

al 1° Giro Automobilistico d'Italia

Alfa Romeo

SOCIETÀ PER AZIONI - SEDE IN MILANO
CAPITALE SOC. VERS. L. 2.500.000.000

IND. TELEG. ALFA ROMEO - MILANO
CASELLA POST. 1921 - TELEF. 9977
C.C.I.A. MILANO N. 65316

Spett. Ditta
MONDIAL PISTON
C.so Bramante 47
TORINO

MILANO, 28.9.1954
Via M. U. Trapano 32

Il nostro riferimento da citare nella risposta
Ce.R.M. 322.MC.1.C. N. 7113
Risposta a vostra del

CORSE

Ci è grato informarVi che il pilota Piero CARINI, autore totalizzato, nelle prove di Campionato Italiano Conduttori Categoria Turismo Internazionale, classe oltre 1500 cmc., verrà proclamato anche quest'anno Campione Italiano di detta Categoria.

Tutte le prove sono state vinte dal sig. CARINI con vetture 1900 della n/ marca che usavano i Vostri "Pistoni".

Con i migliori
Alfa Romeo
vittoriosa con

pistoni

Mondial Piston

campioni del mondo

Un nuovo e incontrastato successo corona il "2° Rallye del Lido di Venezia",

«Ho partecipato alla prima edizione del «Rallye Lido di Venezia» e come avete visto sono sceso in gara anche nella seconda, ma in nessuna delle due sono riuscito a classificarmi fra i primi; ma anche se per me, così fosse per dieci edizioni consecutive, io vi parteciperei sempre, con lo stesso immutato entusiasmo, perchè questa gara di regolarità è la più bella, è quella che avvince di più, fra tutte le gare del genere, che vengono organizzate in Italia».

Questo non è il commento, il solito commento del vincitore e non è neppure una «intervista» frutto della nostra fantasia, ma è quanto abbiamo sentito dire da un concorrente pochi minuti prima della premiazione. Forse queste parole, racchiudono in sé la vera essenza di questa gara, la quale benché da due soli anni sia stata iscritta in calendario internazionale, ha conquistato un posto insostituibile nel ristretto cerchio di quelle gare le quali hanno una loro funzione sia tecnica, sia sportiva.

Voci tendenziose, voci le quali hanno tutto l'interesse di sminuire l'importanza del «Rallye Lido di Venezia» hanno detto che la terza edizione non si farà, ma noi possiamo assicurare corridori ed organizzatori di altre manifestazioni, che anche l'anno venturo questa gara, voluta dalla grande passione e competenza dei Dirigenti l'A.C. di Venezia, verrà iscritta in calendario internazionale e verrà disputata. Il «Rallye del Sestriere» è una classica manifestazione di regolarità veloce invernale, il «Rallye Lido di Venezia» è, e sarà sempre, la più classica gara di regolarità veloce estiva.

Queste due gare non possono evidentemente nuocersi a vicenda, perchè esse hanno delle particolarità ben differenti le une dalle altre, si svolgono in due stagioni completamente diverse, e forse sono complementari le une alle altre.

Nella prima edizione il successo vi era stato schietto e completo, anche se noi avevamo criticato alcuni punti o del regolamento o dell'organizzazione, ma senza alcuna ombra di dubbio, oppure di partigianeria, nella seconda edizione il successo è stato ancora superiore, un successo che non riguarda soltanto i risultati che si possono trarre da questa gara o dai record battuti, ma dai piloti in campo, dal loro nome, nomi di campioni che qualsiasi manifestazione di velocità o di gran fondo invidia alla manifestazione veneziana.

Il «Rallye Lido di Venezia» con la sua città d'inizio Riva del Garda e la sua città di conclusione «Venezia», turisticamente rappresenta un altro motivo di richiamo per i piloti, i quali hanno così modo di trascorrere due bellissime gior-

nate, nelle due città entrambe incantevoli.

È stato un vero peccato, che il tempo in questa pazza stagione, abbia riservato la sorpresa sia per gli organizzatori, sia per i concorrenti del vento e della pioggia a Riva del Garda e della neve e del freddo sulle rampe dolomitiche. Prima una pioggia fitta ed insistente a Riva del Garda, la quale ha rallentato l'andatura dei grossi calibri e poi neve e freddo sui passi Sella, Pordoi e Falzarego che ha impegnato i piloti al massimo onde non perdere neppure un istante.

In compenso alla domenica, Venezia si è presentata nella sua veste migliore: una giornata paradisiaca, che ha ricompensato i concorrenti delle sofferenze «invernali» affrontate il giorno prima.

Dopo questa forse un po' lunga introduzione, ci sembra ora giunto il momento, prima di parlare della gara vera e propria, delle prestazioni dei singoli concorrenti sia nelle prove parziali sia nella prova generale, di dare due parole intorno all'organizzazione.

L'organizzazione

L'anno scorso avevamo criticato in alcuni punti l'organizzazione, mettendo in risalto qualche piccolo «neo», quest'anno invece tutto è filato nel modo migliore. E di questo deve essere dato atto a tutto il Comitato Organizzatore, il quale ha lavorato in modo magnifico.

