



Stella Alpina



Giacomo Pizzagalli alle prese coi tornanti dello Stelvio, al volante della sua Peugeot.

Nuovo successo di questa magnifica manifestazione, nuovo passo verso la sua più degna classicità, nuova conferma della bontà di una Formula e della capacità degli appassionati amici di Trento, che hanno saputo organizzare con consumata perizia questa VII edizione della loro gara.

La Stella Alpina è un peccato la nostra «croce e delizia» poichè, essendone appassionati, ci ostiniamo ogni anno a cercare il pelo nell'uovo per suggerire possibili miglioramenti. E appunto per dimostrare il nostro affetto per la Stella Alpina, cercheremo di iniziarne il commento con alcuni rilievi che ci sembrano di urgente attualità, sì che possano essere tempestivamente meditati e possibilmente corretti per il 1954.

Le innovazioni di quest'anno erano due: l'ammissione delle vetture Sport Commerciale e l'orario fisso per l'inizio dei tratti a cronometro.

Esaminiamo anzitutto il campo dei concorrenti. Magnifico primato di partenti: una centuria tonda tonda con partecipa-

zione ufficiale della casa Lancia, in fortissima compagine, e per lo meno ufficiale dell'Alfa Romeo che contava su di uno dei suoi più quotati piloti ufficiali.

Sono partiti 46 concorrenti della categoria Turismo (contro i 61 dello scorso anno), 45 della categoria Gran Turismo (contro i 34 del 1952) e finalmente 9 della categoria Sport Commerciale.

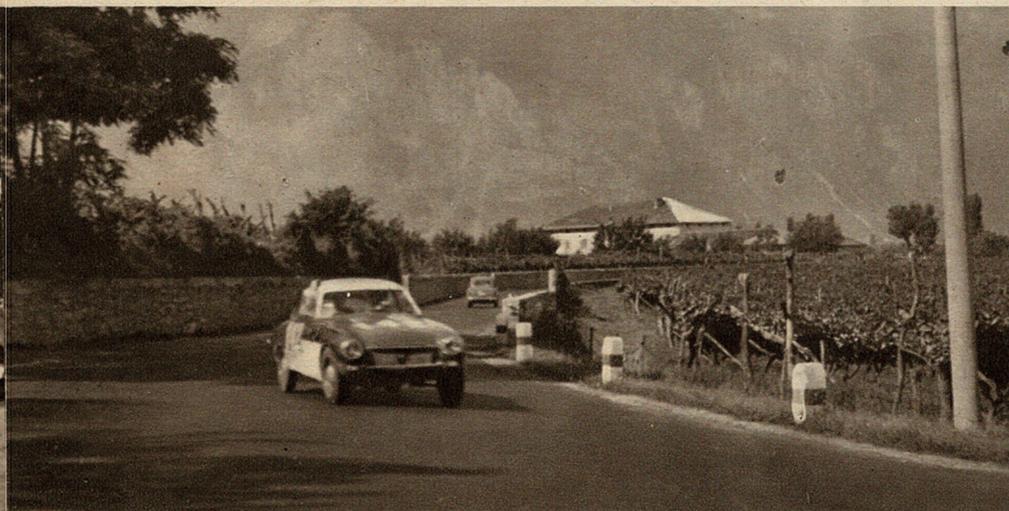
Cominciamo dalla... coda. La categoria Sport Commerciale ha ancora dimostrato la sua lapalissiana inutilità. Basta constatare che tutte le macchine partenti in questa categoria potevano benissimo partire fra le Gran Turismo (un paio forse mancavano di uno o due centimetri di misure carrozziere), per capire come l'innesco di questa insulsa categoria abbia creato confusione e non abbia servito a nulla.

Si pensi che in essa hanno corso perfino delle Alfa Romeo T.I., ossia delle vetture che fino a pochi mesi fa erano ammesse nella categoria Turismo!... Detto questo, non ci dilungheremo ancora a di-

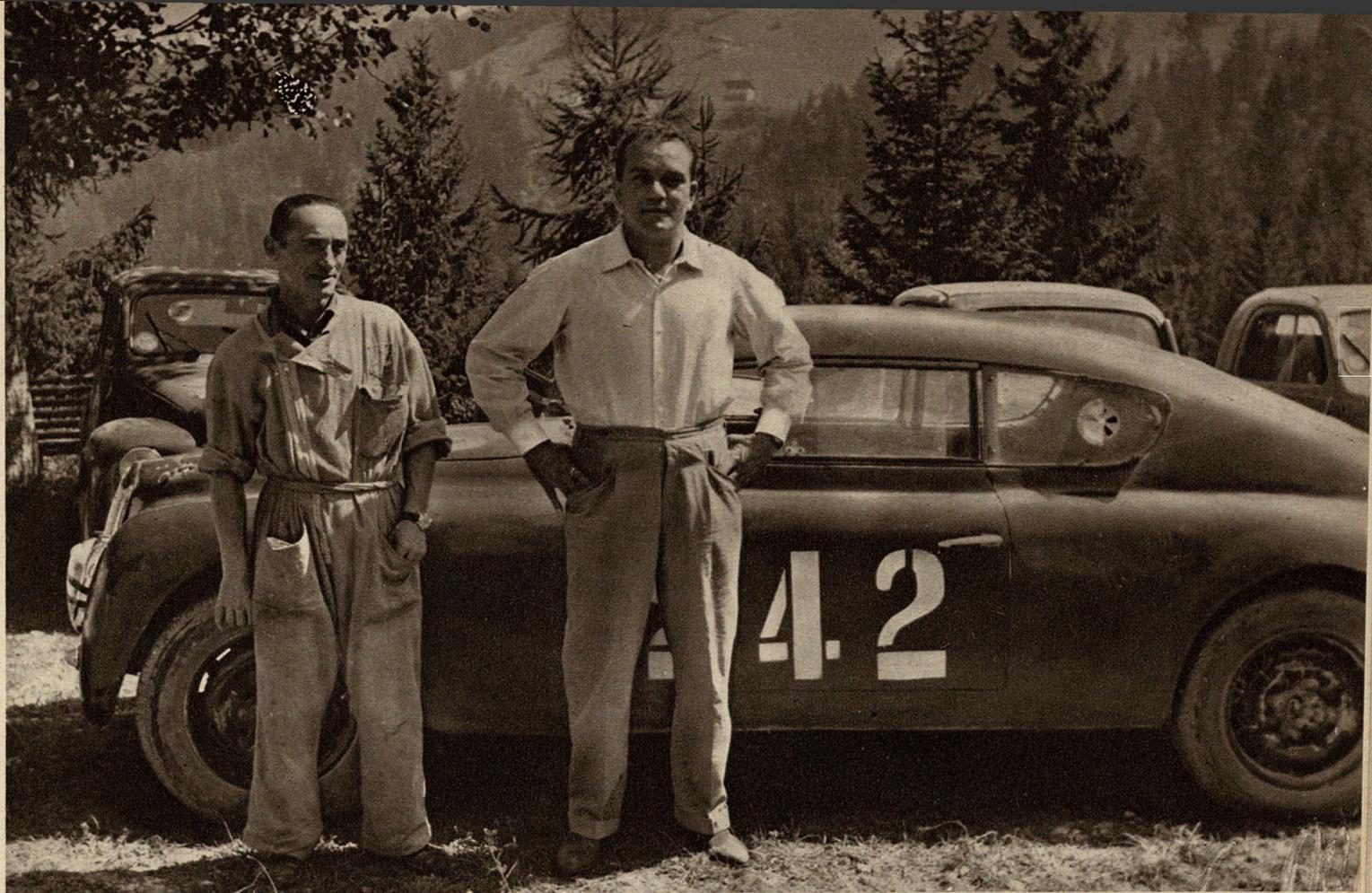
mostrare l'errore tecnico fatto nell'ammettere questa nuova categoria e considereremo le 9 vetture Sport Commerciale come facenti parte del Gran Turismo agli effetti statistici.

La statistica ci dice quindi che quest'anno le vetture Turismo sono diminuite di ben 15 unità mentre le Gran Turismo sono aumentate di ben 20 elementi. Vi par poco? Vi pare che sia il caso di parlare di abolizione della Gran Turismo nel 1954?

L'altra innovazione di quest'anno, ossia il rispetto dell'orario di partenza agli inizi dei vari tratti cronometrati, è apparsa in sé come ottima cosa, sebbene vi siano state difficoltà di sorpassi che si sono spesso cronicamente ripetute. Si potrebbe forse migliorare il sistema col far partire dopo la prima giornata, secondo l'ordine di classifica (come si fa alla Carrera Mexicana) oppure (e sarebbe doveroso) si potrebbe insistere energicamente perchè i concorrenti raggiunti diano strada e seguano le regole elementari dello sport e



A sinistra: Un passaggio di Elio Zagato, su Fiat Zagato, nella Statale del Brennero. — A destra: Pompeo Bianchedi e il suo secondo Zanotti, con la Dina Panhard, primi nella cat. T. I. fino a 750 cc. Al centro, la Signora Bianchedi.



