

Acrobazie del vincitore del « Rallye del Sestriere » Pier Carlo Borghesio, con la Duna Panhard.

RESSA DI CONCORRENTI MA SCARSI RISULTATI ALLA «TORRICELLE»

(Dal nostro inviato speciale)

Mai, in tanti anni di attività giornalistica nel campo sportivo automobilistico, ci siamo trovati in difficoltà nello stendere delle note di commento ad una gara come in questa occasione e cioè nel dover redigere un obiettivo, critico e costruttivo commento alla Quattordicesima edizione della corsa in salita sulle Torricelle, gara che se ha dovuto registrare dei fatti che hanno travisato in definitiva tutti i risultati, d'altro canto ha proposto ai nostri legislatori sportivi, agli organizzatori di prove di velocità, tanti e così importanti problemi la cui risoluzione dovrà far meditare a lungo chi regola tutta l'attività sportiva automobilistica italiana.

Già nel numero precedente di questa rivista, avevamo commentato i risultati del « Campionato Universitario di Modena », criticando l'impostazione delle gare automobilistiche nelle quali il rispetto delle norme di sicurezza sia per il pubblico e sia per i corridori, deve essere sempre presente agli organizzatori. Ora, a soli sette giorni di distanza, ci vediamo costretti a riprendere in mano la stessa lancia, onde spezzarla nuovamente in difesa dei valori sportivi dell'automobilismo, di questa forma di umano superamento che, se non viene controllata nel migliore dei modi, è destinata a degenerare in una attività dove le forze brute avranno certamente il sopravvento.

Lo svolgimento della « Torricelle 1957 », ci ha fatto ricordare in forma realistica le tragiche ore che hanno seguito i gravi lutti di Le Mans; ci ha fatto ancora una volta rivivere e respirare la malsana aria di quelle giornate nelle quali sem-

brava un po' tutto compromesso se non annullato, dove il grande valore dello sport automobilistico veniva messo in dubbio, quando le gare venivano considerate come delle piccole cruente guerre e la gente guardava noi — poveri innamorati di questo sport — come si guardano dei nemici, degli attentatori dell'altrui incolumità.

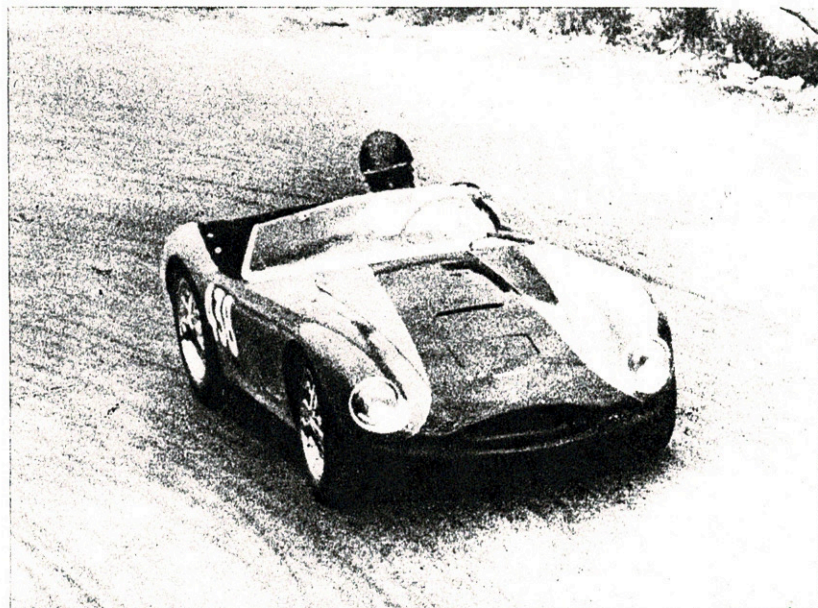
La stagione sportiva 1957 si è appena ora iniziata, ma già il « Giro di Sicilia » e soprattutto la « Mille Miglia » battono alle porte; questa seconda gara molto probabilmente sarà decisiva per le sorti dell'automobilismo sportivo italiano su strada, perché su di essa si appuntano gli sguardi di tutti e siccome noi siamo pienamente consapevoli che il successo di questa gara dipende dalla perfezione di tutte le organizzazioni periferiche che fanno capo ai singoli Automobile Clubs, desideriamo in questo commento parlar chiaro a tutti; ad organizzatori ed a concorrenti, a commissari sportivi ed a commissari tecnici, alle forze dell'ordine ed al pubblico, affinché gli sbagli commessi alla « Torricelle » non debbano più ripetersi; questo affinché le gare che in futuro si disputeranno, si svolgano in forma regolare e le condizioni base di sicurezza per piloti e pubblico vengano rispettate.

Orbene il primo e capitale sbaglio commesso alla « Torricelle », e che noi vorremmo chiamare l'« insuccesso del successo », deve essere ricercato, nel numero sproporzionato di concorrenti ammessi al via rispetto alla brevità del percorso che misura soli m. 1.880. Al riguardo le cifre parlano chiaro: Iscritti 223

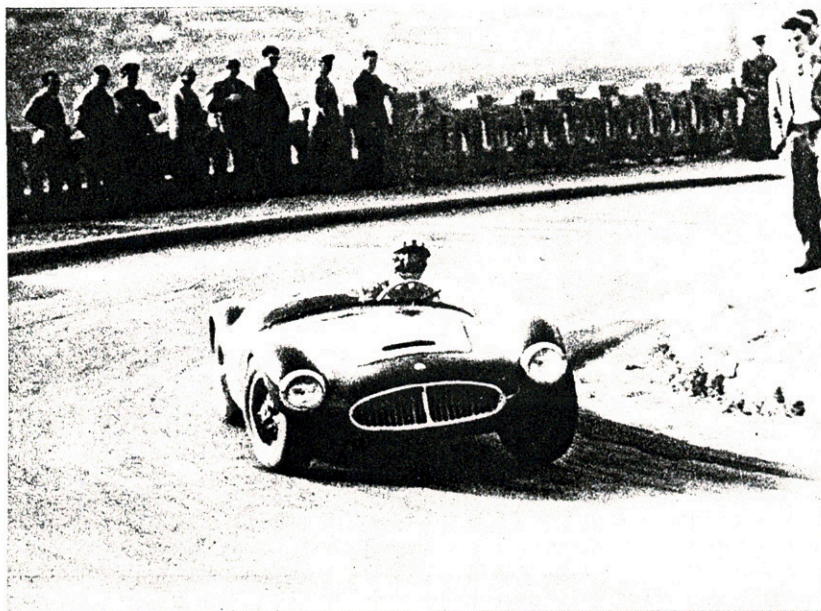
- Partiti 185 - Non partiti 38 - Ritirati 11. Quindi 185 vetture di ogni tipo e classe, 185 piloti più o meno esperti al via, lanciati su di un percorso così breve, separati da soli 30" gli uni dagli altri. Si tenga poi presente che essi dovevano percorrere due volte il tracciato, il che logicamente portava le « partenze » all'esorbitante numero di 370. Se poi si considera che il primo concorrente partiva alle ore 14.00, si comprenderà meglio come lo sbaglio base sia proprio da ricercarsi in

danneggiato da un altro e la più o meno regolare ripetizione della gara, per coloro che affermano di essere stati danneggiati.

