

La agilissima O.S.C.A. 1500 pilotata sempre più magistralmente da Giulio Cabianca si è imposta sul durissimo percorso della Coppa Dolomiti alle ben più potenti avversarie dando così un nuovo, luminosissimo alloro alla triade dei Fratelli Maserati, che in questa massima prova montana hanno conquistato la vittoria in tutte e tre le classi in cui hanno partecipato le loro stupende vetture, ed al loro impareggiabile pilota.

I CENTO ALL'ORA DI MEDIA superati da Cabianca (OSCA 1500) gran vincitore della "Dolomiti,,

In un tripudio di sole, in una giornata che rimarrà memorabile nello sport automobilistico, si è svolta la decima edizione della «Coppa d'Oro delle Dolomiti», di questa meravigliosa ed incomparabile manifestazione, la quale aveva corso il pericolo di venir cancellata dal calendario sportivo internazionale ma in un secondo tempo, la gara è stata iscritta in calendario e la sua effettuazione è stata subordinata sia alla riduzione dei partecipanti sia all'orario di chiusura dei vari tratti del percorso.

La cosa logicamente ha messo un po'

nell'imbarazzo gli organizzatori triveneti. Gato che effettuare una selezione è sempre una cosa un po' antipatica, ed il preferire questo o quel corridore, può sembrare cosa partigiana e dettata da personali simpatie. Ed il lavoro di selezione è stato arduo, ma alla fine la «Dolomiti», ha radunato alla partenza ottanta piloti, i quali rappresentavano il fior fiore dell'automobilismo sportivo, soprattutto per quanto riguarda la categoria Gran Turismo. E' stata fatta insomma una selezione nettamente positiva, non soltanto ai fini di avere alla partenza della gente

«qualificata», ma anche agli effetti sportivi e di sicurezza.

La decima edizione della «Dolomiti», disputatasi l'8 luglio, ha insegnato quindi qualche cosa anche a manifestazioni che vanno per la maggiore, a gare alle quali si ammettono alla partenza alcune centinaia di piloti, con evidenti danni a tutto il sistema organizzativo e di sicurezza della manifestazione. Bisogna avere il coraggio di ridurre i partecipanti delle gare su strada ai migliori, ai piloti che sono in lizza per i campionati italiani delle varie classi, perchè soltanto così

lo sport automobilistico non si avvierà verso la china del suo deppennamento dagli sport autorizzati in un paese civile.

Organizzazione

Ed il merito di avere mantenuto in calendario questa corsa, deve essere ascritto agli Automobili Clubs delle Tre Venezie, i quali hanno imperniato tutto il lavoro in un'unità di intenti che non ha riscontro in altre organizzazioni consimili, dove affiancano diversi Automobile Clubs. Quest'anno è stato festeggiato il decennale della gara dolomitica ed è giusto portare all'onore della cronaca i nomi degli artefici pri-

nei vari settori del circuito dolomitico, dal dott. Dario Roma, direttore dell'A.C. di Venezia, dal dott. Ernesto Basso, direttore dell'A.C. di Verona, dal dott. Tesini direttore dell'A.C. Rovigo e dal cav. Guerrieri dell'A.C. Vicenza.

Nel settore dell'organizzazione non deve essere dimenticato il perfetto servizio di cronometraggio, diretto dal cav. Ottolini e così pure quello dell'ufficio stampa, prodigo di comunicati.

Perfetta come sempre la regia sportiva del comm. Eugenio Chiaradia, commissario sportivo della C.S.A.I. e dello ing. Filippo Rogano, commissario tecnico, tanto che nessun reclamo è stato presentato, segno che in sede di verifica ogni cosa è stata svolta con piena coscienza.



Lo Stato Maggiore della Dolomiti alla Zona Traguardo di Cortina d'Ampezzo: da sinistra, l'avv. Gasparinetti, il comm. Chiaradia, Commissario sportivo delegato della C.S.A.I., l'ing. De Unterrichter, Presidente della C.S.A.I., il comm. Ferruccio Gidoni anima della manifestazione e il marchese ing. Arnaldo Trevisani autorevole rappresentante dell'A.C. d'Italia.

mi di questa gara. Ed alto sugli scudi il nome del comm. Ferruccio Gidoni, del «Papà della Dolomiti», che nel lontano 1947, ha voluto questa gara, conscio dell'importanza tecnica, turistica e sportiva, che una manifestazione automobilistica di gran fondo avrebbe svolto in tutto il settore automobilistico nazionale. Ed il successo arriso a questa edizione, ha ripagato i suoi sforzi per salvare la «Dolomiti».

A fianco del comm. Gidoni, ci sentiamo di porre il dott. Adriano Grattarola, segretario della manifestazione ed indefesso regista di tutta la gara.

Altri che sono stati a fianco di queste due colonne dell'organizzazione: lo ing. Gino D'Alvise, direttore di corsa, il dott. Giovanni Gerini, direttore dell'A.C. di Treviso, il dott. Felice Sacconi, direttore dell'A.C. di Padova e l'avv. Liliano Gamberini di Udine. Ma non deve essere dimenticato l'apporto dato alla manifestazione, nella loro qualità di commissari responsabili di percorso

Significato tecnico e sportivo

La «Dolomiti», ha festeggiato il suo decennale con una impresa strabiliante, la quale può essere riassunta in un nome di pilota ed in quello di una vettura: Giulio Cabianca ed «O.S.C.A.», pilota e vettura i quali hanno dimostrato che sulle Dolomiti, si può viaggiare ad una media di oltre 100 kmh.

Sino all'anno scorso sembrava una utopia questa media, su delle strade che forse si presentano fra le più ardue di tutta la rete stradale italiana se non europea.

Ma astrazione fatta della vittoria di Cabianca e della prestazione sbalorditiva della sua vettura di soli un litro e mezzo, bisogna considerare che quasi tutti i vincitori di categoria hanno battuto il vecchio record detenuto da Paolo Marzotto con la media di 91,913 Kmh. che pilotava nel 1953 una Ferrari di tre litri di cilindrata. Quindi con delle vetture che sviluppavano delle potenze nettamente inferiori a quella pilotata

dal conte di Valdagno, si sono ottenute delle medie superiori, le quali depongono a favore non soltanto dei mezzi meccanici che oggi circolano sulle nostre strade, ma anche del netto miglioramento di tutta la rete stradale delle Dolomiti.

Se molti anni fa, una gara aveva la funzione di dimostrare come una vettura fosse adatta alla strada, ora le parti si sono invertite ed è la strada che dimostra come essa sia all'altezza di permettere lo sviluppo della potenza delle nuove creazioni meccaniche. Le medie fatte segnare sulle Dolomiti, lo ripetiamo, debbono essere imputate sì, ad un netto miglioramento delle qualità delle macchine ora prodotte dalle nostre fabbriche ma anche e soprattutto dal miglioramento della rete stradale.

