

L'Alfa Romeo Giulietta di Franchi-Masetti con punti 9,46 di penalizzazione si è classificata al terzo posto dopo una bella gara improntata soprattutto alla regolarità.

I trevigiani Giuseppe Bernardi e Stelio Patrignani, il primo come pilota il secondo come cronometrista si sono aggiudicati la quarta poltrona in classifica generale. Una lode al primo come pilota ed una al secondo per perizia di cronometrista. E' questa una coppia fra le più affiatate delle gare di regolarità e la troviamo sempre nelle primissime posizioni. Le loro affermazioni sono da ascrivere soprattutto alla loro meticolosità nella preparazione ante-corsa.

La piccola Dyna Panhard di Giamba (diminutivo di Giambertone) e di Filatori si è piazzata al quinto posto assoluto prendendosi il lusso di precedere vetture di ben maggiore potenza e con alla guida uomini di provate capacità. Punti di penalizzazione 9,77. Come si vede nel classico fazzoletto, separati da frazioni di punto, vari equipaggi.

Altre coppie che si sono fatte onore in questa edizione del « Rallye del Lido di Venezia » Repetto-Ferrari, Gianni-Berio, Costa-Roncatto.

Ma troppo lungo sarebbe il dilungarci nel citare tutti gli equipaggi giunti al termine; li accuniamo tutti nello stesso elogio: tutti sono stati bravi e per essi la rivincita li aspetta il prossimo anno.

Premiazione e conclusione

Nelle magnifiche sale del Casinò di Venezia, nel pomeriggio della domenica si è proceduto alla premiazione dei vincitori.

Primo a prendere la parola è stato lo avv. Attilio Dian, presidente dell'A.C. di Venezia, il quale ha rivolto il suo saluto a tutti i partecipanti, saluto di Venezia e del suo Automobil Club. Ha illustrato la vitalità di questa gara ed ha ricordato quanto gli A.A.C.C. fanno per gli automobilisti sportivi, per questa schiera eletta degli automobilisti italiani. Infatti non bisogna dimenticare i sacrifici che i nostri sodalizi fanno per gli sportivi, sacrifici morali e finanziari.

Dopo brevi parole « tecniche » dell'ing. Longo, si è proceduto alla premiazione. E' stata pure premiata la signora Zuppini, la quale ha vinto la medaglia d'oro, intitolata alla indimenticabile Luisa Rezonico, questa « pura » sportiva che sulle strade del Rallye del Lido di Venezia, si era affermata come una delle nostre migliori guide. Il suo ricordo rimarrà imperituro in tutti gli sportivi italiani. Un signorile rinfresco offerto dalla S.A.V.I. A.T. ha coronato la simpatica premiazione.

GIANNI MARIN

CLASSIFICA GENERALE

1. Brazzoli-Bonetti (Fiat 1100 TV) P 8,37;
2. Facchinetti-Busi (Fiat 1100 TV) P 9,32;
3. Franchi-Masetti (Alfa Giulietta) P 9,46;
4. Bernardi-Patrignani (Fiat 1100 TV) P 9,68;
5. Giamba-Filatori (Dyna Panhard) P 9,77;
6. Repetto-Ferrari (Fiat 1100) P 9,99;
7. Gianni-Berio (Fiat 600) P 10,06;
8. Costa-Roncatto (Fiat 1100) P 10,32;
9. Di Prampero-Bach (Fiat 1100) P 10,64;
10. Fambri-Foradori (Alfa Giulietta) P 10,74;

11. Villotti-Cescati (Fiat 1100 TV) P 10,83;
12. Della Beffa-Rasini (Alfa 1900) P 11,07;
13. De Villa-De Villa (Lancia Appia) P 11,15;
14. Rigotti-Fontanari (Fiat 1100 TV) P 11,17;
15. Sami-Carini (Alfa 1900) P 11,30;
16. Fraccari-Ulrich (Fiat 1100 TV) P 11,40;
17. Nicosia-Nicosia (Alfa Giulietta) P 11,52;
18. Cerrone-Cerrone (Fiat 1100 TV) P 11,65;
19. Valerio-Bonini (Alfa 1900 TI) P 11,73;
20. Colantonio-Marinelli (Fiat 1100) 11,93;
21. Lubich-Lunelli (Lancia 2500) P 12,00;
22. Mantori-Colutta (Alfa 1900) P 12,08;
23. Cocconcelli-Cavaliere (Alfa R. T. I.) P 12,126;
24. Cosulich-Cosulich (Fiat 1100 TV) P 12,127;
25. Scagliarini-Dejana (Alfa 1900) P 12,50;
26. Paesetti-Arrigoni (Alfa 1900) P 12,64;
27. Berio-Gianni (Alfa Giulietta) P 12,69;
28. Morgantini-Bonomi (Fiat 1100) P 12,71;
29. Quattrocchi-Barabino (Lancia Appia) P 12,77;
30. Polacco-Stochino (Fiat 1100/103) P 13, 30. Seguono altri 71 classificati.

CLASSIFICA REGOLARITA'

Categoria A - Turismo Normale Classe 1.a fino a 750 cmc.

1. Giamba-Filatori (Dyna Panhard) p. 9,77;
2. Gianni-Berio (Fiat 600) p. 10,06;
3. Basso-Calzavara (Fiat 600) p. 14,78;
4. Orefice-Cantele G. (Fiat 600) p. 16,62;
5. Cordini-Cercato (Fiat 600) p. 17,70;
6. Cusini-Cusini (Fiat 600) p. 53,81;
7. Geraci-Montanelli (Fiat 600) p. 202,30;
8. Bellini-Crivellari (Fiat 600) p. 385,01;
9. Dazzi-Dazzi (Fiat 500/C) p. 1604,80.

Classe 2.a da 750 a 1600 cmc.