Ma dove un'organizzazione mostra veramente di essere all'altezza del difficile compito che si è assunto, sta nel dimostrare di saper predisporre un servizio d'ordine di difesa per pubblico e piloti contro qualsiasi incidente e — nel caso che questi malauguratamente avessero a registrarsi — l'aver saputo predisporre un servizio di emergenza onde rendere



Aquilino Branca ha portato alla vittoria la Moretti « special » nella sport 750 cc.



Arrigo Maccarini vincitore con la Maserati « 2000 cc » della classe 2000 sport.

questo contrasto, in questa sproporzione tra il numero delle macchine, la brevità del percorso ed il tardo orario del « via ». Da ciò è nato tutto il caos che ha regnato dallo striscione della partenza — ed anche prima — sino all'arrivo.

Le organizzazioni, a nostro avviso, debbono un bel momento avere il coraggio di saper limitare il numero dei piloti ad un massimo ben definito, dato che il successo di una gara non si misura soltanto in base al numero dei partecipanti, e Verona ne è il più bell'esempio. Invece al giorno d'oggi, una manifestazione è riuscita soltanto se il numero dei partecipanti è altissimo; bisogna puntare sulla qualità, piuttosto che sulla quantità, oppure se gli iscritti sono in numero molto elevato si faccia disputare una sola prova, con intervalli ragionevoli, onde dar modo a tutti i servizi di informazione e di collegamento di controllare la marcia di ogni singola vettura.

Agendo in tal modo si eviteranno i reclami, basati sul fatto che un concorrente afferma di essere stato

minimi i danni derivanti da un eventuale incidente. Questa a nostro avviso è la base di una organizzazione che possa chiamarsi effettivamente tale. Ed a Verona il locale Automobile Club — per noi inspiegabilmente — è caduto proprio su questo, dimostrazione ne sia che si è persa la testa (è l'espressione esatta) proprio dopo i due incidenti che fortunatamente non sono stati poi eccessivamente gravi.

Per controllare il percorso di gara bisogna essenzialmente vietare agli spettatori di prendere posto nei luoghi pericolosi, dove una macchina logicamente a seguito delle leggi fisiche può uscire di strada; installare dei centri di pronto intervento il più vicino gli uni agli altri per soccorrere nel minor tempo possibile gli infortunati; disporre, ed affidare a persone esperte, degli estintori in caso di incendio di macchine; istituire dei centri di controllo telefonico in numero proporzionale alla lunghezza del circuito, in modo da seguire la marcia di ogni macchina.

Queste a nostro avviso sono le condizioni per evitare o ridurre la portata di qualsiasi incidente. A Verona tutto questo è stato fatto in forma molto empirica tanto è vero che la macchina del pilota Lantieri de Paratico, che aveva accusato un principio di incendio, è stata gettata giù per la scarpata perché non vi erano degli estintori e quella di Crivellari ha provocato il ferimento più o meno grave di quattro spettatori perché in quel punto si erano lasciate inconsciamente sostare molte persone.

Come se ciò non bastasse, i feriti hanno dovuto attendere parecchio prima di essere ricoverati e questo perché l'autoambulanza non ne poteva trasportare che uno alla volta, mentre il pilota di una vettura con tanto di cartellino « Organizzazione » si è rifiutato di trasportare gli investiti. Tutti fatti che esponiamo e non commentiamo, perché ogni commento ci sembra superfluo. Che dire poi del servizio d'ordine alla partenza? Il solito dramma in un punto dove gli incidenti non vi possono essere in nessun caso, perché dietro alla coda delle vetture, al via, non possono verificarsi guai per nessuno. Invece i soliti tutori dell'ordine e della pubblica incolumità scacciavano chi per ragioni di lavoro vi doveva restare e lasciavano tranquilli chi — comodo spettatore — poteva andare altrove.

Ma alla partenza la vita non è stata dura soltanto per noi giornalisti, ma anche per gli stessi concorrenti, tanto è vero che molti sono rimasti imbottigliati nelle « retrovie » ed hanno dovuto prendere la partenza dopo la loro ora teorica: una confusione che è difficile descrivere.

