

CARROZZERIA



"SUPERLEGGERA"

1° GIRO AUTOMOBILISTICO D'ITALIA

1° Gruppo Gran Turismo di Serie e Primo Assoluto



L'equipaggio vittorioso:

TARAMAZZO e GERINO con la
ALFA ROMEO 1900 SUPER SPRINT "Superleggera,"

MILANO - Via L. De Breme 65 - Telef. 991.119 - Ind. Teleg. CARROZZERIA TOURING - ITALIA

Con la triplice vittoria dell'Alfa Romeo si conclude l'Autogiro d'Italia

(ma rimane aperta la polemica sulla sua formula)

Fiumi d'inchiostro questo rinnovato 1.º Giro d'Italia ha fatto versare anche prima della sua disputa, e ancora ne farà scorrere con i commenti del poi. Indetto lo scorso anno con scopi assai nobili e con intenti lodevolissimi, è stato lanciato quest'anno è bravamente condotto al traguardo finale.

Scriviamo queste note quando la gara è appena terminata da poche ore, quando non è ancora possibile avere una impressione completa ed obiettiva del contenuto agonistico della mastodontica competizione. Le passioni sono ancora roventi, i commenti disparati e discordanti, i risultati ancora soggetti e discussione.

Noi non siamo stroncatori aprioristici di una manifestazione per sé stessa. Anzi noi apprezziamo sempre quelli che fanno, promuovere, organizzano, galvanizzano il nostro ambiente. Ogni manifestazione, per il solo fatto che per sé stessa rappresenta una attività, riscuote il nostro appoggio preventivo e quindi è con simpatia che abbiamo visto sorgere questo Giro d'Italia il quale, se pure ha voluto ripudiare i non certamente indegni antenati, ci auguriamo possa essere seguito da altre edizioni che non debbano per forza di circostanze attendere... lo sciogliersi delle nevi e diventare magari per la 4.ª volta il 1.º Giro del nostro Paese!

Il Giro d'Italia è stato aspramente criticato prima della sua nascita, è stato molto trascurato dalla grande stampa quotidiana che se ne è avidamente interessata solamente quando ha potuto gettarsi con gioia a commentare i tragici incidenti che hanno purtroppo rattristato la competizione.

Il Giro ha subito una critica preconcetta, spesso a carattere troppo personalistico, e d'altra parte ha avuto anche un coro di iperboliche lodi preventive e consuntive che sono anche esse evidentemente alquanto esagerate.

Il pretendere l'assoluta novità di una formula e di una concezione di gara, quando da anni esiste il Giro di Francia e la nostra Stella Alpina che ha appunto generato la Formula, ci sembra alquanto sorprendente.

Il proclamare che il Giro d'Italia è il toccasana del nostro sport e che risolverà ogni problema turistico e stradale è un poco eccessivo.

Inquadrandolo la grande e lunghissima manifestazione nelle sue giuste proporzioni che sono innegabilmente grandi, se anche non proprio direttamente proporzionali alla lunghezza della prova ed alla sua durata, si sarà nel vero e non mancheranno le occasioni per poter esaminare con la dovuta calma questa eccezionale gara.

Diremo subito che l'organizzazione generale, curata da autentici esperti ed appassionati specialisti, è stata lodevolissima se anche tutt'altro che facile.

Certamente se, come ci siamo augurati all'inizio di queste note, questo Giro vorrà continuare la sua serie, sarà indispensabile rivedere la sua impostazione per renderlo più giusto nella selezione dei valori e più accessibile a tutti.

Preciseremo inoltre il nostro punto di vista: plaudiamo a piene mani all'aver fissato una media di marcia assolutamente di sicurezza. Ma che vale stabilire delle medie inferiori ai 50 Km. orari quando poi si rende possibile una corsa forsennata fino nei pressi del settore cronometrato dove si arriva con diverse ore di vantaggio e dove si possono addirittura eseguire straordinarie operazioni di riparazione, modifica, messa a punto (per non dire di cose sussurrate da lingue maligne) delle macchine, e permettere a certi equipaggi di noleggiare taxi o trovare compiacenti vetture con le quali provare i settori?...

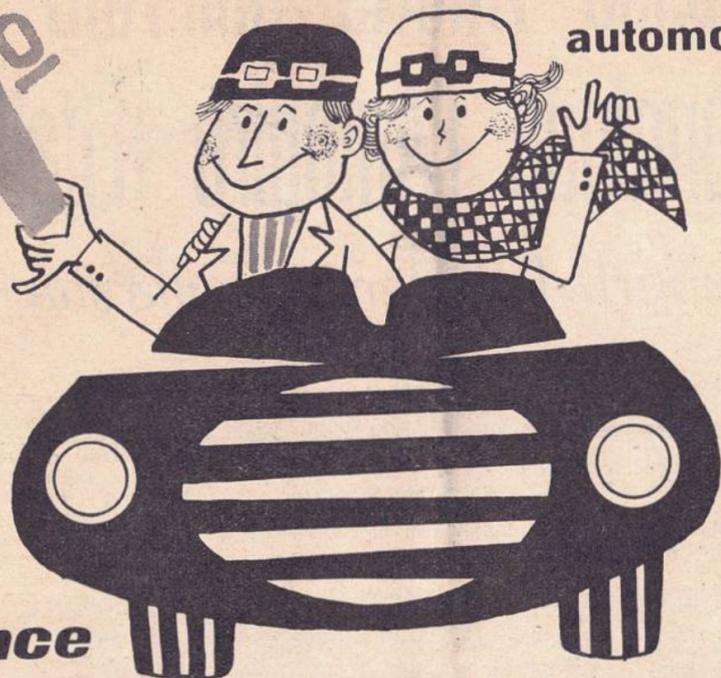
A che serve allora la media ridotta ragionevole, a che servono i parchi chiusi quando fuori c'è il margine e la possibilità di qualsiasi operazione



Di un drammatico epilogo sono stati protagonisti Bertani e Bigliardi. Sulla pista di Monza a 600 metri dal termine dell'ultimo tratto cronometrato la loro Alfa si è infatti irrimediabilmente fermata. Avrebbero colto una meritata vittoria senza lo sfortunato incidente!

GIRO D'ITALIA

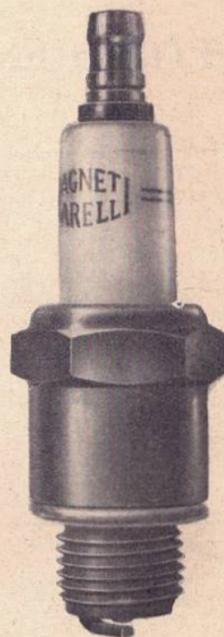
automobilistico



vince

MAGNETI MARELLI

la candela
delle vittorie



classifica finale 1° ass. TARAMAZZO - GERINO su ALFA ROMEO 1900

classifica gruppi e cat.

turismo normale fino a 1300 cmc.

BRICARELLO - VANNUCCI su FIAT 103

fino a 2000 cmc.

MARTIGNONI - FAVERO su ALFA ROMEO 1900

turismo speciale fino a 1300 cmc.

L. e VITTORIA GIANNI su FIAT 103

fino a 2000 cmc.

P. CARINI - GAY su ALFA ROMEO 1900

oltre 2000 cmc.

JOE e ALBERTO SANTI su OLDSMOBILE 5400

gran turismo fino a 2000 cmc.

TARAMAZZO - GERINO su ALFA ROMEO 1900

oltre 2000 cmc.

VALENZANO - SPOSETTI su AURELIA 2500

il **90%** dei partenti e degli arrivati montavano candele

MAGNETI MARELLI

MABO S.p.A. - MILANO - ROMA - TORINO - CATANIA

meccanica permessa od anche discutibile?...

Dove vanno a finire i principi di sano turismo e buon senso circolatorio che hanno informato i promotori del giro?...

Si è parlato di un 55% complessivo di arrivati nel confronto dei partiti e si è detto che il Giro è stato una prova tecnica di fondo. Ma come volete parlare di selezione seria e regolare, quando si sono cambiati ponti posteriori, cambi, carburatori, rapporti, pezzi fondamentali del motore e del telaio e si sono riparate carrozzerie oltre che impianti elettrici, serbatoi ecc. ecc.

Come parlare di competizione a sfondo veramente probante, quando si sono lasciate libere le vetture dal parco chiuso, un'ora prima della partenza fissata e poi si sono ammesse «partenze» fatte... a piedi, ossia con la presenza (magari tardiva) dei soli conduttori mentre la vettura impossibilitata a muoversi con i propri mezzi o a spinta, era sotto il controllo di squadre di meccanici specializzati?...

Con una larghezza regolamentare di questo genere, il «Giro» favorirà sempre quelli che potranno contare sulla assistenza professionale di case interessate e disposte a spendere cifre iperboliche al seguito della corsa, quelli che potranno disporre di moltissimo tempo ed altrettanta pecunia per provare a fondo i tratti cronometrati tanto lontani uno dall'altro e così decisivi, e finalmente gli spericolati che si precipitavano da un settore all'altro per avere il tempo di preparare la macchina per la «corsa» seguente.

Questa la nostra critica, all'impostazione generale della prova e quindi ecco il nostro suggerimento: sta bene la media ridotta e confermiamo la nostra approvazione a questo concetto ragionevole come anche al genere di tracciato scelto. Ma perché non stabilire a distanze ravvicinate e comunque mai superiori ai 200 Km., dei controlli orari con i classici orologi punzonatori tipo Rallye des Alpes, «6 Giorni Internazionale motociclistica» ecc?...

Quanto poi ai «parchi chiusi», il nostro parere è che essi siano veramente tali e funzionino con questo preciso scopo. Le partenze vengano date dal «Parco Chiuso» con i soliti 5 minuti di tolleranza, e gli arrivi vengano controllati al «Parco Chiuso» dove le macchine dovranno essere «chiuse» non appena tolto i bagagli e le ruote con gomme avariate.

Questi sono i sistemi usati nelle grandi prove a tappe di fama mondiale e questi sistemi impegnano veramente la bontà dei mezzi meccanici, la loro tenuta e finalmente l'abilità ed il «cervello» dei concorrenti.

A tutto questo aggiungete ancora una accurata punzonatura delle parti meccaniche (che del resto non si possono più riparare o cambiare nei ridottissimi margini di tempo che i molti controlli permetterebbero ai concorrenti) e delle sensibili penalizzazioni in tempo (secondi o addirittura minuti) per rotture di apparecchiature fon-



La « non più nuova » Fiat 1100 TV di Bricarello-Vannucci durante una sosta a Vigevano. L'equipaggio si è meritatamente imposto nella classe fino a 1300 cc. del gruppo Turismo di serie normale.

damentali (fari, avvisatori, silenziatori, avviamenti ecc.) ed eccessive ammaccature di carrozzeria.

Se fosse stato applicato un simile regolamento, dove sarebbe andata a finire la percentuale del 55% di arrivati? Con il sistema da noi proposto, si vedrebbero emergere dal Giro d'Italia, le vetture veramente ben preparate solidissime, assolutamente fidate, saggiamente guidate, e si scoraggerebbero gli «exploits» pazzeschi ed irragionevoli che la Formula attuale sembra premiare.

Abbiamo sentito molte critiche sulla scelta dei settori cronometrati. Infatti, essi non sono sempre stati indovinati e spesso sono apparsi pericolosi soprattutto agli arrivi. Siamo anche piuttosto scettici sull'opportunità di stabilire dei settori in discesa e di notte e ripetiamo ancora che se si vuole veramente che il Giro d'Italia possa diventare quella auspicabile manifestazione di massa a carattere sportivo dilettantistico e davvero accessibile a tutti, ossia ad italiani e stranieri, a concorrenti appoggiati da case ed anche ad isolati individuali, che i suoi promotori vagheggiano, si devono scegliere settori con criteri diversi.

Vedremo con piacere delle prove di velocità più lunghe sia a Monza, sia ad Imola, Modena, Castelfusano e magari Ospedaletti, ossia su tracciati adatti e facilmente chiudibili. Vedremo con piacere delle salite famose come lo Stelvio ed altre ancora. A queste prove aggiungeremo delle interessanti e certamente non facili prove di accelerazione e frenata variamente dosate. Alla fine dei conti, con una marcia di regolarità veramente tale e severamente controllata, con prove di classifica sapientemente distribuite vedreste che il «Giro» premierebbe davvero i migliori al volante delle migliori vetture, e non quelli che sono stati i più

«ricchi» di tempo, di mezzi, di assistenza e di fortuna.

Ecco a nostro parere gli insegnamenti che si possono trarre dalle preziose esperienze fatte in questa competizione che torna certamente a tutto onore di quelli che l'hanno intensamente voluta e di quelli che l'hanno appassionatamente disputata.

