In questo numero:

IERI.
OGGI.
DOMANI.

NOTIZIARIO
INTERNAZIONALE
IL CAMPIONE
DELLA QUINDICINA

VITA DI
SCUDERIA

PARLANO
DI ME...!
L'ANGOLO
DEI BULLI

NOTIZIARIO MOTO
NOTIZIARIO KART



AUTOSPRINT ANNO I NUMERO 1 1 SETTEMBRE 1961

RASSEGNA QUINDICINALE SPORTIVA DI AUTOMOBILISMO MOTOCICLISMO KARTING

AUTOSPRINT

AUTOMOBILISMO MINORE?

AUTOSPRINT vuole essere e sarà un giusto e finora mancato riconoscimento allo sport automobilistico non professionale che annovera migliaia di appassionati e una folta schiera di valenti corridori che quasi ogni settimana, tralasciano impegni e svaghi, affrontano viaggi massacranti, fatiche, spese ingenti pur di poter partecipare ad una corsa anche di pochi chilometri.

Corsa che, se ha importanza dal lato spettacolare per la folla che richiama, ne ha molto di più dal lato tecnico, perchè le maggiori case, pur non scoprendosi, seguono con interesse i risultati conseguiti e ne studiano i mezzi — molte volte realizzati alla buona e artigianalmente — usati per conseguirli.

AUTOSPRINT, nato in una ristretta cerchia di questi appassionati, conosce le ansie, i sacrifici, gli eroismi — e proprio di eroismi si tratta, per tutte le cilindrate — la dedizione assoluta di questi corridori che non hanno, si noti bene da chi non lo sapesse, alcun interesse finanziario in questa passione che alla fin fine promuove e favorisce il progresso tecnico automobilistico. In ultima analisi la loro passione si concreta in una maggior perfezione e sicurezza meccanica a favore di tutti gli utenti di automezzi.

E tutto questo completamente a spese degli appassionati: si consideri che un primo premio, anche assoluto, non copre neppure le spese affrontate per la corsa.

Sono veramente gli eroi senza gloria. La stampa li ospita per dare, ma non sempre, la nuda classifica, spesso errata, sempre relegata in un angolo quasi inosservato.

Al lunedì tutti sanno il gioco svolto dalla tale squadra di calcio di serie C, tutti sanno chi è arrivato primo nella corsa ciclistiaca rionale, ma solo alcuni vengono a sapere chi è arrivato primo nella corsa automobilistica Catania-Etna e comunque verranno a conoscere soltanto i nomi dei primi classificati.

E gli altri non hanno partecipato alla corsa, anche se con sfortuna? Non hanno forse affrontato le stesse spese, gli stessi rischi, gli stessi sacrifici?

Ma se un piccolo incidente, finora senza gravi conseguenze, mette un po' di scompiglio fra il pubblico, sempre numeroso in queste gare, tutta la stampa autorevole insorge a grandi caratteri contro tale corsa, contro le corse, contro i corridori, contro gli organizzatori, contro tutti.

Il servizio fotografico è a caccia di tali incidenti — molto rari e, ripetiamo, finora senza gravi conseguenze per i conduttori e per il pubblico — e se una fotografia viene stampata riguarda sicuramente una macchina fuori strada, nel punto in cui un ignaro spettatore si salva con la classica capriola da paracadutista, senza peritarsi di precisare che molto spesso il pubblico, travolto dall'entusiasmo, si trova, nonostante il divieto e il perfetto servizio d'ordine, nei luoghi ad esso vietati.

E' nostro scopo quindi valorizzare ed appoggiare in ogni modo e in ogni campo la nostra eletta categoria, dandole il meritato prestigio, la dovuta notorietà e la conquistata importanza, sfrondando in pari tempo il grosso pubblico da avventate considerazioni e da ingiustificati pregiudizi nati dal fatto che non conosce questa numerosa famiglia, giovane, entusiasta, appassionata che, volendo o no, è all'avanguardia del progresso tecnico.

Parleremo dei vincitori, ma anche dei vinti, degli sconfitti, degli sfortunati del giorno, che proprio al via vengono fermati da un banale guasto meccanico.

E quante considerazioni di carattere tecnico non ne deriverebbero da questi inopinati inconvenienti meccanici, proprio alla partenza?

E perchè non parlare degli ingegnosi meccanici preparatori, guidati dall'istinto, dall'intuito, dalla praticaccia, dalla tecnica spicciola più che dalla scienza? Dietro il banco della loro modesta officina non hanno l'ausilio dell'ingegnere capo dell'ufficio studi, non hanno la pista di collaudo, ma si servono egregiamente delle classiche salite di casa propria. La maggior parte di essi non dispone del costoso banco di prova e si affida al cervello, all'occhio, alla mano e alle innumeri nottate in bianco risolvendo contro l'evidenza matematica problemi meccanici ritenuti insolubili. E fanno i miracoli in meccanica, come quello di portare a 8000 giri un motore nato per 5000, di ridurre il peso fino al limite possibile, di aumentare con tutti gli accorgimenti più ingegnosi la potenza specifica, senza sconfinare di categoria.

Favoriremo la collaborazione — sia sociale che tecnica — dei vari appassionati residenti in città diverse, gradatamente istituendo preziosi servizi a disposizione di tutti, sì da cementare la compattezza della nostra grande Famiglia.

Ricorderemo anche le Case di carburanti e lubrificanti che tanto s'adoprano con intelligenza e larghezza di mezzi per la buona riuscita delle nostre manifestazioni sportive, i fabbricanti di accessori speciali, e, buoni ultimi, gli infaticabili organizzatori con tutta la loro cerchia di validi collaboratori.

Ed ora un caro saluto a tutti.

AUTOSPRINT

numero unico speciale
settembre 1961

Editore: BETA - Torino
Direttore Responsabile
Remo Uga
Redattore Capo Alberto
Fascio
Direttore Sportivo Renato Anselmo
Direzione e Redazione
Via Princ. Clotilde 87
Torino
Ufficio Pubblicità Via
Monginevro 194 Torino
tel.37.36.34

Stampa: "elmografica"
Torino
Via Princ. Clotilde 87

IERI-OGGI-E... DOMANI



16 luglio 1961.

« III AOSTA-PILA »

In una giornata alquanto fredda e ventosa, con tempo variabile, nella suggestiva cornice delle più alte vette d'Europa, si è disputata la terza edizione della classica corsa Aosta-Pila, valevole per il Trofeo della Montagna, migliorata sulle precedenti con allungamento del percorso di circa 3 km. consentito dal rinnovato fondo stradale, con arrivo proprio davanti agli Alberghi di Peroulaz. Molti gli iscritti: quasi un centinaio, molto meno i punzonati e una sessantina gli arrivati.

La gara si è svolta in modo del tutto regolare: molte emozioni, qualche brivido all'arrivo per un testa-coda dell'Abarth di Serra di Cassano finita in un campo di patate, molta folla appassionata lungo tutto il percorso, generosa di commenti, di approvazioni e di applausi ai molti virtuosismi dei piloti.

Il tracciato di questa gara non è certo dei più facili: ad alcuni brevi rettilinei si contrappongono numerosissimi tornanti in forte pendenza (dislivello di quasi 800 metri in 11 km.) che mettono a dura prova piloti e macchine.

E' da queste prove molto impegnative che molto spesso emerge di più la dote di guida che non l'esuberanza del mezzo meccanico.

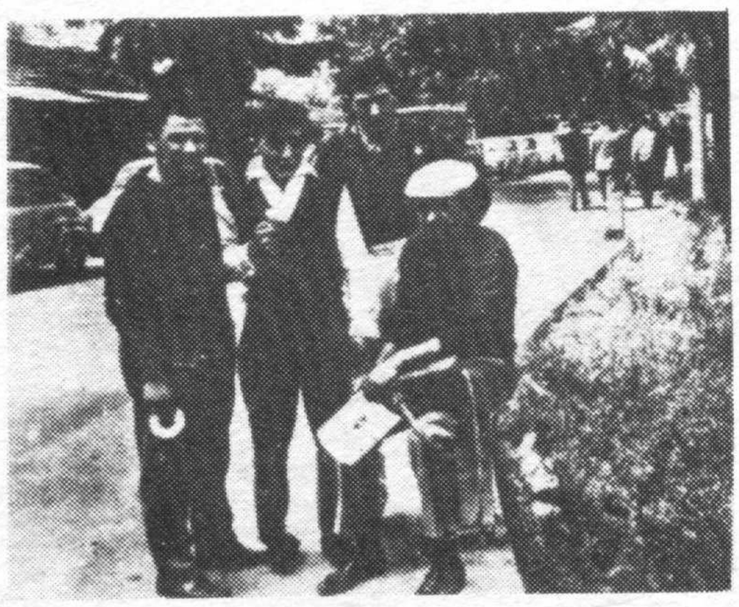
Nella Cat. 500, Lombardi, 1° classificato, con una perfetta condotta di gara è riuscito a portare la sua prestigiosa Puch in un tempo che da solo dice la maestria del pilota. Buon secondo il bravo Ogna, che già alla vigilia era nella rosa dei favoriti. Subito dopo arriva Gillio che oseremo dire ancora principiante, il quale ci ha dimostrato che con il volante ci sa fare. Siamo certi di sentire ancora parlare di lui. Peccato che Massoni e Cianferoni siano stati fermati prima della vetta da banali incidenti meccanici.

Nella Cat. 600, Windler, con la ormai nota BMW 700, ha colto per soli 2/10 la vittoria di categoria contesagli con valore da Capra su Fiat 600. Gianni Varese, abile quanto sfortunato, ha portato a termine la corsa piazzandosi terzo a 4/10 dal primo, nonostante le bronzine di banco, fuse durante le prove. Notiamo anche Cino Graziano che, preso dal dèmone delle corse, non riesce a disfarsi dal malocchio. Malocchio o no, tutti sono arrivati bene: neppure un minuto divide il primo dall'ultimo.

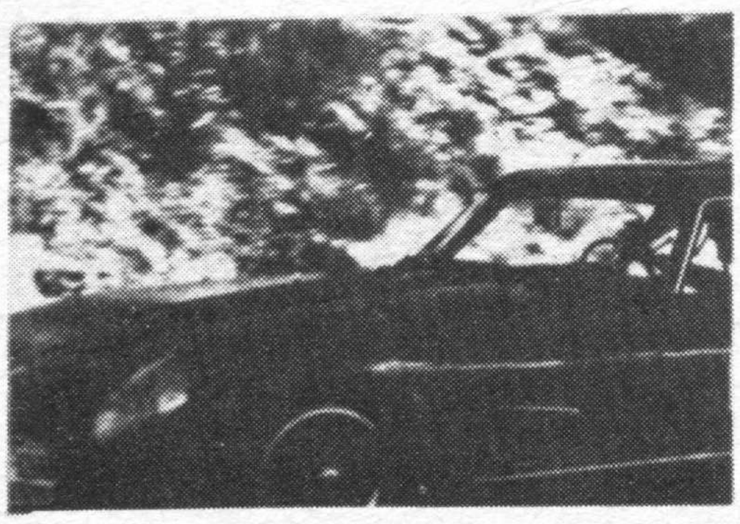
Poco distanziata nei risultati la successiva Cat. T 850 (tutte Fiat 600/D e una Gordini) con Prada Moroni vincitore.



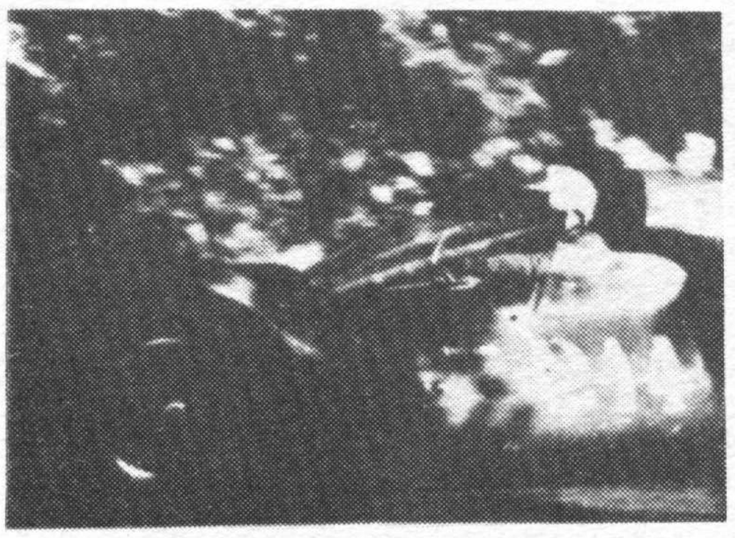
Il vincitore di Categoria Peroglio, qui in azione



Tre torinesi, Varese, Gillio e Mazza, il Duro, non identificato quello del gelato



Tommy Spychiger abborda una curva



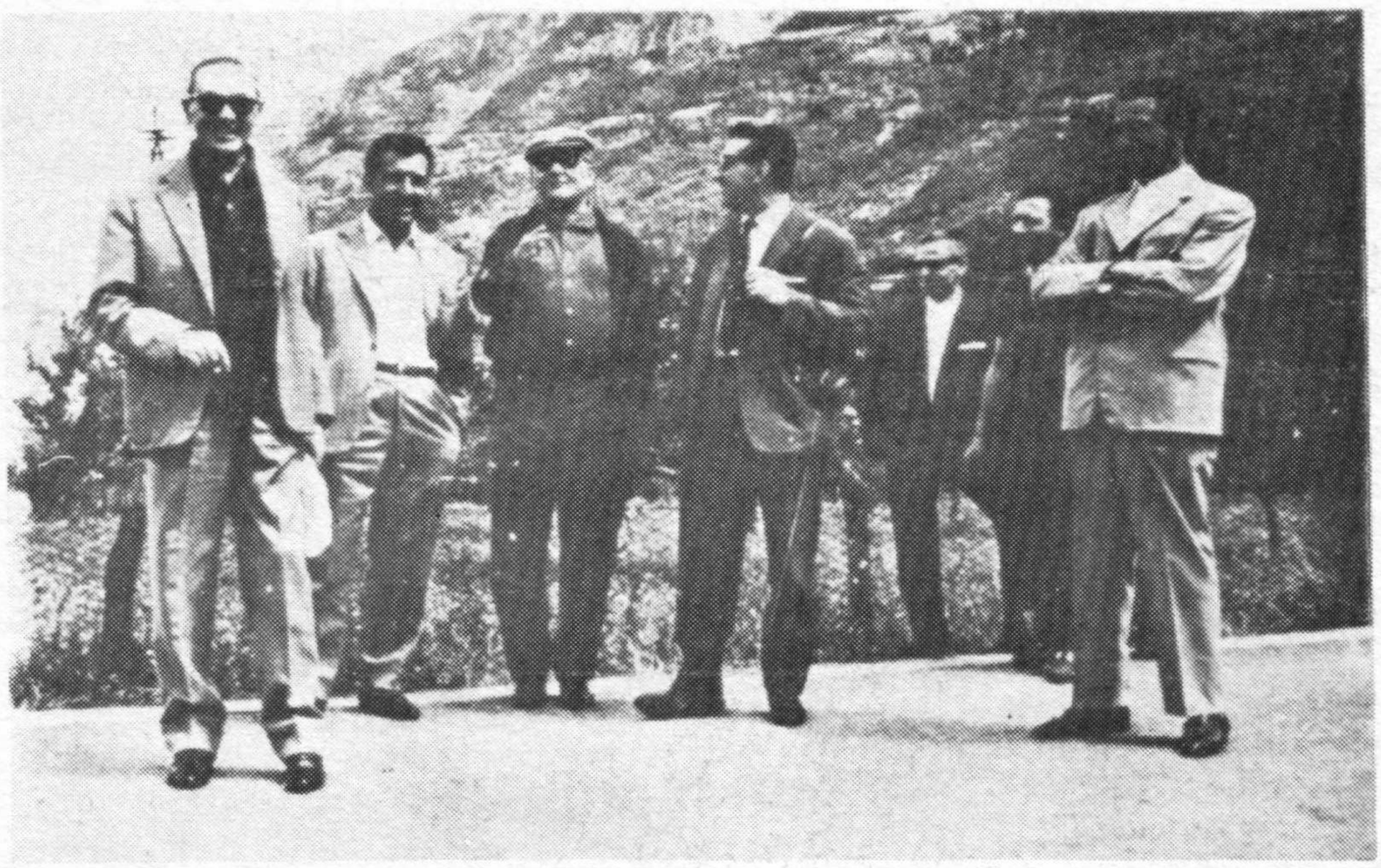
Todaro affronta i tornanti

La Cat. 1100 ha messo in vista ancora una volta Cabella, non nuovo a vittorie del genere, seguito da Malanca che già a Bolzano e a Trento si era fatto molto onore. Chiude la categoria Licheri a circa 34 secondi.

