente eccezionali.

### ENERGOL

- permette una immediata, perfetta e completa lubrificazione anche alla partenza;
- garantisce una straordinaria aderenza agli organi in movimento, a qualsiasi sforzo e temperatura;
- contribuisce ad un più efficace raffreddamento delle parti calde del motore, **evitando** la formazione di residui carboniosi e l'incollamento delle fasce elastiche;
- protegge **tutte** le superfici metalliche, con le quali viene a contatto, dall'azione corrosiva degli acidi che si formano in seguito al fenomeno della combustione;
- mantiene un lunghissimo periodo di efficienza.

S

### ENERGOL

- FLUIDO** alle basse temperature  
**VISCOSO** alle alte temperature  
**STABILE** a qualsiasi condizione d'impiego



IN VENDITA PRESSO TUTTI I DISTRIBUTORI AGIP



L'Alfa Romeo 1900 TI della coppia Taramazzo-Zambrini si appresta a superare l'ultima prova al Lido di Venezia, che la proclamerà indiscussa vincitrice del Rallye di Venezia. Il Comm. Chiaradia ha abbassato la bandiera dello start dando via libera all'imperiese che ha conquistato, con la collaborazione cronometristica di Marisa Zambrini, una luminosa vittoria assoluta.

## Dopo tre combattute giornate di gara il 1° Rallye del Lido di Venezia vede la vittoria di Taramazzo con l'Alfa Romeo 1900 TI

Do o il circuito del Lido di Venezia, non più iscritto in calendario per ragioni di s'urezza, Venezia ritorna alla ribalta sportiva, organizzando il «1. Rallye Lido di Venezia» il quale si è svolto nei giorni 11/13 giugno.

Bisogna subito dire che il successo vi è stato: un successo schietto ed indiscusso, che ha soddisfatto completamente i 136 equipaggi che si sono cimentati nella prova veneziana.

Dopo il classico «Rallye del Sestriere», l'automobilismo sportivo, non soltanto nazionale, ma internazionale, ha acquistato una nuova gara, la quale certamente diventerà una prova classica che nulla avrà da invidiare alle più anziane e sperimentate consorelle. Il «Rallye del Sestriere» sarà il classico Rallye invernale e quello veneziano, la classica prova regolaristica estiva.

E se quest'anno le macchine partenti

da Riva sono state 136, senza alcuna ombra di dubbio, nelle prossime edizioni il loro numero sarà di gran lunga aumentato, aumento dovuto oltre che alle caratteristiche del Rallye, alla competenza e passione degli organizzatori, anche dal fatto che i due nomi che si sono affiancati per dare all'Italia una prova della massima importanza, e cioè Riva e Venezia, rappresentano turisti amate, un punto di attrazione non soltanto per gli stranieri, ma anche per gli stessi italiani.

E Riva del Garda nella prima giornata di gara, Venezia nella seconda e terza, si sono presentate ai concorrenti nella loro veste migliore, dimenticando per quasi tre giorni le pazzie di questa strana primavera. Infatti il sole non è mancato, ed ha accompagnato tutti i concorrenti anche sulle difficili rampe del Ponale e del Pordoi, tratti impegnativi

e che se il maltempo ci avesse messo il «naso» sarebbero divenuti di ancor maggiore difficoltà.

Ma prima di parlare delle tre giornate di gara, di fare una pacifica analisi del regolamento e di descrivere le forze in campo, ci sembra giusto dire due parole in merito all'organizzazione.

### L'organizzazione

Il Rallye Lido di Venezia, è nato per volontà di pochi animosi, gli amici dell'Automobile Club di Venezia, i quali hanno trovato nella S.A.V.A.T., la società che gestisce il Casinò, chi ha dato loro i mezzi per poter realizzare il grande sogno, sogno che oggi non è più tale essendo diventato realtà.

E, prima di tutti, ci sembra giusto citare il presidente dell'Automobile Club di Venezia, il giovane e dinamico Avv.





Sul percorso del Rallye di Venezia; a sinistra vetture concorrenti alla verifica presso la Spiaggia degli Ulivi a Riva del Garda. A destra, si susseguono le partenze all'attacco del tratto cronometrato sulla erta strada del Ponale. Qui è al via, con la Renault 750, il Dr. Basso, Direttore dell'A. C. di Verona in coppia con Sacchiero.

Dian, il quale ha dato tutto se stesso affinché la «sua» creatura vedesse la luce e raggiungesse quel successo che soltanto il nome di Venezia sa e può dare. Nell'opera creativa e realizzativa gli è stato di grande aiuto il direttore dell'A. C. Venezia, il dott. Dario Roma, il quale è stato il gran «cireneo» della manifestazione. Notti passate al tavolo di lavoro, soltanto lui sa quante, certo però che il successo raggiunto lo ha ripagato dei suoi mille sacrifici. Ed assieme a questi «due grandi» dobbiamo citare gli uomini di «fatica» di questa manifestazione e cioè l'amico Benetello, l'infaticabile dott. Pulese, il dott. Pellerano ed il Dott. Possenti, il quale ultimo è stato il regista dal quale dipendevano i concorrenti per essere alloggiati. E per quanto riguarda quest'ultimo punto, facciamo rilevare agli organizzatori veneziani, che per la prossima edizione le operazioni di alloggiamento debbono essere semplificate, destinando in anticipo i luoghi e gli alberghi di pernottamento, evitando così ingorghi e discussioni.

Se i nomi citati rappresentano i realizzatori della manifestazione, non dobbiamo dimenticare anche i commissari sportivi e tecnici, i quali hanno duramente lavorato. Commissari tecnici e sportivi che rispondevano al nome di Ing. Speluzzi, Brisighelli e Longo; Ing. Usigli, Chiggiato, Collevati e Ferrari.

E ci piace qui far rilevare l'appoggio avuto oltre che dal comune di Venezia e da quello di Riva del Garda, anche dalla Regione Trentino Alto Adige, la quale ha provveduto a disciplinare il traffico sia sul Ponale, sia sul Pordoi, tratti che se così non si avesse fatto sarebbero stati fonte di qualche guaio.

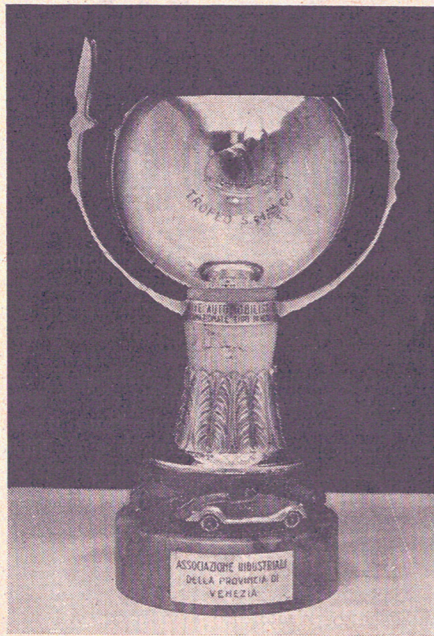
Dopo le considerazioni di ordine generale ed il commento organizzativo, diamo uno sguardo approfondito e critico al regolamento.

