

OGNI VERSAMENTO DI
QUALSIASI IMPORTO
È SOGGETTO A UNA
TASSA DI L. 10,-

QUESTO TALONCINO
SERVE DA RICEVUTA
CONSERVATELO
perché non si rilascano altre rice-
vute per i versamenti in C. C. P.

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un c/c postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni ufficio postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purché con inchiostro, il presente bollettino (indicando con chiarezza il numero e la intestazione del conto ricevente qualora già non vi siano impressi a stampa) e presentarlo all'ufficio postale, insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione. Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti, dai correntisti stessi ai propri corrispondenti; ma possono anche essere forniti dagli uffici postali a chi li richiede per fare versamenti immediati.

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'ufficio contabile rispettivo.

L'ufficio postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo debitamente compilata e firmata.

Modulo autorizzato dalla Direzione Generale, P. T., Servizio A., Div. IV, Sez. II, con lettera n. X 5676-36-5-C del 30-6-51

AVVERTENZE

Invio L. 3.300
per un abbonamento ad Auto Italia-
na Sport 1959
Nuovo (1)
Rinnovo (1)
COGNOME NOME INDIRIZZO:
(scrivere stampatello)
PARTE RISERVATA ALL'UFFICIO DEI CONTI CORRENTI
N. dell'operazione.
Dopo la presente operazione.
è di L. _____
Il Verificatore

L'8^a « RIZZO » A MESSINA

Il messinese Gianni Giordano della scuderia S. Rizzo ha superato, con stile brillante e con bravura gli ardui « tornanti » del colle che domina Messina, aggiudicandosi l'ottava edizione della prova di velocità in salita Messina-S. Rizzo.

L'ottimo pilota, non nuovo alle affermazioni indigene, disponeva di una Fiat 8V Zagato; vettura dimostratasi eccellente nei tratti veloci e notevolmente pronta nella ripresa. Con il mezzo meccanico in così brillanti condizioni di efficienza, Giordano ha impiegato il notevole tempo di 7'52"1 a percorrere i km 10,100 del percorso stabilendo la media oraria di chilometri 77,001 nuovo primato della classe fino a 2600 cc (categ. Gran Turismo).

Il vincitore si è imposto con autorità sugli avversari, il più minaccioso dei quali è apparso Vincenzo Riolo. Va sottolineato che il palermitano correva con una macchina di minore cilindrata (Alfa Romeo « Giulietta » S.V.) e tuttavia ha impiegato solo 4" in più del forte antagonista. L'altra « Giulietta » con Alicò si è classificata al terzo assoluto.

Il catanese Salvatore La Pira ha corso fuori gara con una Ferrari 3000, ottenendo il miglior tempo della giornata: 7'41"2. La esclusione di La Pira, che poteva senz'altro essere ammesso regolarmente in gara includendolo nella classe oltre 1300 cc, ha suscitato non poche polemiche e alcune incresciose discussioni.

Di un incidente che avrebbe potuto avere gravi conseguenze è stato protagonista il nisseno Panepinto. La sua vettura, in prossimità del traguardo d'arrivo, ha sbandato paurosamente inchiodandosi trasversalmente al centro della strada, il che ha costretto a una breve fermata le macchine che, via via, sopraggiungevano lancia-tissime. Un miracolo di tempestività e di prontezza l'intervento degli organizzatori nel liberare la strada dall'ormai ingombrante vettura di Pane-

pinto. La brevissima fermata ha compromesso la bellissima gara di Mantia che stava ultimando, deciso, il suo attacco al vincitore.

Interessanti sotto il profilo sportivo i confronti fra le varie classi i cui vincitori sono stati: Scirè (Fiat 500) nella classe turismo fino a 500 cc; Calascibetta (Fiat 600) nella classe turismo fino a 750 cc; Coco (Giulietta) nella classe turismo fino a 1300 cc; Termini (Alfa R. 1900) nella classe turismo oltre 1300; Arena (Fiat sport 500) nella gran turismo fino a 500 cc; Bologna (Abarth) nella gran turismo fino a 750 cc; Riolo (Giulietta S. V.) nella gran turismo fino a 1300 cc.

V. G.

Classifica generale: 1) Giovanni Giordano su Fiat 8V Zagato (Scuderia San Rizzo) in 7'52"1, alla media di km 77,001; 2) Vincenzo Riolo su A.R. Giulietta SV (Palermo) a 4"3; 3) Vincenzo Alicò su A.R. Giulietta SV (Palermo) a 16"; 4) Donato Jannone su Lancia Aurelia 2500 a 22"; 5) Crisalli su Lancia Super-America 2500 s.t.; 6) Bologna su Abarth 750 Vignale a 22"1; 7) Mantia su Lancia 2500 a 24"; 8) Falsetti su A.R. Giulietta sprint a 26"1.