1. Brazzoli-Bonetti (Fiat 1100 TV) p. 8,37;
2. Facchinetti-Busi (Fiat 1100 TV) p. 9,32;
3. Bernardi-Patrignani (Fiat 1100 TV) p. 9,68;
4. Repetto-Ferrari (Fiat 1100/103) p. 9,99;
5. Costa-Roncatto (Fiat 1100/103) p. 10,64;
7. Villotti-Cescati (Fiat 1100 TV) p. 10,83;
8. De Villa-De Villa (Lancia Appia) p. 11,15;
9. Rigotti-Fontanari (Fiat 1100 TV) p. 11,17;
10. Fraccari-Ulrich (Fiat 1100 TV) p. 11,40;
11. Cerrone-Cerrone (Fiat 1100 TV) p. 11,65;
12. Colantonio-Marinelli (Fiat 1100 TV) p. 11,93;
13. Cosulich-Cosulich (Fiat 1100 TV) p. 12,12;
14. Morgantini-Bonomi (Fiat 1100 TV) p. 12,71;
15. Quattrocchi-Barabino (Lancia Appia) p. 12,77;
16. Polacco-Stochino (Fiat 1100/103) p. 13,50;
17. Mezzabotta-Mezzabotta (Fiat 1100 TV) p. 13,33;
18. Muller-Muller (Fiat 1100 TV) punti 13,56;
19. Nosari-Fustos (Fiat 1100/103) p. 13,80;
20. Vitali-Lazzari (Fiat 1100 TV) p. 14,34;
21. Milesi-Roverselli (Fiat 1100 TV) p. 14,56;
22. Giroldi-Giroldi (Fiat 1010/103) p. 14,69;
23. Casali-Azzali (Fiat 1100/103) p. 15,86;
24. Zuppini-Fontana (Fiat 1100/103) p. 16,75;
25. Meneghelli-Meneghelli (Fiat 1100 TV) p. 18,05;
26. Franco-Franco (Fiat 1100 TV) p. 20,55;
27. Fabiano-Fabiano (Fiat 1100/103) p. 22,07;
28. Grisafi-Stochino (Fiat 1100 TV) p. 25,20;
29. Catelani-Binda (Fiat 1100 TV) p. 26,91;
30. Dallamano-Dallamano (Fiat 1100/103) p. 27,88;
31. Chizzolini-Forlato (Fiat 1100/103) p. 31,75;
32. Lipizer-Sioni (Lancia Appia) p. 33,733;
33. Polese-Bragadin (Fiat 1100 TV) p. 38,59;
34. Trapanese-Trapanese (Fiat 1100-103) p. 42,63;
35. Molo-Molo (D.K.W.), p. 165,37;
36. Riglietta-Riglietta (Fiat 1100/103) p. 200,09;
37. Lombardi-Cimati (Fiat 1100 TV) p. 220,29.

Classe 3 - oltre 1600 cmc.

1. Della Beffa-Rasini (Alfa Romeo 1900) p. 11,07;
2. Valerio-Bonini (Alfa Romeo 1900 TI) p. 11,73;
3. Mantori-Colutta (Alfa Romeo) p. 12,08;
4. Cocconcelli-Cavaliere (Alfa Romeo 1900) p. 12,12;
5. Paesetti-Arrigoni (Alfa Romeo 1900) p. 12,64;
6. Duse-Zancaner (Lancia Aurelia B. 22) p. 13,57;
7. Sovico-Sovico (Alfa Romeo 1900) p. 15,23;
8. Imbert-Imbert (Alfa Romeo 1900) p. 16,14;
9. Graziano-Del Vedovo (Alfa Romeo 1900) p. 18,65;
10. Salvetta-Salvetta (Alfa Romeo 1900) p. 36,75;
11. Iviani-Porfiri (Alfa Romeo 1900) p. 72,54;
12. Sutti-Robbi (Alfa Romeo 1900) p. 74,40;
13. Toffolo-Grisogono (Alfa Romeo 1900) p. 81,49;
14. Ingoglia-Ingoglia (Alfa Romeo 1900) p. 86,91;
15. Cascetta-Cantarelli (Alfa Romeo 1900 S) p. 137,79;
16. Bondani-Bondani (L. Aurelia B. 12) p. 139,69.

Classe B - Gran Turismo e Turismo Speciale

Classe 4 - fino a 750 cmc.

1. Sainati-Menuzzi (Fiat 600) p. 15,96;
2. Costantini-Colonna (Fiat 600) p. 17,60;
3. Stochino-Baldi (Fiat 500/C) p. 89,94;
4. Mareda-Rocchi (Fiat 500/C) p. 396,17.

Categoria B - Gran Turismo e Turismo speciale

Classe 5.a - da oltre 750 fino a 1600 cmc.

1. Franchi-Masetti (Alfa Romeo 1300 S) p. 9,46;
2. Fambri-Foradori (Alfa Romeo 1300 S) p. 10,74;
3. Nicosia-Nicosia (Alfa Romeo 1300 S) p. 11,52;
4. Beric De Nicolai-Gianni (Alfa Romeo 1300 S) p. 12,59;
5. Sertorio-Zuccali (Alfa Romeo 1300 S) p. 13,85;
6. Giusti-Richetti (Fiat 1100/103) p. 14,16;
7. Franceschetti-Carrer (Alfa Romeo 1300 S) 14,18;
8. Compostella-Negretti (Fiat 1100) p. 14,30;
9. Bazzoni-Tinarelli (Fiat 1100/103) p. 15,24;
10. Rocco-Rocco (Fiat 1100/103) p. 17,33;
11. Mazzotti-Montasi (Fiat 1100 TV) p. 25,41;
12. Guidotti-Guidotti (Fiat 1100 TV) p. 44,59;
13. Gregotti-Gregotti (Fiat 1100 TV) p. 78,09;
14. Paon-Radice (Alfa Romeo 1300 S) p. 251,41;
15. D'Errico-Griffini (Fiat 1100 TV) p. 1330,63.

Classe 6.a oltre 1600 cmc.