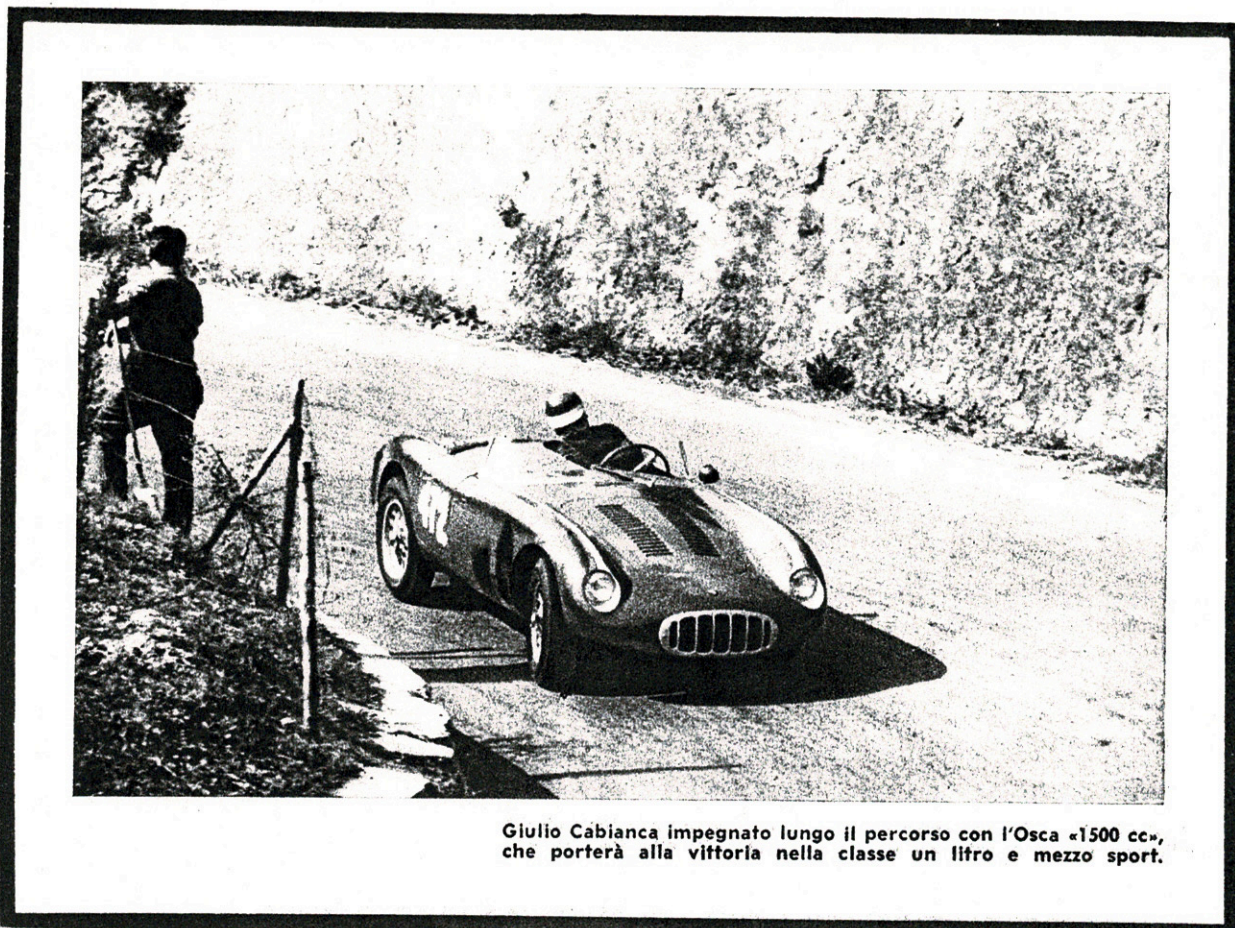
Contro ogni disposizione del Codice Sportivo, sono state ammesse in gara macchine che non avevano dipinto il numero sulla fiancata: prima d'ora non avevamo mai visto nulla di simile. Come ben si può immaginare si sono viste salire delle macchine che non si sapeva da chi fossero pilotate.

Tutto questo per quanto riguarda l'organizzazione pura: ora esaminiamo il profilo tecnico e cioè come i vari commissari si sono comportati per verifiche ed altro.

Le verifiche tecniche ante-corsa sono state condotte con la solita faciloneria, non soltanto tra le vetture dei gruppi « Turismo » e « Gran Turismo », ma anche fra quelle « Sport »; scriviamo questo, perché ci è stato dato modo di notare che è stata ammessa al via una macchina sport, sulla quale era stata montata la « capote » non rispondente ai requisiti della C.S.I.; una specie di telone, ma non quanto richiesto dal Codice Sportivo Internazionale.

Ma dove tutta l'organizzazione è caduta in modo veramente meschino, è stato nella istituzione del parco chiuso, importantissimo ai fini di un regolare svolgimento delle verifiche e che invece era stato sistemato in un punto centrale della città, punto di grande traffico, non segnalato, aperto a tutti, dove un pilota poteva entrare ed uscire a piacimento, senza che alcuno contestasse queste sue irregolari manovre.

I concorrenti vi sono giunti da tutte le parti, quando e come hanno voluto, la qual cosa ha logicamente favorito i più « furbi » che avevano tutta la possibilità di ripri-



Giulio Cabianca impegnato lungo il percorso con l'Osca «1500 cc», che porterà alla vittoria nella classe un litro e mezzo sport.

stinare la loro macchina nelle condizioni regolamentari richieste dalla classe nella quale gareggiavano.

Sinceramente non abbiamo mai assistito a qualche cosa di simile e la cosa si è ancora più accentuata quando a tarda sera — dopo circa due ore dal termine della corsa — è stato diramato un comunicato col quale si imponeva di restare a disposizione dei commissari tecnici, non soltanto ai primi sei classificati di

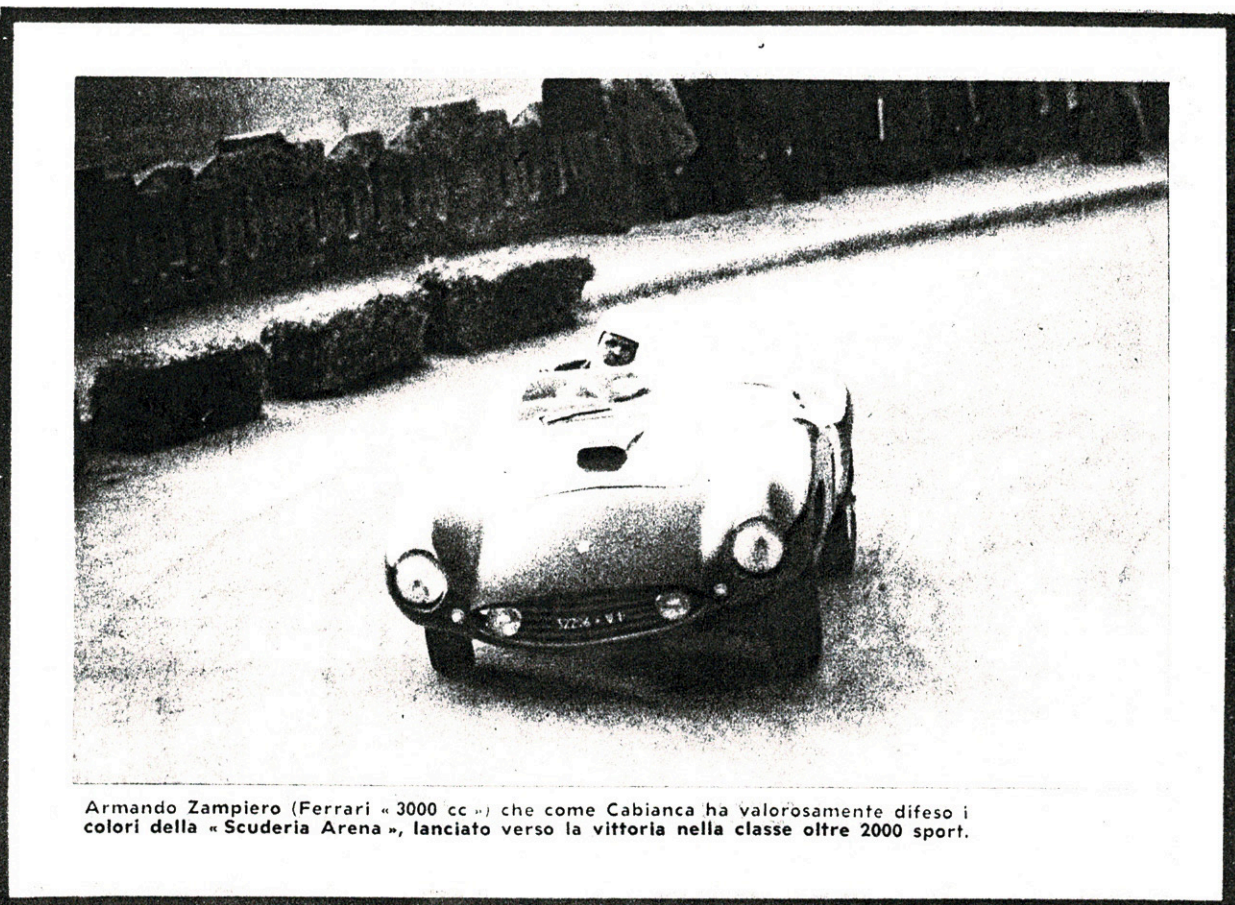
ogni classe delle « Turismo » e affini, ma anche a tutte le vetture della categoria sport.