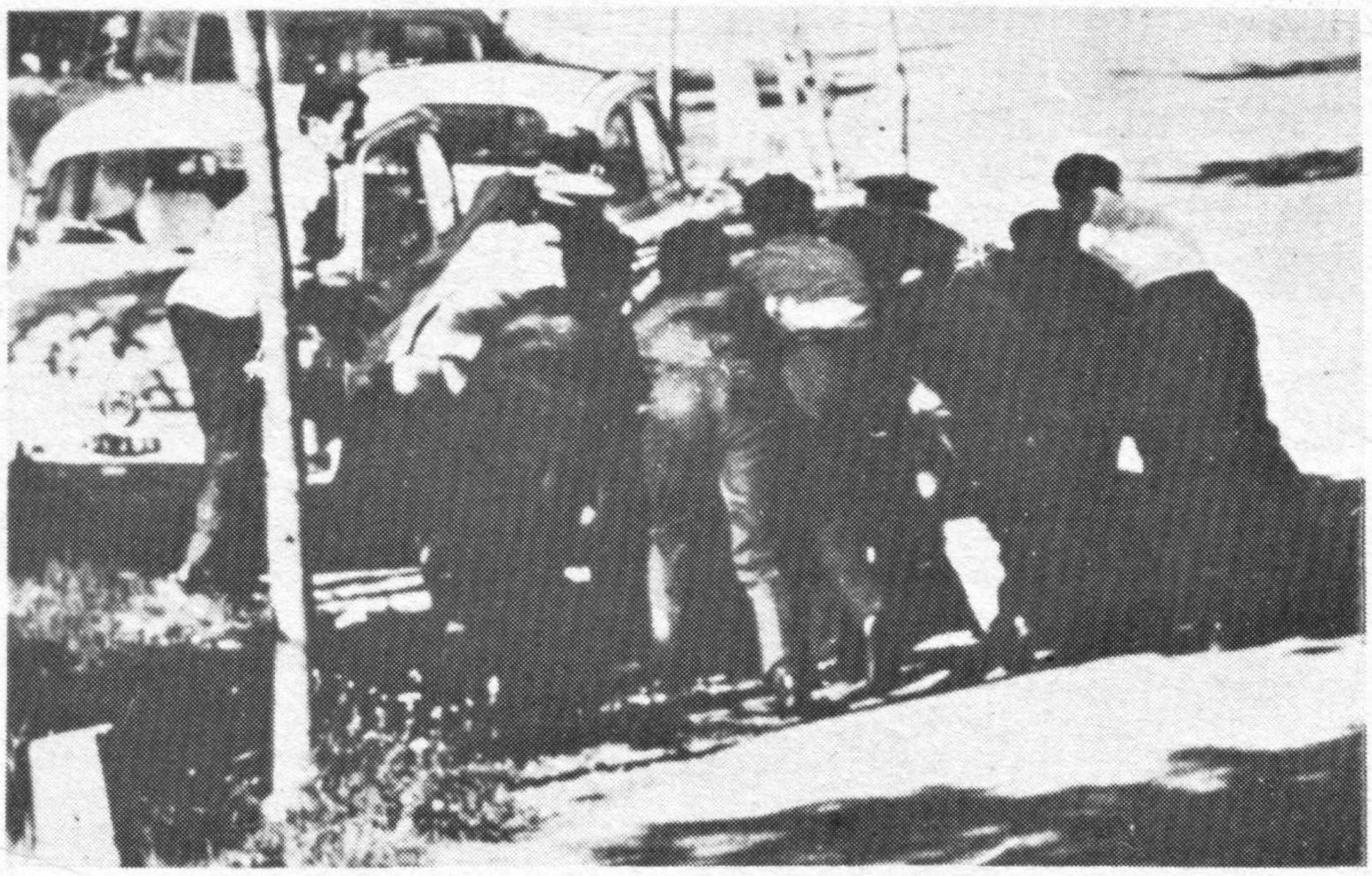
A oltre 78 di media, Genta è primo nella Cat. T 1300, cosa che ha ritenuto ovvia.

La GT 700 è vinta da Sestilli in 8'48"3/10 prima di Sapia che ha lamentato un guasto al freno anteriore destro.

Nella 1000 GT la vittoria è andata allo spericolato Serra di Cassano, finito primo fra le patate. A un notevole distacco è giunto Baur, fermato ai primi tornanti dal servizio d'ordine per un eccesso di prudenza in seguito all'arresto su strada di Gonella causato dall'improvviso restringersi della spalletta di un ponte al suo veloce passaggio. Subito dopo, a strada già sgomberata, passava Demetz, favorito alla vigilia, che però raggiungeva il traguardo a piedi con una biella in mano.



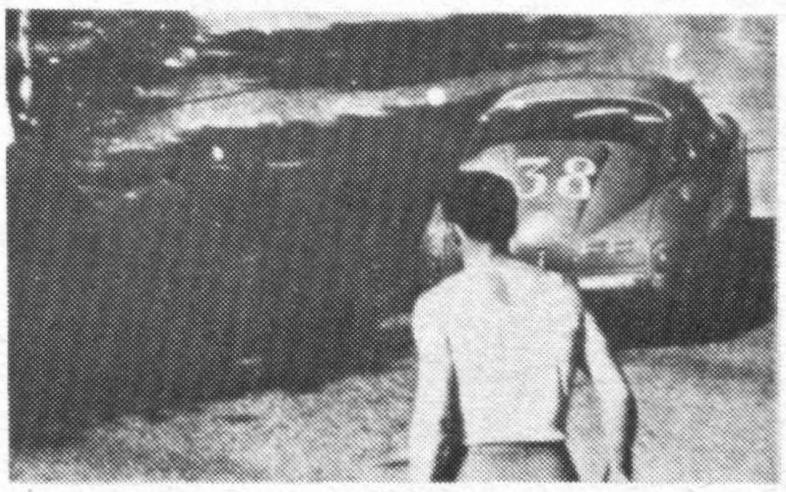
Giovanni Bracco fra I Dirigenti dell'Automobile Club di Aosta



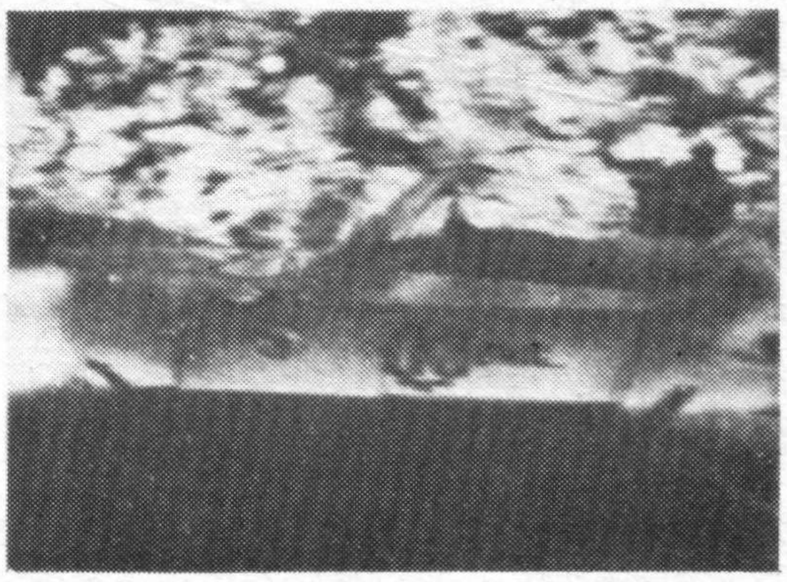
Volenterosi aiutano Gonella a togliere la macchina dalla carreggiata dopo l'urto contro la spalletta di un ponte

La 1150 GT vede Vivaldi in testa con quasi un minuto di vantaggio su Braccini.

Nella Cat. GT 1300 primo è Peroglio, che da tempo non sentivamo, ritornato alla ribalta con un exploit formidabile, staccando il suo diretto avversario di ben 14 secondi (si pensi che nella precedente edizione vi erano ben tre concorrenti in 7/10). Rovetta che con un avversario come Peroglio non ha avuto vita facile, ha conquistato il posto d'onore seguito da « Viminal », Ramoino, Scaramaglia e Mascheroni.



Il passaggio di Baur fermato per l'incidente di Gonella



Qui debutta la nuova Lotus Osca di Sayonara

AMMORTIZZATORI IDRAULICI

TARATURE SPECIALI PER COMPETIZIONE

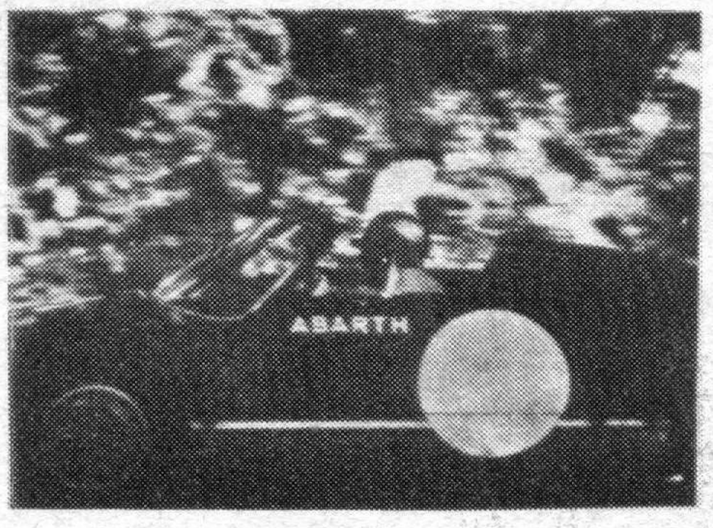
Scalenghe Giovanni

(Succ. KAPERGA)

Corso Unione Sovietica, 25 (interno)

Telef. officina 587.794 - Telef. abitazione 660.860

TORINO



Il formidabile Prinoth su Abarth 1000 Sport

La vittoria è di Boddi nella GT 2500 su Porsche. Acutis, favorito in questa categoria, non ha preso il via per noie meccaniche.

Nella GT oltre 2500 primo Spychiger Tommy su Ferrari 2500 GT che, dopo la sfortunata prova di Trento, meritava questa vittoria, essendo un pilota di indubbio valore oltrechè pilota ufficiale della Porsche.

Cat. Sport 1000: la vittoria è appannaggio di Prinoth con la prodigiosa 1000 Abarth. Oltre a vincere brillantemente la categoria si è piazzato al terzo posto assoluto; tutto questo non ci stupisce essendo egli un pilota formidablie. A 25" « Sayonara » che ha debuttato con la nuova Lotus Osca.

Cat. Sport 2000: primo Govoni che è anche primo assoluto con la brillante media di quasi 92 km. In non perfette condizioni fisiche, ma sempre grande, ha mantenuto le promesse della vigilia e ha ricamato da par suo i tornanti che lo portavano alla vetta vittorioso. Todaro ha dato una buona prova e senz'altro saprà fare meglio quando sarà più padrone della sua Maserati. Buon terzo, Gianni Brichetti.

Categoria TURISMO Classe fino a 500 cmc.

N.	Concorrente	Vettura	Tempo	Media	Class.
6.	LOMBARDI Giuseppe	Fiat P. 500	10'17"8/10	65,264	1°
2.	OGNA Luigi	Fiat 500	10'27"		2°
14.	GILLIO Roberto	Fiat 500	10'27"3/10		3°
8.	DELLA TORRE G. Carlo	Fiat 500	10'33"9/10		4°
16.	ROVATTI Roberto	Fiat 500/S	10'47"8/10		5°
18.	CALVI Luigi	Fiat 500/S	10'52"6/10		6°
22.	MAZA Alessandro	Fiat 500	11'20"5/10		7°

Categoria TURISMO Classe 501-700 cmc.

32.	WINDLER Hermann	BMW 700/S	9'21"6/10	71,795	1°
36.	CAPRA Anselmo	Fiat 600	9'21"8/10		2°
50.	VARESE Gianni	Fiat 600	9'22"		3°
38	EGLI Joseph	BMW 700/S	9'23"4/10		4°
48.	« PAM »	Fiat 600	9'29"6/10		5°
54	BAGNASACCO Ugo	Fiat 600	9'31"		6°
40.	AGA	Fiat 600	9'33"4/10		7°
52.	CAPOZZI Guido	Fiat 600	9'33"6/10		8°
46.	GRAZIANO Gino	Fiat 600	9'35"7/10		9°
34.	PINTUS Elio	BMW 700	9'37"8/10		10°
42.	ROSA Marco	Fiat 600	9'47"6/10		11°
28.	TRAMZAL Pierre	BMW 700	10'08"5/10		12°

Categoria TURISMO - Classe 701-850 cmc.

N.	Concorrente	Vettura	Tempo	Media	Class.
62	PRADA MORONI Gianni	Fiat 600/D	8'54"6/10	75,421	1°
[illegible]	GORI Florio	Fiat 600/D	9'14"4/10		2°
78.	BOITANO Alberto	Fiat 600/D	9'22"9/10		3°
72	MUSSO Mario	Fiat 600/D	9'25"5/10		4°
74.	MARTINELLI Renzo	Fiat 600/D	9'28"8/10		5°
[illegible]	KOHL Wildy	R. Gordini	10'05"7/10		6°

Categoria TURISMO - Classe 851-1150 cmc.

	CABELLA Luigi	Fiat 1100/TV	9'09"8/10	73,336	1°
[illegible]	MALANCA Luigi	Fiat 1100/TV	9'11"4/10		2°
92.	DONIN Antonio	Fiat 1100/TV	9'13"3/10		3°
94.	PAGNOTTA Ugo	Fiat 1100/TV	9'17"6/10		4°
96.	HUGUENIN Claude	Auto Union	9'23"6/10		5°
98.	FADDA Gianni	Fiat 1100/TV	9'27"4/10		6°
88.	LICHERI Michele	Fiat 1100/TV	9'43"7/10		7°

Categoria TURISMO - Classe 1151-1300 cmc.

104.	GENTA Fiorenzo	A.R. Giulietta	8'32"5/10	78,673	1°
110.	DI BONA Riccardo	A.R. Giulietta	8'47"9/10		2°
108.	SUSINNO Filippo	A.R. Giulietta	8'52"8/10		3°
102.	MERLO Erminio	A.R. Giulietta	10'19"9/10		4°

Categoria GRAN TURISMO fino a 700 cmc.

N.	Concorrente	Vettura	Tempo	Media	Class.
126.	SESTINI Fulvio	Fiat Abarth	8'48"3/10	76,320	1°
118.	SAPIA Flavio	Fiat Abarth Z.	8'49"3/10		2°
124.	DE BONIS Umberto	Fiat Abarth	9'00"4/10		3°
132.	« RAFFY »	Fiat Abarth	9'01"6/10		4°

Categoria GRAN TURISMO - Classe 701-1000 cmc.

136.	SERRA DI CASSANO P.	Fiat A. 1000	8'08"8/10	82,152	1°
140.	BAUR Bernhard	Fiat A.R. Monza	9'52"		2°

Categoria GRAN TURISMO - Classe 1001-1150 cmc.

150.	VIVALDI Giacinto	Lancia A. 1100	8'58"9/10	74,819	1°
146.	BRACCINI Luciano	Lancia A.Z.	9'58"3/10		2°

Categoria GRAN TURISMO - Classe 1151-1300 cmc.

172.	PEROGLIO Carlo	A.R. Sprint V.	8'01"	83,825	1°
158.	ROVETTA G. Franco	A.R. Giulietta S.Z.	8'16"4/10		2°
168.	« VIMINAL »	A.R. Giulietta S.Z.	8'26"4/10		3°
162.	RAMOINO Romano	A.R. S. Zagato	8'43"		4°
170.	SCARAMIGLIA Pierre	A.R. Sprint V.	8'46"8/10		5°
160.	MASCHERONI Renzo	A.R. Sprint Z.	9'26"6/10		6°

Categoria GRAN TURISMO - Classe 1301-2500 cmc.

184.	BODDI Roland	Porsche Carr.	8'00"6/10	83.895	1°
186.	NYEFELDER Hanspeter	Porsche Carr.	8'04"8/10		2°
180.	MOSER Silvio	Volvo 122/S	9'02"8/10		3°
182.	MESCHIA Bruno	Porsche S. 90	10'03"5/10		4°

Categoria GRAN TURISMO - Classe oltre 2500 cmc.

1°	SPYCHIGER Tommy	Ferrari 250 GT.	7'57"4/10	84.457	1°
192.	WISSEL Fernando	Ferrari 250 GT.	8'07"		2°

Categoria SPORT - Classe fino a 1000 cmc.

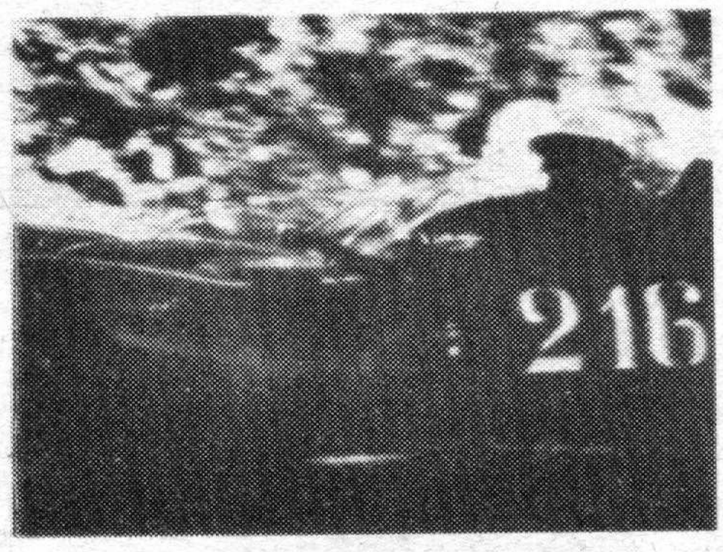
N.	Concorrente	Vettura	Tempo	Media	Class.
206.	PRINOTH Ernesto	Fiat Zagato	7'44"1/10	86,878	1°
210.	« SAYONARA »	OSCA 1100	8'09"2/10		2°
208.	DELEONIBUS F.	Lotus E.	8'14"6/10		3°
204.	BRANDI Attilio	OSCA S. 101	8'28"		4°

Categoria SPORT - Classe 1001-2000 cmc.

