



Giovanni Bracco, appiacciato per guasto in prova, si intrattiene sulla linea di partenza con Piero Scotti che finirà terzo assoluto. (Foto Wale)

buona impressione. La *Dyna Panhard* di Guidetti per esempio ha dovuto lottare con accanimento contro la eccellente promettente *D B* di Zagato; e ciò ha contribuito a far salire notevolmente la media che ha superato gli 80 Km. orari.

Nettamente superiore a tutti si è dimostrata la *Ferrari 2000* di Musitelli che nella oltre 750 cmc. ha dominato incontrastata. Certo che l'*Aurelia* di Bosio e la *Fiat 8 V* di Ovidio Capelli non erano affatto irresistibili!

Non scevra di emozioni e appassionatamente seguita dai numerosissimi presenti, la categoria sport ha fatto da prelibato boccone finale.

Tra i tanti partecipanti alla classe fino 750 cc. Sesto Leonardi si è dimostrato ancora una volta il vecchio volpone che sa equamente misurare le proprie forze e possibilità. La sua corsa tatticamente impostata è stata veramente magnifica e gli 87 Km. orari raggiunti dalla sua *Giaur* rappresentano un exploit eccezionale. Tinazzo, Zannini e la sempre brava Peduzzi si sono valorosamente battuti e anche se sconfitti hanno sempre fornito una prova elogiabile.

Bruno Venezian, si dimostrò lungo l'erta «scalinata», un «grimpeur» formidabile. E la spavalda azione del veneto negò una volta tanto la soddisfazione dell'agognato successo al milanese Bordoni.

Dietro a loro il lotto alquanto numeroso di piloti e di macchine che completava l'agguerrita partecipazione in questa classe non si è mai seriamente inserito nella battaglia per la prima posizione. Infatti i vari Pagani, Giardini, Brandi, Malaguti e via di seguito nonostante il loro volenteroso impegno sono finiti irrimediabilmente staccati.

Piero Scotti, infine, che aveva da competere con un Palmieri scatenato ha fatto cose egregie e si è difeso con l'orgoglio che sempre lo sorregge. Certo che la poca maneg-

gevolezza della sua *Ferrari 4100* non lo ha certamente favorito.

Questo il terzo capitolo della Bologna - Passo della Raticosa. Un capitolo che è servito a confermare le doti eccezionali di Pietro Palmieri e che nello stesso tempo gli ha tributato il meritato trionfo!

Le classifiche:

Categoria turismo - Classe fino a 750 cmc.:

1. Sampaoli Giuseppe in 37'06"4 quinti alla media oraria di Km. 69,852; 2. Pittoni in 37'27" 4 quinti; 3. Morero in 37' e 32" 2 quinti; 4. Lolli; 5. Melocchi; 6. Vanti; 7. Ungarelli; 8. Ronzani; 9. Boriani; 10. Sandrolini; 11. Recordati; 12. Rambaldi; 13. Lippi; 14. Preti; 15. Cappelli; 16. Sertorio; 17. Tagliavini; 18. Alzona; 19. Canè; 20. Rossi; 21. Angelelli; 22. Gnagnatti; 23. Bozzi; 24. Gazzotti. Tutti su *Fiat 500 C.*

Categoria turismo - Classe da 751 a 1100 cmc.:

1. Alquati Stefano in 34'28" alla media oraria di Km. 75 e 203; 2. Bevilacqua in 35'08" 2 quinti; 3. Bianchi in 35' e 37"; 4. Branchini; 5. Merli; 6. Bassini; 7. Zocca; 8. Galli. Tutti su *Fiat 1100 E.*

Categoria turismo - Classe oltre 1100 cmc.:

1. Pareschi Mario (*Alfa Romeo 1900*) in 30'49" 2 quinti alla media oraria di Km. 84,101; 2. Luglio (*idem*) in 31'01" 4 quinti; 3. Fava (*Lancia Aurelia*) in 31'42" 3 quinti; 4. Torelli (*Alfa Romeo 1900*); 5. Pagani (*Lancia Aurelia*); 6. Berthoja (*Lancia Aurelia B 21*); 7. Bergamini (*Lancia Aurelia*); 8. Del Torso (*Fiat 1400*); 9. Fantuzzi (*Lancia Aurelia*); 10. Bassetti (*Fiat 1400*); 11. Mignani (*idem*); 13. Garufi (*Alfa Romeo 1900*); 14. Bianchedi (*Fiat 1400*); 15. Turchi (*idem*).