### La formula di gara

Inutile qui dire che i concorrenti italiani si sono trovati avvantaggiati rispetto a quelli stranieri; infatti essi hanno potuto provare il percorso più volte,

dividendolo in tratti, preparando le tabelle di marcia così da poter viaggiare con una certa sicurezza. Gli stranieri invece, nella massima parte, hanno dovuto cedere di fronte alla maggiore conoscenza del percorso ed alla migliore preparazione dei loro colleghi italiani. Uno solo di essi ha saputo imporsi parzialmente, dopo una bella e coraggiosa gara.

I giorni di gara erano tre e questo ci sembra un po' troppo anche considerato il fatto che nella prima giornata di gara, la quale consisteva in una marcia di avvicinamento a Riva del Garda durante la quale i concorrenti potevano giungere entro la mezz'ora precedente l'o-



L'artistica preziosa Coppa Challenge biennale «Trofeo San Marco» posta in palio quale trofeo per le rappresentanze di squadra. E' opera degli orafi veneziani su progetto del Prof. Mario Sfriso.

ra teorica di arrivo indicata nella tabella di marcia, non vi era nulla di determinante ai fini della vittoria assoluta. Una prova velocistica, era stata inserita nella prima giornata, ma alla fine si è dimostrata non risolutiva agli effetti della vittoria assoluta.

Questa prova «semi-velocistica» veniva disputata dai concorrenti nel tratto dal Bivio di Virle Tre Ponti a Salò, per un totale di sei chilometri; detto tratto doveva essere compiuto ad una media compresa tra i 30 e i 50 Km/h, a scelta del concorrente.

Il tempo impiegato del concorrente, serviva poi di base per un tratto di percorso dell'itinerario della seconda giornata e precisamente da Canazei al Passo del Pordoi, che i concorrenti dovevano percorrere in un tempo che doveva essere esattamente il doppio di quello impiegato a percorrere i sei chilometri cronometrati della prima giornata. Ed è su questo tratto che si è visto come i concorrenti italiani siano stati avvantaggiati rispetto a quelli stranieri: infatti, gli stranieri, benché fossero stati avvertiti dagli organizzatori delle difficoltà del Pordoi, non ne hanno tenuto conto, credendo di poter marciare con una media alta ed invece sono caduti e «malamente».

Ad ogni modo gli organizzatori possono togliere benissimo questa prima giornata e ridurre il loro Rallye a due sole giornate di gara: si avrà una maggiore affluenza di concorrenti e si avrà una maggiore concentrazione di motivi agonistici, i quali terranno vivo sia lo spirito battagliero dei concorrenti, sia lo interesse degli spettatori.

Nella seconda giornata di gara, oltre al tratto del Pordoi sopracitato, si doveva disputare una prova di velocità in salita, la quale rappresentava una «gara nella gara» sul tratto Riva del Garda-Molina di Ledro e cioè il Ponale. Detta strada era nelle migliori condizioni, dal fondo magnifico ed ha soddisfatto tutti i concorrenti, i quali si sono gettati allo sbaraglio con grande bravura. Il

tempo impiegato a compiere la salita del Ponale dava luogo a delle penalizzazioni, secondo la formula:

$$P = \frac{T \times M}{1.000} + K$$

dove P sono i punti di penalizzazione; T il tempo impiegato in secondi interi; M la media prevista per la categoria e classe e K il coefficiente variabile da categoria a categoria. Il rimanente percorso era da compiersi regolarmente alla media prestabilita, variabile da classe a classe, e presentava di tanto in tanto vari controlli a timbro. E qui ci sembra giusto far notare agli amici organizzatori, che i controlli, lungo il percorso, non debbono essere tutti a timbro, ma la massima parte volanti, ed in special modo quello di Canazei, onde evitare discussioni ed il sospetto da parte del concorrente che il tempo segnato dal commissario preposto a tale lavoro, sia segnato in modo da favorire la marcia di qualche avversario. Infatti il commissario ha la possibilità di leggere l'ora teorica di passaggio sul libretto di marcia e può agire favorendo il pilota. Evitato il controllo a timbro, ogni discussione è tolta e nessun commento poco favorevole può avere più luogo.

Giunti i concorrenti a Venezia e raggruppati i primi dieci di ogni classe a Lido, durante la terza giornata veniva disputata sul lungomare G. Marconi, una prova complementare di velocità, con partenza da fermo a velocità libera. Come era nelle previsioni, questa prova non ha fatto variare la classifica redatta in base alle prove precedenti, dimostrando così come tale prova non avesse altro scopo se non quello turistico e cioè di richiamare al Lido di Venezia, il maggior numero di concorrenti il che era implicitamente alla base di tutta la manifestazione.

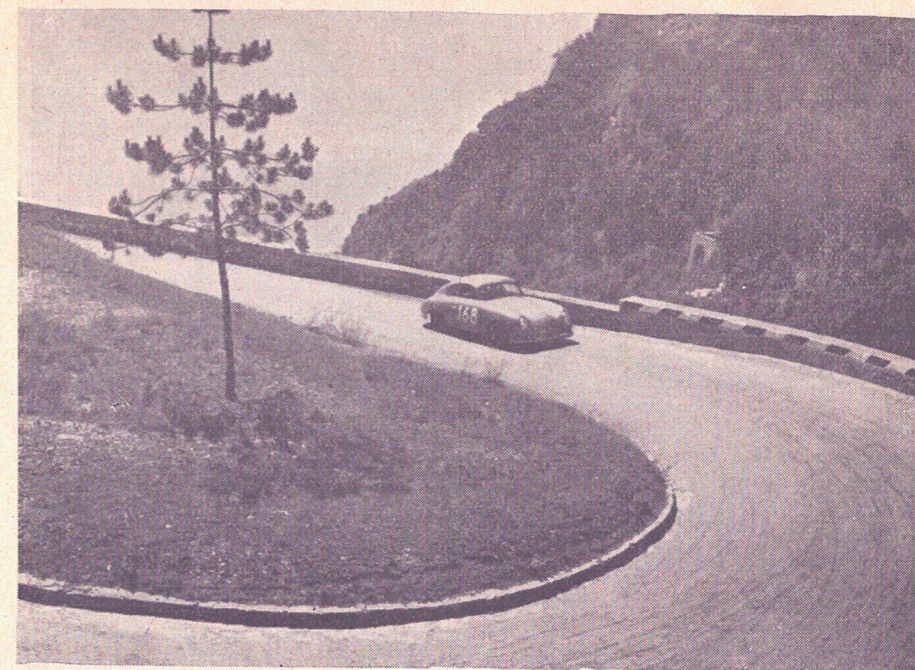
Riassumendo: il regolamento a nostro avviso si è dimostrato azzeccato e perfetto sostanzialmente in ogni punto. Gli organizzatori debbono fare in modo di riunire tutte le prove delle tre giornate in due soli giorni di gara, onde rendere possibile una maggiore affluenza di sportivi.

