

Per la IV Coppa Sant'Ambroeus

Una sana giornata di sport sulla pista monzese

Una gustosa vignetta ammirammo anni or sono sulle pagine di una pubblicazione inglese. L'abile matita dell'arguto umorista aveva voluto rappresentare la scena dell'arrivo di una delle gare ad handicap, tanto care agli sportivi di Oltre Manica, nel caso che l'ordinatore dell'handicap l'avesse azzeccata giusta. Vetture sport, vetture da Grand Prix, e scalciate utilitarie ammassate e stratificate in una ben facilmente immaginabile confusione tagliavano contemporaneamente la linea del traguardo. Ecco quindi realizzato il massimo sogno dell'ideatore di un handicap.

Orbene a questa vignetta abbiamo ripensato Domenica 30 ottobre scorso allorché sulla pista di Monza abbiamo assistito all'arrivo dell'handicap istituito dalla Scuderia Sant'Ambroeus per dar vita alla sua «IV Coppa Sant'Ambroeus», gara questa ormai tradizionale del calendario automobilistico milanese.

In questa prova infatti le 21 vetture che vi erano state ammesse erano partite con uno stacco di 8'26"1/5 tra la prima e l'ultima ed avevano tagliato il traguardo, dopo sei giri del circuito stradale di Km. 5.750, con uno stacco di soli 21"3/5 tra la prima e la ultima vettura, astrazione fatta per qualche altro arrivo quasi fuori gara.

Si è trovata quindi una formula quasi perfetta per lo handicap ché, se il traguardo fosse risultato piazzato quel centinaio di metri oltre, avremmo davvero avuto l'arrivo «in pigna» come ammirato nella succitata vignetta.

Come si è arrivati a ciò? Ebbene questo non è facile spiegarlo a meno di diffonderci in una lunghissima trattazione e preferiamo quindi ricorrere alla scappatoia di pramatica. Ricorriamo cioè alla riproduzione integrale del regolamento che ha retto questa gara e ciò perché lo riteniamo istruttivo per molti organizzatori. Oramai l'avvenire della nostra attività sportiva è limitato alle prove su circuiti chiusi, permanenti o semi che siano, e per dar vita a gare equilibrate ed appassionanti su questi campi di gara si dovrà per forza ricorrere a formule del genere, formule che nel nostro Paese in questo dopoguerra non hanno attecchito soprattutto pel fatto che nel nostro ambiente vi sono pochi veri sportivi ma troppi furbi per non chiamarli disonesti sia pure solo in fatto di moralità sportiva.

Ed è proprio per smantellare questa disonestà sportiva che il regolamento di questo handicap della Sant'Ambroeus appare cavilloso ed anche un po' ostico al primo esame. Infatti vi abbondano i calcoli, i fattori di correzione, le penalità ed altre diavolerie del genere, ma riteniamo che con qualche leggero ritocco suggerito dalla pratica odierna questa potrà davvero risultare la formula ideale.

In questa sua prima applicazione, che in un certo senso ha avuto dalla sua il fattore sorpresa, in quanto questa gara è sbocciata quasi all'improvviso e gli esperti in trucchi non hanno avuta quindi la possibilità di trovarne gli eventuali punti deboli, ha dato come si è visto e come si vedrà più avanti dei risultati confortanti così come ha dimostrato che i soliti «furbi», che anche qui hanno cercato subito di barare, sono poi stati facilmente smascherati. Qualcuno è riuscito a conservarsi nella manica qualche asso durante le prove di qualificazione e l'ha cacciato fuori nella finale ma, pur avendo superato in gara molti di quelli che lo avevano preceduto nella partenza, è stato poi relegato nella classifica definitiva nelle posizioni di coda in virtù delle previste penalità. Qualche altro poi, almeno ne abbiamo avuta tutta l'impressione, avendo tirati fuori in finale trop-

pi degli assi tenuti nascosti nelle prove, ha sfacciatamente compiute al «ralenti» le ultime decine di metri con un arrivo sulla linea alla regolaristica tanto che pensavamo avesse spaccato. Invece subito dopo la linea lo vedemmo accelerare con la macchina in piena efficienza e più tardi lo vedemmo ancora impegnato nelle gare di velocità libera. Anche questo furbo però non si deve essere accorto che la sua astuzia era prevista dal regolamento ed anch'egli è finito in coda.

E' proprio lo studio rivolto a sventare le astuzie dei «bari» quello che più ci è piaciuto in questo regolamento poiché noi amiamo lo sport per lo sport, ma quando nello sport dei dilettanti subentra lo spirito speculativo non possiamo nutrire per costoro che il maggior disprezzo. E considerato che queste forme speculative sono tutt'altro che eccezioni è bene che gli organizzatori partano al contrattacco per riportare la serietà e la onestà in questo nostro ambiente che per il senso di buona parte dei suoi attori dovrebbe poter dare degli esempi di purezza sportiva a molti altri settori della attività dilettantistica.

Con questo regolamento siamo sulla buona strada e non possiamo quindi che rivolgere il nostro più vivo plauso ai suoi stilatori ed alla Scuderia Sant'Ambroeus che lo ha tenuto così brillantemente a battesimo.

