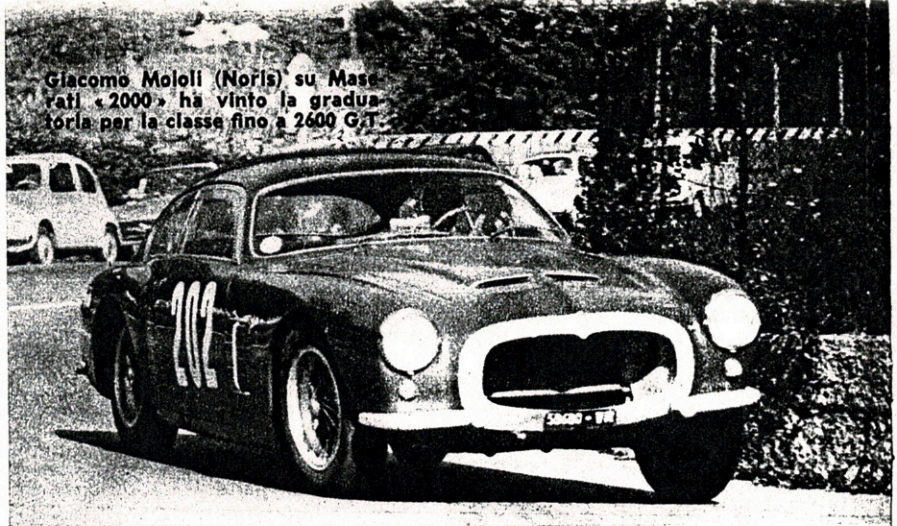


Odoardo Govoni - Maserati «2000» primo assoluto e recordman assoluto della Pontedecimo-Giovi.



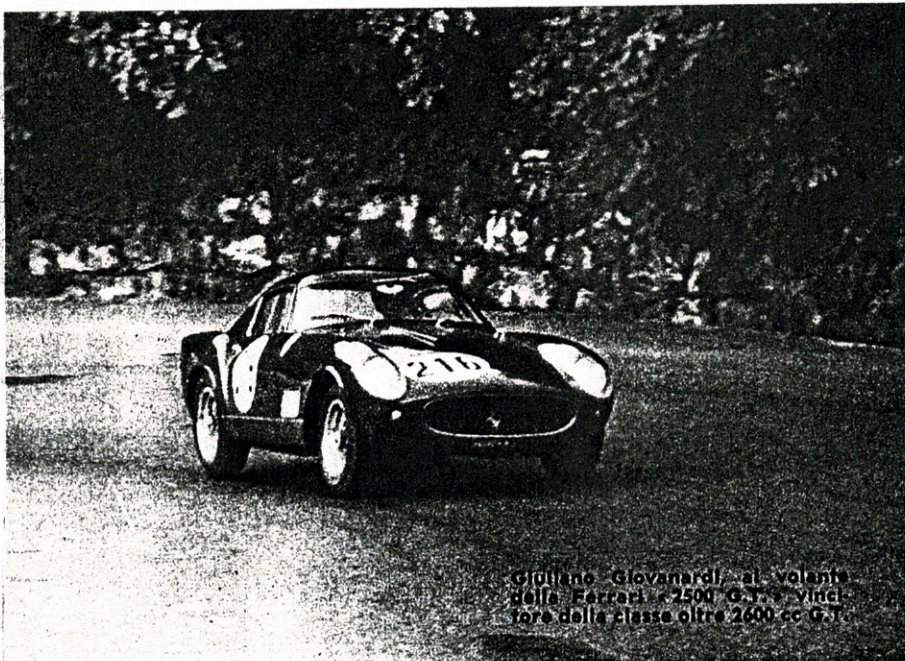
Giacomo Mololi (Noris) su Maserati «2000» ha vinto la graduatoria per la classe fino a 2600 G.T.

Nessuno

LA CORSA IN SALITA PONTEDECIMO - GIOVI E' STATA CARATTERIZZATA DALLA PRESENTAZIONE DI UN RECLAMO CONTRO LA «MASERATI» DI ODOARDO GOVONI, VINCITRICE DELLA CORSA. UN FATTO QUESTO CHE NON HA ALCUNA GIUSTIFICAZIONE NÉ DAL PUNTO DI VISTA SPORTIVO, NÉ DA QUELLO TECNICO



Ada Pace, quinta assoluta e vincitrice di classe su Osca «1100», seconda di classe su «Giulietta».



Giuliano Giovanardi, al volante della Ferrari «2500 G.T.» vincitrice della classe oltre 2600 cc G.T.