### Risultati tecnici e... «grane»

Alla manifestazione veneziana erano ammesse tre categorie, per un totale di otto classi. Categorie e classi erano così divise:

La prima categoria era quella delle vetture di serie normali da turismo divisa nelle classi sino a 750 cc., da 750 a 1.600 c.c., oltre 1.600 cc. Nella seconda categoria erano state incluse le vetture di serie da gran turismo e da turismo di serie speciali divise nelle classi fino a 750 c.c., da oltre 750 a 1.300 c.c., oltre 1.300 c.c. Terza ed ultima categoria, quella delle vetture sport, comprendeva due sole classi, fino a 1.500 c.c. ed oltre 1.500 c.c.

La classe nella quale si è registrata la massima affluenza è stata la classe da 750 cc. a 1.600 cc. della categoria vetture di serie normali da turismo, nella quale sono partiti da Riva del Garda ben quarantuno concorrenti, tutti al vo-



La Porsche di Giuseppe Mingozzi sui pittoreschi tornanti del Ponale cui fan da sfondo le azzurre acque del Benaco

lante di Fiat 103 normali o T. V. In questa classe si sono avute molte discussioni, discussioni che hanno portato al Lido di Venezia ad una, vorremmo dire «generale», verifica tecnica. Basti pensare che sono state verificate ben ventiquattro vetture delle quali la massima parte appartenevano appunto alla turismo normale. Nella massima parte le vetture non sono state trovate a posto, il che depone sfavorevolmente per questa classe la quale ha già fatto il suo tempo. Tutti sappiamo che vetture perfettamente normali al giorno d'oggi non ne esistono e quindi a nostro avviso sembra logico che detta categoria venga soppressa onde evitare costose, «disgustose» verifiche le quali non portano ad altro che a risentimenti, a noie tecniche a reclami, che depongono sfa-

vorevolmente per questo nostro sport.

Desideriamo qui far notare, prima di parlare di un'altra cosa che ci ha colpiti, come alla partenza da Riva nella seconda giornata, sia stata ammessa al via una T. V., della quale il suo conduttore aveva apertamente denunciato e sottoscritto modifiche tecniche tali da escluderla senz'altro dalla partenza, invece inspiegabilmente (si dice che il concorrente avesse promesso di fare una passeggiata turistica, quasi un «fuori gara») è stato dato il via regolarmente al concorrente incriminato, il quale avendo segnato il miglior tempo nel tratto del Ponale della sua classe, al Lido di Venezia, essendo stato regolarmente classificato, anche nella prova sul Lungomare, vantava i diritti «economici» del suo primo posto in classifica parziale della ve-



Il trentino Camillo Fambri è stato con la Alfa Romeo TI uno dei più attivi protagonisti del Rallye Lido di Venezia ed ha finita la gara con un brillantissimo secondo assoluto. Lo ha accompagnato Carlo Foradori e qui vediamo la coppia mentre sta per scattare sulla base del Lido.



loità. Reclami di altri concorrenti, voci e parole un po' grosse e solo all'ultimo momento è stato tolto dalla classifica, tanto che i quotidiani sportivi del lunedì lo hanno citato ancora come vincitore parziale.

A nostro avviso, ci sembra che questo modo di fare un po' troppo leggero, non de on e troppo favorevolmente sulla serietà dei commissari, i quali avrebbero dovuto usare la mano forte, togliendo il concorrente incriminato dalla lista dei partenti an ora da Riva del Garda.

L'altro fatto preannuncia o, e che sinceramente a nostro avviso non ha riscosso nella cronaca sportiva è l'ammissione al ritiro dei premi con conseguenti onori sia morali che materiali di tutti i concorrenti, non tenendo conto delle decisioni dei commissari tecnici. Infatti tutti i concorrenti sono stati inclusi nella classifica generale ed ai vincitori sono stati consegnati subito i premi sia per quanto riguarda le Coppe, sia gli oggetti di varia natura, sia i premi in denaro.

Non è nostro desiderio interferire minimamente nell'operato dei preposti all'assegnazione dei premi, ma certo che la cosa non ci è sembrata condotta troppo bene.

Quello che è di certo, e che noi abbiamo più volte fatto rilevare anche sulle pagine di questa rivista, è la necessità di prendere una decisione forte nei riguardi della Categoria Turismo, di serie normali, nella quale avvengono i massimi « trucchi », ragion per cui è necessario sopprimerla o prendere quelle decisioni le quali proteggano l'onestà dei regolari. Le discussioni termineranno una buona volta e lo sport, la « purezza » dello sport, sarà salvaguardata.

### Le marche in gara

Se l'industria italiana e straniera non è scesa ufficialmente in gara, si può dire senz'altro che tutta la produzione italiana era rappresentata. A questa produzione italiana, deve essere affiancata quella straniera, specialmente per quanto ri-



Il Trofeo San Marco è stato assegnato alla Scuderia Sant Ambroeus e ne vediamo qui la consegna da parte della gentile Signora Dian, consorte del Presidente dell'A. C. di Venezia, ad un rappresentante della gloriosa Scuderia milanese

guarda le Dyna Panhard, le Porsche e le Renault.

Le vetture che hanno dimostrato una indiscussa superiorità sia per quanto riguarda la velocità, sia nei tratti di regolarità sono state le Alfa Romeo 1900 normali o T. I. le quali hanno per questo genere conquistato i primi tre posti assoluti. Le Alfa Romeo, si sono dimostrate tagliate per questo genere di gara, nella quale bisognava possedere qualità ottime di tenuta e di velocità. Il concorrente doveva disporre di una macchina pronta nella ripresa, sicura nella frenata, dallo spunto veloce e dall'ottimo sistema frenante. Le Alfa Romeo 1900 avevano tu to questo, ed alla fine hanno sopraffatto tutti. Ma se la loro è stata una prova superlativa nei tratti di regola-

rità, lo stesso elogio bisogna loro rivolgere anche per quanto riguarda i tratti di velocità, anche se il primo posto assoluto è stato appannaggio di una vettura di marca rivale.

Le Fiat 1.100 normali e T. V., hanno conquistato il quarto, quinto, settimo e nono posto, confermando an ora una volta le loro magnifiche qualità. La Fiat 1100 è la vettura media più riuscita, dalle magnifiche doti sportive, la quale può benissimo dare del filo da torere a vetture di ben più potente cilindrata.

Le Lancia Aurelia, si sono dimostrate velocissime, tanto da conquistare il primo posto assoluto nel tratto velocistico, ma si sono fatte poi superare nei tratti da compiersi in regolarità. Questo fatto indubbiamente dovuto alla qualità dei piloti, i quali erano dei velocisti e non dei regolari: e un velocista mal si adatta a fare della regolarità.