L'Automobile Club di Venezia il quale ha dato gli uomini ed una parte dei mezzi finanziari e la S.A.V.I.A.T. (società che gestisce il Casinò del Lido di Venezia) che ha dato l'altra parte dei mezzi finanziari, si sono ancora una volta uniti ed hanno lavorato in comunione d'intenti affinché questa manifestazione migliori sempre più e sia sempre più sentita dagli sportivi dell'automobile italiani.

E se dobbiamo citare dei nomi, ci sembra giusto porre sugli scudi prima di tutto il Presidente dell'Automobile Club di Venezia, l'avv. Attilio Dian, vera tempra di lavoratore, di sportivo appassionato, il quale sacrifica tutto: tempo e danaro per questa sua «creatura», per questa sua gara. Uomo di grande esperienza, egli ha voluto creare una gara di regolarità, la quale non calcasse gli schemi di gare precedenti, di gare da «orologiai» come è solito chiamare altre manifestazioni di regolarità, ma bensì una manifestazione la quale facesse epoca, avesse una sua vitalità, una sua ragione di esistere. E sinceramente ci è riuscito.

Ed a fianco dell'avv. Dian, sullo stesso gradino il dott. Dario Roma, direttore del sodalizio veneziano. Nel nostro repertorio non abbiamo parole per commentare la figura di questo direttore di gara, preparato e competente come pochi altri, il quale ha diretto da grande regista una manifestazione complessa come il «Rallye Lido di Venezia», sempre presente per risolvere i punti oscuri, per



Sulle rampe del Passo Fadalto la Fiat 1100 TV dei trionfatori Brazzoli - Bonetti precede la macchina del biellese Cerrone. Nello sfondo il lago di S. Croce.

chiarire, per incoraggiare i dubbiosi. E' stato veramente « grande » ed ogni parola scritta in più forse guasterebbe la sua limpida figura di indefesso lavoratore.

Attorno all'avv. Dian ed al dott. Roma, hanno ruotato prestando il loro indiscusso aiuto il dott. Artù Chiggiato, l'avv. Alberto Assirelli, l'avv. Giorgio Tissi, l'avv. Pietro Bovio, il dott. Adolfo Pellerano, il sig. Mario Basaglia, il sig. Vincenzo Roverano, il dott. Eugenio Caldera, il sig. Enrico Caldera, il sig. Enrico Ravanello, il sig. Erminio Benetello, il sig. Umberto Micaglio (preciso e coscienzioso segretario della manifestazione sia nella fase preparatoria sia in quella di realizzazione pratica) ed il sig. Ugo Bonel.

Il dott. Ing. Ghino Longo, commissario delegato della C.S.A.I. per la parte sportiva è stato all'altezza del suo nome e della sua fama, risolvendo i casi dubbi e dimostrando molte volte doti di grande « diplomatico ».

L'ing. Valentino Brisighelli commissario tecnico della C.S.A.I. è stato preciso e coscienzioso sia durante le verifiche pre-gara sia in quelle post-gara, rivelan-

te e Treviso e per essi i dott. Sciso e Gerini, organizzando i posti di controllo. Il servizio di cronometraggio è stato all'altezza dell'importanza della manifestazione e di questo deve essere dato atto al dirigente il servizio di cronometraggio sig. Vittorio Vernier.

Magnifico il servizio di informazione e collegamento organizzato lungo la salita del Ponale, che i piloti dovevano compiere a velocità libera. Lungo questo tratto erano stati posti sette posti di osservazione collegati telefonicamente, in modo da seguire tutta la marcia di ogni singola macchina. Ed anche quando si sono verificate delle uscite di strada le quali hanno costretto al ritiro due Moretti, una Lancia ed un'Alfa Romeo, gli incaricati hanno potuto intervenire tempestivamente, permettendo il regolare svolgimento della manifestazione.

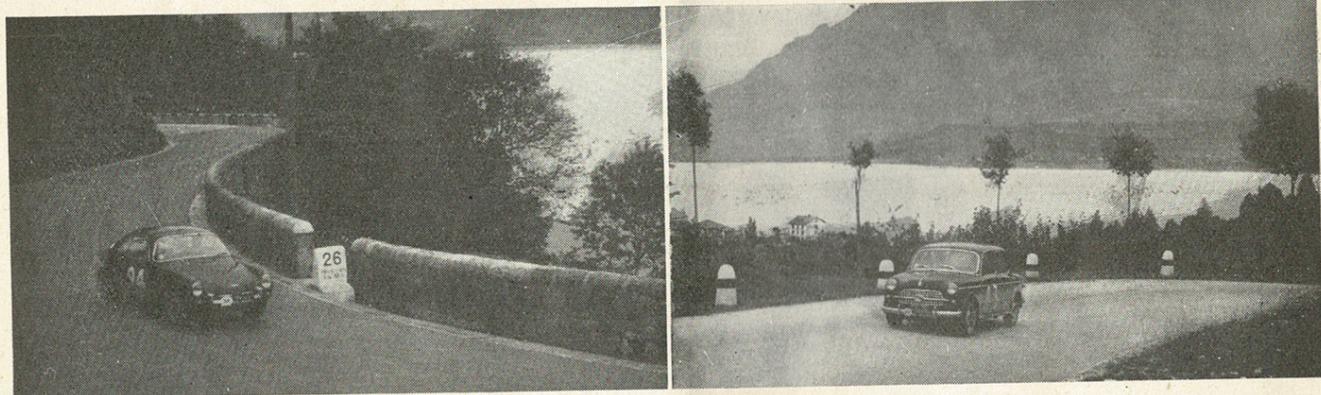
Dato uno sguardo generale alla gara ed all'organizzazione che a questa ha presieduto, ci sembra ora giunto il momento di commentare il regolamento della manifestazione e possibilmente di fare un confronto tecnico fra il regolamento adottato per la prima edizione del « Ral-