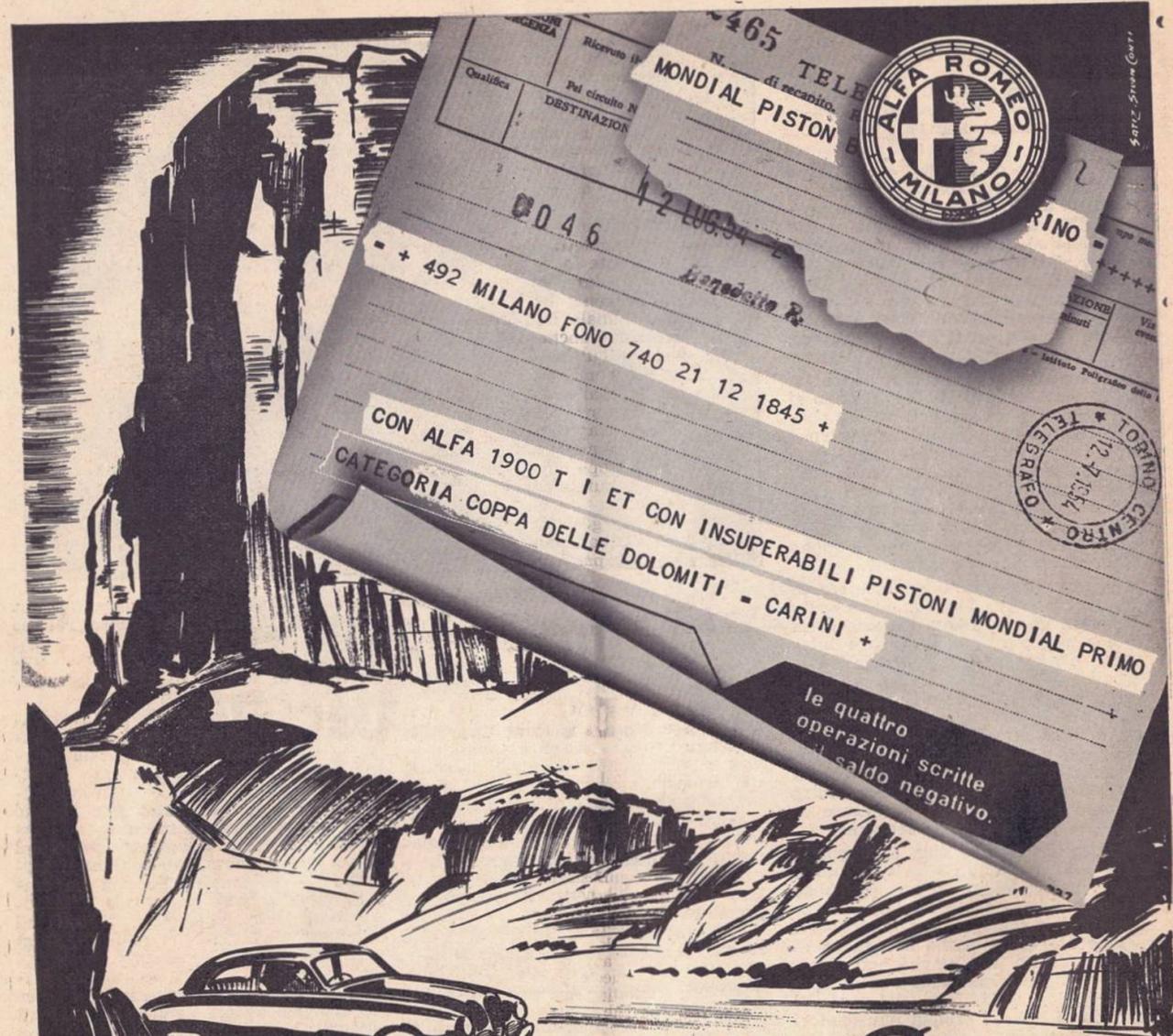
Infine il vero tallone d'Achille del Giro 1954, sembra essere stato il servizio di cronometraggio che ha ammucchiato errori su errori, compromettendo così la serenità di tutti ed anche la chiarezza dei risultati. Questa lacuna, non imputabile certo agli organizzatori, è stata veramente grave. Basti dire che un risultato assoluto dipende da un tempo che evidenti induzioni permettono di ritenere forse frutto di un classico errore di lettura.

Comunque a discolpa dei cronometristi possiamo anche dire che col sistema dei passaggi sempre lanciati ai controlli molto spesso la lettura dei numeri di gara era pressochè impossibile.

Il Giro ha voluto i suoi caduti. Abbiamo già detto il nostro sbigottimento di fronte alla inconcepibile tragedia di Castellana e qui aggiungiamo il nostro cordoglio per il luttuoso ma fortuito incidente della penultima tappa. Molti ed anche troppi sono stati gli incidenti di strada più o meno lievi. Quelli tragici, sono tutti avvenuti fuori dai tratti cronometrati, e quindi appaiono ancora più penosi perchè evitabili nelle loro cause d'origine.

Molti fattori hanno avuto il loro peso nelle vicende di questo Giro. Come al solito si sono avute le incertezze e le disparità nelle verifiche, le grane ed i reclami che sono ormai inevitabili corollari delle manifestazioni infestate dai Regolamenti attuali.

Non vogliamo sprecare spazio per



Alfa Romeo.....

... sfreccia prima sul traguardo

pistoni
MONDIAL PISTON

"campioni del mondo"

rinnovare le nostre annose querimoniae. I controlli sono stati spesso ineguali ed i loro risultati alquanto discutibili. Molti hanno lasciato il Giro con la solita bocca amara e con interrogativi che non hanno avuto risposta esauriente, ma questa non è colpa degli organizzatori e lo sappiamo bene!

Forse in un Giro d'Italia si potrebbero studiare nuovi concetti di classifica generale (almeno per Categoria) con l'introduzione di possibili coefficienti equilibratori fra le varie classi.

L'Alfa Romeo ha vinto in tutte le Categorie con una brillante e chiara affermazione solamente velata da una ombra di dubbio nella massima classe del «Gran Turismo». Fiat e Lancia nelle altre classi, hanno dato l'ennesima prova delle loro doti e le vetture straniere, anche se vincitrici di classi sparute, sono apparse inferiori alle nostre macchine anche di assai più ridotta cilindrata.

L'industria italiana ha dimostrato di essere ancora e sempre quella che più di ogni altra sa costruire macchine adatte alle nostre strade ed ai nostri esigentissimi guidatori.

Il «Giro d'Italia» ha avuto aspetti vari, emozionanti e commoventi oltre a quelli purtroppo tragici di cui abbiamo parlato.

La lotta in quasi tutte le classi è stata accanita e ravvicinata. Pochissimi secondi hanno spesso diviso fra loro acerrimi avversari i quali si sono spesso alternati nelle posizioni di comando.

Un gesto commovente è stato quello del grande Biondetti, il quale, gravemente sofferente e febbricitante, ha voluto tenere duro, da quel vecchio indomito campione che è, ed arrivare al traguardo finale in posizione invidiabile segnando anche il miglior tempo assoluto nell'ultimissimo settore.

Il dramma sportivo si è avuto quando Bertani, ormai meritevole ed indiscutibile vincitore della sua Categoria, ha visto svanire il suo sogno di gloria a soli 600 metri dal traguardo finale e questo dopo circa 6000 chilometri di gara disputata con tenacia e capacità!..

Vi sono stati gesti di solidarietà nel lutto, come l'abbandono fatto con slancio d'affetti da parte di concorrenti di

primo piano dopo la disgrazia di Bari. Molti episodi grandi e piccoli hanno costellato questo immenso Giro che ha saputo muovere un enorme complesso di energie e di passioni. E questo non è un merito di poco conto anche se in questa prima edizione (o... ristampa che dir si voglia) non tutti gli scopi nobilmente prefissi sono stati raggiunti. Parlare dei vincitori e dei vinti?....

Troppo grave pondo poichè di tutti si dovrebbe parlare. Infatti non solo i magnifici Martignoni, Carini, Taramazzo (tanto per nominare i vincitori delle tre Categorie) meritano il plauso più entusiastico, ma così tutti quelli che con le loro prodezze, con la loro tenacia con la loro volontà hanno dato vita alle vicende di questa grande manifestazione.

Le classifiche e la cronaca varranno ad illuminare la fasi del Giro d'Italia che praticamente chiude la stagione agonistica 1954, lasciando dietro a sé una scia di commenti, di polemiche che ci auguriamo costruttive, e finalmente di esperienze e di fervori sportivi che meritano ogni attenzione ed ogni simpatia. **GIOVANNI LURANI**

L'Auto Giro nelle impressioni realistiche del nostro inviato speciale

Apertosi nel segno della polemica, il «1° Giro Automobilistico d'Italia», sia durante la sua effettuazione, sia a gara conclusa, continua ad essere fonte di discussioni che a volte conducono ad attacchi personali. Noi, da giornalisti coscienti, da giornalisti che hanno seguito tutto l'Autogiro, vivendone ora per ora, giorno per giorno, tappa per tappa, fatti e lutti, cercheremo di giudicare tecnicamente e sportivamente questa «grande» gara, in modo obiettivo, senza lasciarsi prendere la penna da eccessi di partigianeria.

Giudicheremo fatti ed avvenimenti, in

base a quanto ci hanno detto anche i concorrenti, anzi soprattutto in base ai loro desideri, perchè chi partecipa alle gare e mette in pericolo la propria vita sono proprio i concorrenti, i quali debbono essere attentamente ascoltati dagli organizzatori di manifestazioni sportive.

Ed iniziamo il nostro dire, dando uno sguardo all'organizzazione e commentandone il suo operato. Il regolamento del «primo» (così lo chiamano gli organizzatori) «Giro automobilistico d'Italia», iniziava con queste parole: «L'Automobile Club d'Italia, con il concorso degli Automobili Club.. e con la collabora-

zione della «Gazzetta dello Sport», indice ed organizza...». E' stato rispettato questo primo articolo del regolamento? Ci sentiamo di affermare che lo spirito di questo primo articolo non è stato rispettato dall'organizzazione. Infatti chi ha organizzato la manifestazione, non è stato l'Automobile Club d'Italia in collaborazione con la «Gazzetta dello Sport», ma la «Gazzetta dello Sport», alla quale si è affiancato teoricamente l'A.C. d'Italia.

Non vogliamo con questo denigrare l'operato della «Gazzetta dello Sport», la quale logicamente possiede un'ammini-



A sinistra, l'equipaggio Malavasi-Bardini (Alfa Romeo 1900 T.I.), classificatosi 5° assoluto del Gruppo Turismo di serie normale, all'arrivo di tappa a Merano. A destra, l'Alfa Romeo 1900 T.I. di Pavone.Negretti, che seppur staccatissima si è guadagnata il secondo posto dietro al fortissimo Carini nella classe fino a 2000 cc., del Gruppo Turismo di serie speciale.

strazione e fa i propri interessi di casta, ma bensì l'operato del massimo Ente automobilistico italiano, il quale organizzando in tal modo questa gara, ha fatto credere di non possedere mezzi ed uomini per potersi assumere piena e completa responsabilità dell'Autogiro. Invece tutti sappiamo benissimo che l'A.C.I. possiede mezzi ingenti ed uomini di provata capacità, atti ad organizzare ed a realizzare questa manifestazione automobilistica. Non doveva assolutamente questo «Ente Morale» affiancarsi ad un solo giornale sportivo — che ripetiamo logicamente ha fatto i propri interessi — ma doveva chiedere l'appoggio di tutta la stampa italiana, la quale sicuramente avrebbe messo a sua completa disposizione, esperienza, mezzi ed uomini, per la migliore riuscita di una manifestazione, la quale nelle intenzioni degli organizzatori, dovrebbe divenire la massima manifestazione di turismo veloce esistente in Italia.

Invece è stato chiesto l'aiuto di un solo giornale, il quale ha dato l'impressione ai quattro giornalisti (diciamo «quattro» di numero «inviati speciali») di monopolizzare tutto il Giro. E già che siamo sul discorso desideriamo prospettare ai nostri lettori in quali condizioni gli inviati speciali siano stati costretti a lavorare. A loro disposizione era stato messo un Leoncino, gentilmente offerto dalla O.M. e su di questo essi hanno seguito tutto il Giro. Logicamente essi hanno dovuto compiere vere acrobazie per giungere a vedere qualche tratto cronometrato e qualche arrivo. Ma se non bastasse questo, sul «Leoncino», soprannominato «raccolti tutto» erano stati caricati anche i bagagli di alcuni concorrenti, alcuni commissari tecnici, i quali per le loro mansioni avevano delle esigenze completamente differenti da quelle degli inviati speciali. Conclusione: i giornalisti non hanno potuto svolgere liberamente il mandato assegnato loro, i commissari si sono trovati nell'impossibilità di svolgere le loro funzioni. Né gli uni, né gli altri hanno potuto lavorare; sono nate discussioni, parole grosse. Se non bastasse questo, agli arrivi, nessun (diciamo nessun) comunicato stampa è mai stato emanato, nessuna notizia veniva fornita e per avere le classifiche si doveva attendere la «Gazzetta dello Sport» del giorno dopo, la quale portava classifiche, incidenti, notizie utilissime. Ragion per cui, per i giornalisti l'organo ufficiale dell'Autogiro era la «Gazzetta dello Sport».

Non riusciamo a capire questo comportamento dell'organizzazione, la quale aveva tutto l'interesse a trattare bene quei quattro inviati speciali, i quali erano gli unici rappresentanti della stampa italiana, la quale si è completamente disinteressata dello svolgimento del Giro, se non fornendo ai propri lettori, comunicati pervenuti da agenzie di stampa, pure queste, poco informate.

Da vari anni seguiamo le manifestazioni automobilistiche sia italiane che straniere, ma anche quelle di minor importanza posseggono un ufficio stampa, più o meno funzionante, ma però sempre esistente. Invece all'Autogiro nulla di tutto questo. Basta vedere le foto pubblicate sulla «rosea» milanese e riprodotte nell'ufficio stampa di Rimini, popolato di persone che nulla hanno a che fare con i giornalisti.

Questo non è il modo di fare e se si vorrà mantenere in calendario questo «Giro Automobilistico d'Italia», l'A.C.I. dovrà chiedere l'appoggio di tutta la stampa specializzata italiana, la quale sarà

pronta a fornirglielo, e non quello di un solo giornale.

Messa da parte la questione «stampa», come sono funzionati gli altri servizi? Quello di cronometraggio è stato un vero e proprio obbrobrio. Tempi sballati in una maniera tale da far rizzare i capelli sulla testa. Minuti in più od in meno distribuiti a larghe mani, senza nessuna preoccupazione. Proteste sui tavoli dell'organizzazione a non finire e conseguenti rettifiche. Ma quale serietà può esistere quando si agisce in tal modo? Quale fiducia possono avere i concorrenti in una organizzazione, la quale agisce con tanta leggerezza? Nessuna; e molti hanno fatto ritorno a casa non convinti dei risultati, amareggiati per essere stati defraudati, in un modo così chiaro. Ci riteniamo veramente fortunati, l'aver assistito durante la prima tappa al servizio di cronometraggio, mentre i concorrenti compivano il giro a velocità, sull'aerodromo di Modena ed abbiamo visto l'incertezza di quei cronometristi, i quali oltre che destreggiarsi come meglio potevano con i cronometri, erano preoccupati di rilevare i numeri applicati sulle macchine. La preoccupazione di rilevare i numeri e nello stesso tempo i tempi creava il rilevamento di tempi sballati. E di questi casi ne potremmo citare parecchi. Le rettifiche che gli organizzatori fornivano dopo ogni tappa, dimostrano chiaramente quale servizio di cronometraggio sia stato, quello svolto durante l'Autogiro. Ed una manifestazione improntata sulla regolarità e sulla velocità se non ha a sua disposizione un efficiente servizio di cronometraggio, può essere considerata un fallimento.

