

ecco il "GUARDAROBA" per le scarpe

STICAP

Generalmente le scarpe creano disordine in casa; perché non metterle in un mobile fatto apposta per loro?



Un'assoluta novità

Fortunella 32 è la scarpiera perfetta, compatta ed elegante. Nei suoi 8 ripiani trovano posto 32 paia di scarpe!

I ripiani sono amovibili per potervi riporre gli stivali. Dispone anche di un pratico e capace vano portaspazzole - lucidi e di un congegno brevettato d'aerazione per mantenere ben asciutto il cuoio delle scarpe. Misura cm. 132 di altezza; cm. 61 di larghezza; cm. 30,5 di profondità. **Costa solo L. 12.500.**

Fortunella 32 è modernissima
Facile da smontare Fortunella 32 figura bene in ogni ambiente, ... nell'entrata, nel tinello, nel bagno.

È una scarpiera che non spreca spazio e si trasporta agevolmente. Potete averla nel colore tek oppure avorio (quest'ultimo è particolarmente indicato per bagni e stanze con mobili laccati).

I classici motivi ornamentali "legano" eccellentemente con arredamenti in stile o moderni.

Come ordinarla

Ordinatela utilizzando preferibilmente, per vostra comodità, il tagliando, che va compilato e spedito in busta chiusa a:

CAUDANO - Casella Postale - 10043 ORBASSANO (Torino).

Non inviate denaro

Pagherete al postino quando vi consegnerà la scarpiera. Se non sarete soddisfatti potrete rispedirla, entro 10 giorni dal ricevimento e verrete rimborsati.



Caudano offre a prezzi favorevoli prodotti di sicuro interesse e garantisce rimborso acconto in non soddisfatte dell'acquisto.

TAGLIANDO da compilare e spedire in busta chiusa a:

CAUDANO - Casella postale - 10043 ORBASSANO (Torino)

Desidero ricevere: N. _____ scarpiera Fortunella 32. **0712**

sceglie il colore: tek avorio

indicare la quantità e contrassegnare il colore preferito:

Pagherò al postino, alla consegna, la somma di L. 12.500 per ogni scarpiera ordinata (spese di spedizione comprese).

Rimane inteso che se non sarò soddisfatto potrò rispedire la scarpiera entro 10 giorni dal ricevimento e sarò rimborsato.

Cognome _____ Nome _____

Via _____ n° _____

N. Cod _____ Località _____ Provincia _____

Firma _____



Therier-Callewaert vincitori del Rally d'Italia su Alpine Renault 1600 cc.

15 VETTURE ARRIVATE SU 112 PARTITE ALLA 1ª EDIZIONE DEL SANREMO-SESTRIERE

COMMANDOS AL RALLY

L'Alpine Renault 1600 di Therier / Callewaert sempre in testa alla gara dall'inizio alla fine / Nell'entroterra ligure la decisione della corsa / Un albero e chiodi sul percorso dopo il sabotaggio di tre Lancia ufficiali / Kallstrom costretto a non attaccare perché rimasto solo a cogliere punti per il campionato mondiale



Un passaggio sul percorso del Sestriere della Lancia Fulvia HF di Kallstrom-Haggbom 2° classificati.

Ceccato-Eisendle, su Fiat 125 S, vincitori di classe nel Gruppo 1, Turismo di serie.



SESTRIERE. — Soltanto quindici equipaggi, dei centododici che avevano preso il via per la prima edizione del Rally d'Italia, hanno tagliato il traguardo del Sestriere. Nei due giorni e le due notti di gara, sui 1800 km del percorso, per buona parte innevato e gelato, altrove sconnesso e fangoso, si sono accavallate epiche imprese sportive ed episodi di cronaca nera, in tal misura che difficilmente, al Sanremo-Sestriere, qualcuno, domani, potrà contendere il primato. Sarebbe giusto parlare di risultato falsato se ciò non gettasse un'ombra sulla grande prova dell'Alpine Renault 1600 di Therier-Callewaert che ha condotto la corsa sino al termine e già dalle prime battute, cedendo qualche traguardo parziale, ora all'uno ora all'altro degli avversari diretti, ma sempre mantenendo un margine di penosità a suo vantaggio in classifica generale.

