



Un passaggio della trionfatrice Alfa Romeo 1900 di Pierre Stasse e Olivier Gendebien davanti alle tribune gremite

NEL DURISSIMO RALLYE DEI TULIPANI GENDEBIEN GUIDA ALLA VITTORIA L'ALFA ROMEO 1900

Opinioni inconciliabili tra loro, ma tutte rispecchianti un aspetto più o meno esatto della gara, hanno sintetizzato i caratteri dominanti della più importante competizione regolaristica d'Olanda, il Rallye dei Tulipani. A chi asseriva che l'edizione di quest'anno è stata la più interessante e la più vibrante di emozioni, è stato risposto però che mai una prova del tipo non velocistico è risultata tanto dura e che per quanto concerne le emozioni, tutte sono state vissute, all'infuori di quella per la vittoria finale, che non è mai stata in dubbio per la limpida superiorità dell'Alfa Romeo 1900 dell'equipaggio belga Gendebien-Stasse.

Un Rallye con 14 tappe speciali e 4 prove di classificazione disseminate lungo il difficilissimo percorso, da effettuarsi ad una media generale di oltre 54 chilometri orari, esige molto, non soltanto dal primo pilota, bensì anche dal suo coequipier, per cui non si può negare che per molti partecipanti al Rallye, queste esigenze erano psicologicamente e moralmente troppo forti. Il logico risultato è quindi rappresentato dall'elevatissima percentuale degli incidenti, e dal poco edificante e ben deprimente spettacolo offerto dall'automobilista di passaggio sulle strade della carovana, di vetture rovesciate o gravemente danneggiate.

Nonostante la pericolosa selezione operata dall'impegnativo tracciato il numero degli arrivati senza penalizzazioni è stato questa volta del 23,85% che, se appare inferiore alla media degli scorsi anni, è tuttavia rilevante per una prova valevole per il Campionato europeo di Turismo. Un altro fatto di particolare contenuto, che dà modo ancor più di orientarsi sulla durezza di questo Rallye, lo troviamo nel comportamento di parecchi equipaggi, i quali hanno rinunciato a partecipare alle tappe speciali e hanno continuato il loro cammino senza far controllare il loro tempo di arrivo e di partenza. Da qui la deliberazione della Giuria Internazionale, di considerare quali ritirati i rallyemen che non si sono attenuti alle disposizioni del regolamento.

La statistica del Rallye si riassume quindi nei seguenti dati: partiti 221 equipaggi; arrivati senza penalizzazioni 44; arrivati con penalizzazioni 84; ritirati 83.

L'ultima prova speciale di velocità si è disputata sul circuito di Zandvoort su una percorrenza di Km. 40. Anche in questo ultimo cimento l'Alfa Romeo 1900 di Gendebien, che già aveva dominato in modo superbo le precedenti prove supplementari, ha offerto un exploit formidabile coronando trionfalmente una gara che sembrava creata per le sue indiscutibili qualità velocistiche e di fondo.

Il successo dell'industria italiana è stato poi completato dalla magnifica vittoria di classe della Fiat 1100 TV della coppia olandese Martens-Eerligh.

CLASSIFICA GENERALE

1. O. Gendebien-P. Stasse (Alfa Romeo) punti 692; 2. Werner Engel-G. Ambrecht (Porsche) 652; 3. G. Menz-H. Brand (D.K.W.) 640; 4. Boardman-Duckworth (Jaguar) 635; 5. J. Martens-B. Eerligh (Fiat TV) 588; 6. J. Banks-M. Porter (Alvis) 579; 7. Rauch-Delbarre (Salmson) 507; 8. W. Ringgenberg-W. Mader (Porsche) 482; 9. Miss van Damm-Mrs Hall-Mrs Clarke (Sunbeam-Talbot) 459; 10. R. Philipps-D. Scott (Ford Zephyr) 459; 11. Orum-Nielsen (Fiat TV) 452; 12. Haddon-Vivian (Jaguar) 427; 13. K. Zeller-A. Willberger (Ferrari) 407; 14. W. Schluter-Schellhaas (D.K.W.) 366; 15. I. Langestraat-D. van Hoewelaken (Dyna Panhard) 357; 16. Gregor Grant (Triumph) 333; 17. W. Coenen-Batter (Ford) 312; 18. G. Meier-H. Wagner (B.M.W.) 301; 19. J. e P. Reece (Ford Consul) 298; 20. J. Springer-E. von Regius (Ford Taunus) 257.

Categoria Turismo Serie Normale:

Fino a 1000 cc.: 1. Menz-Brand (D.K.W.). Da 1000 a 1300 cc.: 1. Martens-Eerligh (Fiat TV). Da 1300 a 1600 cc.: 1. J. e P. Reece (Ford Consul). Da 1600 a 2000 cc.: 1. Gendebien-Stasse (Alfa Romeo). Da 2000 a 2600 cc.: 1. Philipps-Scott (Ford Zephyr). Oltre 2600 cc.: 1. Boardman-Duckworth (Jaguar).

Categoria Gran Turismo di Serie:

Fino a 1600 cc.: 1. Engel-Ambrecht (Porsche).

Categoria Turismo di Serie Speciale:

Fino a 1300 cc.: 1. Gatsonides-Foster (New Anglia).