Come era congegnato il servizio di cronometraggio? I tempi rilevati nei tratti cronometrati venivano inviati a Milano e da qui opportunamente corretti, (immaginiamo il disagio nel quale deve essersi trovato l'amico Ugolini, una delle poche persone capaci nell'intera organizzazione), venivano ritelegrafati alla sede di tappa. Passando da una mano all'altra si può immaginare, quali errori siano sorti, errori che molte volte erano prettamente materiali e cioè di calcolo (due più due fa cinque, secondo alcuni cronometristi).

A nostro avviso il servizio di cronometraggio doveva essere svolto in altro modo e cioè: un furgone opportunamente attrezzato, doveva seguire l'ultimo concorrente. Il furgone passando dai vari tratti cronometrati raccoglieva le cartelle con i tempi. Nella marcia di trasferimento al successivo controllo cronometrato, gli addetti al servizio, viaggianti sul furgone, preparavano le classifiche parziali o totali. All'arrivo di ogni sede di tappa, essi consegnavano al ciclistista le classifiche le quali potevano così essere distribuite, senza tanti passamani. Si è cercato di complicare la cosa con telescriventi ed aggeggi vari, i quali non hanno fatto altro che ingarbugliare il lavoro, già di per se stesso abbastanza complicato.

A rotoli quindi il servizio stampa ed il servizio di cronometraggio e per quanto riguarda quello di segnalazione del percorso come ha funzionato? Pure questo non è stato all'altezza della difficile prova. Abbiamo visto dei tratti cronometrati segnalati male, appena visibili; tratti difficili o pericolosi segnalati in modo insufficiente; inesistenza di balle di paglia in certi tratti, in certe curve, dalla pericolosità massima. E senza rivolgere una colpa a nessuno, ci sentiamo di dire senza alcun ombra di dubbio, che se la fine del tratto cronometrato a Castellana, fosse stata segnata in altro modo, se la curva che i piloti si apprestavano ad affrontare fosse stata segnata da opportune tabelle co-

me «pericolosissima», se fossero state messe delle balle di paglia, e se il «Tratto» fosse stato fatto terminare mille metri prima il luttuoso incidente che ci ha privati della cara Luisa Rezzonico e del valoroso Franco Simontacchi, forse non si sarebbe dovuto registrare. Invece tutte quelle precauzioni, atte ad assicurare la vita dei piloti, non sono state prese. Ci si obietta che a Castellana, tutti gli altri piloti sono passati incolumi e che soltanto all'ultimo equipaggio è capitata la disgrazia, implicitamente incolpando così i due piloti. Noi non incolpiamo nessuno, ma essendo ci recati sul posto dell'incidente, subito dopo la disgrazia, ci sentiamo di ripetere senza alcuna ombra di dubbio, che con maggiori precauzioni e alcune balle di paglia il luttuoso incidente si sarebbe potuto evitare.

E l'incidente di Castellana, risoltosi in modo drammatico, non deve farci dimenticare i molti altri. Un esempio? A Lucca, dove tutto sembrava funzionare nei migliori dei modi, alla fine del tratto cronometrato, erano stati posti due potenti fanali, rivolti contro i concorrenti, i quali nel momento di tagliare il traguardo si vedevano abbagliati ed erano impossibilitati a continuare normalmente la loro gara. Ne nascevano dei fuori strada i quali fortunatamente hanno avuto conseguenze per le vetture, ma non per i piloti e per la folla, che in quella pericolosa curva si ammassava.

E potremmo dilungarci su questa faccenda, ma non lo crediamo opportuno, dato che gli sportivi che a Monza hanno assistito all'arrivo dell'Autogiro, hanno potuto constatare in quali condizioni siano giunte le vetture. Ammacature e rappezzati, erano l'emblema per quasi tutte le macchine delle fatiche sostenute.

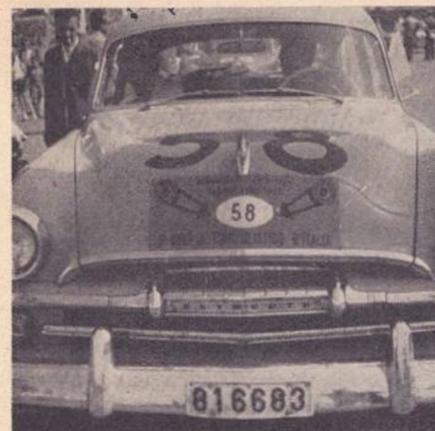
E doveva essere una prova di «Turismo veloce», avendola così definita gli organizzatori! Ma di questo parleremo in seguito.

Desideriamo dire ora due parole sui servizi, quali il servizio di rifornimento benzina-olio, svolto dalla «Socony-Vacuum Italiana», ove tutto è filato nel modo migliore. Un servizio inappuntabile svolto in tutte le sedi di tappa e lungo tutto il percorso, dove i vari posti di rifornimento per la macchina, segnati in modo opportunamente vistoso, erano corredati da un rifornimento accessorio per i piloti. Insomma questo servizio, ha soddisfatto pienamente tutti i concorrenti. E bisognava essere grati alla Vacuum, anche per un altro servizio che a Lei direttamente non spettava e cioè l'aver fatto seguire l'ultimo concorrente partito, da una macchina opportunamente attrezzata da officina, la quale era a completa disposizione degli eventuali piloti fermi lungo la strada per incidenti meccanici.

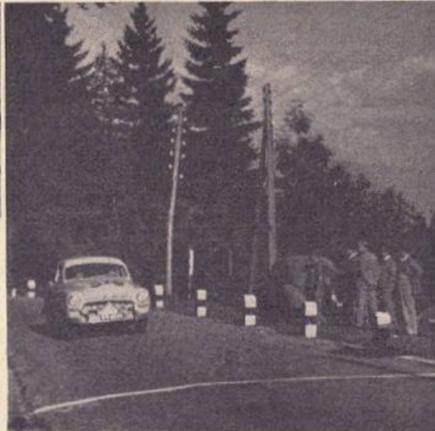
Il servizio logistico, affidato alla Pier Bussetti, è stato disimpegnato egregiamente, tra le mille difficoltà che in ogni tappa si succedevano.

Come si vede da queste nostre note iniziali, le difficoltà alle quali gli organizzatori si sono trovati a dover risolvere, erano molte e in molte sono caduti miseramente. Non ci sentiamo di fare una colpa diretta ai due massimi esponenti dell'organizzazione e cioè all'Aldo Daccò e a Giovanni Canestrini, i quali hanno fatto il possibile per arginare ed attuare le crepe che via via si andavano aprendo, ma facciamo a loro una colpa indiretta e cioè quella di non essersi circondati di uomini, tecnicamente preparati ed all'altezza del difficile compito al quale erano stati assegnati.

Gara di «Turismo veloce» doveva es-



PROTAGONISTI D'OLTR'ALPE. - A sinistra l'imponente Plymouth di Gendebien-Thirion, che si è imposta nella classe oltre 2000 cc. del gruppo Turismo di serie normale. Al centro, Honoré Marie e Pochon Madeline, che hanno formato l'unico equipaggio esclusivamente femminile del Giro. A destra, la Ford Vedette di Gazado-Richard



sere il «1° Giro automobilistico d'Italia», abbiamo scritto prima, gara che doveva basarsi sulla esperienza acquisita dalla «Stella Alpina» in sette gloriose edizioni; però siamo sicuri di non andare errati se affermiamo che l'esperienza della «Stella Alpina», e del cui regolamento Giovanni Canestrini, è stato uno degli ideatori, non è stata tenuta in nessun conto. Si è voluto creare del nuovo e si è caduti nel paradossale, si voleva dare all'Italia una manifestazione che facesse epoca per i risultati tecnici che da questa gara si potevano trarre, ed invece sono state create delle condizioni sportive alle quali bisogna che gli enti interessati, pongano rimedio nel minor tempo possibile.

Questa non è stata una gara turistica, nella quale ogni tanti chilometri erano inclusi dei tratti a velocità libera, ma si è dimostrata una vero «tour de force», nel quale tutti i piloti dovevano essere impegnati allo spasimo, per giungere in tempo ai controlli, per fronteggiare gli eventuali incidenti di strada ai quali avrebbero potuto incorrere. E già che ci siamo e per dar ragione a queste nostre parole, daremo un breve sguardo al regolamento di gara, regolamento preparato in funzione della strada da percorrersi.

Sette tappe per complessivi 5.763 chilometri, comprendenti 22 tratti a cronometro. La parte regolaristica, doveva essere compiuta alla media di 48 Km/h. Però dietro a queste nude cifre, si nascondevano delle grandi difficoltà. Tratti in velocità notturni, tratti in velocità su strade pericolosissime.

Le tappe erano di circa 1000 chilometri ciascuna, il che imponeva una marcia che durava dalle 10 alle 25 ore. Molti tratti cronometrati dovevano essere disputati di notte e peggio ancora all'alba quando la stanchezza si fa maggiormente sentire ed i riflessi non sono più a posto. Ed allora sono nate le disgrazie. In base anche a quanto ci è stato espresso dai concorrenti, gli organizzatori debbono abolire i tratti di velocità notturna e caso mai porli subito dopo la partenza, quando il pilota è ancora fresco. Perché un tratto di velocità, disputato di giorno o di notte, a nostro avviso assolve alla stessa funzione tecnica.

Riduzione quindi del chilometraggio parziale e far disputare nelle ore solari i tratti a cronometro.

Ma può una gara di tal genere assolvere a qualche funzione tecnica? Sinceramente non riusciamo a capire quale funzione tecnica essa possa assolvere, quando tutti sappiamo che qualsiasi macchina, di qualsiasi viaggiatore di commercio, compie ogni giorno una infinità di chilometri, impegnata su strade impervie

ed in condizioni meteorologiche impossibili.

Questa gara, ed il tempo sarà buon giudice delle nostre parole, è venuta ad ingolfare ancor più il nostro calendario sportivo, è venuta a render ancora più impraticabili le strade italiane, insufficienti per il normale traffico ed ancor più per una gara di tal genere. Il «Giro Automobilistico d'Italia», dovrebbe assumere in sé tutte quelle gare sia in salita, sia di gran fondo, che ogni domenica vengono disputate nelle regioni italiane. Ma questa funzione non sarà dall'Autogiro, mai assoluta, perché ogni Automobile Club, vorrà mantenere la sua gara, alla quale partecipano «per un solo giorno» i suoi soci, alla quale assiste la massa di sportivi della regione interessata, ed alla quale i vari «magnati» di quel sodalizio possono sfoggiare i loro variopinti bracciali. E così un'altra gara, è venuta ad ingolfare il nostro calendario sportivo. Ci si obietterà che le varie gare sino ad ora disputate rimarranno in funzione nel «Grande Autogiro», ma noi risponderemo che queste gare nell'Autogiro vengono disputate in ore impossibili ed in giornate non festive, mentre le varie manifestazioni degli A. C. vengono organizzate in giornate festive ed in ore, nelle quali un gran numero di persone vi possono assistere.

E poi i piloti italiani, i «dilettanti» dello sport automobilistico italiano, hanno acquisito la mentalità di disputare la gara che dura uno od al massimo due giorni, rientrando subito in sede dopo che questa è stata disputata. Una gara a così lunga scadenza invita soltanto i «professionisti» o quelli che hanno grandi possibilità, possibilità di tempo e di denaro. Perché se uno vuol avere buone probabilità di vittoria, deve farsi il percorso in ante-prima, deve segnarsi (ed alcuni piloti lo hanno fatto in questa edizione dell'Autogiro) i vari tratti cronometrati, con segni speciali, onde regolare la marcia.

«Autogiro» creato per pochi e non per i molti, per i più, per la massa degli sportivi. E le cifre parlano chiaro: 133 iscritti, 104 partenti.

Il grande merito di questo Autogiro? l'averci dato non più un solo vincitore assoluto, ma bensì tre vincitori assoluti, valorizzando così anche le categorie minori, che normalmente sono quelle dimenticate.

Ed infine ricordiamo, che anche lo scopo prettamente turistico, di questo Autogiro, è stato completamente svisato dall'organizzazione. Infatti esso doveva far conoscere le sconosciute regioni del sud, la magnifica Sila, Alberobello e mille altri luoghi non troppo noti. Ma quale

funzione turistica può avere una gara, la quale viene disputata per buona parte di notte? Quando la più bella visione che il pilota possa ammirare («pilota» al singolare, perché uno dei due sta dormendo), sono la sequenza interminabile dei mille e mille paracarri?