Al secondo posto la Lancia Fulvia HF 1600 cc di Kallstrom-Haggbom costretti, dalla scomparsa delle vetture di Ballestrieri, Barbasio e Lampinen vittime di un inqualificabile sabotaggio ai serbatoi del carburante e dal successivo ritiro di Munari per un guasto all'impianto di lubrificazione, a rivedere la loro tattica di attacco nei confronti del battistrada. Terzi, Vinatier e Jacob, sempre con l'Alpine Renault 1600, che hanno sottolineato l'eccellenza di queste vetture francesi sulla cui resistenza non erano in molti a credere. Si pensava, infatti, che le Alpine non avessero molte possibilità di giungere integre al traguardo, sia per una certa fragilità, altre volte dimostrata, sia per la loro ridotta altezza da terra, il che poteva farle incorrere in qualche rottura irrimediabile. Invece, così non è stato, sia perché la neve ha livellato le asperità del fondo stradale, sia perché la casa aveva lavorato a rinforzare la vettura. Un vantaggio inatteso, costituito dall'innnevamento e dal freddo intenso che ha accompagnato il rally, specialmente nelle ore notturne, è intervenuto a favore della Saab V4, da 1541 cc, di Lindberg-Hertz e di Trana-Andreasson, la prima delle quali munita di un sistema di inie-

UN REGOLAMENTO DA AGGIORNARE

TORINO. — Al momento della premiazione degli equipaggi superstiti della prima tormentata edizione del Sanremo-Sestriere, il dott. Emanuele Nasi, presidente dell'AC Torino, che con l'AC Sanremo ha organizzato il Rally d'Italia, così ha commentato gli avvenimenti incresciosi verificatisi nella seconda tappa: «Comprendiamo appieno il disappunto di quei concorrenti che si sono visti tagliati fuori della corsa a causa di alcune macchine non adeguatamente equipaggiate che li hanno bloccati nella prima tappa sull'Appennino ligure. Non comprendiamo però e disapproviamo vivamente, il tentativo di boicottaggio nell'intento di far fallire la competizione. Chi ha ritenuto di poter impunemente compiere il criminoso gesto ai danni dei concorrenti ancora in gara, non merita certo l'appellativo di sportivo e, se individuato, incorrerà nelle sanzioni previste dal regolamento automobilistico e dal codice penale».

A parte quanto è successo alle Lancia, il cui boicottaggio può assumere altri motivi ed essere stato opera di altri ambienti, quanto è avvenuto sul Colle Langan è attribuito ad un gruppo di «contestatori» la cui identità, per il momento, non si conosce, ma che sembra possano essere individuati in alcuni degli esclusi dalla gara, allorché un paio di vetture, prive di pneumatici chiodati, si sono messe di traverso sul percorso ghiacciato, bloccando il passaggio a circa 60 equipaggi che seguivano. Mentre la direzione di corsa stabiliva una neutralizzazione di un'ora, per consentire ai ritardati di non superare il tempo massimo previsto, questi deviarono dal percorso e saltavano un controllo orario, obbligando così i commissari sportivi a decretare la loro squalifica. Di qui, la contestazione, dilagata poi, nel teppismo di alcuni.

zione che, sulla carta, deve tradursi in un incremento di potenza pari a circa 30 CV. I due equipaggi si presentavano, nell'ordine, al termine della prima tappa, al 3° e 4° posto in graduatoria dietro a Therier e Kallstrom, dicendosi a loro perfetto agio sul percorso a loro congeniale. Poi, Trana si faceva superare da Vinatier, Lindberg accusava noie al cambio e retrocedeva di qualche posizione nel corso della seconda tappa, che vedeva impegnati soltanto 21 equipaggi, con partenza da Torino e con ancora oltre mille km da percorrere.