Salvatore Ammendola, primo assoluto su Aurelia 2500 cc., fotografato sul Bondone dopo la magnifica corsa.

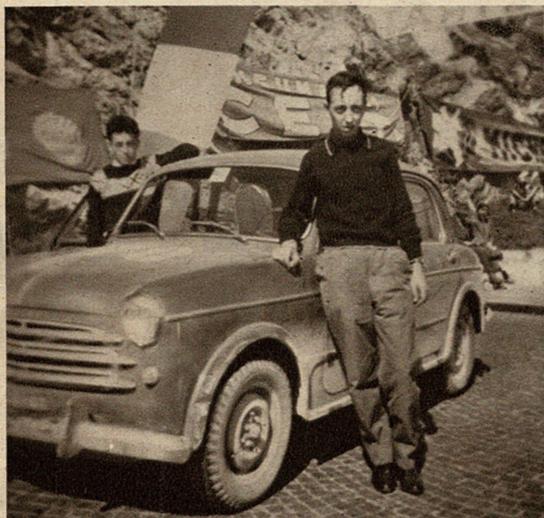
della cavalleria. E sarebbe assai meglio!

Ci permettiamo finalmente, prima di passare alla disamina vera e propria della manifestazione, di ritornare sul fatto del parco chiuso eccessivamente elastico. La «Stella Alpina» è diventata una manifestazione importantissima e veramente seria. Lo dimostra la partecipazione ufficiale di forti squadre rappresentanti grandi case. E allora perchè non si vuole rendere la prova veramente seria anche dal lato tecnico e fare in modo che i parchi chiusi funzionino davvero come tali? Abbiamo l'esempio del Rallye des Alpes: si proceda in modo identico. Il traguardo di ar-

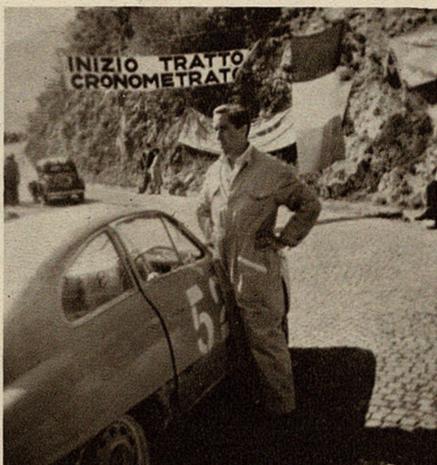
rivo sia sistemato al parco chiuso o poco lontano, non si ammetta alcun rifornimento di alcun genere nel recinto stesso, se non la semplice asportazione di eventuali gomme forate o da sostituire, ed al mattino si concedano ai concorrenti solamente 5 minuti per entrare nel parco, mettere in moto il motore con la messa in moto elettrica senza aprire il cofano, ed uscire dal parco stesso con la vettura in moto. Pena, per eventuale ritardo, 1 minuto da aggiungere al tempo dei settori velocistici. In tal modo la serietà tecnica della «Stella Alpina» aumenterebbe di molto ed i concorrenti individuali non sa-

rebbero più handicappati di quelli assistiti. Provate, amici di Trento, a fare così e vedrete in quale maggior concetto la vostra gara sarà tenuta, anche se alcuni protesteranno!

La prove di Le Mans, di Spa, di Pescara e la recentissima «1000 chilometri» del Nürburg Ring, hanno dimostrato che se noi italiani sappiamo fare dei motori e delle vetture potentissime e capaci di prestazioni eccellenti, non altrettanto queste brillano dal lato della resistenza e soprattutto dell'efficienza delle varie apparecchiature accessorie che pure sono essenziali



A sinistra: Gianni Luciano, brillantissimo pilota e primo della cat. T. I. da 751 a 1100 cc., su Fiat «103». — A destra: Giuseppe Musso prende il via a bordo della sua Aurelia B 21, per la gara della prima giornata.



A sinistra: Giuliano Ronzoni, primo della cat. G. T. I. fino a 750 cc., con la Fiat Zagato. — A destra: Camillo Luglio della Scuderia Janua, con la sua gentile Signora, accanto all'Alfa Romeo Sprint.

per il buon funzionamento della moderna automobile.

Se si insiste sul sistema attuale, la «Stella Alpina» diverrà sempre più una competizione squisitamente velocistica e non si tratterà che di una serie di corse in salita e basta. Di corse, siano esse in salita o meno, ce ne sono molte in Italia, forse anche troppe. Sulle strade alpine poi, nel breve periodo estivo, esse fioriscono in modo quasi allarmante. Vorremmo quindi che la «Stella Alpina» fosse una cosa diversa e più originale nella sua funzione sportiva, turistica ed al tempo stesso tecnica. Se si vorrà aumentare l'efficienza dei parchi chiusi ed elevarli alla loro vera funzione, si collaborerà certamente al miglioramento di tutta la parte accessoristica delle vetture, ma si incoraggerà anche alla partecipazione un tipo di macchine più turistiche e molto

più consono allo spirito con cui la «Stella Alpina» è stata ideata.

Ci si consenta poi di ritornare su di una nostra antica proposta che ci sembra più attuale che mai. In questa «Stella Alpina» abbiamo visto un numero troppo elevato di macchine con segni evidenti di contatti con muri o paracarri o addirittura con fari mancanti. Ora tutte le vetture dovrebbero per legge essere sempre in regola col Codice della Strada; sarebbe quindi doveroso, nonchè tecnicamente giusto, che fosse resa obbligatoria la perfetta efficienza di ogni apparecchiatura, elettrica per lo meno, alla fine della gara, pena una congrua penalizzazione in secondi o minuti. Vogliamo finalmente fare di questa «Stella Alpina» una prova veramente completa, originale e severa nel suo aspetto turistico?

Le verifiche sono state regolari seb-

ne i commissari tecnici (che, del resto, erano fra i più quotati del ramo) siano stati piuttosto larghi di manica, tanto da ammettere fra le vetture da Turismo, che notoriamente devono essere a guida interna, addirittura una «torpèdo» aperta di costruzione inglese.

Abbiamo già detto che la Lancia aveva iscritta una squadra massiccia. Anche la sua vittoria è stata altrettanto persuasiva e chiara. Privata alla vigilia del focoso Palmieri che aveva avuto un pauroso incidente di strada in allenamento ferendosi seriamente, e del fortissimo Piodi che era stato posto fuori corsa da uno stupido guasto all'accensione nei primi chilometri, col quadrato Lillo Ammendola che disponeva della vettura più leggera, con Anselmi e con Piero Valenzano che ha sostituito Palmieri all'ultimo momento, la Lancia ha vinto con netta superiorità e la vittoria è stata completata dal bravo Plinio Bona, ferito nell'incidente di Palmieri e partito in condizioni precarie.

La Lancia 2500 cc. si è dimostrata adatta ad ogni genere di percorso ed in ogni settore ha dominato alternando spesso i suoi uomini al primo posto.

La sparuta partecipazione delle Ferrari ha avuto il suo uomo migliore in Franco Cornacchia che ha dimostrato le possibilità davvero insigni della potentissima «3 litri», la quale peraltro non era la macchina più adatta a questo genere di manifestazione.

L'Alfa Romeo si è presentata con un fortissimo schieramento di «1900» nei vari tipi. Consalvo Saresi, nuovo alle competizioni di montagna, ha saputo destreggiarsi da quell'autentico asso che è ed ha dimostrato le doti eccezionali della «sprint» milanese.

Questi sono stati gli aspetti, diciamo così, ufficiali ed ufficiosi della gara che ha avuto in sé una grandissima serie di elementi di grande interesse.

Nella categoria Turismo, fra le 750 cc.



Un gruppo di concorrenti e organizzatori all'Hotel Trento, durante la premiazione.

la vittoria non poteva sfuggire alle *Panhard*, soprattutto dopo la resa delle *Renault*.

Bella la difesa della *Fiat 500*. Fra le 1100 cc. della stessa categoria, nuova prova stupefacente delle *Fiat «103»* che in gruppo compatto hanno fatto scintille superando anche molte vetture di classi e categorie superiori.

Nella classe 1500 cc. la *Fiat «1400»* si è ancora imposta alla *Peugeot* ed alla *Singer* con netta superiorità. Finalmente nella massima classe dopo una prevalenza iniziale dell'*Alfa Romeo*, le *Lancia* sono passate avanti ed hanno dimostrato la superiorità della loro ripresa a basso regime.