te al « Rallye Lido di Venezia »? Sarebbe un motivo di attrazione e la cosa rappresenterebbe una di quelle manifestazioni complementari alla gara fondamentale, gradita da tutti i concorrenti i quali troverebbero un motivo di più di svago. E' un'idea questa che ci sembra realizzabile, anche dal punto di vista trasporto delle macchine al Lido, dato che queste saranno in un numero limitato.

Quindi riduzione a due sole giornate di gara, cosa ottima e così pure la soppressione della prova del chilometro lanciato al Lido di Venezia, prova che aveva posto il problema assai complesso del trasporto collettivo di parecchie macchine con il traghetto, da Piazzale Roma al Lido. Questa prova è stata sostituita nell'edizione attuale con il chilometro lanciato a Treviso.

I concorrenti raggiunta Riva del Garda, dovevano affrontare al mattino la salita del Ponale, circuito chiuso al traffico che essi dovevano compiere a velocità libera. Lunghezza totale del tratto dal cippo « zero » della strada del Ponale a Molina di Ledro, chilometri nove.

Il tempo impiegato a compiere la sa-



Suggestivi quadri panoramici scoperti lungo le strade del Rallye. A sinistra la «600» Zagato di Costantini, giunta seconda nella propria classe, e a destra la 1100 TV di Villotti.

dosi ancora una volta uomo di grande competenza e passione.

Una citazione meritano anche gli altri commissari tecnici: dott. ing. Arrigo Usigli, dott. Dino Ghiggiato, dott. ing. Ferdinando Collevati e sig. Gio Batta Aldo Ferrari.

Quest'anno dato il nuovo sistema adottato per le verifiche non si sono venuti a creare degli incidenti per la sistemazione degli alloggi a Riva del Garda, cittadina magnifica, ma che ha il difetto di avere una rilevante insufficienza alberghiera. Infatti i concorrenti potevano presentare le vetture per le verifiche indifferentemente sia a Peschiera — Lungo Lago, — sia a Riva del Garda, Spiaggia degli Ulivi, nel giorno precedente la prova, oppure il giorno di gara, dalle ore 6.00 alle 9.00, a Riva del Garda. Ciò ha permesso di superare le difficoltà logistiche presentate da Riva del Garda, scaglionando i concorrenti lungo tutti i paesetti della Gardesana. Per gli alloggi a Venezia, ha provveduto il dott. Adriano Possenti, nel modo migliore e ciò è dovuto alla sua grande competenza in materia.

Hanno cooperato alla migliore riuscita della manifestazione gli A.A.C.C. di Tren-

to e Treviso e per essi i dott. Sciso e Gerini, organizzando i posti di controllo. Il servizio di cronometraggio è stato all'altezza dell'importanza della manifestazione e di questo deve essere dato atto al dirigente il servizio di cronometraggio sig. Vittorio Vernier.

Regolamento e formula di gara

Il Comitato Organizzatore, con molto acume ha preso in considerazione le critiche mosse alla formula di gara dell'anno scorso, sia dai concorrenti, sia da noi che le avevamo pubblicate sulle pagine di questa rivista. Per prima cosa le giornate di gara sono state ridotte a due anziché tre e praticamente ad una giornata sola, dato che la domenica era stata riservata al mattino per i conteggi dei cronometristi ed al pomeriggio per la premiazione.