Ma se l'O.S.C.A. di Cabianca, pur avendo metà cilindrata della macchina di Marzotto, ha battuto ogni record, se si vuole ricavare un paragone non proprio nel campo delle vetture sport ma in quello delle vetture Gran Turismo, basterà confrontare le medie ottenute dalle fantastiche «Giulietta», per avere ancora una voce più chiara e consistente sul netto miglioramento delle macchine e delle strade. Il vincitore di questa classe, Gorza, fece segnare di 1'0" al Passo Rolle, e di 1'43" a Belluno, sul record di Marzotto, record assoluto e ripetiamo dovuto al tre litri Ferrari, il quale possedeva certamente circa 100 cavalli in più della «Giulietta», di Gorza. Lo stesso discorso vale anche per quanto riguarda altre classi ed altre macchine, sia della sport e sia della Gran Turismo le quali hanno superato il vecchio record assoluto.

Pure dal punto di vista sportivo, la «Dolomiti» ha detto qualche cosa e cioè come i piloti che ora si cimentano nelle corse su strada svolgano una preparazione più accurata e più meticolosa, la qual cosa ha ridotto quasi a zero le uscite di strada anche dei guidatori più spericolati. Infatti nessun incidente di rilievo si è dovuto registrare e questo non soltanto per l'accurato servizio di segnalazione predisposto lungo il percorso, ma anche perché i piloti, conoscendo meglio il tracciato hanno potuto rendere di più in condizioni di maggiore sicurezza.

Piloti e macchine in gara

Come abbiamo già detto, per ragioni tecniche il numero dei partecipanti alla decima edizione della «Coppa d'Oro delle Dolomiti» è stato limitato ad ottanta partenti, la qual cosa se da una parte ha disgustato qualcuno escluso dalla competizione, ha fatto sì che i migliori esponenti dello sport automobilistico internazionale si presentassero al via.

Due soli gruppi sono stati ammessi e precisamente il «Gran Turismo» e lo «Sport Internazionale». Le vetture da Gran Turismo con cilindrata massima di 3.500 cc. mentre in quelle sport la cilindrata non è stata praticamente limitata, cosicché al via si sono avute anche vetture di tre litri e mezzo come la quattro cilindri Ferrari di Gendebien.

A nostro avviso, soprattutto dopo i risultati forniti sia da questa gara, come da altre gare consimili (vedi ad esempio la « Targa Florio ») è bene che vi sia un limite anche per le vetture sport, dato che oltre ad una data cilindrata, la potenza sviluppata dai « super-bolidi » risce più di svantaggio che di vantaggio su percorsi misti come quello dolomitico. Ancora una volta, è stato dimostrato come la cilindrata ideale si aggiri intorno ai due litri, tanto più che oggi (vedi G.P. Super Cortemaggiore) queste vetture sviluppano delle potenze, nettamente superiori alle possibilità velocistiche di vetture di maggior cilindrata seppure sport, costruite anni or sono.

Ufficialmente alla « Dolomiti » erano rappresentate le squadre « Ferrari » - « O.S.C.A. » - « Stanguellini », ma però si era a conoscenza che anche le Alfa Romeo « Giulietta Sprint Veloce » erano state meticolosamente preparate dalla casa milanese e che le varie Fiat-Zagato, Maserati, Porsche, Carrera, Mercedes, avevano un'assistenza da parte delle diverse case, conscie quest'ultime che una vittoria in questa gara avrebbe avuto i suoi benefici effetti, soprattutto nelle zone oltre Alpi, così vicine al luogo di svolgimento della « Dolomiti » e molto sensibili alla vittoria di questa o quella marca.

I favori del pronostico, come era logico, andavano alla Ferrari 3.500, quattro cilindri di Olivier Gendebien, vincitore della nona edizione della gara veneta e che si era preparato accuratamente con la personale Mercedes « 300 SL », incontrata più di una volta in questo o quel settore del percorso in allenamento. Gendebien logicamente si trovava avvantaggiato con la sua macchina nella seconda metà del percorso prettamente veloce — questo teoricamente, poichè praticamente la gara ha assunto tutt'altro aspetto — mentre non avrebbe potuto spingere a fondo nella prima metà, dove il percorso presentandosi tormentato e dovendosi scalare ben tre passi alpini, logicamente non permetteva lo sviluppo della potenza della Ferrari di tre litri e mezzo.

E proprio nel confidare in questo recupero nel secondo tratto, si è imperniato lo sbaglio dei tecnici di Maranello, i quali avrebbero fatto cosa migliore inviando a Cortina, la più scattante e nervosa « Testa rossa » anzichè la 3.500 cc. la cui super-potenza era più di svantaggio che di vantaggio.

Nel commento alla lotta per l'assoluto, i nostri cortesi lettori, potranno vedere e prendere nota della marcia sia di Gendebien e sia di Cabianca e le varie differenze che via via si sono andate accumulando tra i due piloti, anche nei settori che al veronese giocavano, almeno sulla carta, a suo svantaggio.

Quindi Cabianca ha vinto, anzi ha stravinto, ha umiliato — lo hanno riconosciuto gli stessi avversari — un po' tutti. La sua vittoria ed il record stabilito — 100,417 Km/h. — hanno qualche cosa di fantastico, di prodigioso che se deve essere ricercato nelle magnifiche condizioni atmosferiche e nelle mi-



Nella Gran Turismo oltre 2000 si è imposto con autorità Camillo Luglio al volante della Ferrari 250 - G. T.

gliorate condizioni della strada, deve essere anche ascritto alla superiore tecnica di guida dovuta ad una preparazione puntigliosa ed accurata ed alle prodigiose doti di velocità, resistenza, ripresa, accelerazione e frenata della 1.500 cc. dei fratelli Maserati.

Il miglior riconoscimento alla superiore prestazione di Cabianca, fu quello leale e cavalleresco espressoci allo Albergo Savoia da Gendebien: « Con-

tro Cabianca oggi non c'era nulla da fare. E' andato forte, troppo forte, ha viaggiato alla velocità limite, alla velocità che soltanto un grande pilota può mantenere su un percorso insidioso come quello della gara alpina ».

Dopo la vittoria assoluta alla « Torricelle », dopo quella alla « Consuma » ed alla « Bolzano-Mendola », dopo le superbe prestazioni alla « Mille Miglia » ed alla « Targa Florio » è stata



Nell'incomparabile scenario alpino l'obiettivo ha inquadrato la Ferrari 3.500 cc. di Oliver Gendebien, il vincitore assoluto della passata edizione. Quest'anno il forte pilota belga è finito al secondo posto nella assoluta pur vincendo la sua classe.