1. Sami-Carini (Alfa Romeo 1900 SS) p. 11,30;
2. Lubich-Lunelli (Aurelia 2500) p. 12,00;
3. Scagliarini-Dejana (Alfa Romeo 1900 SS) p. 12,50;
4. Galuzzi-Brambilla (Alfa Romeo 1900) p. 14,35;
5. Tonini-Zantonelli (Aurelia 2500) p. 14,65;
6. Fusar Poli-Giambertone (Aurelia 2500) p. 14,90;
7. Avogadro-Cantele (Porsche) p. 16,35;
8. Colombo-Medeghini (Fiat 8/V) p. 16,80;
9. Leto di Priolo-Leto Priolo (Fiat 8/V Zagato) p. 19,20;
10. Finzi-Giacomelli (Lancia 2500) p. 20,80;
11. Barozzi-Prato (Lancia 2000) p. 24,25;
12. Bonzoni-Besson (Jaguar) p. 36,50;
13. Pistoia-Pistoia (Alfa Romeo 1900 TI) p. 43;
14. Leto di Priolo-Besana (Fiat 8/V Zagato) p. 50,25;
15. Canobbio-Canobbio (Alfa Romeo 1900) p. 61,20;
16. Appignani-Verdini (Alfa Romeo 1900) 64,25;
17. Costa-Luino (Fiat 8/V) p.66,10;
18. Zagato-Zambrini (Fiat 8/V Zagato) p. 104,40;
19. Landi-Niccoli (Lancia 2500) p. 129,30;
20. Dalle Molle-Mazzucato (Alfa Romeo 1900 S) p. 555,30.

Sul severo tracciato della Parma - Berceto s'impone Daetwyler ma resistono i records

Da entusiasmante l'epilogo della corsa si tramutò in tragedia, e tanto fu fulmineo e drammatico il colpo di scena che sull'istante non ci fu possibile credere alla tremenda volubilità cui a volte l'elettrizzante atmosfera di una competizione soggiace.

Attendavamo ancora gli arrivi della sport oltre 2000 cc. da cui sarebbe scaturito il vincitore assoluto della XV Parma-Poggio di Berceto, e in tutti era l'euforica speranza che il vecchio

ceto ricche di esuberante agonismo poichè siamo convinti che l'indimenticabile Mario, da quel meraviglioso combattente che è sempre stato, non avrebbe deluso l'aspettativa e sarebbe stato fra i maggiori protagonisti, se non il primo fra tutti.

La corsa in sé stessa è stata degna delle passate tradizioni e ne ha ripetuto l'affermazione. Nata nel lontano 1913 la Parma-Poggio di Berceto iniziava ben presto la sua grande ascesa

resa ancor più significativa dalle magnifiche imprese dei Ceirano, dei Minnoia, dei Campari, degli Ascari, dei Brilli Peri, dei Brivio, dei Calamai, dei Villoresi e dei Bracco. Nel 1937 Mario Tadini, definito allora il « re della montagna », stabiliva l'eccezionale record della dura salita, al volante di una Alfa Romeo 12 cilindri, alla media di Km. orari 117,400. Il superamento del formidabile limite fu da quel giorno un richiamo di indubbia importanza, quasi il motivo del perpetuarsi dei continui successi della corsa parmense, che non ha mai mancato, tra l'altro, di annoverare nelle sue schiere autentici campioni.

Il percorso, uno dei più belli e suggestivi che si possano trovare per una competizione in salita, si sviluppa sulla nazionale Parma-Spezia per un totale di Km. 50,500. La sua eccezionale varietà, a cui deve la celebrità raggiunta, offre lo spunto per rilievi tecnici e spettacolari assolutamente pregevoli.

Da Parma a Fornovo, nel primo tratto completamente pianeggiante con lunghi rettilinei, sono possibili altissime velocità tant'è vero che durante l'esibizione ante corsa l'asso motociclista Umberto Masetti, in sella alla M.V. 4 cilindri, raggiungeva la velocità oraria di Km. 174,070. Il secondo tratto presenta invece una serie di tornanti che attraverso le famose « Scale Piantonia » portano al monte Prinzerà e quindi con un susseguirsi di falsopiani, salite e discese sino a Poggio di Berceto ad 800 metri sul livello del mare. Nel complesso quindi una gara dalla magnifica completezza di percorso, dove la sensibilità di guida e l'audacia sono



Lo svizzero Daetwyler, specialista delle gare in salita, non è venuto meno alla sua fama nella XV Parma-Poggio di Berceto, da lui dominata con lo stile e l'audacia di un grande campione. Ecolò pilotare la potente Ferrari « 3 litri » sui tornanti delle famose « scale ».

meraviglioso record di Tadini sarebbe crollato. D'improvviso giunse la notizia che la Ferrari 3000 di Mario Dalla Fava non era transitata da Fornovo al termine del tratto veloce cronometrato. Sapendo quali medie si potevano raggiungere in questa prima parte della corsa, la macabra realtà dei fatti ci apparve senza scampo di facili illusioni. Una piccola casa, in località Ponte Scodogno, fu infatti l'insormontabile ostacolo contro il quale doveva schiantarsi l'esistenza del forte pilota della Scuderia Sant'Ambroeus. E così per una di quelle ineluttabili mosse del fatto, il sangue di un giovane valoroso campione velava di sgomento una pagina forse fra le più belle della classica corsa in salita.

Il segreto del successo

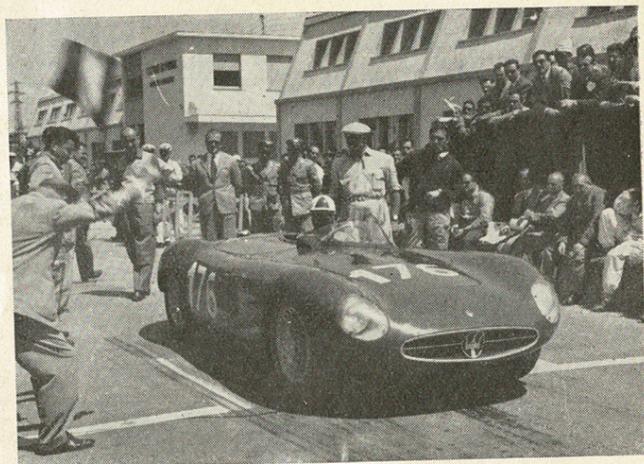
Abbiamo voluto esordire ricordando il tristissimo episodio e anteporlo alle fasi della XV Parma-Poggio di Ber-



Uno scorcio vivace e variopinto di folla nel classico passaggio della corsa parmense.