Nella categoria Gran Turismo, forte selezione fra le 750 cc. dove la dominatrice *D.B.* ha rotto l'albero motore proprio dopo aver superato tutti i settori cronometrati ed ha ceduto il passo alla *Fiat Zagato* che ha dominato meritatamente. Fra le 1100 cc., lotta in famiglia fra le *Fiat Zagato* che hanno segnato dei tempi notevolissimi.

Battaglia grossa fra le 2000 cc. che hanno visto sempre la prevalenza delle *Alfa Romeo*, siano esse del tipo «sprint» o del tipo T.I., che hanno fatto ottima impressione. Nella superflua classe Sport Commerciale della stessa cilindrata, analogo predominio dell'*Alfa Romeo*.

Finalmente nelle maggiori cilindrature, vittoria netta della *Lancia*, sottolineata dai risultati dei privati, che peraltro sarebbero stati tutti inferiori a quelli del forte gruppo delle *Alfa Romeo* anch'esse private. Franco Cornacchia ha vinto fra le massime Sport Commerciale ma, come abbiamo detto, lo avremmo preferito nella categoria più normale.

Parlando dei piloti, vogliamo anzitutto dare il nostro più vivo plauso al folto gruppo di signore che ha affrontato con disinvoltura e passione la non facile avventura. Alcune come la signora Milani e la prof.ssa Tumminelli sono state addirittura «prime guide», comunque tutte hanno dimostrato di aver coraggio da vendere e tenacia ammirevole.

Andando in ordine secondo le categorie e rispettive classi, diremo che nel «Turismo» abbiamo particolarmente apprezzato Bianchedi, Porfiri e Bricchetti che si sono accanitamente disputata la vittoria di classe. Anche Taddei ed il debuttante Messadaglia con la *Fiat «topolino»*, hanno fatto ottime cose difendendo a denti stretti. Così Zoppoli.

Lotta senza quartiere fra Gianni ed Alquati, apparsi i migliori fra le portentose *Fiat «103»*. Alla distanza Gianni si è imposto con impeto giovanile Entrambe le vetture di questi spericolati specialisti erano preparate dal padre di Gianni, uno dei più noti «alchimisti» genovesi, le cui manipolazioni sono apparse indovinatissime.

Fra le 1500 cc. Bassetti ha corso bene, dominando alla distanza Anelli e l'appassionato Pizzagalli esponente della francese *Peugeot*.

Magnifica la competizione nella massima classe del «Turismo» in cui *Alfa Romeo* e *Lancia* hanno combattuto per mano di appassionatissimi giovani piloti. Lotta fino allo spasimo fra il vincitore Musco, apparso in grande forma, e il collega di marca Quadrio dopo che il leonino Dal-

la Favera era stato costretto al ritiro per aver troppo chiesto al suo motore, impegnato eccessivamente per contenere l'offensiva degli avversari. Del resto, anche Quadrio è stato costretto alla resa proprio sul Bondone e per la stessa ragione meccanica, lasciando così i piazzamenti finali al bravo Zampiero ed all'intramontabile Senatore Cornaggia apparso combattivo come ai suoi bei tempi.

Nelle «minime» del «Gran Turismo», si è fatto apprezzare Ronzoni che ha meritatamente vinto con netto distacco dopo la scomparsa del forte Monteverdi. Benissimo anche la prof.ssa Tumminelli che ha guidato con brio e coraggio.

Martinengo, assieme al nostro amico Facetti, ha vinto chiaramente fra le 1100 cc. G.T.I. imponendosi di forza al collega Elio Zagato che con Facetti «junior» si è piazzato a ridosso del vincitore. Entrambi hanno superato nettamente i tempi delle analoghe *Fiat «103»* e questo risultato tecnico è significativo e probante. Non molto chiara la condotta del bresciano Rubagotti, che non ha voluto sottoporsi alla verifica dopo la gara ed è stato quindi tolto di mezzo in attesa di altre decisioni.

Nelle «2 litri», classe di centro dell'intera competizione Consalvo Sanesi ha vinto da dominatore, ma il fortissimo Camillo Luglio gli ha tenuto testa fino alla fine con accanimento e con sfoggio di ottime doti. Sanesi ha dimostrato di essere quel gran pilota che è rimediando con la classe alla sua improvvisazione di partecipante alla «Stella Alpina».

Sergio Mantovani con la *Alfa Romeo T.I.* si è preso il lusso di precedere i più titolati esponenti delle «sprint» in classifiche parziali, ed il suo risultato finale ne conferma le qualità che ne fanno uno dei nostri migliori giovani. Benissimo anche Crespi, Bertoja, Della Beffa e soprattutto il fortissimo «Ivanhoe» (al secolo Avorio) che ha fatto ottime cose. Sfortunatissimi Zafferri, i fratelli Leto di Priolo che hanno alternato giornate di grazia con giornate nerissime, lo svizzero Zweifel rivelatosi pilota solidissimo.

Con le «2 litri» ricorderemo anche i piloti della analoga classe della categoria Sport Commerciale, i quali, come abbiamo rilevato, correvano con vetture identiche a quelle dei colleghi. Sorprendente è stata la bella vittoria di Fornasari che ha superato il forte Simontacchi, e Sca-

letta che ha avuto molte noie. Lubich ha fatto scintille con la *Porsche* e la signora Milani, dopo un inizio disastroso, ha saputo rimontare la corrente con ammirevole tenacia e volontà.

Fra i «cannoni» brillano di vivida luce gli esponenti dello squadrone *Lancia* che si sono alternati con autorità nei primi posti. Ha prevalso il quadratissimo Ammendola, autentico specialista di questa competizione. Ottimo Anselmi, brillantissimo Valenzano, in ombra Bona, mentre volitivo è apparso Mondini e sfortunato il bravo Petrobelli. Cornacchia ha vinto fra le Sport Commerciale, ma il suo piazzamento al 4° posto assoluto con una macchina non facile ha maggiore significato della vittoria di classe.

Sono arrivate al traguardo nei termini regolamentari 65 vetture delle 100 partite: come dire una percentuale del 65%.

Ottima l'organizzazione. Eccezionale il servizio di cronometraggio e di informazione al pubblico ed alla stampa, che ha agito con fulminea rapidità e con esemplare precisione. Un bravo al valoroso Schmidt ed ai suoi collaboratori. Tutto ha funzionato a meraviglia e senza il minimo intoppo. Grane non ce ne sono state e la manifestazione si è conclusa in vera apoteosi nella solare giornata del Bondone che ha visto una organizzazione degna delle più titolate del genere in Europa. Merito dell'appassionatissimo ing. Guido de Unterrichter, che tanto degnamente regge le sorti dell'Automobile Club di Trento, del suo capacissimo direttore Giorgio Sciso, di tutti i suoi appassionati collaboratori, da Grillo a Gerosa, a Baj agli altri. Tutti meriterebbero d'essere menzionati, ma dobbiamo purtroppo comprenderli nel nome dei benemeriti innominati che hanno operato per il successo di una gara a tutti cara e che è riuscita in pieno.

Il miglior epicedio dell'indimenticabile amico Mancini è stata certamente la conclusione della grande gara nel grandioso incomparabile scenario del Bondone, brillante come non mai nella limpida giornata di estate alpina, in una sana atmosfera di ardimento e di leale battaglia sportiva. Montagna ed automobile ancora una volta riuniti nella passione più sincera, che tale era appunto la passione del nostro amico perduto.

(Fotografie E. De Tisi, Trento).

GIOVANNI LURANI

La cronaca delle quattro giornate

La I giornata

Il tempo non prometteva nulla di buono giovedì 27 agosto u. s. quando i 133 piloti iscritti alla 7ª Edizione della classica gara internazionale di turismo veloce, si accingevano ad affrontare i primi 330 km. di duro percorso.

La mattina alle 8, quando precedevano il via le piccole cilindrature, diluviava e qualche conduttore in considerazione di ciò ha pensato di desistere; qualche altro ha avuto incidenti in allenamento e così gli effettivi partenti nella 1ª giornata si sono ridotti a 100.

Poi nel pomeriggio il tempo si è ristabilito rimanendo bellissimo per tutti i quattro giorni della gara.

Nella prima giornata i concorrenti dovevano raggiungere, lungo la Statale n. 12, Bolzano ed indi Cardano. Di qui salire,

a cronometro, attraverso l'orrida Val di Ega fino al Passo di Costalunga, scendere indi a Vigo di Fassa per salire ancora a Canazei e al Passo Pordoi (m. 2239). Seguiva la discesa per Arabba, Andraz, Alleghe fino al Bivio Agordo, indi nuova salita al Passo Cereda e discesa fino a Fiera di Primiero. Di qui aveva inizio il secondo tratto a cronometro fino a Passo Rolle attraversando la importante stazione climatica di S. Martino di Castrozza.