Il gran vincitore Giulio Cabianca tra il comm. Ferruccio Gidoni, vero «papà» della Dofomiti ed il nostro Marin, assessore delle gesta del veronese.



Ottimi protagonisti della gara delle 750 Sport Luigi Zannini e Roberto Lippi finiti alle piazze d'onore con la Stanguellini 750.

ora la volta della «Dolomiti», in una gara che vide l'esordio nel lontano 1947 di Cabianca e che l'anno scorso gli permise di conquistare la «Coppa d'Oro» avendo totalizzato il minor tempo complessivo nelle ultime tre edizioni disputate. La gara di Cabianca è stata un autentico capolavoro e questa vittoria pone il veronese fra la ristretta cerchia dei pochi veri grandi «campioni».

Ma il record polverizzato, non ha nome soltanto Cabianca, ma anche «O.S.C.A.». La marca bolognese ci ha abituati a prestazioni di rilievo, ci ha già resi tetragoni a qualsiasi sorpresa, ma mai l'avremmo creduta capace di una simile impresa. In casa dei Fratelli Maserati, di questi silenziosi ma capaci artigiani dell'automobile, non si segue il volgere della moda, non ci si indirizza verso mete belle sì, ma molte volte difficili a raggiungere, ma ci si attiene ad un programma pratico. Pochi tipi di vetture in costruzione (750 - 1100 - 1500 cc.), ma da questi tipi si è chiesto tutto e di ognuno con il volgere del tempo si è cercato di ricavare sempre il maggior rendimento. Cosicché ora la casa di S. Lazzaro di Savena, dispone di vetture che possono aspirare a qualsiasi vittoria assoluta e che nelle varie classi non fanno dormire sonni tranquilli alle altre marche.

La 1500 vincitrice a Cortina, è la vettura del domani. Su di questa in vista soprattutto del varo della «F.2» si puntano gli occhi di tutti. Siamo a conoscenza che verrà ulteriormente migliorata, resa ancora più potente e quindi da essa ci dovremo aspettare qualsiasi impresa.

Anche le 750 e 1100 conquistando le vittorie nelle rispettive classi, si sono dimostrate vetture perfette, soprattutto la 750 cc., la quale ha condotto una gara sbalorditiva, facendo registrare la media finale di quasi 89 Km/h., di poco inferiore alla media del 1100 della stessa casa. La 750 cc. «O.S.C.A.» è una vettura che perfettamente si adatta per le gare su strada, mentre dovrebbe essere ulteriormente alleggerita per le gare su circuito.

Il grande battuto della giornata è stato Olivier Gendebien e la Ferrari,

ed all'arrivo il distacco tra il beiga e Cabianca era di 3'47". Gendebien ha lottato con il cuore in gola, ma più di così non poteva fare, troppo distacco vi era tra la maneggevolezza del mezzo posseduto da Cabianca ed il suo.

Anche Maglioli non è stato all'altezza del suo nome ed ha condotto una gara non troppo incisiva per potenza e continuità, forse anche in seguito ad una «imbarcata» che lo ha reso più prudente nella seconda parte della gara.

Le Maserati private, nulla hanno fatto per importunare i piloti che lottavano per l'assoluto. Giardini è stato quarto con una due litri del «tridente» e più di così non poteva fare. Il ferrese è un pilota che meriterebbe però una migliore considerazione da parte delle nostre case.

Ma se la Ferrari è stata la grande battuta nell'assoluto, si è presa la rivincita nella Gran Turismo, dove si è imposta con Camillo Luglio, un pilota completo e che con la sua «250 G.T.» si è preso il lusso di battere le Mercedes «300 SL», alcune di queste preparate dalla casa. Con questa vettura Ferrari, ha raggiunto un altro fulgido traguardo nella sua luminosa carriera di costruttore, peccato che la messa a punto di questa macchina, ci abbia costretto a giungere con un anno di ritardo nei confronti dei tedeschi, perché ora come ora, le Mercedes dovrebbero «sudare» le classiche «sette camicie» prima di batterci. Ma anche un elogio merita Luglio, pilota completo, dallo stile di guida perfetto che non teme rivali.

E che dire del primo della 1300 G.T. di quell'Egizio Gorza che ha totalizzato la media finale di 91.966 chilometri all'ora? Ha sorpreso tutti, ha meravigliato tutti, è un giovane che deve essere seguito, perché ha degli ottimi numeri.

Sullo stesso piede anche Albino Butticchi, finito ottavo assoluto, pure lui su «Giulietta», preceduto dalla Mercedes «300 SL» di Zampiero, ma seguito nella generale da un'altra Mercedes e precisamente quella di Kurt Zeller e dalla Maserati tre litri di Franco Borghini.

Tra le macchine che hanno preso il via, bene si è comportata anche la Stanguellini 1100 di Francesco Siracusa, il quale non ha mai cercato di strafare per non compromettere la sua posizione nel campionato italiano, dato che questa prova era valida per l'assegnazione del punteggio.

Buoni punti nella classe 1100 cc., ha pure avuta la Lotus del giovane Steed, la cui carenatura aerodinamica però non riteniamo fosse la più adatta per un percorso come questo.

Ottima prova quella fornita dalle Fiat «8V», il cui «elisir di lunga vita» rappresenta un segreto di queste macchine, sempre giovani e sempre fresche, pronte a dare la «birra» a molte macchine più giovani per concezioni tecniche.

La lotta per l'assoluto

Alle 12,53 si abbassa la bandierina tricolore e Cabianca scatta, imbocca la prima curva velocissimo, arrampicandosi subito con accanimento sulla prima salita della giornata e cioè quella di Pocol. Via, via, dopo Cabianca, prenderanno la partenza gli altri favoriti, dato che Cabianca è soltanto preceduto da Umberto Maglioli, partito due minuti prima del veronese.

Al primo controllo della giornata al Passo Falzarego, e cioè dopo quindici chilometri di corsa, Giulio Cabianca passa primo assoluto con il tempo di 11'33" alla media di Km/h. 88,312, battendo in tal modo il record precedente che era di 13'07" media Km/h. 77,763. Seguiva Gendebien con 11'35", con uno svantaggio nei confronti di Cabianca di 2". Maglioli era terzo a 6", indi seguivano: Luglio con la Ferrari 250 G.T. a 19", Giardini con la Maserati 2000 e Carini con la Ferrari «Testa rossa» a 32". Bordoni con la Maserati 3000 a 39", Zampiero con la Mercedes «300 SL» ad 1'3". Il sorprendente Villorois con l'O.S.C.A. 750 a 1'14" e Kurt Zeller con l'altra Mercedes «300 SL» ad 1'14".