Ecco qui ora il suddetto documento:

La gara ad handicap si basa su tre prove, delle quali le prime due hanno il compito di selezionare fra i conduttori



I maggiori protagonisti della giornata monzese organizzata dalla Scuderia « Sant'Ambroeus »: al centro Elio Zagato vincitore della prova di velocità sia nella classe 1300 sport con la Siata-Zagato 1300 sia nella Gran Turismo 2000 con la Fiat 8-V-Zagato - alla sua sinistra Dore Leto di Priolo vincitore dell'handicap con la Alfa Romeo 1900, mentre alla sua destra sono un rappresentante della Carrozzeria Zagato sig. Silvio Mandato e Carlo Leto di Priolo suo strenuo avversario nella Gran Turismo 2000, giunto ad un soffio da lui con la Fiat 8-V-Zagato.



Piero Moscatelli con la Fiat 600 taglia per primo il traguardo della prova ad handicap e può quindi esserne considerato il vincitore in tempo reale mentre la vittoria in tempo corretto andrà a Dore Leto. In secondo piano, proprio sulla linea del traguardo Eugenio Dragoni, Vice Presidente della Sant'Ambroeus sventola la bandiera a scacchi.

quelli che dovranno essere ammessi alla prova finale ed affinare l'handicap che dovrà essere imposto agli stessi.

La prima prova consiste nel percorrere due giri completi della pista stradale dell'Autodromo.

Le vetture partecipano a questa prova suddivise per classi.

La partenza verrà data a vettura ferma col motore in moto, ad intervalli di un minuto fra una vettura e l'altra.

Per ogni classe e sottoclasse verrà compilata una classifica particolare, in base al tempo impiegato da ogni conduttore a compiere i due giri. I meglio classificati di ogni classe o sottoclasse saranno ammessi alla seconda prova.

Il numero di conduttori che, per ogni classe o sottoclasse, può proseguire nelle prove è fissato nei due terzi di quello dei rispettivi partenti, e quindi verrà eliminato un conduttore fino a tre partenti, due conduttori da quattro a sei partenti, e così via.

Oltre al tempo totale, necessario per la classifica di cui



A ritmo serrato si succedono gli arrivi dell'handicap. Abbiamo appena eternato l'arrivo di Moscatelli ed ecco che immediatamente dopo il nostro obiettivo inquadra un terzo gruppetto, Guidetti, Repetto e Galluzzi. Mentre caricavamo la macchina erano già passati Piperno e Fraccari...

sopra, per ogni conduttore verranno rilevati anche i tempi singoli del rispettivo primo e secondo giro.

La seconda prova consiste nel percorrere tre giri completi della pista stradale dell'Autodromo.

La partenza verrà data a vettura ferma con motore in moto, ad intervalli presumibilmente di un minuto fra una vettura e l'altra.

Per ogni serie verrà compilata una classifica particolare aggiungendo al tempo effettivamente impiegato da ogni conduttore un fattore correttivo (tempo di handicap) calcolato come segue:

1 - per ogni conduttore si calcola il tempo teorico in cui egli avrebbe potuto compiere la seconda prova, sommando al tempo, da lui effettivamente impiegato nella prima prova (due giri), il tempo del suo miglior giro, ottenuto indifferentemente nella prima o nella seconda prova.

2 - una volta calcolato per ogni conduttore il tempo teorico, relativo, come detto, a $2 + 1 = 3$ giri, si calcola la differenza fra questo tempo e quello del conduttore, al quale compete il tempo teorico maggiore fra tutti quelli della serie.

Questa differenza, così calcolata, rappresenta il fattore di correzione di cui si è detto sopra, e, cioè quel tempo che,



...e nel corso di un'altra ricarica ci sfugge Colombi ma arriviamo in tempo per inquadrare ancora Mojoli, (che vincerà poi la prova di velocità libera tra le Fiat 500/C) e Capra (secondo tra la 600) ma Manfredini che qui figura terzo li supererà entrambi in questi pochi metri e Capra verrà anche raggiunto proprio sulla linea dal lanciatissimo Lualdi che comanda il grosso del gruppo che qui si vede sullo sfondo. Queste nostre istantanee costituiscono un efficace documento sulla giusta formula adottata per questo riuscitissimo handicap della Sant'Ambroeus.

aggiunto al tempo effettivamente impiegato nella seconda prova da ogni conduttore, consente di compilare la classifica di ogni serie.

E' evidente, infatti, che se tutti i conduttori nella seconda prova ripetessero esattamente il tempo teorico, con l'aggiunta di questo tempo di handicap, essi si troverebbero esattamente alla pari.

In base alle classifiche così compilate, i conduttori meglio classificati di ogni serie saranno ammessi alla prova finale.