La Moretti bialbero di Branca, che non avrà difficoltà ad aggiudicarsi la vittoria nella 750 Sport.



La partenza della Maserati 2000 che Bellucci porterà ad un ambizioso secondo posto assoluto.

doti indispensabili al pari della potenza del mezzo meccanico.

L'organizzazione capeggiata dal Comendator Mediolani e dall'avv. Lusignani e alla quale va dato merito per la splendida riuscita della manifestazione, si è adoperata in modo encomiabile per una completa revisione della strada ed ha proceduto in alcuni punti ad allargamenti, ritocco di curve e del fondo asfaltato, nonché ad una perfetta sistemazione delle segnalazioni.

Ancora lontani dal record assoluto

Prima di accingerci a considerare le prestazioni fornite dalle macchine e dai piloti dobbiamo aprire una breve parentesi a proposito di quest'ultimi per un fatto che ci ha espressamente stupiti. Ci riferiamo alla estrema leggerezza e scarsissima preparazione con la quale non pochi concorrenti hanno affrontato l'impegnativo circuito. Si obietterà che in una corsa dove è possibile il raggiungimento di medie elevate le difficoltà non sono tali da incutere timore; tuttavia non si vorrà negare che il caratteristico « misto » della Parma-Poggio di Berceto sia ricco di trabocchetti piuttosto caparbi da superare.

La burrascosa vigilia, che ha avuto per protagonisti il vento e la pioggia, ha poi fatto desistere i più anche da un semplice sopralluogo sul percorso.

I risultati, seppur formidabili sotto alcuni aspetti, hanno però sentito della imperfetta impostazione dei piloti e lo stesso vincitore assoluto Daetwyler ci faceva notare, dopo la magnifica galoppata, come fosse estremamente necessario « conoscere » la salita per potere demolire il record di Tadini. In fatto di « cavalli » la « 3 litri » Ferrari non è da considerarsi inferiore alla 12 cilindri Alfa, e anzi avendo dalla sua una maggiore maneggevolezza derivatagli da un più equilibrato rapporto peso-potenza, giunge logica la considerazione del superiore senso di serietà, di passione e naturalmente di spirito di sacrificio ben altrimenti presente nei piloti della vecchia scuola.

Purtroppo non sono queste sottigliez-

ze che danno il volto alla corsa e la folla, che la splendida giornata ha radunato nei punti più spettacolari del percorso, ha avuto applausi per tutti accompagnando d'ansia e d'entusiasmo le macchine nel vorticoso susseguirsi.

Il primo ad iniziare gli arrivi è Cappuccio, sulla *Dyna Panhard*, che corre nella classe fino a 750 cc. della Turismo speciale. Il suo tempo di 33'27", ad una media oraria di oltre 90 chilometri, risulterà il secondo, ma il valore della sua prestazione va oltre lo ottimo piazzamento se pensiamo che nel tratto sinuoso della salita ha saputo guadagnare ben 38" sul rivale Bonnet, vincitore di classe.

Il francese che disponeva pure di una *Dyna Panhard*, ma preparata appositamente dalla Casa, ha invece sfruttato le maggiori doti velocistiche della sua macchina nella parte piana della corsa, dove ha raggiunto la media di Km.h 122,393, e si è autoritariamente imposto col magnifico tempo di 33'12"1. Dopo le due « *Dyna* » troviamo la *Renault* di Bonisoli con un tempo nettamente inferiore e a stroncare l'egemonia delle macchine straniere l'elegantissima *Fiat* 600, carrozzata e preparata da Zagato, che Ovidio Capelli ha portato ad una lusinghiera affermazione. Degli altri arrivati in questa classe da sottolineare la prova della sempre più appassionata Luisa Pozzoli che con la *Dyna Panhard* ha realizzato la notevole media di Km.h 82,493.

La classe successiva da 750 a 1300 cc. della Turismo speciale, ha visto la incontrastata vittoria della *Giulietta* di Buticchi, un giovane che va confermando di gara in gara le sue qualità estremamente positive. Lungo il tratto cronometrato la sua media è risultata di Km.h 146,473 ed all'arrivo era ancora di Km.h 101,349, vale a dire superiore a quella dello stesso Bracco, che con la *Ferrari* 2000, fece meglio di tutti nell'edizione del 1950.

Dietro di lui sono terminati nell'ordine Manfredini (*Fiat Zagato*), Scaletta (*Giulietta*), Mordacci (*Porsche*) e Bertani (*Giulietta*); che pure hanno palesato un comportamento spigliato. In sesta posizione troviamo la prima

delle *Fiat* 1103 TV che il promettentissimo Corazza ha pilotato con estrema audacia e che, nonostante un difetto di lubrificazione lamentato a metà percorso, è giunto a Berceto ad una media di Km.h. 95,483.

Nettissima la superiorità dimostrata dalla *Fiat* 8-V Zagato di Dore Leto di Priolo nella classe oltre 1300 cc. Il pilota milanese dopo aver giganteggiato in pianura ad una media di Km.h 155,053 è stato anche di gran lunga il migliore sui tornanti delle famose « Scale ». Il suo tempo totale di 28'26"3 a 106,572 di media è indice probante di una magnifica prestazione. La seconda piazza è stata contesa da Corini (*Alfa* 1900 TI) e da Morelli (*Lancia* 2500). Ha avuto la meglio il primo per un solo quinto di secondo.

A causa delle numerosissime defezioni nella Sport fino a 750 cc. si avevano soltanto due concorrenti al traguardo. Si imponeva il torinese Branca Aquilino, sulla *Moretti* bialbero, col tempo di 31'50"4 davanti alla *Stanguellini* 750 di Frascchetti Andrea.