I primi 78 chilometri di gara sono stati micidiali per il lotto dei concorrenti. Già a due ore dall'inizio delle ostilità era cominciata la selezione. A Rezzo passavano in 88; a passo Prale, dopo sei ore di gara, i concorrenti erano solo 61, con alcuni già fuori tempo massimo. Era successo che un paio di vetture, senza pneumatici adatti al fondo ghiacciato, avevano ostruito il transito ed in molti avevano tagliato il percorso non rispettando un controllo orario. Inevitabile era la squalifica decretata dai commissari sportivi. Il ghiaccio e la neve rendevano ancora più dure le ore notturne di corsa. Alla mezzanotte in 45 soltanto proseguivano per Torino, lasciando alle spalle il terribile entroterra ligure. Ma nelle prove intorno a Torino erano solo 29 a transitare ed in 25 all'arrivo della prima tappa, di cui 4 fuori tempo massimo. La Lancia aveva perso anche Munari per lo svitamento del filtro dell'olio.

Ancora una volta le montagne liguri sono state giudici della corsa, rappresentando la parte più difficile della seconda tappa. E, qui, si

sono registrati i primi atti di teppismo contro la manifestazione e contro i concorrenti.

La strada è stata cosparsa di chiodi prima della prova speciale di Colle Langan dove le vetture sono passate oltre la mezzanotte.

Foravano: Trombotto, sette volte; Kallstrom, due volte; Ceccato ed altri. I tre citati erano costretti a perdere maggior tempo.

A questo punto aveva già ceduto le armi Nicolas, con l'Alpine Renault 1300 «ufficiale», per un guasto alla trasmissione e si era ritirato Rattazzi, con lo sterzo in disordine e con il fisico provato dalla fatica. Subito dopo Pigna si ritiravano Corio-Enrico e Bossetti-De Angelis, mentre Bisulli-Zanucchi, a causa del bloccaggio dell'acceleratore volavano fuori strada ribaltandosi in un torrente. Il roll-bar della 125 di Bisulli resisteva all'urto, la macchina andava distrutta e i piloti uscivano indenni. In sedici passavano da Sanremo per poi riprendere verso il nord: ma, al Colle Langan, i concorrenti erano attesi dalla insidia più grave. Persone ignote tentavano di fermare la gara facendo cadere un albero sulla strada ghiacciata. Therier, sempre al comando della corsa, intuiva l'ostacolo, scorgendo sul percorso dei rami spezzati e riusciva a fermarsi appena in tempo per evitare la collisione. La direzione di corsa, dando prova di capacità e tempismo, raccoglieva il gruppo ormai sparuto delle vetture, le incanalava in un altro percorso e faceva ripartire la gara saltando due prove speciali. Il risultato poteva ormai considerarsi acquisito. Therier non aveva più possibilità di essere ripreso da Kallstrom; Lindberg cedeva ter-

L'accaduto chiama in causa il regolamento. Alle competizioni di livello superiore, come il Rally d'Italia, praticamente prova di campionato mondiale ed altri rally di campionato europeo e italiano, è impensabile che possano partecipare piloti alle loro prime esperienze con percorsi severi e su vetture non equipaggiate secondo le necessità. La loro presenza può determinare un falsamento dei risultati, come in parte è avvenuto al Sanremo-Sestriere, perché fra i 60 esclusi nella prima fase di gara vi erano, oltre ai già detti irresponsabili, anche equipaggi che avevano le carte in regola per condurre a termine il rally e per lottare per una vittoria di classe. Il vigente regolamento non fa distinzioni fra rally di maggiore o minore importanza agli effetti della partecipazione, come non fa distinzioni fra i piloti licenziati che potrebbero essere saggiamente distribuiti in più categorie. E' nostra opinione che, se al Rally d'Italia avessero preso il via solo vetture adeguatamente preparate e solo gli equipaggi già maturi per i grandi rally, il numero dei concorrenti giunti al termine sarebbe stato almeno il doppio.