Il numero di conduttori che per ogni serie può proseguire nella prova è fissato nella metà di quelli dei rispettivi partenti, trascurando la frazione, se questo fosse dispari, con l'avvertenza che:

a - ogni classe o sottoclasse non può essere rappresentata in finale da più dei due terzi dei suoi componenti che hanno partecipato alla seconda prova e, quindi saranno esclusi dalla finale anche gli ulteriori conduttori in più, ultimi di classe o sottoclasse, che fossero rimasti inclusi dopo la prima eliminazione di cui sopra.

I due terzi verranno in questo caso calcolati per difetto: $2/3$ di $5 = 3$.

b - ogni classe o sottoclasse dovrà essere rappresentata in

finale da almeno un terzo dei suoi componenti che hanno partecipato alla seconda prova e, quindi, saranno ammessi alla finale quegli eventuali conduttori in meno, migliori della classe o sottoclasse, che fossero rimasti esclusi dopo la prima eliminazione.

Il terzo verrà in questo caso calcolato per eccesso: $1/3$ di $2 = 1$.

La prova finale consiste nel percorrere sei giri della pista stradale dell'Autodromo.

Le vetture ammesse partecipano a questa prova tutte insieme, senza distinzione di categoria e classe.

La partenza verrà data a vettura ferma con motore in moto, a cominciare dal conduttore considerato il più lento, seguito via via dagli altri, secondo un handicap stabilito come segue:

1 - per ogni conduttore viene determinato il tempo migliore da lui impiegato a compiere un giro con partenza da fermo (primo giro della prima oppure della seconda prova) ed il tempo migliore da lui impiegato genericamente a compiere un giro qualsiasi della prima o della seconda prova.

2 - la somma del suo miglior tempo sul primo giro più cinque volte il tempo del suo giro più veloce fornisce, così, per ogni conduttore il tempo teorico in cui questi dovrebbe compiere la prova finale.

3 - la differenza fra il tempo teorico di ogni conduttore e quello del conduttore più lento, cioè quello del conduttore al quale compete il tempo teorico maggiore fra tutti quelli degli ammessi alla finale, rappresenta l'handicap teorico di ogni-



Alfranco Pagani, eliminato dall'handicap, si è rifatto vincendo tra le 600 Turismo normale.

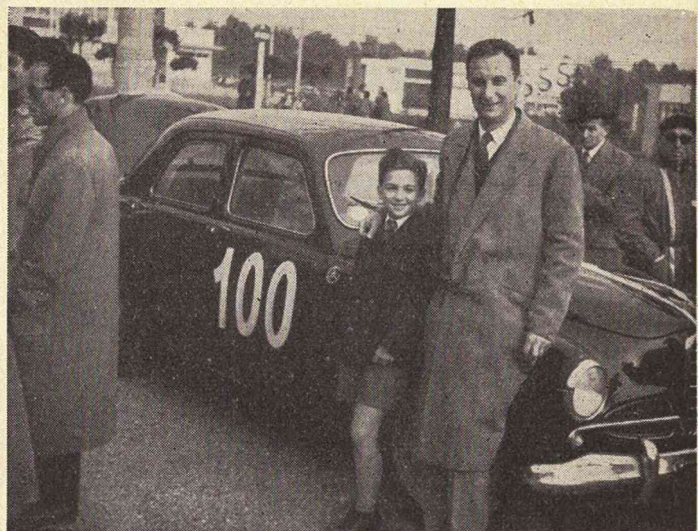
no, cioè il ritardo con cui ogni conduttore dovrebbe partire rispetto al conduttore più lento per fare arrivare teoricamente tutti i conduttori su una stessa linea.

L'handicap effettivo, cioè il ritardo col quale ogni conduttore dovrà partire rispetto al conduttore più lento, che partirà per primo, sarà dato dall'handicap teorico, calcolato come sopra, diminuito per tener conto degli eventuali sorpassi, di un quinto di secondo per ogni conduttore partito davanti.

Sarà dichiarato vincitore il conduttore che con la sua vettura avrà tagliato per primo il traguardo di arrivo al termine dei sei giri.

Il conduttore che dovesse, peraltro, compiere gli stessi in un tempo inferiore al tempo teorico, (calcolato come detto al punto 2) verrà penalizzato di un tempo pari al doppio della differenza fra tempo effettivo e tempo teorico, e retrocesso nella classifica fino al nuovo posto che gli compete con il tempo così maggiorato.

Ai dirigenti della Scuderia Sant'Ambroeus va ancora il nostro rinnovato plauso per aver scelto quale teatro della

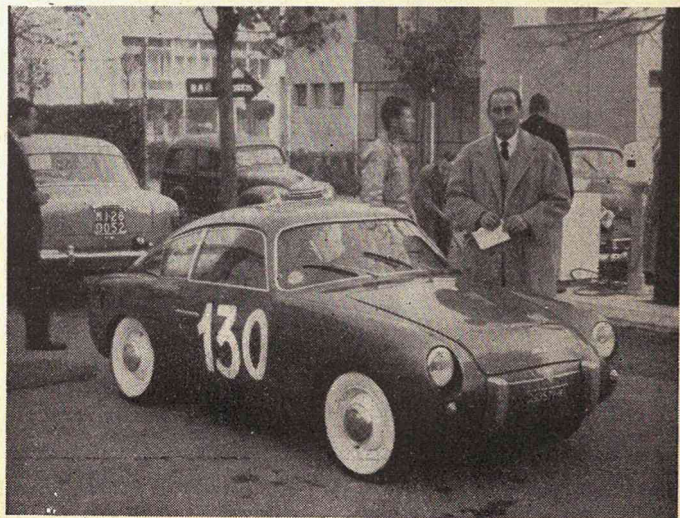


Appoggiato alla sua Alfa Romeo 1900 col pargoletto, Dore Leto di Priolo posa soddisfattissimo nelle vesti del vincitore dell'handicap.