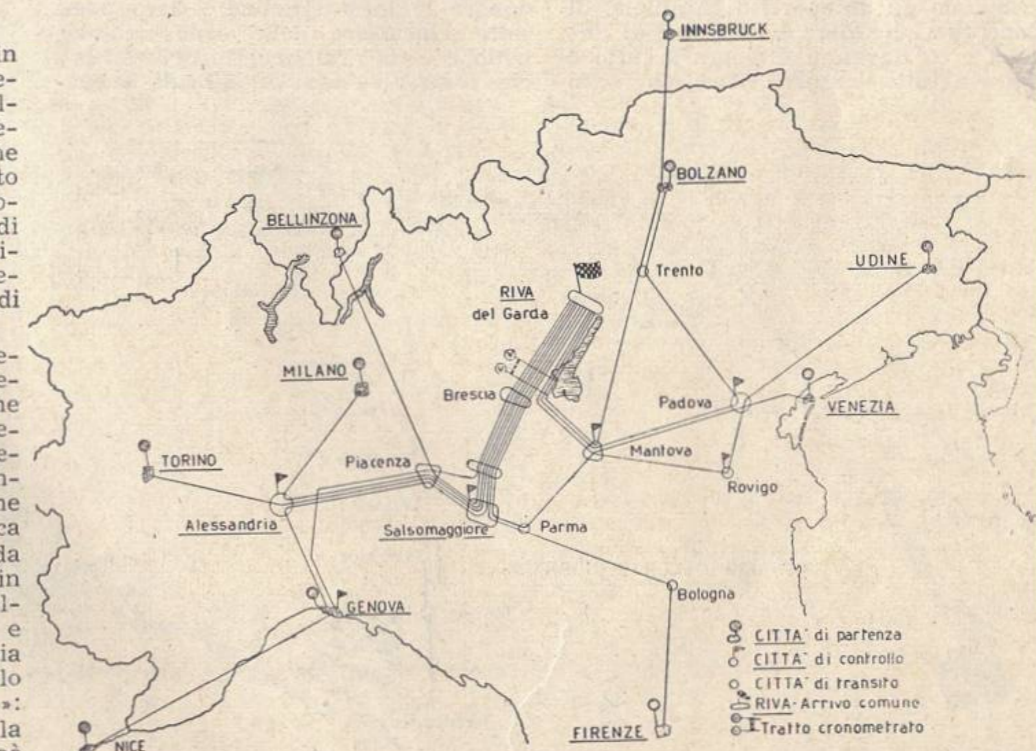


Uno degli appositi traghetti attrezzati per il trasporto delle vetture da piazzale Roma al Lido solca il suggestivo Bacino di San Marco, vero scrigno ricolmo di preziosi gioielli artistici.

Nell'incanto della Città dei Dogi autovetture di tutta Europa per il dovizioso Rallye di Venezia

L'Automobile Club di Venezia, in collaborazione con la SAVIAT che gestisce il Casinò e con l'appoggio dell'Ente Comunale per il Turismo di Venezia e l'Assessorato della regione Trentino Alto Adige, ha voluto questo anno entrare nell'Olimpo degli Automobili Club organizzatori di grandi manifestazioni, preparando una manifestazione degna della città di Venezia: il «I Rallye Automobilistico di Venezia».

I lettori di «Auto Italiana», troveranno qui di seguito l'estratto del regolamento della gara ed i grafici, che consentiranno loro di farsi un'idea precisa dell'importanza della gara in questione, importanza dovuta sia alle innovazioni che il regolamento propone rispetto ad altre gare, sia alla ricca dotazione di premi, mai raggiunta da altre prove del genere organizzate in Italia, sia alla zona percorsa dal Rallye, la quale è la più bella d'Italia, e che si compendia in due nomi: Venezia e Cadore. A noi in questo articolo preme illustrare la «città del sogno»: Venezia, ed in misura minore tutta la regione attraversata dal Rallye, e cioè la zona Dolomitica attraverso il Falzarego ed il Pordoi, percorso che può



Lo sviluppo grafico dei dieci percorsi che potranno essere liberamente scelti per raggiungere Riva del Garda, meta finale della Prima Giornata.



La ardua strada del Ponale che i concorrenti affronteranno subito dopo la partenza da Riva del Garda all'inizio del lungo ma turisticamente interessantissimo itinerario della seconda giornata.

venire anche scelto dai turisti della stagione estiva.

Venezia nella storia

Plinio parla dei « sette mari », e cioè di quella lunga laguna, seminata di isolotti selvosi o nudi che da Ravenna sale sino a Grado, frastagliata e formata da mal sicuri lidi: qui doveva sorgere Venezia.

Senza storia che quella della povera vita travagliata, su questi lidi rotti dalle correnti fluviali dell'Isonzo, del Piave e del Po, viveva una popolazione formata da salinari, da pescatori, da piccoli agricoltori o naviganti, formando gli anteporti di Aquileia, di Concordia, di Oderzo, di Altino, di Padova e di Ravenna. E sopra a tutto e sopra a tutti l'azzurro mare, che ogni

giorno saliva, copriva gli isolotti, li corrodeva, metteva in pericolo quella ostinata gente contadina o marinara.

La storia di questa umile gente si inizia nel 538 d. C., con una lettera di un ministro barbaro, il calabrese Cassiodoro ministro del sovrano gotico Vitige, il quale si rivolge ai tribuni marittimi dell'estuario veneto, affinché trasportino e distribuiscono con le loro navi, attraverso le calme acque dell'entroterra l'olio e il vino dell'Istria.

Ma quando questa lettera veniva dettata dall'ampoloso Cassiodoro, l'immigrazione degli abitanti della terraferma; i « Venetici », così allora venivano chiamati, avevano dovuto abbandonare le loro cittadine, i loro paesi sotto l'incalzare delle orde unniche, gotiche e di tutti quegli altri barbari, che come gli Avari o gli Eruli, aveva-

no preso la regione veneta di mira per le loro invasioni devastatrici.

Ma tutte queste invasioni, crearono immigrazioni sporadiche, che passati gli eserciti barbarici, quelle popolazioni ritornavano ai loro antichi, distrutti casolari. Fu l'invasione dei Longobardi, che decise i popoli dell'entroterra, a trasferirsi definitivamente nella zona lagunare, non volendo i « Venetici » sottostare oltre che alla loro violenza brutta, alle leggi dei barbari, alla religione dei barbari, che rappresentava l'eresia di Ario.

Ed allora, gli abitanti delle città di Oderzo, di Aquileia, di Concordia, di Altino, d'Este, di Padova, di Asolo e di Ravenna, abbandonano le rovine delle loro floride città, e si trasferiscono nella laguna, abitando le isole e combattendo contro il mare. Con loro porteranno le grandi memorie, le cose sacre, le reliquie dei santi, i loro grandi tesori.

E i « profughi » di Aquileia fonderanno Grado, quelli di Concordia daranno vita a Caorle, quelli di Oderzo a Equilio e ad Eraclea, quelli di Padova a Malamocco, e quelli di Altino a Torcello.