Più combattuta la Sport da 750 a 1500 cc. dove si registrava il trionfo della *Ermini* 1100 di Bindi. Contrariamente alle previsioni che volevano favorita la *Porsche* 1500 del pilota della Scuderia Ambrosiana, Messedaglia, la *Ermini* giocava le sue carte nella parte più dura del percorso e con straordinaria efficacia. I 9"1 di ritardo nei confronti della *Porsche* al Boschetto si tramutavano in 33"1 di vantaggio sotto lo striscione del traguardo. Notevole pure la prestazione della *Stanguellini* 1100 di Siracusa classificatasi terza ad una media superiore ai 104 Km.h. e della *Fiat* di Scaglia che sulle strade di casa ha trovato l'estro delle giornate più belle. A lui spetta infatti il miglior tempo assoluto della sua classe nel tratto Boschetto-Berceto.

Nella 2000 Sport Taramazzo, che col *Ferrari Mondial* avrebbe potuto contrastare il passo alle agguerritissime *Maserati* 2000, non prendeva la partenza. Bellucci aveva così via libera, e destreggiandosi con perizia com'è ormai nel suo repertorio anche nelle corse in salita, si imponeva col meraviglioso tempo di 26'45"1 alla media

di Km.h. 113,256. Nella scia del napoletano si assisteva alla interessante lotta del terzetto composto da Sterzi, Buffa e Pagliarini, tutti su *Maserati* 2000, che terminavano nel breve spazio di nemmeno 3".

Il miglior tempo assoluto veniva naturalmente dalla Sport oltre 2000 cc. e precisamente dalla *Ferrari* 3000 dello svizzero Daetwyler, specialista appunto di questo genere di competizioni. Il forte pilota, che ha sfoggiato una indiscussa classe ricamando con rara maestria i tornanti che portano al monte Prinzer, ha infatti segnato uno stupendo 26'34"1 equivalente alla media di Km.h. 114,038. (Daetwyler inoltre risultava il più veloce anche nel tratto fino al Boschetto alla media di Km.h. 172,781). Brillante pure la prestazione di Badaracco Ivo, che pur disponendo di una *Jaguar* piuttosto vecchiotta e nonostante un rallentamento forzato nel luogo della mortale impennata di Dalla Favera, riusciva a totalizzare un buonissimo 27'35"4 e a precedere il sempre temibile Franco Cornacchia, sulla *Ferrari* 3000.

GIANCARLO MIGLIAVACCA
(Foto Montacchini-Amati)

La classifica generale

1. Daetwyler Willy (*Ferrari* 3000) 26'34" e 1/5, media Km.h. 114,038; 2. Bellucci Luigi (*Maserati* 2000) 26'45"1/5; 3. Sterzi Enrico (*Maserati* 2000) 27'26"2/5; 4. Buffa Attilio (*Maserati* 2000) 27'28"1/5; 5. Pagliarini P. (*Maserati* 2000) 27'29"; 6. Badaracco I. (*Jaguar* 5500) 27'35"4/5; 7. Cornac-

chia F. (*Ferrari* 3000) 28'08"1/5; 8. Kamamrury (*Ferrari* 3000) 28'22"1/5; 9. Bindi L. (*Fiat Ermini*) 28'25"1/5; 10. Leto di Priolo (*Fiat* 8V Zag.) 28'26"3/5.

LE CLASSIFICHE PARZIALI

Categoria Turismo speciale - Classe fino a 750 cmc. 1. Bonnet Lucien (*Dyna Panhard*) in 33'12"1/5, media kmh. 91,255; 2. Cappuccio Emanuele (*Dyna Panhard*) 33'27"; 3. Bonisoli A. Arnaldo (*Renault*) 34'41"3/5; 4. Capelli Ovidio (*Fiat* 600) 34'46"4/5; 5. Martoglio Paolo (*Dyna Panhard*) 35'03"4; 6. Carando Mario (*Renault*) 35'04"; 7. Pozzoli Luisa (*Dyna Panhard*) 36'43"4/5; 8. Brachetti Amerigo (*Fiat* 600) 37'00"; 9. Gahwiler Hans (*Dyna Panhard*) 37'08"3/5; 10. Omati Mario (*Fiat* 500 C) 37'40"; 11. Manodori Pietro (*Fiat* 500 C) 37'44"; 12. Bellemo Alberto (*Fiat* 500 C) 38'12"3/5; 13. Ognà Domenico (*Fiat* 600) 39'54"1/5.

Iscritti: n. 15 - Partiti: n. 15 - Arrivati: n. 13.

Categoria Turismo speciale - Classe da 750 cmc. a 1300 cmc. 1. Buticchi Albino (*Alfa Giulietta*) in 29'53"4/5 media kmh. 101,349; 2. Manfredini Corrado (*Fiat Zagato*) 30'13"2/5; 3. Scaletta Ignazio (*Alfa G.*) 30'51"; 4. Mordacci Mario (*Porsche S.*) 31'15"3/5; 5. Bertani Franco (*Alfa G.*) 31'17"; 6. Corazza Giovanni (*Fiat* 1100 TV) 31'44"; 7. Guidetti Carlo (*Alfa G.*) 32'27" e 4/5; 8. Ghitti Pier Giacomo *Alfa G.* 32'36"2/5; 9. Balestra Luigi *Fiat* 1100 TV 32'37"; 10. Veroni Ugo *Fiat* 1100 TV 33'19"1/5; 11. Restelli Carlo *Fiat* 1100 TV 33'28"1/5 12. Fornaciari Renzo *D.K.W.*

33'46"4/5; 13. Bassetti Bruno *Fiat* 1100 TV 34'09"2/5; 14. Melotti Umberto *Fiat* 1100 TV 34'25"4/5; 15. Natella Ferdinando *Fiat Bertone* 34'48"1/5; 16. Mazzoni Arrigo, 35'02"3/5; 17. Marzani Innocenzo *Fiat* 1100 TV 35'03"2/5 18. Dino Bruno *Dyna Panhard* 35'53"4/5.

Fuori tempo massimo: Rusconi (*Fiat* 1100 TV) 37'18"1/5.

Iscritti: n. 28 - Partiti: n. 24 - Arrivati: n. 19.