loro giornata una pista chiusa, in questo caso quella di Monza, e ciò sin dalla prima edizione di questa loro annuale sagra ossia sin da un'epoca in cui molti organizzatori con pochi soldi di carta da bollo avviavano per le loro gare le schiere dei tifosi della velocità sulle pubbliche strade.

Sin da allora noi elogiavamo questa Scuderia milanese per lo indirizzo dato alla sua attività sociale, indirizzo che ora forzatamente dovranno seguire tutti quanti in omaggio ad un nuovo slogan su cui dovrà plasmarsi per il futuro tutto il nostro movimento: LE STRADE AGLI UTENTI DELL'AUTOMOBILE — LE PISTE AGLI SPORTIVI DELL'AUTOMOBILE.

Due parole di cronaca non guastano certo ora a ricordo di questa ottima giornata che ha visto avvicinarsi sulla sempre più bella pista di Monza circa una centuria di vetture che tra prove di qualificazione, finali e batterie libere hanno dato vita ad una ventina di gare tenendo sotto pressione un nutrito nerbo di esperti cronometristi, e le onnipresenti «ragazze» dell'Ufficio Sportivo dell'A.C. Milano che, a ritmo continuo, hanno fornito all'attentissimo Ufficio Stampa della manifestazione nitidissimi e precisi comunicati che coi loro ammessi e respinti hanno ringiovaniti



Con questa bella Fiat 600-Zagato Ovidio Capelli, che la sovrasta, ha vinto nella Turismo di Serie Speciale davanti alle 750 francesi.

tutti riportandoci ai bei tempi in cui, con forse meno trepidazione, si andavano ad esaminare gli scrutini a scuola.

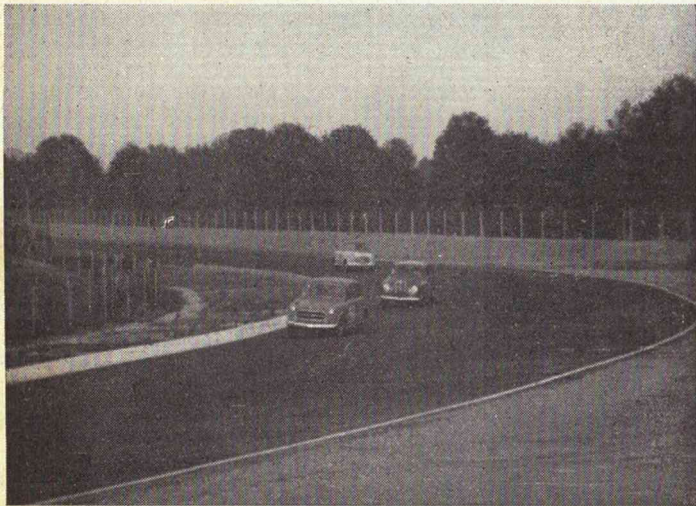
Ad onore dei cronometristi soggiungeremo che nel breve giro di nemmeno un ora, mentre in pista si svolgevano le ultime gare a velocità libera, hanno redatta la classifica della finale dell'handicap, classifica che data la apparente complicazione della formula temevamo di dover attendere a lungo.

E visto che siamo in tema di elogi, materia questa di cui non siamo mai molto generosi, tessiamone uno anche al Direttore di Gara, Dott. Rodolfo Mugnai, che ha tenuto in pugno la manifestazione con energia, qualità questa indispensabile quando nel giro di poche ore (5 in totale per la esattezza) si devono far disputare tante gare consecutivamente ed implicitamente l'elogio va esteso anche a tutti coloro che hanno prestata la loro opera per la riuscita della bellissima giornata che ha goduto anche dei favori di un bel sole tiepido e di un cielo luminoso quanto mai.

Si inizia dunque molto per tempo chè alle 9 del mattino



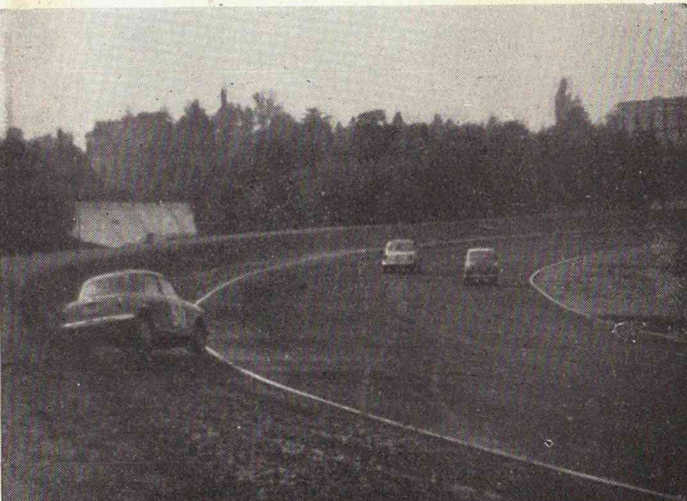
Lanciatissimo Alberto Della Beffa con la Alfa Romeo TI verso la sua prima vittoria.



