

chiata e l'Alfa 1.900 di Scarelli, ferma per noie all'accensione. Però tutti e due ritorneranno in gara e disputeranno le successive prove.

Modena: mentre i primi concorrenti disputeranno la prova nella più completa oscurità, quelli delle classi superiori accendendosi gli uni con gli altri coi fari gaggeranno mentre una fredda alba settembrina, rischiarata un po' la pista. I migliori in questo secondo tratto sono: per la categoria turismo normale, classe sino a 1.300, Villotti-Maserati i quali hanno impiegato il tempo di 2'10"1. Li seguono nell'ordine Bricarello-Vannucci, Leto di Priolo-Nicosia e Kerschbaumer-Senoner. I distacchi tra questi equipaggi sono minimi. Nella fino a 2.000 il miglior tempo è quello di Martignoni-Favero, i quali precedono di un solo decimo di secondo l'equipaggio formato da Bertani-Bigliardi. Nella oltre 2.000 cc., Del Bono-Tirelli, dominano con il tempo di 2'09", precedendo di 3" l'equipaggio Gendebien-Thirion. Dopo la turismo normale si cimentano i piloti della Gran Turismo, nella cui classe sino a 2.000, si impongono per un solo secondo i fratelli Leto di Priolo, mentre secondi sono Della Favera-Parmigiani. Bella la prova di Houel-Behra. Nella oltre 2.000, Begozzi-Colonna, al volante di una Lancia Aurelia 2.500, fanno segnare il miglior tempo (1'55"4) mentre Cangiotti-Quattrocchi sono secondi e Serafini-Ribaldi terzi.

Ronzoni intanto, ha dovuto far ritorno a casa, avendo preso la partenza solo per onor di firma, essendo impossibilitato per motivi personali a continuare l'autogiro.

Dopo Modena, a Vezzano è posto il terzo tratto cronometrato, tratto che porterà i concorrenti a Casina. Il tratto cronometrato ha una lunghezza di 12 chilometri, con un dislivello di 126 metri.

Questo tratto bellissimo sotto tutti i punti di vista, ha dato origine alle prime serie scaramucce. Alcuni concorrenti i quali si erano coscienziosamente preparati su questo tratto in salita ed avevano provveduto a segnare i paracarri, con segni particolari di riferimento, hanno avuto la sorpresa di trovare cancellate tutte le loro fatiche da ignoti rivali. Qualche parola grossa, contro gli « ignoti » e poi via. Questo terzo tratto, disputato dai concorrenti di tutte e tre le categorie, ha dato, come abbiamo già detto, una prima indicazione dei valori in campo. Nella Turismo normale sino a 1.300 cc., si è imposto Leto di Priolo-Nicosia, i quali con la loro Fiat Zagato, hanno fatto registrare il tempo di 9'53". Nell'ordine seguono Bricarello-Vannucci, Villotti-Maserati e Mandrini-Bertassi. Nella sino a 2.000, l'Alfa di Bertani-Bigliardi, ha fatto registrare il tempo di 9'01". A 14" Buticchi-Razuoli ed a 15" Martignoni-Favero. Nella oltre 2.000, Gendebien-Thirion, hanno impiegato 10'02"4, mentre Del Bono-Tirelli, soli 2" in più.

Dopo la turismo normale è la volta della turismo speciale, nella cui classe sino a 1.300 si impone l'equipaggio Gianni-Gianni con la media di 74,947 chilometri orari. Nell'ordine seguono a pochi secondi di distacco Guiraud-Beau, Crotti-Sassi, Cappelli-Granato e Concarri-Camurri. Nella fino a 2.000, si sono imposti i soliti Carini-Gay, i quali hanno preceduto l'Alfa di Fornasari-Polo di 22". Nella oltre 2.000, Morolli-Graziano, si sono affermati con il tempo di 9'58"1. Secondo è Santi-Santi a 50". Nella Gran Turismo, sino a 2.000, Taramazzo e Gerino, hanno incominciato a far valere la loro classe precedendo di 10" l'equipaggio Leto di Priolo. Valenzano e Sposetti, nella oltre 2.000 hanno fatto segnare ai cronometristi 9'01"1, precedendo Lubich-Gelatti di 4".