Come si vede da questi dati, il vantaggio di Cabianca, sul primo passo della giornata era lieve, ma esso era destinato ad aumentare progressivamente. Infatti al secondo passo e cioè al

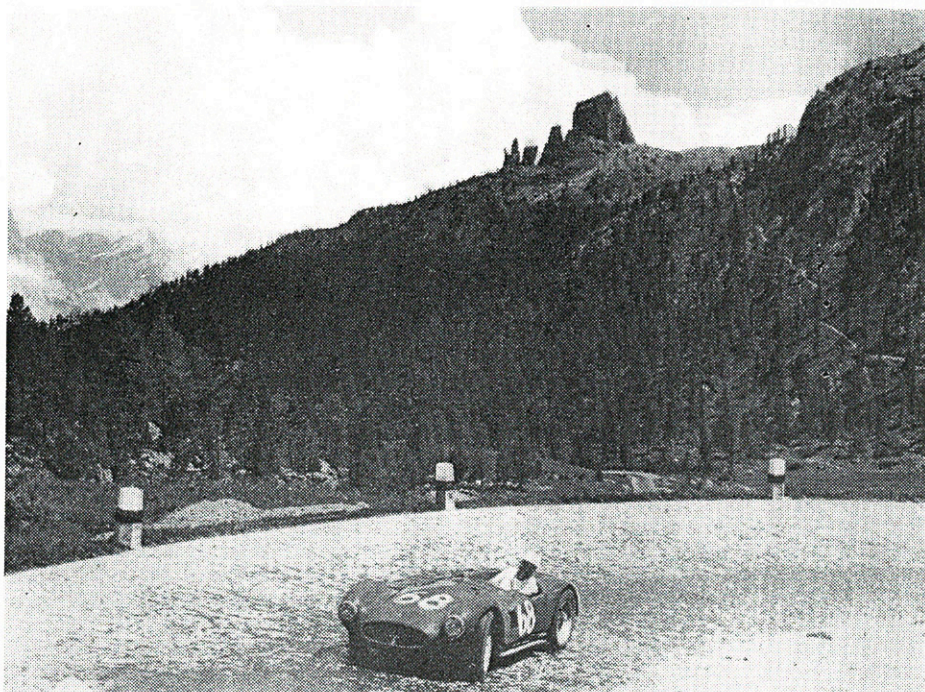
«Pordoi», Cabianca ha aumentato il suo vantaggio nei confronti di Gendebien portandolo a 25". Il tempo del veronese su questo secondo passo era di 34'15" media Km. 83,562 e quello di Gendebien 34'40", media Km. 82,568 ambedue nuovi record per le rispettive classi e nei confronti dell'assoluto. Il distacco tra Cabianca e Maglioli era frattanto salito a 47" e quello di Luglio a 2'16", Giardini 2'38", Bordoni 2'53", Carini 3'12" rallentato da inefficienza dei freni. Corsa stupefacente quella di Aurelio Somaglino che con la «Giulietta sprint veloce», oltre che comandare la sua classe, si era insediato all'ottavo posto assoluto, precedendo Gigi Villoresi che nei confronti di Cabianca aveva uno svantaggio di 3'28" a sua volta precedendo Zafferri distaccato di 3'30" da Cabianca.

Ma nel tratto successivo Cabianca riusciva a frapporre fra se e gli avversari un vantaggio maggiore, disatcco che nessuno più riuscirà a colmare, neppure nei successivi settori veloci.

Nella discesa del Pordoi e nella scalata del Passo Rolle, il vantaggio di Cabianca andava man mano aumentando tanto che al culmine del Passo, i passaggi avvenivano nel seguente ordine: primo Cabianca con il tempo di 1 ora 11'59", media 88,187 Km., secondo Gendebien con il tempo di 1.14'05", media Km. 85,687, svantaggio nei confronti di Cabianca di 2'06", terzo Maglioli che evidentemente non spingeva a fondo con uno svantaggio di 2'42", quarto il regolare Giardini a 5'17" che aveva sopravanzato Camillo Luglio che precedeva a 6'06". Sesto era Gigi Villoresi a 7'24" da Cabianca, seguito da Buticchi al volante della Giulietta a 7'25" e da Gorza con la stessa macchina a 7'29", indi Zampiero con la «Mercedes 300 SL» a 7'44" e Paon con la Giulietta a 8'11".

Dopo la discesa non asfaltata del Rolle, le strade si andavano via, via, «rettificando», il percorso cioè diveniva più veloce e maggiormente favorevole alle vetture più potenti; ma l'O.S.C.A. 1500 che guidava il carosello, anche su questo tratto non era seconda a nessuno, anzi il suo vantaggio nei confronti degli avversari andava man mano aumentando. I passaggi a Belluno avvenivano nel seguente ordine: primo Cabianca che andava sempre più impressionando con il tempo di 2.03'57", media Km. 93,280; secondo Gendebien con il tempo di 2.07'41", con uno svantaggio cioè di 3'44" nei confronti di Cabianca; indi: Maglioli a 5'31", Giardini a 7'44", Luglio a 10' netti, Gorza passato in sesta posizione a 10'37", Zampiero a 11'21", Buticchi a 12'10", Paon a 12'50" e Zeller a 13'19".

La gara non aveva più storia, neppure nel tratto velocissimo cronometrato «Auronzo-Misurina» nel quale Gendebien riusciva a recuperare su Cabianca soltanto 15", una inezia come si vede. Su questo tratto i migliori tempi sono stati i seguenti: Gendebien 12'39" e 9/10, Cabianca 12'54"3/10, Giardini 13'19"9/10, Maglioli 13'21"8/10, Carini 13'35"5/10, Luglio 13'39"8/10, Bordoni 13'43"8/10, Zampiero 13'54"6/10 e Villoresi 1'59"2/10.



Sullo sfondo delle «5 Torri» ecco Francesco Giardini vittorioso con la Maserati nella classe 2000 Sport.

Giulio Cabianca, giungeva a Cortina con il magnifico tempo di 3.01'31"2/5 alla media di Km. 100,417, battendo di 2'47" Olivier Gendebien, mentre Maglioli era terzo assoluto con l'altra O.S.C.A. 1500 cc.

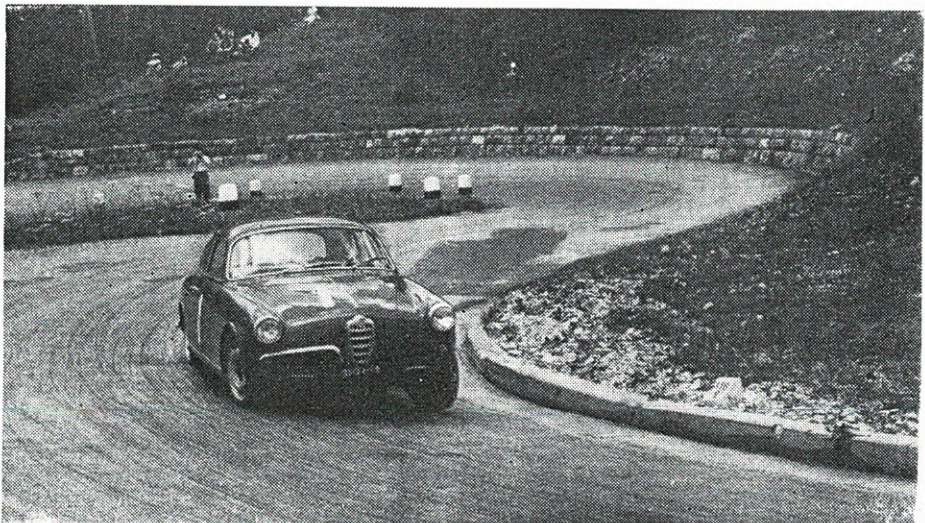
Categoria Gran Turismo:

Classe sino a 1300 cc.