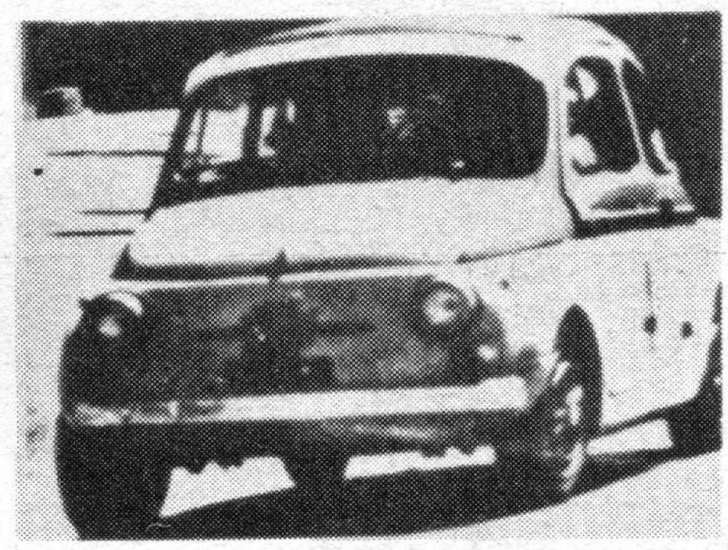
218.	GOVONI Odoardo	Maserati	7'18"9/10	91,866	1° ass
214.	TODARO Nino	Maserati 60	7'37"		2°
216.	BRICHETTI Gianni	Maserati WRE	7'47"		3°

I CRONOMETRISTI UFFICIALI
ACERBI Gino
DEL COL Denis
COGNEIN Sergio

Govoni, vincitore assoluto



In azione Brichetti



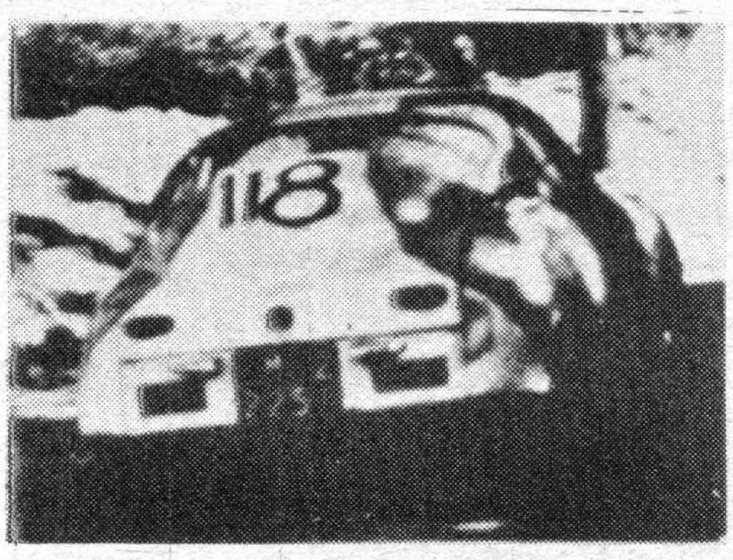
Il non arrivato Cianferoni



Gori, il toscanino

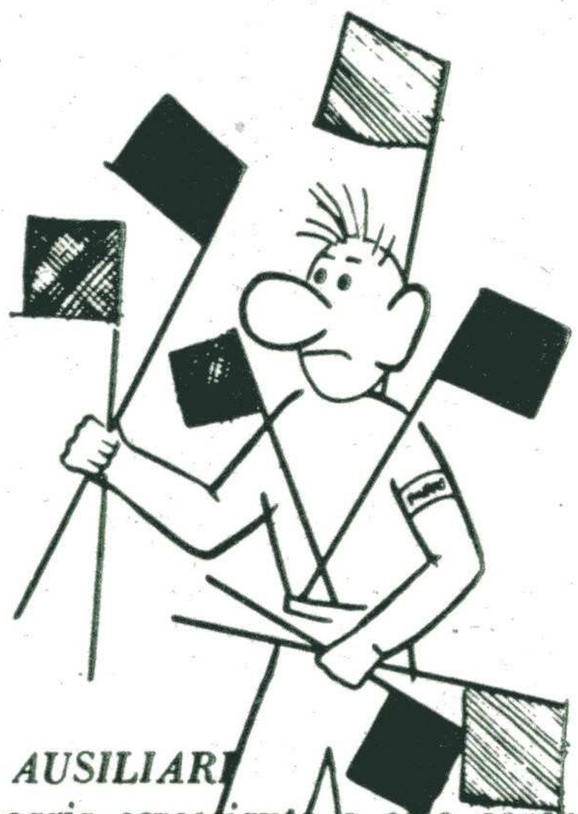


Malanca a bordo della sua fiammante 1100 da non scambiarsi in ogni modo con un volgare colabrodo



Un passaggio di Sapia

PARLANO DI ME...!



GLI AUSILIARI

Pioggia scrosciante o sole cocente, fascia verde con bandierine, vigile sentinella sempre presente, correndo vediamo la massima autorità del percorso di gara: il Commissario.

Zelante custode della nostra incolumità, attento e sempre pronto ad accorrere al più piccolo contrattempo o incidente, è anche l'incorruttibile giudice di scorrettezze o irregolarità.

Il pubblico, che sempre vorrebbe trovarsi nei posti più emozionanti e pericolosi e perciò proibiti, teme ed ammira la sua autorità. Il pilota, ancor più, apprezza la sua onnipresenza che gli dà sicurezza e tranquillità di guida.

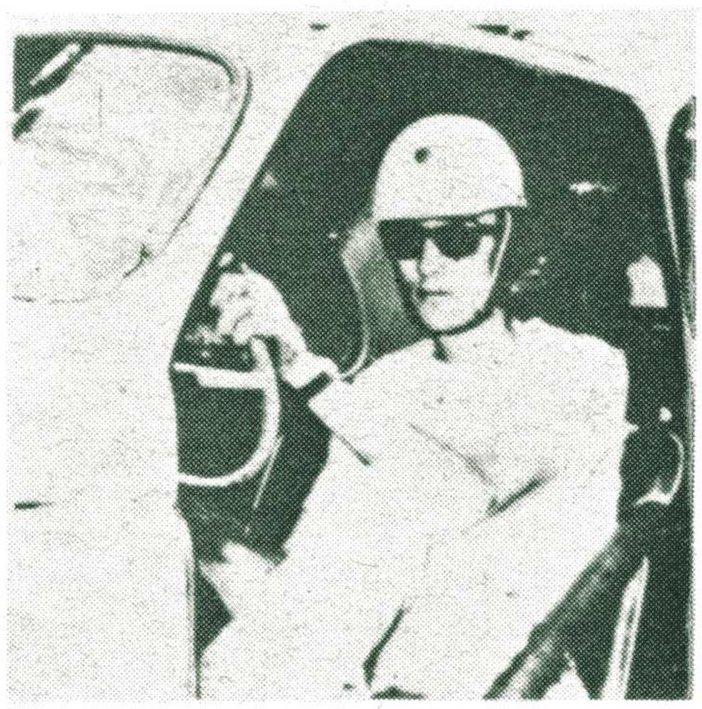
Per molto tempo e durante molte gare abbiamo seguito da vicino e da lontano, in varia veste, l'operato di questi infaticabili ausiliari — volontari e non pagati — e sempre abbiamo avuto una lode al loro indirizzo. Occorre dire che svolgono il loro compito con impegno, con zelo, con scrupolo; forse eccedono persino, ad esempio quando usano, in uno slancio di prudenza, la bandiera rossa quando sarebbe sufficiente quella gialla. Allora il corridore fermato lungo il percorso, si ritiene ingiustamente danneggiato perchè, ritiene lui, anche con quella macchina di traverso sarebbe passato egualmente e anche senza rallentare.

Casi del genere succedono quasi ad ogni corsa. Chi ha ragione? Certamente il Commissario! E' il tutore dell'incolumità nostra e del pubblico e, da buon padre di famiglia (anche se è un giovane sportivo) giudica più conveniente un arrivo in tempo massimo che un danno a cose o persone provocato da una sua leggerezza o da un suo ottimismo.

Perchè, poi, c'è anche il problema delle responsabilità: se tutto va bene, nessuno gli dice grazie; ma se succede qualcosa nel suo tratto, tutti se la prendono con lui.

24 primavere rivestite di signorilità e distinzione, di fine e pur cordiale espressione, di modi affabili e contenuti: ecco Luciano Massoni, vero appassionato del nostro sport, a cui dedica le sue migliori energie.

Cominciò poco più che ventenne, di nascosto dai genitori, a partecipare a delle gare di regolarità che per lui si dimostrarono uno sport burocratico e quindi non adatto al suo carattere di sportivo, generoso e impavido, che dà tutto se stesso e tutto pretende dalla macchina.



Fattosi sulla Fiat 500, le è rimasto fedele per le molte soddisfazioni avute dopo aver partecipato, quasi in sordina, ad alcune competizioni per farsi le ossa e, a dir la verità, se le fece anche con un certo onore: 3° alla Varese-Campo dei Fiori, 2° assoluto al Rallye dei Rododendri, 3° alla Garessio-S. Bernardo, 3° a Pontedecimo-Giovi, 1° della Coppa Fisa, 2° nella dodici ore di Hockenheim. Tanto di cappello, per un principiante!

Nell'anno successivo — 1961 — inizia con una gara di regolarità, piazzandosi 1° di classe e 6° assoluto al Rallye dei Fiori. Alla Coppa S. Ambroes la sua irruenza gli prende la mano ed esce, senza conseguenze personali, alla curva di Lesmo, demolendo completamente la fida 500. Si riprende al Trofeo Ascari con un 2° di classe.

I genitori ormai, al corrente della passione del figlio e impotenti a farlo desistere, accettano di buon grado la situazione e allora comprendono questo sport, lo seguono con interesse, con competenza, seppure sempre con timore per i rischi che comporta. Alla fine di ogni corsa il nostro campione ha un unico pensiero: telefonare a casa per dire che tutto è andato bene.

Impiegato in una importante industria torinese, ruba le ore di svago e i suoi giorni di ferie per gli allenamenti, per le prove e per le competizioni, senza alcun interesse, senza tornaconto, dimostrando — con tutti gli altri — cosa significa lo sport vero e puro.

Sempre nel 1961 è 3° nella Mille Miglia e 1° nella Coppa della Consuma e ancora primo nella Trofeo Val d'Intelvi. Continua la sua attività sportiva con un 3° alla Mobil Economy Run e un bel secondo nella Bolzano-Mendola.

Alla gara Trento-Bondone, forse per la superiorità meccanica degli altri concorrenti, si prende solo il 5° posto che però non lo scoraggia, come non lo scoraggia il guasto meccanico prima del traguardo a Pila, rifacendosi nella Cesana-Sestriere con un 3° e con un 1° a Cuneo-Colle della Maddalena e un 2° alla Coppa Cantoni.

Con un così brillante inizio di carriera, non si può non far strada e il nostro Massoni ha voglia di farne molta, glielo si legge negli occhi anche se, per modestia, non lo dice.

Come secondo gradino della sua metodica ascesa, che sinceramente gli auguriamo perchè sarà ben meritata, spera con l'anno prossimo di poter correre con la junior. Il salto è notevole, ma sarà fatto con giudizio e con il necessario periodo di rodaggio.

Assolutamente non lo dice, ma ci è sembrato di intuire che la sua segreta aspirazione sia quella di arrivare, poi poi,... alla formula uno.

Foderlux

FABBRICA FODERE AUTO - COPRIAUTO COPRIRADIATORI
E MANUFATTI AFFINI

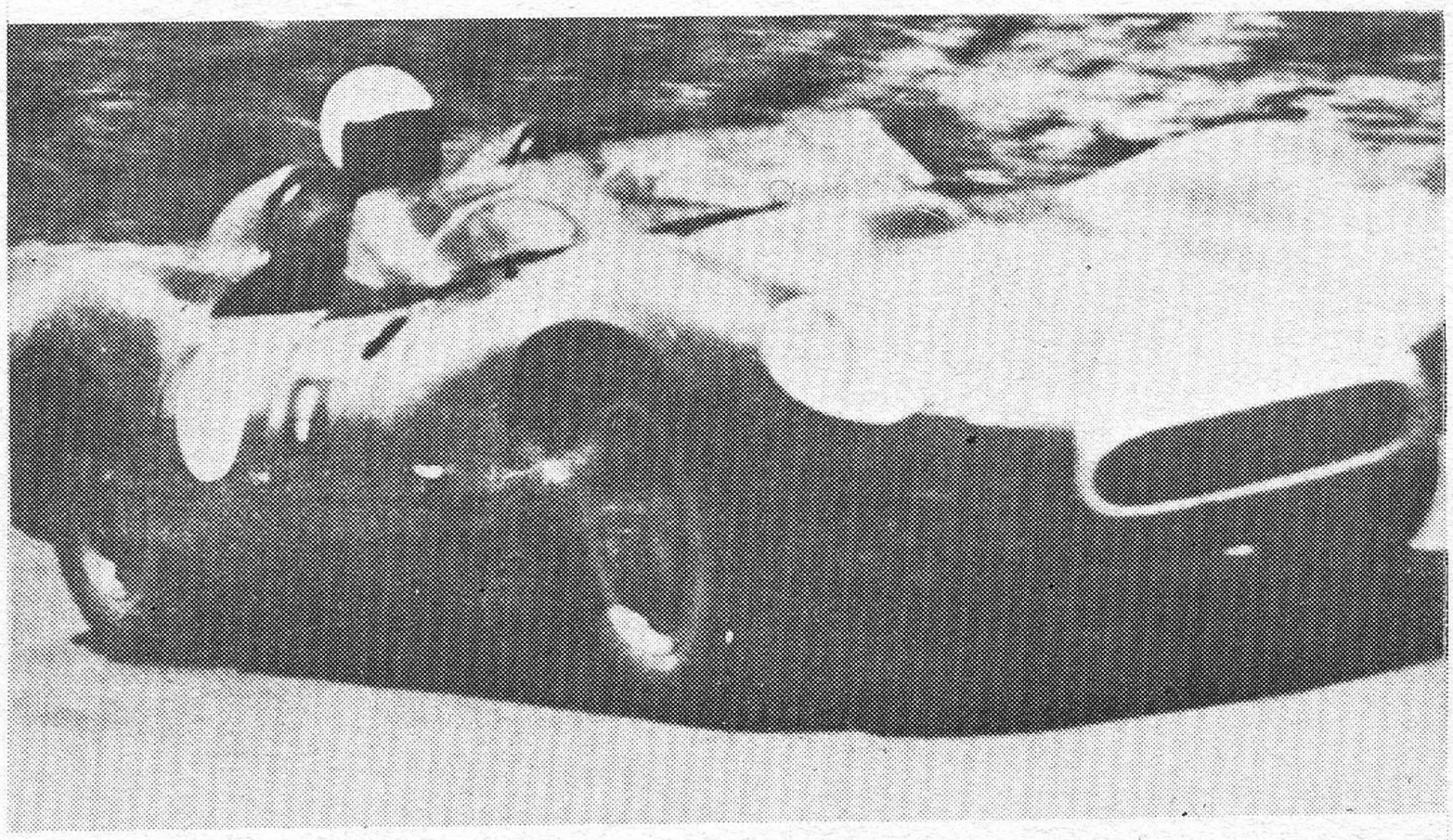
TORINO - Via Nizza 177 Telefono 678.000

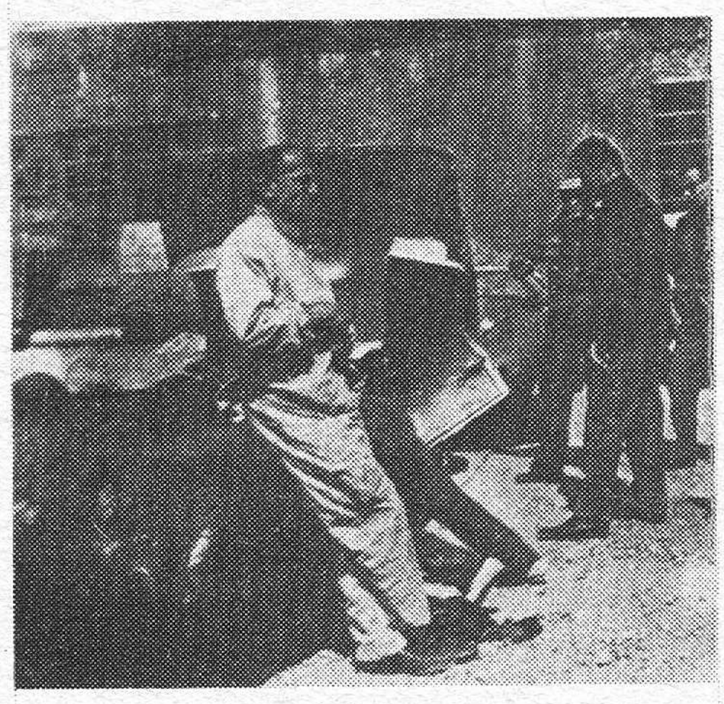
"CESANA - SESTRIERE"

Domenica 6 Agosto 1961

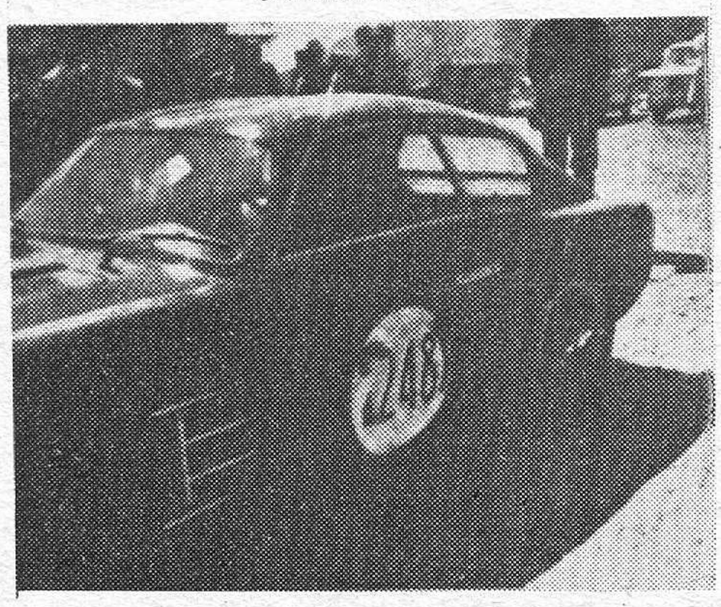
Come è noto, la Cesana-Sestrière si disputa in sostituzione della Sassi-Superga di Torino. Questa era più breve e più ripida, l'altra è più lunga e più veloce anche se la carburazione risente del variare di quota. Tuttavia il fondo stradale, sconnesso in qualche tratto, non sempre permette dei buoni ricuperi di velocità nei numerosi allunghi. Il percorso, che si snoda in un suggestivo ambiente montano sulle falde del Fraiteve, sale da 1.300 metri sino ai 2.000 del Sestrière e nulla ha perso in bellezza e interesse rispetto alla gara classica di Torino.