Nella gara di velocità libera i protagonisti del gruppo Turismo di Serie normale si sono data battaglia accanita persino per la conquista delle ultime posizioni. Abbiamo eternate in questa e nelle altre due foto seguenti le gesta di questi tre concorrenti che chiudevano il gruppo e che hanno fatto « numero » marciando sempre compatissimi. Qui li vediamo infatti ad un passaggio sulla « parabolica »: nell'ordine Guido Guidotti (103), Massimo Leto di Priolo (Appia) e Trapanese (103-TV). Al giro successivo...



...ecco il terzetto presentarsi ancor più compatto all'imbocco della parabolica (a sinistra). Trapanese ha superati i due avversari, Guidotti lo stringe all'esterno mentre Massimo Leto vira all'interno. A metà curva però Guidotti non riesce più a contenere la forza centrifuga e la sua vettura scarroccia fuori pista sin contro il terrapieno abbozzando un tentativo di rovesciamento. Il nostro obiettivo l'ha infatti fermata appoggiata a terra con la sola ruota anteriore sinistra. Si rimetterà invece in sesto ed il pilota la lancerà allo inseguimento degli avversari che intanto se la sono filata.





L'appassionatissimo Cap. Angelini impegnatissimo al volante della Fiat 500/C.

tino e che si sono svolte con ottima regolarità salvo qualche sbandata alla nuova curva parabolica il cui raggio non è facilmente assimilabile.

Dopo la sosta meridiana ecco presentarsi in pista una lunga coda le 21 vetture ammesse alla gran finale dell'handicap con la Fiat 600 di Ugo Piperno in apertura e la filante Fiat 8-V Zagato di Carlo Leto di Priolo in chiusura.

La finale si sviluppa su sei giri e quando la ultima vettura scatta dalla linea di traguardo la prima è già in marcia da 8'26"1 e sta già compiendo il terzo giro.

Non è facile avere così ad occhio una idea dei recuperi e solo verso il quarto passaggio cronometrando le distanze tra la prima vettura che è intanto divenuta la Fiat 600 di Moscatelli e la grossa 8-V di Leto si ha la sensazione del progressivo restringersi del gruppo. Questa azione si ravvisa ancor di più all'ultimo passaggio e alla fine mentre la 600 di Moscatelli taglia il traguardo la 8-V di Leto ha già imboccato il rettilineo. Come si vede si tratta proprio di poche centinaia di metri, e praticamente poco più di venti secondi.

Assistiamo sul traguardo agli strani rallentamenti di qualcuno ma la classifica ufficiale sconvolgerà l'effettivo ordine dei passaggi poichè per la sua formazione entreranno in gioco sul tempo reale le penalità che ci daranno il definitivo tempo corretto valevole ai fini della graduatoria.

Così Moscatelli che aveva tagliato per primo il traguardo

rimane solamente vincitore teorico mentre in pratica viene passato al 17 posto e la vittoria assoluta va a premiare Dore Leto di Priolo che prevale per un solo quinto di secondo su Elio Zagato. L'unico a non cambiare posizione tra la classifica reale e quella corretta è Manfredini che figura ottavo in entrambe.