Quattordici sono stati i partenti in questa classe, con schieramento in forze di Giulietta «Sprint Veloce» i cui migliori piloti sono: Somaglino, Fravolini, Buticchi, Zafferri, Paon. Una sorpresa potrebbe venire anche da Corrado Manfredini, il quale però logicamente, almeno in partenza si trova

svantaggiato nei confronti degli alfisti con la sua Fiat-Zagato.

I passaggi al Falzarego avvengono nel seguente ordine: primo Aurelio Somaglino con il tempo di 12'50", media Km. 79,480, nuovo record della classe. Al secondo posto segue Gorza a 3", indi Zafferri a 10", Buticchi a 12", Manfredini a 20", Paon a 21" e Mariano Lubich a 22. Anche al passo Pordoi l'udinese Somaglino, dando il meglio di se stesso e giocando qualche volta di audacia passa primo della sua classe con il tempo di 37'32", battendo di 2'45" il precedente record. Lo seguono nell'ordine: Zafferri rinvenuto fortissimo a 14", Gorza a 27", Buticchi a 28", Paon a 35". Manfredini è retrocesso al sesto posto, precedendo però Acutis, Lubich



La «Giulietta» ha sorprese tutti nella Dolomiti vincendo con Egidio Gorza, che qui vediamo in gara, la sua categoria, ma nel contempo classificandosi al sesto posto della assoluta alla sbalorditiva media di quasi 89 km/h.

e Fravolini. A Canazei si debbono registrare i ritiri — sportivamente dolorosi — di Somaglino e Zafferri, di due piloti insomma che avevano dato una fisionomia a tutta la prima parte della gara.

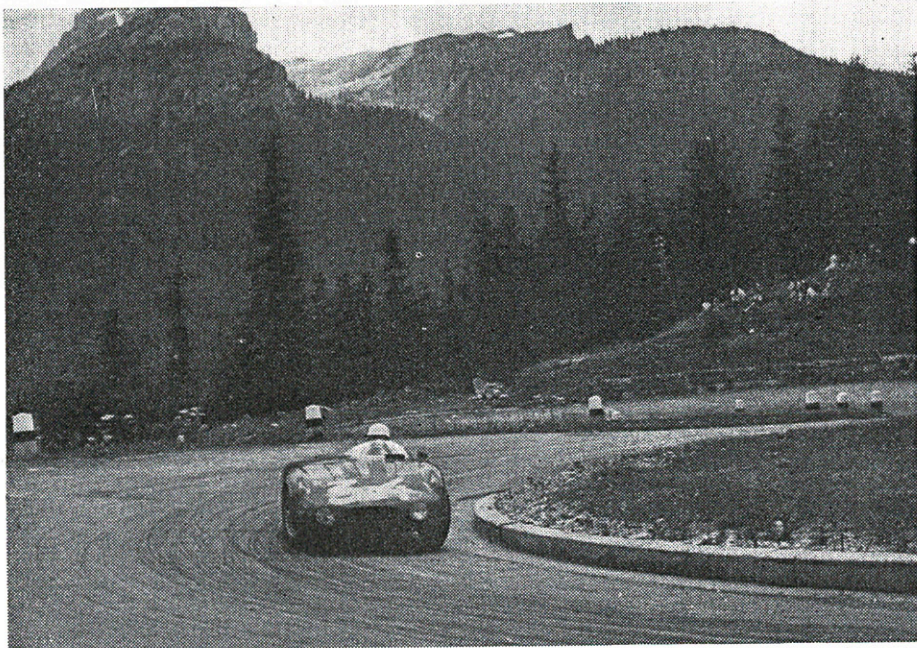
Buticchi passa in testa e transita al Passo Rolle con 4" di vantaggio su Gorza, il quale a sua volta precede di 42" Paon, seguito da Acutis, Fravolini, Lubich ed «Ivanhoe».

Ma nella successiva discesa e nei tratti veloci verso Belluno, Gorza spingerà a fondo, tanto che nel capoluogo della provincia Cadorina passa primo con il tempo di 2.14'34", media Kmh. 85,920, con un vantaggio sul secondo, Buticchi, ormai incolumabile e pari a 1'33". Terzo è Paon, quarto Acutis e quinto Fravolini.

Nel successivo tratto si ritira Acutis ed a Cortina gli arrivi avvengono nel seguente ordine: primo Gorza con il

Il torinese Toselli è sempre primo anche sul Pordoi, ma Favoni è rinvenuto fortissimo, tanto che su questo passo sarà secondo a 1'14", seguito da Seiller, Arezzo, Maggiorelli, e Bianchedi. Posizioni immutate anche sul Rolle, ma i distacchi sono aumentati. Al controllo di Belluno, Toselli è sempre primo, seguito a 1'19" da Pavoni e con distacchi ben maggiori da Seiller, Arezzo, Maggiorelli, Bianchedi e Fischer.

Nella successiva veloce cavalcata verso Cortina, Miro Pavoni sarà tolto di gara per un banale incidente; un vero peccato perchè il forte pilota milanese avrebbe potuto far valere la sua classe. A Cortina, Toselli sarà primo alla media record di 90,264 Kmh., seguito da Ernest Seiller su Porsche a 11'02", Francesco Arezzo, Maggiorelli Maggiorelli e Pompeo Bianchedi. Su 10 partiti, sei sono giunti al traguardo finale.



Con la piccola O.S.C.A. 750 Gigi Villoresi guizza sui tornanti dolomitici puntando alla meritatissima vittoria nella 750 Sport.

tempo di 3.18'08"2/5, media Kmh. 91,996, secondo a 1'35" Albino Buticchi, terzo Paon, quarto Fravolini, indi Becucci, Lubich ed Arena. Ottima prova è stata quella di Gorza e bene hanno fatto Buticchi, il bravo Paon, Fravolini e Becucci.

Classe da 1301 a 2000 cc.