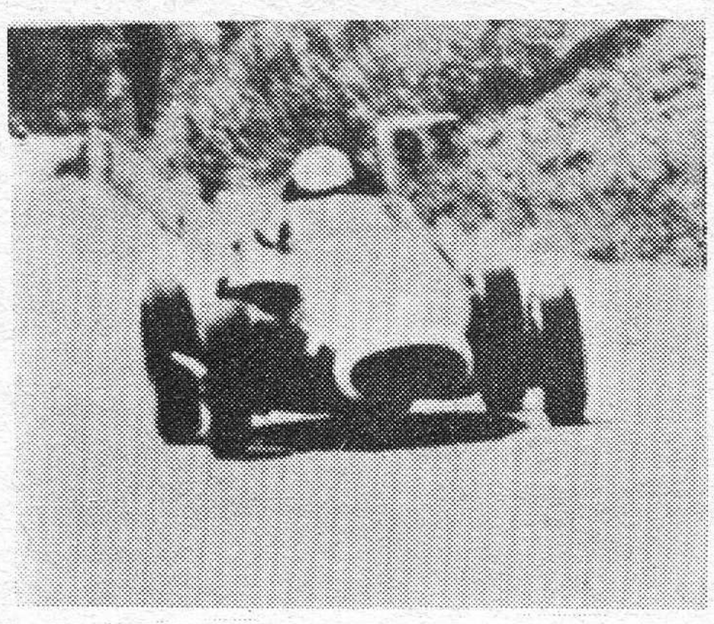
La maggior parte di merito in questa felice scoperta spetta all'ing. Attilio Buffa, Presidente del Racing Club 19 di Torino, coadiuvato da tutti i dirigenti dell'Ufficio Sportivo A.C.I., fra i quali il Dott. Aimaretti e Dott. Farina Sansone.





Lo sfortunato Brichetti pensa al suo carburatore





Regolare lo svolgimento della gara con una folta schiera di partecipanti e notevolissima l'affluenza del pubblico, favorita da una splendida giormedie, essendo alla sua prima edinata di sole.

Questa corsa, emozionante e spettacolare per le sue caratteristiche, ha visto vincitore assoluto Mennato Boffa su Maserati 2000 alla media di oltre 99 km. Nonostante non si abbiano dati di riferimento con precedenti zione, riteniamo che questa media non sarà tanto facilmente superata, ben conoscendo la valentìa di Boffa; tanto più se si considera che il secondo arrivato, Foitek su Lotus, è giunto a 9 secondi e 2/10, seguito da Fraissinet Regis su Porsche 2000, convinto fino all'ultimo di portarsi la vittoria a casa per un precedente fortunato incontro con Boffa.

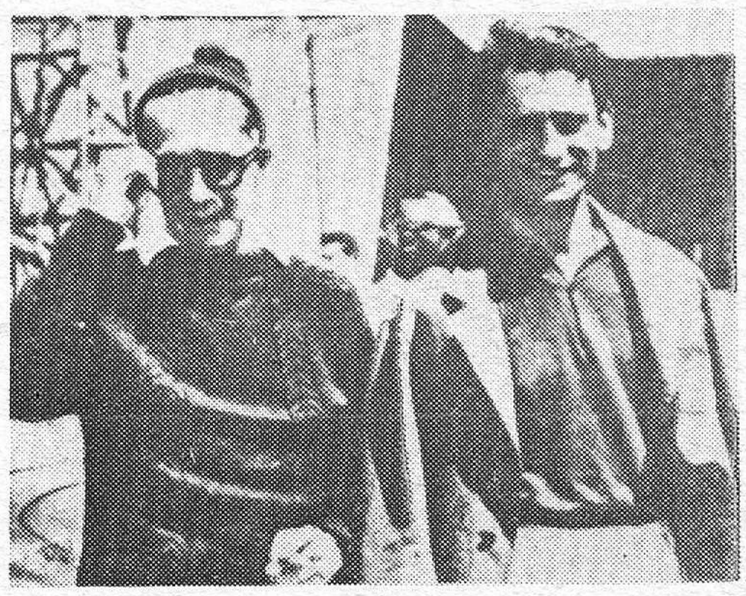
Sfortunata la prova di Brichetti per difettosa carburazione e sfortunati i non arrivati fra cui Sapia e Von Baum Georges per rottura del filo dell'acceleratore; Tornado, tradito dalla sua irruenza e finito fuori strada poco prima dell'arrivo; sfortunato anche l'Ing. Cantù di Piacenza, fermato a causa dell'incidente di Tornado che lo ha privato di un ottimo posto in classifica.



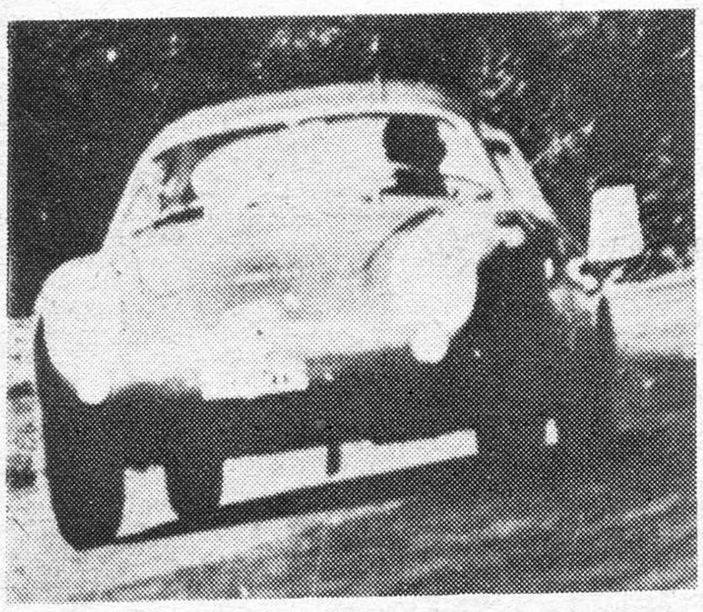
Nella Cat. 1300 si è verificato un dramma giallo-rosso a causa delle bandierine: Bonetto, malgrado il rallentamento impostogli, si è piazzato secondo a un solo secondo da Ada Pace.



Il vincitore Boffa alla partenza



L'Ing. Cantù e Bonetto vittime delle bandierine



Il concorrente Gonella di cui tutti conosciamo la classe 700 Gran Turismo Per chi non lo sapesse

Classifiche

CATEGORIA TURISMO - Gruppo Vetture di Serie Preparate

Classe fino a 500 cmc.

	N.	Concorrente e Conduttore	Vettura	Tempo
1°	16	UBERTAZZO Bruno (Scud. Grifone)	Fiat 500	8'31"8/10
2°	24	BORGHESIO Piercarlo (Campidoglio)	Fiat Puch	8'34"
3°	26	MASSONI Luciano	Fiat 500	8'40"
4°	6	OGNA Luigi (Mirabella)	Fiat 500	8'50"5/10
5°	32	DELLA TORRE Giancarlo	Fiat 500	8'52"1/10
6°	4	CINTOLESI Mauro (Bardhal)	Fiat 500	9'04"3/10
7°	20	LOMBARDI Giuseppe (Romagna)	Fiat Puch	9'05"2/10
8°	2	ALBA Aldo (Trasimeno)	Fiat 500	9'13"3/10
9°	14	CAMBIERI Alberto (Mediolanum)	Fiat 500	9'23"8/10
10°	8	MAZA Alessandro	Fiat 500 S	9'28"3/10
11°	22	SALVAY Dante	Fiat 500	9'30"1/10
12°	30	GILLIO Roberto	Fiat 500	9'31"2/10
13°	34	SANGIORGI (Cesena)	Fiat 500	9'35"5/10
14°	18	DURST Leonardo (Janua)	Fiat 500	10'16"2/10

Classe da 500 a 700 cmc.

1°	42	CALASCIBETTA Salvatore (Etna)	Fiat 600	7'43"9/10
2°	52	FONTANA Angelo (S. Ambroeus)	BMW	7'53"3/10
3°	70	CAPRA Anselmo (S. Ambroeus)	Fiat 600	8'00"
4°	46	CUCCHIARELLI Giuseppe (Alto Lario)	Fiat 600	8'01"5/10
5°	44	KARRER Federico	BMW	8'03"9/10
6°	40	FRESCOBALDI Ferdinando (Bardhal)	Fiat 600	8'14"
7°	60	VARESE Gianni	Fiat 600	8'15"9/10
8°	58	BAGNASACCO Ugo	Fiat 600	8'16"8/10
9°	54	EGLI Joseph	Fiat 600	8'21"
9°	62	GRAZIANO Cino (R.C. 19)	BMW	8'21"
11°	74	CARRERA Eugenio (R.C. Bergamo)	Fiat 600	8'51"9/10
12°	50	DORO Antonio	BMW	8'55"8/10
13°	56	« AGA » (Mediolanum)	Fiat 600	8'58"
14°	76	RAGAZZI Alessandro	Fiat 600	9'11"2/10
15°	66	GIOVANNELLI Filiberto	Fiat 600	9'40"9/10
16°	64	BUONOPANE Alberto	Fiat 600	10'51"9/10



Accardi 4° di classe

Classe da 700 a 850 cmc.

1°	84	ZECCOLI Teodoro (S. Ambroeus)	F. Abarth 850 TC	7'45"5/10
2°	96	PRADA MORONI Gianni (S. Ambroeus)	F. Abarth 850 TC	7'47"1/10
3°	80	RENIER Paolo (S. Ambroeus)	R. Abarth 850 TC	7'51"5/10
4°	94	BOITANO Alberto (Grifone)	Fiat 600 D	7'58"5/10
5°	82	BACCI Romano (Biondetti)	Fiat 600 D	8'00"1/10
6°	90	MARTINELLI Renzo	Fiat 600 D	8'10"
7°	88	MIRAMANT Emile	Renault	9'26"2/10



Dalla macchina sbuca il concorrente De Luca

Classe da 850 a 1150 cmc.

	N.	Concorrente e Conduttore	Vettura	Tempo
1°	112	MALANCA Luigi	Fiat 1100	7'54"9/10
2°	106	AIROLDI Piero (Mediolanum)	Fiat 1100	7'55"8/10
3°	102	DONIN Antonio (Mediolanum)	Fiat 1100	7'58"3/10
4°	104	CABELLA Luigi (Grifone)	Fiat 1100	8'09"5/10
5°	108	COCHETTI Arrigo (S. Ambroeus)	Fiat 1100 TV	8'12"2/10
6°	114	LICHERI Michele (R.C. 19)	Fiat 1100 TV	8'19"4/10

Classe da 1150 a 1300 cmc.

1°	132	ROSSI Romolo (S. Ambroeus)	A.R. Giul. TI	7'12"
2°	138	ZUCCHI Anzio	A.R. Giul. TI	7'21"4/10
3°	134	GENTA Fiorenzo (S. Ambroeus)	A.R. Giul. TI	7'22"5/10
4°	144	BROCCHI Adolfo (Bardhal)	A.R. Giul. TI	7'25"4/10
5°	130	DI BONA Riccardo (Lario)	A.R. Giul. TI	7'32"8/10
6°	124	SUSINNO Filippo (Etna)	A.R. Giul. TI	7'34"6/10
7°	126	FUSINA Roberto (R.C. 19)	A.R. Giul. TI	7'39"
8°	128	CASONI Mario	A.R. Giul. TI	7'46"5/10
9°	122	RODES Armando (R.C. 19)	A.R. Giul. TI	7'46"8/10
10°	140	CREMASCOLI Carlo	A.R. Giul. TI	8'41"5/10

CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe fino a 700 cmc.

1°	154	FRISORI Silvano (CUS Trieste)	F. Abarth 700	7'22"
2°	164	BONOMI Marino (Mirabella)	F. Abarth 700	7'34"1/10
3°	156	GONELLA Ermanno (R.C. 19)	F. Abarth 700	7'45"9/10



Varese in attesa del via

Classe da 700 a 1000 cmc.

1°	176	SIGALA Oddone (Mediolanum)	F. Abarth 1000	6'56"1/10
2°	178	« PETER PAN » (S. Ambroeus)	F. Abarth 1000	7'27"
3°	168	CLEMENT Jean	F. Abarth 100	7'36"7/10

Classe da 1000 a 1150 cmc.

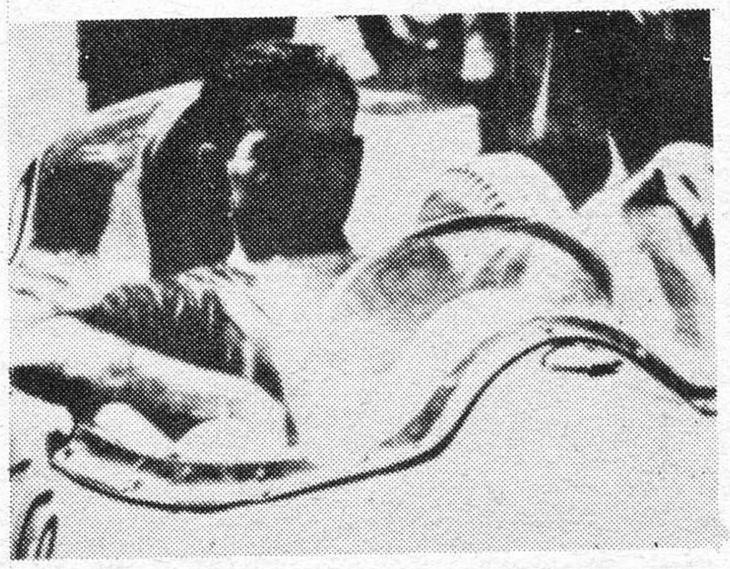
1°	180	« MATICH » (R.C. 19)	L. Appia Z.	7'34"
2°	186	VIVALDI Giacinto (Grifone)	L. Appia	7'38"3/10
3°	184	SAVINI Renato (S. Ambroeus)	L. Appia	7'47"2/10

Classe da 1150 a 1300 cmc.