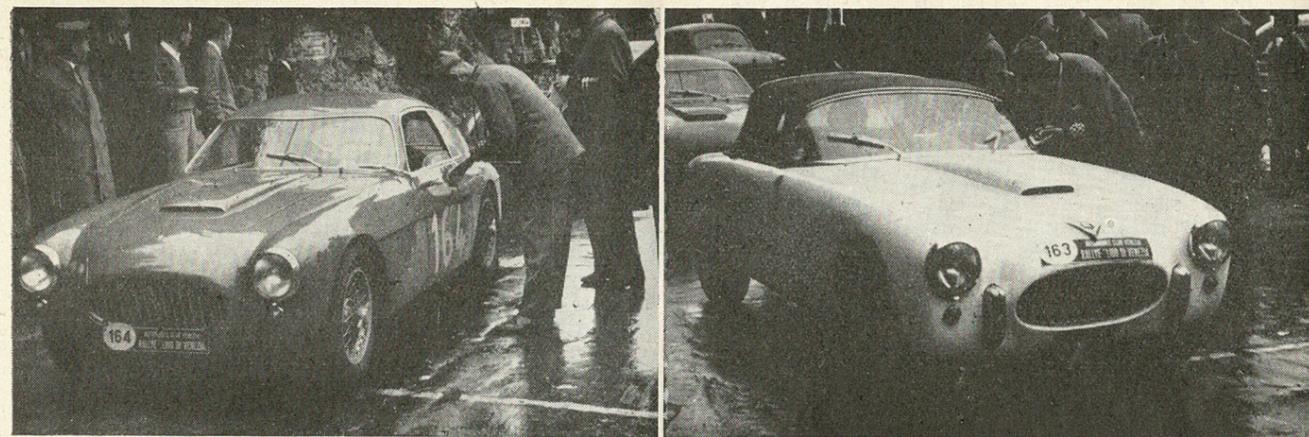
Alla domenica come abbiamo detto, premiazione e se anche per le prossime edizioni verrà mantenuto lo stesso programma, ci sentiamo in dovere di dare un consiglio agli organizzatori. Considerato che a questa gara partecipano delle vetture carrozzate dai migliori carrozzieri italiani (e l'edizione di quest'anno ne è una prova) perchè non si organizza alla mattina della domenica, magari davanti al casinò del Lido, un Concorso di Eleganza per la migliore vettura partecipan-

te, dava luogo a penalizzazioni secondo la formula:

$$P = \frac{T \times M^2}{1.000} - 20$$

in cui P sono i punti di penalizzazione; T il tempo impiegato, espresso in secondi interi ed M la media prescritta espressa in Km. Questa media era per la categoria « A » di 41 - 44 - 48 km.h. a seconda se le macchine appartenevano alla prima, seconda o terza classe e per la categoria « B », di 43 - 46 - 50 km.h. sempre in considerazione se le vetture appartenevano alle classi quarta, quinta e sesta.

Questa formula di gara si è dimostrata pienamente azzeccata, tanto da porre tutti i concorrenti sullo stesso piede di parità (di questo parleremo successivamente), cosicché mentre con la formula dell'anno scorso le Alfa Romeo 1900 partivano nettamente avvantaggiate, con quella di quest'anno le vetture di qualsiasi cilindrata partivano teoricamente con le stesse probabilità di vittoria. La formula dell'anno scorso era stata stabilita sulla base dei risultati di altre similari corse in salita, mentre per quella



Le macchine di due giovani che sulla salita del Ponale hanno tenuto legge. A sinistra la SV Zagato dell'ormai celebre Paolo Colombo che ha fatto registrare il miglior tempo assoluto. A destra la Fiat 8V di Massimo Leto di Priolo terminata nella scia del forte trentino.

di quest'anno si è anche tenuto conto dei tempi realizzati per le singole classi nel «1° Rallye» e quindi, variando alcune medie teoriche, si sono poste le sei classi di vetture sullo stesso piano di possibilità di piazzamento, in modo da prevedere per i primi di classe, piccoli scarti di penalizzazione. Infatti con la formula adottata, per arrivare ad un punto in più di penalizzazione, rispetto al meglio classificato sul Ponale, un concorrente della prima classe, doveva impiegare circa 25" in più a compiere il tratto e, nello stesso modo, un concorrente della VI classe, doveva impiegare circa 20" in più.

Lasciata alle spalle Molina di Ledro, i concorrenti si dirigevano verso Tiarno, Storo, Tione, Sarche, Cadine per raggiungere Trento dove era posto il primo controllo orario. Dopo Trento, veniva successivamente raggiunta Bolzano, Ponte Gardena, Ortisei e Plan di Val Gardena dove aveva inizio il tratto a velocità media prescelta della lunghezza di 22 chilometri sino a raggiungere il quarto controllo orario, termine del tratto a velocità prescelta, posto al cippo 76 della SS 48 e cioè sul Passo del Pordoi.

Per questo tratto, il quale senza alcuna ombra di dubbio si è rivelato come il più interessante ed impegnativo del Rallye, anche per le pessime condizioni atmosferiche, (10-15 cm. di neve, quattro gradi sotto zero), si è seguito, come lo scorso

anno, il seguente criterio. Se un concorrente stabiliva di compierlo alla media prescritta per la sua classe o addirittura ad una media superiore, ma ritardava od anticipava al controllo sul Pordoi, veniva penalizzato con un punto per ogni secondo di errore. Se invece preferiva scegliersi una media inferiore e quindi compiere il tratto più adagio, riservandosi di recuperare poi nel tratto successivo, era libero di farlo. Con questo però otteneva una penalizzazione proporzionalmente maggiore, per ogni eventuale anticipo o ritardo al controllo del Pordoi, quanto più bassa era stata la media da lui scelta.