Alla fine, dopo tanto strepitare, ci si è invece limitati ad accompagnare i primi due di ogni classe in un garage per le verifiche: ma, dopo tante ore, la cosa ci è parsa più una buffonata che altro.

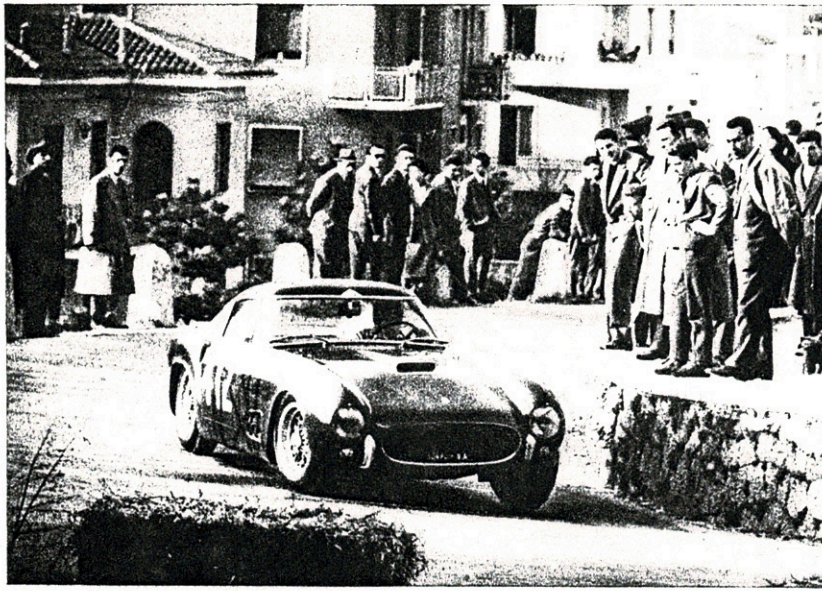
La regolarità di una gara dal punto di vista tecnico, sta proprio nel coscienzioso lavoro che i commissari

tecnici svolgono: se questo presupposto manca, lo svolgimento deve essere considerato irregolare e tale noi consideriamo la « Torricelle ». Queste nostre affermazioni sono suffragate da considerazioni ben precise e che si riferiscono ai tempi fatti segnare dai piloti.

Abbiamo visto delle Fiat « 600 » salire in tempi records, tali da far impallidire quelli fatti registrare ad esempio dalle Alfa Romeo « Giuliet-



Armando Zampiero (Ferrari « 3000 cc ») che come Cabianca ha valorosamente difeso i colori della « Scuderia Arena », lanciato verso la vittoria nella classe oltre 2000 sport.



Con perfetto stile Edoardo Lualdi affronta uno dei tornanti della « Torricelle », con la Ferrari « 250 G.T. » con cui coglierà una nuova vittoria nella oltre 2600 G.T.

ta berlina»; bisogna per lo meno pensare che su quelle macchine, fossero stati montati i rapporti della « Multipla » e potremmo continuare per un bel pezzo.

Alla C.S.A.I. addebitiamo ogni colpa, perché essa si deve avvalere di gente pratica ed all'altezza del compito assegnato.

Il colpo definitivo a questa XIV edizione della « Torricelle », che speriamo sia servita di lezione a tutti, è stato dato dal seguente comunicato:

« I commissari sportivi, considerato che la seconda prova non è stata disputata dai concorrenti della categoria « sport » delle classi di cilindrata superiore ai 750 c.c., deliberano che per tali classi la classifica venga redatta sulla base dei tempi ottenuti nella prima prova; deliberano inoltre che non venga redatta una classifica generale e che i premi d'onore relativi a tale classifica generale vengano assegnati in base ai tempi ottenuti nella prima prova ».

Infatti, a seguito dell'incidente che ha coinvolto il pilota Crivellari e quattro spettatori — le cause tecniche di questo incidente sono sino ad ora sconosciute, ma si parla di bloccaggio della ruota sinistra della macchina del pilota veneziano — la gara era stata sospesa; tutti pensavano ad una interruzione momen-

tanea, ma alla fine il direttore di corsa, chiesto un parere ai piloti che dovevano ancora disputare la seconda manche, ha trovato questi schierati su due fronti: da una parte Siracusa, Cabianca, Zampiero, Celleghin, ecc. disposti a correre, dall'altra tutta la squadra Maserati che si rifiutava di correre. Il direttore di corsa ha allora deciso di non effettuare questa seconda prova per i piloti delle « oltre 750 c.c. sport » ed in seguito è stato diramato il comunicato.