La storia della ventiduesima edizione della Pontedecimo-Giovi, organizzata dall'Automobile Club di Genova, può compendiarsi tutta nel reclamo presentato a fine corsa dal rappresentante della Scuderia Eugenio Castellotti — che aveva in gara la Ferrari «Dino 196» — contro la casa Maserati, vincitrice con la «due litri» della competizione. Un reclamo che ha sorpreso un po' tutti e che non ha alcuna giustificazione, dimostrando come ormai in campo sportivo automobilistico non si sappia più perdere. L'azione promossa da chi dirigeva in loco le sorti della vettura della Scuderia Castellotti, potrà sempre essere portata a esempio di un malcostume che via via va sempre più diffondendosi nell'ambiente sportivo automobilistico. Mentre in tempi che anche ai più giovani sembrano ormai lontani e che invece risalgono forse a non più di cinque anni fa, un reclamo veniva presentato soltanto in casi di estrema gravità, quando una infrazione ai regolamenti tecnici o sportivi era palese oppure vi era motivo di dubitare fortemente sulla regolare preparazione tecnica di una macchina, ora il reclamo di un concorrente contro un altro, per motivi inesistenti, è divenuto cosa comune.

Passando in una rapida rassegna mentale le manifestazioni siano esse di velocità oppure di regolarità svoltesi quest'anno, si vedrà come nessuna di esse sia andata esente da reclami, senza poi tener conto che molti (troppi) di questi reclami, sono stati poi decisi dal Tribunale d'Appello. Però mai sino a ora, si era verificato il fatto che il reclamo venisse sporto contro il vincitore assoluto di una corsa di velocità, o più propriamente contro la vettura dallo stesso pilotata. Motivo del reclamo: «cilindrata presumibilmente superiore a quella denunciata» e cioè ai due litri, limite massimo ammesso per la categoria Sport. Concettualmente — a prescindere dal lato sportivo della cosa — non ci poteva essere reclamo più sballato, in quanto a qualsiasi ben pensante sarebbe saltato subito in mente l'assurdità che una casa come la Maserati, la quale

soprattutto ora si trova a una svolta decisiva della propria attività, si potesse prendere il lusso di aumentare la cilindrata di una propria vettura sport, che sta per lanciare sul mercato automobilistico mondiale. Un fatto di tal genere, se scoperto, avrebbe indubbiamente avuto gravi ripercussioni su tutta l'attività sportiva e commerciale per qualsiasi industria automobilistica. Non era quindi pensabile che la Maserati vincitrice alla Pontedecimo-Giovi, fosse di cilindrata superiore a quella denunciata e del resto le verifiche eseguite dai commissari tecnici subito dopo la corsa, hanno pienamente confermato la regolarità della vettura del tridente. Se poi si vuol considerare il lato sportivo della cosa, i dirigenti della scuderia lodigiana, hanno messo in una luce poco favorevole il loro pilota e cioè Giorgio Scarlatti, il quale non ha nascosto pubblicamente il proprio disappunto per l'azione svolta dai propri dirigenti, dato che il reclamo aveva tutta l'aria di essere stato suggerito proprio dallo stesso pilota romano.

Un reclamo insomma che non si doveva fare e che non aveva assolutamente ragione di essere, perché in tal modo si è mandata a monte una premiazione, la quale aveva tutto il diritto di chiudere e concludere degnamente una giornata di alto livello sportivo. Forse la premiazione poteva anche essere salvata e in questo hanno in un certo senso mancato i dirigenti l'Automobile Club di Genova, i quali avrebbero dovuto tentare l'impossibile affinché ogni controversia venisse appianata. Una bella premiazione è forse sempre, in qualsiasi caso, l'unica cosa che possa conciliare gli animi, riportare la tranquillità in qualsiasi ambiente agitato.

A Genova invece si è voluto — per la prima volta — fare una premiazione affrettata subito dopo l'arrivo e i reclami presentati (non vi è stato soltanto quello contro la Maserati vincitrice) non hanno permesso ciò. Servirà d'esperienza per i dirigenti dell'Automobile Club di Genova per le future edizioni della loro Pontedecimo-Giovi.



Giovanni Alberti su Stanguellini Junior ha dominato in modo superbo il lotto degli « junioristi ».