Dopo il Pordoi, altro tratto movimentato di regolarità attraverso il Passo Falzarego, sino a raggiungere Pocol, (controllo orario), Cortina, Passo Tre Croci, Auronzo, Vittorio Veneto lasciata la qual cittadina si giungeva a Treviso, dove i concorrenti dovevano disputare la prova del chilometro lanciato. Il tempo impiegato a percorrere il chilometro lanciato influiva sulle penalizzazioni per la classifica generale del Rallye, in base alla seguente formula:

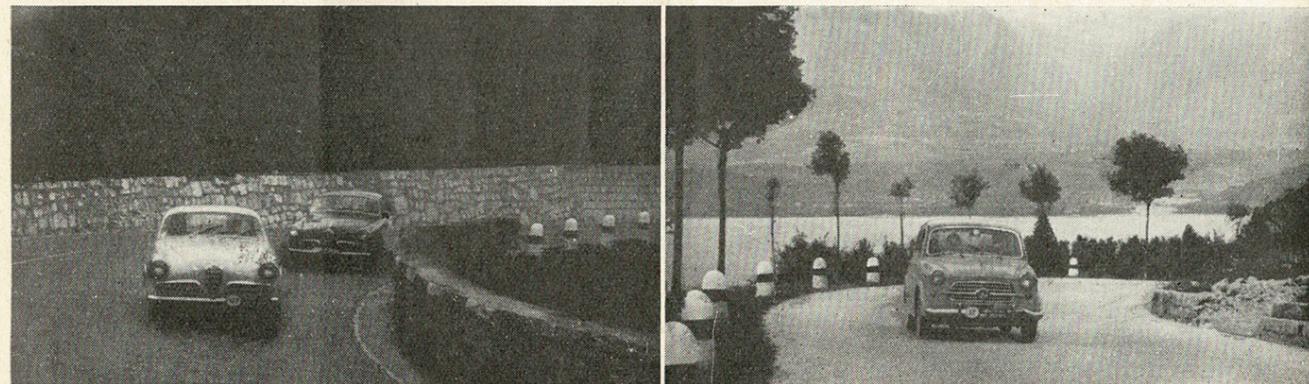
$$P = \frac{T \times M^2}{10.000}$$

dove: « P » rappresentano i punti di penalizzazione: « T » il tempo impiegato a percorrere il km. lanciato, espresso in se-

condi e quinti di secondo; « M² » il quadrato della media prescritta in km. Tale formula comportava i valori minimi di penalizzazione, così che per arrivare ad un punto in più di penalizzazione, un concorrente della classe I doveva impiegare circa 6" in più a compiere il km. rispetto al meglio classificato sul km. lanciato, e, un concorrente della classe VI doveva impiegare circa 4" in più.

I concorrenti raggiungevano dopo questa prova velocistica, Venezia con il tempo segnato sulla tabella di marcia e si dirigevano verso il garage A.G.I.P. dove era sistemato il parco chiuso.

Tutto questo in linea teorica ed ora vediamo praticamente se le varie formule, hanno mantenuto le promesse se cioè hanno posto i concorrenti tutti, qualsiasi macchina essi avessero a loro disposizione, sullo stesso grado di parità. Bisogna subito dire che i concorrenti si sono presentati al via con la mentalità del «vào la spacca» cioè andare forte nel primo tratto da Riva a Molina di Ledro, prova simile ad una gara velocistica in salita, in modo da guadagnare dei punti, e di cercare di non perdere « preziosi » secondi nel tratto del chilometro lanciato rispetto alle macchine più potenti e cioè le Lancia, le Fiat 8V oppure le Alfa Romeo. Nel contempo i concorrenti pensavano che nel tratto cronometrato, il quale era diviso in due settori da Plan a



A sinistra, la Giulietta dei coniugi Nicosia della Scuderia Ambrosiana ha da poco superata una identica vettura pilotata da Franco Sertorio. A destra la 1100 TV di Bernardi-Patrignani, classificatasi quarta assoluta, durante il tratto di regolarità.

DIFFIDA

A tutela dei bracci e spatole tergicristallo per autoveicoli garantiti dal marchio

RAINBOW

la SOCIETÀ **TRICO-FOLBERTH LTD.**

(Brentford Middlesex-London), costruttrice, fra l'altro, di bracci e spatole tergicristallo "RAINBOW..", e la SOCIETÀ PER AZIONI

FAUSTO CARELLO & C.

di Torino, esclusivista per l'Italia dei prodotti suddetti, tutti confezionati in scatole sigillate, a conoscenza che sono stati abusivamente posti in fabbricazione e vendita bracci e spatole tergicristallo contraffatti, portanti indicazioni tali da indurre in errore sulla origine e qualità dei prodotti medesimi; nel mentre informano la propria clientela di aver già presentato denuncia all'Autorità Giudiziaria affinché questa proceda penalmente contro i fabbricanti e i venditori dei prodotti contraffatti di cui sopra;