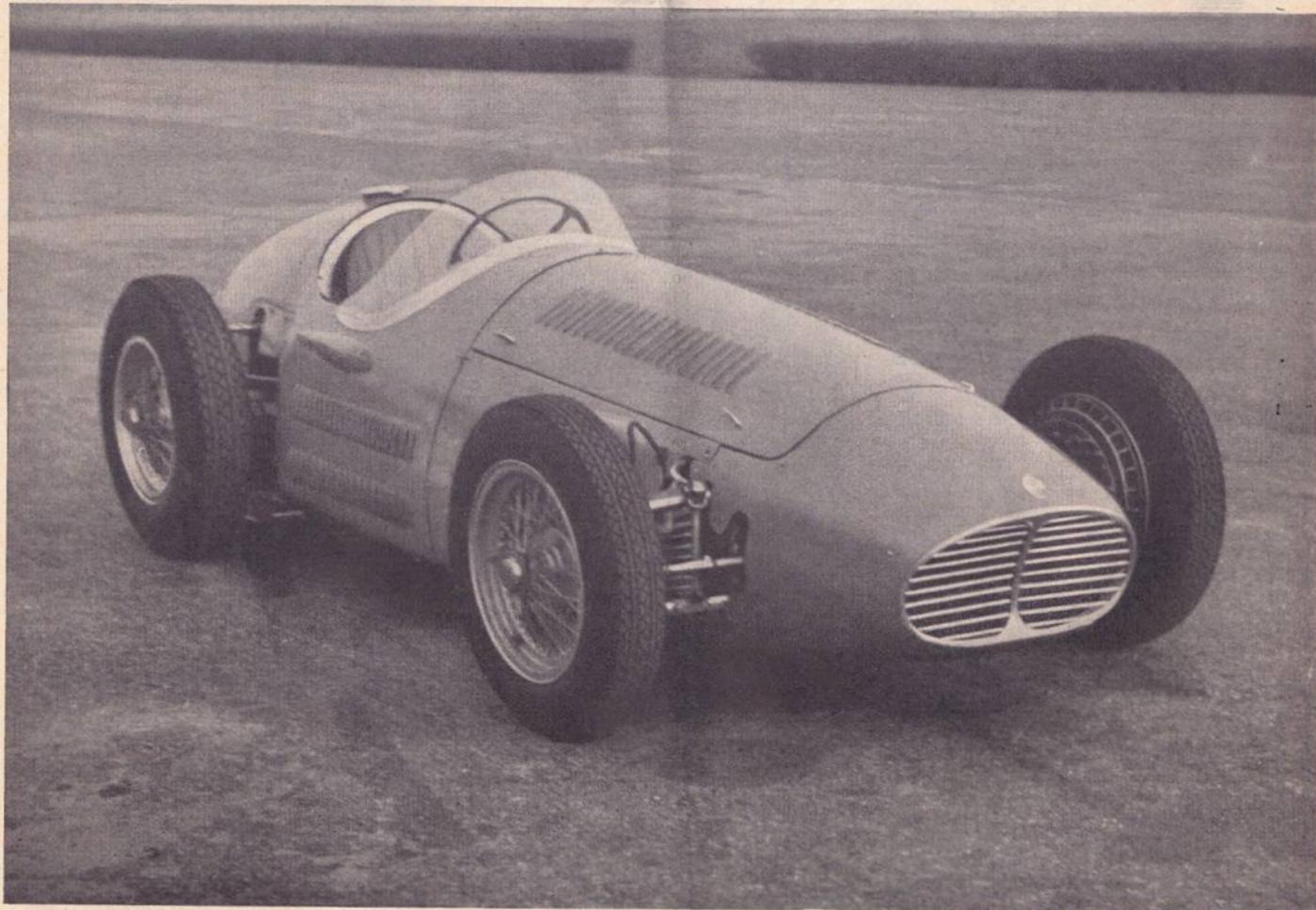
Se non altro questo Autogiro è valso ad interessare se non la pubblica opinione per lo meno un notevole numero di autorità e di personaggi sportivi. Nei vari Comitati sono elencati infatti ben 1012 nominativi, con una media quindi di 10 personaggi per vettura alla partenza e 20 all'arrivo.

Vincitori e vinti nella classifica generale

Dopo le verifiche tecniche, e dopo aver preso in considerazione i tre reclami presentati in tempo massimo (non parliamo di quelli che giacciono sul tavolo dell'organizzazione contro concorrenti che lungo il percorso hanno cambiato parti del motore, contro concorrenti che si sono presentati alla timbratura del foglio di partenza a piedi, mentre la loro vettura era ferma in un garage per una importante riparazione), e dei quali uno solo è stato accolto (l'equipaggio Villotti-Maserati è stato qualificato), sono stati proclamati i vincitori assoluti e quelli di classe. I tre vincitori assoluti sono stati: Martignoni-Favero su Alfa Romeo 1.900 per la categoria turismo normale; Carini-Gay su Alfa Romeo 1.900 T.I., per la categoria speciale; Taramazzo-Gerini su Alfa Romeo, nella Gran Turismo.

Come si vede vittoria strepitosa dell'Alfa Romeo, la quale ha dominato sempre, con netta superiorità. Veloce, leggera, resistente allo sforzo prolungato, dalla magnifica ripresa e dall'ottimo sistema frenante, questa magnifica creazione degli stabilimenti del Portello, nelle tre versioni, si è dimostrata la migliore vettura in campo, sconfiggendo tutta la coalizione delle vetture avversarie, anche se alcune di queste disponevano di un maggior numero di cavalli.

Ed è ancora più meritoria la vittoria dell'Alfa Romeo, specialmente guardando (cosa che poi faremo) l'andamento delle tappe, nella Gran Turismo, dove ha dovuto arginare l'attacco della Lancia Aurelia 2.500 di Gino Valenzano, valoroso pilota, strenuo lottatore, il quale ha dovuto lottare anche contro la sfortuna, rappresentata sempre da quegli «ottimi» cronometristi, i quali per rendere ancora più ingarbugliate le cose, sulla Mendola, hanno comunicato un tempo difficilmente realizzabile, anche per un pilota come Tara-

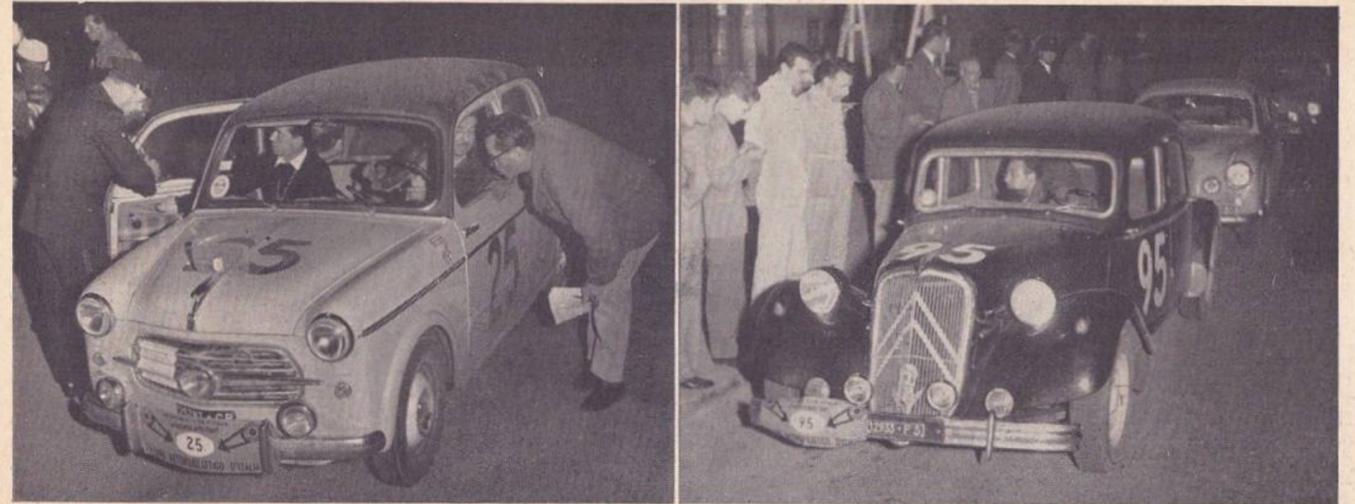
GOMME **PIRELLI**

La "MASERATI,, 2500 cc. corsa formula 1

Le più importanti vittorie della Maserati nelle gare nazionali ed estere durante il 1954

Circuito della Gavea	- De Graffenried]	Circuito di Caserta	- Musso
Circuito di Interlagos	- De Graffenried	Gran Premio del Belgio	- Fangio
Gran Premio d'Argentina	- Fangio	VIII Coppa d'Oro delle Dolomiti	- Mantovani
Gran Premio Napoli	- Musso	Gran Premio di Pescara	- Musso
Modena - Riunione dei Primati	- Perdisa	Circuito di Goodwood	- Moss
Gran Premio di Roma	- Marimón	Circuito di Aintree	- Moss

Off. ALFIERI MASERATI S.p.A. - Viale Ciro Menotti, 322 - Modena



A sinistra la Fiat 1100 TV di Alquati-Prudenzeno, al controllo ai Trieste. A destra, Morolli e Graziano su Citroen durante un controllo notturno.

mazzo. Ad ogni modo ci sentiamo, di affiancare nell'abbraccio della Vittoria i due piloti, perchè tutti e due sono stati grandi. Valenzano specialmente sullo Stelio, ha fatto vedere i « sorci verdi » a tutti, facendo segnare ai cronometristi un meraviglioso tempo.

Taramazzo è l'uomo della regolarità. Non ha mai cercato di strafare e se saprà migliorare il suo stile, farà sicuramente ancora a lungo parlare di sé.

L'altro assoluto è Piero Carini, il quale in coppia con Gay, ha vinto la Turismo Speciale. Questo equipaggio ha anche vinto il Trofeo Bonacossa, vittoria meritata perchè è stato forse il pilota più regolare, il pilota che non ha mai cercato di eccedere, che ha lottato avendo a sua disposizione una grande esperienza di corse.

Bruno Martignoni il quale faceva coppia con Favero, è stato il vincitore a « sorpresa » della turismo normale. Infatti a Monza, mentre Bertani, si apprestava a tagliare il traguardo da vincitore, il motore lo ha improvvisamente tradito, rimanendo in panne. Con coraggio Bertani ha spinto la sua macchina sino all'arrivo, ma ormai il primo posto non era più suo.

Martignoni ha condotto una gara regolare ed accorta. Ma se i vincitori di categoria, cioè gli assoluti, sono stati i maggiormente festeggiati, non bisogna dimenticare anche i vincitori delle varie classi, i quali hanno ingaggiato delle lotte emozionanti ed entusiasmanti, per la conquista delle vittorie parziali.

Bricarello-Vannucci sono stati i trionfatori nella classe sino a 1.300 cc. turismo normale. Hanno lottato allo spasimo contro avversari agguerriti e disponenti di mezzi meticolosamente preparati. Gli sono stati avversari tenacissimi i valorosi Mandrini e Bertani, Alquati e Prudenzeno, Casarotti e Cristofanetto, i quali non hanno mai disarmato puntando sempre alla vittoria.

Nella turismo normale oltre 2.000 cc., si è imposto un equipaggio straniero e cioè quello formato da Gendebien-Thirion, al volante della mastodontica Plymouth. La loro non è stata una vittoria facile, perchè dietro a loro si sono classificati i combattivi Palanga e Ravina, i quali disponevano di un'Alfa Romeo 2.500. E' stato uno spettacolo seguire le prodezze dei due vincitori della sino a 1.300 cc. turismo speciale e cioè dei fratelli Gianni. Questi due prodigiosi ragazzi, assistiti amorevolmente dal loro papà che questa

volta ha fatto le cose veramente in grande (era venuto al giro con un piccolo « carro officina »), ci ha fatto esplodere in esclamazioni di stupore, ogni qualvolta ci è stato dato seguire la loro gara. Benchè dispongano di una meravigliosa Fiat 103, hanno uno stile così perfetto e pulito, che molte delle loro magnifiche prestazioni, debbono essere ascritte esclusivamente al loro valore. Loro grandi avversari i tenaci Gorza e Cappelli, Guiraud-Beau, Crotti e Sassi.

Santi ha trionfato con la mastodontica Oldsmobile, nella 2.000 turismo speciale padroneggiando la sua grossa macchina, la quale si trovava handicappata specialmente nei tratti montani. Suoi avversari Morolli-Graziano, regolari e volitivi.

Di Gino Valenzano, il quale ha fatto il vuoto dietro di sé nella oltre 2.000 gran turismo, abbiamo già detto. Degni di elogio in questa classe l'equipaggio formato da Biondetti e Ricci (da ammirarsi il « Bartali » dell'automobilismo italiano, per la sua valorosa condotta di gara, incurante del dolore causatogli da un ascesso dentario), Serafini-Ribaldi e Croce-Castello.

Taramazzo-Gerino, vincitore della sino a 2.000 G.T., ha preceduto Houel-Behra, al volante dell'Alfa 1.900 Zagato, la quale è giunta al traguardo di Monza con la carrozzeria malconca nella parte anteriore.

La scuderia che ha vinto il trofeo in palio è stata la S. Ambroeus di Milano, la quale offrirà idealmente questo trofeo agli indimenticabili scomparsi Rezzonico-Simontacchi, suoi soci.

Ed ora visto il comportamento generale dei piloti più in vista, cercheremo di riassumere brevemente, tappa per tappa, i mille fatti, le mille lotte che via via sono andate svolgendosi nel corso delle lunghe e difficili sette tappe.

1ª Tappa: Monza - Sanremo

Alla partenza da Monza, si presentano 104 piloti. Le macchine della categoria Turismo di serie normale, compiranno « a vuoto » il giro di pista di Monza, mentre quelle della Turismo Speciale non faranno quello di Modena. Così non si potranno avere elementi di paragone fra le varie categorie e si registreranno tre (anzi sei) vincitori assoluti. La tappa è di complessivi 825 chilometri, che i concorrenti dovranno compiere in circa 17 ore. Nella tappa vi sono inclusi quattro tratti

cronometrati, che saranno all'ultimo momento ridotti a tre e cioè quelli dell'Autodromo di Monza, quello dell'Aerodromo di Modena e quello di Vezzano-Casina. Totale dei chilometri dei tratti cronometrati 21,3.

A Monza quindi prime battaglie. Agli ordini degli starter Conte Aldo Bonacossa e avv. Zucca, sindaco di Monza, i concorrenti si lanciano a fanali abbassati verso la « Grande avventura ». Primo capitolo, il giro dell'Autodromo di Monza. Su questo anello, secondo le modalità soprascritte, i migliori tempi sono stati fatti registrare: nella turismo di serie speciale sino a 1.300 da Ronzoni-Trabattoni, il quale ha impiegato con la sua Fiat Zagato, 2'43" a compiere un intero giro dell'anello. Ad un solo secondo però lo seguono Toselli - Adinolfi e con un distacco di 6" i fratelli Gianni.