A nostro avviso si doveva far disputare la gara a tutti i piloti; chi non si presentava al via, veniva considerato non partito; perché non è concepibile che si facciano percorrere ad un pilota — quando le condizioni di sicurezza lungo il percorso sono rispettate — 1.500 Km. di trasferta, come è il caso di Siracusa, per poi impegnarlo in metà gara soltanto. Ora la C.S.A.I. deciderà su questi risultati e sarà poi interessante commentare queste decisioni.

Così la gara sulla « Torricelle » che nel passato aveva sempre conseguito un successo tecnico ed organizzativo, questa volta ha dimostrato di essere ammalata di « elefantiasi » ed è caduta in malo modo.

Dato che gli organizzatori non hanno voluto considerare un vincitore assoluto ed una classifica ge-

nerale non è stata emanata, non ci rimane che commentare le prestazioni dei piloti nelle varie classi.

Prima classe a partire la « 750 Turismo S. P. », nella quale si è imposto — nuovo recordman della corsa, per questa classe — il bolognese Luigi Argenti su Fiat « 600 », che ha compiuto il percorso in 3'47" e 7/10 (prima prova in 1'53"5/10), tempo che ha lasciato perplessi tutti. Al secondo posto a circa 6" Mirto Arosio, il quale ha preceduto il bravo Gino De Sanctis e l'ottimo Vincenzo Bellini. Altri che si sono distinti in questa classe: Beretta, Cocchetti e Botter.

Nella sottoclasse « da 751 a 1100 c.c. », ventotto piloti in lizza, il migliore dei quali è stato Federico Lolli della « Scuderia Arena », che con la Fiat « 1100 TV » ha preceduto di 5" il pur bravo Paolo Galli. Il tempo di Lolli: 3'41"3/10, rappresenta il nuovo record di questa classe; il record precedente era detenuto da Paolo Colombo in 3'46"6/10. Prestazioni di rilievo sono state anche quelle di Galli, Mandrini, Bassini e Valerio.

Lotta ai ferri corti nella classe

preceduto lo specialista di questa classe e cioè Carlotti, il che è tutto dire.

Ventitre i partenti della classe « fino a 750 c.c. » gran turismo di S.P. e nuovo record stabilito da Lanzo Cussini su Fiat « Abarth Zagato » alla media di Km/h. 64,890. Il tempo di Cussini (3'29"2/10) ha abbassato di ben 18" il vecchio record appartenente al genovese Carini. Dgni avversari di Cussini, in questa classe, sono stati Foglio, Guidotti e Luciano Gianni, finiti nell'ordine alle sue spalle.

Lotta accanita nella sottoclasse « da 751 a 1100 c.c. » tra Giovanni Alberti e Carlo Coppo, ambedue su Fiat « Zagato ». Ha prevalso il primo con il tempo di 3'37", ma Carlo Coppo gli è stato degno rivale essendo giunto al traguardo finale dopo le due prove a soli 2"8/10 da Alberti. Nino Merlo, Alberto Toniolo e Nicola Cafiero sono stati i migliori in questa classe, dopo Alberti e Coppo.

Attesissima la lotta nella « sino a 1.300 », non soltanto per le vetture in gara e cioè tra le Alfa « Giulietta



Massimo Leto di Priolo vincitore della classe da 1101 a 1300 G. T. con l'Alfa Romeo « Giulietta S. V. Zagato ».

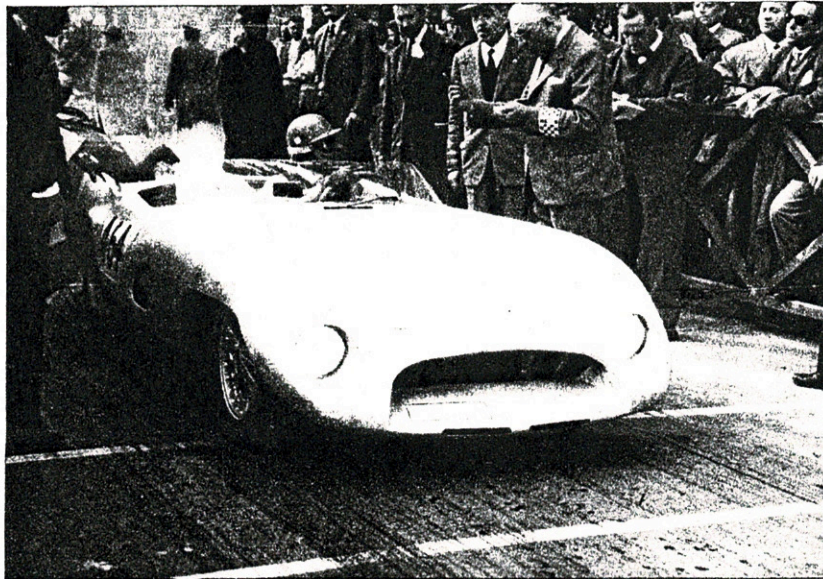
immediatamente superiore e cioè la « sino a 1.300 c.c. », tra Lucio De Sanctis, degno continuatore delle gesta paterne, il genovese Carlo Zimmermann ritornato finalmente alle corse dopo un lungo periodo di inattività e Giorgio Superti. Tutti questi piloti erano al volante della Alfa Romeo « Giulietta Berlina ». Chi ha prevalso è stato De Sanctis, che ha non soltanto vinto, ma anche battuto il record detenuto da Ciolfi di ben 11"; il tempo di Lucio De Sanctis è stato di 3'36"8/10, mentre Superti è finito secondo a 3" e Zimmermann terzo a 5" dal vincitore. Ottimi sono stati in questa classe Biondi e Todaro, mentre Gastone Zanarotti ha dato ancora una volta dimostrazione di stile e d'audacia.

Antonio Negri, un giovane da seguire perché dotato di buone possibilità, ha vinto la classe « oltre 1300 c.c. » portando la Alfa Romeo « 1900 TI » al traguardo finale nel tempo record di 3'32"9/10, che migliora di 2" il record preesistente stabilito da Sacchiero. Una bella gara è stata anche quella di Costa e lo stesso dicasi per Largaioli, finiti al secondo e terzo posto; essi hanno

SV » normali e le « Zagato » ma anche per i nomi dei piloti, tra i quali emergevano quelli di Abate, Massimo Leto di Priolo e Lucillo Sacchiero. Tra i tre, chi ha avuto la meglio è stato Massimo Leto di Priolo che ha condotto con una autorità sbalorditiva, abbassando il record di Bauer. Tra Massimo Leto di Priolo ed Abate, quest'ultimo finito terzo, si è inserito Armando Filippa, il cui distacco dal vincitore è di soli 4"10 di secondo. Abate ha impiegato un solo secondo in più del vincitore: come si vede lotta ai ferri corti ed un elogio a tutti e tre questi piloti. Bravi sono pure stati Paon e Sacchiero.

