

FUORI LEGGE LA COPPA ITALIA?

La polemica suscitata dalla Coppa Italia, manifestazione riservata ai piloti italiani con vetture di « Formula 1 » e valida per il Campionato Italiano Assoluto, continua ancora. E' di questi giorni la improvvisa notizia che la gara, in un primo tempo soppressa, anziché disputarsi sulla pista di Monza, dove è ancora in corso un'inchiesta della magistratura e un'inchiesta della commissione creata dal Governo inerente la sua agibilità, doveva disputarsi a Varelungna non più domenica 29 ottobre — come programmato — bensì sabato 4 novembre.

In un susseguirsi di telefonate, di telegrammi e di lettere-espresse, tutti gli interessati sono stati informati dalla C.S.A.I. e molti sono stati colti di sorpresa. Le reazioni sono state diverse a seconda degli interessi particolari di ciascuno. A noi interessa vedere — prescindendo da quel senso di assoluta sportività, che viene automaticamente a cadere quando vengano lesi gli interessi particolari di qualcuno — se a termini di regolamento la gara può essere ritenuta valida per il Campionato Italiano Assoluto.

Rifacciamoci al Regolamento Nazionale Sportivo edito nel gennaio 1960 dall'Automobile Club d'Italia, nel quale a pag. 61 art. R 65 si legge quanto segue: « Per le competizioni valevoli per il Campionato Italiano il regolamento particolare deve essere ufficialmente diramato almeno un mese prima della data di inizio o di effettuazione della manifestazione, pena la decadenza della validità della gara, ai fini della classifica del sopracitato Campionato Italiano ». L'articolo è molto chiaro al proposito: in altre parole esso precisa che qualsiasi manifestazione può essere iscritta (tenendo in debito conto altre limitazioni che però a noi in questo momento non interessano) in qualsiasi momento in calendario, ma può essere ritenuta valida per uno dei moltissimi Campionati Italiani, soltanto se il regolamento relativo viene diramato almeno un mese prima la data di effettuazione della gara.

Ora la Coppa Italia che è stata programmata per sabato 4 novembre a Varelungna si trova nelle condizioni previste dal regolamento? A nostro avviso no. Infatti la Coppa Italia era stata iscritta in calendario per domenica 29 ottobre, con teatro della manifestazione l'Autodromo Nazionale di Monza, con un ente organizzatore che era la Scuderia Sant Ambroeus affiancata dall'Automobile Club di Milano. Ora le cose sono « leggermente » cambiate: dopo essere stata annunciata la sua soppressione per cause di forza maggiore (mancata autorizzazione da parte della questura) la gara ha avuto uno spostamento di data (4 novembre), la sede è divenuta quella di Varelungna (dai 5.700 metri la corsa si è ridotta a 1700 metri), e a fianco della Scuderia Sant Ambroeus non si trova più l'A.C. Milano bensì quello di Roma. Insomma a nostro avviso ci si trova di fronte a una gara completamente diversa, e la cosa è confermata del resto dal fatto che tutti gli eventuali partecipanti iscritti alla Coppa Italia di Monza sono stati invitati a ripresentare le loro iscrizioni per la Coppa Italia di Varelungna. Insomma tutto questo è in netto contrasto con quanto stabilito dal Regolamento Nazionale Sportivo.

Già nell'ambiente dei piloti e delle Scuderie interessate vi è stato un certo fermento: vi è chi si è dichiarato indifferente a questa decisione, chi invece nettamente contrario; indifferenti quelli che non hanno nulla da perdere per una gara « aggiunta », « contrari » coloro i quali si sentono danneggiati da una simile decisione. Frattanto la C.S.A.I. ha deciso di continuare sulla strada intrapresa, portando a termine la gara, e con la prospettiva di trovarsi di fronte a dei reclami che potranno anche andar a finire davanti al Tribunale Nazionale d'Appello. Come giudicherà quest'ultimo? Difficile riesce ora stabilirlo, dato che qualsiasi giudizio è senz'altro avventato. Certo che se il Tribunale Nazionale si atterra al regolamento, non potrà che dar ragione « al » o « ai » reclamanti.

Se possiamo esprimere un nostro giudizio, secondo noi se qualcuno può essere ritenuto responsabile di questo stato di cose, questo qualcuno è ancora una volta la C.S.A.I. la quale oltre ad agire sempre nella più grande incertezza, quando decide qualche cosa improvvisamente, compie dei colpi di testa che non ottengono altro effetto se non quello di rendere ancora più minato il terreno sul quale lo sport automobilistico italiano vive. Anche in questa occasione la C.S.A.I. anziché interpellare in precedenza gli interessati, anziché cercare in precedenza un accordo con costoro e poi programmare la tanto discussa Coppa Italia, ha agito tempestivamente forse non tanto per danneggiare qualcuno, forse non su suggerimento di qualche interessato, ma per presentarsi al prossimo decembrino Convegno delle Commissioni Sportive, con un valido biglietto di presentazione che possa salvare la sua barca pericolante e sul quale sia scritto: « Organizzata con uno sforzo finanziario di sei milioni, una prova di Campionato Italiano ». In altre parole « abbiamo aiutato tangibilmente i tanto esuberanti conduttori italiani ». Ma oggi come stanno le cose anche questo « biglietto » forse non basterà se al Convegno prenderanno parte — come è da sperare — gli sportivi militanti.