In questa classe i favori del pronostico vanno come è logico alle Fiat «8 V» e la prova che queste macchine offriranno non deluderà l'attesa. Tra i piloti i migliori appaiono: Marino Guarnieri, Miro Toselli, Miro Pavoni, ma una sorpresa potrebbe venire anche dalla Maserati 2000 cc. di Eugenio Lubich. Un'incognita le Porsche di Seiller e di Fischer. Al primo passo della giornata e cioè al «Falzarego», transita primo Toselli, seguito ad 8" da Seiller, indi Guarnieri, Arezzo, Lubich, Pavoni e Maggiorelli. La media di Toselli è una media primato: 73,764 Kmh.

Classe da oltre 2000 a 3000 cc.

Otto partenti in questa classe: due Ferrari «250 G.T.», una Jaguar, tre Mercedes «300 SL», due Lancia «B 20-2000». Tra i piloti, favorito d'obbligo Camillo Luglio su Ferrari 250 G.T.

Le previsioni sono rispettate sin dal Falzarego, dato che Luglio transita primo alla media record di 85,955 Kmh., precedendo Zampiero di 49". Kurt Zeller di 56", seguiti a loro volta da Graham Galluzzi, Bongiasca e Finzi.

Posizioni immutate anche sul Pordoi, dove Luglio passa primo ed avendo aumentato il suo vantaggio su Zampiero di 1'15". Questo vantaggio tenderà ad aumentare anche sul Rolle: 1'38". Terzo è Zeller, quarto Bongiasca, quinto: Graham, indi Galluzzi.

Nulla di nuovo neppure a Belluno ed a Cortina, Luglio sarà primo con il margine di 2'47" di vantaggio su Zampiero, che a sua volta precede Zeller, Bongiasca e Galluzzi.

Categoria Sport Internazionale:]

Classe sino a 750 cc.

Quindici piloti al via, al volante di O.S.C.A., Stanguellini, Gaur e D.B. Tra i piloti favoriti risultano: Villoresi, Leonardini, Zannini, Tinazzo e Lippi.

Villoresi fa subito vedere la sua classe e sul Falzarego passa primo, battendo il record di Monti che sembrava insuperabile. Media di Villoresi: 79,791 Kmh. A 7" da Villoresi è Rigamonti, a 11" Leonardini, a 19" Tinazzo, a 27" Zannini ed a 38" Capelli.

La lotta tra i vari piloti non ha soste e sul Pordoi a parte la prima posizione, tutt'ora mantenuta da Villoresi, le altre posizioni vengono così occupate: secondo Leonardini, terzo Rigamonti, quarto Tinazzi, quinto Lippi che è rinvenuto fortissimo, sesto Capelli e settimo Rugolo.

Nella discesa sparisce Leonardini vittima di un guasto meccanico e Zannini, ritrova lo stile dei giorni migliori, passando al Rolle secondo dietro a Villoresi e distaccato da questi di 2'46". Seguono nell'ordine Zannini, i bravi Rigamonti, Tinazzo, Lippi, Rugolo, Capelli, Branca, Cecchini e Martoglio.

Nulla di nuovo neppure a Belluno. Da segnalare soltanto il ritiro di Rigamonti. Veloce cavalcata verso Cortina e nella cittadina ampezzana la classifica è la seguente: primo Villoresi, a 5'33" Lippi, indi Zannini, Tinazzo, Capelli e Branca. Sui quindici partiti di questa classe, otto sono arrivati in tempo massimo.

Classe da 751 a 1500 cc.

Due O.S.C.A. 1500 in questa classe, una Maserati 1500, una Porsche 1500 e 5 O.S.C.A. 1100 cc., nonché una Stanguellini ed una Lotus.

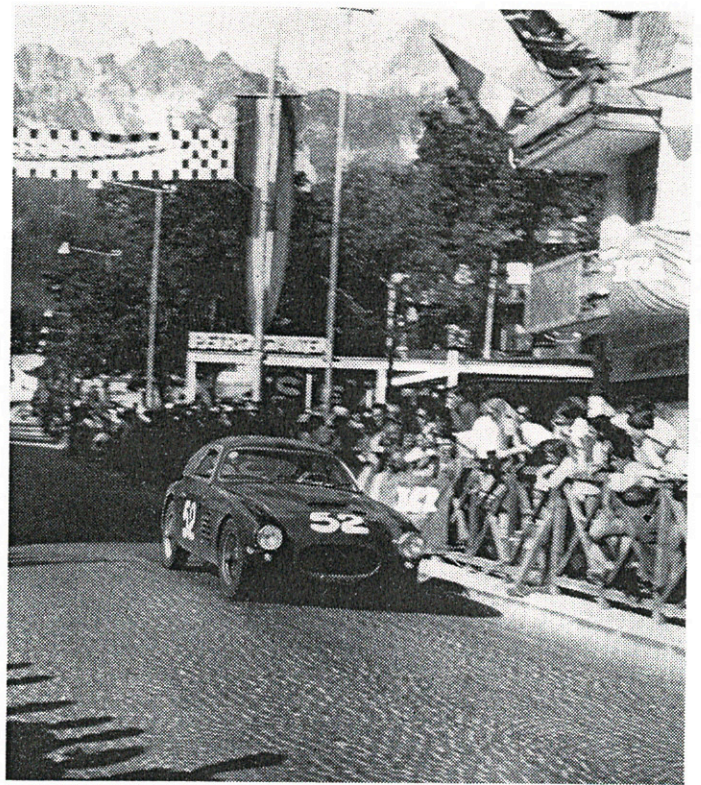
Questa classe nella sua storia ripete un po' la cronaca della classifica assoluta, dato che Maglioli e Cabianca, hanno sempre condotto in testa, senza mai essere importunati dai rivali, anche perchè le loro macchine erano nettamente superiori in potenza a quelle dei millecentisti.

Fra questi merita una nota di plauso Olinto Marolli, il quale debuttava con la vettura 1100 dei fratelli Maserati e su questa ha conquistato un ottimo quarto posto, dando dimostrazione di quale sia la sua classe. Primo delle 1100 è stato Giuseppe Rossi, magnifico pilota, seguito del già citato Morelli. Da Francesco Siracusa, da Richard Steed e da Aurelio Garavaglia.

Classe sino a 2000 cc.

ed oltre 2000 sino a 3500 cc.

Anche per queste due classi ci riportiamo a quanto già detto nel commento assoluto. Un cenno particolare merita la prestazione di Francesco Giardini, vincitore della classe sino a 2000 cc. con la Maserati, che ha preceduto Pietro Carini, rallentato dai freni inefficienti. Nella oltre due litri, sul traguardo finale, dopo Gendebien si sono piazzati Franco Bordoni e Franco Cornacchia.



Sfreccia sotto lo striscione d'arrivo Miro Toselli, vincitore con la Fiat « 8-V » della Gran Turismo 2000.