Il sempre valido Fausto Rodenghi, ha iniziato la stagione con una luminosa vittoria, battendo con la sua Maserati « 2000 » la forte coalizione avversaria nella classe « sino a 2.000 ». Anche Fausto Rodenghi ha stabilito un nuovo record, per questa classe: 3'18"1/10 (record precedente quello di Colombo: 3'18"3/10). Al secondo posto a soli 9"10: Ludovico Scarfiotti, indi Pizzi e Moiola.

Edoardo Lualdi con la sua Ferrari « 250 GT » si è imposto nella « oltre



Ottima la prova di Francesco Siracusa con la nuova Stanguellini « 1100 sport » ancora grezza nella carrozzeria appena sfornata.

2.600», con il tempo di 3'06"9/10, dimostrando ancora una volta la sua netta superiorità in questa classe. Egli però ha dovuto spingere a fondo, dato che gli è stato degno rivale Eugenio Lubich che sembra finalmente aver trovato la macchina adatta alle sue notevoli possibilità. Dopo Lubich si sono piazzati: Giovanardi, «Madero» e Sartori.

Nella categoria «sport», soltanto i primi tre della classe «750 c.c.» hanno disputato tutte e due le prove, tutti gli altri una soltanto, per cui non possiamo parlare di record o altro. Nella classe minima, vittoria di Branca sulla Moretti «750 c.c.» in 3'19"1/10, tempo che gli ha permesso di abbassare di 3" il record preesistente di Sergio Monti. Al secondo posto Luigi Zannini, indi Rigamonti e Diaferia. Quest'ultimo è stato il primo concorrente classificato con una sola salita e francamente anche per i colleghi di classe non si sarebbe dovuto considerare, ai fini della classifica, il suo secondo tempo, non fosse altro che per uniformare i risultati della categoria.

Nelle altre classi i migliori in or-

XIV CORSA INSALITA SULLE TORRICELLE - 31 MARZO

CLASSIFICA UFFICIALE CATEGORIA TURISMO S. P.

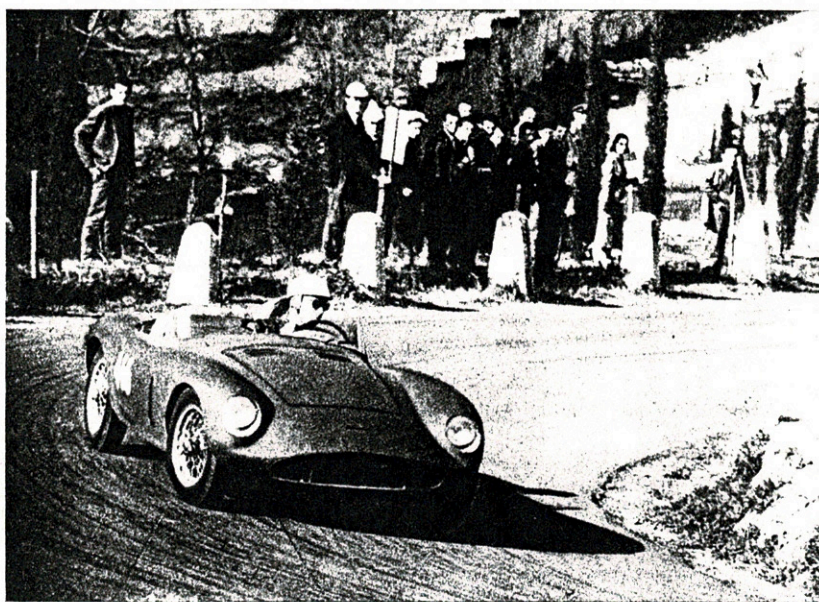
Classe fino a 750 cmc. 1. Argenti Luigi 3'47"7 (media 1ª P. Km. 59,630); 2. Arosio Mirto 3'53"5; 3. De Sanctis Gino 3'54"9; 4. Bellini Vincenzo 3'56"4; 5. Beretta Emilio 3'57"2; 6. Cocchetti Arrigo 3'57"3; 7. Botter Giovanni 3'58"9; 8. Olcese Genaro 3'59"2; 9. Bevilacqua Pietro 3'59"8; 10. Compostella Faustino 4'2"2;

11. Varese Gianni 4'2"4; 12. Monetti Giorgio 4'2"4; 13. Sestini Carlo 4'2"8; 14. Piotti Attilio 4'4"6; 15. De Carolis Orsetto 4'4"8; 16. Rossi Arnoldo 4'5"6; 17. Silvera Giannaria 4'6"2; 18. Dalla Torre Giuseppe 4'6"6; 19. Giusti Ubaldo 4'14"3; 20. Vannucci Marco 4'16"9.

21. Musso Angelo 4'17"6; 22. Vittadini Angelo 4'18"7; 23. Chizzolini Giorgio 4'19"1; 24. Bassini Mauro 4'21"6; 25. Borghesio Pierpaolo (Dina Panhard) 4'24"8; 26. Tognetti Alessandro 4'33"3; 27. Butti Giosuè 4'37"6; 28. Segala Giuseppe 4'39"2; 29. Bisi Aldo 4'39"7. Tutti su Fiat «600».

Sottoclasse da 751 a 1100 cmc. 1. Lolli Federico 3'41"3 (media 2ª P. Km. 61,583); 2. Galli Paolo 3'46"3; 3. Mandrini Ersilio 3'46"8; 4. Bassini G. Battista 3'49"4; 5. Valerio Giuseppe 3'53"9; 6. Castagna Arrigo 3'54"5; 7. Facchinetti Mario 3'55"6; 8. Tolemano Roberto 3'56"2; 9. Alquati Stefano 3'57"1; 10. Razzini Renzo 3'59"9;

11. Gironi Enrico 3'59"2; 12. Vezzani Ismanio 3'59"6; 13. Borsa Cesare 4'00"3; 14. Moroni Sandro 4'2"4; 15. Gallo Carlo



Enrico Manzini su Ermini «1100 cc», qui ritratto lungo il percorso, ha battuto per un solo decimo di secondo Francesco Siracusa.