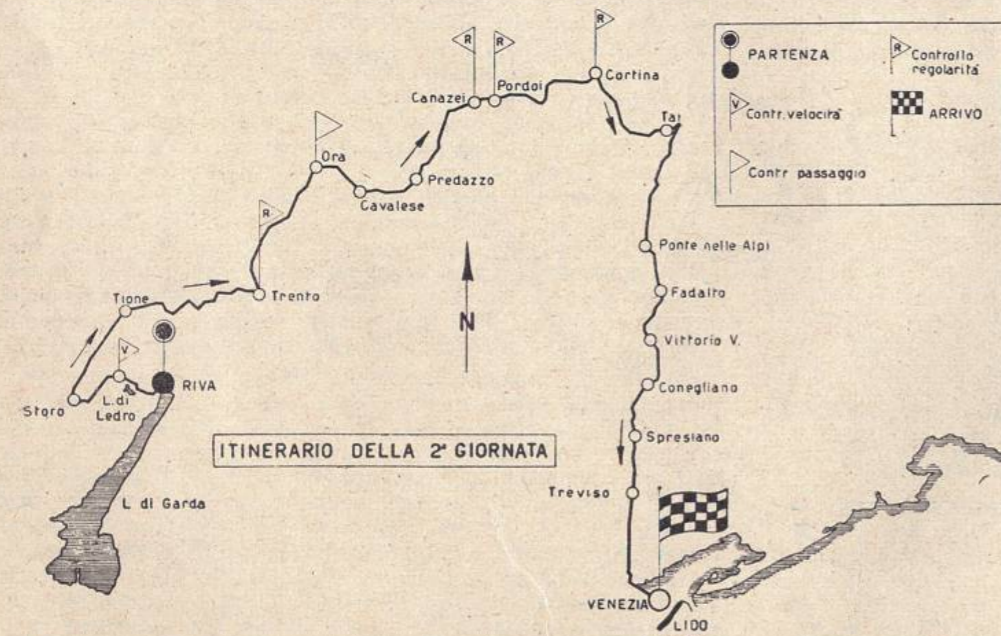
E così comincia a prendere forma quel nuovo mondo, che sarà il Ducato dei Veneti, formalmente soggetto a Bisanzio, ma sostanzialmente autonomo.

Frattanto sotto il timore di altre invasioni barbariche, nasce in mezzo alla più vasta laguna, la città sul Rivo alto, cioè Rialto, che successivamente si trasformerà in Civitas Venetiarum, cioè Venezia.

Dall'814 al 1204, Venezia si espande sempre più, le sue galere si spingono per tutto il mondo sino allora conosciuto: Venezia diventa la più potente città marinara, diventerà la Regina del mare. Ma la storia di Venezia non termina qui; il quattrocento è il secolo del suo massimo sviluppo commerciale e dell'espansione militare in terraferma, il cinquecento il secolo della strenua difesa contro gli alleati di Cambrai e delle strepitose vittorie contro i Turchi, nella battaglia di Lepanto.

Con queste nostre brevi note storiche, non miravamo a tracciare una storia, che nasconde in sé mille storie, ma volevamo soltanto dimostrare la rapida ascesa di un popolo, che proveniva dalle genti misere dell'impero romano, un popolo, che in breve volgere di secoli ha saputo conquistare il più alto grado di potenza politica e materiale, di una città, la sola erede della civiltà di Roma, la quale non piegherà la testa di fronte a nessuno, sia questi il Papa o l'Imperatore.

E Goethe nel suo Italienische Reise scriverà « Tutto ciò che mi circonda è pieno di dignità, è una grande venerabile opera della forza umana congregata, un maestoso monumento, non di un despota ma di un popolo intero ». Ed il popolo veneziano, gli umanisti veneziani, saranno grandi anche in pieno quattrocento, quando in ogni altra parte d'Italia, « la cultura veniva sostituendosi alla fede, il gusto alla coscienza, la letteratura alla vita, con le conseguenze politiche e morali che tutti sanno ». Negli umanisti veneziani, vi è quel patriottismo formato di fatti e non di parole, ove si rispecchia



Il completo itinerario della seconda giornata del Rallye che vedrà i partecipanti alla manifestazione veneta rincorrersi sulla Riva del Garda-Venezia.

la volontà unanime di un popolo, che dal fango della palude ha saputo raggiungere le più alte vette dell'amore fraterno e dell'arte.

L'umanità di Venezia

Venezia è una città così diversa dalle altre, dove « la necessità si è svolta in fantasia e la funzione, ineffabile, in bellezza ha qualche cosa d'ineffabile, anzi d'inafferrabile ».

E l'anima, l'umanità di questa città, può dirsi un mistero in piena luce. Infatti l'umanità di Venezia è fatta di pensieri e di affetti, di opere e di fatti, che nei secoli della sua storia, si è mantenuta intatta ed immutata, accogliendo però sempre nelle sue braccia le vicende della vita universale.

E per spiegare Venezia, bisogna ricorrere alla poesia, perché è una città nata dalla volontà e dalla fede, ed è da questa poesia che Venezia sopravvive alle vicende mutevoli delle genti, vive immutata, sempre nuova e sempre bella, come nascesse ogni giorno dalle vicende che l'hanno creata.

E Venezia, conserva immutata quell'umanità originaria, anche se la sua vita si è conformata ai tempi moderni. Vive tra le acque della laguna, che le circolano intorno, penetrando nel suo seno ed insinuandosi di calle in calle, tra casa e casa, tra palazzo e palazzo, vive sotto la protezione dei lidi che la difendono dall'impeto del selvaggio mare, vive sulle sue isole tra le barene e le velme che ora appaiono ed ora scompaiono, nel moto alterno delle maree.

Ed è dentro questo suo paesaggio di primitiva bellezza, che Venezia ha conservato intatto quello splendore che i secoli le hanno donato; basti guardare le case che dall'ombra chiusa delle calli si innalzano su, su in alto, per cercare la luce, l'azzurro intenso del cielo; basta osservare i palazzi, che circondati da terrazze fiorite, danno l'idea della vita serena e concorde di Venezia; basta entrare nelle chiese, le quali nascondono dietro il fasto degli ori e dei mosaici, quel mistico fervore che ha spinto i Veneziani alla conquista ed alla civilizzazione del mondo musulmano. Contro questa armonia, contro questa bellezza, nulla ha potuto il tempo, nulla hanno potuto gli uomini, tutto è intatto, tutto è primitivo, tutto è umano.

Ed in questa luce continuamente rinnovantesi, i massimi pittori italiani e mondiali, hanno trovato, la fonte della loro arte, la sorgente della loro poesia. Qui si sono ispirati i Carpaccio, i Giorgione, i Tiziano, i Lotto, i Veronese, i Bassano, i Canaletto, i Guardi, i quali hanno raggiunto a Venezia, il sommo limite della perfezione umanistica. E come in questi pittori, così in tutti gli artisti che hanno dato lustro e fama a Venezia ed all'Italia, troviamo quell'impulso di volontà che fu princi-



Una rara fotografia aerea di Venezia e delle sue incantevoli isole nella laguna chiusa, in alto della fotografia, dal Lido ove converranno per le prove supplementari i partecipanti al Rallye.

pio e legge, nei tempi di fondazione di Venezia.

Le isole della Laguna

E la luce che da Venezia nasce, inonda per prime le isole della Laguna, isole sospese tra cielo e terra, dove la aurora ed il tramonto creano i mille colori della loro tavolozza.