Categoria Gran Turismo Internazionale - Classe fino a 750 cmc.: 1. Guidetti Giulio (*Dina Panhard*) in 31'32" 4 quinti alla media oraria di Km. 82,181; 2. Zagato (*D. B. - Zagato*) in 32'00" 3 quinti; 3. Zerbini (*Dina Panhard*) in 33'40"; 4. Mazzi (*Fiat - Zagato*); 5. Monteverdi (*idem*); 6. Lisi (*Renault*); 7. Facchetti (*Fiat 500 C*); 8. Lippi (*Fiat - Zagato*).

Categoria Gran Turismo Internazionale - Classe oltre 750 cmc.: 1. Musitelli Giulio (*Ferrari 2000*), in 28'41" alla media oraria di Km. 90,366; 2. Bosio (*Lancia Aurelia*) in 30'42" 2 quinti; 3. Capelli (*Fiat 8 V*) in 30'46" 3 quinti; 4. Alborghetti (*Lancia Aurelia*); 5. Colocci (*Lancia Aurelia B 20*); 6. E. S. P. E. S. (*Lancia Aurelia B 21*); 7. Giobellina (*Lancia Aurelia B 20*); 8. Lampertico (*Alfa Romeo 1900*); 9. Zini (*Lancia Aurelia*); 10. Marangoni (*Fiat Siata 1400*); 11. Maiani (*Lancia Ardea*); 12. Bresciani (*Fiat 1100*).

Categoria Sport - Classe fino a 750 cmc.:

1. Leonardi Sesto (*Giaur*) in 29'35" alla media oraria di Km. 87,616; 2. Tinazzo (*Fiat Giannini*) in 30'06" 4 quinti; 3. Zannini (*Giannini*) in 31'08"; 4. Peduzzi A. M. (*Stanguellini*); 5. Bondi (*Bandini*); 6. Bandini (*idem*); 7. Di Lenardo (*Fiat Pasqualin*); 8. Maggiorelli (*Giannini*); 9. Caffaro (*Patriarca*); 10. Gramegna (*Dagrada*); 11. Milano (*Fiat - Franco*).

Categoria Sport - Classe da 751 a 1100 cmc.:

1. Venezian Bruno (*Osca 1100*) in 28' alla media di Km. 92,571; 2. Bordoni (*Osca 2 - AD*) in 28'14" 2 quinti; 3. Pagani (*Osca MT 4*) in 28'30"; 4. Giardini (*Osca 1100*); 5. Brandi (*Ermini*); 6. Malaguti (*Malaguti*); 7. Bernardini (*Ermini 1100*); 8. Francois (*Osca 1100*).

Categoria Sport - Classe oltre 1100 cmc.:

1. Palmieri Pietro (*Ferrari 2715*) in 27'39" 3 quinti alla media di Km. orari 93,709; 2. Scotti Pietro (*Ferrari 4100*) in 28'12" 3 quinti; 3. Giletto Emilio (*Ferrari 2000*) in 28' e 25" 4 quinti; 4. Cappelli Diego (*Fiat 8 V*) 29'54" 2 quinti; 5. Minzoni Ilfo (*Nardi Dan. 2000*) in 30'35" 3 quinti.

Classifica assoluta.

1. PALMIERI PIETRO su (*Ferrari 2715*) in 27'39" 3 quinti alla media di Km. 93,709; 2. Venezian Bruno su *Osca 1100* in 28'; 3. Scotti Pietro su (*Ferrari 4100*) in 28'12" 3 quinti; 4. Bordoni Franco (*Osca 2 AD*) in 28'14" 2 quinti; 5. Giletto Emilio (*Ferrari 2000*) in 28'25" 4 quinti; 6. Pagani Giuseppe (*Osca M T 4*) in 28'30"; 7. Musitelli Giulio (*Ferrari 2000*) in 28'41"; 8. Giardini Francesco (*Osca 1100*) in 29'32" 4 quinti; 9. Leonardi Sesto (*Giaur*) in 29'34"; 10. Capelli Diego (*Fiat 8 V*) in 29'54" 2 quinti.