4. Gianni Luciano 3'36"7; 5. Luino Aldo 3'41"5; 6. Bonaveri Franco 3'44"8; 7. Prioth Ernesto 3'45"1; 8. Montevago Dino 3'46"8; 9. Mantovani Darlo 3'47"1; 10. Cordini Bruno 3'48"1;

11. Santinello Demetrio 3'51"8; 12. Misaglia Licio 3'51"9; 13. Poltronieri Mario 3'52"7; 14. Bagattin Sergio 3'54"7; 15. Ricceri Silvano 3'56"6; 16. Mancini Brando 3'57"4; 17. Giuberti Armando 3'59"4; 18. Scotti Rino Guerrino 4'11"8; 19. De Gaspari Gianni 4'17"7, tutti su Fiat-Abarth-Zagato.

Sottoclasse da 751 a 1100 cmc. 1. Alberti Giovanni 3'37" (media 2ª P. Km. 62,667); 2. Coppo Carlo 3'39"8; 3. Merlo Nino 3'41"7; 4. Toniolo Alberto 3'43"5; 5. Cafero Nicola 3'48"5; 6. Marcucci Domenico 3'48"6; 7. Guidetti Carlo 3'50"9; 8. Mololi Giacomo 3'52"2; 9. «Tranquillo» 3'52"8; 10. Grandi Renzo 3'56"8; 11. Tarantino Arnaldo 4'4"3; 12. Camilli Nicola 4'4"4; 13. Franzani Giovanni 4'6"8. Tutti su Fiat «Zagato 1100».

Classe da 1101 a 1300 cmc. 1. Leto Massimo 3'24"5 (Giulietta Zagato) (media Km. 67,343); 2. Filippa Armando 3'24"9; 3. Abate Carlo Mario (Giulietta Zagato) 3'25"5; 4. Paon Scipione 3'26"5; 5. Sacchiero Lucilio 3'27"3; 6. Bussinello Roberto 3'28"2; 7. Guarneri Carlo 3'28"7; 8. Renzi Franco 3'30"1; 9. Kerschbaumer Giovanni 3'30"1; 10. Fraccari Giancarlo 3'30"8; 11. Galluzzi Vladimiro 3'31"2;

12. Canavese Luciano 3'31"3; 13. Suvero Giorgio 3'31"3; 14. Bauer Hans 3'31"8; 15. Fravolini Delo 3'32"1; 16. Alberini Vittorio 3'36"6; 17. «Rebel» 3'36"4; 18. Lanzini Rocco 3'36"6; 19. Lodovici Attilio 3'36"6; 20. «Kim» 3'36"7; 21. Magistri Nino 3'38"1; 22. Franco Roberto 3'38"8; 23. Girolidi Vitale 3'45"4; 24. Borgia Emma 3'51"3. Tutti su Alfa R. «Giulietta».

Classe da 1301 a 2000 cmc. 1. Rodenghi Fausto (Maserati 2000) 3'18"1 (media 2ª P. Km. 68,850); 2. Scarfiotti Lodovico

(Fiat 8V) 3'19"9; 3. Pizzi Ulisse (Maserati 2000) 3'22"7; 4. Maloli Giacomo (Fiat 8V) 3'23"1; 5. Acutis Giorgio (Fiat 8V) 3'24"2; 6. Fezzardi Oreste (Fiat 8V) 3'27"3; 7. Pagani Alfranco (Fiat 8V) 3'28"4; 8. Quartara Emanuele (Fiat 8V) 3'28"9; 9. Dotti Sergio (Lancia Aurelia) 3'33"8.

Classe oltre 2600 cmc. 1. Lualdi Edoardo (Ferrari 3000) 3'6"9 (media 1ª P. Km. 72,540); 2. Lubich Eugenio (Ferrari 3000) 3'8"9; 3. Giovanardi Giuliano (Ferrari 3000) 3'10"7; 4. «Madero» (Ferrari 3000) 3'22"7; 5. Sartori Pier Umberto (Mercedes 300 S.L.) 3'23"1.

CATEGORIA SPORT

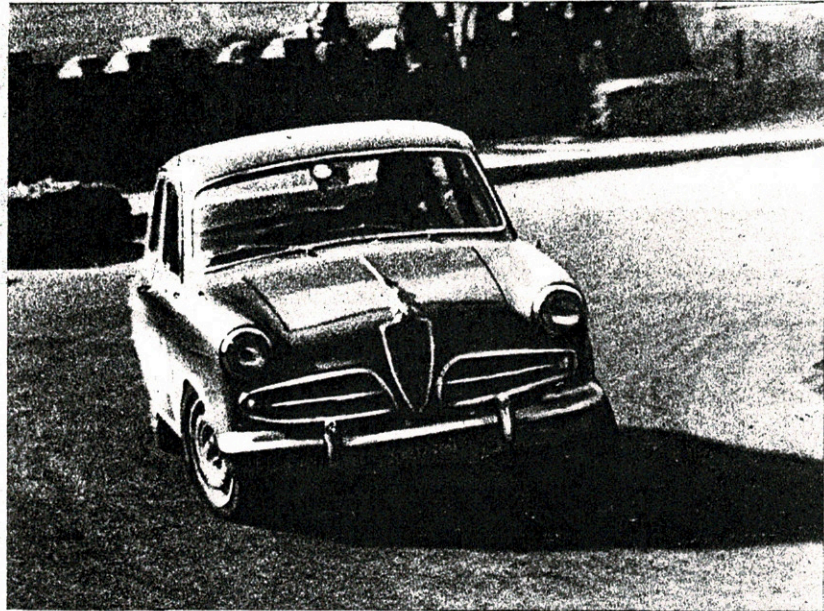
Classe fino a 750 cmc. 1. Branca Aquilino (Moretti Special 750) 3'19"1 (media 1ª P. Km. 68,020); 2. Zannini Luigi (Stanguellini) 3'20"9; 3. Rigamonti Giancarlo (O.S.C.A.) 3'25"1; 4. Diaferia Carmine (Panhard S. 750) (non partito alla seconda prova) 1'52"6.

Classe da 751 a 1100 cmc. (una sola prova). 1. Manzini Enrico (Ermini 1100) 1'38"8 (media Km. 68,502); 2. Siracusa Francesco (Stanguellini) 1'38"9; 3. Garonzi Saverio (O.S.C.A.) 1'41"3; 4. Cellerghin Firenze (O.S.C.A.) 1'41"9; 5. Masperti Rinaldo (O.S.C.A.) 1'44"5.