Carlo Mognaschi su Alfa Romeo « Giulietta S.V. » si è imposto nettamente nella classe 1300 G.T.

vuole perdere

Altro neo le verifiche. A ciò però accenniamo soltanto brevemente perché l'argomento formerà oggetto di un nostro prossimo articolo. Le verifiche debbono essere compiute in modo serio. Quelle d'ufficio debbono seguire uno schema ben preciso e non procedere così a spanne, quelle in base a un reclamo debbono essere fatte soltanto se il reclamo è circostanziato. Ma soprattutto debbono essere segrete e non si deve verificare come durante lo smontaggio e la verifica della Maserati, che i dati caratteristici del motore, quale ad esempio alesaggio e corsa, vengano gridati ai quattro venti. Nel caso Maserati, ci si trovava di fronte a un motore sperimentale e quindi i dati caratteristici dovevano rimanere segreti d'ufficio, tanto più che se mal interpretati o uditi dalla parte avversa, potevano dar luogo a spiacevoli controversie.

Vogliamo sperare — sempre in tema di rilievi negativi — che il servizio di cronometraggio abbia funzionato a dovere; i tempi vanno comunicati, questo lo abbiamo affermato varie volte, ma soltanto quando si è sicuri della loro esattezza. Si eviteranno così giudizi poco favorevoli su questo servizio, su tutta l'organizzazione di conseguenza, soprattutto quando vi sono in ballo titoli e campionati e la frazione di secondo può essere decisiva a tutti gli effetti.

Per concludere desideriamo far notare come le ultime gare della stagione, abbiano visto ammettere alla partenza lo stesso conduttore in due categorie diverse. Si parla e si scrive più o meno a proposito di sicurezza per il pubblico. Essa è importantissima, però è necessario preoccuparsi anche di quella dei corridori e ci sembra che il far partire due volte un pilota, con due vetture diverse e quindi con una diversa impostazione di guida, una ben comprensibile tensione nervosa (prima prova, ridiscesa immediata alla linea di partenza per affrontare la seconda prova con altra macchina, molte volte per strade tortuose e lunghe e con l'ansia e il comprensibile orgoglio di fare a tempo) non sono certamente fattori di sicurezza per il pilota. Desidereremmo quindi che su questo importante problema si pronunciasse gli organi sportivi e cioè la C.S.A.I., la quale sino a ora è stata muta al riguardo.

La nuovissima Maserati « due litri » che già aveva corso in precedenza a Rouen e su quel circuito aveva conquistato una lusinghiera affermazione per merito anche del suo pilota e cioè Stirling Moss, ha alla Pontedecimo-Giovi dominato in un modo superbo, trionfale. Vi era un record da battere, quel-

lo stabilito nel 1957 da Giorgio Scarlatti con la Maserati « 2000 », che aveva fatto segnare il tempo di 6'03", corrispondente alla media di 95,702 km/h. Le prove della vigilia, avevano fatto capire come il record sarebbe caduto, ma nessuno credeva al nuovo limite portato da Odoardo Govoni a 5'48"2/10, media 99,769 km/h. Il binomio Maserati-Govoni è stato quindi artefice di una impresa colossale. Non sappiamo con assoluta certezza a quale dei due vada in grado maggiore il merito di questa affermazione, ma pensiamo vada in egual misura al pilota e alla macchina. Govoni all'arrivo, ancor prima di conoscere il suo tempo, ci diceva che la nuova « due litri » del tridente è una « bomba », potente, stabile, sicura nel cambio e nella frenata, capace di qualsiasi impresa; il tempo poi ha chiaramente confermato le parole del corridore ferrarese. Per quanto riguarda il pilota, affermiamo che Govoni non è più una promessa, bensì una sicura certezza per il nostro automobilismo sportivo. A Modena durante i corsi della Centro-Sud è stato uno dei migliori e lo stesso Taruffi ha intravvisto in lui il pilota « tagliato » per la guida delle potenti vetture sport o le Grand Prix, anche sui circuiti. A Maserati e Ferrari ora, il compito di coltivare Odoardo Govoni.

Dietro a Govoni con il tempo di 5'53"5/10, Giorgio Scarlatti al volante della Ferrari « Dino 196 ». Il romano ha dato tutto se stesso, ma più di così non poteva assolutamente fare; Scarlatti non è il pilota che si risparmia e quindi è giusto pensare che più di così non si poteva effettivamente ottenere dalla due litri di Maranello. 4"7/10 lo scarto tra il tempo di Govoni e quello di Scarlatti, una differenza se si vuole minima, ma a tutto favore della Maserati.