Sempre nella turismo speciale, ma nella classe fino a 2.000 cc., Carini-Gay, sin da questa prima battuta hanno fatto vedere le unghie, facendo registrare ai cronometristi il miglior tempo della loro classe, pari a 2' 30" 4, viaggiando cioè ad una media di 131.299 chilometri orari. A sette secondi seguono Manzini-Pieratelli ed a 9" Della Beffa-Rasini. Nella oltre 2.000 cc., la Citroen di Morolli-Graziano, ha fatto il vuoto dietro di sé, viaggiando alla media di Km/h 110.491. Bella la prova dei secondi classificati Santi-Santi.

La Gran Turismo è la categoria più attesa, sia per i nomi dei piloti che ha nelle sue file, sia per le macchine in gara. Nella fino a 2.000, i fratelli Leto di Priolo, al volante della Fiat 8V, fanno registrare il tempo di 2'22" 4, precedendo di un solo secondo Dalla Favera-Parmigiani su Alfa e Cornacchia-Cortese su Fiat 8V.

Nelle oltre 2.000 Valenzano, incomincia sin da ora a far valere la sua classe superiore, segnando il prestigioso tempo di 2'27" 2. Lo seguono nell'ordine Croce-Castello, Rezzonico-Simontacchi, Cangiotti-Quattrocchi.

Nella notte, gli equipaggi che via via, hanno compiuto il giro di pista, scompaiono lanciandosi verso Crema e poi verso Modena, dove in questa seconda città li attende il secondo tratto cronometrato.

Mentre ci avviamo verso Crema, densi banchi di nebbia rallentano la nostra andatura, ed anche i concorrenti, come essi stessi poi ci diranno, saranno costretti a marciare ad un regime prudenziale. Durante questa marcia di trasferimento notiamo la Fiat 1.100/103 di Guidotti, rimor-

chiata e l'Alfa 1.900 di Scarelli, ferma per noie all'accensione. Però tutti e due ritorneranno in gara e disputeranno le successive prove.

Modena: mentre i primi concorrenti disputeranno la prova nella più completa oscurità, quelli delle classi superiori accendendosi gli uni con gli altri coi fari reggeranno mentre una fredda alba settembrina, rischiarata un po' la pista. I migliori in questo secondo tratto sono: per la categoria turismo normale, classe sino a 1.300, Villotti-Maserati i quali hanno impiegato il tempo di 2'10"1. Li seguono nell'ordine Bricarello-Vannucci, Leto di Priolo-Nicosia e Kerschbaumer-Senoner. I distacchi tra questi equipaggi sono minimi. Nella fino a 2.000 il miglior tempo è quello di Martignoni-Favero, i quali precedono di un solo decimo di secondo l'equipaggio formato da Bertani-Bigliardi. Nella oltre 2.000 cc., Del Bono-Tirelli, dominano con il tempo di 2'09", precedendo di 3" l'equipaggio Gendebien-Thirion. Dopo la turismo normale si cimentano i piloti della Gran Turismo, nella cui classe sino a 2.000, si impongono per un solo secondo i fratelli Leto di Priolo, mentre secondi sono Della Favera-Parmigiani. Bella la prova di Houel-Behra. Nella oltre 2.000, Begozzi-Colonna, al volante di una Lancia Aurelia 2.500, fanno segnare il miglior tempo (1'55"4) mentre Cangiotti-Quattrocchi sono secondi e Serafini-Ribaldi terzi.

Ronzoni intanto, ha dovuto far ritorno a casa, avendo preso la partenza solo per onor di firma, essendo impossibilitato per motivi personali a continuare l'autogiro.

Dopo Modena, a Vezzano è posto il terzo tratto cronometro, tratto che porterà i concorrenti a Casina. Il tratto cronometro ha una lunghezza di 12 chilometri, con un dislivello di 126 metri.

Questo tratto bellissimo sotto tutti i punti di vista, ha dato origine alle prime serie scaramucce. Alcuni concorrenti i quali si erano coscientemente preparati su questo tratto in salita ed avevano provveduto a segnare i paracarri, con segni particolari di riferimento, hanno avuto la sorpresa di trovare cancellate tutte le loro fatiche da ignoti rivali. Qualche parola grossa, contro gli « ignoti » e poi via. Questo terzo tratto, disputato dai concorrenti di tutte e tre le categorie, ha dato, come abbiamo già detto, una prima indicazione dei valori in campo. Nella Turismo normale sino a 1.300 cc., si è imposto Leto di Priolo-Nicosia, i quali con la loro Fiat Zagato, hanno fatto registrare il tempo di 9'53". Nell'ordine seguono Bricarello-Vannucci, Villotti-Maserati e Mandrini-Bertassi. Nella sino a 2.000, l'Alfa di Bertani-Bigliardi, ha fatto registrare il tempo di 9'01". A 14" Buticchi-Razuoli ed a 15" Martignoni-Favero. Nella oltre 2.000, Gendebien-Thirion, hanno impiegato 10'02"4, mentre Del Bono-Tirelli, soli 2" in più.

Dopo la turismo normale è la volta della turismo speciale, nella cui classe sino a 1.300 si impone l'equipaggio Gianni-Carini-Gay, i quali hanno preceduto l'Alfa di Fornasari-Polo di 22". Nella oltre 2.000, Morolli-Graziano, si sono affermati con il tempo di 9'58"1. Secondo è Santi-Santi a 50". Nella Gran Turismo, sino a 2.000, Taramazzo e Gerino, hanno incominciato a far valere la loro classe precedendo di 10" l'equipaggio Leto di Priolo. Valenzano e Sposetti, nella oltre 2.000 hanno fatto segnare ai cronometristi 9'01"1, precedendo Lubich-Gelatti di 4".

Questi sono i tempi dei migliori. Dopo

Castelnuovo ne' Monti, si scende verso Parma. Il solito rettilineo congestionato di camions e pullman della via Emilia, nella quale bisogna destreggiarsi con grande abilità. Lasciata alle spalle Piacenza, i concorrenti « scalano » il Monte Penice, sul quale campeggiano le torri della televisione. La strada in quest'ultimo tratto non è più asfaltata e quindi siamo costretti a mangiare un po' di polvere. Dopo il Penice, si transita per Tortona ed Alessandria. Mentre percorriamo la valle della Bormida, il cielo è percorso da grandi nuvoloni, minaccianti pioggia. Ma le previsioni per fortuna non si avvereranno, e gran fortuna sarà per questo Autogiro l'aver trovate le sue strade sempre asciutte. Soltanto un forte vento danneggerà la marcia. Tra Alessandria ed Acqui, i migliori guai sono rappresentati da tre passaggi a livello, i quali raggiungono lo scopo di innervosire i concorrenti. Ma anche questi guastafeste saranno superati ed a Cairo Montenotte dopo 675 chilometri da Monza, si imbocca la strada della costa ligure. Lasciamo alle spalle il quarto tratto cronometro che non verrà disputato, data la sua pericolosità e relativo divieto del Prefetto e i concorrenti puntano su Oneglia e poi su S. Remo, sede della prima tappa. Il primo arriva a San Remo alle ore 17.08'45", tempo corrispondente alle ore di gara.

Consuntivo di questa prima tappa è il seguente: dopo 823 chilometri, non si è dovuto registrare nessun ritiro, se non quello di Ronzoni, ma dovuto a motivi personali, e tutti i concorrenti sono giunti regolarmente a San Remo. Dobbiamo registrare durante questa prima tappa le discussioni sorte tra i commissari tecnici e sportivi, circa l'ammissione nella turismo normale delle Fiat Zagato. Ma queste proteste non debbono essere rivolte ai commissari, ma bensì alla C.S.A.I., la quale ha omologato queste vetture in una classe nella quale possono spadroneggiare facilmente.

Per quanto riguarda la classifica generale dopo la prima tappa, sono in testa Leto di Priolo-Nicosia, con la Fiat Zagato, ma il vantaggio di questo equipaggio è di soli 6", e l'equipaggio che li incalza così da vicino è formato dai due bravi « passisti », Bricarello-Vannucci. Dando uno sguardo alla classifica totale di questa classe si potrà constatare come in un solo minuto vi siano dieci equipaggi; quindi la lotta è incerta e può riservare delle sorprese nelle tappe avvenire.

Nella classe sino a 2.000, Franco Bertani, occupa il primo posto, con un discreto vantaggio sul secondo equipaggio Martignoni-Favero. Al terzo posto vi è l'equipaggio Buticchi-Razuoli, distaccati da Martignoni di soli due secondi. Come nella classe precedente anche in questa, ben otto equipaggi si trovano nello spazio di un minuto.

Nella oltre 2.000 cc., i cui partenti sono soltanto cinque, sino ad ora la lotta per il primato di classe è ristretta all'equipaggio Del Bono-Tirelli, al volante della Dodge 3.800, e Gendebien-Thirion i quali pilotano una Plymouth 2.560. Questi due equipaggi sono distanziati da due soli secondi.

I fratelli Gianni, al volante della loro meravigliosa Fiat 103, conducono con 5" di vantaggio su Guiraud-Beau (Peugeot). Ma c'è da tenere anche in considerazione gli altri equipaggi che seguono, e cioè Crotti-Sassi e Toselli-Adinolfi, che alla distanza possono riservare sorpresa.

Pietro Carini, in coppia con Gay, oltre a mantenere la prima posizione nella classe sino a 2.000, è l'assoluto del gruppo turismo speciale. Non vediamo chi lo possa minacciare, perché già in questa prima tappa egli ha dato al secondo equipaggio

classificato e cioè quello composto da Manzini-Pieratelli un distacco di mezzo minuto.

Morolli-Graziano, con la Citroen tre litri, è il vessillifero della oltre due litri ed il suo vantaggio su Santi è già abbastanza sensibile.

Degli altri piloti, Ovidio Capelli e Clemente Biondetti, i più anziani piloti in gara, data la loro esperienza di gara a « lunga scadenza », hanno iniziato con prudenza.

Il primo posto assoluto, nella Gran Turismo è detenuto da Taramazzo, il quale in coppia con Gerino pilota magistralmente la sua Alfa Romeo S.S.-Touring. Il vantaggio di questi due piloti è di soli tre secondi e tutto c'è da aspettarsi dai fratelli Leto di Priolo, al volante della Fiat 8 V, che li seguono, occupando il secondo posto. Ad 11" dai Leto di Priolo seguono Dalla Favera-Parmigiani ed a 23" Houel-Behra, quest'ultimo fratello del noto corridore su macchine da gran premio. Altro pilota da temere è Valenzano, che segue nell'ordine, e che è un po' svantaggiato in questa prima tappa non avendo più trovato nei tratti a cronometro i segni particolari da lui stesso lasciati durante le prove.

Biondetti-Ricci, comandano la oltre due litri, seguiti nell'ordine da Begozzi-Colonna, Croce-Castello, Rezzonico-Simontacchi.

Come si vede quindi dopo la prima tappa, molti piloti sono in ballo per il primo posto. Quindi lotta equilibrata.

2ª Tappa: Sanremo - Napoli

La seconda tappa dell'Autogiro, prevede una marcia di ben Km. 1.190,6 è cioè la tappa più lunga del giro, prevedendo una marcia di 24, ore 48'15. I concorrenti sono partiti da San Remo alle ore nove del 2 settembre e sono giunti a Napoli, alle ore 9.48 del giorno successivo. Detto percorso, comprendeva quattro tratti cronometrati, anziché cinque come preventivo. E' stato soppresso il primo tratto da Albissola a S. Giovanni. I chilometri totali dei tratti cronometrati ammontavano a 49,2.

Al momento del via, non si è presentato il concorrente Guido Brignone, socio del Racing Club 19 di Torino. Ragion per cui i concorrenti regolarmente partiti sono stati centodieci.

La strada che gli « autogirini » hanno percorso in questa seconda interminabile tappa, era abbastanza buona. Il tratto a cronometro Massarosa-Lucca però possedeva troppe curve, il che ha causato molte uscite di strada, fortunatamente risoltesi senza conseguenze per i piloti. Alla fine di questo tratto, come abbiamo detto nel commento generale, erano posti due riflettori per facilitare la lettura dei numeri i quali danneggiavano la marcia dei concorrenti, rimanendo questi abbagliati dalla luce troppo forte rivolta contro di loro, mentre sopraggiungevano a grande velocità. Poi strada bella fino a Follonica, con attraversamenti di Lucca, Pisa e Livorno, sino al successivo tratto cronometro di Follonica.

Qui un insidioso ghiaino, faceva sbandare le macchine e molte, in questo tratto di sono rovinare la carrozzeria. Mentre la notte lascia posto al giorno, i concorrenti si avventurano sulle strade della Sabina, tortuose ed insidiose a non finire. Si salgono e si scendono i monti, mentre la pianura si delinea da lontano. Lasciate alle spalle le colline, i concorrenti giungono a Mondragone, dove doveva essere posto il controllo. Ma quella organizzazione « modello », aveva pensato di andare in « villeggiatura », lasciando che i controlli li svolgessero commissari di for-

tuna. In qualche modo gli organizzatori hanno rimediato, ma certo che molte lagnanze sono state rivolte in questo luogo agli organizzatori, anche perchè vi erano delle frecce di un'altra manifestazione, molto simili a quelle dell'Autogiro, che indirizzavano i concorrenti in direzione sbagliata. Arrivo a Napoli, alla Mostra dell'Oltremare, dove le cose sono state fatte bene, con molta diligenza e con molta serietà. Anche il parco macchine era un vero parco macchine « chiuso ».

Il primo tratto a cronometro disputato dai concorrenti nella seconda tappa dello Autogiro era quella di Massarosa, il quale aveva una lunghezza di Km. 13,3. Nella turismo normale sino a 1.300 cc., il miglior tempo è stato fatto registrare da Bricarello-Vannucci (9'28"3/5), al quale seguono Ramella-Provinciali e Kerschbaumer-Senoner.

Nella fino a 2.000, Buticchi-Razuoli, hanno sopravanzato di un solo secondo l'equipaggio Bertani-Bigliardi, mentre terzi sono Musso G.-Martini.