1°	202	PACE Ada (R.C. Milano)	A.R. Giul. SZ	6'52"5/10
2°	220	BONETTO Gianfranco	A.R. Giul. SZ	6'53"6/10
3°	200	ROVETTA Gianfranco (Mirabella)	A.R. Giul.	7'00"3/10
4°	206	ACCARDI Antonio	A.R. Giul.	7'07"4/10
5°	198	CORIO Angelo	A.R. Giul. SZ	7'11"
6°	222	BALDINI Luigi (Bardahl)	A.R. Giul.	7'12"2/10
7°	210	ZAFFERRI Alessandro (S. Ambroeus)	A.R. Giul. SZ	7'15"
8°	190	DAVID Jacques	A.R. Giul.	7'30"7/10
9°	218	CANTU' Nicola	A.R. Giul.	7'35"
10°	194	RAMORINO Romano	A.R. Giul. SZ	7'44"8/10
11°	198	PAGLIANO Alberto	A.R. Giul. SS	8'00"2/10

Il capo reparto studi e progettazioni di Battaini, Angelo Gibello

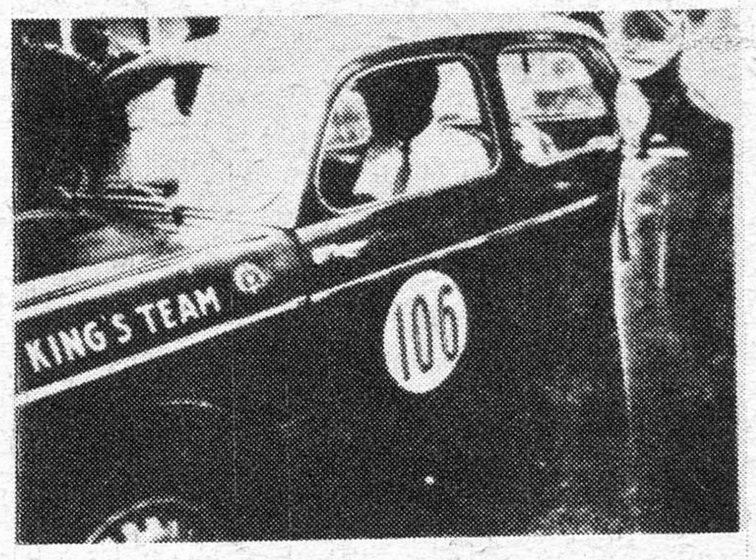
	N.	Concorrente e Conduttore	Vettura	Tempo
Classe da 1300 a 2500				
1°		FRESCOBALDI Piero	L. Flaminia Zag.	6'52"
2°		CASTELLINA Giancarlo	L. Flaminia Zag.	7'36"8/10
3°		DE LUCA		7'43"8/10
4°		CIGARINI Renzo		7'47"8/10
5°		CARETTA Medardo	L. Aurelia B 20	8'14"9/10
Classe oltre 2500				
1°		CONTI Luciano	Ferrari 3000	6'54"
2°		WISSEL Fernando		7'01"4/10
3°		GALLUZZI Mino		7'04"1/10
SPORT				
Classe 1100				
1°		STANGA Gianfranco	Osca	6'41"
2°		CUSSINI Lanso	Abarth 1000	7'00"5/10
3°		BRANDI Attilio	Osca	7'17"8/10
4°		SERVADEI Alessandro	Fiat 600	8'20"6/10
Classe 2000				
1°		BOFFA Mennoto	Maserati 2000	6'17"1/10
2°		FRAISSINET Regis	Porsche	6'29"6/10
3°		BRICHETTI Gianni	Maserati 2000	7'06"8/10
Formula Junior				
1°		FOITEK Karl	Lotus	6'26"3/10
2°		ALBERTI Giovanni	Fiat De Tomaso	6'31"6/10
3°		LO COCO Mimmo	Fiat Branca	6'33"
4°		ZANAROTTI Gastone	Fiat Stanguellini	6'53"3/10
5°		CALES Jacques	Fiat Stanguellini	7'00"
6°		BELDI Bruno	Fiat Wainer	7'07"8/10
7°		MERLIN Enrico	Fiat Stanguellini	7'10"8/10



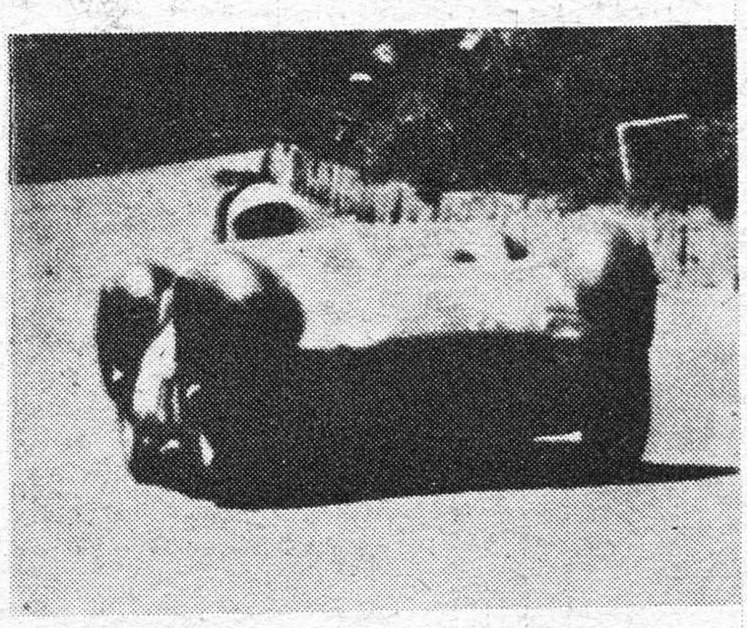
Lo Coco Scesо qui in tenzone; gli è sfuggita per poco una bella affermazione



Il Pediatra Cambieri questa volta su 500



Airoldi, non è pilota da quattro soldi



Arriva il vincitore: Boffa



L'Ing. A. Buffa Pres. del Racing Club 19



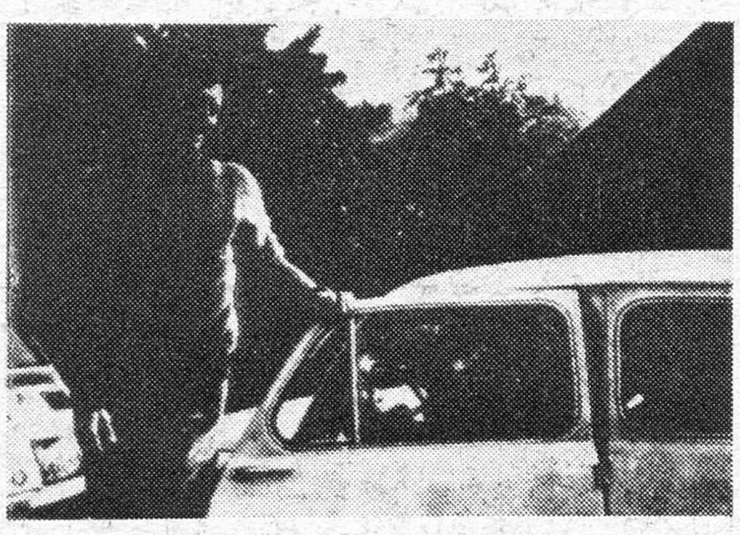
Parco macchine, scusate, parco mucche!!



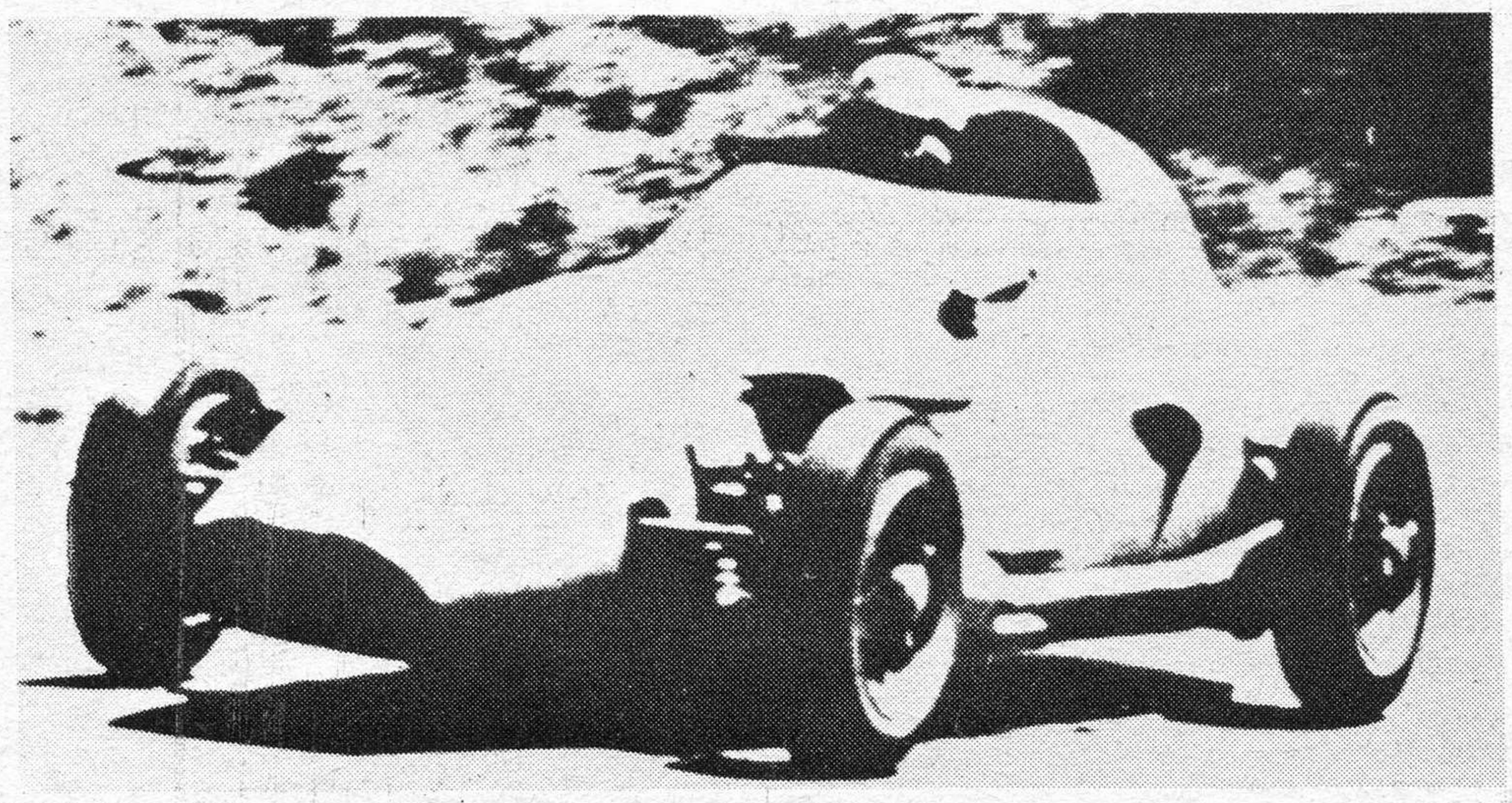
Il marchese Piero Frescobaldi vincitore di classe



Parte del reparto corse Abarth: Zeccoli, Sigala, un tecnico e il Dr. Avidano



Boltano il nostro rosso volante



Stanga, primo nella Cat. 1000 seguito da Cussini con la nuova Abarth, ha realizzato un ottimo tempo piazzandosi meritatamente nei primi posti assoluti.

Ha colto la vittoria nella oltre 2500 Conti su Ferrari 3000, davanti all'ottimo Wissel e Galluzzi. Fra le grosse cilindrate notiamo anche la magnifica prestazione di Frescobaldi Piero su Flaminia Zagato seguito da Castellina, già vincitore del Rally dei Colori.

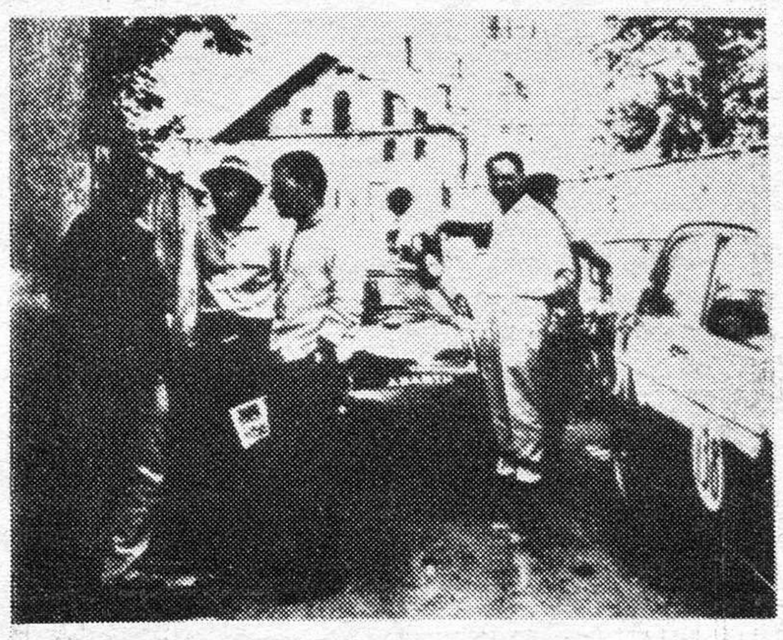
Nelle Appia la vittoria è andata a Matich, con il posto d'onore a Vivaldi. Vittoria scontata quella di Sigala con la sua Abarth 1000 GT con netto margine su Peter Pan e Clement.

Frisori pare abbia sottoscritto un abbonamento alle vittorie a danno di Bonomi e Gonella, pur valenti piloti. Rossi, nella Cat. 1300, ha dimostrato agli altri concorrenti, fra i quali il bravo Zucchi e Genta, che la sua vittoria è stata ben conquistata.

Notiamo nella classe 1150 l'ottima prestazione di Malanca seguito da Airoldi e da Donin; i bravi Cabella e Coccheti, vittoriosi in altre gare, sono qui giunti 4° e 5°.

Classe 850: Zeccoli, pilota ufficiale dell'Abarth, ha conteso con successo una combattuta vittoria a Prada Moroni.

Cales su Fiat Stanguellini



Il vincitore Rossi qui con Zucchi

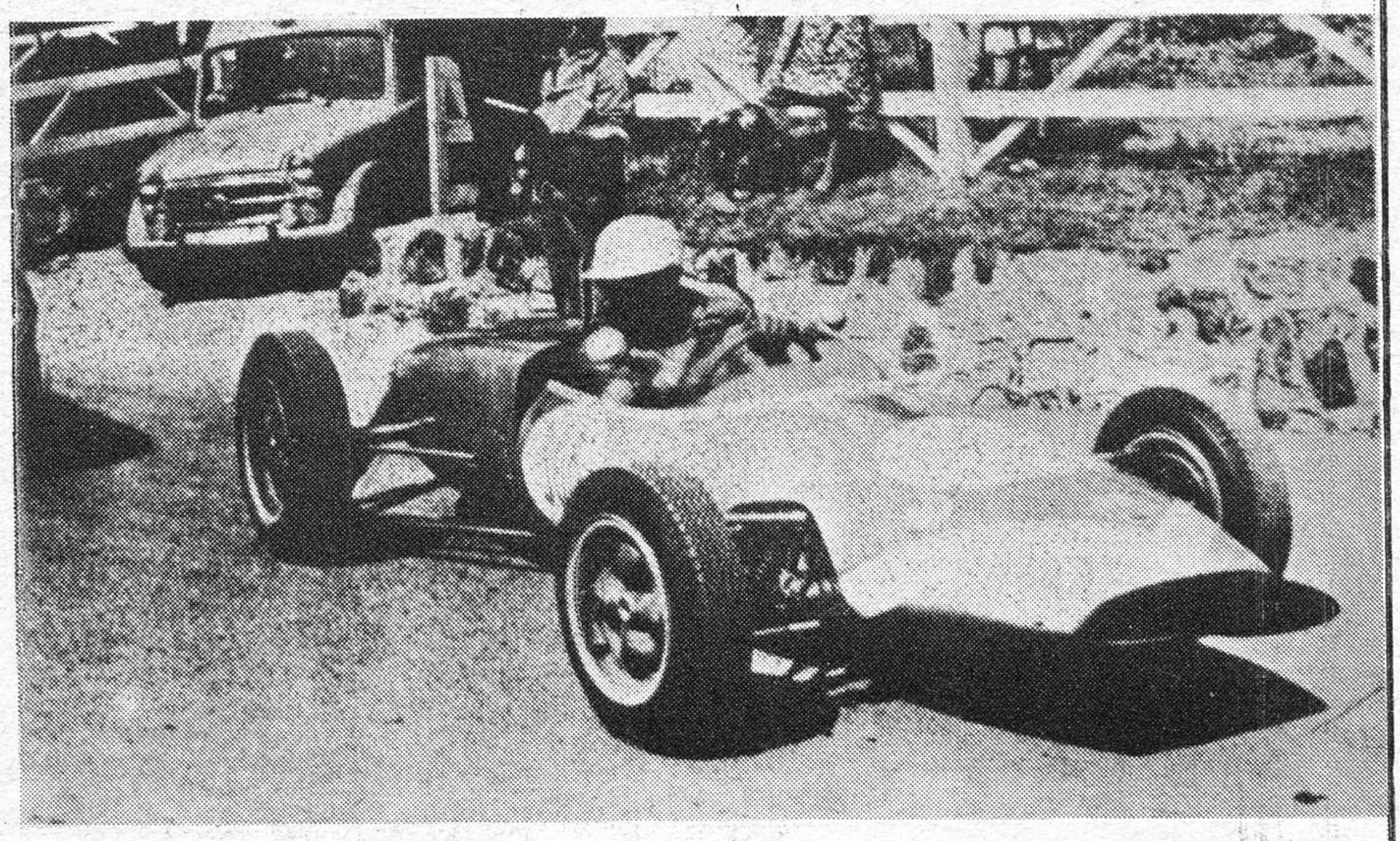


Un gradito ritorno: Gianni Ferrero

Calascibetta su Fiat 600 vince con ben 10 secondi su Fontana Angela su BMW 700; persiste il malocchio su Graziano Cino mentre non tocca altri concorrenti fra i quali Capra, Cucciarelli, Karrer, Frescobaldi Ferdinando e altri.

Ubertazzo con la sua piccola Fiat 500 è giunto al traguardo a oltre 73 di media e a farlo andare così forte pensiamo sia stata la presenza di Borghesio abituato alle vittorie e di Massoni, un giovane che ha già dimostrato le sue qualità. Notiamo in questa categoria, senza qui citarli, tutti nomi di prime piano, mietitori di non pochi precedenti allori.

La gara nel suo complesso è stata molto interessante, inappuntabile il servizio d'ordine e perfetta l'organizzazione.



Foietk vincitore nella Junior

27° G.P. Pescara

IO



A PESCARA

Molti di voi mi conoscono e mi conoscono appunto per la passione che ho per questo sport anche per averlo praticato. Passione che mi ha spinto a interessarmi di esso, a seguirlo, a scriverne, anche senza alcune competenza tecnica che riguarderebbe soltanto la macchina, ma con il cuore che sa vedere l'importanza dell'elemento umano perchè solo dal pilota dipende la veloce corsa del suo mezzo.

Solo così si può vedere o intuire l'ansia, il brivido del pilota al momento del via: è l'attimo in cui egli prova tutte le emozioni in tono così acuto da essere tormentoso. Dopo, lungo il percorso, proverà egualmente queste emozioni, non esclusi il timore e la paura, ma una per volta a seconda dell'andamento della corsa. Alla partenza sono tutte lì che gli affollano la mente e il cuore. All'arrivo la sua batteria si scarica di colpo e restano la gioia e la esaltazione della vittoria o la stanchezza e la depressione della sconfitta.