Da Rolle altra discesa fino a Predazzo poi i concorrenti toccavano Cavalese e raggiungevano Ora di dove rientravano a Trento lungo la strada percorsa la mattina.

Fra i 14 arrivati nella Categoria Turismo internazionale, Classe fino a 750 cc. le francesi *Renault* e *Dyna Panhard* hanno dimostrato in virtù della loro maggior cilindrata di essere superiori alle nostre

Fiat 500 e *Zoppoli* arrivato primo nella salita di Costalunga (25'19"3 alla media di chilometri 63,490) e secondo in quella di Passo Rolle ha vinto brillantemente nel 1° itinerario colla *Renault*. Nella salita di Rolle invece è giunto primo Sala pure su *Renault* in 26'59"2 alla media di Km. 50,418, riuscendo secondo nella classifica della giornata.

Ottimamente ha pure corso Bianchedi colla *Dyna Panhard* classificandosi 4° a Costalunga, 3° a Rolle e rimanendo 3° pure a fine giornata. Quarto classificato è stato Porfiri dopo aver guadagnato il 2° posto nella salita di Costalunga e il 5° in quella di Rolle. Il primo fra le *Fiat 500* è stato l'ottimo Taddei della scuderia Quinto che è giunto al 5° posto a Costalunga e al 7° a Rolle.

Da Rolle altra discesa fino a Predazzo poi i concorrenti toccavano Cavalese e raggiungevano Ora di dove rientravano a Trento lungo la strada percorsa la mattina.

Buone le prove di Prichetti su *Dyna Panhard*, di Pravettoni su *Morètti*, di Concardi Messedaglia su *Fiat 500* cc.

Anche il collega Moggio che doveva pensare alla cronaca per l'«Alto Adige» ha corso bene colla solita normalissima *Fiat 500*.

Sfortunato Colombi che causa un guasto della sua *Morètti* lungo la salita di Costalunga è stato costretto a ritirarsi e l'ottimo Dott. Romanini della Scuderia Trentina che ha dovuto pure desistere per noie di carburazione accusate dalla sua *Fiat 500*.

Nel gruppo Gran Turismo, classe fino a 750 cc., Monteverdi della Scuderia Sant'Ambroeus colla *D.B.-Zagato* ha vinto brillantemente ambedue i tratti a cronometro segnando 22'45" (media Km. 70,681) nella salita di Costalunga e 24'14" (media Km. 55,445) in quella del Passo Rolle. Al secondo posto si è classificato pure in ambedue le salite il compagno di scuderia Ronzoni colla *Fiat-Zagato* segnando i tempi di 23'08"4 nella prima e 24'32"1 nella seconda. Guarnieri, l'ex corridore motociclista, si è piazzato 3°, dopo i due tratti a cronometro, giungendo 4° a Costalunga e 3° a Rolle.

Buone le prove di Sertorio, di «F. Maurice» e della Sig.ra Tuminelli. Sfortunato Lippi che dopo essersi classificato 3° a Costalunga ha dovuto ritirarsi.

Nella Categoria Turismo, Classe da 751 a 1100 cc., erano in lizza ben 17 concorrenti tutti sulla nuova *Fiat 1100*.

Il roveretano Colombo ha strabliato per la sua affermazione nella prima salita a cronometro; il giovane pilota ha infatti superato i Km. 26,800 col dislivello di m. 1480 in 22' netti, al quale tempo corrisponde la media di 73,090 Km. orari. Sfortunatamente un guasto al ponte ha tolto di gara poi il bravo Colombo.

Primo dopo la prima giornata è risultato il campione italiano De Sanctis di Roma; egli è giunto 1° a Rolle in 23'24"3 (media Km. 57,411) e 3° a Costalunga. Al 2° posto in classifica si è piazzato il giovane Gianni della Scuderia Janua dopo aver ottimamente impressionato specie nella salita di Rolle dove è giunto 2° in 23'35"4.

Terzo in classifica è il noto Zanetti giunto secondo a Costalunga (22'11"4) e terzo a Rolle.

Ottima la prova di Zimmermann della Scuderia Quinto, e quella del noto campione trentino Tomasi. Bene han pure corso Mazzi, Alquati, Siciliani, Marullo e Cifarelli.

Nel gruppo Gran Turismo, Classe da 751 a 1100 cc., Martinengo della Scuderia Sant'Ambroeus colla *Fiat-Zagato* è stato nettamente superiore ai suoi de-

gni rivali vincendo sia a Costalunga (22'34"2 media Km. 71,234) come a Rolle (23'07" media Km. 58,139). Secondo in classifica è il noto Zagato, 2° a Costalunga e a Rolle.

Ottimo il comportamento di Fezzardi. Buone le prove di Cocconcelli, Fusar Poli e Ros.

Nella Categoria Turismo Int., Classe da 1101 a 1500 cc., il bolzanino Bassetti su *Fiat 1400* è stato in testa sia a Costalunga (24'36" media Km. 65,365) come a Rolle (26'04"2 media Km. 51,546). Lo seguono nell'ordine Pizzagalli (*Peugeot*), Anelli (*Fiat 1400*), Savoye (*Singer*), Corti (*Volkswagen*) e Borga (*Fiat 1400*).

Nella Categoria Turismo Internazionale, Classe da 1501 a 2000 cc., erano in lizza 7 conduttori.

Quadrio colla *Aurelia B 21* si è classificato 1° vincendo brillantemente a Rolle (22'39"2, media Km. 59,320) e giungendo 2° a Costalunga.

Il noto veterano della Stella Alpina Della Favera coll'*Alfa Romeo 1900* è stato il migliore a Costalunga con il significativo tempo di 21'38"3 al quale corrisponde la media di Km. 74,295. Al terzo posto in classifica troviamo l'ottimo Musso su *Aurelia B 21*, al 4° il trentino Fambri assai noto per le sue numerose affermazioni nelle gare in salita. Buone le prove di Cornaggia Medici, di Schoen e di Zampiero. Quest'ultimo è uscito di strada nella salita di Costalunga resa viscida dalla pioggia, danneggiando la sua *Aurelia B 21* e perdendo oltre 5' per rimettersi in corsa.

Il Gruppo Gran Turismo Internazionale con macchine da 1101 a 2000 cc. era il più numeroso con ben 21 partecipanti, nella quasi totalità esperti e assai noti nel campo agonistico.

La lotta è stata ivi vivacissima e la palma della vittoria è toccata a Luglio della Scuderia Janua su *Alfa Romeo Sprint*; egli infatti ha segnato il miglior tempo a Costalunga (20'26"1, media Km. 78,682) ed è giunto 2° a Rolle.

Sanesi, suo compagno di marca, è stato 1° a Rolle in 21'20"4 (media Km. 62,960) e 2° in classifica generale; il bravo milanese ha lamentato una paurosa sbandata nella salita di Costalunga che gli ha fatto perdere parecchi secondi ed ha dovuto così accontentarsi, in quel tratto, del 4° posto. Crespi su *Alfa Romeo T. I.*, macchina notoriamente più pesante della Sprint, si è classificato 3° in finale e 2° a Costalunga (in 20'28"3). Quarto si è classificato Mantovani pure su *Alfa Romeo T. I.*, quinto Zafferi, sesto Della Beffa e settimo Bertoja tutti alla guida dell'ottima macchina milanese.

Seguono in classifica Simeone (*Aurelia B 22*), Zweifel (*Alfa Romeo Sprint*), Leto di Priolo colla *Fiat 8V*, Ivanhoe, Soldaini, Bottanelli, Jossipovich, Allazetta, Locatelli, Finzi e Paesetti. Sfortunato Musitelli che ha dovuto ritirarsi causa la rottura di un giunto.

Nella Categoria Sport Commerciale, Classe fino a 2000 cc., Fornasari ha vinto brillantemente colla sua *Alfa Romeo T. I.* A Costalunga è salito alla altissima media di Km. 80,266 (20'02") e a Rolle è pure giunto primo in 21'51"2 (media Km. 61,491).

Ottimo secondo è risultato, sia nei tratti a cronometro come in finale, Simontacchi pure su *Alfa Romeo*.

Buone le prove di Scaletta, Lubich, Ruini e della Sig. Milani.

Nel Gruppo G. T. Internazionale, classe oltre 2000, erano in lizza 8 agguerritissimi conduttori, tutti su *Aurelia 2500*.

Il prestigioso Ammendola ha incomin-

ciato dalla prima giornata ad imporsi: è salito a 84,453 di media a Costalunga (19'02"2) e a 65,559 a Rolle (20'30"2).

Anselmi ha segnato rispettivamente 19'14"2 e 20'35"4, dimostrando la sua alta classe di scalatore. Buone le prove di Valenzano, Mondini, Contini, Petrobelli e Bona ritardato da un incidente.

Piodi è stato costretto a ritirarsi causa un guasto all'accensione.