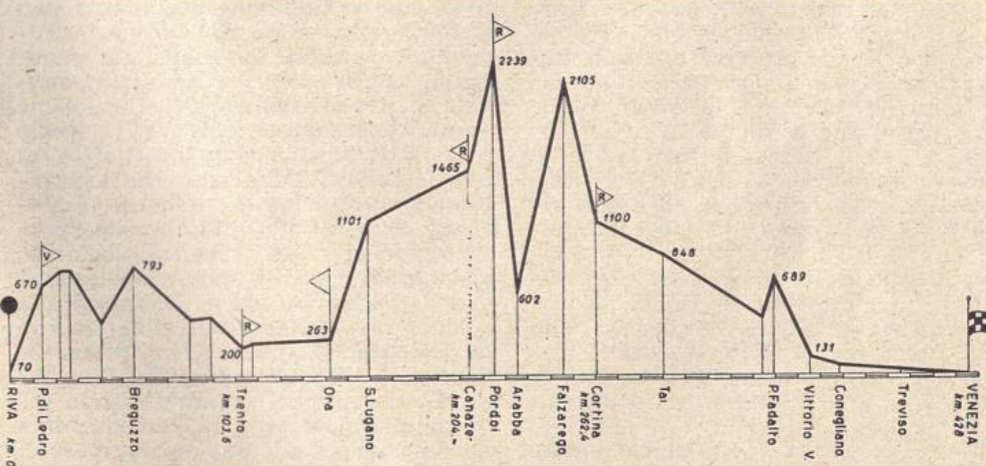
Tutte le isole della Laguna sono soffuse di luce e di poesia; da Murano, dove rimangono vive le casette dei vetrai, secondo i modi di vita dei tempi lontani, dove il vetro soffiato nel vetro incandescente, creando e dando concretezza ai mille sogni della sua fantasia. E se a Murano vi è il merletto, quell'artistico ricercato merletto, che giovani e vecchie, sulle soglie delle case tessono e disegnano, con l'ago e con il filo, con i loro irrealizzabili sogni. E mentre le donne sono affacciate in casa, laggiù, lontano, gli uomini pescano nel generoso mare.

E laggiù, tra le brume, l'ultima torre superstite, quella di Torcello, ultima vestigia di una città tramontata, di una città coperta dalla palude.

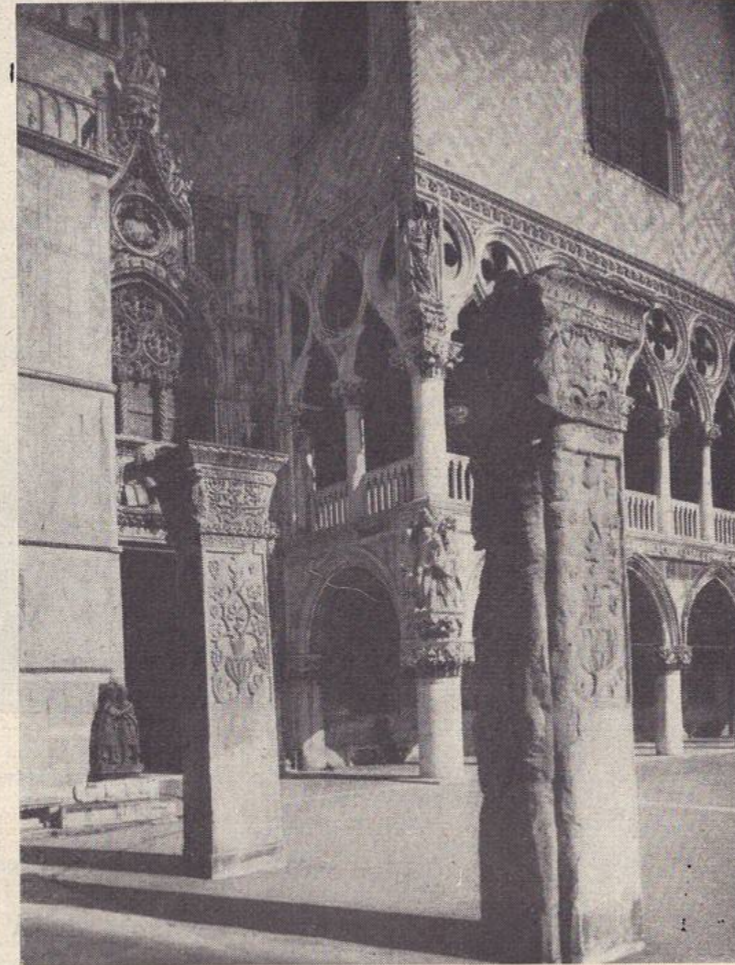
E tutti gli altri isolotti: il San Francesco del Deserto, col suo convento vigilato dagli antichi cipressi, Ammiana quasi distrutta dal fango e più in giù sul limite della terraferma Chioggia, la regina dei pescatori. Questa è Venezia, questa è la poesia di una città che non ha uguali nel mondo.

Itinerari ed alberghi a Venezia

Per chi giunge a Venezia, sia con mezzo proprio, sia con il treno, la prima cosa che si ammira è il ponte della Libertà, che collega Venezia alla terraferma. Il ciclopico manufatto, è lungo 4.000 metri ed è largo 20, dei quali metri 17,50 sono occupati dall'autostrada; m. 2,50 dal marciapiede pedonale; altri m. 2,25, sono ricavati ricoprendo l'intercapedine tra il nuovo ponte stradale e il vecchio ponte fer-



L'altimetria della Riva del Garda-Venezia che tocca il maggior livello sui m.s.m. 2239 del Passo Pordoi sulla incantevole strada delle Dolomiti.



Indimenticabili scorci di Venezia. A sinistra il Ponte di Rialto visto sul fianco dalla Riva del Vin. Domina il campanile di S. Bartolomeo. A destra un dettaglio del Palazzo Ducale con la « Porta della Corte ».

roviario, ed offrono una comoda pista per i ciclisti. Tale ponte corre su 227 arcate in muratura, aventi una luce di m. 10,63 ed una freccia di m. 1,35, sostenute da 184 pile semplici di pietra d'Istria e da 37 pile-spalla. Da questi brevi dati, si comprende la meraviglia di questo ponte, il quale è un vero gioiello dell'architettura italiana.

Il Ponte da Mestre porta a Venezia e termina a Piazzale Roma, ove sorge una modernissima autorimessa, fornita di tutto ciò che un automobilista può desiderare. Abbandonata a Piazzale Roma la macchina, si sale sul motoscafo, il quale ci porta in Piazza San Marco attraverso il Canal Grande. Troppo lungo sarebbe il descrivere i mille palazzi che fanno ala al Canal Grande, ci basta qui citarne uno soltanto, che a nostro avviso assomma in se le bellezze e le ricchezze di tutti gli altri palazzi veneziani: la Ca' d'Oro, così detta per le dorature che un tempo rivestivano le sagome ed i fregi marmorei, eretta tra il 1421 ed il '40 da Marino Contarini, è, dopo il Palazzo ducale, il monumento più cospicuo e ricco dell'architettura veneziana, nella sua tipica forma gotico-fiorita.