Categoria Turismo speciale - Classe oltre 1300 cmc.

1. Leto di Priolo D. (*Fiat* 8 V Zagato) 28'26"3/5, media Km.h. 106,527; 2. Corini Claudio (*Alfa* 1900 TI) 29'13"2/5; 3. Morelli Armando (*Lancia* 2500 S) 29'13"3/5; 4. Canoparo Franco (*Fiat* 8 V) 29'34"; 5. Bianchedi Pompeo (*Fiat* 8 V) 29'59"1/5; 6. Maionchi Bruno (*Lancia* A. 2500) 30'04" e 4/5; 7. Sgorbati Riccardo (*Alfa R. TI*) 30'11"1/5; 8. Pellegrini Aurelio (*Fiat* 8 V) 30'21"2/5; 9. Ghioldi Franco (*Alfa R. Zagato*) 31'24"4/5.

Iscritti N. 19 - Partiti N. 11 - Arrivati N. 9.

Categoria Sport - Classe fino a 750 cmc.

1. Branca Aquilino Moretti bial. 31'50" e 4/5, media km.h. 95,143; 2. Frascchetti Andrea *Stanguellini* 750, 32'23"1/5.

Iscritti: n. 10 - Partiti: n. 4 - Arrivati: n. 2.

Categoria Sport - Classe da 750 a 1500 cmc.

1. Bindi Libero (*Fiat Ermini*) 28'25"1/5;



Vincitori di classe al passaggio dalle « Scale di Piantonia ». Dall'alto, da sinistra a destra: la *Dyna Panhard* del francese Bonnet prima nella 750 Turismo speciale. - La *Giulietta* di Buticchi impostasi nella 1300 Turismo speciale. - La 8V Zagato di Leto di Priolo Dore che non ha avuto rivali nella oltre 1300 della Turismo speciale. - La elegante *Ermini* 1100 di Bindi dimostratasi di gran lunga la migliore nella 1500 Sport.

media Km.h. 106,615; 2. Messedaglia Luigi (Porsche) 28'58"2/5; 3. Siracusa Francesco (Stanguellini) 29'07"4/5; 4. Saglia Aldo (Fiat) 29'14"3/5; 5. Placido Pasquale (Stanguellini) 29'15"2/5; 6. Lietti Mario (Stanguellini) 30'25"3/5; 7. «Madero» (Osca 1100) 30'58"2/5; 8. Cantelli Arrigo (Siata) 33'30"2/5.

Iscritti: N. 15 - Partiti: N. 11 - Arrivati: N. 8.

Categoria Sport - Classe da oltre 1500 fino a 2000 cmc.

1. Bellucci Luigi (Maserati 2000) 26'45" e 1/5; media Km.h. 113,256; 2. Sterzi Enrico (Maserati 2000) 27'26"2/5; 3. Buffa Attilio (Maserati 2000) 27'28"1/5; 4. Paggiarini Pietro (Maserati 2000) 27'29"; 5. Cornacchia Gilberto (Ferrari 2000) 29'06"; 6. Cigarini Renzo (Fiat 8 V S 2000) 29'06" e 2/5; 7. Pineschi Paolo (Maserati 2000) 29'13"2/5; 8. Fiorani Antonino (Maserati 2000) 30'6"4/5.

Iscritti: N. 11 - Partiti: N. 9 - Arrivati: N. 8.

Categoria Sport - Classe oltre 2000 cmc.

1. Daetwyler Willy (Ferrari 3000) 26'34" e 1/5; media Km.h. 114,038; 2. Badaracco Ivo (Jaguar 3500) 27'35" 4/5; 3. Cornacchia Franco (Ferrari 3000) 28'08" 1/5; 4. «Kammamury» (Ferrari 3000) 28'22" 4/5; 5. Piotti Luigi (Ferrari 5000) 28'31" 2/5; 6. Daniele Pietro (C.D.M.P.) 31'36" 1/5. Fuori tempo massimo Juhn Giorgio (Austin Healey) 33'32".

Iscritti: N. 10 - Partiti: N. 8 - Arrivati: N. 7.

I tempi sul tratto cronometrato Parma-Boschetto di Km. 22,500.

1. Daetwyler (Ferrari) 7'48"4/5 172.781; 2. Bellucci (Maserati) 7'53"4/5 170.958; 3. Cornacchia (Ferrari) 8'06"4/5 166.392; 4. Sterzi (Maserati) 8'09"4/5 165.375; 5. Paggiarini (Maserati) 8'10"1/5 165.240; 6. Bufa (Maserati) 8'11"2/5 164.855; 7. Badaracco

co (Jaguar) 8'16"3/5 163.100; 8. «Kammamury» (Ferrari) 8'18"2/5 162.520; 9. Piotti (Ferrari) 8'21" 4/5 161.418; 10. Cornacchia (Ferrari) 8'32"1/5 158.142; 11. Pineschi (Maserati) 8'35"1/5 157.220; 12. Messedaglia (Porsche) 8'41"1/5 155.410; 13. Leto di Priolo (Fiat 8 V Z.) 8'42"2/5 155.053; 14. Bindi (Ermioni) 8'52"2/5 152.141; 15. Fiorani (Maserati) 8'57"2/5 150.725; 16. Bianchedi (Fiat 8 V) 9'02" 149.446; 17. Cigarini (Fiat 8 V) 9'03"3/5 149.006; 18. Corini (Alfa Romeo 1900 S.) 9'04"2/5 148.787; 19. Placido (Stanguellini bial.) 9'05"4/5 148 e 405; 20. Pellegrini (Fiat 8 V) 9'09"3/5 147.379; 21. Morelli (Lancia A. 2500) 9'09" e 4/5 147,526; 22. Siracusa (Stanguellini bial.) 9'12"1/5 146.685; 23. Canoparo (Fiat 8 V) 9'12"3/5 146.579; 24. Buticchi Alfa G. 9'13" 146.473; 25. Maionchi Lancia A. 2500 9'15"4/5 145.735; 26. Richetti Fiat 8 V 9'28" 142.605; 27. Manfredini Fiat 1100 Z. 9'30" 142.105; 28. Sgorbati Alfa R. 1900 TI