Le prove delle Lancia Appia, delle Dyna Panhard, delle Porsche, delle Renault sono state regolari od un tantino al di sotto; la colpa può essere anche ascritta alla sfortuna ed alle disavventure che hanno colpito i loro conduttori.

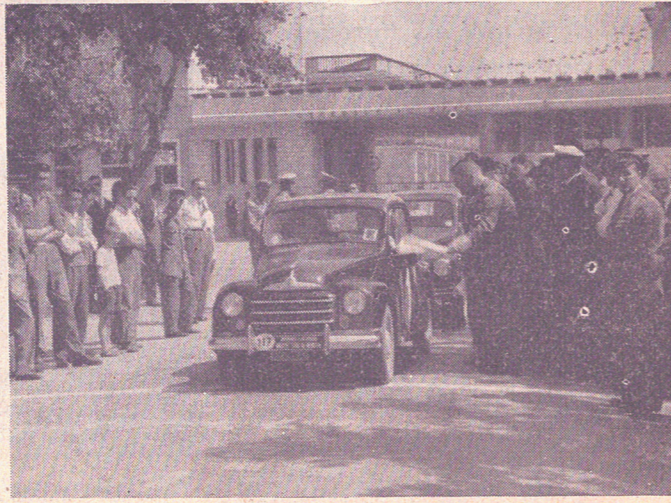
Ed ora dopo queste considerazioni, ci sembra ovvio spendere alcune parole sui protagonisti.

### I vincitori

Vincitore assoluto con indiscussa superiorità della prova è stato Gigi Taramazzo, il quale con questa sua vittoria in campo internazionale, si è assiso, e con diritto, nel ristretto Olimpo dei campioni. Però se Taramazzo è stato un abile pilota, ed ha saputo condurre meravigliosamente la sua veloce Alfa Romeo, non dobbiamo dimenticare il nome di chi gli fu compagna di gara, di chi ha regolato la sua marcia sul filo della lancetta del decimo secondo. Vogliamo alludere alla precisa partner signorina Zambrini, la quale si è rivelata una vera « macchina calcolatrice ». La signorina Zambrini, ha frenato, l'esuberanza di Taramazzo, non curandosi delle vittorie parziali, ma guardando alla vittoria assoluta.



Alla partenza per la prova di velocità al Lido di Venezia: a sinistra Silvio Coletti vittorioso nella 1100 normale e settimo assoluto con la Fiat 1100-103. A destra Giuseppe Grisaffi e Luigi Storchino con la Fiat 500-C vincitori nella 750 Turismo e quattordicesimi assoluti.



I punti di penalizzazione della coppia Taramazzo-Zambrini sono stati 2.606, il che dimostra il loro impegno e la loro magnifica condotta di gara.

Al secondo posto, con punti di penalizzazione 22.656, si è classificato Camillo Fambri, del quale abbiamo scoperto insospettite doti di regolarista. Conoscevamo l'amico Fambri, quale grande « scalatore », vincitore di moltissime prove in salita, ma non sapevamo che nel suo polso si nascondessero delle doti tali da farlo considerare come una sicura promessa anche nel campo della regolarità. Fambri ha condotto la gara con sicurezza, pilotando la sua Alfa Romeo 1900 T. I., mai denunciando un attimo di debolezza, sempre pronto, sempre cronometrico. Nel tratto del Ponale è stato danneggiato dal dover superare due sette partite prima di lui, macchine che molto meno veloci della sua, non hanno potuto dargli subito il passo, facendogli perdere così alcuni preziosi secondi. E di questo fatto gli organizzatori, debbono tenerne conto nelle prossime edizioni, onde evitare dei sorpassi, su strada come quella del Ponale, le quali data la loro non vasta careggiata, non permettono, alle vetture più potenti di condurre in continuità la loro azione. In conclusione Fambri è stato magnifico ed ora che ha imparato la strada per potersi imporre nella regolarità, speriamo che egli diventi pure specialista di questo ramo dell'automobilismo sportivo.

Come abbiamo detto nel commento alla prova delle vetture, un'altra Alfa Romeo si è classificata onorevolmente conquistando il terzo posto assoluto e cioè quella pilotata da Athos Locatelli, il quale ha totalizzato 23.424 punti di penalizzazione. Gli è stato compagno di gara, aiutandolo in modo egregio Bruno Martignoni, il quale ha regolato la marcia di Locatelli, permettendogli così di raggiungere questa affermazione.

Al quarto e quinto posto assoluto troviamo due Fiat 1.100, delle quali la prima è una T. V. e l'altra una 103 normale. I piloti di queste due macchine Brazzoli e Costa hanno saputo imporsi grazie alle loro doti spiccate di regolaristi.

Giancarlo Valerio, al volante di una Alfa Romeo 1900, dopo una gara entusiasmante si è classificato sesto assoluto, precedendo Silvio Coletti, che conquistando il settimo posto assoluto ha confermato la bella impressione che avevamo avuto nella Coppa del Piave da lui vinta con sicura superiorità.

La signora Anna Maria Milani, la quale si è alternata nella guida con il compagno di gara Piero Carini, ha totalizzato 25.350 punti di penalizzazione. La coppia milanese, ha dato del filo da torcere ai più quotati avversari, dimostrando ancora una volta le sue magnifiche doti sia di regolarità sia di velocità. La signora Milani, avrebbe benissimo potuto battere anche per la Coppa delle Dame, ma nei tratti in salita ha creduto bene di fidarsi della maggiore esperienza del suo esperto compagno.

Se la signora Milani appare prima fra gli equipaggi femminili, nella classifica assoluta chi ha conquistato il primo posto nella classifica delle signore ed il



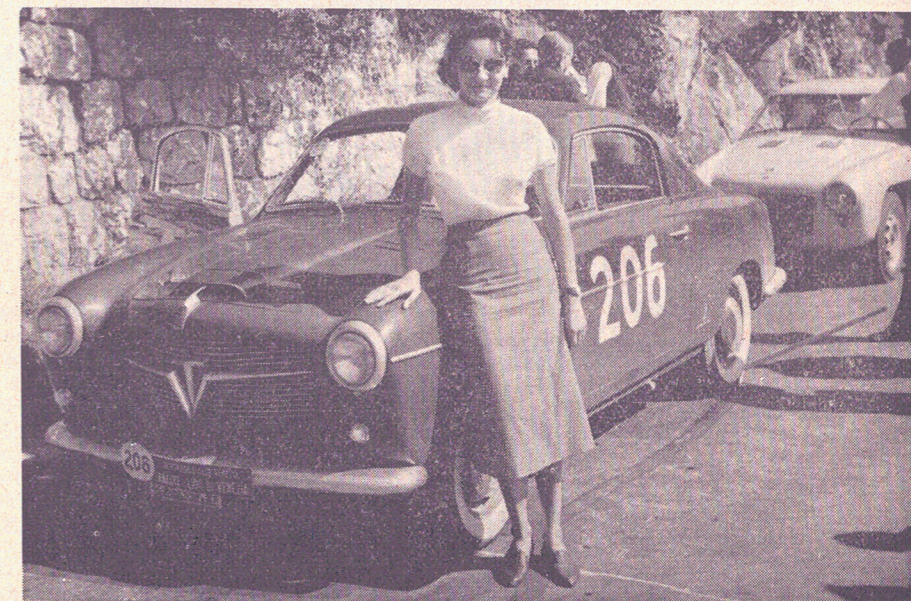
All'attacco del Ponale ecco la gentil signora Anna Maria Milani con la Alfa Romeo TI. Le è stato compagno d'avventura e consigliere Piero Carini e la loro prova si è conclusa col quarto posto in classifica particolare e l'ottavo nell'assoluta.