Visto che in Italia si è costretti a trovare le strade innevate o le malattiere sconnesse per rendere competitiva una manifestazione, rispettando al tempo stesso il limite imposto della media massima a 50 kmh, i nostri rally, già di difficile organizzazione, presentano anche molte incognite nello svolgimento. Con sagge modifiche al regolamento si può sofferire agli inconvenienti, diminuendone la portata a difesa dei piloti partecipanti e degli organizzatori che, come al Sanremo-Sestriere, hanno dimostrato di valere i più importanti traguardi.

o. p.

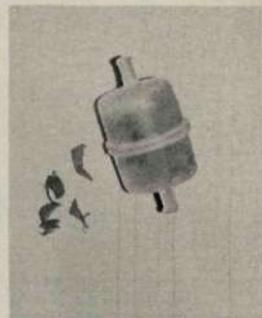
reno per il già detto guasto al cambio, a tutto favore di Pianta-Kuster su Lancia Fulvia HF del Jolly Club, di Smania-Zanchetti su Fiat 125 S limitatamente elaborata e di Ceccato-Eisende con la Fiat 125 S strettamente di serie. Sfortunatamente dovevano ancora sparire dalle scene Trombotto-Bossola che, con la 124 Spyder, avevano portato avanti una gara spettacolosa sino alla lunga serie di forature, mantenendosi a ridosso dei primi: cedeva un semiasse della vettura che per lunghi tratti aveva continuato la marcia sui cerchioni. Paganelli e Russo, che avevano perduto quasi 20 minuti per lo sganciamento della leva dell'acceleratore e per un tranciamento della lamiera alla base del supporto dello sterzo non avevano possibilità di reinserirsi fra i migliori pur compiendo le prove speciali con tempi di assoluto rilievo.

Classifica a parte, l'aver condotto a termine simile gara, con tutti gli impensabili inconvenienti e con l'incubo costante di trovarsi, improvvisamente, di fronte un nuovo ostacolo, è impresa di non poco conto. Come impresa emerita è stata per gli organizzatori e per gli ufficiali di gara mantenere efficiente la grande impalcatura di questo rally, reiteratamente sabotato.

Per i 15 piloti giunti al Sestriere hanno lavorato 600 commissari e cronometristi, dislocati sui 1823 km del percorso, nelle due tappe comprensive di 57 controlli orari, di 29 prove speciali e di 5 settori cronometrati; il tutto coordinato da un centro elettronico. Il Rally d'Italia meritava certo migliore fortuna.

Orazio Pettinelli

IL SABOTAGGIO



Tre reati sono stati perpetrati contro il Rally d'Italia falsandone lo svolgimento ed, in parte il risultato.

In primo luogo sono state sabotate tre vetture della squadra ufficiale delle Lancia, quelle di Ballestrieri, Barbasio e Lampinen; la prima non è potuta partire, le altre si sono dovute ritirare dopo pochi km dal via. Nei serbatoi sono stati trovati frammenti di rete di nylon e sostanze estranee, che hanno otturato i filtri del carburatore (foto sopra).



Un secondo episodio di cronaca nera si è verificato verso la mezzanotte del secondo giorno di gara. Sul percorso sono stati disseminati lunghi chiodi acuminati che hanno provocato una lunga serie di forature e determinato un ritardo di Kallstrom che inseguiva Therier, il battistrada, di Ceccato, ma soprattutto provocato il ritiro di Trombotto che ha rotto un semiasse dopo sette forature (nella foto sotto, uno dei chiodi che hanno fermato Trombotto). Il terzo attentato al Rally è stato perpetrato alle 4,30 del mattino del secondo giorno a Colle Langan. Un albero di un metro e venti di diametro è stato abbattuto sul percorso gelato fra due muri di neve. I concorrenti sono stati fatti dirottare su un'altra strada e la gara è ripresa con un'ora di ritardo con l'esclusione di due prove speciali.