Fra le Sport Commerciali fino a 3000 cc. Cornacchia e Moroni sono stati gli unici protagonisti. Il primo, che correva colla *Ferrari 3000*, ha percorso il primo tratto a cronometro in 19'47"3 ed il secondo in 21'31"2. Moroni pure su *Ferrari* ma di 2560 cc. ha pure corso con perizia e passione.

La II giornata

L'itinerario della seconda giornata prevedeva i tratti a cronometro Pinzolo-Madonna di Campiglio e Ora-S. Lugano. Causa lavori stradali il comitato organizzatore ha variato tale percorso preavvisando, naturalmente, i corridori in tempo utile. I concorrenti ridottisi a 90 complessivamente, dopo la dura battaglia della prima giornata, dovevano, il 28 agosto, salire lungo la Val d'Adige fino a Lana (85 Km.) indi per la strada delle Palade raggiungere il passo omonimo a cronometro, poi scendere a Fondo, percorrere le polverose e tormentate strade della Val di Non fino a Dimaro per compiere sul tratto Dimaro-Campo di Carlo Magno il secondo tratto di velocità in salita. Il percorso si sviluppava poi per la Val Rendena toccando Pinzolo, Caderzone, Villa e Tione. Indi attraverso la Forra della Scaletta veniva raggiunto Sarche poi Pietramurata, Riva, Torbole, Rovereto, Volano, Calliano, Folgaria, Carbonare, Vigolo Vattaro e Trento, per la complessiva lunghezza di Km. 317.

In questa gara si può dire che il fattore «conoscenza del percorso» era eliminato, ciò non solo per la variazione comunicata all'ultimo momento, ma, ancor più perchè i due tratti a cronometro si svolgevano su strade di recente e recentissima costruzione.

Così tutti i concorrenti erano, nella giornata odierna, a darmi pari come conoscenza della strada.

Ai vincitori pertanto dev'essere tributato un particolare elogio al quale si dovrebbe aggiungere il brevetto di «specialista delle strade cattive».

Nella Categoria T. I. fino a 750 cc. Bianchedi su *Dyna Panhard* si è classificato 1° vincendo il secondo tratto a cronometro (di Km. 15,400 e col dislivello di m. 778) col tempo di 15'13". Il primo tratto invece, il Lana-Palade (Km. 17 dislivello m. 1229), è stato vinto dal noto Zoppoli su *Renault* in 16'57"3, che certo si sarebbe affermato anche nel secondo se non avesse dovuto lamentare il distacco del gruppo propulsore con conseguente grande perdita di tempo per poter proseguire.

In classifica, a fine giornata, Bianchedi è seguito da Sala, Porfiri e Bricchetti tutti con ottimi tempi.

Buone le prove di Taddei, sempre primo fra le *Fiat 500 C.*, di Pravettoni, Messedaglia, che ha dimostrato ottime qualità, Berlucchi, Concarì e Moggio.

Nel Gran T. I., Classe fino a 750 cc., Monteverdi, colla sua ottima *D.B.-Zagato*, ha vinto alle Palade (15'15") ed è risultato così 1° in classifica a fine itinerario. Ronzoni invece è stato vittorioso a Campo Carlo Magno col tempo di 13'27"2 al

quale corrisponde la media di ben 68,664 Km. orari, ed è riuscito 2° a fine itinerario.

Terzo si è piazzato il noto Sertorio col tempo complessivo di 1h23'42"; 4° « F. Maurice » in 1h26'30"; 5° la Signora Tumminelli e 6° Vimercati.

Non è giunto invece alla fine Guarneri che si è ritirato per guasto meccanico.

Gianni rimane sempre in testa fra le Fiat 103 vincendo la Dimaro-Campo di Carlo Magno alla media di Km. 71,794 (12'52"1).

Primo alle Palade invece è il noto Alquati col tempo di 14'24"2.

Secondo in classifica a fine giornata è Zanetti seguito da Alquati, Tomasi, Zimmermann, Mazzi, Siciliani, Cifarelli, Matrullo ed altri.

De Sanctis che era in testa ha lamentato la rottura dell'albero della pompa dell'olio ed ha fuso lungo la salita di Carlo Magno. Anche Zaia ha dovuto ritirarsi per guasto meccanico.

Nella Categoria T. I., Classe da 1101 a 1500 cc., Bassetti ha vinto sia alle Palade (15'47") come a Campo Carlo Magno (14') ed è rimasto, naturalmente, in testa.

Buone le prove di Pizzagalli, Anelli e Savoje. Corti non sembrava perfettamente a punto colla Volkswagen e Borga si è ritirato.

Nella G.G.T.I., Classe da 751 a 1100, Martinengo è giunto primo sia alle Palade (13'58"4) come a Campo Carlo Magno (12'28"4) consolidando il successo della prima giornata e totalizzando il tempo di 1h12'09".

Zagato ha pure corso ottimamente rimanendo 2° in classifica nella scia del compagno di marca. Fezzardi 3°, Fusar Poli ha recuperato parecchio del tempo perduto causa una sbandata nella salita di Costalunga riuscendo a classificarsi 4°.

Stefani è stato costretto a desistere per guasti.

Nella Categoria T. I., Classe da 1501 a 2000 cc. Della Favera è passato a in testa alla classifica vincendo ambedue i tratti a cronometro. Egli è salito in 13'22"3 alle Palade e in 12'05"2 a Campo di Carlo Magno.

Quadrio è così passato al 2° posto in classifica con il tempo totale di 1h10'18" e cioè a 18" dal vincitore.

Segue l'ottimo Musso e il noto Cornaggia Medici.

Anche Zampiero ha corso bene iniziando il recupero del tempo perduto nell'incidente occorsogli nella prima giornata.

L'altro trentino, Fambri, è stato costretto, causa un guasto alla sua Alfa Romeo lungo la salita di Campo Carlo Magno, a ritirarsi.

Nel G.G.T.I. Classe da 1101 a 2000, Sanesi ha vinto magnificamente sia alle Palade (12'32"1) come a Campo Carlo Magno (11'10") classificandosi primo davanti a Luglio che aveva fatto la parte del leone nella prima giornata.

Ottima la gara di Crespi, veramente capace.

Buone le prove di Mantovani 4° classificato, quella di Zafferri, Della Beffa, Bertoja, Simeone, Zweifel, Leto di Priolo, « Ivanhoe » che seguono nell'ordine.

Sfortunati Soldaini, Bottanelli e Paesetti che non hanno terminato la prova.

Fornasari è stato il 1° nella Categoria Sport Commerciale fino a 2000 cc. vincendo alle Palade col tempo di 12'51"2 e a Campo di Carlo Magno in 11'24"3 totalizzando 1h06'09"2.

Simontacchi è risultato 2° dopo la gara della seconda giornata con 1h08'05" men-



La Dyna Panhard impegnata sui duri tornanti del Bondone.

tre Scaletta ha totalizzato 1h10'31" e Lubich 1h12'55".

Sempre ammirevole il comportamento della Signora Milani.

Ammendola sempre il più veloce non solo del Gruppo G.T.I. oltre i 2000 cc., ma di tutti i pur agguerritissimi rivali è rimasto ancora in testa vincendo alle Palade, in 12'10"2 (media Km. 83,789) e segnando un ottimo tempo a Campo Carlo Magno; dove Valenzano lo ha peraltro battuto percorrendo l'aspra strada in 10'59".

La classifica dopo il secondo itinerario è la seguente: Ammendola in 1h02'47"2, Anselmi in 1h03'16"2, Valenzano in 1h03'53"2.

Seguono Bona, Contini, Petrobelli e Mondini.

Nelle massime cilindrato Cornacchia, che ha lamentato noie allo spinterogeno, e Moroni hanno corso con la solita perizia rimanendo in classifica nell'ordine della precedente giornata.

Cornacchia è salito in 12'48"4 alle Palade e in 11'12"2 a Campo Carlo Magno, le Ferrari si sono dimostrate sempre in perfetta efficienza.

La III giornata

La giornata dello Stelvio è stata certo assai dura e solo i conduttori più competenti e appassionati sono riusciti a mantenere le posizioni ed affermarsi nel difficile terzo itinerario.

La salita dello Stelvio forse ancor più che per la sua lunghezza e per la pendenza dà ognora del filo da torcere per la sua quota di m. 2758 che influisce sensibilmente sulla carburazione. Con miscela ricca le macchine vanno bene fino ad una certa altezza (circa 1800 m.) ma poi per la rarefazione dell'aria che è notevole a quelle altezze la miscela appare troppo ricca, il motore s'ingolfava e specie a basso regime e in ripresa non va.

Anche numerose sbandate e uscite li strada si sono segnalate, così un bello spirito di concorrente ha definito l'odierna la giornata delle ammaccature e della carburazione sbagliata.