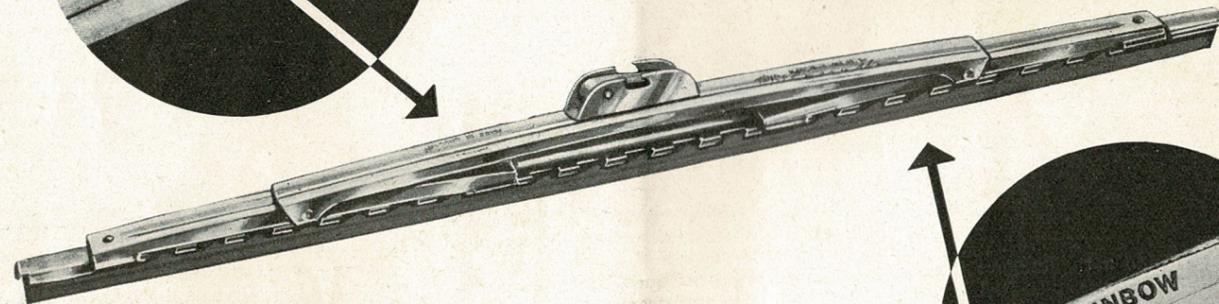
DIFFIDANO

tutti coloro che si trovino in possesso di bracci e spatole tergicristallo contraffatti e portanti indicazioni di marchio e numeri di patenti similari a quelli originali "RAINBOW..", a porli comunque in vendita.

A TUTELA DEL MARCHIO

e nel preciso interesse dei rivenditori e degli automobilisti

TRICO



QUESTA È LA CONFEZIONE DELLE SPATOLE ORIGINALI **TRICO**

OGNI SCATOLA È CARATTERIZZATA DAI COLORI ROSSO E NERO

LA SPATOLA ORIGINALE TRICO E' CONTRASSEGNA DA UNO DI QUESTI MARCHI



Fausto Carello & C. s.p.A. - Torino

Pocol, conveniva dichiarare delle medie piuttosto alte, onde conquistare sempre un po' di punti, pensando che sarebbe stato agevole rifarsi dopo il primo settore terminante al Pordoi, viaggiando a media fissa dal Pordoi a Pocol.

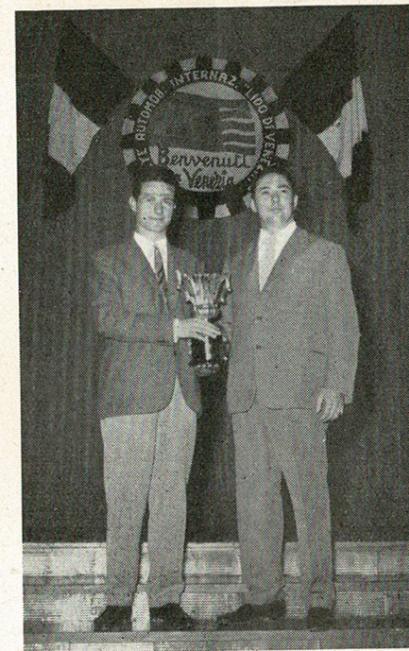
Come si vede il ragionamento che hanno fatto certi concorrenti filava teoricamente nel modo migliore, anche se si tien conto dei risultati dell'edizione dell'anno scorso, ma praticamente tutto è stato sovvertito e chi ci ha messo lo zampino è stato il tempo, con il corredo di neve, freddo e vento.

Cosicché è andata a finire che i margini di vantaggio che si sperava di conquistare sono andati a « farsi benedire » e chi aveva dichiarato medie alte, soprattutto i cannoni della massima classe, hanno dovuto compiere delle vere acrobazie non soltanto per rimanere nel tempo fissato ma per conservare nel minimo i punti di penalizzazione.

Poi il tratto di velocità « lanciata » a Treviso, non ha cambiato sostanzialmente nulla ed ha lasciato praticamente immutato quanto era stato deciso sulle rampe dolomitiche.

Regolamento quindi « umanamente » perfetto sotto ogni punto di vista, perché non ha svisato quella funzione che ogni rallye dovrebbe svolgere e cioè premiare il concorrente il quale sappia dosare in giusta misura e le sue capacità di guida e le possibilità velocistiche del mezzo di cui dispone.

Il « Rallye del Lido di Venezia » ha superato brillantemente tutti i nei che avevamo prospettato l'anno scorso, dimostrandosi gara non di « orologiai », come altre manifestazioni nelle quali i fattori guida e motore, passano in secondo piano per lasciare il posto all'esclusivo fattore « cronometrico », ma gara di « regolarità-veloce » come ci sembra giusto chiamare questa manifestazione, la qua-



I vincitori assoluti del Rallye del Lido di Venezia, Brazzoli e Bonetti, reggono l'Argenteo Trofeo.

le sia per il regolamento, sia per il nome dei piloti che sono scesi in gara, può essere paragonata ad una piccola « Steila Alpina ».