Al terzo posto della classifica generale la Maserati « 2000 » di Nino Vaccarella a 6/10 da Scarlatti; anche questo è forse un indice della inferiorità meccanica della Ferrari: Vaccarella ha fatto una corsa egregia, tenuta anche conto dell'anzianità della sua vettura. Giulio Cabianca su O.S.C.A. « 1500 cc » è giunto quarto.

Un discorso tutto particolare merita Ada Pace. La conduttrice torinese questa volta ha superato se stessa giungendo quinta assoluta al volante dell'O.S.C.A. « 1100 », con la stessa macchina prima di classe della categoria sport e con l'Alfa « Giulietta SV Zagato », terza della classe 1300 Gran Turismo. Sono prestazioni, queste che si commentano da sé e che fanno classificare Ada Pace fra i migliori conduttori italiani. Dietro di lei, nella classifica generale: Giovanni Alberti su Fiat « Stanguellini Junior », Giu-



Così è stata ridotta da una uscita di strada la Porsche di William Linder, che è uscito incolume.

liano Giovanardi su Ferrari « 250 G.T. », Mennato Boffa su Maserati « 2000 », Edoardo Lualdi su O.S.C.A. « 2000 » e Fritz D'Orey su Maserati « 2000 ». Ma la scalata al record assoluto non ha caratterizzato soltanto la Pontedecimo-Giovi 1959. La stessa caccia ai records si è ripetuta anche nelle varie classi. E così nella categoria Turismo Piercarlo Borghesio su Fiat « Puch » ha segnato il nuovo limite di 7'41"7/10 (precedente 8'22"4/10), seguito da Giuseppe Lombardi e da Luigi Cabella. Fra le Fiat « 600 » la meglio l'ha avuta Giuseppe Dalla Torre con il tempo di 7'11"1/0 (record precedente 7'20"1/10); dietro di lui Giorgio D'Alessandro e Anselmo Capra. Nella classe 1300 la vittoria è andata a Giovanni Ferrero su Alfa « Giulietta T. I. » con il tempo di 6'46"5/10 che però non ha battuto il precedente primato. Lo stesso dicasi di Vincenzo De Milano che al volante di una Fiat « 1100 » ha vinto la sua sottoclasse. Giovanni Ferrero ha preceduto Gianfranco Bonetto ed Enrico Pavesi. Nella classe oltre 1300 il maggiore Costa su Alfa « 1900 T. I. » ha battuto il record che gli apparteneva; 6'53"2/10 il suo tempo, mentre il record preesistente era di 6'55"8/10. Dietro di lui Enrico Turi, Aldo Nicotia e « Ciro ».

E' stata poi la volta della Gran Turismo e, nella prima classe e cioè la 500 cc, il record è rimasto imbattuto; vincitore su Fiat « 500 Abarth », Mario Saruggia, seguito da Ugo Piperno e da Roberto Rovatti. Elio Zagato ha fatto sua la classe delle 750 cc ma non

è riuscito a battere il record preesistente; lo stesso dicasi per il vincitore della classe 1300 cc: Tony Mognaschi che ha fermato i cronometri sui 6'31"5/10. La corsa di Mognaschi è stata superlativa; ai posti d'onore, la sbalorditiva Ada Pace, il bolognese « Kim »; Enrico Agostini (primo sottoclasse 1100 cc) e Francesco De Leonibus. Giacomo Molli (« Noris ») si è imposto — senza battere il primato — nella classe 2600, guidando con somma perizia la Maserati « 2000 »; dietro di lui Augusto Ciccolini e Gianfranco Bonetto. Lontano dal record il vincitore della classe oltre 2600 cc, il modenese Giuliano Giovanardi che con la Ferrari « 250 G.T. » ha fatto segnare il tempo di 6'14" 3/10. Nella categoria sport, il solo record della classe 750 cc ha resistito: ha vinto Gianfranco Stanga su O.S.C.A. « 750 cc » che ha preceduto Giancarlo Rigamonti di 7/10 di secondo. Di Ada Pace — vincitrice e recordman della classe 1100 sport su O.S.C.A. con il tempo di 6'12"2/10 — abbiamo già detto; dietro di lei: Corrado Manfredini, Attilio Brandi, Danilo Tesini e Gianni Manelli.

Odoardo Govoni, Giorgio Scarlatti, Nino Vaccarella e Giulio Cabianca si sono classificati nell'ordine nella classe 2000. Tra le vetture della Formula Junior, l'ha spuntata Giovanni Alberti su Stanguellini in 6'14"1/10 media km/h 92,863, seguito da Lorenzo Bordini su Volpini e da Antonio Laurenti su Wainer.

GIANNI MARIN