Gli 81 conduttori rimasti in gara dovevano raggiungere Bolzano e Ponte Adige, di qui salire lungo la nota strada della Mendola a cronometro, scendere a

Fondo in Val di Non, percorrere ancora la strada delle Palade fino a Lana e Merano. Poi attraverso la Val Venosta raggiunge Spondigna e Prato allo Stelvio di dove iniziava la salita di 27,2 Km. col dislivello di m. 1872. L'itinerario prevedeva ancora la discesa a Bormio e Tirano poi Tresenda e la salita al Col d'Aprica, indi la discesa fino a Edolo, la salita al Passo del Tonale (m. 1883) e poi la discesa attraverso le Valli di Sole e di Non fino a Mezzolombardo e a Trento.

Sono ben 428 Km. di strade pessime, con polvere, buche e curve a non finire che i concorrenti dovevano superare dopo le due precedenti giornate; ma la classe dei piloti e i moderni automezzi non temono più le dure e snervanti prove.

Le posizioni conquistate dai concorrenti nelle precedenti giornate sono rimaste, specie per quanto riguarda i primi, nella quasi totalità, invariate. Infatti solo nella C. T. I., classe da 1501 a 2000 cmc., Musso che era al terzo posto è passato in testa, tutti gli altri primi di categoria sono rimasti tali.

Più che la cronaca di questa gara, crediamo interessino le classifiche della salita dello Stelvio che qui di seguito pubblichiamo:

• Categoria Turismo Internazionale

Classe fino a 750 cc.

1. Bianchedi Pompeo, Dyna Panhard in 31'33"4, media Km. 46,953; 2. Porfiri Marino, Dyna Panhard, in 32'18"3; 3. Bricchetti Giovanni, Dyna Panhard, in 33'28"2; 4. Taddei Fausto, Fiat 500 C., in 35'32"2; 5. Messedaglia Luigi, Fiat 500 C., in 35'38"4; 6. Berlucchi Guido, Fiat 500 C., in 36'12"2; 7. Concari Franco, Fiat 500 C., in 36'41"3; 8. Prandina Luciano, Fiat 500 C., in 37'18"3; 9. « Alto Adige », Fiat 500 C., in 37'26"1; 10. Guarneri Enea, Fiat 500 C., in 37'50"3; 11. Miari Fulcis Giacomo, Fiat 500 C., 38'45"3.

Gruppo Gran Turismo Internazionale

Classe fino a 750 cmc.

1. Monteverdi Pier Luigi, D. B. Zagato, in 29'29"2, media Km. 50,254; 2. Ronzoni Giuliano, Fiat Zagato, in 30'38"; 3. Sertorio Franco, Dyna Panhard, in 30'59"; 4. « F. Maurice », Renault, 33'39"4; 5. Tumminelli Maria, Fiat Zagato, in 34'1"2; 6. Vimercati Costanzo, Renault, in 38'1"1.

Categoria Turismo Internazionale

Classe da 751 a 1100 cmc.

1. Alquati, in 26'17", media Km. 56,385; 2. Gianni, in 26'40"; 3. Ciffarelli, in 27'12"; 4. Siciliani, in 27'22"; 5. Zanetti, 27'27"; 6. Mazzi, in 27'33"; 7. Zimmermann, in 27'35"; 8. «Valzona», in 28'25"; 9. Bertoja, in 31'28"1, tutti su Fiat «nuova 1100».

Categoria Turismo Internazionale

Classe da 1101 a 1500 cmc.

1. Bassetti, Fiat 1400, in 29'4"4, media Km. 50,962; 2. Anelli, Fiat 1400, in 30'2"; 3. Pizzagalli, Peugeot, in 31'48"2; 4. Savoye, Singer, in 32'45"4; 5. Corti, Volkswagen, in 35'23"4.

Gruppo Gran Turismo Internazionale

Classe da 751 a 1100 cmc.

1. Martinengo, Fiat Zagato, in 26'1"1, media Km. 56,956; 2. Zagato, Fiat Zagato, in 26'3"; 3. Fezzardi, Fiat Zagato, in 28'9"4; 4. Fusar Poli, Fiat 103, in 29' e 29"4; 5. Giambertone, Fiat 103, in 31'3"2; 6. Ros, Cisitalia, in 31'32"1; 7. Cocconcelli, Fiat Bertone, in 31'46"2.

Gruppo Gran Turismo Internazionale

Classe da 1501 a 2000 cmc.

1. Musso, Aurelia B. 21, in 25'17"4, alla media di Km. 58,584; 2. Quadrio, Aurelia B. 21, in 25'20"2; 3. Zampiero, Aurelia B. 21, in 25'46"1; 4. Della Favera, Alfa Romeo 1900, in 6'29"1; 5. Cornaggia Medici, Alfa Romeo 1900, in 27'10"1; 6. Schoen, Alfa Romeo 1900, in 32'43"4.

Categoria Turismo Internazionale

Classe da 1101 a 2000 cmc.

1. Mantovani, Alfa Romeo T. I., in 23'57"3, alla media di Km. 61,853; 2. Luglio, Alfa Romeo Sprint, in 24'8"; 3. Sanesi, Alfa Romeo Sprint, in 24'8"2; 4. Crespi, Alfa Romeo T. I., in 24'16"1; 5. Ivanhoe, Alfa Romeo Sprint, in 24'37"3; 6. Bertoja, Alfa Romeo T. I., 24'39"3; 7. Della Beffa, Alfa Romeo 1900, in 24'40"1; 8. Simeone, Aurelia B. 22, in 24'57"; 9. Zafferri, Alfa Romeo 1900, in 25'46"2; 10. Zweifel, Alfa Romeo Sprint, 26'30"1; 11. Jossipovich, Alfa Romeo T. I., in 26'56"1; 12. Locatelli, Alfa Romeo T. I., in 27'3"; 13. Finzi, Aurelia B. 20, in 27'14"1; 14. Allazeta, Ferrari 2000, in 30'30"4; 15. Leto di Priolo, Fiat 8 V, in 49'10"1.

Categoria Sport Commerciale

Classe fino a 2000 cmc.

1. Simontacchi, Alfa Romeo 1900, in 24'55"4, alla media di Km. 59,446; 2. Lubich, Porsche 1500, in 25'9"3; 3. Scaletta, Alfa Romeo T. I., in 26'34"4; 4. Fornasari, Alfa Romeo T. I., 26'41"; 5. Milani, Porsche, in 27'14"2; 6. Ruini, Alfa Romeo Sprint, in 30'7"4.

Gruppo Gran Turismo Internazionale

Classe oltre 2000 cmc.

1. Ammendola, Aurelia 2500, in 23'3"2, alla media di Km. 64,276; 2. Valenzano, Aurelia 2500, in 23'21"; 3. Bona, Aurelia 2500, in 23'26"1; 4. Mondini, Aurelia 2500, in 23'46"2; 5. Anselmi, Aurelia 2500, in 24'3"; 6. Contini, Aurelia 2500, in 24'29"2.

Categoria Sport Commerciale

Classe da 2001 a 3000 cmc.

1. Cornacchia, Ferrari 3000, in 23'15", alla media di Km. 63,741; 2. Moroni, Ferrari 2560, in 26'34"1.

Osserveremo che Tomasi, che correva colla Fiat 103, è stato costretto a ritirarsi causa la rottura della pompa per la circolazione dell'acqua; Corti è stato ritardato dalla rottura del radiatore dell'olio, mentre Leto di Priolo è stato vittima di un incidente stradale che gli ha fatto perdere del tempo prezioso.

Alla Mendola Porfiri è salito in 19'35"1

(media Km. 63,114); Monteverdi in 17'53"1 (media Km. 69,101); Alquati in 16'53"3 (media Km. 73,164); Bassetti in 18'20"4 (media Km. 67,369); Martinengo in 17'9" (media Km. 72,069); Musso in 16'24"1 (media Km. 75,350); «Ivanhoe» in 15'18" (media Km. 80,784); Fornasari in 15'33" (media Km. 79,485); Anselmi (miglior tempo) in 14'46"2 (media Km. 83,664); Cornacchia in 14'51"3 (media Km. 83,176).

In questo tratto a cronometro sono emersi valori di eccezione quali «Ivanhoe», Anselmi e Cornacchia che in salita hanno corso con incredibile audacia. Questo terzetto si può ben definire specialista in tornanti.

Sfortunato in questo tratto il prestigioso Della Beffa che ha fatto la gara con una candela inservibile e più di lui Petrobelli che è stato costretto a ritirarsi in seguito alle scottature riportate aprendo incautamente il tappo del radiatore.