nono posto in classifica assoluta è stata la signorina Luisa Rezzonico, la quale si è fatta applaudire lungo tutto il percorso dalla folla, che ne ha ammirato il suo calmo e redditizio stile di guida. Il nono posto della signorina Rezzonico è più che onorevole, basti pensare che dietro a lei vi sono dei nomi di notevole levatura.

Confusi fra gli altri classificati troviamo nomi come quello di Eugenio Lubich, che se ha dimostrato indubbie doti di scalatore e velocista nei tratti in salita o sul Lungomare, non ha saputo mantenere tale suo predominio nei tratti di regolarità, dove si è un po' fatto prendere la mano dalla sua Lancia Aurelia; altro

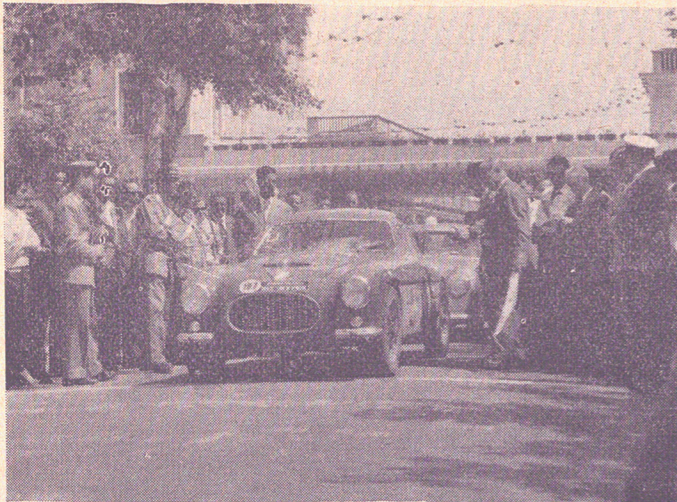
nome quello Simontacchi dal quale ci attendevamo qualche cosa di più e quello di Dore Leto di Priolo, che al volante della Fiat 8 V., è stato tradito da una eccessivamente ottimistica informazione circa lo stato della strada del Pordoi e da un errore di lettura del cronometro da parte del suo secondo.

Come abbiamo fatto notare nel commento critico al regolamento, il « 1. Rallye Lido di Venezia » comprendeva oltre che le prove di regolarità vere e proprie anche delle prove a velocità libera, le quali alla fin dei conti non si sono mostrate determinanti per la vittoria assoluta. Cioè il carattere del Rallye non è stato travisato, dimostrando come in u-

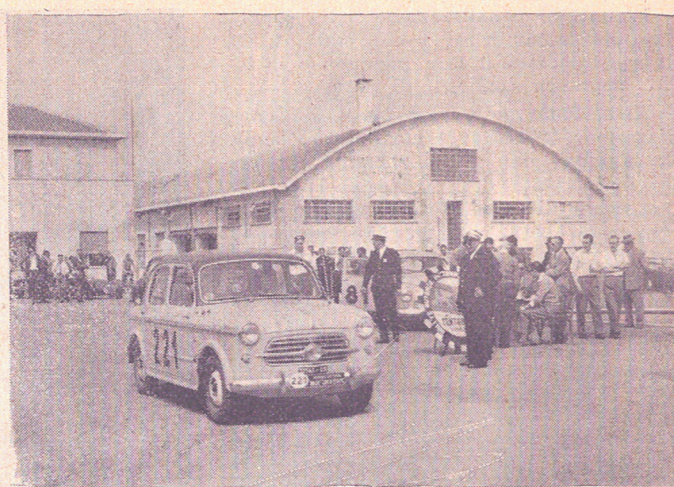


Brillantissima come sempre la Signorina Luisa Rezzonico che ha portato la elegante Fiat 1100-Pininfarina alla vittoria nello speciale gruppo signore oltre che al nono posto assoluto. Non appare qui certo emozionata la valorosa pilota anche se la sua vettura è ormai allineata per la partenza sulla aspra via del Ponale. Alle sue spalle scorgiamo anche Adriano Fusar Poli che ha portato la sua Fiat Zagato ad una bella affermazione.





A sinistra Dore Leto di Priolo con Besana miravano al successo con la Fiat 8-V ma un disgraziato errore di lettura del cronometro mandava all'aria tutta la loro veloce rincorsa. A destra il posto di controllo al Piazzale Roma. E' in arrivo Lucillo Brazzoli vincitore con la Fiat 1100 TV del gruppo II e quarto assoluto



na gara del genere non è tanto il fattore macchina che permette la vittoria assoluta, quanto il fattore uomo; cioè è l'individuo che oltre alle doti di regolarità deve possedere il «manico».

«Rallye Lido di Venezia» possiede delle gare nella gara, e quindi ci sembra opportuno di commentare brevemente le prestazioni dei piloti in queste gare particolari.

#### Le prove a velocità libera

Il primo posto assoluto è stato appannaggio del trentino Eugenio Lubich, il quale sulle rampe del Ponale ha fatto segnare ai cronometri il bel tempo di 8'27".

Al secondo posto assoluto si è classificata la 8 V di Leto di Priolo, il quale sulle rampe del Ponale ha dato dimostrazione delle sue doti di veloce scalatore.

Superlativa la prova di Taramazzo e di Fambri, i quali si sono trovati distanziati alla fine del Ponale di soli 1" 1/5. Certamente Fambri avrebbe potuto segnare un tempo migliore, se il superamento di due Isette non gli avesse fatto perdere secondi preziosi.

Nelle singole classi nell'ordine si sono imposti Cazon, Brazzoli, Taramazzo, Lubich, Baussj, Rezzonico, Tinarelli, Gela'ti, dopo lotte entusiasmanti ed avvincenti.

Un'ultima parola in merito al comportamento delle Isette: sono state superiori ad ogni elogio giungendo compatte all'arrivo. Le cinque Isette, erano pilotate da quattro gentili signore e cioè Crespi, Viori, Banfi, Augusti e da un pilota maschile, e lungo tutto il percorso sono state molto applaudite ed hanno dato chiara dimostrazione delle loro doti di tenuta e di solidità.