Forse nella prossima edizione, da quanto ci è stato dato sapere, per la quale gli organizzatori si sono già posti al lavoro, il percorso verrà leggermente modificato ma noi invitiamo i dirigenti lo A.C. di Venezia, di non cambiare sostanzialmente la formula di gara e soprattutto le formule dei tratti a velocità, perché sono risultate indovinate sotto tutti i punti di vista.

Della bontà di questa formula ne sono prova i risultati tecnici che si sono ottenuti. Infatti se noi diamo un'occhiata alla classifica generale dell'anno scorso, vedremo come ai primi tre posti assoluti vi erano tre Alfa Romeo 1900 mentre quest'anno ai primi cinque posti vi sono macchine di tre differenti tipi di cilindrata e di tre differenti marche. E per trovare una macchina di grossa cilindrata bisogna scendere sino al 12° posto e non perché queste siano state nettamente svantaggiate dalla formula di gara adottata, ma perché i piloti delle vetture più « piccole » hanno saputo correre con testa, il che alla fine è quello che si richiede ad un pilota.

Fiat 1.100 T.V. - Alfa Giulietta - Dyna Panhard hanno conquistato i primissimi posti in classifica assoluta, il che è una bella dimostrazione della bontà del nuovo regolamento adottato.

La prova di velocità sul Ponale

Prima classe a partire quella con i « cannoncini » delle piccole cilindrato. Su tutti si è imposta con netta superiorità la Dyna Panhard di Giamba-Filatori, la simpatica coppia milanese la quale ha fatto segnare il magnifico tempo di 9'38" pari cioè a punti 3,698 di penalizzazione. A 15" dai primi due classificati Vittorio

Gianni, deciso a difendere il nome dei « Gianni » e che ha perso qualche cosa nei confronti di Giamba-Filatori per la potenza della sua macchina. In questa prima salita, bene hanno fatto anche Vincenzo Bellini con il tempo di 10'09", Coradini, Santorum ed il dott. Basso il quale correva in coppia con il bravo Calzavara su Fiat « 600 » normalissima e con pochi chilometri di rodaggio e che teneva alti i colori dell'A.C. di Verona di cui è direttore.

Nella classe II il « do di petto » lo ha dato Lucillo Brazzoli il quale sin da questa prova, ha incominciato a costruirsi la sua vittoria assoluta, vittoria che completerà con altre affermazioni. Lucillo Brazzoli con a fianco il simpatico « studente » Bonetti ha fatto segnare i cronometri sul tempo di 8'46" il che gli ha valso una penalizzazione di 3,144 punti. In questa prova hanno fatto bene anche Morolli (punti 3,496) - Villotti (3,760) - Chizzolini (3,936) e Costa (4,112).

Alberto Della Beffa ha fatto segnare il miglior tempo nella classe III raccogliendo punti 4,432 di penalizzazione e compiendo il tratto in 8'29". Al secondo posto Giancarlo Valerio pure lui su Alfa Romeo 1.900 T.I. con il tempo di 8'32". Valorosi e combattivi: Stelio Cocconcelli terzo, Mario Paesetti quarto e Carlo Graziano.

Nella classe quarta lotta tra i piloti della « 600 » con predominio di Leone Sainati il quale ha scalato il Ponale in 10'15", raccogliendo punti 6,445 di penalizzazione. Bene Eliano Panzeri, Lario Costantini e Mario Sorrentino classificatisi nell'ordine. Sorrentino sarà poi costretto al ritiro a Trento a causa di un incidente stradale: apertura del cofano in corsa che gli ha fatto perdere il controllo della macchina.

Nella classe quinta l'abilità di guida



L'Avv. Dian, presidente dell'A. C. Venezia, consegna alla signorina Zuppini la medaglia d'oro Luisa Rezzonico.



Giambertone, con giustificata soddisfazione, raccoglie i frutti seminati dalla fertilissima Scuderia Madunina



L'eterno confronto fra primi e secondi, nel caso del Rallye del Lido di Venezia, rivive in questa foto. A sinistra infatti il gruppo dei vincitori di classe con Elio Zagato, in rappresentanza del duo « Sami » - Carini, Giambertone, Della Beffa, il presidente dell'A. C. Venezia Avv. Dian, Brazzoli, Sainati col partner Menuzzi e Franchi. A destra il gruppo dei secondi arrivati e comprendente Facchinetti, Costantini, Fambri, Valerio, Gianni, Lubich col commissario Tecnico ing. Usigli e l'avv. Dian.

del compagno della signora Berio De Nicolai Evelina, Luciano Gianni, gli ha permesso di conquistare il primo posto con il tempo di 8'18", punti di penalizzazione 3,046, mentre Camillo Fambri era secondo a soli tre secondi dalla prima coppia. Bene Scipione Paon, Guglielmo Franchi e Maria Cristina Nicosia.