E dopo aver lasciato dietro a noi la Ca' d'Oro, ecco Rialto, con il suo ponte, opera di A. da Ponte. Il ponte di Rialto, è formato da un'unica audace arcata di 28 metri di corda, percorso da tre gradinate, delle quali quella centrale è fiancheggiata da botteghe.

Ma il motoscafo corre, si avvia verso Piazza San Marco; ed ecco che si apre al nostro sguardo, la visione meravigliosa di questa piazza che non ha uguali nel mondo: San Marco. Tra questi palazzi, su questo selciato, si è svolta la storia non soltanto di una città, ma del mondo allora conosciuto. In questa piazza, tutti i massimi personaggi hanno posto il loro tallone e tutti si sono inclinati alla potenza ed all'arte.

Da una parte la basilica di San Marco, fondata nell'828, rifatta a partire dal 1063, consacrata nel 1094, successivamente completata ed abbellita fino al 1500, rappresenta il massimo monumento veneziano, una delle più venerate chiese della cristianità. Dominata in alto dai quattro cavalli di rame dorato, opera greca del IV-VII secolo portati da Costantinopoli nel 1204 al tempo della IV Crociata, che rappresentano idealmente la potenza di Venezia. Ed entrando all'interno, si possono ammirare, soprattutto nell'atrio, i magnifici marmi e mosaici policromi, gioielli insuperati d'arte. Di fronte alla basilica l'Ala Napoleonica, a sinistra le Procuratie Nuove ed a destra le Procuratie Vecchie, opera del Longhena. Questi quattro grandi « monumenti » fanno apparire la Piazza San Marco, come un grande salone marmoreo.

E bisogna ammirare la Torre dell'Orologio, attraverso il cui arco si accede alle Mercerie, la classica calle ve-

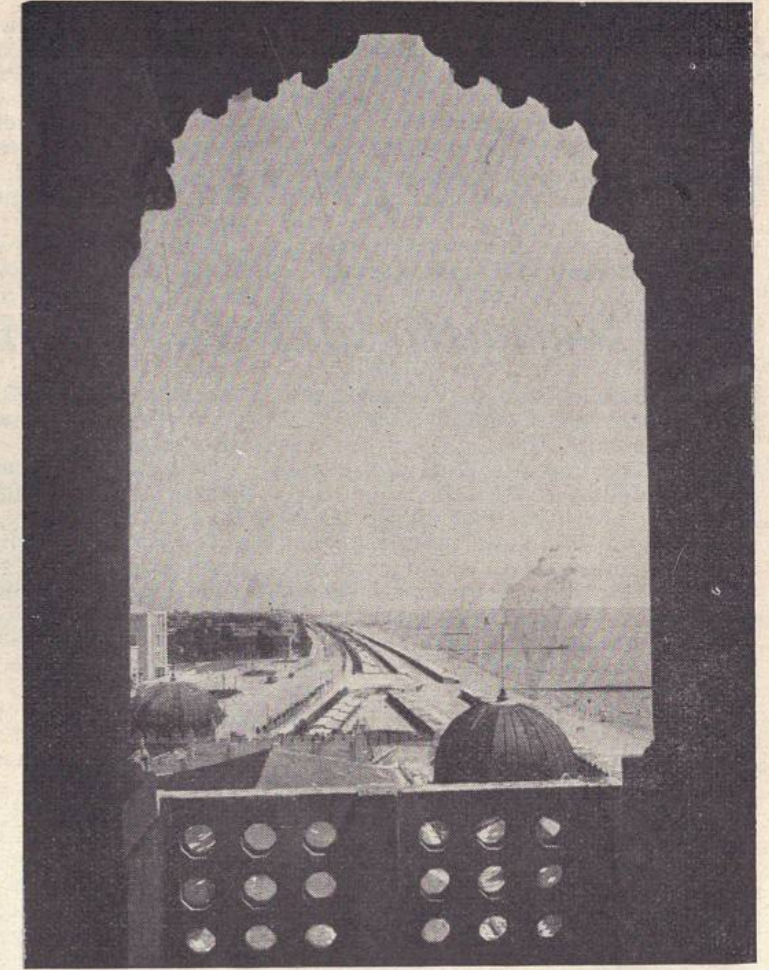
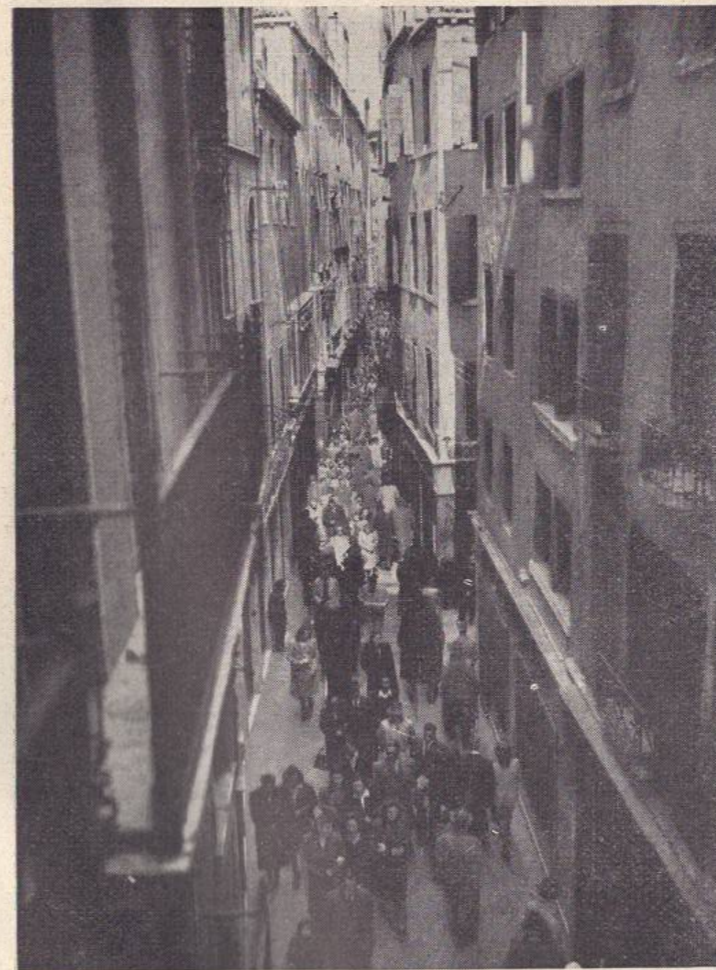
neziana, dove si svolge tutta la vita commerciale della grande città marinara.