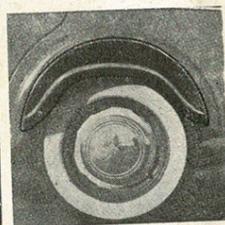
9'30"2/5 142.005; 29. Balestra Abarth 9'33"2/5 141.262; 30. «Madero» Osca 9'54"2/5 141.016; 31. Lietti Stanguellini 9'35"1/5 140.820; 32. Scaletta Alfa G. 9'41" 3/5 139.270; 33. Mordacci Porsche 9'44"1/5 138 e 651; 34. Saglia Fiat 9'44"2/5 138.603; 35. Bertani Alfa G. 9'53" 136.373; 36. Ghioldi Alfa R. 2000 Z. 10'04"3/5 133.972; 37. Corazza Fiat 1100 TV 10'05"3/5 133.751; 38. Filippa Fiat 1100 Z. 10'05"4/5 153.707; 39. Branca Moretti Bialb. 10'10" 132.786; 40. Guidetti Alfa G. 10'12" 132.309; 41. Fraschetti Stanguellini 10'28"2/5 128.898; 42. Ghitti Alfa G. 10'29"2/5 128.693; 43. Cantelli Siata 10'39"2/5 126.681; 44. Restelli Fiat 1100 10'41"2/5 126.286; 45. Balestra Fiat 1100 10'42"3/5 126.050; 46. Daniele C.D.M. P. 10'50" 124.615; 47. Juhn Austin 10'53" 124.042; 48. Veroni (Fiat 1100) 10'55"2/5 123.588; 49. Castagna (Fiat 1100 TV) 10'56"1/5 123.415; 50. Natella (Fiat 1100 Bert.) 10'58"4/5 122.950; 51. Bonnet (Dyna Panhard) 11'01"4/5 122.393; 52. Bassetti (Fiat 1100) 11'11"2/5 120.643; 53. Fornaciari (D.K.W.) 11'13"2/5 120.465; 54. Mazzoni (Porsche) 11'17" 119.645; 55. Martoglio (Dyna Panhard 11'18"2/5 119.368; 56. Lanzini (Fiat 1100 TV) 11'23"1/5 118 e 550 57. Capelli (Fiat Zagato) 11'25"3/5 118.147; 58. Mazzani (Fiat Zagato) 11'32"2/5 116.984; 59. Melotti (Fiat 1100 TV) 11'35"4/5 116.748; 60. Bonisoli (Renault) 11'44"4/5 114.926; 61. Carando (Renault) 11'50" 114.079; 62. Dindo (Dyna Panhard) 11'51" 113.924; 63. Rusconi (Fiat 1100 TV) 51" 113.924; 64. Capuccio (Dyna Panhard) 11'54"4/5 113.183; 65. Pozzoli (Dyna Panhard) 12'13"2/5 110.444; 66. Omati (Fiat 500 C) 12'25"1/5 108.988; 67. Ferrini (Alfa R. 2000 SS) 12'36" 107.142; 68. Baistrocchi (Fiat 500/C) 12'42"1/5 106.271; 69. Gahwiler (Dyna Panhard) 12'43" 106.159; 70. Bracetti (Fiat 600) 12'50"1/5 105.167; 71. Manodori (Fiat 500 C) 12'50"3/5 105.112; 72. Bellemo (Fiat 500/C) 12'54"4/5 104.555; 73. Ognà (Fiat 600) 13'24" 100.746; 74. Ferrari (Fiat 600) 13'25"3/5 100.546.

NOVITA'

"SPLASH-GUARD"

Ripara spruzzi (brevettato) ruote posteriori

PER 1100-103 - TV - FAMILIARE



Mantengono la vettura pulita

Si applicano in 5 minuti non si fora

L. 4000 - pronti da verniciare

L. 5000 - in tinta (sconti ai rivenditori)

R. RUVIOLI

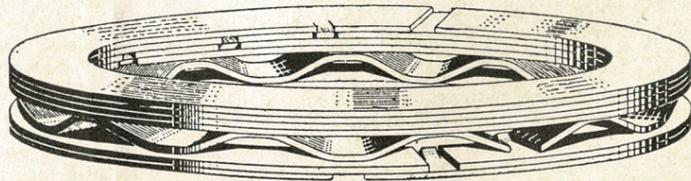
Via Camperio, 9 - MILANO - Tel. 870959

TUTTI GLI ACCESSORI AUTO



Segmenti "autoadattabili" per cilindri usurati

arrestano il consumo dell'olio
aumentano la compressione
il risultato è garantito



Concessionaria di vendita: **MEA** Via Agudio, 4 angolo C.so Sempione, 44 - Tel: 92.720 - 91.570 - MILANO

OMNIA AUTO - Via Alessandria 159/c - Roma

GENERAL AUTO - Via Carducci 46 - Napoli

S.T.A. - Via Silvani, 20 - Bologna

SCA - Corso Sommeiller 17 - Torino

SCA - Via Brigate Partigiane 110 Genova

Mario Dalla Favera

Lo avevamo lasciato tra le verdi colline del Mugello, al di là di quello che sarebbe poi divenuto l'ultimo traguardo della sua vita terrena, e lo attendevamo otto giorni dopo oltre lo striscione della Parma-Poggio di Berreto issato ad un tir di schioppo da quel Passo della Cisa dal cui valico par già di sentire il respiro del grande mare, par già di intravedere la laboriosa Spezia che tra i suoi attivi cittadini annoverava anche Mario Dalla Favera, lì trapiantato ed intento al suo lavoro di Commissionario di zona e della Alfa Romeo e della Lambretta.

Lo attendevamo tra il garrire delle bandiere mosse dalla brezza montanina, tra le cento e cento altre persone che lo stimavano e che come noi seguivano attraverso le informazioni diffuse dagli altoparlanti il veloce salire della lunga teoria di vetture dalla ridente Parma adagiata nella opima pianura Padana e, dopo la sfrecciata di Fornovo, su per le celebri scale di Piantonia fino a Monte Cassio e giungere infine, dopo la velocissima depressione, al Poggio di Berreto pavesato a festa in onore degli attori della più lunga prova in salita italiana.