#### Conclusione

Come ogni buon romanzo anche la nostra cronaca termina con la «conclusione» costituita in questo caso dal signorile rinfresco, offerto nelle sale della Perla al Casinò di Venezia e culminato con

la distribuzione dei premi tra cui la preziosa Coppa Challenge biennale «Trofeo San Marco», opera degli orafi veneziani, su progetto del prof. Mario Sfriso che è andata alla Scud. S. Ambroeus. E poi danze, nelle quali si sono lanciati

vincitori e vinti, tutti però accomunati dalla stessa gioia, gioia ispirata dalle grandi e indimenticabili giornate, realizzate per volontà degli amici dell'Automobile Club di Venezia.

GIANNI MARIN

## Le impressioni della coéquipier del vincitore assoluto

Vorremmo sapere come hanno fatto gli organizzatori del Rallye Lido di Venezia, oltre ad organizzare perfettamente i vari servizi di cronometraggio, alloggio, ecc. a convincere il sole a brillare su tutta la manifestazione. E forse era venuto proprio lì per noi poiché nelle altre regioni d'Italia il cielo ha continuato imperturbato a versare secchi d'acqua sui poveri mortali. Ad ogni modo ci sono riusciti benissimo come, in tutto il resto. La formula adottata per spiegare le classifiche era ottima. Velocità e regolarità abbinate costituivano un binomio perfetto, binomio che però avrebbe potuto essere sciupato se il servizio di cronometraggio, come purtroppo in molti altri Rallye con passaggi al secondo, avesse avuto delle deficienze. Il timore di molti è risultato infondato; il potersi recare a regolare il cronometro sul traguardo (arresto delle vetture a 500 mt.) e la sincronizzazione dei cronometristi ufficiali negli unici controlli dove non era possibile recarsi (Pordoi per regolamento e Cortina per mancanza di tempo) hanno fatto sì che le classifiche fossero frutto di abilità e non di fortuna.

Ci auguriamo che la formula di questo Rallye venga adottata anche per altri demolendo per sempre la diceria che le gare di regolarità siano come il gioco d'azzardo, il vincere ed il perdere sarebbero frutto solamente del caso e della precisione o meno dei cronometri.

Ma torniamo al Rallye di Venezia, a questo Rallye che ci ha portati dalle varie città di partenza al lago e dal lago alla montagna per trasportare poi nella più caratteristica città del mondo. Abbiamo avuto una mezza tappa a Salsomaggiore con un servizio di buffet freddo accuratamente preparato con quello splendido scenario che è la piscina delle Terme. Diciamo la verità che la piscina ha fatto un po' da Circe cercando di convincere i concorrenti a tuffarsi nelle sue azzurre acque ma ciò nonostante esse fossero veramente invitanti, non ha impedito a nessuno di riprendere la marcia verso una delle più belle strade d'Italia, la Gardesana.

Alla sera, giunti a Riva, si sono viste le cose più strane. Durante una divertente festa danzante sul lungolago, fra le ballerine che per l'occasione avevano abbandonato i calzoni da pilota per aerei per romantici abiti, si sono visti circolare signori che, cronometro alla mano, discutevano — visti i tempi di passaggio dei sei chilometri cronometrati — in quanto tempo avrebbero potuto superare il Pordoi. «Ce la faccio ai 48 di media?». «Ma tu sei matto!.. i 36 ci vogliono!»... e così via finché un languido tango non li distraeva e li trascinava sulle ali della sua musica verso un mondo dove cronometri e medie ancora dovevano essere inventati. Abbiamo infine visto arrivare buon ultimo un robusto ragazzone la cui giacca mostrava manifesti segni di minio.

Come mai?... mah! Qualche cantoniere che avrà trovato i paracarri della strada del Tonale artisticamente segnati da rossi GM e TM avrà pensato a qualche ragazzino dispettoso; invece no, era proprio lui, il ballerino ritardatario che si era segnato le curve dove poteva entrare velocemente, e questo col favore delle tenebre.

Potremmo parlare ora della corsa in salita in Val di Ledro, di quella strada difficiletta e pericolosa che così, come prima colazione, i concorrenti hanno dovuto affrontare partendo da Riva. Non sapremmo cosa dire, forse solamente che, disperatamente puntellati i piedi sul fondo della vettura, cronometro stretto in mano, borsetta sotto il braccio e tabelle, carte geografiche ecc. che cercavano di sfuggirci, abbiamo visto arrivare quasi inatteso il traguardo. Che in una formidabile sbandita abbiamo calcolato velocissimi, a seconda se era l'azzurro lago sottostante o la minacciosa montagna sulla destra verso cui puntava il muso della macchina se era il salvagente oppure il casco che ci conveniva infilare.

Giusto premio alla corsa terminata, ecco che ci fu regalata una bella passeggiata attraverso la Val di Ledro, Storo, Tione, Trento, Ora, Cavalese e Canazei. A proposito tra Ora e Canazei abbiamo ammirato quattro Alfette che, a perfetta e sincera distanza l'una dall'altra hanno fatto una gitarella a passo turistico sui 120-130 divertendosi un mondo. Peccato che non si sia potuto prendere un filmetto, sarebbe stato interessante, le macchine e la natura circostante l'avrebbero ben meritato.

A Canazei aperitivo, o forse direi meglio digestivo, con quei 12 chilometri sul Pordoi di regolarità-velocità. Le discussioni della sera prima hanno avuto il loro epilogo. Chi ha scelto i 50 ha ritardato e chi i 30 anticipato. Nel giusto mezzo ancora una volta la vittoria.

A proposito, lo sapete che un bravo coéquipier deve aver fatto pure dell'atletica leggera? Per forza, per regolare il cronometro deve farsi il suo buon chilometro, fra andata e ritorno, ad ogni controllo.

E finalmente Venezia! Ultimo controllo, passeggiata sul vaporetto fino al Lido ed alla sera, puntata al Casinò per vedere i primi risultati. E qui le prime emozioni. Saremo primi o no? Inutilmente cerchiamo di indagare, impenetrabili più dell'impenetrabile Sfinge, i Commissari non si sbottonano. Sorridono, ci dicono di andare a dormire tranquilli ma... niente! Pazienza, i piloti se ne tornano ai loro alberghi pieni di sonno e di speranza. E proprio nell'albergo le ultime ansie. «E se domattina non mi svegliano per tempo?». Va bene che la prova supplementare non conta nella classifica ma, per mancata presentazione ci sono 30 punti di penalità. E se qualcuno aveva detto sprezzante al suo cronometro «sei una sveglia» fu la riabilitazione di quest'ultimo. Furono messe bene in vista, teneramente caricate ed accarezzate ogni tanto da ansiosi sguardi.