Nella oltre 2.000 cc., Palanga-Ravina, sono i primatisti, seguiti da Gendebien-Thirion.

Toselli-Adinolfi, nella sino a 1.300 turismo speciale, hanno fatto registrare un tempo inferiore a quello fatto registrare dai fratelli Gianni, i quali a loro volta hanno preceduto Capelli-Granata e Celi-Abba. Nella sino a 2.000 i solisti Carini-Gay, fanno da padroni e così pure nella oltre 2.000 Morolli-Graziano.

Nella Gran Turismo sino a 2.000 e nella oltre, i migliori tempi sono stati fatti segnare rispettivamente dai fratelli Leto di Priolo e da Biondetti-Ricci.

Dopo questo tratto è stato disputato il secondo tratto, quello da Follonica a Castiglione di Pescaia, lungo Km. 23,7. I vincitori delle tre classi della turismo normale sono stati Leto di Priolo-Nicosia, Buticchi-Razuoli e Gendebien-Thirion, i quali premettiamo subito faranno il bis anche nel successivo tratto cronometro. Nella Turismo speciale Cappelli-Granata hanno preceduto i fratelli Gianni, nella classe minore, mentre Carini-Gay si sono imposti nella sino a due litri. Nella oltre 2.000 Morolli-Graziano, hanno fatto da padroni. Nella Gran turismo, sempre vincitori i Leto di Priolo nella sino a 2.000 e Valenzano-Sposetti nella oltre.

Il tratto Terni-Madonna della Scargula è stato la terza prova cronometrata. I vincitori della turismo normale sono già stati citati; nella speciale, si sono imposti Toselli-Adinolfi (sino a 1.300 cc.), Carini-Gay (sino a 2.000 cc.), Morolli-Graziano (oltre 2.000 cc.). Taramazzo-Gerino e Serafini-Ribaldi, hanno rispettivamente vinto nella gran turismo, nelle classi sino a 2.000 ed oltre 2.000 cc.

Il quarto tratto era rappresentato dal Circuito d'Oltremare a Napoli, il quale aveva una lunghezza di Km. 4,500. Si sono imposti: Leto di Priolo-Nicosia (T.N. sino a 1.300 cc.), Bertani-Bigliardi (T.N. sino a 2.000 cc.), Del Bono-Tirelli (oltre 2.000 cc.), Toselli-Adinolfi (T.S. sino a 1.300 cc.), Fornasari-Polo (sino a 2.000 T.S.), Santi-Santi (T.S. oltre 2.000 cc.), fratelli Leto di Priolo (sino a 2.000 cc. G.T.S.) e Serafini-Ribaldi nella Gran Turismo oltre due litri.

Prima di dare una occhiata alla classifica generale dopo questa seconda tappa, desideriamo dare l'elenco dei ritirati, incominciando dall'ultimo ritirato. Infatti a Napoli, un equipaggio è stato escluso dalla gara, quello di Borghesi-Bianchi che pilotavano una Alfa Romeo 2.500. Vane sono state le insistenze dei due concorrenti, i quali evavano ben ragione di protestare. Infatti transitati ai controlli in ritardo, ma non fuori tempo massimo, non avevano trovato più il tavolo con i com-



Gli sfortunati coniugi Piazza, non hanno avuto soverchia fortuna. Ne danno conferma i segni stampati sulla loro Alfa Romeo 1900 S.

missari. Ragione per cui non avevano potuto timbrare il libretto di marcia.

I ritirati di questa seconda tappa sono stati nove e precisamente: Fraccari-Anderton (Fiat 1.100/103 T.V.), Ros-Scavino (id.), per avarie alle macchine; Pirotta-Vesely (Jaguar) per uscita di strada; Merlo-Stefani (Lancia Appia) per avarie meccaniche; Martinengo-Facetti (Alfa Romeo 1.900 T.I.) incidente di strada; Der Stephanian-Scano (Alfa Romeo S.S. Zagato) per uscita di strada; Mantovani-Gianni (Porsche) rottura; Barozzi-Cagnana (Lancia Aurelia B. 20) e Brignone-Meregalli (id.) per irrimediabile incidente meccanico; Dalla Favera-Parmigiani (Alfa) per uscita di strada.

Anche a Napoli le discussioni dei concorrenti contro i tempi annunciati dai cronometristi sono state violente. Molti sbagli erano evidenti e molti tempi saranno in seguito modificati. Si è avuto tra l'altra uno scambio di telegrammi tra Milano, Terni e Roma, ritenendo i cronometristi di Terni insindacabile il loro operato persino dalla loro stessa Federazione.

Posizioni nella classifica generale sono le seguenti: Bertani e Bigliardi sono i capintesta nella turismo normale, mentre Carini e Gay conducono nella turismo speciale ed i fratelli Leto di Priolo, nella Gran Turismo di Serie. Dei tre equipaggi sopracitati, soltanto quello guidato da Carini, può contare un non indifferente vantaggio sul secondo classificato, Fornasari. Infatti Carini ha 49" di vantaggio sul vicentino. Fanno fede a queste nostre parole i tempi che dividono Bertani da Buticchi (soli 22") e Leto di Priolo da Taramazzo (14").

Questo per quanto riguarda la classifica generale; per quanto concerne le classifiche particolari la situazione è pressappoco la stessa; incerta oltre ogni dire.

Nella 1.500 di serie normale, Leto di Priolo, Bricarello e Colombi si trovano nello spazio di meno mezzo minuto, mentre nella sino a due litri Musso è a 56" da Buticchi, e nella oltre 2.000 cc., Gendebien ha 45" di vantaggio su Palanca.

Situazione incerta anche nella Turismo speciale, nella cui classe minore, Toselli e Gianni, sono separati di 19", mentre quest'ultimo è diviso da Capelli di 30".

Nella Gran Turismo, in grave ritardo Valenzano-Sposetti, mentre Croce-Castello conducono con 17" di vantaggio su Serafini-Garibaldi.

3ª Tappa: Napoli - Bari

La terza tappa da Napoli a Bari, aveva un chilometraggio di Km. 955,2 il che imponeva ai piloti una marcia di ore 21,13 e 36". Due tratti cronometrati erano compresi nell'itinerario, il primo dal Bivio di Catanzaro (Pedadace) a Catanzaro, dopo 475 chilometri di gara e misurante una lunghezza di Km. 16,4; l'altro da Alberobello a Castellana dopo 900 chilometri di gara e della lunghezza di Km. 18,5 da disputarsi nelle prime ore del mattino.

Proprio in questa tappa, circa cinquecento metri dopo la fine del tratto cronometro Alberobello-Castellana, a poco più di quaranta chilometri dal traguardo finale, si è dovuto registrare il mortale incidente che ci ha rapito la cara Luisa Rezzonico e l'amico indimenticabile Franco Simontacchi. Superato il tratto cronometro ad oltre 174 di media i due piloti della S. Ambroeus, si sono trovati di fronte il muro di una chiesa, mentre la strada spariva a sinistra in una curva ad angolo retto, che si incassava tra la chiesa ed una casa. La vettura marciava ancora ad alta andatura, non essendosi forse i due piloti accorti della fine del tratto cronometro, il quale era segnalato in modo non troppo visibile. Intuito il pericolo, la Rezzonico che in quel momento si trovava alla guida ha innestato la terza il brusco passaggio di marcia a quella velocità ha rotto gli ingranaggi del cambio ed ha bloccato la ruota posteriore destra. La vettura ha fatto perno su questa ruota ed è volata contro il muro della chiesa, sciacciandosi. Belle di paglia, in quel punto, non ve ne erano. L'incidente subito conosciuto a Bari, ha scosso tutti i girini e le persone al seguito. Altre due

vite umane sono state date in olocausto al Dio dell'ardimento.

Le caratteristiche stradali di questa terza tappa erano le seguenti: un continuo saliscendi da Monteforte Irpino a Crotona saliscendi che mettevano a dura prova i nervi dei piloti. Pianura da Crotona a Taranto, indi lieve salita sino a Martina Franca, con successiva discesa verso Bari. Questa è stata una delle tappe più faticose del giro, secondo il giudizio di quasi tutti gli equipaggi. Varie uscite di strada si sono verificate nel tratto notturno da Pedadace a Catanzaro, che fortunatamente non hanno avuto gravi conseguenze. L'incidente di maggiore entità è stato quello che ha colpito l'equipaggio Lombardi-Merlo, subito dopo il tratto cronometrato; ai due bravi piloti i medici hanno riscontrato varie fratture. Nello stesso tratto è uscito di strada pure Fornasari, il quale è stato costretto al ritiro. Non così bisogna dire dei coniugi Piazza, i quali incorsi in una uscita di strada, con conseguente capovolgimento della macchina, rappazzata alla meglio, hanno continuato coraggiosamente, giungendo a Bari, in tempo massimo.

Quattro vetture quindi non sono giunte a Bari, dopo questa lunga tappa. Le posizioni generali dopo questa tappa sono le seguenti: (e ci dispiace dare delle indicazioni molto sommarie, ma il servizio a Bari, ha funzionato peggio che nelle altre sedi di tappa, tanto che le classifiche non sono state emanate, essendosi a Milano nel conteggio, rilevati errori abbastanza notevoli): la lotta si è accesa tra Buticchi e Bertani nella due litri turismo normale, tra i fratelli Leto di Priolo nella gran turismo e Taramazzo, Valenzano e Serafini nella classe oltre 2.000 sempre della categoria Gran Turismo di serie. Sommarie queste indicazioni, perchè i tempi di questa tappa non ci sono mai più stati recapitati.

Dopo il luttuoso incidente, che ha funestato l'Autogiro, si sono ritirati in segno di lutto i tre fratelli Leto di Priolo, Ovidio Cappelli, Della Beffa, Fusar Poli con i loro partner, che come scorta d'onore hanno seguito le salme a Milano. Il loro nobile gesto merita una attenta considerazione specie per i fratelli Leto di Priolo che erano al comando delle rispettive classi della loro categoria.

4ª Tappa: Bari - Rimini

Arrivati verso le ore otto del mattino, i piloti partecipanti all'Autogiro, sono stati fatti partire per la quarta tappa, alle ore 22 dello stesso giorno, ciò vuol dire che in queste due tappe, neppure una notte di riposo è stata loro concessa, ma hanno dovuto pilotare per due notti consecutive. I chilometri di questa tappa ammontano a 996, da compiersi in ore 20.07'45". I tratti cronometrati, inizialmente cinque, sono stati ridotti a tre; cioè sono stati mantenuti quelli di: «Pescara (Montesilvano) - Pescara della lunghezza di Km. 15, e che era posto a 500 chilometri dalla partenza; «Popoli-Novelli» lungo Km. 14, posto a 575 chilometri da Bari; «Villa Potenza-Recanati», lungo Km. 16 ed a 825 Km. dal via. Le caratteristiche di questa tappa, per quanto riguarda il profilo altimetrico stradale erano molto varie; infatti i concorrenti dovevano superare varie alture quali quella di Monte S. Angelo, Amatrice, Amandola. Però il fondo stradale era ottimo e pochissimi tratti erano in terra battuta. Molto saggiamente (ma sempre dopo il luttuoso incidente di Castellana) è stato soppresso il tratto notturno, il quale presentava varie difficoltà, quali curve a strettissimo raggio, nelle quali si entrava in falso piano, per uscirne in piena salita.

Dopo la quarta tappa, sono stati per-

METALROSE • HOYT

TRIONE PRODOTTI

camicie centrifugate

corsi 3.935 chilometri, e la difficoltà della gara incomincia a farsi risentire, sia sui concorrenti, sia sulle macchine. Alcune vetture sono giunte a Rimini, ma i segni sulla carrozzeria, e lo sbuffare del motore, fanno pensare che ben difficilmente sarà loro possibile o partire o portare a termine la quinta tappa. A Rimini, le macchine arrivate sono settantadue, ciò che vuol dire, che nella marcia da Bari a Rimini, si sono ritirate nove vetture. Una di queste macchine ritirate è quella di Sutti-Albarelli, i quali hanno avuto uno spettacoloso incidente sul circuito di Pescara. Infatti la loro macchina, si è rovesciata in curva, essendo questa, stata abbordata troppo velocemente. Nessuna conseguenza per i piloti. Un'altra macchina, quella del vice-presidente dell'A.C. Messina, avv. Pirrone, si è ritirata, essendo stata investita dalla macchina di Toselli, alla partenza del tratto cronometrato. Altra macchina ritirata quella di Del Bono-Tirelli, uscita di strada in una difficile curva. Pagani ha dovuto ritirarsi per avaria.

Tralasciando di commentare le classifiche dei tratti cronometrati, che porterebbero il nostro dire chissà dove diamo uno sguardo alla classifica generale dopo questa quarta tappa. Come abbiamo detto le posizioni si vanno delineando, sia nelle classifiche assolute, sia in quelle parziali. Infatti gli equipaggi, che sino ad ora si erano tenuti in prudenziale aspettativa, hanno scatenato la loro offensiva nei tratti a cronometro. Tra i piloti che, hanno incominciato a far vedere le loro velleità, vi sono i due equipaggi Cornacchia-Cortese e Biondetti-Ricci. Malauguratamente, però dopo aver superato il traguardo del tratto cronometrato di Re-canati e già in vista del traguardo di Rimini, l'equipaggio Cornacchia-Cortese ha dovuto ritirarsi avendo fuso.

Nella 1.300 cc., turismo normale, ritirati a Bari, per la scomparsa della Rezonico e di Simontacchi, l'equipaggio Leto di Priolo-Nicosia, il quale precedeva di 24" i forti Briccarello-Vannucci, questa ultimo equipaggio è venuto a trovarsi al comando lungo tutto il percorso eccezion fatta per l'ultimo tratto cronometrato nel quale hanno perso due minuti, per cambiare una ruota che si era sfilata. Minacciosi quindi si fanno innanzi Airalidi-Manzini. In questa classe sono ancora in lizza undici concorrenti. I primi due di un minuto seguono altri tre equipaggi: Villotti-Scalet, Airalidi-Alessi, Alquati-Prudenzeno.