Formidabile Paolo Colombo su Fiat 8V nella classe sesta; il suo tempo, che ha qualche cosa di sbalorditivo se si tiene conto delle condizioni climatiche, 7'47" che gli ha permesso di precedere di 3" Massimo Leto di Priolo e di 4" Eugenio Lubich. Rispettivamente questi tre piloti hanno racimolato punti di penalizzazione 3,350 - 3,500 - 3,550. In classifica parziale di classe seguono nell'ordine Dore Leto Di Priolo, Elio Zagato, « Sami » - Pietro Carini, Pio Scagliarini.

Prova del chilometro lanciato

Dopo aver superato i passi dolomitici, dove tutti indistintamente i concorrenti hanno conseguito delle penalizzazioni più o meno notevoli e che ci è impossibile seguire data la limitatezza dello spazio, i concorrenti al « 2° Rallye Lido di Venezia » hanno affrontato sulla strada di circonvallazione a Treviso, la prova del chilometro lanciato con applicazione conseguentemente della formula che abbiamo prima riportato.

Nella classe minore sempre primi Giamba-Filatori con il tempo di 30"2/10 pari a punti di penalizzazione 5,0766, seguiti dall'ombra Vittorio Gianni con p. 5,7490. Bene come sempre Bellini, Dazzi, Basso-Calzavara.

Nella classe seconda, contro tutte le previsioni si è imposto Mario Facchinetti facendo fermare i cronometri sui 26" il che gli ha permesso di precedere Elvio Vitale di 2/10 di secondo. I punti di penalizzazione di questi due piloti rispettivamente: 5,0336 e 5,0723. Buone le prestazioni di Villotti, Costa, Colantonio e Brazzoli.

Della Beffa è sempre il vincitore nella classe terza nella quale si è imposto con il tempo di 21" netti. Punti di penalizzazione 4,3384. Stelio Cocconcelli è secondo con punti 5,0227, Sutti terzo e Valerio quarto.

Nella classe quarta, quattro soli arrivati a Treviso sui quali si è imposto con netta superiorità il segretario della Scuderia Campidoglio Mario Costantini con punti 5,8428 di penalizzazione. Lo seguono in questa classifica parziale Sainati, Mareda e Stocchino.

Fambri Camillo (4,6975) - Maria Cristina Nicosia (4,6975) sono primi a pari merito nella classe quinta avendo impiegato a percorrere il chilometro lanciato 22"2/10. Bene Franceschetti, la signora Berio e Sertorio.

Ultima classe la sesta nella quale si è imposto con netta superiorità Elio Zagato il quale ha fatto segnare il tempo di 17"6 (punti 5,4000), mentre Pier Luigi Canobbio è secondo con punti 4,4500. Bene Dore Leto di Priolo e Eugenio Lubich. Dopo le due prove la classifica generale di velocità vede al primo posto Paolo Colombo con 8'06"2/10, seguito da Dore Leto di Priolo con 8'09"2, mentre Eugenio Lubich è terzo ad un secondo netto da Leto di Priolo.

Vincitori delle varie classi Giamba-Filatori (classe I) - Lucillo Brazzoli-Bonetti (classe II) - Alberto Della Beffa (classe III) - Leone Sainati (classe IV) - Berio De Nicolai-Luciano Gianni (classe V) - Paolo Colombo (classe VI).

Vincitori e... vinti

Vincitore assoluto dopo una gara condotta sotto i segni sia della velocità sia della regolarità la coppia veronese Brazzoli-Bonetti, i due che da vario tempo andavano alla ricerca di una vittoria assoluta che li ricompensasse dei sacrifici, dolori e delusioni. E' stata un'affermazione pienamente meritata che premia la coppia migliore in senso assoluto, sotto qualsiasi punto di vista si contempra questa vittoria. Brazzoli, ha dimostrato in più di una gara di regolarità o di velocità di saperci fare al volante della sua Fiat 1.100 TV, di essere un « buon manico » come si dice nel nostro gergo. Per questa gara si era coscientemente preparato, non trascurando nessun particolare e non affidando nulla al caso.

I punti di penalizzazione della coppia Brazzoli-Bonetti sono stati 8,37 il che è tutto dire. La loro « 1.100 » non ha denunciato mai un momento di incertezza sempre marciando regolarmente.

Al secondo posto con punti 9,52 la coppia genovese (Scuderia Quinto) composta da Facchinetti-Busi, pure su Fiat 1.100-TV, una coppia molto affiatata e che ha dato una bella dimostrazione di potenza e nello stesso tempo di regolarità. Nulla ha turbato la loro gara ed il « mezzo milione » che si sono messi in tasca compensa la loro fatica.



La meravigliosa donazione di coppe del 2° Rallye del Lido di Venezia.

ALLA MEDIA DI OLTRE

Km **206**/ora

la "500 MIGLIA" di

INDIANAPOLIS

È STATA VINTA DA

BOB SWEIKERT

su Zink Special

con

CHAMPION

la candela migliore

usata anche da tutti gli
altri classificati nella più
dura corsa del mondo

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. 10,32;
6. Di Prampero-Bach (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. Eccolo 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.