Questi sono i tempi dei migliori. Dopo

Castelnuovo ne' Monti, si scende verso Parma. Il solito rettilineo congestionato di camions e pullman della via Emilia, nella quale bisogna destreggiarsi con grande abilità. Lasciata alle spalle Piacenza, i concorrenti « scalano » il Monte Penice, sul quale campeggiano le torri della televisione. La strada in quest'ultimo tratto non è più asfaltata e quindi siamo costretti a mangiare un po' di polvere. Dopo il Penice, si transita per Tortona ed Alessandria. Mentre percorriamo la valle della Bormida, il cielo è percorso da grandi nuvoloni, minaccianti pioggia. Ma le previsioni per fortuna non si avvereranno, e gran fortuna sarà per questo Autogiro l'aver trovate le sue strade sempre asciutte. Soltanto un forte vento danneggerà la marcia. Tra Alessandria ed Acqui, i migliori guai sono rappresentati da tre passaggi a livello, i quali raggiungono lo scopo di innervosire i concorrenti. Ma anche questi guastafeste saranno superati ed a Cairo Montenotte dopo 675 chilometri da Monza, si imbocca la strada della costa ligure. Lasciamo alle spalle il quarto tratto cronometrato che non verrà disputato, data la sua pericolosità e relativo divieto del Prefetto e i concorrenti puntano su Oneglia e poi su S. Remo, sede della prima tappa. Il primo arriva a San Remo alle ore 17.08'45", tempo corrispondente alle ore di gara.

Consuntivo di questa prima tappa è il seguente: dopo 823 chilometri, non si è dovuto registrare nessun ritiro, se non quello di Ronzoni, ma dovuto a motivi personali, e tutti i concorrenti sono giunti regolarmente a San Remo. Dobbiamo registrare durante questa prima tappa le discussioni sorte tra i commissari tecnici e sportivi, circa l'ammissione nella turismo normale delle Fiat-Zagato. Ma queste proteste non debbono essere rivolte ai commissari, ma bensì alla C.S.A.I., la quale ha omologato queste vetture in una classe nella quale possono spadroneggiare facilmente.

Per quanto riguarda la classifica generale dopo la prima tappa, sono in testa Leto di Priolo-Nicosia, con la Fiat-Zagato, ma il vantaggio di questo equipaggio è di soli 6", e l'equipaggio che li incalza così da vicino è formato dai due bravi « passisti », Bricarello-Vannucci. Dando uno sguardo alla classifica totale di questa classe si potrà constatare come in un solo minuto vi siano dieci equipaggi; quindi la lotta è incerta e può riservare delle sorprese nelle tappe avvenire.

Nella classe sino a 2.000, Franco Bertani, occupa il primo posto, con un discreto vantaggio sul secondo equipaggio Martignoni-Favero. Al terzo posto vi è l'equipaggio Buticchi-Razuoli, distaccati da Martignoni di soli due secondi. Come nella classe precedente anche in questa, ben otto equipaggi si trovano nello spazio di un minuto.

Nella oltre 2.000 cc., i cui partenti sono soltanto cinque, sino ad ora la lotta per il primato di classe è ristretta all'equipaggio Del Bono-Tirelli, al volante della Dodge 3.800, e Gendebien-Thirion i quali pilotano una Plymouth 2.560. Questi due equipaggi sono distanziati da due soli secondi.

I fratelli Gianni, al volante della loro meravigliosa Fiat 103, conducono con 5" di vantaggio su Guiraud-Beau (Peugeot). Ma c'è da tenere anche in considerazione gli altri equipaggi che seguono, e cioè Crotti-Sassi e Toselli-Adinolfi, che alla distanza possono riservare sorpresa.