Con due vittorie consecutive sulla Vermicino-Rocca di Papa Piero Scotti (Ferrari) conquista la "Coppa Gallenga,"

Piero Scotti ha fatto il «bis» sulla salita che porta a Rocca di Papa. Già l'anno passato aveva seriamente ipotizzato la Coppa Gallenga, un trofeo piuttosto pesante, che occorre vincere per due anni consecutivi onde entrarne in possesso. La sera prima della gara, Scotti non ha dormito. Chiedetelo ai suoi meccanici che stavano riparando il ponte, rotto completamente in prova. Piero ha passato la notte nel garage ed è andato a dormire poco prima che il gallo si svegliasse, quando l'hanno rassicurato che comunque sarebbe partito. Magari con una berlina, gentilmente offerta da uno sportivo romano, troppo impegnato con la riforma agraria per darsi al bel tempo. Invece i meccanici, per non smentire la tradizione, sono stati di parola e Scotti ha avuto la *Ferrari 4100* cmc., stabile e ruggente, che l'ha portato su in vetta ad oltre cento di media. Ma anche il caldo sole dell'ottobre romano è stato favorevole al fiorentino, e gli ha preparato una pista invidiabile, un nastro asciutto e terso che invitava alla velocità. Nel 1949 Giannino Marzotto in berlina e cappello duro alla diplomatica si prese il lusso di segnare quel 7'57"2 che sembrava dovesse reggere almeno per altri dieci anni. Se ne parlava il giorno della corsa come l'impresa di un Titano, di un Pegaso a reazione. Alla partenza la Rocca si intravedeva appena e sembrava dire fra i cirri: «Forza, venite quassù con un tempo inferiore!». Scotti se la guardava e rimuginava fra sé quello che pensavano tutti gli altri «battere il primato assoluto, di classe, di categoria». Leonardi voleva superare se stesso, Bernabei darsi «la paga», Piero Scotti guadagnare la Gallenga per poi salutare l'avversario invisibile di Valdagno che aspettava forse il lancio del guanto per tornare quaggiù l'anno prossimo, ancora in lobbia, a sbaragliare tutti gli avversari. Per questo l'odierna edizione della Vermicino - Rocca di Papa era fervida di buoni propositi, si annunciava battaglia e molto interessante. Il buon Biondetti, venuto ad accompagnare Pezzoli che correva con la *Jaguar*, magnificamente carrozzata dagli artigiani italiani, guatava le macchine in linea e cercava con gli occhi tristi quell'invito che non è venuto. Tutti si sentivano addosso la pelle del leone, l'ardore del correre ad oltranza. E' stata una giornata ricca di eventi e molte promesse sono state mantenute. Bernabei, pur non superando se stesso, ha portato la 8 V *Fiat - Siata* con quello stile grezzo e entusiasmante che gli è proprio. Il baffuto Rossi l'ha fatta da padrone in questa gara di casa. Leonardi ha battuto il suo record, ma per poco non lasciava le penne, fra le mani di Maria Teresa De Filippis che è arrivata a soli tre secondi da lui. La

De Filippis aveva scambiato la vettura con Calvi, il quale al volante di un mezzo evidentemente inferiore non ha conquistato neanche un posto di onore.

Rocco, terzo assoluto con l'AMP (te-
laio *Maserati*, motore *Alfa*) dell'ottimo Placido Prete, ha dato a vedere che la sua faretra contiene ancora molte frecce. In possesso di un mezzo evidentemente inferiore come cilindrata, Rocco ha corso da par suo ed ha dato al suo amico Placido un'altra soddi-

giunto nel 1949, l'anno in cui il genovese Anselmi segnava il record della cl. 1500 turismo, l'unico dei records ancora da battere.

L'A.C. Roma ha chiuso con questa manifestazione la sua annata sportiva, invero piuttosto grigia sia per le travagliate vicende interne che angustiana il sodalizio romano sia per l'incomprensione delle autorità comunali. La gara odierna va perciò considerata come una promessa per il futuro.

L. P.



Nel classico scenario autunnale della Vermicino-Rocca di Papa sfreccia la Ferrari di Piero Scotti gran vincitore assoluto e conquistatore della ambitissima Coppa Gallenga. (Foto Del Papa)

sfazione. Nella categoria turismo guerra a coltello fra il Campione di Italia, Gino De Sanctis ed il concittadino Matrullo. L'ha spuntata e con larghezza Gino anche se, per non perdere l'abitudine, continuava a ripetere a tutti che la vettura «non andava». Si è visto sulle rampe e sul veloce rettilineo di Squarciarelli... Matteucci, vincitore della 1500 cmc. ballava dalla gioia per aver battuto con la 1400 *Fiat* l'unica Aprilia. Nella categoria Gran Turismo le *Dyna Panhard* hanno avuto ragione di tutte le rivali, mentre Ferranti con l'*Aurelia* ha dominato le *Alfa* e le *Ferrari* che erano della partita. Comirato non ha conosciuto avversari.