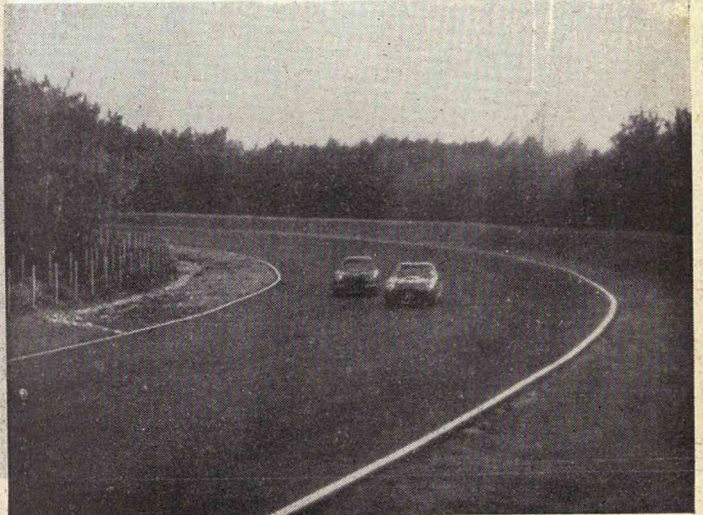
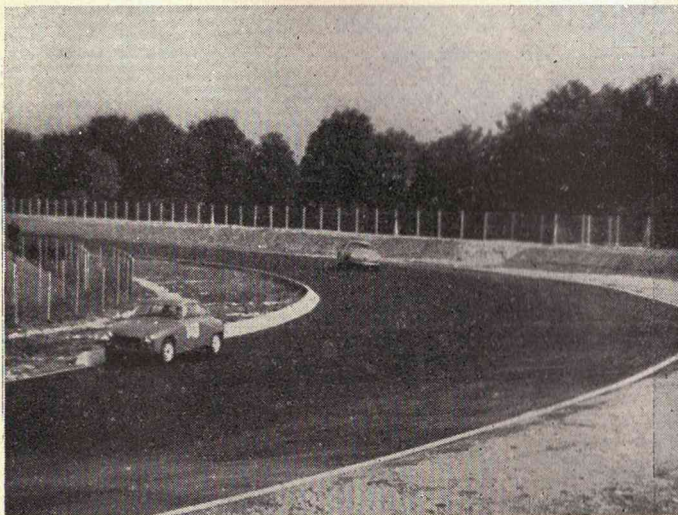
Questi commenti, ed infiniti altri naturalmente ma sempre contenuti in una atmosfera di serenità lodevole (poichè chi non è riuscito a barare ha il buon gusto di non protestare) si svolgeranno dopo la presentazione della classifica, il che avviene in chiusura definitiva della giornata che, dopo la finale dell'Handicap, ha visto impegnati in gara con partenza in linea, suddivisi per gruppi, tutti i partecipanti a questa simpatica riunione sportiva.

Si sono così avute tre altre gare su cinque giri ciascuna con tre raggruppamenti ma con classifiche separate per ogni classe e sottoclasse.

Mojoli ha vinto nella sottoclasse Turismo normale Fiat 500/C davanti al sempre entusiasta Cap. Angelini che alla mattina aveva sbandato senza danni; Alfranco Pagani si è rifatto della esclusione dall'handicap vincendo tra le Fiat 600; l'instancabile Ovidio Capelli, bocciato nelle eliminatorie dell'handicap, si è largamente vendicato dando con la sua piccola ma bella Fiat 600-Zagato un certo distacco alla



Sulla parabolica Elio Zagato al volante della Fiat-Zagato 1300 con cui ha vinto nella Categoria Sport sino a 1300 e si è piazzato secondo nell'handicap.



Fasi delle gare di velocità libera - A sinistra Corrado Manfredini guida il gruppo della Gran Turismo di Serie sino a 1300 con la sua Fiat-Zagato 1100/103 davanti a Rinaldo Repetto che con la Alfa Romeo «Giulietta» vincerà nella 1300. A destra gli incollatissimi Zagato e Carlo Leto con le Fiat 8-V all'uscita della parabolica nell'ultimo giro.

Specchietto consuntivo dell'handicap

arrivo	POSIZIONE		CONCORRENTE	MARCA	Tempo
	class.	part.			
1	17	3	Moscatelli Piero	- Fiat 600	21'25"2
2	18	1	Piperno Ugo	- Fiat 600	21'25"4
3	16	13	Fraccari Giancarlo	- Siata 1300	21'26"
4	12	12	Guidetti Carlo	- Giulietta	21'34"3
5	11	14	Repetto Rinaldo	- Giulietta	21'35"
6	9	19	Galluzzi Wladimiro	- Alfa SS-Zag.	21'35"3
7	12	9	Colombi Mario	- Fiat 103 TV	21'35"4
8	8	18	Manfredini Corrado	- Fiat 103	21'36"1
9	19	4	Mojoli Alberto	- Fiat 500	21'36"2
10	14	5	Capra Anselmo	- Fiat 600	21'37"
11	4	20	Lualdi Edoardo	- Aurelia 2500	21'37"
12	5	8	Guidotti Guido	- Fiat 103	21'40"3
13	1	16	Leto Dore	- Alfa 1900	21'41"4
14	2	15	Zagato Elio	- Siata 1300	21'42"
15	3	10	Rondanini Gianni	- Lancia Appia	21'45"
16	6	21	Leto Carlo	- Fiat 8-V	21'47"
17	6	6	Pozzoli Luisa	- Dyna Pan.	21'47"
18	10	2	Pittoni Carlo	- Fiat 500/C	21'48"
19	15	11	Guidotti Ariodante	- Siata 1100	21'58"4
20	20	7	Filatori Umberto	- Dyna Pan.	22'13"3
21	21	17	Martinengo Franco	- Alfa TI	22'25"2

Dyna Panhard 750 che Filatori conduce con una certa ruvidezza al contrario della sua collega di marca, la entusiasta signorina Luisa Pozzoli che se non ha tenuta la sua velocità è però piaciuta a tutti coloro che l'hanno ammirata alla pa-

rabolica per il suo stile composto nella persona e nella macchina.