Pietro Carini, in coppia con Gay, oltre a mantenere la prima posizione nella classe sino a 2.000, è l'assoluto del gruppo turismo speciale. Non vediamo chi lo possa minacciare, perchè già in questa prima tappa egli ha dato al secondo equipaggio

classificato e cioè quello composto da Manzini-Pieratelli un distacco di mezzo minuto.

Morolli-Graziano, con la Citroen tre litri, è il vessillifero della oltre due litri ed il suo vantaggio su Santi è già abbastanza sensibile.

Degli altri piloti, Ovidio Capelli e Clemente Biondetti, i più anziani piloti in gara, data la loro esperienza di gara a « lunga scadenza », hanno iniziato con prudenza.

Il primo posto assoluto, nella Gran Turismo è detenuto da Taramazzo, il quale in coppia con Gerino pilota magistralmente la sua Alfa Romeo S.S.-Touring. Il vantaggio di questi due piloti è di soli tre secondi e tutto c'è da aspettarsi dai fratelli Leto di Priolo, al volante della Fiat 8 V, che li seguono, occupando il secondo posto. Ad 11" dai Leto di Priolo seguono Dalla Favera-Parmigiani ed a 23" Houel-Behra, quest'ultimo fratello del noto corridore su macchine da gran premio. Altro pilota da temere è Valenzano, che segue nell'ordine, e che è un po' svantaggiato in questa prima tappa non avendo più trovato nei tratti a cronometro i segni particolari da lui stesso lasciati durante le prove.

Biondetti-Ricci, comandano la oltre due litri, seguiti nell'ordine da Begozzi-Colonna, Croce-Castello, Rezzonico-Simonacchi.

Come si vede quindi dopo la prima tappa, molti piloti sono in ballo per il primo posto. Quindi lotta equilibrata.

## 2ª Tappa: Sanremo - Napoli

La seconda tappa dell'Autogiro, prevede una marcia di ben Km. 1.190,6 è cioè la tappa più lunga del giro, prevedendo una marcia di 24, ore 48"15. I concorrenti sono partiti da San Remo alle ore nove del 2 settembre e sono giunti a Napoli, alle ore 9.48 del giorno successivo. Detto percorso, comprendeva quattro tratti cronometrati, anzichè cinque come preventivato. E' stato soppresso il primo tratto da Albissola a S. Giovanni. I chilometri totali dei tratti cronometrati ammontavano a 49,2.

Al momento del via, non si è presentato il concorrente Guido Brignone, socio del Racing Club 19 di Torino. Ragion per cui i concorrenti regolarmente partiti sono stati centodieci.

La strada che gli « autogirini » hanno percorso in questa seconda interminabile tappa, era abbastanza buona. Il tratto a cronometro Massarosa-Lucca però possedeva troppe curve, il che ha causato molte uscite di strada, fortunatamente risoltesi senza conseguenze per i piloti. Alla fine di questo tratto, come abbiamo detto nel commento generale, erano posti due riflettori per facilitare la lettura dei numeri i quali danneggiavano la marcia dei concorrenti, rimanendo questi abbagliati dalla luce troppo forte rivolta contro di loro, mentre sopraggiungevano a grande velocità. Poi strada bella fino a Follonica, con attraversamenti di Lucca, Pisa e Livorno, sino al successivo tratto cronometrato di Follonica.

Qui un insidioso ghiaino, faceva sbandare le macchine e molte, in questo tratto di sono rovinare la carrozzeria. Mentre la notte lascia posto al giorno, i concorrenti si avventurano sulle strade della Sabina, tortuose ed insidiose a non finire. Si salgono e si scendono i monti, mentre la pianura si delinea da lontano. Lasciate alle spalle le colline, i concorrenti giungono a Mondragone, dove doveva essere posto il controllo. Ma quella organizzazione « modello », aveva pensato di andare in « villeggiatura », lasciando che i controlli li svolgessero commissari di for-