Tirando le somme di questa odierna edizione dobbiamo dire che non si poteva sperare in migliori risultati; il primato assoluto e 6 di classe e categoria largamente superati anche se segnati nel 1950. L'anno passato una pioggia noiosa dette parecchio fastidio e non ci furono record. Da notare invece che il tempo assoluto di Marzotto fu rag-

Le classifiche:

Campionato sociale (Categoria Turismo) Cl. 750 cmc. (tutti su *Fiat 500 C*) 1. Giannelli in 12'01"6; 2. Bornigia G. 12'07"; 3. Morettini 12'08"; 4. Benedetti 12'14"; 5. Santucci 12'18".

Classe 1100 (tutti su *Fiat 1100 E*): 1. De Sanctis Gino in 10'10"7 media Km. 84,886; 2. Matrullo in 10'20"5; 3. Thiele 10'45"; 4. Gallonardi 10'52"; 5. Tomasini 11'03"8.

Cl. 1500: 1. Matteucci (*Fiat 1400*) in 10'15"8 m. Km. 84,183; 3. Guiccione (*Aprilia*) 10'49"4.

Cl. oltre 1500: 1. Amati (*Alfa Romeo*) in 9'07"9, media Km. orari 94,615; 2. Querci (*Aurelia*) 9'33"2.

CATEG. GRAN TURISMO

Classe 750 cmc.: 1. Girardi (*Dyna Panhard*) in 9'29"1, media Km. 91,091; 2. Lippi (*Fiat Zagato*) 10'02"4; 3. Fiado (*Fiat Zagato*) 10'25"5; 4. Zerbini (*Dyna Panhard*) 10'26"; 5. Matteucci (*Fiat Zagato*) 11'37"3; 6. D'Ambrogi (*Fiat 500 B*) 18'16"3.

Classe 1500 cc.: 1. Comirato (*Siata*) 9'33"4, media Km. 90,408; 2. Presciutti

(Cisitalia) 9'39"9; 3. Mancini Fernando (Fiat) 9'48"6; 4. Villimburgo (Cisitalia) 9'50"3; 5. Rosati (Cisitalia) 10'10"2; 6. Tiberi (Cisitalia) 10'20"4; 7. Maiani (Ardea) in 10'41"3; 8. Amati Luigi (Zagato) 11'33"8.

Classe 2000 cc.: 1. Ferranti (Aurelia) in 8'23"2, m. Km. 103,020; 2. Avorio V. (Alfa Romeo) 8'45"2; 3. Santi (Ferrari) 8'46"4; 4. Colocci (Aurelia) 8'50"1; 5. Marzano; 6. Espes.

CATEGORIA SPORT

Classe 750 cc.: 1. Leonardi (Giau) in 8'26"2, m. Km. 102,410; 2. De Filippis Maria Teresa (Giau) 8'29"7;

3. Musso Luigi (Stanguellini) in 8'48"; 4. Tinazzo (Giannini) s. t.; 5. Riccardi (Zundapp) 9'24"6; 6. Ribaldi; 7. Calvi; 8. Luzi.

Classe 1100 cc.: 1. Rossi Giuseppe (Stanguellini) in 8'26"2, m. Km. 102,410; 2. Buzzetti (Fiat) 8'34"6; 3. Brandi (Ermini) 9'01"8; 4. Minghini (Camen) in 9'08"7; 5. Viscogliosi (Fiat) 9'22"1; 6. Mancini G.; 7. Natale; 8. Ferraguti.

Classe 2000 cc.: 1. Bernabei (Fiat 8 V) in 8'8"5, media Km. 106,120; 2. Cacciari (Ferrari) 8'30"9; 3. Minzoni (Nardi Danese) 9'5"4; 4. Pedini (Maserati) 9'6"4; 5. Morettini (Aprilia) in 9'23"9; 6. Durante (Maserati) 10'41"5.