Classifiche per classi

Turismo fino a 500 cc: 1. Ettore Scirè su Fiat 500 (Scuderia Aretusa di Siracusa) in 10'36"4, alla media di km 57,098; 2. Raffaele Madera su Fiat 500 a 755; 3. Vincenzo Messineo su Bianchina a 19"; 4. Alessandro Federico su Fiat 500 a 23"; 5. Matteo Calabrò su Fiat 500 a 29".

Turismo fino a 750 cc: 1. Salvatore Calascibetta (Montepellegrino Palermo) in 9'09"2, alla media di km 66,254; 2. Carlo Fulci su Fiat 600 (S. Rizzo) in 9'09"4; 3. Giovanni Napoli su Fiat 600 a 13"; 4. Giovanni Calcerano su Fiat 600 a 19"2; 5. Sebastiano Foti su Fiat 600 a 27".

Turismo fino a 1300 cc: 1. Vito Coco (Catania) su A. R. Giulietta in 8'22", alla media di km 72,430; 2. Giuseppe Gasso (Catania) su A.R. Giulietta a 11"1; 3. Giovanni Lo Bianco su A.R. Giulietta a 18"1; 4. Giacomo Crescenti su A.R. Giulietta a 18"3; 5. Gaspare Cavaliere su Fiat 1100 TV a 28"2 (primo della sotto-

classe fino a 1100); 6. Samuele Restuccia su Lancia Appia a 35"1.

Gran Turismo fino a 500 cc: 1) Enzo Arena (Catania) su Abarth (Scuderia Madunina) in 9'46"4, alla media di km. 61,963; 2. Giulio Pernice (Catania) su Abarth in 10'26"4; 3) Pagoto su Abarth in 10'51"; 4. Ferreri su Abarth in 11'06"3; 5. Ferrigno su Abarth Zagato in 11'20"1.

Gran Turismo fino a 750 cc: 1. Giuseppe Bologna (Palermo) su Abarth 750 Vignale in 8'16"2, alla media di 73,247; 2. Antonino Falsetti su Abarth 750 Zagato

a 4"; 3. Mario De Tommasi su Abarth 750 Zagato a 8"; 4) Nivola Bertazzi su Abarth 750 a 13"2"; 5. Vittorio Maglienti su Abarth 750 Zagato a 33".

Gran Turismo fino a 1300 cc: 1. Vincenzo Riolo (Palermo) su A.R. Giulietta SV in 7'56"4, alla media di km 76,258; 2. Vincenzo Alicò su A.R. Giulietta SV a 12"; 3. Leopoldo Falsetti su A.R. Giulietta a 26"; 4. Gregorio Rizzotti su Lancia a 53" (primo della sottoclasse fino a 1100); 5. Francesco Fiorentino su Appia Zagato a 1'1".

Gran Turismo oltre 1300 cc: 1. Gianni Giordano (S. Rizzo) su Fiat 8V Zagato in 7'52"1, alla media di km 77,001; 2. Iannone Donato su Lancia Aurelia a 22"; 3. Antonino Crisalli su Lancia Super-America s.t.; 4. Sergio Mantia su Lancia 2500 a 24".

Una Coppa Gordon Bennett Edizione 1960?

Agli albori del secolo e prima ancora che nel 1906 si inaugurasse il glorioso ciclo dei Grands Prix, il celebre giornalista americano Gordon Bennett istituì un trofeo che doveva diventare famoso e dare vita alle prime grandi competizioni internazionali.

La formula di questa gara era imperniata su delle eliminatorie nazionali e su una finale internazionale. È noto che la nostra CSAI, sullo slancio del travolgente successo della nuova categoria « Junior », ha appunto in animo di proporre per il 1960 un Campionato Internazionale « Junior ». Orbene, per non aggiungere ai molti attuali campionati europei ed internazionali delle altre dispute similari pensiamo che per questo auspicabile Campionato « Junior » si dovrebbe fare qualcosa di nuovo e di diverso.

E se è vero che nulla di nuovo esiste sotto il sole, varrebbe forse la pena di riesumare una formula antica ma sempre valida: proprio quella della Coppa Gordon Bennett. Quindi la nostra proposta è che in un certo numero di nazioni, che potrebbero per esempio essere Italia, Francia, Inghilterra, Germania e magari altri aggruppamenti misti come le nazioni scandinave, le nazioni del Benelux, Svizzera ed Austria assieme, Portogallo e Spagna, ecc., si svolgano delle eliminatorie dalle quali scaturiscano i tre migliori elementi destinati a concorrere alla finalissima.

Naturalmente nessuna eccezione per la marca o la nazionalità delle macchine impiegate, ma solamente selezione di uomini. Alla finale dovrebbero quindi allinearsi almeno 8 squadre per un complesso di 24 vetture. Ogni rappresentanza nazionale dovrebbe avere le vetture nel colore prescritto dal codice e così la finalissima assumerebbe anche quel carattere imponente e coreografico essenziale per un avvenimento di portata veramente internazionale.

La nostra proposta non è che un « sasso nella piccionaia » delle idee ma pensiamo valga la pena di esaminarla.

G. L.