A lato: Prende il via da Cortina d'Ampezzo Giuseppe Rossi che porterà alla vittoria nella classe 1100 Sport la sua O.S.C.A.

Epilogo

Signorile la premiazione nel lussuoso salone dell'Albergo Savoia, gremito dei partecipanti non soltanto della « Coppa d'Oro delle Dolomiti », ma anche del « Rallye des Alpes » quest'ultimi capeggiati dal dinamico e polemico barone D'Houart.

Ma il centro di tutta la serata è stato monopolio sia dell'ing. Guido de Unterriecher e sia dell'on. Ariosto, al qual ultimo si sono rivolti un po' tutti gli oratori. e l'on. Ariosto, con la sua solita verve, ha risposto a tutti, assicurando il suo appoggio anche per le manifestazioni future e riconoscendo che manifestazioni come quella veneta, svolgono la loro importante funzione non soltanto dal punto di vista sportivo, ma anche da quello tecnico e turistico. E' stato un giusto e valido riconoscimento all'importanza di questo nostro sport.

GIANNI MARIN

(Foto: Raffaello Marin e Ghedina)

CLASSIFICA GENERALE ASSOLUTA

1. Cabianca Giulio (Osca 1500) in ore 3.01'31"2/5, media Km. 100,417; 2. Gendebien Olivier (Ferrari 3000) 3.05'18"3/5; 3. Maglioli Umberto (OSCA 1500) 3.09'47"3/5; 4. Giardini Francesco (Maserati 2000) 3.12'01"; 5. Luglio Camillo (Ferrari 250) 3.15'35"; 6. Gorza Egidio (Alfa G.) 3.18'08"2/5; 7. Zampiero Armando (Mercedes) 3.18'22"2/5; 8. Buticchi Albino (Al-

fa Giul.) 3.19'33"; 9. Kurt Zeller (Mercedes) 3.20'46"4/5; 10. Bordoni Franco (Maserati) 3.21'10"3/5; 11. Paon Scipione (Alfa G.) 3.21'22"3/5; 12. Carini Pietro (Ferrari 2000) 3.21'51"; 13. Toselli Miro (Fiat Z. 8V) 3.21'56"2/5; 14. Rossi Giuseppe (Osca 1100) 3.23'05"2/5; 15. Villorosi Luigi (Osca 750) 3.24'49"; 16. Morolli Olinto (Osca 1100) 3.25'48"; 17. Siracusa Francesco (Stanguellini 1100) 3.26'03"3/5; 18. Bongiasca Arnaldo (Mercedes 300) 3.26'45"; 19. Lippi Roberto (Stanguellini 750) 3.30'22"1/5; 20. Steed Richard (Lotus 1100) 3.30'55"; 21. Fravolini Delo (Alfa G.) 3.31'04"; 22. Zan-nini Luigi (Stanguellini 750) 3.31'11"; 23. Beccucci Giorgio (Alfa G.) 3.31'53"; 24. Lubich Mariano (Alfa G.) 3.32'07"3/5; 25. Seiler Ernesto (Porsche) 3.32'58"; 26. Arena Salvatore (Alfa G.) 3.34'06"; 27. Tinazzo Alfredo (Giaur 750) 3.34'27"; 28. Capelli Ovidio (Osca 750) 3.35'23" e 3/5; 29. Arezzo Francesco (Fiat Z. 8V) 3.37'41"3/5; 30. Garavaglia Aurelio (Maserati) 3.37'46"3/5; 31. Maggiorini M. (Fiat 8V) 3.38'17"2/5; 32. Galluzzi Miro (Ferrari) 3.40'08"; 33. Cornacchia Franco (Maserati 3000) 3.41'09"; 34. Branca Aquilino (Moretti 750) 3.42'05"3/5; 35. Martoglio Paolo (Stanguellini 750) 3.46'25"2/5; 36. Bianchedi Pompeo (Fiat 8V) 3.46'34"; 37. Fischer Ludwig (Porsche 356) 3.48'58"; 38. Cecchini Giorgio (Bardini 750) 3.49'04".

Iscritti N. 78 - Punzonati N. 63 - Partiti N. 62 - Ritirati N. 24 - Classificati N. 38.

CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe da 751 a 1300:

1. Gorza Egidio in 3.18'08"2/5, media Km. 91,996 (record prec. 3.36'35", media Km. 84,160); 2. Buticchi Albino, 3.19'33"; 3. Paon Scipione, 3.21'22"3/5; 4. Fravolini Delo, 3.31'04"; 5. Beccucci Giorgio, 3.31'53; 6. Lubich Mariano, 3.32'07"3; 7. Arena Salvatore, 3'34'60", tutti su Alfa Romeo « Giulietta Sprint Veloce ».

Partiti N. 14 - Ritirati 7 - Arrivati 7. Classe da 1301 a 2000 cmc.:

1. Toselli Miro (Fiat-Zagato 8V) in 3.21'56"2/5, media Km. 90,264 (record precedente 3.33'32", media Km. 85,362); 2. Seiler Ernesto (Porsche) 3.32'58"; 3. Arezzo Francesco (Fiat-Zagato 8V) in 3.37'41"3/5; 4. Maggiorini M. (Fiat 8V) 3.38'17"2/5; 5. Bianchedi Pompeo (Fiat 8V) 3.46'34"; 6. Fischer Ludwig (Porsche 356) 3.48'58".

Partiti N. 10 - Arrivati 6 - Ritirati 4. Classe oltre 2000 cmc.:

1. Luglio Camillo (Ferrari 250) 3.15'35", media Km. 93,198 (record preced. 3.23'01", media Km. 89,779); 2. Zampiero Armando (Mercedes 300) 3.18'22"2/5; 3. Kurt Zeller (Mercedes 300) 3.20'46" e 4/5; 4. Bongiasca Arnaldo (Mercedes 300) 3.26'45; 5. Galluzzi Miro (Ferrari 250) 3.40'08".

Partiti N. 8 - Ritirati 3 - Arrivati 5.

CATEGORIA SPORT

Classe fino a 750 cc.:

1. Villorosi Luigi (Osca 750) 3.24'49", media Km. 88,997 (record preced. 3.34'

20", media Km. 85,045); 2. Lippi Roberto (Stanguellini 750) 3.30'22"1/5; 3. Zannin Luigi (Sanguellini 750) 3.31'11"; 4. Tinazzo Alfredo (Gaur 750) 3'34"27; 5. Capelli Ovidio (Osca 750) 3.34'23" e 3/5; 6. Branca Aquilino (Moretti 750) 3'42'05"3/5; 7. Martoglio Paolo (Sanguellini 750) 3.46'25"3/5; 8. Cecchini Giorgio (Bandini 750) 3.49'04".

Partiti N. 15 - Ritirati 7 - Arrivati 8.