E dovremmo poi parlare del Palazzo Ducale, massima espressione di splendore e d'arte della Serenissima, miracolo di statica e di leggiadria, prototipo dell'architettura gotica veneziana, si dovrebbe parlare dei cento palazzi, delle mille e mille opere d'arte che questi palazzi racchiudono; desideriamo soltanto raccomandare al turista, che verrà a Venezia per la prima volta, di dimenticare per poche ore le opere d'arte, per entrare nelle « calli », per entrare nei caratteristici vicoli veneziani, onde conoscere la vera vita di questa città, città che non ha uguali nel mondo. Li conoscerà il vivere tramandato nei secoli, il vivere di una città che ha conquistato con la forza e con il commercio, il mondo.

Ed invitiamo il turista, lo sportivo, ad entrare sicuro nelle piccole friggitorie di pesce, ove le specialità gastronomiche, sempre a base di pesce freschissimo, tenteranno la gola dei buongustai.

E Venezia, siamo certi, nei giorni di gara, preparerà ai concorrenti al « suo » Rallye, una accoglienza veramente spettacolare, degno esempio dell'accoglienza della gente veneta.

I migliori alberghi di Venezia, concederanno sconti e facilitazioni, e li ricordiamo questi alberghi: dal Bauer Grunwald, con una capacità di 405



La Venezia commerciale e balneare: a sinistra uno sguardo sulla sempre affollatissima ed animatissima « calle delle Mercerie » ed a destra il Lido con la spiaggia che si perde alla vista, in una inquadratura presa dalle terrazze dell'Albergo Excelsior.

stanze, posto a San Moisè, al magnifico Danieli Royal, che sorge e domina la riva degli Schiavoni e che possiede 400 camere, al Grand Hotel Europa Britannia, che sorge sul fiabesco Canal Grande, al Luna, al Splendido, e via via tutti gli altri tutti moderni, tutti confortevoli, dove il turista si sente come a casa sua.

E con questo abbiamo terminato, le nostre note, su Venezia le quali non hanno avuto altro scopo, se non quello di illustrare una città, degna degli episodi delle « Mille e una notte ».

Il Garda ed il Cadore

E dopo la « città del sogno »: Venezia, ci sembra utile, per lo sportivo che nei giorni 11-13 giugno si cimenterà nella gara veneziana, illustrare brevemente, il percorso che egli compirà, un percorso che può divenire meta di successive gite sia estive, che invernali.

Partenza da Riva del Garda, la quale giace nella parte più settentrionale del lago omonimo ed è posta in un piccolo golfo, ai piedi dell'erto M. Rocchetta. E' una cittadina magnifica, in parte antica, in parte moderna, il nucleo antico è raccolto intorno al porto e presenta delle vie strette, delle piazze austere e dei portici trecenteschi; la parte moderna invece, formata di villette che si rispecchiano civettuole nell'azzurro lago, danno alla cittadina un tono di giovanile allegria. Alla posizione incantevole, alle bellezze del paes-

saggio ed alla mitezza del clima corrisponde l'ottima organizzazione turistica ed un'attrezzatura alberghiera di prim'ordine, le quali hanno contribuito alle fortune della città, facendone una importante stazione di soggiorno, frequentata specie in autunno ed in primavera, da moltissimi stranieri. La città è importantissima poi, rappresentando il punto obbligato di transito per il trentino.

Ed infatti, lasciata Riva, ci si inoltra nella Valle di Ledro, percorsa dalla celebre strada del Ponale (costruita nel 1852), che si stacca dalla statale 45 bis (Gardesana occidentale) poco a sud di Riva, e superato lo spartiacque fra la Valle di Ledro e quella del Pàlvico va ad innestarsi sulla strada delle Giudicarie a Ca' Rossa. La strada del Ponale, rappresenta la più diretta via di comunicazione fra il Garda e Tione di Trento, ridente cittadina dalle rinomate acque termali. Tione stazione di villeggiatura estiva, offre belle passeggiate nei dintorni, al Parco di Miravalle, (stupenda vista sulla « Busa » di Tione), alla Madonna del Làres, ed al Belvedere del quale si può spaziare sui ghiacciai dell'Adamello.

E dopo Tione ci si porta in breve verso Trento, la cittadina di origini romane, oggi capitale del Trentino e sede degli Uffici della Regione Autonoma Trentino-Alto Adige, situata in un'ampia conca solcata dall'Adige, circondata da una grandiosa cerchia di mae-

stose montagne. Cospicui monumenti romanici e del Rinascimento, evocano la sua illustre storia politica e religiosa: il medievale Palazzo Pretorio con la quadrata Torre Grande, la dugentesca Torre Vanga, il Duomo Romanico ed il grandioso complesso del Castello del Buon Consiglio, costruito per residenza dei principi-vescovi ed in cui aleggia ancora il ricordo del martirio di Cesare Battisti e degli altri patrioti trentini. Una imponente attrezzatura alberghiera soddisfa pienamente le esigenze di qualsiasi turista.

E dopo Trento su la ripida salita che da Ora per il Passo di S. Lugano porta a Cavalese situata a 1000 metri allo sbocco della Val d' Gambis, su un verde e mosso altipiano inclinato verso l'Alvisio, di fronte alla selvosa Catena dei Latemar. E' il maggior centro della valle, sede della Magnifica Comunità Generale, amministratrice di un ingente patrimonio di pascoli e boschi. Lasciata alle nostre spalle, la cittadina di Cavalese si tocca Predazzo, popolosa e vivace cittadina, situata ad una altitudine di 1018 metri, alla confluenza del Rio Travignolo nell'Avviso tra praterie e boschi.

Ma la corsa non concederà respiro ai concorrenti, i quali abbandonata rapidamente Predazzo, si inoltreranno nella Val di Fassa, la quale apre il suo ampio solco, e per Moena si svolge a settentrione fino a Mazzin e di qui in

direzione nord-est tra il Catinaccio il Sasso Lungo, il Sella, la Marmolada e i Monzoni, sino al pian di Fedàia. Bella e polata di borghi, i partecipanti al Rallye ammireranno soprattutto Canazei, che è il suo maggior centro alpinistico. Ma le esigenze della corsa incalzano, tanto più che il Passo Pordoi è vicino. E qui, a 2239 metri d'altezza i concorrenti vedranno tutto lo scenario Dolomitico, tutta la

L'estratto del Regolamento

L'Automobile Club di Venezia, sotto il Patronato del Comune di Venezia, dell'Automobile Club d'Italia e della Regione Trentino Alto Adige, e con il concorso della S.A.V.I.A.T., che gestisce il Casinò, organizza, nei giorni 11, 12 e 13 giugno 1954, una manifestazione sportiva internazionale denominata: «I Rallye del Lido di Venezia», dotata di premi in denaro per L. 5 milioni ed in coppe, medaglie, oggetti, buoni soggiorno e vari, per l'importo di Lire 2 milioni. Alla manifestazione sono ammesse le vetture di serie da turismo, gran turismo e sport, rispondenti ai requisiti prescritti dal regolamento internazionale, della Commissione Sportiva Internazionale. Le vetture saranno ripartite nelle seguenti categorie e classi:

Categoria A: vetture di serie normali da turismo. — Classe 1: fino a 750 cc.; classe 2: da oltre 750 a 1600 cc.; classe 3: oltre 1600 cc.