E così sono arrivata anch'io a questo famoso circuito che si svolge per 25 km. fra il verde dei campi e degli olivi, vero paesaggio agreste, tranquillo e riposante, che nettamente contrasta con il nastro di asfalto che fra poco ospiterà il morso dei bolidi ruggenti a 150 all'ora.

Gran folla lieta e festiva su questo verde, nei punti più ombrosi o più panoramici, che inganna l'attesa con abbondanti e appetitose colazioni, pronta poi a coglierè la prima macchina che sbuca veloce da quella curva con immediatezza di commenti (ha cambiato troppo tardi, questo ha stretto di più, l'altro ha ripreso prima) individuando numero, macchina e pilota che ricorderà e rivedrà per dieci venti volte.



Il Ministro On. Spataro, che qui vediamo sorridente, è stato l'ospite d'onore della manifestazione

L'ambiente del pubblico, se ci fossero stati cavalli con le variopinte corazze e cavalieri con la pesante armatura, faceva ricordare i tornei del medioevo descritti da Walter Scott.

Ai box: ho un attimo di perplessità mi sento smarrita, ansia e timore mi assalgono in una confusione di voci e di volti sconosciuti, provo nettamente il « complesso » del circuito di Pescara, uno dei più importanti, e, per colmo, lo provo anche per i piloti debuttanti in questa difficile prova.

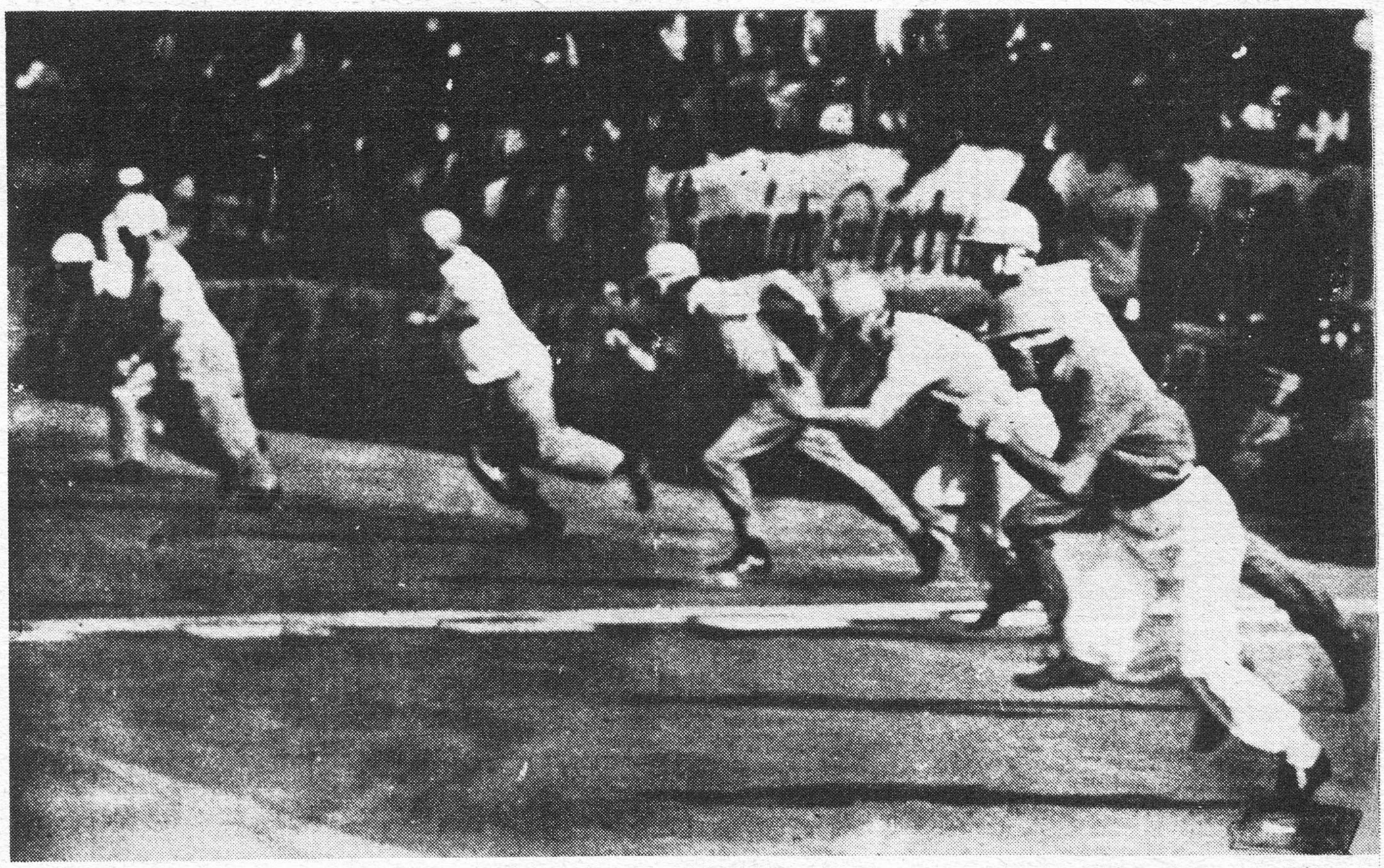
Finalmente eccoli i debuttanti, i « piccoli calibri », li vedo li riconosco, mi riconoscono e nel cordiale incontro ci ritorna l'espressione pacata e fiduciosa di tutte le gare domenicali. Senza dircelo, ci infondiamo coraggio a vicenda e comprendiamo in un attimo che tutti gli inizi sono così, che bisogna ben cominciare una volta per essere veterani poi.

Io sono qui per loro e in particolare di loro voglio parlare.

A sottolineare l'importanza della manifestazione, il via viene dato dall'On. Spataro e alle ore 9 tutti i piloti sono allineati di fronte alle macchine poste a spina di pesce. Al suono della sirena, una fulminea corsa alla macchina e immediata partenza. Comincia così l'appassionante carosello.



Baghetti in cordiale colloquio con il Sig. Dragoni della S. Ambroes



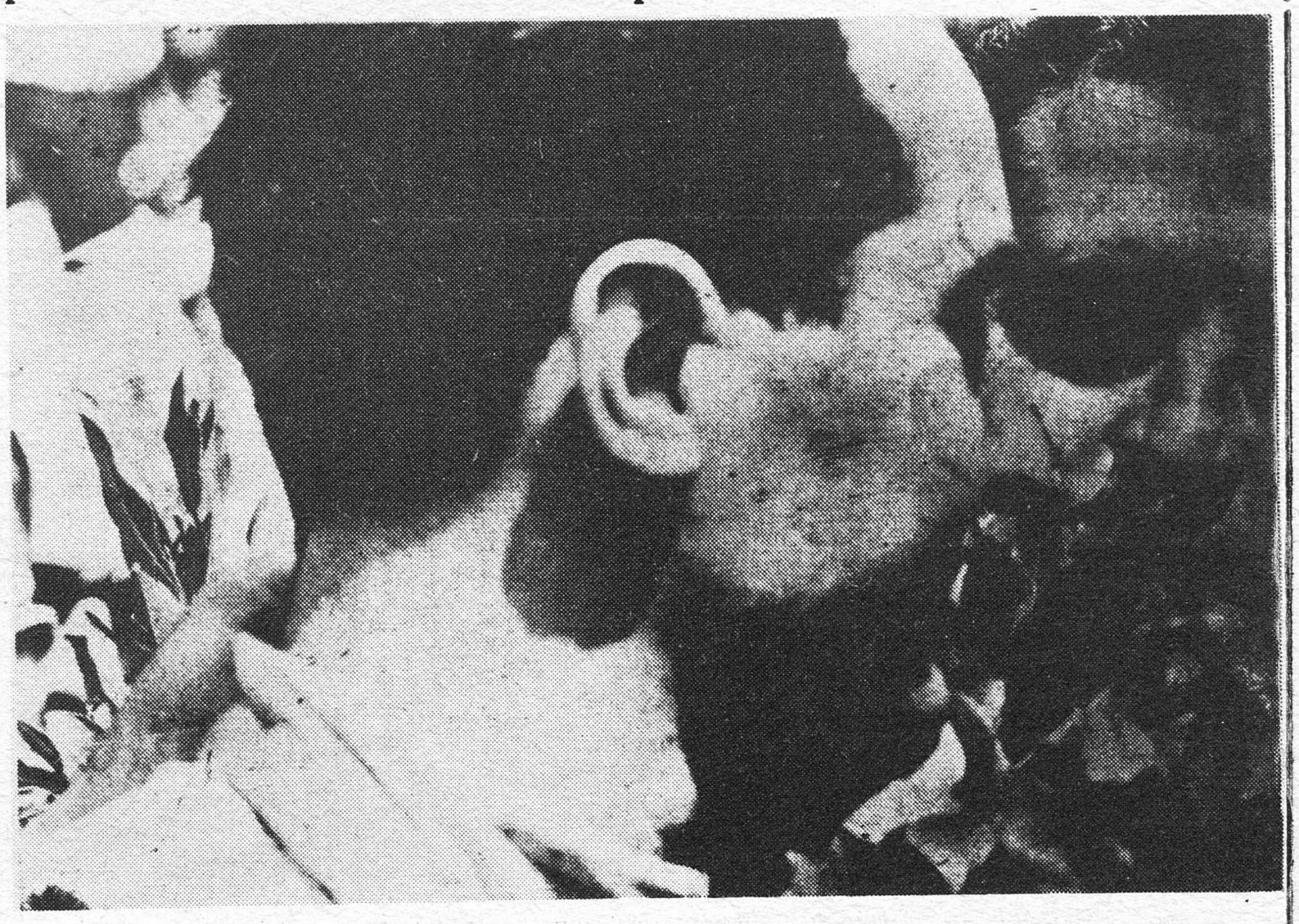
L'ALBO D' ORO DEL CAMPIONATO CONDUTTORI

1950 - Farina (Alfa)
1951 - Fangio (Alfa)
1952 - Ascari (Ferrari)
1953 - Ascari (Ferrari)
1954 - Fangio (Mercedes)
1955 - Fangio (Mercedes)
1956 - Fangio (Ferrari)
1957 - Fangio (Maserati)
1958 - Hawtorn (Ferrari)
1959 - Brabham (Cooper)
1960 - Brabham (Cooper)

La Cat. 1150 GT, quasi tutte Lancia Appia Z, ha visto al via cinque partenti. Al primo giro Luciano Braccini, vittima della rottura di un pistone, ha dovuto abbandonare la gara. Il carosello prosegue e già dai primi giri è in testa Piero Frescobaldi che al 7° stabilisce la media di 122.630. Dopo un'ora e dieci minuti abbandona il n. 120 (Dal Torre) per guasto alla batteria e dinamo. Verso le due avviene il cambio di guida al n. 118 e Frescobaldi cede il posto al giovane Florio. A tre ore e dieci si ferma Stefani su Fairthorpe che non riparte più. Restano pertanto in gara Florio e Ferlaino che dimostrando la loro valentia terminano la gara a due km. l'uno dall'altro. Primi Florio e Frescobaldi con una superba vittoria a 117.399 di media. Secondo Ferlaino.

Cat. 1300 GT. Tutte Alfa Giulietta sprint. Molti sono i bei nomi e tutti decisi a vincere. Partono in una nube di fumo e di polvere 14 macchine e dopo pochi giri prende la testa Bonetto e la mantiene per molto, fino a quando il cambio non lo tradisce in una curva e picchia di coda contro un paracarro, riprendendo con forte distacco. Passano frattanto regolarissimi Buticchi, Bulgari, Kim e tutti gli altri. A un'ora e mezza è la Giulietta di Allegrini che, durante il rifornimento, si incendia ai box. Sparisce dalla scena anche Santuccio. Al cambio di guida fra Bonetto e Dalla Torre, quest'ultimo riparte velocissimo e riconquista molte posizioni ma a poco meno di un'ora dal termine abbandona per rottura del cambio e fusione delle bronzine. Al traguardo giunge così vincitore Buticchi che ha terminato la gara senza cambio di guida, seguito dal bravissimo Bulgari, in coppia con Grana. Buon terzo Facetti, 4° Zafferri e, a pochi metri da lui, Bauer.

Cat. oltre 2500 GT. In questa categoria si è avuto un colpo di scena che ha tolto di gara, quando era ormai primo di classe e secondo assoluto, il bravissimo Carlo Mario Abate su Ferrari. Passato 29" prima del suono della sirena, ha dovuto percorrere ançora un giro, ma proprio durante la sua marcia vittoriosa al traguardo, il destino gli ha giocato una beffa atroce: a pochi km. dall'arrivo restava senza benzina e il motore, ormai grippato per mancanza d'olio, non è più ripartito quando un volenteroso trovò un po' di benzina. Tolto in questo modo di gara Abate, conquistava il primo posto Arents che era staccato di oltre



Il vincitore, stanco ma felice, complimentato dall'amico Baghetti



Il Sig. Rastelli, Direttore dell'Autodromo di Monza, guarda al passato o al futuro?

dieci minuti, davanti al bravo Sergio Bettoia — novello ferrarista — in coppia con Kim, seguito da Cacciari che ha distanziato di molti giri Pisanò su Aurelia. Mairesse, che aveva effettuato il giro più veloce (il 2°), è tolto di gara al terzo per uscita di strada, senza conseguenze per il pilota, ma con l'avantreno della macchina fuori uso. Notiamo che Abate era già 4° assoluto alla prima ora.

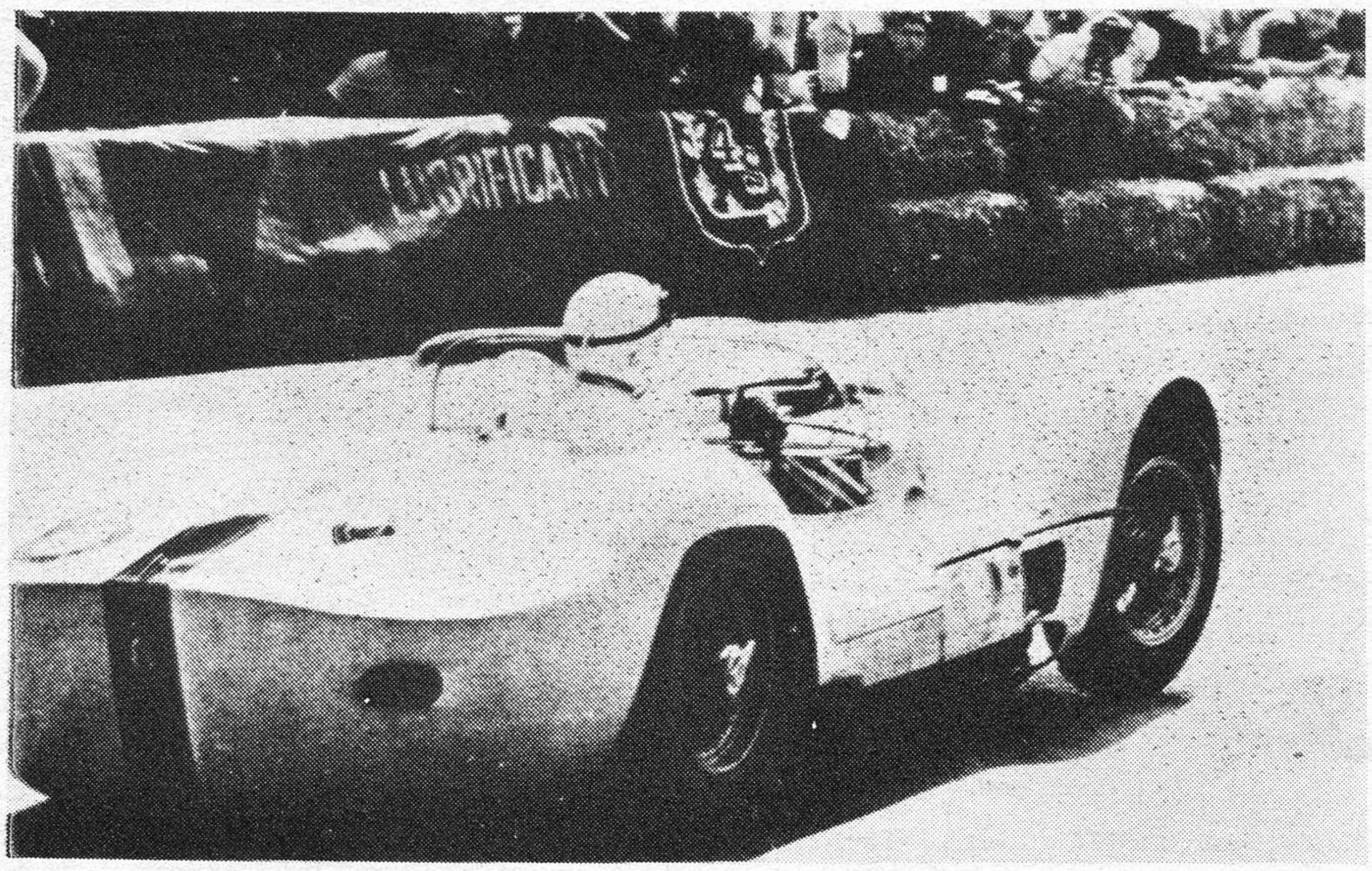
Cat. Sport 1000. I partenti sono 9. La vittoria è stata appannaggio dell'ottimo Bini su Osca, seguito dal campione pescarese Pirocchi su Abarth 1000, che ha preceduto la coppia Cussini-Venturi strenuamente difesasi, anch'essa su Abarth 1000. Al terzo posto Brandi e Tedeschi che hanno preceduto Filippone di oltre due giri. Ha abbandonato Lippi dopo un'ora e mezza per rottura della campana del cambio e supporto motore e Hobbs con la Lotus Elite che era stata tolta dalle G.T. perchè dotata di comando frizione automatico.