Classe da 751 a 1500 cmc.:

1. Cabianca Giulio (Osca 1500) in 3.01'31"2/5, media Km. 100,417 (primo assoluto); 2. Maglioli Umberto (Osca 1500) 3.09'47"3; 3. Rossi Giuseppe (Osca 1100) 3.23'05"2; 4. Moroli Olinto (Osca 1100) 3.25'48"; 5. Siracusa Francesco (Stanguellini 1100) 3.26'03"3; 6. Steed Richard (Lotus 1100) 3.30'55"; 7. Gara-

vaglia Aurelio (Maserati 1500) 3.37'46"3.

Partiti N. 9 - Ritirati 2 - Arrivati 7.

Classe da 1501 a 2000 cmc.:

1. Giardini Francesco (Maserati 2000) 3.12'01", media Km. 94,929; 2. Carini Pietro (Ferrari 2000) 3.21'51".

Partiti N. 3 - Ritirati 1 - Arrivati 2.

Classe oltre 2000 cmc.:

1. Gendebien Olivier (Ferrari 3000) 3.05'18"3/5, media 98,365 (prec. 3.18'19", media Km. 91,913); 2. Bordoni Franco (Maserati 3000) 3.21'10"3/5; 3. Cornacchia Franco (Maserati 3000) 3.41'09".

Partiti N. 3 - Arrivati 3.

Classifica del tratto a cronometro Auronzo-Misurina Km. 23:

1. Gendebien Olivier (Ferrari) in ore

12'39"9/10, media Km. 108,962; 2. Cabianca Giulio (Osca 1500) 12'54"3/10, media Km. 106,935; 3. Giardini Francesco (Maserati 2000) 13'19"9/10, media Km. 103,593; 4. Maglioli Umberto (Osca 1500) 13'21"8/10; 5. Carini Pietro (Ferrari 2000) 13'35"5/10; 6. Luglio Camillo (Ferrari 2000) 13'39"8/10; 7. Bordoni Franco (Maserati 3000) 13'43"8/10; 8. Zampiero Armano (Mercedes 300 SL) 13'54" e 6/10; 9. Villoresi Luigi (Osca 750) in 13'59"2/10; 10. Buticchi Albino (Alfa R. Giulietta) 14'04"2/10; 11. Toselli Miro (Fiat-Zagato 8V) 14'05; 12. Gorza Egidio (Alfa R. Giulietta) 14'08"; 13. Kurt Zeller (Mercedes 300 SL) 14'12"7/10; 14. Lubich Mariano (Alfa R. Giulietta) 14'04"4/10; 15. Moroli Olinto (Osca 1100) 14'21"4/10.

Automobilismo Marchigiano

Quella specie di movimento rivoluzionario verificatosi in seno all'A.C. Macerata e di cui abbiamo dato notizia, è valso a qualcosa ed ora possiamo assicurare che il 29 luglio, Macerata avrà una gara automobilistica. Certamente non dell'importanza di quella organizzata nel 1953 e vinta da Taraschi, ma purtuttavia servirà a risvegliare l'ambiente. Un grazie quindi, a nome di tutti gli sportivi marchigiani, alla Commissione Sportiva.

La gara sarà di regolarità e si svolgerà sul seguente percorso: Piazzale Nazario Sauro di Macerata-Sforzacosta-Tolentino (controllo a timbro)-Belforte sul Chienti-Caccamo-Sfercia (controllo orario)-Camerino (timbro)-Castelraimondo-San Severino Marche (controllo orario)-Ponte Intagliata-Bivio Apiro-Cingoli (controllo orario)-Recanati (timbro)-Porto Recanati-Porto Potenza-Picena-Porto Civitanova (controllo orario)-Piediripa-Macerata (altro controllo orario)-Sforzacosta-Bivio Corneto (controllo e timbro)-Piediripa-Macerata per un totale di Km. 210,150.

Una gara modesta che va segnalata perchè inizia un programma più vasto comprendente anche l'eliminazione per il Volante d'Argento, di cui non si conosce però ancora la data di effettuazione. Comunque si sa che la salita scelta è quella di Piediripa.

Osimo, è una simpatica cittadina, adagiata su di una lunga ed alta collina, che ha il privilegio di godere i benefici dell'aria marina e di uno stupendo e spettacoloso panorama offerto dalla catena appenninica dei Monti Sibillini.

Qui, riposano da quattro anni le spoglie mortali di Gigi Fagioli, l'indimenticabile campione del nostro sport. Gli sportivi osimani lo ricordano con affetto e sarebbero lieti, se, per onorarlo venisse organizzata una importante gara automobilistica in salita.

Osimo ha ancora validi corridori, giovani ed anziani, da Mario Giorgetti,

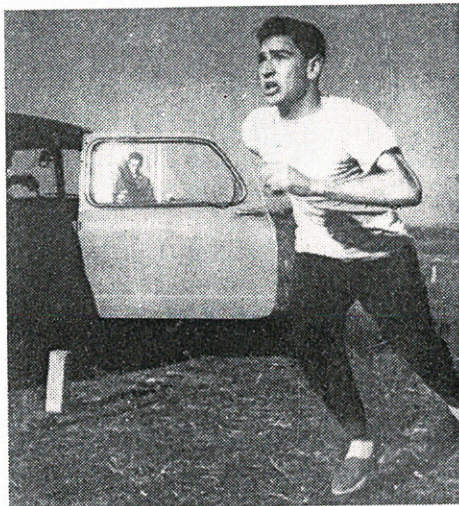
ai fratelli Umberto ed Alessandro Bianchi, Alberto Honorati, Giulio e Pino Leopardi, Diotaiuti, la Signorina Boccanera, ecc. Si poteva, quindi, passare una domenica estiva senza una manifestazione motoristica? E' stata così perlomeno organizzata una gincana diretta dal Rag. Rigoberto Lamonica. Numerosi sono stati i partecipanti e tra essi, con piacere sono stati notati i figli del compianto Fagioli.

La vittoria è andata ad Eraldo Suardi e Carlo Fagioli su Fiat «600». Molti sono stati gli sportivi che hanno assistito a questa manifestazione motoristica e speriamo che presto se ne rifaccia qualche altra.

NELLO BIONDI

La classifica:

1. Suardi Eraldo-Fagioli Carlo su Fiat «600»; 2. Campanelli Lamberto-Giuliodori Pietro su Fiat «500»; 3. Antonelli Vinicio-Suardi Sandro su Fiat «1100»; 4. Giuliodori Paolo-Brugè su Fiat «500»; 5. Moraci Enrico-Saloli Egidio su Fiat «500».



Protagonisti della Gincana di Macerata all'opera: da sinistra il vincitore assoluto Eraldo Suardi lancia il bersaglio - una giovane concorrente osimana - il figlio dell'indimenticabile Luigi Fagioli ad un bersaglio.