Il cremonese Scrivanti con la *Fiat 1100/TV* ha prevalso nella 1300 di serie che oltre a queste *Fiat* annoverava anche le *Lancia Appia* finite al terzo e quinto posto con Rondanini e Massimo Leto; Alberto Della Beffa ha raccolto dopo la lunga e buona attività di questo dopo guerra il suo primo successo vincendo contro le *Alfa Romeo TI* ma anche contro la *Alfa Romeo 1900 non TI* di Dore Leto giuntogli alle spalle con 5" di distacco.

Nel Gran Turismo di serie Manfredini con la *Fiat 103-Zagato* ha vinto la sottoclasse delle fino a 1100 ma ha anche tenuto a bada Repetto che con la *Giulietta* militava nella superiore classe 13000. In questo stesso gruppo concorrevano anche le 1300 sport e qui l'ha fatta da padrone con solito pulitissimo stile Elio Zagato che ha vinto con forte distacco su Fraccari che come lui disponeva della *Fiat-Siata-Zagato*.

Ultimo atto della giornata la gara riservata alle Gran turismo fino a 2000 e fino a 2600. Al comando di tutto il gruppo sono balzate subito le due *Fiat 8-V-Zagato* pilotate da Elio Zagato, che aveva il bellissimo coupè presentato in prima visione a Cortina, e Carlo Leto di Priolo. Questi due magnifici e cavallereschi piloti si sono dati battaglia a strettissimo contatto per tutti i cinque giri di gara ed all'imbocco del rettilineo abbiamo visto Zagato scartare a sinistra per lasciare via libera all'avversario che sembrava più veloce ma il costruttore corridore prevaleva ancora sul traguardo di 2/5 ed intascava così la seconda vittoria della giornata.

Nel gruppo superiore vittoria del bustese Edoardo Lualdi con la *Aurelia 2.500* che si inseriva tra le *Alfa Romeo SS-Zagato* di Fornasari e di Rota.

Spenti gli ultimi rombi ecco proclamare dall'altoparlante le classifiche della Finale dell'handicap e subito dopo quelle della ultima gara ancor fresca.



CATENE ANTIGHIACCIO "NARDI,"

Incorporate nel battistrada dei pneumatici

Ogni gomma è così dotata di circa 300 ramponi, di cui almeno 20 sempre a contatto del terreno, che permettono:

- marcia veloce e sicura sul ghiaccio più levigato
- marcia veloce anche su strada normale senza causare danni agli organi di trasmissione
- marcia silenziosa

Le catene possono essere fornite sfuse oppure già montate su pneumatici ricostruiti.

chiedere preventivi a:

NARDI & C. - Via P. Braccini, 86 - TORINO

L'autodromo sfollava dei concorrenti e del poco pubblico di appassionati mentre in cuor nostro indirizzavamo, senza distinzione di nomi e di cariche, un vivissimo grazie agli ideatori, animatori e realizzatori tutti della riunione per il bene che giornate di questo genere fanno allo sport automobilistico.

Testo e foto di FRANCO DEGLI UBERTI

GARA HANDICAP

Classifica finale (tra parentesi il tempo reale handicap compreso - la penalità - il tempo corretto per la classifica)

1. Leto di Priolo Dore Alfa Romeo - (21'41"4/5 - 4/5 - 21'42"3/5);
2. Zagato Elio Siata 1300 - 21'42" - 4/5 - 21'42"4/5);
3. Rondanini Gianni L. Appia - (21'45" - 0 - 21'45");
4. Lualdi Edoardo Aurelia - (21'37" - 8"4/5 - 21'45"4/5);
5. Guidotti Guido Fiat 103 - (21'40"3/5 - 6"2/5 - 21'47");
6. Pozzoli Luisa Dyna Panhard - (21'47" - 0 - 21'47");
7. Leto di Priolo Carlo Fiat 8-V Zagato (21'47" - 0 - 21'47");
8. Manfredini Corrado Fiat 1100 Zagato - (21'36"1/5 - 11"1/5 - 21'47" 2/5);
9. Galluzzi Wladimiro Alfa SS Zagato - (21'35"3/5 - 12" - 21'47"3/5);
10. Pittoni Carlo Fiat 500 C - (21'48" - 0 - 21'48");
11. Repetto Rinaldo Giulietta - (21'35" - 15"1/5 - 21'50"1/5);
12. Colombi Mario Fiat 103 TV - (21'35"4/5 - 15"3/5 - 21'51"2/5);
- 13 - Guidetti Carlo Giulietta - (21'34"3/5 - 16"4/5 - 21'51"2/5);
14. Capra Anselmo Fiat 600 - (21'37" - 14"4/5 - 21'51"4/5);
15. Guidotti Ariodante Siata 1100 - (21'58" 4/5 - 0 - 21'58"4/5);
16. Fraccari Giancarlo Siata 1300 - (21'26" - 33"3/5 - 21'59"3/5);
17. Moscatelli Piero Fiat 600 - 21'25"2/5 - 38"4/5 - 22'04"1/5);
18. Piperno Ugo Fiat 600 - (21'25"4/5 - 38"4/5 - 22'04"3/5);
19. Mojoli Alberto Fiat 500 - (21'36"2/5 - 36"2/ - 22'12"4/5);
20. Filatori Umberto Dyna Panhard - (22'13" 3/5 - 0 - 22'13" 3/5);
21. Martinengo Franco Alfa TI (22'25"2/5 - 0 - 22'25"2/5).