Cat. Sport 2000. Partiti sette, arrivati quattro. La vittoria è conquistata da Orthuber e Barth su Porsche K.G. Ha tenuto il comando nei primi giri Spychiger, arrestato poi dal bloccaggio del freno anteriore con conseguente uscita di strada. Nello stesso giro si fermava pure Scarfiotti su Osca 2000, già nelle prime posizioni per un inizio brillantissimo, causa la rottura del manicotto dell'acqua. Ai primi giri arresto anche di Rosati per noie meccaniche. Qui un capitolo a parte meriterebbe la prova di Mennato Boffa, secondo arrivato. Questo campione, che vediamo spesso vincitore nelle corse in salita, si era sempre dimostrato troppo irruente nelle corse in linea ove bisogna dosare ogni energia di sè e del mezzo e spesso finiva la gara prima del termine. Ma l'aria di Pescara ha compiuto il miracolo trasformandolo in un uomo nuovo, saggio calcolatore delle sue grandi possibilità per giungere sino in fondo e vi sarebbe riuscito da trionfatore se a pochi giri dal termine la dinamo non gli avesse fatto i capricci. Malgrado ciò, il suo 3° posto assoluto dice da sè la valentìa di questo pilota. Terzo Colin Davis, campione del mondo Junior 1961, che gareggiava per i colori di una scuderia pescarese, con un'Osca 1600 « ufficiale », come pure il quarto, Leandro Terra.

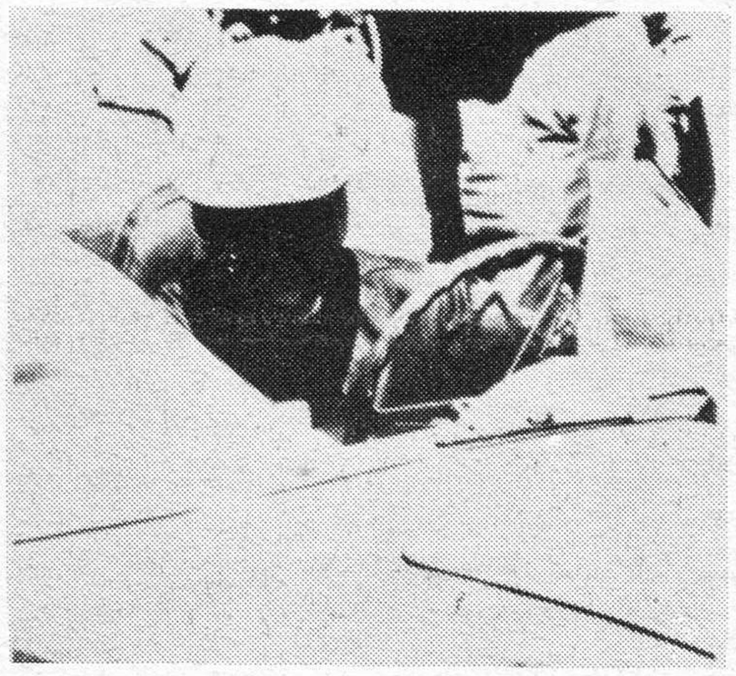


Ginther prima del via

Al via dei bolidi notiamo tre Ferrari e tre Maserati. All'urlo della sirena scatta velocissimo Casner, recente vincitore della 1000 km. del Nurburgring, su Maserati (anteriore 4 cilindri 3 litri, CV 250) che parte staccando di parecchi metri Ginther, suo immediato inseguitore su Ferrari (posteriore, 6 cilindri a V di 60°, CV 270 a 8000 giri, lo stesso già impegnato nella formula 1 dello scorso anno). Segue Gachnang su Ferrari che terminerà la gara con oltre due giri di svantaggio. Intanto Bandini su Ferrari (anteriore, 3 litri, CV 315 a 8500 giri: quindi una macchina più veloce, ma meno redditizia nel percorso misto), ripresosi da una scivolata mentre saltava in macchina, seguiva l'avanguardia. Restavano ferme ai box le Maserati di Bonnier (posteriore, 3 litri, 12 cilindri, CV 310) — che però partiva subito dopo — e quella di Vaccarella (posteriore, 3 litri, 4 cilindri, CV 250) che riusciva a spuntarla quando tutte le altre vetture erano ormai lontane. Ma ecco che al primo giro si ferma Bandini: vi è un attimo di perplessità, ma è una cosa di poco conto (fuoruscita dell'olio nel posto di guida a causa del tappo male avvitato). Quando riparte, il suo ritardo supera i tre minuti. Passano intanto Ginther e Casner; non passa Bonnier, ritiratosi per noie meccaniche e in notevole ritardo passa Vaccarella. Al terzo giro si ferma Ginther per un veloce controllo alle sospensioni: riparte dopo 30" e si trova in terza posizione, dietro a Casner e Vaccarella, protagonista di una formidabile



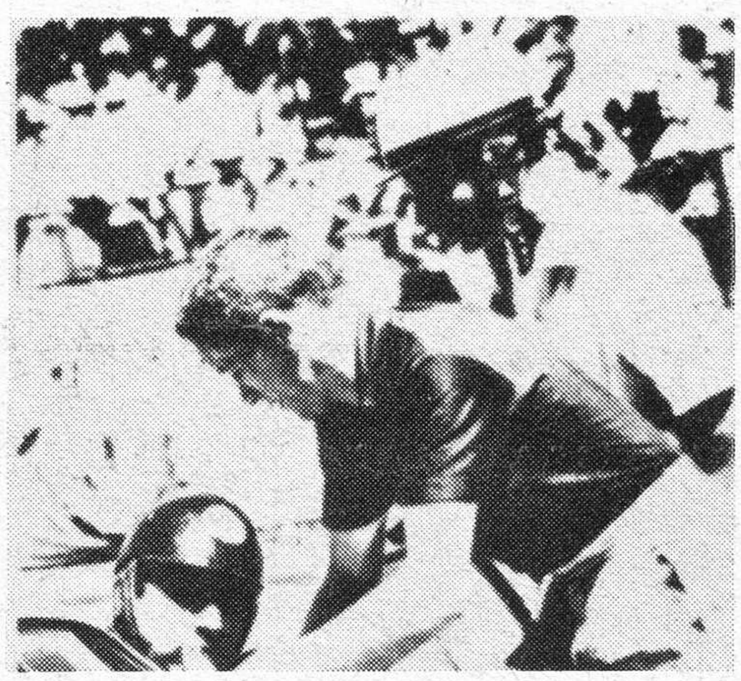
Casner prima dell'incidente in seguito al quale riporterà ustioni per l'olio e l'acqua usciti dalla macchina capovolta



Una sosta ai box di Bini



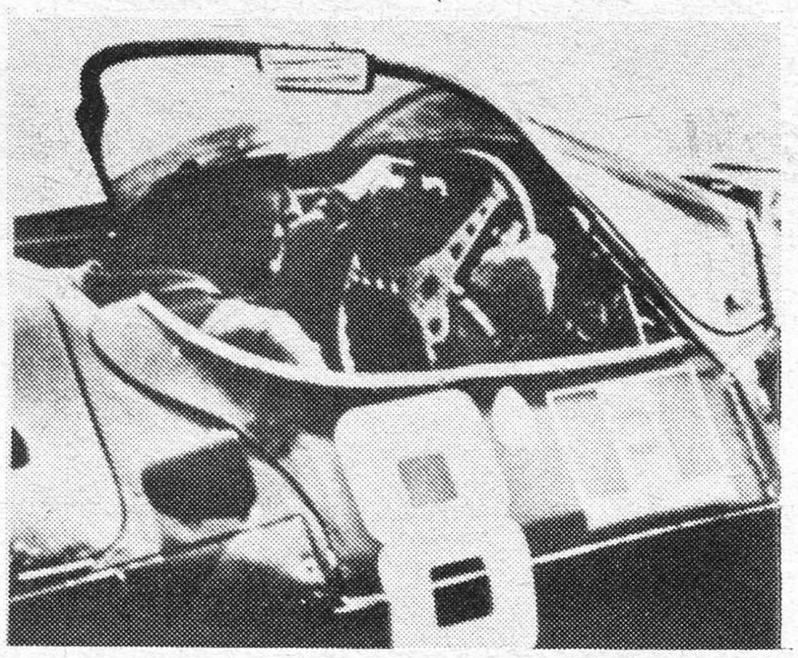
Ludovico Scarfiotti, che è stato eliminato dalla corsa per un banale guasto



Cambio velocissimo Cussini-Venturi



La rivelazione di Pescara: Mennato Boffa



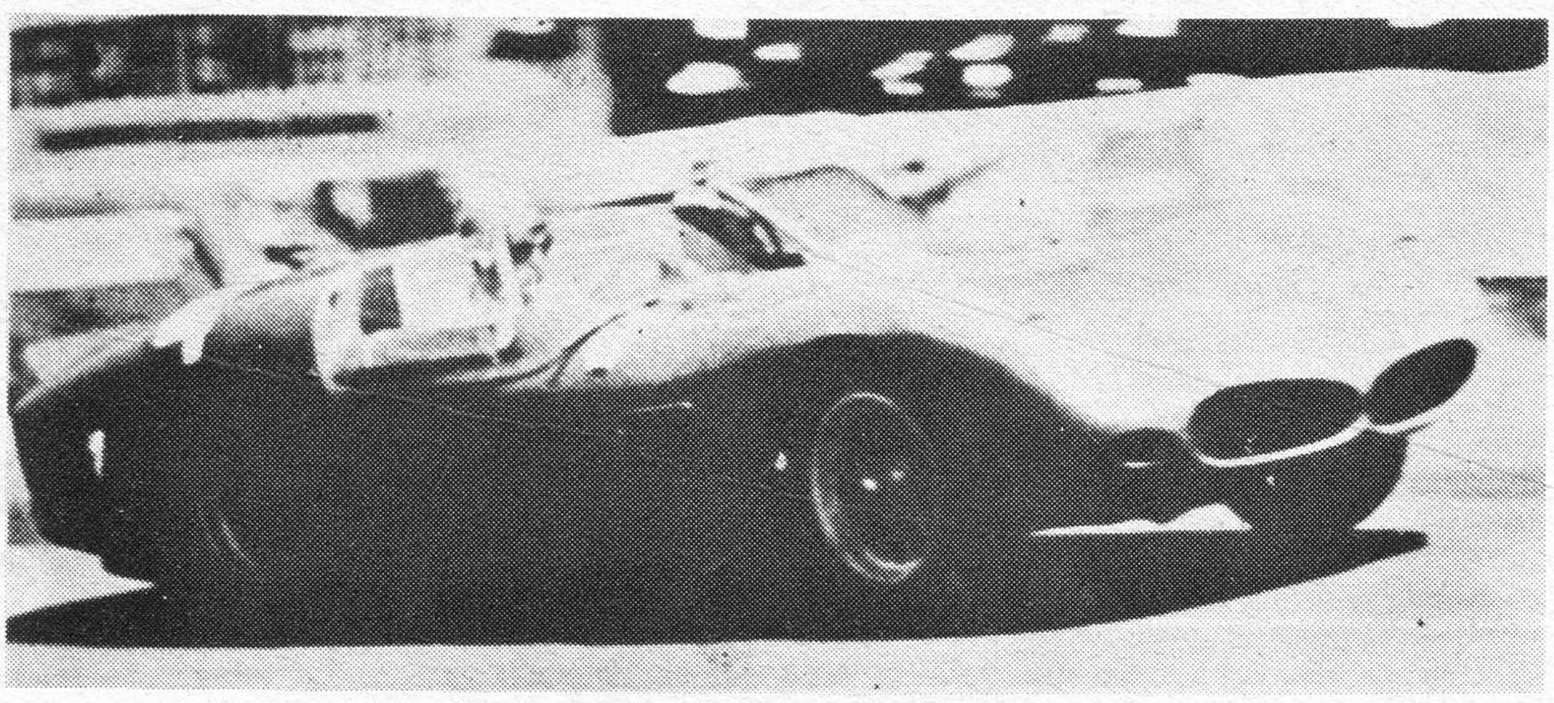
- Bonnier attardato alla partenza



Il Prof. Nino Vaccarella si riposa con le corse dalle fatiche del Liceo di cui è Preside

rimonta. Tuttavia già dal giro successivo Ginther guadagna una posizione e al 6° conduce, mentre Vaccarella è ancor secondo, ora davanti a Casner. Bandini rimonta dalla 37ª posizione e al cambio con Scarlatti — al 9° giro — è già quarto. In questo giro abbandona il bravissimo e sfortunato Vaccarella della Scuderia Serenissima, per rottura del cambio. Il giro seguente vede il cambio di Ginther con Baghetti, ma il nostro campione si ritira dopo un giro per rottura di un tirante dello sterzo, forse in conseguenza di una uscita di strada durante le prove. Da questo momento la corsa pare abbia il suo vincitore: Casner, che conduce con parecchi minuti di vantaggio. Intanto Scarlatti dà il cambio a Bandini per qualche giro e Casner al rifornimento rifiuta il cambio da Drogo, forse facendo troppo affidamento sulla propria resistenza: al 15° giro si rovescia e deve essere ricoverato in ospedale per ustioni. Bandini ha via libera e, superbo protagonista di una grande corsa, dimostra che ormai è « cresciuto ».





L'arrivo vittorioso di Bandini

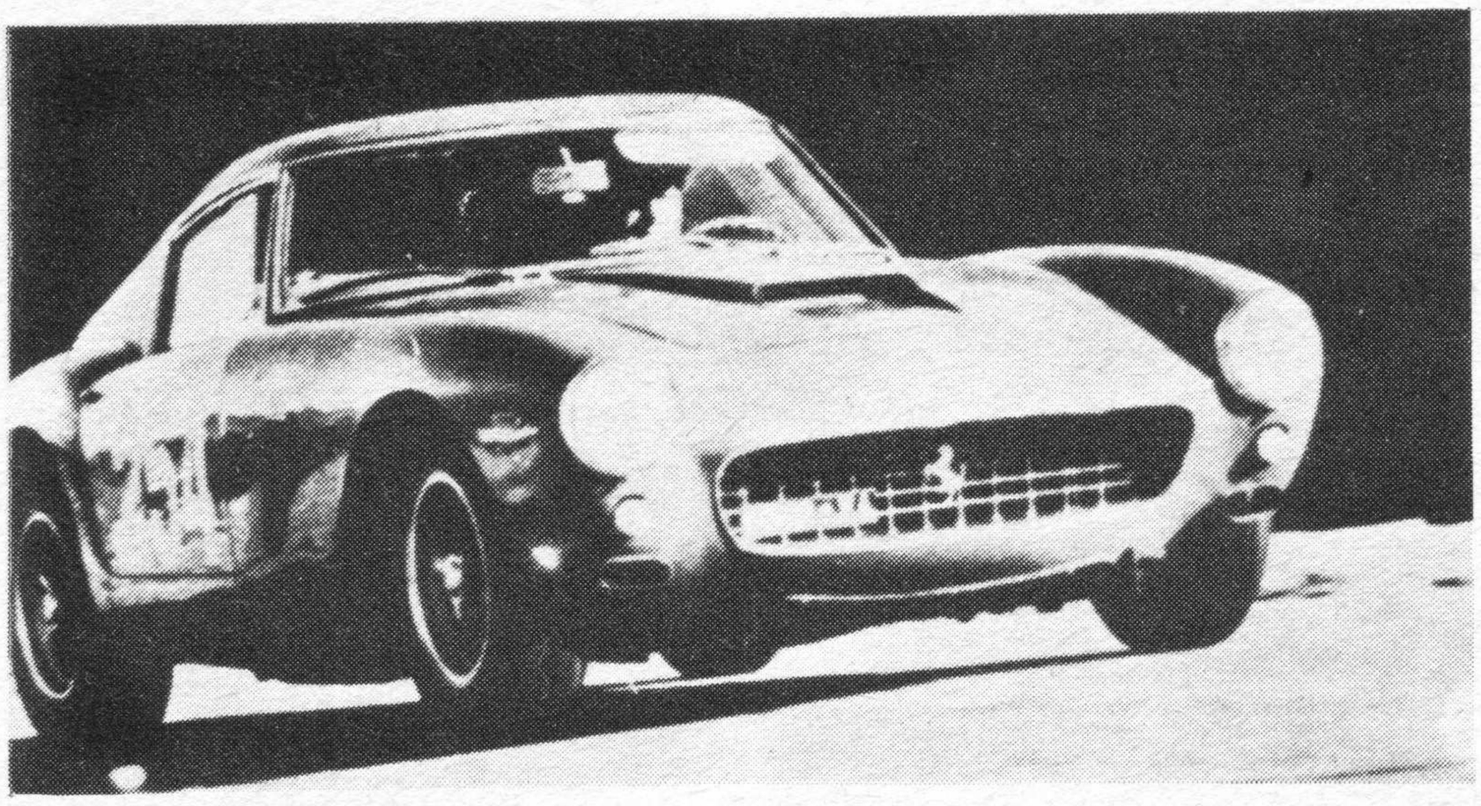
Soprattutto mi ha commosso l'abbraccio di Baghetti dato al fraterno amico, oggi vincitore, che ha dimostrato come tutte le favole di rivalità siano frutto di tortuosa fantasia.

Permettete che dica a questi ragazzi: la vittoria è bella, ma l'amicizia è sacra.