Ma la eco del Suo rapido passare attraverso i vari punti di controllo non ci raggiunse lassù. Ci sfiorò invece la sua anima che sostò tra noi tutti, attoniti per la ferale notizia che ci aveva agghiacciati, e con noi rimase ad assistere allo arrivo di qualcuno di quei suoi avversari che pur tanto prima di lui si erano lanciati, incitati dalla folla, lungo i rettilinei di Fornovo.

Liberato dal peso di ogni cosa terrena, Mario Dalla Favera, li aveva raggiunti e superati ed ora sostava con noi, assiepati sulla linea del traguardo montano, per assistere al compimento delle loro gesta.

Tra noi muti e rattristati Lui solo sorrideva di quel sorriso buono quasi infantile, poiché lui solo aveva superato oramai l'ultimo traguardo umano e poteva guardare lo stesso nostro spettacolo con altri occhi, con altro animo, e lui solo tra noi poteva giudicare la portata della gesta che i Suoi avversari di pocanzi stavano portando a termine.

A Lui, muti e rattristati, ci rivolgemmo per chiedere, nell'umano impeto di rivolta che istintivamente nasce in noi dinnanzi ad ogni nuova vittima di questo nostro oramai troppo insaziabile Sport, se questa ebbrezza di velocità vale tanto immane sacrificio, ma non ottenemmo risposta.

Ci lasciò al nostro interrogativo, Mario Dalla Favera, e col suo buon sorriso lo vedemmo staccarsi da noi, dal montano Poggio di Berreto e di lì dipartirsene da questa nostra Terra per raggiungere, nel regno dei cieli, i colleghi che innumeri lo avevano preceduto in tempi remoti come recentissimi, nonché la folla delle vittime di Le Mans, di quelle vittime che la pazza ebbrezza della velocità non aveva nemmeno guastata ma che del pari erano state sacrificate innocentemente a questo nostro stesso Dio dello Sport.

Breve il solco tracciato nella storia dello sport automobilistico italiano da Mario Dalla Favera il cui ciclo terreno di vita si è concluso allorchè sul suo orizzonte non erano trascorse nemmeno trenta primavere.

Poco più che ventenne entrò sulla scena della nostra attività nel 1948 attraverso le prove su strada aperte alle normali vetture da turismo e ne troviamo una prima traccia alla Coppa delle Dolomiti che lo vide tra i protagonisti al volante di una Lancia. Da allora fu instancabile attore di quelle particolari manifestazioni senza però riuscire ad emergere. Presentandosi in campo con vetture di vario tipo non trascurò di frequentare anche le prove in salita.

La stagione 1952 lo vede in possesso di una vettura Porsche e con questa dominerà incontrastato la classe 1500 del gruppo Gran Turismo. Sarà una stagione intensissima iniziata con un secondo alla Mille Miglia e proseguita poi attraverso le luminosissime vittorie della Trieste-Opicina, della Coppa della Toscana, della Coppa Pasubio, della Coppa Dolomiti, della Chiusaforte-Sella Nevea, il Giro delle

Calabrie, la Stella Alpina, la Vittorio-Cansiglio, il Trofeo Supercortemaggiore e la Treponti-Castelnuovo.

Intensa ancora ma meno fortunata l'attività del 1953 che lo vede all'inizio con la Porsche e poi con la Alfa Romeo, la Casa di cui è intanto divenuto anche Commissionario per la zona di La Spezia.

Sfortunatissima la stagione 1954 che lo vede vittorioso con l'Alfa Romeo solo nella gara spezzina Lerici-La Serra.

Il Giro d'Italia lo annovera tra i suoi più validi protagonisti ma incappa nel corso della seconda tappa in una uscita di strada e deve abbandonare. Brillantissima sarà invece



Il compianto Mario Della Favera al volante della Alfa Romeo con cui prese parte a numerose prove di fondo.

la sua partecipazione, nella formazione ufficiale della Alfa Romeo, alla Carrera Panamericana e chiuderà la annata con un lusinghiero terzo posto di classe.

Mario Dalla Favera si è però ormai assuefatto alle velocità delle vetture da Turismo e da Gran Turismo e lo vediamo agli inizi di questo 1955 al volante della ben più impegnativa Ferrari 2000. Il suo debutto avvenne sul circuito di Agadir e sarà un debutto vittorioso mentre un guasto nelle prove lo costringe a rinunciare al Circuito di Dakar.

Sarà il Giro di Sicilia a riconfermare il nuovo binomio Dalla Favera-Ferrari con un risultato veramente lusinghiero: vittoria di classe e quarto posto nella classifica assoluta. V'è di che essere più che soddisfatti.

Dal Giro di Sicilia alla Mille Miglia ove Mario Dalla Favera ha un inizio formidabile. A Ravenna comandava la classe 2000 facendo registrare la media spettacolosa di oltre Km.h 171. Dovrà però abbandonare successivamente accantonando il bel sogno. Sfortunato anche a Marsiglia ove scende in campo con la «Giulietta».

Lo ritroveremo al Gran Premio Bari e finirà ottimo secondo di classe e migliore dei Ferraristi.

Alla sua sfortunata partecipazione al Gran Premio Supercortemaggiore fa seguito la sua ottima prestazione al Circuito del Mugello ove, se non riesce ad aver ragione di Cabianca, è però il migliore del gruppo dei piloti delle 2000 e sarà purtroppo la sua ultima impresa.

Il destino lo attendeva su una strada che egli ben conosceva ma che forse conosceva troppo bene e per questo lo ha tradito allorchè — per la prima volta — l'ha impegnata con la Ferrari 3000, vettura per lui del tutto nuova.

Così sullo spigolo di una rustica casa di campagna allineata sul fianco della strada di corsa al ponte Scodogno si è schiantata la sua giovane, promettente esistenza. F.