Nella due litri turismo normale Bertani conduce in testa, ma incalzano Buticchi e Musso, il quale ultimo nella Popoli-Navelli, ha fatto registrare il miglior tempo dimostrando così di essere in piena ripresa. Martignoni segue Musso a soli 35".

Nella classe oltre due litri, sempre del gruppo turismo di serie, la Plymouth, marcia indisturbata; il merito deve essere ascritto ai due bravi piloti Gendebien-Thrion. Ma tutto ci si può aspettare dall'Alfa Romeo di Palanca, la quale segue a circa un minuto. Tra i fratelli Gianni e Toselli-Adinolfi, nulla vi è di deciso, tanto più se si guarda il nome dei piloti che incalzano, quali Golza, Giraud che hanno tutte le intenzioni di metterci lo zampino.

Carini-Gay invece, è forse l'unico equipaggio che possa marciare con un certo limite di sicurezza: i tre minuti che li separano da Pavone, sono una buona sicurezza per le tappe avvenire. Nella oltre 2.000, sempre della turismo speciale, gli unici due Santi e Morolli, lottano ai ferri corti, però la Oldsmobile di Santi, dovrebbe aver la meglio.

Nella sino a 2.000 cc., del gruppo gran

turismo, Taramazzo, accumulato un notevole vantaggio, sui secondi Houel-Behra, marcia con una certa sicurezza.

Nella oltre 2.000, cinque Lancia 2.500 in lizza per la vittoria finale. I favori del pronostico vanno a Valenzano, ma Serafini incalza a 17" e Croce ad un primo. Anche il «volpone» Biondetti, non è da dimenticare in questa classe, perchè potrebbe dare la zampata a sorpresa.

Queste sono le posizioni dopo la quarta tappa, ma vi sono le Dolomiti, ancora da disputare e queste riserveranno certamente delle sorprese.

5ª Tappa: Rimini - Merano

La quinta tappa, porterà i concorrenti da Rimini a Merano, dopo 856 chilometri di corsa, pari ad ore 18.27'30" di marcia. Detta tappa comprende quattro tratti cronometrati, di cui uno notturno, l'«Este-Teolo» di chilometri 18. L'organizzazione, che abbiamo visto in questo tratto esemplare sotto tutti i punti di vista, ha permesso il regolare svolgimento della prova. Gli altri tratti erano quelli di Ampezzo-Forni di Sotto, a 600 chilometri da Rimini; Cortina-Carbonin a 675 Km. dal via e Appiano-Passo della Mendola di Km. 13, il qual'ultimo è stato fonte di discussione per il deplorabile servizio di cronometraggio.

Le caratteristiche altimetriche di questa tappa, presentavano un tratto pianeggiante sino ad Osoppo, da dove iniziava la salita verso il Passo Tre Croci, superato il quale si ridiscendeva verso Cortina, Dobbiaco, Bressanone, Bolzano, per risalire verso la Mendola. La strada era ottima in tutti i punti e le segnalazioni, curate dagli Automobili Club locali, evidenti.

Man mano che ci si avvicina al traguardo finale, la lotta si fa sempre più accanita e tutti gli equipaggi scoprono le loro carte, gettandosi nella mischia con grande coraggio. Infatti i tempi fatti registrare nei vari tratti a cronometro, dimostrano chiaramente quali siano le intenzioni dei massimi protagonisti di questo Autogiro. Il primo tratto, era quello che preoccupava maggiormente i concorrenti (tratto «Este-Teolo»), ma come abbiamo già detto, l'organizzazione curata dal dott. Sacconi, direttore della sede di Padova, si è mostrata all'altezza del difficile compito assegnatogli e tutto è filato nel migliore dei modi. Prima di questo tratto cronometrato, ma di questo nessuna colpa deve essere ascritta all'organizzazione, si è verificato un incidente il quale poteva avere conseguenze più gravi. Il concorrente Buticchi, diretto avversario di Bertani, mentre stava scaldando la sua macchina, venne a collisione con un autotreno; conseguenze disastrose per la sua macchina e frattura del braccio di Buticchi. Nel tratto a cronometro si è avuto un altro ritiro, quello di Concari-Camurri, per guasto meccanico. Rimasti in 66, i concorrenti si sono quindi lanciati verso la pianura trevigiana e da qui verso Trieste, dove sono transitati nelle prime ore dell'alba.

I tempi della «Este-Teolo», ci dicono come i due capintesta della sino a 1.300 turismo normale e cioè Briccarello e Mandrini, siano riusciti a mantenere il loro distacco; infatti il distacco che li divide da Airalidi ed Alquati è di 17 secondi. Degne di rilievo su questo tratto le prove di Villotti-Facchetti e Tavola-Colombi. Bertani mantiene la testa nella sino a due litri, anzi ha rafforzato il suo vantaggio, perchè non sapendo dell'incidente toccato a Buticchi, ha condotto a fondo. Il tempo di Carini, nella 2.000 speciale è degno di rilievo, 10'54", il che gli ha



Rifornimento durante la tappa Merano-Torino. In primo piano l'Alfa Romeo (44) di Sonnino che sarà vittima poi di un pauroso incidente.

permesso di staccare di mezzo minuto Musso, che lo segue in classifica. Anche Martignoni ha condotto una bella gara.

Gorza-Cappelli, Guiraud-Beau hanno fatto segnare ottimi tempi nella speciale, mentre i fratelli Gianni, hanno un po' rallentato la loro andatura.

Taramazzo ha ancora confermato di essere il più degno per la vittoria finale, anche in questo primo tratto cronometrato, ma a soli 12" si è classificato dietro Taramazzo, il bravo Eugenio Lubich, che sulle strade di casa ritrova il mordente. Peccato poi che a Carbonin per noie meccaniche Lubich, sia stato costretto al ritiro. Altri ritirati a Carbonin, Paesetti e Ricciardi per uscita di strada.

Dopo la Este-Teolo, i concorrenti si sono cimentati nel secondo tratto in velocità cioè quello di Ampezzo-Forni di Sotto. Il miglior tempo nella 1.300 turismo normale è stato fatto segnare da Alquati, il quale ha staccato di 3" Mandrini e di 7" Airalidi.

Martignoni nella sua classe ha fatto segnare il miglior tempo, ed ha preceduto di 6" Musso e di 19" Bertani. Bertani conduce ad un regime prudenziale dato il suo vantaggio in classifica assoluta.

Da ammirarsi la condotta di gara dei coniugi Piazza, i quali pilotano una vettura rabberciata alla meglio e piena di «incerottature».

In questo tratto Palanga, sopravanzava Gendebien il quale si è un po' risparmiato. Come nel tratto precedente, i fratelli Gianni, sono stati battuti da Toselli per 10". Bravi, Guiraud e Grotti.

Marcia prudenziale quella di Carini, il quale ha dovuto sostituire un cuscinetto. Segno di stanchezza meccanica? Non lo sappiamo, le tappe avvenire ci daranno risposta. Morolli sempre bene, sempre bravo.

Nella massima classe, lotta ai ferri corti per il primato tra Valenzano e Taramazzo. Il primo è riuscito a dare nove secondi al secondo. Buone sotto tutti i punti di vista le prove di Houel-Behra, Begozzi, Croce, Biondetti e Serafini. Specialmente

Biondetti è da ammirarsi per la sua costanza, benchè sempre sofferente.

Nel tratto Cortina-Carbonin, situazioni capovolte nella massima categoria, nella quale Taramazzo ha fatto registrare un tempo inferiore di 5" a quello fatto registrare da Valenzano. Altri bei tempi quelli di Serafini e Biondetti.

Nella 1.300 Bricarello ha fatto valere la sua classe, mentre nella due litri Musso ha preceduto tutti. Toselli nella speciale sino a 1.300 ha preceduto Cazzulani e Gianni mentre nella oltre 2.000 Santi ha preceduto Morolli.

Incidenti che si sono registrati in questa ultima parte della tappa: De Paolo-Leopardi i quali hanno rotto una valvola; Sbordone per uscita di strada.

Nell'Appiano-Mendola il miglior tempo stando ai cronometristi è quello fatto registrare da Taramazzo (11'06") il quale ha preceduto Valenzano di quasi un minuto. Bricarello e Vannucci sempre primatisti della loro classe, la 1.500 T.N. mentre Martignoni-Favero e Gendebien-Thrion si sono imposti nella fino a 2.000 e nella oltre.

Nella «speciale» vittorie nelle varie classi di Toselli-Adinolfi, Carini-Gay, Santi-Santi. Discesa verso Merano dove sono giunte sessanta macchine.

6ª Tappa: Merano - Torino

La sesta tappa dell'Autogiro, porterà i concorrenti da Merano a Torino, con un totale di 447,1 chilometri. Detta tappa comprende due tratti cronometrati: il primo lo Stelvio spauracchio dell'Autogiro della lunghezza di 14 chilometri, il secondo dopo 400 chilometri di gara «Mongando-Bollengo», lungo 16 chilometri. Tutta la tappa sarà disputata in ore diurne. Il tempo di marcia è di ore 9.56'23". I concorrenti lasciati alle spalle la ridente cittadina di Merano, inizieranno subito la salita dello Stelvio, che li porterà da 885 metri sul livello del mare (Spondigna) ai 2.756 del Passo Stelvio. Di qui ridiscenderanno e attraverseranno Bormio, Tira-

no, Sondrio, Lecco, Varese, Sesto Calende, Cuorné arrivando infine a Torino.

Come era nelle previsioni lo Stelvio con i suoi 48 tornanti, con le sue impennate violente, ha dato una sistemazione quasi definitiva alla classifica. Una giornata meravigliosa ha favorito la disputa della gara. L'organizzazione di questo tratto era stata curata dai dirigenti dell'A.C. di Milano e primi fra tutti i dinamici Mugnai e Carri. Anticipo della rinascita delle corse dello Stelvio?

Da Merano sono partite sessanta macchine, ma sulle rampe dello Stelvio si sono dovuti registrare i ritardi di due Alfa Romeo e precisamente quelle di De Paolo-Leopardi, Marini-Schotton, la prima per la rottura della guarnizione della testa, la seconda per avaria alla bobina. Un elogio al bravo Martignoni, il quale ha fatto registrare il secondo miglior tempo della sua classe, benché sia giunto sul traguardo con la gomma afflosciata. Con un certo ritardo è transitato dallo Stelvio Toselli, il quale ha avuto varie disavventure meccaniche.

Già che stiamo parlando di incidenti, diremo subito che nella marcia di trasferimento dal Passo dello Stelvio a Mongrando, nei pressi di Sondrio, l'Alfa Romeo di Sonnino e Motta, è andata a finire contro un palo di cemento della linea elettrica, mentre marciava ad alta velocità, a causa dell'imprudenza di una vecchia. Questa ci ha rimesso la vita ed a Sonnino è stata riscontrata la frattura del bacino. Escorizzazioni di minor conto per Motta. Altro equipaggio eliminato in questa tappa (ed a Torino giungeranno 56 macchine) quello composto da Airaldi-Alessi, che ha abbandonato nel secondo tratto a cronometro della giornata.

Lo Stelvio è stato il banco di prova per tutte le classi ed ha confermato che gli equipaggi che avevano conquistato la testa nelle prime tappe erano i migliori in gara. Infatti Bricarello-Vannucci, hanno perso un solo quinto di secondo, nella classe sino a 1.300 T.N., nei confronti di Villotti-Maserati. Quest'ultimo equipaggio ha staccato nettamente Casarotti, Colombo ed Alquati.

Bertani e Bigliardi, hanno preceduto il sopracitato Martignoni giunto con la gomma afflosciata nella sino a 2000. Belle prove di Musso e Martini. Nella oltre 2.000 Gendebien-Thirion hanno preceduto l'equipaggio Palanga-Ravina. I fratelli Gianni hanno fatto valere la loro classe superiore in questa difficile salita, precedendo nettamente Crotti e Sassi. Carini si è dimostrato imbattibile nella sino a 2.000 T.S. e Santi nella oltre 2.000 T.S.

La grossa sorpresa si è avuta nella Gran Turismo, nella cui categoria per la vittoria finale Valenzano ha fatto segnare un tempo di 42" inferiore a quello di Taramazzo. E' questo un magnifico exploit del pilota della Scuderia Janua. Anche il vecchio Biondetti faceva segnare un tempo migliore di Taramazzo. Nella classe due litri, bella la prova dei francesi Houel-Behra, che occupano il secondo posto della loro classe: la loro macchina porta i segni delle avventure passate.

Nel secondo tratto a cronometro, nessuna novità di grande rilievo, eccetto per quanto riguarda la lotta tra i leaders della gran turismo, che in questo tratto (Mongrando-Bollengo) Taramazzo ha superato di 4" Valenzano. Nella generale di questa categoria rimane però sempre in testa Taramazzo-Gerino.

7ª Tappa: Torino-Milano (Monza)

La settima tappa, porterà i concorrenti, con un ultimo balzo di 477 chilometri, da Torino all'autodromo di Monza, dopo ore

9.56'15" di gara. Detta tappa comprende tre tratti cronometrati, il primo dopo 100 chilometri di gara da disputarsi da Cesana al Sestriere per un totale di 10 chilometri; il secondo da Busca all'innesto della SS N. 20 e della lunghezza di Km. 10,6, il terzo di Km. 5,5 da disputarsi sull'anello della pista di Monza.

Caratteristiche di questa tappa, disputata tutta in ore diurne, buone. I concorrenti lasciati Torino si dirigevano su Susa e Cesana, da dove attaccavano il Sestriere. Da qui discendevano verso Pinerolo, Cuneo, Asti, Vigevano, Arluno per giungere a Monza.