Categoria B: vetture di serie da gran turismo e vetture da turismo di serie

speciali. — Classe 4: fino a 750 cc.; classe 5: da oltre 750 a 1300 cc.; classe 6: oltre 1300 cc.

Categoria C: vetture «sport». — Classe 7: fino a 1300 cc.; classe 8: oltre 1300 cc.

I concorrenti potranno prendere la partenza a loro scelta da uno dei seguenti centri obbligatori di partenza: *In Italia:* Genova, Torino, Milano, Bolzano, Udine, Firenze.

All'Estero: Nizza, Bellinzona, Innsbruck.

I concorrenti dovranno percorrere, a seconda della località di partenza, uno degli itinerari fissati dagli organizzatori e comunicati agli interessati. Tutti convergeranno a Riva del Garda, città terminale della prima tappa del Rallye, e dovranno presentarsi al Controllo di Arrivo entro la mezz'ora precedente l'ora teorica di arrivo, indicata precedentemente al momento della partenza, nel libretto di marcia.

Gli itinerari della prima giornata,

confuiscono tutti nella strada Gardesana occidentale, che, a partire dal bivio di Virle Tre Ponti a Salò è obbligatoria per tutti i concorrenti. In tale tratto, dello sviluppo di 6 Km. verrà cronometrato il tempo (che non dovrà essere inferiore ai 30 Km. orari o superiore ai 50 Km. orari); tale tempo dovrà essere esattamente la metà di quello impiegato dal concorrente nella seconda tappa, nel tratto dal controllo orario n. 3 di Canazei-Cippo 64 della S.S. 48, al controllo orario n. 4 di Passo del Pordoi-Cippo 76 S.S. 48 e dello sviluppo di 12 Km.

Nella seconda giornata, 12 giugno, i concorrenti dovranno percorrere l'itinerario comune Riva del Garda-Trento-Ora-Pordoi-Cortina d'Ampezzo-Ponte nelle Alpi-Vittorio Veneto-Treviso-Venezia, di complessivi Km. 428. L'ora di transito nei diversi controlli posti lungo il percorso, dovrà corrispondere a quella indicata nel libretto di marcia. Punti di penalizzazione verranno inferti ai concorrenti che non manterranno le medie prestabilite.

L'arrivo dell'itinerario comune avverrà sul Ponte della Laguna. I primi dieci di ogni classe, disputeranno al Lido di Venezia, una prova di velocità su di un tratto di Km. 1,700, con partenza da fermo.

Il regolamento prevede oltre alla classifica generale ed a quelle parziali di classe, anche delle classifiche speciali per i gruppi sportivi, per squadre di marca, per le signore e per i soci dell'A.C. di Venezia.

Dal nome illustre del suo primo Presidente, Nino Farina, la A.N.C.A.I. trae i migliori auspici per la sua prosperità

Il succedersi a ritmo serrato di avvenimenti della grandiosità del Salone di Torino e della Mille Miglia ci hanno impedito sino ad ora di dedicare il nostro spazio (non certo la nostra attenzione che all'argomento che andiamo a trattare è stata dedicata sin dal suo primissimo sorgere), alla prima Assemblea della A.N.C.A.I. ed alla nomina del suo primo Consiglio Direttivo, attività queste che hanno avuto il loro sviluppo a Milano il 25 Aprile scorso.

Alla A.N.C.A.I., ossia alla Associazione Nazionale Corridori Automobilistici Italiani, la nostra Rivista ha infatti dato tutto il suo appoggio trattando l'argomento, sia sul fascicolo N. 2 così come sui seguenti N. 3 e 15 del corrente anno, e ciò in quanto già in passato *Auto Italiana* aveva sempre visto in organismi di questo tipo una possibilità di difesa, e ad un tempo di moralizzazione, di tutta la grande categoria degli automobilisti sportivi siano essi professionisti accasati come professionisti indipendenti o dilettanti.

Molti nostri punti di vista in argomento sono già stati espressi sui precitati fascicoli e non ci ripeteremo; ci soffermeremo invece ad analizzare qualche dettaglio della riunione del 25 scorso a cui hanno partecipato si e no una cinquantina di persone, promotori e stampa compresa.

Questa partecipazione, anche se qualitativamente eletta, è stata numericamente un po' ridotta e ci auguriamo che la causa sia solo da ricercarsi nella forse infelice data prescelta, una data che coincideva con la domenica immediatamente precedente alla disputa della XXI Mille Miglia, che è come dire la giornata più adatta per una produttiva seduta di allenamento sul percorso della prova bresciana. Ci auguriamo, abbiamo detto, che questa sia la unica causa di una così scarsa partecipazione degli sportivi militanti alla riunione base di una Associazione creata unicamente per essi. I nostri piloti però, e non facciamo qui alcuna scoperta, amano essere tutelati, amano essere aiutati, guidati, sorretti, moralmente e materialmente ma non si sprecano certo a potenziare con la loro più viva ed attiva partecipazione personale le iniziative tese ad assicurare le migliori condizioni per espletare la loro attività.

I nostri piloti, escluse poche e lodevoli eccezioni, sono molto comodi. Esigono ma non si adoperano nel loro stesso interesse. Se si raggruppano in Scuderie lo fanno soprattutto perchè in ogni Scuderia vi è il cireneo che si sobbarca a tutte le trattative per gli ingaggi, le iscrizioni, le prenotazioni degli alberghi, dei rifornimenti, ecc. Hanno un po' tutti la mentalità dell'accasato, che è abituato ad essere servito di tutto punto, salvo poi naturalmente discostarsi dalla mentalità dell'accasato quando si tratta di obbedire agli ordini di Scuderia.