Classe oltre 2000 cc.: 1. Scotti (Ferrari 4100) 7'56"2, media Km. 108,861 (nuovo primato); 2. Pezzoli (Jaguar 3500) 8'6"; 3. Rocco (A.M.P. 2500) in 6'6"4; 4. Scarlatti (Ferrari 2340) 8'15"2.

CLASSIFICA GENERALE

1. Scotti (Ferrari 4100) 2. Pezzoli (Jaguar 3500); 3. Rocco (AMP 2500); 4. Bernabei (Fiat Siata 8 V); 5. Scarlatti (Ferrari 2340); 6. Ferrante (Aurelia 2000); 7. Rossi (Stanguellini 1100) e Leonardi (Giau 750); 9. Cacciari (Ferrari 2000); 10. Buzzetti (Fiat 1100); 11. De Filippis (Giau 750); 12. Avorio (Alfa Romeo 1900).

Un eccellente collaudo dei pneumatici Michelin

E' stato di passaggio a Milano il giornalista Franco Nacci che, viaggiando sempre da solo, ha compiuto il giro del mondo in auto, attraverso 33 nazioni e su un percorso effettivo di oltre 72 mila chilometri.

Partito l'anno scorso dall'Italia Franco Nacci, con la sua auto di serie, ha percorso successivamente Italia, Svizzera, Germania, Austria, Jugoslavia, Grecia, Turchia, Siria, Libano, Transjordania, Iraq, Iran, Afghanistan, India, Burma, Siam, Malesia, Indonesia, Filippine, Cina, Giappone e Hawai, sbarcando a San Francisco e visitando successivamente circa 30 città americane. Trattasi di una prova molto rilevante, sia dal punto di vista tecnico date le difficoltà stradali incontrate specie nei 6 mila chilometri di continui deserti asiatici, senza strade e senza assistenza, e sia ancora dal punto propagandistico, considerando il grande rilievo dato da tutta la stampa mondiale al passaggio dell'audace raidman, l'affettuosa accoglienza delle comunità italiane sparse nel mondo e i calorosi messaggi di benvenuto con-

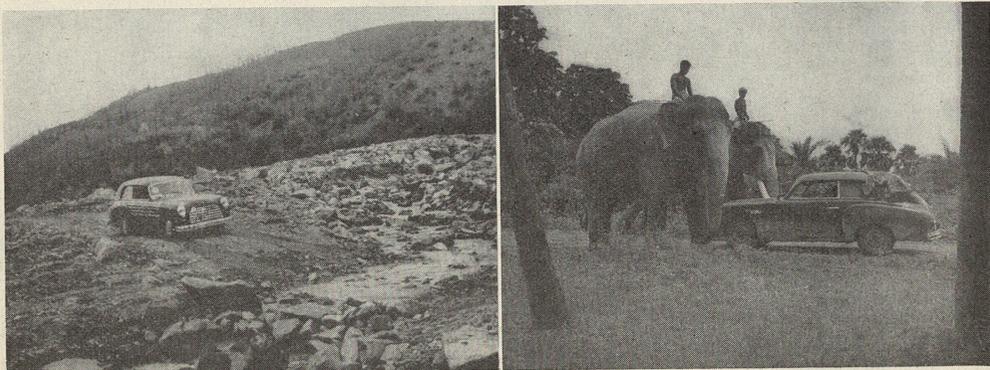


Il giornalista Franco Nacci di Palermo mostra ai tecnici della Michelin a Milano una delle spettacolose coperture Michelin che, montate sulla sua vettura, hanno superato felicissimamente il duro collaudo di 72.000 chilometri lungo strade e piste di tutto il mondo, come lo dimostrano le altre due fotografie che qui sotto pubblichiamo.

segnati ai Nacci dalle principali autorità delle città attraversate, tra cui Pandit Nehrn ed il Sindaco di New York.

Malgrado le difficilissime condizioni stradali, e le alte temperature incontrate, meraviglioso è stato il comportamento dei pneumatici Michelin che — usando sempre lo stesso treno di gomme di normale produzione, con le matricole ufficialmente controllate dai visti di tutti gli Automobili Club — hanno subito solo 4 forature in 72 mila chilometri nei soli pneumatici posteriori, mentre quelli anteriori, che non hanno mai forato, hanno riportato la stessa aria italiana con la quale erano stati gonfiati alla partenza.