Nei primi due tratti a cronometro non si è avuta nessuna sorpresa ed i piloti più in vista, hanno riconfermato del belle prestazioni precedenti. Il grosso colpo di scena si è avuto a Monza, dove Bertani, fermatosi il motore è giunto sul traguardo spingendo la macchina, perdendo così la prima posizione a favore di Martignoni. Dei vincitori abbiamo già parlato all'inizio di queste note e così pure degli altri classificati. Non ci rimane qui che rivolgere un augurio: si faccia sì che questo «1° Giro Automobilistico d'Italia», non debba considerarsi una edizione unica. Su nuove basi e con la collaborazione di gente disinteressata, ha tutte le prerogative per divenire la massima corsa automobilistica italiana, sempre che abbia a sostituire tutte le prove su strada e che la sua formula sia totalmente riveduta e ammessa, naturalmente, che sia proprio indispensabile correre su strade.

GIANNI MARIN

(Foto Publifoto e G. Marin)

GRUPPO VETTURE TURISMO DI SERIE NORMALE

Classifica assoluta:

1° Martignoni-Favero (Alfa R. 1900 TI) 2.44'48"3/5; 2° Musso-Martino (Alfa R. 1900 TI) 2.45'15"2; 3° Bertani-Bigliardi (Alfa R. 1900 TI) 2.46'06"4; 4° Servadei-Duvia (Alfa R. 1900 TI) 2.57'07"1; 5° Malavasi-Bardini (Alfa R. 1900 TI) 3.00'16"4; 6° Ruggiero-Calce (Alfa R. 1900 TI) 3.01'07"4; 7° Gendebien-Thirion Gilberte (Plymouth 3560) 3.01'43"4; 8° Palanga-Ravina (Alfa R. 2500) 3.04'18"4.

Classe fino a 1300 cmc.:

1° Bricarello-Vannucci (Fiat 103) 3.05'22"2/5; 2° Mandrini-Bertani (Fiat 103) 3.07'28"3; 3° Alquati-Prudeniano (Fiat 103) 3.08'12"1; 4° Casarotti-Cristofanello (Fiat 103) 3.13'53"4; 5° Poltronieri-Villiger (Fiat 103) 3.13'54"1; 6° Colombi-Crivelli (Fiat 103) 3.15'28"3; 7° Ramella-Provinciali (Fiat 103) 3.16'43"1; 8° Tavola-Corbetta (L. Appia) 3.17'34"3; 9° Facchetti A.-Facchetti E. (Fiat 103) 3.21'10"1; 10° Frattura-Fiocca (Fiat 103) 3.22'52"2; 11° Rondanini-Compostella (L. Appia) 3.23'17"1; 12° Testone-Piccolo (Fiat 103) 3.25'43"2; 13° Blasi-Marchesi (Fiat 103) 3.26'56"1.

Classe fino a 2000 cmc.:

1° Martignoni-Favero (Alfa R. 1900 TI) 2.44'48"3/5; 2° Musso-Martino (Alfa R. 1900 TI) 2.45'13"2; 3° Bertani-Bigliardi (Alfa R. 1900 TI) 2.46'06"4; 4° Servadei-Duvia (Alfa R. 1900 TI) 2.57'07"1; 5° Malavasi-Bardini (Alfa R. 1900 TI) 3.00'16"4; 6° Ruggiero-Calce (Alfa R. 1900 TI) 3.01'07"4; 7° Priori-Celoni (Alfa R. 1900 S.) 3.06'57"2; 8° Piazza B. Maria-Piazza M. (Alfa R. 1900 S.) 3.52'27"3.

Classe oltre 2000 cmc.:

1° Gendebien-Thirion Gilberte (Plymouth 3560) 3.01'43"4/5; 2° Palanga-Ravina (Alfa R. 2500) 3.04'18"4; 3° Gazado-Richard (Ford F. 492 E.) 3.35'18"4.

GRUPPO VETTURE TURISMO DI SERIE SPECIALE

Classifica assoluta:

1° Carini Piero-Gay (Alfa R. 1900 TI) 2.45'48"1/5; 2° Gianni L.-Gianni V. (Fiat 10A TV) 2.54'18"2; 3° Gorza-Cappelli (Fiat 103 TV) 2.59'03"3; 4° Guiraud-Beau (Peugeot 203) 2.59'37"1; 5° Crotti-Sassi (L. Appia) 3.02'01"3; 6° Celi-Abba (Fiat 103 TV) 3.02'23"1; 7° Santi Joe-Santi A. (Oldsmobile 5400) 3.04'02"2; 8° Morolli-Graziano (Citroen 2867) 3.08'45"1.

Classe fino a 1300 cmc.:

1° Gianni L.-Gianni V. (Fiat 103 TV) 2.54'18"2/5; 2° Gorza-Cappelli (Fiat 103 TV) 2.59'03"3; 3° Guiraud-Beau (Peugeot 203) 2.59'37"1; 4° Crotti-Sassi (L. Appia) 3.02'01"3; 5° Celi-Abba (Fiat 103) 3.02'23"1; 6° Fontanella-Botto (Fiat 103 TV) 3.09'05"1; 7° Di Salvo-Pappalardo (L. Appia) 3.09'34"1; 8° Cazzulani-Moroni A. (Fiat 103 TV) 3.12'29"2; 9° Toselli-Adinolfi (Fiat 103 TV) 3.15'47"1; 10° Pittoni C.-Pittoni Franca (Fiat 103 TV) 3.21'05"1; 11° Pelli-Barozzi M. Teresa (Fiat 103 TV) 3.23'47"1; 12° Guidotti A.-Girolodi (Fiat 103 TV) 3.35'52"1.

Classe fino a 2000 cmc.:

1° Carini Piero-Gay (Alfa R. 1900 TI) 2.45'48"1/5; 2° Pavone-Negretti (Alfa R. 1900 TI) 3.34'03"4.

Classe oltre 2000 cmc.:

1° Santi Joe-Santi A. (Oldsmobile 5400) 3.04'02"2/5; 2° Morolli-Graziano (Citroen) 3.08'45"1.

GRUPPO VETTURE GRAN TURISMO DI SERIE

Classifica assoluta:

1° Taramazzo-Gerino (Alfa R. 1900 S.S.) 2.38'31"1/5; 2° Valenzano-Sposetti (L. Aurelia 2500) 2.39'05"2; 3° Serafini G.-Ribaldi (L. Aurelia 2500) 2.42'09"2; 4° Biondetti-Ricci (L. Aurelia 2500) 2.43'03"1; 5° Begozzi-Colonna (L. Aurelia 2500) 2.45'28"1; 6° Houel-Behra J. (Alfa R. 1900 SS. Zag.) 2.49'02"3; 7° Croce-Castello (L. Aurelia 2500) 2.51'31"2; 8° Galluzzi-Mazzantini (Alfa R. 1900 SS. Zag.) 2.53'18"3.

Classe fino a 2000 cmc.:

1° Taramazzo-Gerino (Alfa R. 1900 SS. Zag.) 2.38'31"1/5; 2° Houel-Behra J. (Alfa R. SS. Zag.) 2.49'02"3; 3° Galluzzi-Mazzantini (Alfa R. SS. Zag.) 2.53'18"3; 4° Guidetti-Ubezio (L. Aurelia 1991) 3.00'08"1; 5° Ferrel-Motta A. (L. Aurelia 1991) 3.04'12"1; 6° Ferrante-Strazzullo (Alfa R. 1900) 3.06'09"4; 7° Lietti-Invernizzi (Fiat 8 V) 3.15'34"1.

Classe oltre 2000 cmc.:

1° Valenzano-Sposetti (L. Aurelia 2500) 2.39'05"2/5; 2° Serafini G.-Ribaldi (L. Aurelia 2500) 2.42'09"2; 3° Biondetti-Ricci (L. Aurelia 2500) 2.43'03"1; 4° Begozzi-Colonna (L. Aurelia 2500) 2.45'28"1; 5° Croce-Castello (L. Aurelia 2500) 2.51'31"2; 6° Beretta-Riva (L. Aurelia 2500) 2.57'52"2; 7° Moroni B.-Gaboardi (L. Aurelia 2500) 2.59'48"1; 8° Richter-Nicolai (L. Aurelia 2500) 3.04'30"1.

N.B. Il Giro d'Italia in base al Regolamento comporta 3 vincitori assoluti e cioè uno per Gruppo di Vetture.

I tempi dei 3 Gruppi non sono comparabili avendo i concorrenti percorso settori cronometrati diversi.

TROFEO ALBERTO BONACOSSA

Risulta vincitore del Trofeo il corridore CARINI PIERO dell'Automobile Club di Milano.

COPPA DELLE SCUDERIE (messa in palio da Aldo Daccò)

La coppa è assegnata alla Scuderia S. AMBROEUS di Milano.

PARTITI 104- ARRIVATI 55 - RITIRATI 49.

L'Autodromo di Modena ospita il Campionato Sociale dell'A.C. Bologna

L'Automobile Club Bologna ha portato a termine il cospicuo numero delle sue manifestazioni del 1954 con una magnifica organizzazione del Campionato Sociale all'Autodromo di Modena.

Numerosa la partecipazione dei soci, per l'esattezza trentatré, ma inferiore

prende la testa per vincere indisturbato. Gli altri tre finiscono più lontani e nello stesso ordine di quello preso al primo giro.

Segue immediatamente la classe da tre 750 e sino a 1300 cc. Pure questa 750 a 1300 cc. Pure questa classe annovera, cinque partecipanti: Alzona

posizioni retrostanti non subiscono variazioni.

Nel terzo gruppo che parte sono raggruppati i due della classe oltre 1600: Pareschi Mario (Alfa Romeo 1900), Degli Espositi Dante (Alfa Romeo 1900), i due della classe oltre 1300 sino a 1500: Bozzato Ing. Giorgio (Fiat 1400), De vita Brunetto (Fiat 1400) e l'unico appartenente alla classe oltre 1300 sino a 1600 di serie speciale, Cussini Gastone (Fiat. 1400).

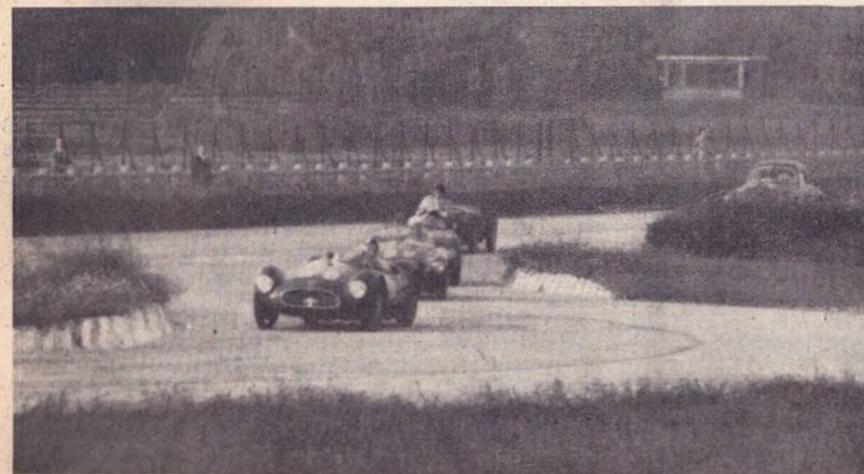
Fra questi cinque concorrenti sono in palio ben tre titoli: si insedia in testa Pareschi seguito da Degli Espositi, poi viene Cussini, poi De Vita e Bozzato. Le posizioni non si modificano affatto durante i rimanenti giri e quindi Pareschi giunge primo al traguardo finale.

Sono in scena ore le vetture turismo di serie speciali della classe fino a 750 cc. Prendono la partenza; Morselli Pietro (Fiat 500 C), Coletti Giuseppe (Fiat 500 C), Sandrolini Ettore (Fiat 500 C), Palmieri Pietro (Fiat 500 C.), Ungarelli Dott. Paolo (Fiat 500 C.). Al primo giro transitano nell'ordine: Ungarelli, Coletti, Sandrolini, Palmieri, Morselli; al secondo giro le posizioni restano immutate. Subito dopo il secondo transito dal traguardo, e precisamente nella prima variante, al lato sud del percorso, le macchine di Coletti e Palmieri escono di pista ed una si ribalta.

Entrambi si ritano e restano in gara, nell'ordine: Ungarelli, Sandrolini e Morselli. Al 6. giro Sandrolini, corona l'inseguimento, e supera Ungarelli conquistando la prima posizione.

Col nuovo ordine stabilitosi; Sandrolini, Ungarelli, Morselli, si giungerà alla fine.

Si passa ora, e sono già le ore 16,



I concorrenti delle categorie vetture sport alla prima variante dopo la partenza; nell'ordine: Perdiss, Lucini, Zerbini, Bauer, ultimo Bombardini, colla berlinezza 1100.

a quella prevedibile per un sodalizio che supera i 4000 soci.

I concorrenti suddivisi in tre gruppi, vetture turismo di serie normale, vetture turismo di serie speciali, vetture sport ed in ben tredici classi, si sono susseguiti nel pomeriggio di domenica 3 ottobre su di un percorso di Km. 2.300 comprendente due varianti ed hanno dato vita a lotte entusiasmanti per la conquista della fatidica medaglia d'oro e del titolo di campione sociale 1954 per le classi con più di tre concorrenti, e della medaglia di argento e del titolo di campione per i concorrenti appartenenti a classi con meno di tre partecipanti.

Si è iniziato alle ore 14.15' con la partenza della classe fino a 750 cc. del gruppo turismo di serie normale: i partenti sono cinque e precisamente: Gandolfi Luigi (Fiat 500 C), Civolani Loris (Renault), Cuppini Amedeo (Fiat 500 C) Bozzato Ing. Giorgio (Fiat 500 giardinetta), Veggetti Giacomo (Fiat 500 giardinetta).

La (Renault) prende immediatamente la testa e compie il primo giro in 2'05"6/10 seguito dalla giardinetta di Veggetti, e nell'ordine da Cuppini, Gandolfi e Bozzato. La lotta si è circoscritta alle prime due macchine di Civolani e Veggetti: al 5 giro è Veggetti che supera Civolani e si mantiene in testa sino al 7., dopo il quale Civolani, con una rabbiosa ripresa, ri-



I concorrenti nello stesso punto della precedente: appartengono al Gruppo Vetture Turismo di serie speciale ed alla classe da 750 a 1300 cc. Sono nell'ordine: Bevilacqua, De Bernardis, Franchi, Galli.