La IV giornata

Dopo le lunghe tirate dei precedenti itinerari la quarta ed ultima giornata di gara, il 30 agosto, impegnava per soli pochi minuti i concorrenti lungo la classica Trento-Monte Bondone. Più precisamente il traguardo di partenza era posto in località «Montevideo» sulla Statale 45 bis e quello di arrivo a Vaneze di Bondone. Il percorso era di Km. 12,700 ed il dislivello da superare di m. 1011.

Dopo detta prova, seguita con enorme interesse dagli sportivi trentini, le classifiche sono rimaste pressochè immutate, eccezion fatta per la Cat. T. I. Classe da 1501 a 2000 cmc., nella quale Della Favera che era in testa e Quadrio che aveva delle buone probabilità di vittoria, sono stati costretti ad abbandonare la gara per guasti meccanici. Il primo, infatti, ha lamentato la rottura di una valvola con le conseguenze annesse, mentre il secondo è stato piantato in asso dalla frizione.

Nella categ. T. I. — classe fino a 750 cc. — Bianchedi ha riconfermato la sua classe e messo in evidenza la bontà della Dyna Panhard coprendo il percorso della tormentata salita in 15'15" alla media di Km. 49,967.

Porfiri è arrivato secondo con l'ottimo tempo di 15'20"3.

Segue in classifica Brichetti pure sulla ottima macchina francese.

Primo fra le Fiat 500 C al Bondone e 5° in finale è riuscito il Rag. Messedaglia, nuovo alle corse, che ha però dimostrato di possedere delle ottime doti di pilota.

Anche Moggio (Alto Adige) ha corso assai bene in Bondone guadagnando il secondo posto fra le 500 C ed il 5° in classifica di categoria.

Taddei ha perso un po' terreno lungo la salita ma comunque ha conservato il suo 4° posto in finale, rimanendo battuto solo da macchine di maggior potenza della sua.

Nel Gruppo G. T. classe fino a 750 cc. Ronzoni è stato il primo in 14'52"4 mentre Sertorio è salito in 15'6"3. La sig. Tumminelli ha segnato un 15'46"2 che è un ottimo tempo. Sono giunti 4° Vimercati e 5° «F. Maurice». Anche in classifica finale i cinque conduttori sono risultati nell'ordine.

Fra le Fiat 103 Gianni ha sbalordito ancora per le sue doti di ottimo scalatore percorrendo la salita in 13'8"4. Alquati è giunto 2°; Mazzi 3°; Zimmermann 4°, Ciffarelli 5°, Siciliani 6°, «Valzona» 7° e Zanetti 8°.

In classifica finale i concorrenti si trovano invece nell'ordine: Gianni, Alquati, Zimmermann, Ciffarelli, Mazzi, Siciliani, Zanetti e «Valzona».

Nella C.T.I. — classe da 1101 a 1500, — Bassetti è stato, in questa gara, battuto sia pure di soli 3/5 da Pizzagalli che ha raggiunto il traguardo di Vaneze in 14'32"1. Pure Anelli e il francese Savoye colla sua anziana Singer, hanno segnato dei buoni tempi. A proposito di quest'ultimo ricorderemo che non è certo stato servito a dovere dalla sua macchina.

Nel Gruppo G. T. I. — classe da 751 a 1100 cmc. — ha vinto Martinengo in 13'4"1 alla media di Km. 58,301. Secondo è Zagato, e terzo Fusar Poli. Anche nella classifica finale i conduttori appaiono nello stesso ordine.

Nella Cat. Tur. Int. — classe da 1501 a 2000 cmc. — Musso ha vinto all'ottima media di Km. 60,604 (12'34"4), mentre Zampiero è salito in 12'57"2 guadagnando il 2° posto in classifica. Seguono i due primi, Cornaggia Medici e Schoen.

Anche in classifica finale troviamo i predetti concorrenti nello stesso ordine.

Sanesi colla sua ottima Alfa Romeo è stato il primo del G. G. T. I. da oltre i 1100 cmc. fino a 2000, salendo in 11'48"3 (media 64,521). Seguono Mantovani in 12'4"4, Luglio in 12'5"1. Della Beffa in 12'7". Leto di Priolo in 12'8"3, Crespi in 12'10"2.

In finale i concorrenti si sono invece classificati nell'ordine: Sanesi, Luglio, Mantovani, Crespi, Bertoja, Della Beffa, «Ivanhoe», Jossipovich, Allazetta, Locatelli, Finzi, Simeone, Zafferri, Leto di Priolo.

Nella Cat. Sport Commerciale Fornasari è giunto a Vaneze in 12'9" alla media di Km. 62,716. Secondo è arrivato Simontacchi, terzo Lubich, quarto Scaletta, quinta la sig. Milani e sesto Ruini. Fornasari è primo pure in finale; lo seguono Simontacchi, Scaletta, Lubich e gli altri.

Nel G.G.T.I. — classe oltre 2000 cmc. — ha vinto Valenzano coll'ottimo, anzi col miglior tempo, di 11'35" al quale corrisponde la media di Km. 65,784.

Anselmi, altro perfetto scalatore ha impiegato solo 2/5 più del vincitore, mentre Ammendola si è accontentato di un 11'54"3, più che sufficiente per conservargli il primo posto di classe e quello assoluto.

Nelle massime cilindrate è giunto al traguardo solo Cornacchia impiegando 11'50"1.

Questa la cronaca, un po' nuda e forse anche non scevra di dimenticanze, ma, seguire 133 conduttori per 4 giorni in 7 gare diverse, non è del tutto facile, chiediamo quindi venia, per eventuali mancanze; agli ultimi auguriamo, alla prossima edizione della attraente gara, che possano essere i primi.

EZIO DE TISI.

CLASSIFICA GENERALE ASSOLUTA

1. Ammendola Salvatore, su Aurelia 2500, in ore 1.52'36"1; 2. Anselmi, Aurelia 2500, in 1.53'41"1; 3. Valenzano, Aurelia 2500, in 1.53'54"4; 4. Cornacchia, Ferrari 3000, in 1.55'17"; 5. Sanesi, Alfa Romeo Sprint, in 1.57'4"1; 6. Bona, Aurelia 2500, in 1.58'00"4; 7. Luglio, Alfa Romeo Sprint, 1.58'3"2; 8. Mantovani, Alfa Romeo T. I., in 1.58'54"4; 9. Crespi, Alfa Romeo T. I., 1.59'18"2; 10. Bertoja, Alfa Ro-

meo T. I., in 2.00'27"4; 11. Fornasari, Alfa Romeo T. I., in 2.32"4; 12. Della Beffa, Alfa Romeo 1900, in 2.50"2; 13. Mondini, Aurelia 2500, in 2.1'27"2; 14. Contini, Aurelia 2500, in 2.1'29"3; 15. Simontacchi, Alfa Romeo 1900, in 2.1'32"1; 16. «Ivanhoe», Alfa Romeo Sprint, in 2.1'59"4; 17. Musso, Aurelia B. 21, in 2.4'45"3; 18. Scaletta, Alfa Romeo T. I., 2.6'32"4; 19. Lubich, Porsche 1500, 2.6'58"1; 20. Martinengo, Fiat Zagato, in 2.8'23"2.

Categoria Turismo Internazionale

Classe fino a 750 cmc.

1. Bianchedi, Dyna Panhard, in 2.34'49"1; 2. Porfiri, Dyna Panhard, 2.36'28"1; 3. Brichetti, Dyna Panhard, 2.38'26"4; 4. Taddei Fiat 500 C in 2.47'40"4; 5. Messedaglia, Fiat 500 C, in 2.50'19"1; 6. Berlucchi, Fiat 500 C, in 2.55'8"4; 7. Concari, Fiat 500 C, in 2.56'19"1; 8. «Alto Adige», Fiat 500 C, in 2.57'17"1; 9. Miari Fulcis, Fiat 500 C, in 3.3'12"2; 10. Guarnieri, Fiat 500 C, in 3.4'41"2; 11. Prandina, Fiat 500 C, in 3.6'4"1.

Gruppo Gran Turismo Internazionale

Classe fino a 750 cmc.

1. Ronzoni, Fiat Zagato, in 2.20'54"3; 2. Sertorio, Dyna Panhard, in 2.29'5"1; 3. Tumminelli, Fiat Zagato, in 2.42'1"4; 4. Vimercati, Renault, in 2.48'31"2; 5. «F. Maurice», Renault, in 2.58'3"1.

Categoria Turismo Internazionale

Classe da 751 a 1100 cmc.

1. Gianni, Fiat 103, in 2.10'31"1; 2. Alquati, Fiat 103, 2.10'45"4; 3. Zimmermann, Fiat 103, in 2.13'21"4; 4. Ciffarelli, Fiat 103, in 2.13'41"3; 5. Mazzi, Fiat 103, in 2.13'43"2; 6. Siciliani, Fiat 103, in 2.13'51"3; 7. Zanetti, Fiat 103, in 2.14'5"2; 8. «Valzona», Fiat 103, in 2.17'40"3.