Risultato di rilievo eccezionale, che torna a merito della nostra produzione automobilistica e che indubbiamente è uno dei motivi di successo di questo solitario ed interessante viaggio che l'Automobile Club d'America ha certificato come il primo giro del mondo in auto ufficialmente controllato e come il più lungo percorso continuato su strade aperte al traffico.



Con una originale formula handicap si è disputata a Monza la "Il Coppa Sant'Ambroeus" col concorso del "Racing Club 19"

Superato coraggiosamente lo scoglio degli handicap nella prima prova svoltasi il 21 Ottobre dello scorso anno sulla pista di Monza, la «Scuderia Automobilistica Sant'Ambroeus» non poteva pensare ad altra formula per dare vita al suo secondo Campionato Sociale da svilupparsi anch'esso sull'accogliente ed adattissimo Autodromo di Monza il 26 ottobre 1952.

Questo Campionato Sociale sta così avviandosi verso la tradizione e agli amici che le sorti di questa Scuderia presiedono auguriamo di vedere aumentato di anno in anno il successo di questa loro bella iniziativa.

Per la bisogna si sarebbe anche potuto ricorrere ad altro sistema senza doversi sobbarcare all'onere di organizzare una vera e propria manifestazione, ci si sarebbe potuti avvalere della partecipazione dei soci alle varie gare del calendario prestando in apertura di stagione un adatto punteggio e ci si sarebbe così eliminata ogni fatica: esatto, però al tempo stesso si sarebbe data ad un Campionato Sociale così congegnato una freddezza ed un disinteresse assoluto da parte dei soci che, non avendone la possibilità sono costretti ad una attività minore e quindi verrebbero



Le più veloci vetture della riunione monzese prendono la partenza: le due Alfa Romeo «Sprint» rispettivamente guidate da Mantovani e da Consalvo Sanesi.

a trovarsi chiusi in partenza dagli altri che, accesi dal fuoco sacro della passione, si sono trasformati in veri e propri professionisti rincorrendo il calendario su e giù per tutta l'Italia nel miraggio dello Scudetto di Campione di Italia e di riflesso anche di Campione Sociale.

Ma da un simile Campionato burocratico son rifuggiti i Dirigenti della «Sant'Ambroeus» e subito al primo anno di vita della formazione han chiamato in pista, a Monza, i loro soci che, con una classica formula ad handicap su dati forniti nel corso di determinati giri di prova, si son data battaglia, battaglia conclusa con la conquista del titolo da parte di Elio Zagato con la sua piccola 750.

Il successo dell'esperimento 1951 poteva consigliare l'uso della stessa formula anche per il Campionato 1952, ma un fatto nuovo venne a modificare i piani degli organizzatori milanesi che escogitarono una nuova formula ad handicap tale da poter garantire nel modo più assoluto le effettive possibilità delle vetture concorrenti.

Il fatto nuovo venne rappresentato dalla richiesta dei dirigenti del «Racing Club 19» di Torino di poter far par-



Le Fiat 1400 e le Fiat 500-C con le Moretti 750 in partenza per la loro eliminatória.

tecipare i loro soci alla manifestazione milanese, creando così una specie di incontro Milano-Torino.

Definito l'accordo si è presentato agli organizzatori il problema formula, una problema non poco delicato poiché se la formula 1951 ben s'adattava ad una prova in famiglia, ove le inevitabili ingiustizie degli handicap potevano essere aggiustate, ben diverso aspetto essa assumeva per un incontro del genere sia pure impostato da ambo le parti sotto il vessillo dell'amicizia, vessillo che però talvolta non basta ad afratellare effettivamente tutti gli interessati.

La necessità aguzza l'ingegno, si dice, ed ecco quindi nata la nuova formula che è bene esporre poiché può essere ripresa da altri organizzatori, che non crediamo gli ideatori l'abbiano coperta da particolari brevetti.

Occorreva dunque poter garantire nel modo migliore possibile che l'handicap di ogni vettura venisse stabilito in base alle sue effettive possibilità e di conseguenza occorreva mettere alla frusta tutte le vetture onde saggiarne la massima velocità, impresa non certo facile quando le macchine concorrenti, pur appartenendo esse grosso modo a pochissimi modelli tutti ben noti, presentano nell'impiego pratico non poche diversità, anzi più sono di serie, ossia dovrebbero essere teoricamente identiche, più offrono prestazioni disparate. Effettivamente oggi è più



La partenza della batteria riservata alle Alfa Romeo 1900 ed alle Lancia Aurclia.