Ci auguriamo, abbiamo detto, che solo la Mille Miglia abbia tenuto lontano molti dei piloti che pur avevano data la loro entusiastica adesione di massima alla A.N.C.A.I., ma comunque una volta ancora dobbiamo convenire che è solo la gran molla della passione di pochi individui che tiene collegati tutti i fili della nostra attività sportiva e frutto di questa molla della passione è anche questa A.N.C.A.I. che per momento si impernia sulla persona di Franco Spotorno che l'ha promossa e l'ha condotta alla sua costituzione affidandone poi alle salde mani di Nino Farina la Presidenza effettiva ed a quelle di Alberto Ascari la Presidenza Onoraria. Con due Campioni del Mondo in serpa possiamo esser certi che questa diligenza farà molta e buona strada, e che a difenderla da ogni assalto provvederanno braccia ben pronte a sventare ogni attacco.

E che tali assalti siano previsti lo si è capito subito poiché non appena furono esauriti i tradizionali preamboli, non appena fu nominato Nino Farina (che con Alberto Ascari, Franco Bordoni e Umberto Maglioli formava il gruppo dei veri piloti), e non appena Franco Spotorno ebbe riepilogato gli scopi della Associazione espressi del resto nel suo Statuto (vedi *Auto Italiana* N. 3, e venne

aperta la discussione — per lo appunto sullo Statuto — vi fu subito chi palesò la preoccupazione che nonostante la notevole percentuale di soci piloti (8 contro 3 aderenti) si potesse un bel momento correre il rischio di avere in qualche riunione di Consiglio una maggioranza di aderenti nei riguardi dei piloti che per la loro attività vengono spesso a trovarsi nella condizione di non poter partecipare a tutte le sedute.

La distinzione tra Soci Corridori e Soci Aderenti è apparsa così subito argomento basilare della discussione e certo essa presenta non pochi punti preoccupanti, ed ha costituito una logica frattura tra i pur pochi presenti che, come abbiamo detto, erano in preponderanza futuri Soci Aderenti.

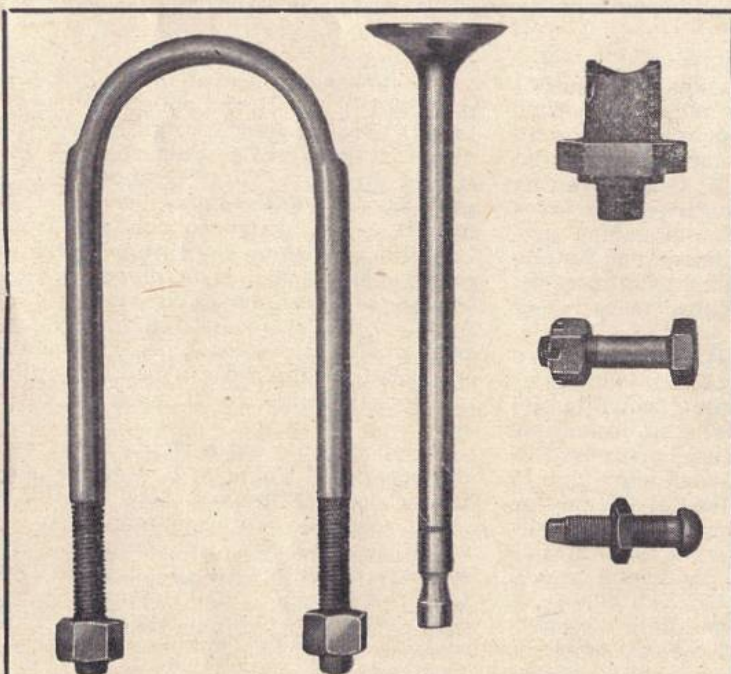
La presenza degli Aderenti nella A.N.C.A.I. è giustificata da due plausibilissimi motivi. L'Associazione per poter esercitare una forza ha bisogno anche del numero e non può quindi vivere solo coi Soci Piloti che, per poter godere di questa qualifica, devono poi passare attraverso la severa documentazione della partecipazione ad almeno tre prove internazionali di velocità. Il numero corrisponde poi anche, in questo caso, alla potenzialità finanziaria ed anche questo non deve essere trascurato. A parte queste considerazioni di carattere materiale, sussistono poi le considerazioni morali che esigono di accogliere nella Associazione tutti coloro che pur essendo protagonisti effettivi dello sport automobilistico non possiedono ancora le prerogative per poter essere ammessi tra i Soci Piloti e tutti coloro che pur senza scendere effettivamente sul terreno agonistico partecipano alla vita automobilistica sportiva per altro verso.

L'uomo della strada naturalmente non riesce a vedere come fra queste categorie di persone tutte interessate in definitiva alla medesima attività possano esservi in un domani divergenze di vedute, ma purtroppo questo individuo non sa che in tutto questo nostro ambiente esistono persone che hanno mire personalistiche e che possono sempre trovare chi dia loro credito e li segua per lo appunto nell'assalto alla cosiddetta diligenza.

Lo scoglio comunque pare sia stato superato inserendo nello Statuto una clausola in cui si precisa che votazioni di ogni genere potranno aver luogo solo qualora vi sia una proporzionale preponderanza di Soci Piloti nei confronti dei Soci Aderenti.

Era stata anche ventilata la possibilità di privare questa seconda categoria di soci del diritto di voto, soluzione però scartata in quanto avrebbe dimostrato che questo socio veniva ad avere verso la Associazione solo dei doveri e nessun diritto. Noi pensiamo che una soluzione del genere, sempre che non fosse stata lumeggiata in modo particolare da alcuni interessati, avrebbe in definitiva allontanato dalla Associazione solo certi indesiderabili, ma ben chiaro d'altronde appare che costoro avrebbero poi trovato compiacenti tribune da cui arringare la massa degli aderenti in pectore a non... aderire.

Qualcuno invece avanzò una proposta inverosimile e peggiorativa: eliminare ogni discussione in proposito abolendo



Parti di ricambio per automezzi italiani - Per Dodge-Jeep GMG - Bedford - Ford - Chevrolet - Austin-Morris ecc.
Filtri aria a secco e a bagno d'olio - Bulloneria normale e speciale

ORA

OFFICINA RICAMBI AUTO
Via Faà di Bruno, 16 - MILANO
Tel. : Uff. 592-359 - Mag. 588-809

CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCE LOMBARDE

Milano

RISERVE 3 MILIARDI
DEPOSITI 170 MILIARDI
226 FILIALI E SUCCURSALI

TUTTE LE OPERAZIONI DI BANCA
CREDITO AGRARIO - CREDITO FONDARIO
BANCA AGGREGATA PER IL COMMERCIO DEI CAMBI

Ditta GIUSEPPE PREVIATI
RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTO
BIANCHI - FIAT - LANCIA
ASSORTIMENTO CUSCINETTI
Via Tertulliano 35 - MILANO - Tel. 580.660 - 576.369