GARA DI VELOCITA' IN LINEA (giri 5 pari a km. 28,750)

GRUPPO TURISMO DI SERIE NORMALE - Classe fino a 750 cmc.

(sottoclasse vetture Fiat 500 C)

1. Mojoli Alberto 17'34"2/5; 2. Angiolini Mario 18'39";
3. Melocchi Mario 16'04"1/5 (giri 3).

(sottoclasse vetture Fiat 600).

1. Pagani Alfranco 16'30"; 2. Capra Anselmo 16'54"1/5; 3. Nicosia Eraldo 17'29"2/5; 4. Moscatelli Piero 17'52"3/5; 5. Piotti Attilio 18'42"3/5.

GRUPPO TURISMO DI SERIE SPECIALE - Classe fino a 750 cmc.

1. Capelli Ovidio (Fiat 600-Zagato) 15'07"; 2. Filatori Umberto (Dyna Panhard) 15'10"4/5; 3. Pozzoli Luisa (Dyna Panhard) 15'35"2/5.

GRUPPO TURISMO DI SERIE NORMALE - Classe da 750 a 1300 cmc.

1. Scrivanti Massimo (Fiat 1100 TV) 14'06"1/5; 2. Colombi Mario (Fiat 1100 TV) 14'25"1/5; 3. Rondanini Gianni (Lancia Appia) 14'26"1/5; 4. Pittoni Carlo (Fiat 1100 TV) 14'42"; 5. Trapanese Giovanni (Fiat 1100 TV) 14'56"1/5; 6. Leto di Priolo Massimo (Lancia Appia) 14'56"1/5; 7. Guidotti Guido (Fiat 1100) 14'59".

Classe oltre 1300 cmc.

1. Della Beffa Alberto 12'29"; 2. Leto di Priolo Dore 12'34"; 3. Tovaglieri Franco 12'35"1/5; 4. Mantori Antonio 12'43"2/5; 5. Martinengo Franco 14'26"2/5 (tutti su Alfa Romeo 1900).

GRUPPO GRAN TURISMO DI SERIE - Classe fino a 1300 (sottoclasse vetture fino a 1100)

1. Manfredini Corrado (Fiat 1100-Zagato) 12'11"2/5; 2. Poltronieri Mario (Fiat 1100-Zagato) 12'52"3/5; 3. Scheidler Edoardo (Fiat 1100-Zagato) 13'45"1/5.

Classe oltre 1100 fino a 1300 cmc.

1. Repetto Rinaldo (Giulietta) 12'49"2/5; 2. Guidetti Carlo (Giulietta) 12'51"; 3. Silva Tarcisio (Giulietta) 13'39"2/5; 4. Faini Giuseppe (Giulietta) 14'20"2/5.



Il cremonese Massimo Scrivanti dà una guardata al generoso motore della sua Fiat 103-TV che lo ha portato alla vittoria nella Turismo di Serie normale sino a 1300.

CATEGORIA SPORT - Classe fino a 1300 cmc.

1. Zagato Elio (Fiat-Siata 1300-Zagato) 12'10"4/5; 2. Fraccari Giancarlo (Fiat-Siata 1300-Zagato) 12'43"1/5; 3. Guidotti Ariodante (Fiat-Siata 1100) 14'07"3/5; 4. Tinarelli Ferdinando (Fiat 1100 SS.) 14'26"1/5; 5. Prudenzeno Emilio (Fiat 1100) 14'40"1/5; 6. Melotti Umberto (Fiat 1100TV) 14'57"2/5; 7. Storzini A'do (Fiat 1100) 15'04"4/5.

GRUPPO GRAN TURISMO DI SERIE - Classe oltre 1300 fino a 2000 cmc.

1. Zagato Elio (Fiat 8-V-Zagato) 11'03"3/5; 2. Leto di Priolo Carlo (Fiat 8-V-Zagato) 11'04"; 3. Fornasari Gigi (Alfa SS-Zagato) 11'26"4/5; 4. Rota Giovanni (Alfa SS-Zagato) 11'42"4/5; 5. Ferrini Marco (Alfa SS-Zagato) 12'03"2/5.

Classe oltre 2000 fino a 2600 cmc.

1. Lualdi Edoardo (Aurelia 2500) 11'42"2/5; 2. Azario Vittorio 11'48"2/5; 3. Bertoja Gino (Aurelia 2500) 11'49"; 4. Canavese Luciano (Aurelia 2500) 12'09"2/5.



« Finalmente ce l'ho fatta » sembra dirci Alberto Della Beffa che ha conseguito la sua prima vittoria automobilistica. Il campione di "guidoslitta" seppur sulla breccia da qualche anno aveva conseguito sin'ora solo ottimi piazzamenti ma la soddisfazione « d'esser arrivato primo » anche in automobile non l'aveva mai provata prima della riuscitissima giornata sportiva della Sant'Ambroeus.