Dopo la prova di accelerazione mac-



Vera anima del Rallye Lido di Venezia è stato il Dottor Dario Roma, Direttore di quello A. C. Lo vediamo qui alle prese con due gentili pilote e si può esser certi che egli saprà calmare la loro ansia e rassicurarle. (Fotografie Marin, Speed Photo, Bietel, Ferruzzi, La Perla)

chine in parco chiuso e... «finalmente — direte voi — il sospirato bagno nelle acque dell'amarissimo». Nemmeno per idea. Agli onori gli oneri ed i meglio classificati passano la domenica pomeriggio in un garage mentre l'inflessibile ing. Speluzzi controlla che le macchine corrispondano veramente a quan-



Dopo la fatica gli onori. Marisa Zambrini che ha mirabilmente collaborato coi suoi cronometri alla conquista della vittoria assoluta da parte di Gigi Taramazzo, viene congratulata nel corso della premiazione dal Presidente dell'A. C. Venezia Avv. Dian.

to dichiarato. Cilindrata, coppa olio, testa, valvole, tutto viene sottoposto a dura verifica e, mentre il cuore piange alla vista delle viscere della nostra Alfetta sparse su un tavolino fra le bottigliette di birra, il sole che compie sempre più il suo dovere battendo ferocemente sulle teste sprovviste di casco, ci fa sempre più rimpiangere le chiare, fresche e... salate acque adriatiche. Unico sollievo l'immagine del signor Buonaventura che, bassotto alle calcegne, ci porge il fatidico «un milione» che tanto ci aveva divertito nella nostra infanzia. Aggiungiamo ancora una brillante serata di premiazione alla «Perla» del Casinò ed avremo così completato questo simpatico, sportivo e divertente Quadro che, incorniciato dalla splendida natura italiana, è stato il Rallye del Lido di Venezia.

MARISA ZAMBRINI

## Le classifiche ufficiali

### CLASSIFICA GENERALE ASSOLUTA

1. Taramazzo Gigi, Alfa R. 1900, p. 22.608;
2. Fambri Camillo, Alfa R. 1900 T. I. p. 22.656;
3. Locatelli Athos, Alfa R. 1900 T.I. p. 23.424;
4. Brazzoli Lucillo Fiat 1100 TV 23.940;
5. Costa Giovanni Piero Fiat 1100, 24.705;
6. Valerio Giancarlo, Alfa R. 1900 25.144;
7. Coletti Silvio, Fiat 1100 25.290;
8. Milani Annamaria Alfa R. 1900, 25.350;
9. Rezzonico Luisa, Fiat 1100, 25.528;
10. Merlo Fortunato, Lancia Appia, 25.605;
11. Westerholt Egon, Porsche, 26.200;
12. Cazon Jean, Dyna Panhard, 25.240;
13. Fusar Poli Adriano, Fiat 1100, 26.776;
14. Grisafi Giuseppe, Fiat 500 C, 27.108;
15. Duse Masin Bernardi, Lancia Aurelia, 27.256;
16. Sorrentino Mario Fiat 500 C, 27.880;
17. Scagliarini Pio,



Alfa Romeo 1900, 28.140; 18. Simontacchi Franco Alfa Romeo 1900, 28.260; 19. Lubich Eugenio, Lancia Aurelia, 28.850; 20. Giudici Paolo, Porsche, 29.112; 21. Gelatti Leonello, Lancia Aurelia, 29.200; 22. Giuti Renato, Fiat 1100/E, 29.475; 23. Cordini Bruno, Fiat 1400, 29.540; 24. Cremonese Mario, Fiat 1100 TV, 29.545; 25. Ciffarelli Giovanni, Fiat 1100, 29.728; 26. Del Pra Giorgio, Fiat TV, 29.756; 27. Cosuli h Giovanni, Fiat 1100 TV, 29.885; 28. Gualco Francesco, Fiat 500 C, 30.158; 29. De Milano Vincenzo, Fiat 500 C, 30.586; 30. Facchinetti Mario, Fiat 1100, 30.920; 31. Demcenko Jetta, Fiat 1100 TV, 31.005; 32. Rosotti Francesco, Fiat 500 C, 31.320; 33. Marazzi Goffreda, Fiat 1100, 31.795; 34. Rocco Enrico, Fiat 1100, 32.312; 35. Rondanini Gianni, Lancia Appia, 32.390; 36. Vielli Nino, Fiat 500 C, 32.960; 37. Businco Paolo, Fiat 1100, 34.108; 38. Cerrone Giuseppe, Fiat 1490, 34.545; 39. Basso Ernesto, Renault, 34.540; 40. Vitali Elio, Fiat 1100 TV, 34.570; 41. Soeli Guido, Alfa Romeo 1900, 34.604; 42. Mahtori Antonio, Alfa Romeo 1900, 35.976; 43. Cussini Lanzo, Fiat 1400, 36.760; 44. Marini Lucio, Fiat 1100, 37.215; 45. Bellini Vincenzo, Fiat 500 C, 38.480; 46. Panzeri Eliana, Fiat 500 C, 40.720; 47. Dell'Amo Wando, Fiat 500 C, 40.840; 48. Lombardi Giuseppe, Fiat 1100, 41.270; 49. Falkenhausen Alex, B.M.W., 45.700; 50. Genovese Giorgio, Lancia Appia, 46.448; 51. Lizier Giulio, Alfa Romeo 1900, 46.472; 52. Crespi Angelo, Alfa Romeo 1900, 48.080; 53. Avogadro Azzolino, Fiat 500 C, 49.600; 54. Sainati Leone, Fiat 500 C, 49.680; 55. Von Loesh Karl, D.K.W., 49.855; 56. Giambertone Marcello, Fiat 1100, 55.120; 57. Cappello Domenico, Lancia Appia, 55.400; 58. Colantonio Armando, Fiat 1100 TV, 59.615; 59. Mazzei Velio, Fiat 500 C, 60.440; 60. De Paoli Arrigo, Lancia Aurelia, 60.520; 61. Zaia Mario, Fiat 1100 TV, 64.200; 62. Girolodi Vitale, Fiat 1100/E, 64.485; 63. Dotta Giorgio, Fiat 1100, 64.720; 64. Toffolo Giulio, Alfa Romeo 1900, 65.304; 65. Leto di Priolo, Fiat 8/V, 66.400; 66. Tonini Marco, Lancia Aurelia, 69.300; 67. Angelini, Fiat 500 C, 72.760; 68. Manrin Mario, Fiat 1100, 73.510; 69. Calcagno Giacomo, Fiat 500 C, 79.152; 70. Montorsi Ermanno, Alfa Romeo 1900, 79.484; 71. Colombi Mario, Fiat 1100 Zagato, 80.026; 72. Largaiolli Cesare, Fiat 1100-TV, 8.410; 73. Marnicardi Renzo, Fiat 1100, 88.190; 74. Della Beffa Alberto, Alfa Romeo 1900, 103.600; 75. Inzirillo Salvatore, Lancia Appia, 106.440; 76. Negretti Mario, Fiat 1400, 112.174; 77. Rossi Gaetano, Fiat 1400, 112.590; 78. Barozzi Oreste, Lancia Aurelia, 126.500; 79. Farina'i Francesco, Fiat