Categoria Turismo Internazionale

Classe da 1101 a 1500 cmc.

1. Bassetti, Fiat 1400, in 2.22'25"4; 2. Anelli, Fiat 1400, 2.25'47"4; 3. Pizzagalli, Peugeot, 2.26'30"4; 4. Savoye, Singer, in 2.29'9"3; 5. Corti, Volkswagen, in 2.42'28"1.

Gruppo Gran Turismo Internazionale

Classe da 751 a 1100 cmc.

1. Martinengo, Fiat Zagato, in 2.8'23"2; 2. Zagato, Fiat Zagato, 2.9'8"1; 3. Fusar Poli, Fiat 103, 2.21'32"1; 4. Cocconcelli, Fiat Bertone, 2.27'4"1; 5. Giambertone, Fiat 103, in 2.30'33"1.

Categoria Turismo Internazionale

Classe da 1501 a 2000 cmc.

1. Musso, Aurelia B. 21, 2.4'45"3; 2. Zampiero, Aurelia B. 21, in 2.11'59"4; 3. Cornaggia Medici, Alfa Romeo 1900, in 2.12'26"2; 4. Schoen, Alfa Romeo 1900, in 2.22'30"3.

Gruppo Gran Turismo Internazionale

Classe da 1101 a 2000 cmc.

1. Sanesi, Alfa Romeo Sprint in 1.57'4"1; 2. Luglio, Alfa Romeo Sprint, in 1.58'3"2; 3. Mantovani, Alfa Romeo T. I., 1.58'54"4; 4. Crespi, Alfa Romeo T. I., in 1.59'18"2; 5. Bertoja, Alfa Romeo T. I., in 2.27"4; 6. Della Beffa, Alfa Romeo 1900, in 2.50"2; 7. «Ivanhoe», Alfa Romeo Sprint, in 2.1'59"4; 8. Jossipovich, Alfa Romeo T. I., in 2.10'57"2; 9. Allazetta, Ferrari 2000, in 2.11'21"1; 10. Locatelli, Alfa Romeo T. I., in 2.11'55"1; 11. Finzi, Aurelia B. 20, in 2.12'17"4; 12. Simeone, Aurelia B. 22, in 2.12'56"3; 13. Zafferri, Alfa Romeo 1900, in 2.23'36"2; 14. Leto di Priolo, Fiat 8 V., in 2.25'29"1.

Categoria Sport Commerciale

Classe fino a 2000 cmc.

1. Fornasari, Alfa Romeo T. I., 2.32"4; 2. Simontacchi, Alfa Romeo 1900, 2.1'32"1; 3. Scaletta, Alfa Romeo T. I., in 2.6'32"4;

4. Lubich, Porsche, in 2.6'58"1; 5. Ruini, Alfa Romeo Sprint, in 2.22'23"1; 6. Milani, Porsche, in 2.40'47"4.

Gruppo Gran Turismo Internazionale

Classe oltre 2000 cmc.

1. Ammendola, Aurelia 2500, in 1.52'36"1. 2. Anselmi, Aurelia 2500, in 1.53'41"1; 3.

Valenzano, Aurelia 2500, in 1.53'54"1; 4. Bona, Aurelia 2500, 1.58'00"4; 5. Mondini, Aurelia 2500, 2.1'27"2; 6. Contini, Aurelia 2500, in 2.1'29"3.

Categoria Sport Commerciale

Classe da 2001 a 3000 cmc.

1. Cornacchia, Ferrari 3000, in 1.55'17"1.

Dominio delle Gordini al Circuito di Cadours

Le Gordini hanno finalmente trovato la loro giornata trionfale! Sul circuito di Cadours esse hanno scatenato una grande offensiva e, nonostante uno schieramento più che apprezzabile di Ferrari, Osca, Cooper-Bristol, H.W.M. e Maserati, hanno imposto la loro agile potenza.

Maurice Trintignant, Harry Shell e Jean Behra sono stati i magnifici artefici di quest'impresa e contro la loro superiore audacia si sono infrante le velleità dei vari Rosier, Bayol e Wharton che pure hanno lottato al massimo del loro impegno.

Le batterie eliminatorie se non hanno avuto spunti agonistici di particolare interesse, hanno invece riservato delle sorprese che non erano nelle previsioni. Infatti il barone De Grafenried, che con la sua Maserati godeva i favori del pronostico, è stato tolto di gara, quando era al comando della sua batteria, per la rottura del ponte posteriore. Anche la Osca di Bayol a causa di una avaria all'albero di trasmissione è stata costretta al ritiro quando le sue «chance» di vittoria erano intatte.

Al segnale di partenza, nella corsa della finale, Trintignant e Shell pren-

devano subito il comando del rom-bante carosello con azione sostenuta e veloce. Behra si teneva sulla ruota di Rosier controllando meravigliosamente la situazione. Purtroppo per il ritmo indisciplinato che aveva preso la contesa e per colpa di una cattiva carburazione la Ferrari di Rosier perdeva gradatamente terreno, sino ad avere circa un minuto di distacco dai primi. Da allora l'esito finale della gara non ebbe più dubbi! Anzi i due leaders rallentarono leggermente e ciò permise a Jean Behra di riguadagnare ciò che aveva perso nella prima parte della corsa.

L'ultimo giro si svolse con le tre Gordini incollatissime e Maurice Trintignant, rispettando le consegne di squadra, tagliò per primo il traguardo.

Ecco la classifica finale:

1. Maurice Trintignant (Gordini) che compie i 121 Km. del percorso, in 1.0'52"1, media Km/h. 118,700; 2. Harry Shell (Gordini) in 1.0'56"1; 3. Jean Behra (Gordini) in 1.0'57"1; 4. Louis Rosier (Ferrari) in 1.1'45"1; 5. De Tornaco (Ferrari) in 1.2'29"1; 6. Ken Wharton (Cooper-Bristol) in 1.2'59"1.

Giro più veloce: Trintignant (Gordini) in 1'56"1 media Km/h. 124,100.

Daetwyler su Alfa Romeo, polverizza il vecchio record di Leporie, nella corsa della Faucille

Favorita da un tempo magnifico, la corsa in salita della Faucille, organizzata dall'A.C. di Haut-Jura, ha riportato un clamoroso successo. Più di 50 mila spettatori hanno infatti assistito alla prova entusiasmandosi alle esibizioni di audacia e di rara abilità dei piloti, ed anche i concorrenti che hanno preso la partenza hanno raggiunto la rilevante cifra di 100.

Il vecchio record della salita realizzato da Leporie su Bugatti, sin dal lontano 1925, era di 8'51"1. Le rampe della medesima salita poste a confronto coi moderni e potentissimi motori e con macchine di grande agilità e maneggevolezza si sono arrese, così come si è dovuto arrendere il record di Leporie che da troppi anni resisteva.

Lo svizzero Daetwyler l'ha infatti polverizzato con la sua mostodontica Alfa Romeo 4500, a 6'46"31/100 e raggiungendo la media di Km/h 97.

Ecco le classifiche:

Sport internazionale - Classe fino a 750 cmc.: 1. Grousset (Panhard DB) 8'36"60.

Classe da 750 a 1500 cmc.: 1. Fher (Fiat) 8'10"68; 2. Fontaine (Porsche) 8'25"39; 3. Dalligand (Staal) 8'38"90; 4. Ben Mussa (Dyna Panhard) 8'42"99; 5. Felmann (Fiat) 8'55"07; 6. Bornand (Porsche) 9'1"45; 7. Niogret (Dyna-Panhard) 9'12"48.

Classe da 1500 e 2000 cmc.: 1. Barbier (Peugeot) 8'1"71; 2. Narkowsky (B.M.W.) 8'9"66; 3. Pignard (B.M.W.) 8'21"25; 4. Rossi (B.M.W.) 8'26"05; 5. Tocchio (Ferrari) 8'39"35; 6. Baliver (Citroen) 8'51"93.

Classe oltre 2000 cmc.: 1. Daetwyler (Alfa Romeo 4 l. 500) 6'46"31; 2. Fleury (Jaguar) 7'38"24; 3. Jeanny (Alfa Romeo) 7'39"11; 4. Jonneret (Jaguar) 7'56"36; 5. Descollonges (Jaguar) 8'4"81; 6. Luchon (Aston-Martin) 8'9"21; 7. Moret (Cisitalia) 8'26"50.

Turismo modificato - Classe da 1500 a 2000 cmc.: 1. Bertani (Alfa Romeo) 8'10"84; 2. Noberraz (Alfa Romeo) 8'14"82; 3. Dediève (Peugeot) 9'2"93; 4. Sibille (Citroen) 9'17"25; 5. Balloz (Renault Frégate) 9'34"85; 6. Picard (Citroen) 9'48"54.