Classe da 1101 a 1500 cmc. (una sola prova). 1. Cabianca Giulio (O.S.C.A. 1500) 1'31"3 (media Km. 74,129).

Classe da 1501 a 2000 cmc. (una sola prova). 1. Maccarini Arrigo 1'34"9 (media Km. 71,317); 2. Govoni Odoardo 1'35"6; 3. Pagliarini Nando 1'36"7; 4. Anselmi Enrico 1'36"7; 5. Ruffo Bruno 1'38"1; 6. Magli Diligenti Alberto 1'43"1; 7. Florani Antonio 1'44"2; 8. Pozzato Antonio 1'58"5. Tutti su Maserati «2000».

Classe oltre 2000 cmc. (una sola prova). 1. Zampiero Armando (Ferrari 3000) 1'33"1 (media Km. 72,696).



Vittorioso Lucio De Sanctis su Alfa Romeo «Giulietta berlina» nella affollata e combattuta classe 1300 turismo.

dine assoluto sono stati Giulio Cabianca, che con l'O.S.C.A. «1500 c.c.» correa per i colori della «Scuderia Arena», ed Armando Zampiero pure dell'«Arena» che pilotava una Ferrari «3000». Il primo ha impiegato 1'31"3/10, il secondo 1'33"1/10.

Il favorito Bruno Ruffo che pilotava una Maserati «2000» ha invece deluso; nella classifica della «sino a 2000» è stato preceduto dal vincitore Arrigo Maccarini pure su Maserati, che ha impiegato 1'34"9/10, da Govoni, Pagliarini ed Enrico Anselmi, ritornato quest'ultimo allo sport dopo un lungo periodo di inattività.

Ci è veramente dispiaciuto che la seconda prova non sia stata disputata, soprattutto per la lotta che si andava delineando tra Enrico Manzini e Francesco Siracusa, il primo su Ermini «1100 c.c.» ed il secondo su Stanguellini «1100 c.c.» nella classe relativa, vinta da Manzini con un solo decimo di vantaggio su Siracusa; le posizioni avrebbero anche potuto invertirsi se la seconda manche fosse stata disputata.

GIANNI MARIN

4'2"6; 16. Foscari Alvise 4'4"7; 17. Turco Giancarlo 4'4"5; 18. Dionisio Michele 4'4"9; 19. Ros Sebastiano Raoul 4'6"9; 20. Fabiano Nicola 4'8"4;

21. Capra Girolamo 4'9"6; 22. Poggi Eugenio 4'11"7; 23. Gaburri Pierino 4'14"5; 24. Zulliani Vanni 4'16"7; 25. Meneghelli M. Teresa 4'17"7; 26. Rohr Giancarlo 4'29"3; 27. Gennaro Carmelo 4'37"7. Tutti su Fiat «1100 TV».

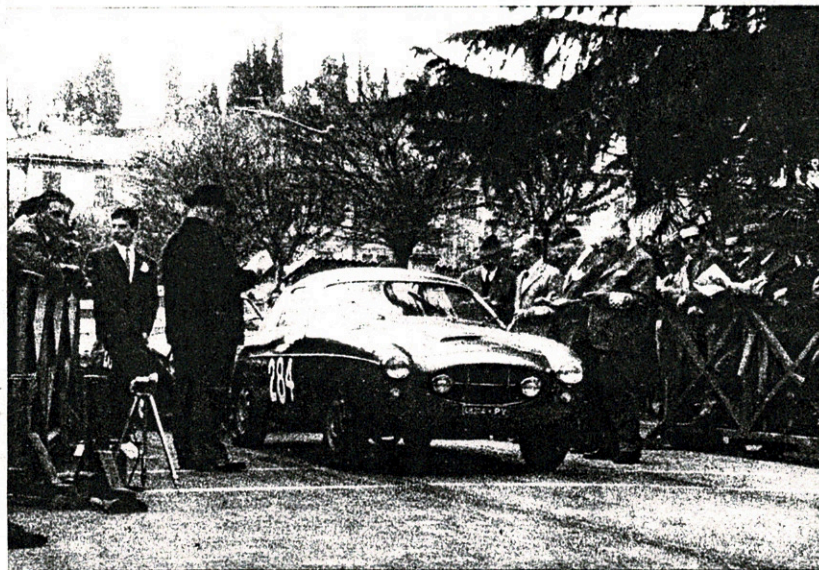
Classe da 1101 a 1300 cmc. 1. De Sanctis Lucio 3'36"8 (media 2ª P. Km. 62,725); 2. Superti Giorgio 3'39"9; 3. Zimmermann Carlo 3'41"9; 4. Biondi Raffaele 3'42"6; 5. Todaro Nino 3'44"1; 6. Zanarotti Gastone 3'45"5; 7. Filatori Umberto 3'45"6; 8. Stardero A. Giorgio 3'46"3; 9. Stoia Silvio 3'48"4; 10. Nicosia Eraldo 3'49"9;

11. Cosulich Giovanni 3'50"4; 12. Galluzzi Vladimiro 3'53"7; 13. Fallani Guido 3'54"5; 14. Catellani Edoardo 3'55"7; 15. Cavallari Arnaldo 3'55"7; 16. Bersani Angelo 3'58"3; 17. «Cristoforo» 4'3"5. Tutti su Alfa R. «Giulietta berlina».

Classe oltre 1300 cmc. 1. Negri Antonio 3'32"9 (media 2ª P. Km. 63,910); 2. Costa Mario 3'35"7; 3. Largalotti Cesare 3'38"1; 4. Carlotti Giancarlo 3'38"5; 5. Concari Franco 3'39"6; 6. Ronzoni Giuliano 3'40"2; 7. Leto di Priolo Dore 3'42"5; 8. Honorati Alberto 3'43"4; 9. «Nilrem» 3'44"7; 10. Maran Guido 3'44"2; 11. Servadei Marcello 3'47"3; 12. Becchetti Arduino 3'58"6. Tutti su Alfa R. «1900».

CATEGORIA GRAN TURISMO S. P.

Classe fino a 750 cmc. 1. Cussini Lanzo 3'29"2 (media 2ª P. Km. 64,890); 2. Fogli Franco 3'35"3; 3. Guldotti Guido 3'35"8;



Sta per prendere il via Giovanni Alberti, che condurrà alla vittoria la Fiat «Zagato 1100» nella classe sino a 1100 G. T.