1100, 128.710; 80. Mignozzi Giuseppe, Porsche, 128.800; 81. Milesi Alessandro, Fiat 1100, 132.860; 82. Gunther Hans John Fiat 1100, 137.900; 83. Orefice Sergio, Fiat 500 C, 136.240; 84. De Paolo Enzo Alfa R. 150.648; 85. Sutti Antonio Alfa Romeo 1900, 155.660; 86. Preti Aldo Fiat 500 C, 156.504; 87. Fanozzi Franco, Fiat 1100, 166.255; 88. Pravettoni Rinaldo, Moretti 750, 168.560; 89. Baussi Gian Renault 175.034; 90. Tinarelli Ferdinando Fiat 1100/S, 177.488; 91. Coniglio Alfo Moretti 750, 183.560; 92. Chiari Giustiniano Fiat 500 C, 201.000; 93. Geraci Luigi Fiat 1100, 229.440; 94. Poggianti Cesare Fiat 500 C, 235.640; 95. Benzini Tito Jowett 246.500; 96. Francois Armando Osca 1500, 264.650; 97. Bianchi Giuseppe Ferrari 3030, 275.950; 98. Tumminelli Maria Fiat 750 C Zagato, 288.640; 99. Santotum Vittorio Cisitalia, 289.584; 100. Pasqualicchio Vincenzo Isetta, 299.600; 101. Dazi Ferrario Zita Lancia Aurelia, 346.890; 102. Ferrari Lalla Fiat 1100/TV, 353.605; 103. Guidotti Ariodante Fiat 1100/MM, 391.472; 104. Banfi Anna Isetta, 395.960; 105. Viori Luciana Isetta, 428.400; 106. Augusti Augusta Isetta, 512.000; 107. Crespi Lia Isetta, 552.760; 108. Brugnoli Alba Fiat 1100/TV, 632.775; 109. Palma Ezio Fiat 500 C, 665.240; 110. Richelli Angelo Fiat 1100 TV, 681.604; 111. Zennaro Luciano Fiat 1100/TV, 761.070; 112. Lo Russo Aldo Fiat 1100, 900.780; 113. Mantovani Annibale Fiat 500 C, 988.720; 114. Gui Leonardo Aurelia, 2500, 1.453.100; 115. Cobianchi Alberto Fiat 1100, 1.567.360; 116. Repetto Rinaldo Fiat 1100, 1.718.852; 117. Massa Umberto Lancia Aprilia, 4.930.200.

## Presso **Ruvioli**

oltre al **TURBOCOMPRESSORE**  
Turismo

al **SICURBLOC**

alla **Aster RADIO**

completerete la Vostra **AUTO**  
d'ogni accessorio desiderato

**Milano**

Via Camperio, 9 - Tel. 870.959

## CLASSIFICA VELOCITA'

### Categoria A. - Classe I

1. Cazon 10'25"; 2. Vielli 11'56"1/5; 3. Dorin 11'57"; 4. Sainati 12"; 5. Pravettoni 12'18"4/5; 6. Avogadro 12'20"4/5; 7. Chiari 12'34"1/5; 8. Sorrentino 13'03"4/5; 9. Bellini 13'10"3/5; 10. Angelini 13'46"3/5.

### Categoria A. - Classe II

1. Brazzoli 9'55"; 2. Largaiolli 10'01"; 3. Cremonese 10'01"4/5; 4. Rondanini 10'05"4/5; 5. Costa 10'15"3/5; 6. Rossi 10'17" e 1/5; 7. Inzirillo 10'18"1/5; 8. Coletti 10'24"; 9. Cobianchi 10'34"; 10. Merlo 10'40"2/5.

### Categoria A. - Classe III

1. Taramazzo 8'44"1/5; 2. Fambri 8'45" e 2/5; 3. Locatelli 9'00"2/5; 4. Scagliarini 9'10"2/5; 5. Valerio 9'17"; 6. Depalo 9'40"; 7. Sutti 9'49"4/5; 8. Mantori 9'59"1/5; 9. Crespi 9'50"2/5; 10. De Paoli 9'56"4/5.

### Categoria B - Classe IV

1. Baussj 10'40"1/5; 2. Basso 10'55"2/5; 3. Grisaffo 10'59"; 4. Gualco 11'13"1/5; 5. Prei 11'27"3/5; 6. Demilano 11'50"4/5; 7. Calagno 12'21"4/5; 8. Rzhelli 12'26".

### Categoria B - Classe V

1. Rezzonico 9'28"4/5; 2. Westérholt 9'39"4/5; 3. Del Pra 9'40"; 4. Cifarelli 9'47" e 1/5; 5. Fusar Poli 9'52"1/5; 6. Cifarelli 9'56"2/5; 7. Giudici 10'3"1/5; 8. Giambertone 10'26"4/5; 9. Repetto 10'28"3/5; 10. Rocco 10'34".

### Categoria B. - Classe VI

1. Lubich 8'27"; 2. Leto di Priolo 8'37" e 1/5; 3. Della Beffa 8'53"; 4. Milani 9'1"1/5; 5. Falkenhausen 9'2"4; 6. Simontacchi 9'03"; 7. Mingozi 9'41"2/5; 8. Tonini 9'52"2/5; 9. Barozzi 9'55"1/5.

### Categoria C. - Classe VII

1. Tinarelli 9'51"3; 2. Santorum 9'55"2/5; 3. Colombi 10'19"4/5; 4. Businco 10'31"; 5. Negretti 10'32"; 6. Guidotti 11'21"2/5; 7. Tumminelli 11'37".

### Categoria C. - Classe VIII

1. Gelatti 8'53"4/5; 2. Fransois 9'20"; 3. Benzoni 10'12"1/5; 4. Bianchi 10'37"; 5. Massa 11'16"2/5.

## CLASSIFICA PREMI DI DISTANZA

1. Hans-Gunther John, Amburgo; 2. Westérholt Egon, Westérholt; 3. von Loesch Carl, Francoforte s.M.; 4. Colantonio Armando, Roma; 5. Inzirillo Salvatore, Roma; 6. Fabiani Francesci, Roma.

## CLASSIFICA SPECIALE SIGNORE

1. Rezzonico Luisa p. 25.528; 2. Demcenko Jetta 31.005; 3. Marazzi Cambieri Goffreda 31.795; 4. Tumminelli Maria 288.640; 5. Dazzi Ferrario Zita 346.880; 6. Ferrari Lalla 353.605; 7. Banfi Anna 395.960; 8. Viori Luciana 428.400; 9. Augusti Augusta 512.000; 10. Crespi Leila 552.760; 11. Brugnoli Alba 632.775.

# 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 Trilicci e  
Carnets a Soci del T.C.I. e dell'A.C.I.



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