5ª CUNEO - COLLE DELLA MADDALENA

GARA DI VELOCITA' IN SALITA

13 AGOSTO 1961



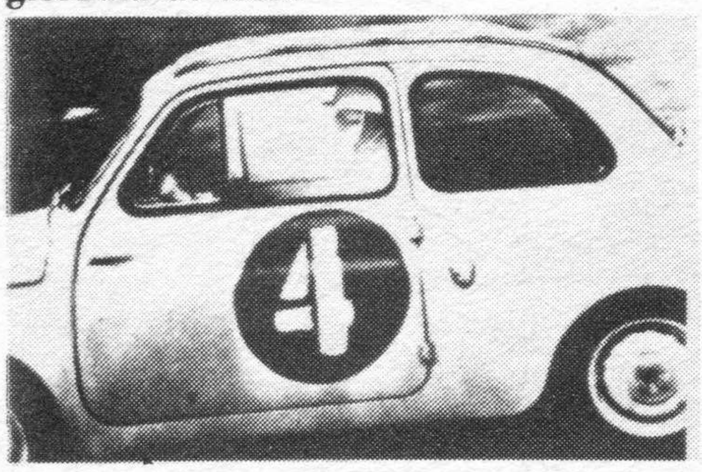
Il vincitore assoluto Lualdi su Ferrari mentre taglia il traguardo

Non vi è dubbio che l'Automobile Club di Cuneo sia uno dei più attivi d'Italia, organizzando nella provincia ben due corse di notevole importanza: una, la Garessio-S. Bernardo e l'altra la Cuneo-Colle della Maddalena.

Dopo anni di interruzione e dopo aver visto campioni come Nuvolari — che tuttora detiene il record della corsa — ora vediamo le nuove leve. I giovani leoni hanno dato spettacolo sui 17 km. che da Pietraporzio portano al Colle.

Il percorso inizia con un leggero misto per svolgersi poi in parecchi rettilinei fino ad affrontare i severi tornanti di Bersezio e Argentera, per giungere infine al traguardo posto quasi al termine di un rettilineo di circa un km., in prossimità del lago della Maddalena che dà un aspetto suggestivo e piacevole al panorama.

Come sempre, l'organizzazione è stata perfetta e ci sentiamo in dovere di fare una nota di merito a tutti gli organizzatori. Il pubblico, disciplinato come pochi, ha fatto ala ai concorrenti godendo in pari tempo di una bella giornata di sole.



Massoni, che ancora una volta ha fatto centro



Cabella, vincitore di categoria



Dolfi, che anticiperà il traguardo

Ore 15. Le partenze, con lodevole criterio, sono stabilite progressivamente in base ai tempi realizzati nelle prove. Vediamo perciò al via Ubertazzo su Fiat 500, seguito da Massoni il quale, con una partenza perfetta, sovvertendo i pronostici delle prove, vince la categoria, staccando il suo avversario diretto di 12"5/10. Il bravo Ogna segue a 21 secondi, precedendo Lombardi.

I tornanti hanno accolto Dolfi che, forse forzando per risalire la classifica delle prove, ha pensato bene di prendere le scorciatoie. E' doveroso ricordare qui l'incidente del bravo Cianferoni che, seguendo il consiglio di un amico burlone e non conoscendo il percorso, è andato « in pieno » fino alla località Barricate, uscendo di curva con serie conseguenze. Facciamo pertanto molti auguri di pronta guarigione e di presto rivederlo alle gare.

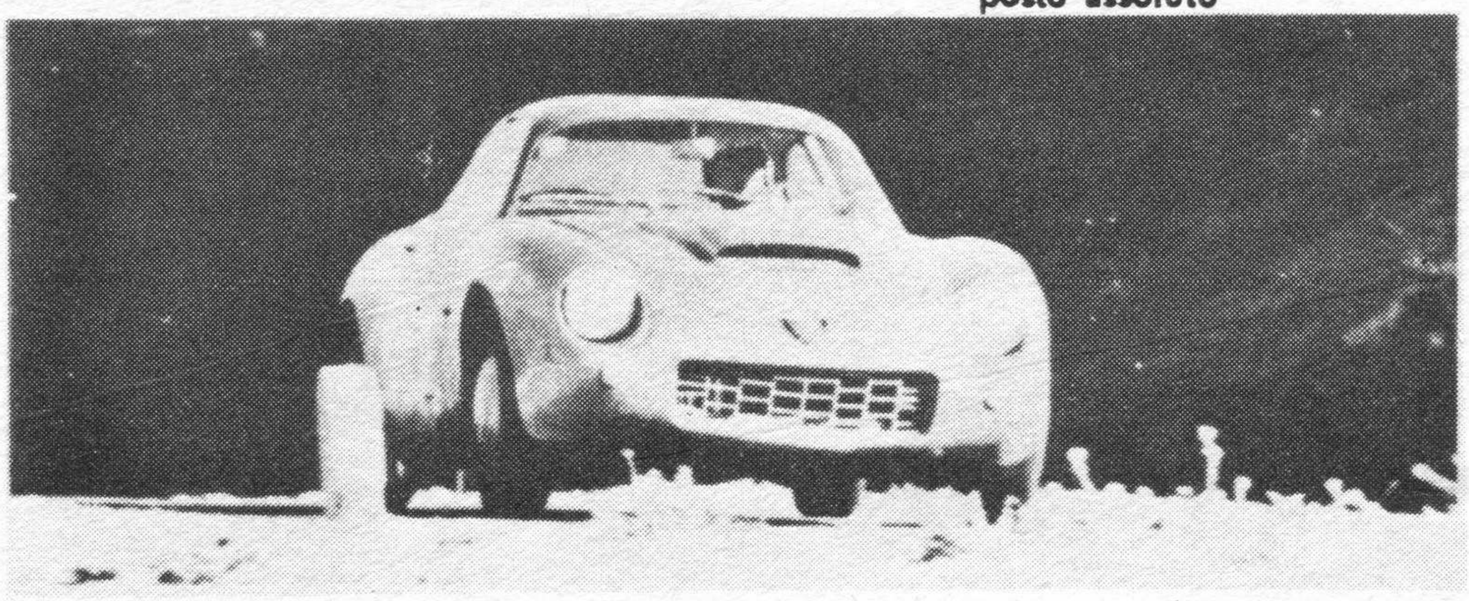
Nella classe 700 un Calascibetta scatenato ha fermato i cronometri sui 13'06"8/10 staccando di ben 23" Fontana Angela su BMW 700. Segue Frescobaldi che, degno del famoso fratello Piero, troviamo sempre nelle



Vediamo qui Ricci il giorno delle prove con già il sorriso del vincitore



Morero con un promettente ritorno sulla scena sportiva ha conquistato il quarto posto assoluto



Frescobaldi conquista il 3° posto su Flaminia Sport

prime posizioni. Il breve distacco da Bagnasacco dimostra quanto quest'ultimo abbia lottato, come pure Varese che ha conquistato la quinta posizione.

Prada Moroni, nella classe 850, malgrado l'impegno, è stato preceduto da Renier che vince superando di soli 70 metri la media di Calascibetta. Musso, cuneese, pur impegnandosi, ha dovuto accontentarsi del terzo posto davanti a Foschi e Bollati. Il concorrente Boitano ha terminato la gara prima di Bersezio per guasti meccanici.

Nella successiva cat. 1100 sono stati di scena pure i mosconi. Infatti uno di questi si è infilato nel carburatore della Macchina di Malanca a tutto vantaggio del bravissimo Cabella che ha vinto davanti a Donin, Kikki, Li-



Gianfranco Stanga In attesa del via



L'atteggiamento sportivo di De Bonis

cheri e Ghirardi, ultimo per soli 9/10.

E' primo davanti a Genta e Susinno, l'ormai famoso Ricci su Giulietta TI. Il simpatico Ferretti si conquista il quarto posto.

Classe 2500. 1° Giacobini con la 1900 Alfa già del Maggiore Costa staccando il bravo Lombardini di oltre 15 secondi.

De Bonis, nella cat. 700 G T, ha vinto di stretta misura seguito da Rodes che ha raggiunto il traguardo con la frizione quasi bruciata.

La Cat. 1000 GT non ha avuto vincitori, annoverando un solo se pure autorevole concorrente, come il Sigala (su Abarth 1000) che puntava alla classifica assoluta. Raggiunte ormai le prime posizioni, un chiodo fermava la sua corsa.



Qui un gruppo di seicentisti accaniti fra i quali il vincitore Calascibetta, il caustico Cambieri, Varese lo stilista e, perbacco, anche Bagnasacco con Pan



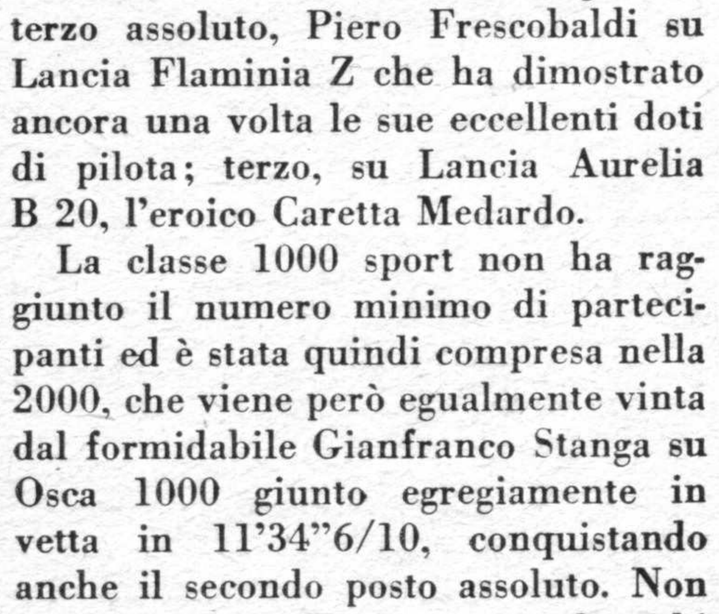
Stallaggio

Nella classe 1150 GT è primo « Luca » su Lancia Appia davanti a Terlizzi su Fiat 1100.

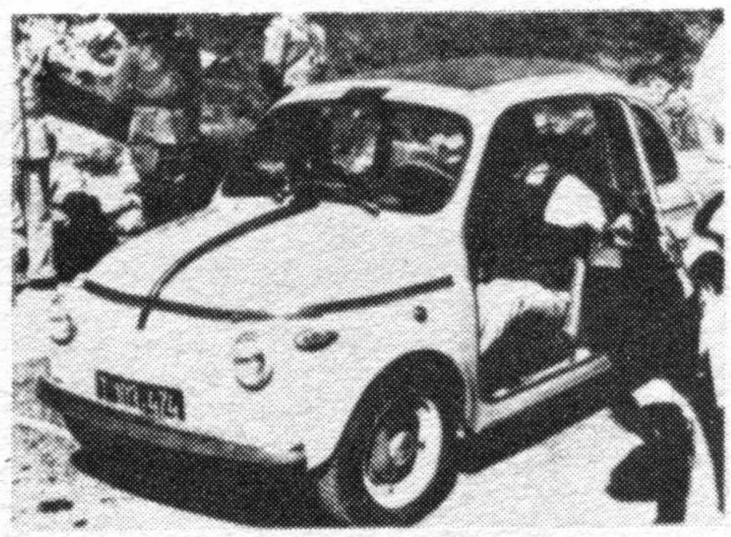
Ancora una volta Bonetto vince la cat. 1300 a 6" da Baldini, che nelle prove aveva conseguito il miglior tempo, seguito da Ramoino.

Cat. oltre 1300. Già dalla vigilia era scontata la vittoria di Lualdi su Ferrari 3000 che con una superba gara ha conquistato anche la vittoria assoluta. Buon secondo di categoria e terzo assoluto, Piero Frescobaldi su Lancia Flaminia Z che ha dimostrato ancora una volta le sue eccellenti doti di pilota; terzo, su Lancia Aurelia B 20, l'eroico Caretta Medardo.

La classe 1000 sport non ha raggiunto il numero minimo di partecipanti ed è stata quindi compresa nella 2000, che viene però egualmente vinta dal formidabile Gianfranco Stanga su Osca 1000 giunto egregiamente in vetta in 11'34"6/10, conquistando anche il secondo posto assoluto. Non ha preso il via Brichetti, per disturbi al carburatore. In questa categoria figuravano anche due noti cuneesi: Morero su Maserati 2000 che si è difeso brillantemente conquistando il



Indemini assiste flemmatico al febbrile lavoro dei meccanici al momento del via



Parte Lombardi



Tabaton, prima del via

4° posto assoluto e Indemini che, con una Osca 1500, si è affermato al 3° posto di categoria.

La manifestazione, a parte il malaugurato incidente a Cianferoni, è pienamente riuscita. Ha però avuto uno strascico per il comportamento troppo « corsiero » di alcuni concorrenti sulla strada del ritorno, cosa che francamente biasimiamo perchè tale comportamento poco sportivo aumenta il non piccolo numero di avversari del nostro sport. Inutile rifarsi di una sconfitta subita sul percorso di gara, con una puerile esibizione di velocità e di rischiosi sorpassi in strada aperta al traffico. Qui la classifica di gara non conta più, conta il Codice della Strada che tutti, specialmente noi, dobbiamo rispettare.



Il vincitore di classe: Giacomini alla partenza



Kikki non si dà all'ippica

NOTIZIARIO MOTO

L'Unione Provinciale Motociclistica, in collaborazione e con l'ausilio del Moto Club della Provincia di Torino, organizza per la imminente stagione autunnale un Campionato Provinciale su 5 prove diverse denominato "PENTATHLON MOTOCICLISTICO Italia 61 e del Cinquantenario F.M.I.".

Scopo di questo Campionato è quello di dare a tutti gli atleti motociclisti la possibilità di cimentarsi in prove diverse di abilità alla guida e di comportamento stradale in ottemperanza alle norme del Nuovo Codice della Strada.

Le manifestazioni saranno pertanto le seguenti:

1 Gimkana piatta
1 Gimkana alpina
1 Motoscalata
1 Audax
1 Trial

La classifica sarà fatto sommando il seguente punteggio che ogni concorrente otterrà in ogni singola prova nella propria categoria, tenendo presente che la mancata partecipazione ad una delle gare succitate comporta l'esclusione dalla classifica stessa:

1°	classificato	punti	20
2°	"	"	15
3°	"	"	11
4°	"	"	8
5°	"	"	6
6°	"	"	5
7°	"	"	4
8°	"	"	3
9°	"	"	2
10°	"	"	1

La premiazione verrà effettuata a fine stagione, in occasione del Convegno del Moto Club della Provincia e della Cerimonia per il Cinquantenario della FMI.

Premi di classifica finale:

1° assoluto - Trofeo U.P.M. e diploma
2° " Coppa U.P.M. e diploma
3° " Coppa U.P.M. e diploma
4° " Coppa U.P.M. e diploma
5° " Coppa U.P.M. e diploma

Nei prossimi notiziari saranno rese note le date e le località di svolgimento delle singole gare.

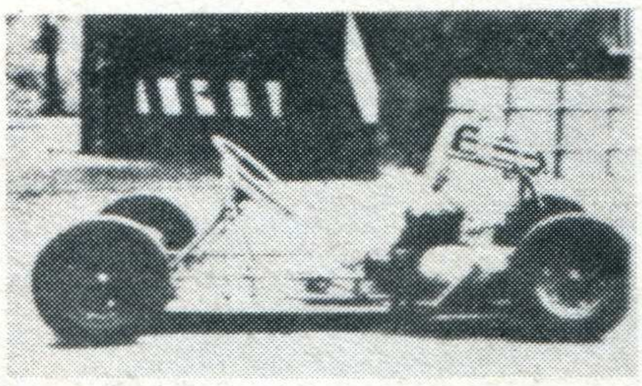
Questa Rubrica ospiterà i vari notiziari che ci verranno inviati dalle Associazioni Motociclistiche Italiane. Annunciamo intanto che col prossimo numero inizieremo particolareggiati resoconti delle principali gare motociclistiche.

NOTIZIARIO KART

Questa Rubrica è riservata a tutte le notizie e manifestazioni del karting che i vari Club ci faranno pervenire. Diamo intanto alcune primizie costruttive.

Il Sig. Camillo Stanga ha realizzato un riuscito prototipo per la costruzione in serie dell'originale kart - di cui vediamo un aspetto - con posto guida laterale. Ne riparleremo.

A Torino è nato il "TRI-KART"
Per gli appassionati del karting - che ogni giorno aumentano di numero - sarà interessante sapere che un geniale costruttore torinese, il Sig. Ferdinando Gastaldi, ha progettato e costruito un originale e indovinato kart a tre ruote, di cui parleremo diffusamente nel prossimo numero. Per ora ci limitiamo a dire che il motore è derivato dalla Lambretta e che il veicolo, rispondente alle norme regolamentari, ha partecipato con successo alla Sassi-Superga alla media non disprezzabile di km. 45.406.



L'ANGOLO DEI BULLI

In questa piccola rubrica sarà ospitato il bullo di turno quello, per intenderci, che al di fuori delle prove ufficiali supera nelle curve cieche, fa la corsa in discesa (perchè il motore rende di più) e fa venire l'itterizia a tutti quelli che hanno la malasorte di trovarsi sul suo cammino. Già da questo numero avremmo potuto riempire la pagina con il numero di gara e di targa dei protagonisti dell'incresciosо fatto di Cuneo, ma riteniamo, per un dovere verso i veri sportivi che si sono ben guardati da un tale bullistico comportamento, di lasciare correre nella speranza che non si verifichi più un fatto del genere che può solo danneggiare il nostro sport.