G. M.

Il 1° Rallye di San Giusto

LA BATTAGLIA DEL CARSO PER GLI ARDITI DELLA REGOLARITÀ



La « 500 » pilotata dalla signora Renata Angiolini

TRIESTE — A Trieste l'automobilismo sportivo è di casa. E vive soprattutto lungo la tradizione della classica corsa di Opicina — una delle più veloci — giunta quest'anno alla sua ventunesima edizione. Ma, nel settore dei rallies, Trieste certamente è l'« ultima arrivata » tra le maggiori città dell'Italia settentrionale. E tutto cominciò due o tre anni fa, quando un gruppetto di appassionati si unì intorno a Piero Ostuni per costituire un gruppo sportivo. La piccola scuderia cominciò subito a darsi da fare, e nel modo più semplice e naturale, ma anche più costruttivo: l'organizzazione di frequenti gare di regolarità riservate ai soci, un gruppo sempre più numeroso di principianti che assieme affinarono la loro tecnica, e che presto uscirono dal guscio per far vedere buone cose sia nei rallies sia, anche, nella velocità.

Tutto ciò spiega il perché di questo 1° Rallye di San Giusto, una gara che al suo esordio si è già installata nel calendario del campionato nazionale rallies. Ma va anche detto che a reggere la direzione dell'Automobile Club triestino è capitato quest'anno quel Jacoppe che non è certo un novizio dei rallies, se si pensi che — nella sua precedente sede — fu lui l'organizzatore di quel Rallye internazionale di Taormina dalla formula tecnica ed evoluta.

Così è nato questo rallye, una gara tutta in casa entro la mitissima provincia giuliana. Un rallye che per trovare il suo itinerario ha dovuto essere articolato su due giri dello stesso percorso, due giri contorti e astrusi, al fine

di non trascurare nessuna delle strade più impegnative dell'altipiano carsico. Ma non solo per queste ragioni quello del 1° Rallye di San Giusto non è stato affatto un parto facile facile. All'ultimo momento, infatti, tutto pareva compromesso per via del diniego dell'autorità allo svolgimento delle programmate prove di velocità in salita. Non sono chiari di luna molto felici, questi, per l'automobilismo sportivo italiano che sta ancora cercando di superare l'ombra dei fatti di Monza, per dimostrare intatta la propria validità e la propria ragione di vita. In una situazione del genere, per continuare a vivere, occorre la migliore intelligenza e tenacia: così hanno fatto gli sportivi triestini, che, alla fine, sono riusciti a rimpiazzare le due prove sopresse con altrettante prove di abilità che conservano intatto il valore tecnico della loro manifestazione.

Dicevamo, all'inizio di queste note, dell'antica tradizione automobilistica dei triestini. E la prima vettura a prendere il « via » del rallye è stata appunto una Fiat 508 Torpedo costruita nell'anno di grazia 1930. V'era infatti — collegata alla competizione di campionato — anche una gara per vetture d'epoca, che ha raccolto una mezza dozzina di partecipanti.

Tornando alla manifestazione maggiore, essa ha visto al traguardo di partenza 75 concorrenti: un buon risultato, se si tiene conto della stagione oramai inoltrata e della lontananza di Trieste dalle sedi maggiori. Tra i partecipanti non mancavano, ovviamente, tutti i maggiori interessati al campionato italiano, con

i relativi « appoggi » di scuderia. Poi, la notevolissima rappresentanza veneta, per l'ultima battaglia regionale.

Le saltuarie apparizioni di un magnifico sole di autunno, il paesaggio aspro e forte dell'altipiano carsico, la ricorrente visione di un mare luminoso e immoto, hanno accompagnato gli equipaggi nei saliscendi della loro fatica. E qui si impone la prima notazione critica a questo rallye. Una competizione inaspettatamente impegnativa, che nel piccolo compendio del suo itinerario ha saputo offrire a piloti ed a vetture una formula varia e complessa, ove la strada e le sue naturali difficoltà hanno recitato la parte del protagonista.

Va però anche detto che le tre prove di marcia controllata erano congegnate con una dislocazione di controlli tra loro eccessivamente distanziati: che quindi non sempre riuscivano a valorizzare le difficoltà del percorso, cosicché tutti i migliori son riusciti a superarli senza danno.

Ma un rallye va valutato nel suo

complesso. E da tale punto di vista la manifestazione è riuscita completa ed interessante: forse uno dei pochi buoni esempi del campionato di quest'anno, nel quale si può ben dire che essa ceda il passo solamente alle Dolomiti ed al Rallye di Sardegna.

Le penalizzazioni maggiori sono venute dalla prova di accelerazione in piano, e dalle due prove veloci sulla difficilissima salita di Conconello. Qui soprattutto si è avuta una vera e propria strage: tra le altre, ne han fatto le spese quasi tutte le Giuliette Gran Turismo, penalizzate dalle più veloci consorelle del turismo.

I sette soli concorrenti arrivati a Trieste al netto da qualsiasi penalità sono stati alla fine spareggiati con le tre prove veloci, questa volta considerate senza le consuete tolleranze. Spareggiati tutti meno due: Marzorati e la signora Angiolini, che in tutte e tre le prove considerate erano stati i più veloci di classe. Quindi condominio a due in vetta alla classifica, condominio anche dell'immenso trofeo Lloyd che i due vincitori

non hanno osato sorteggiare tra loro.

Una bella conferma del bravo Marzorati e di Renata S. Angiolini: stavolta è toccato a loro, dopo tanto tentare, l'assaporare la gloria del trionfo... sia pure a mezzadria. Dietro a loro, sempre a netto di penalizzazioni, si sono piazzati il toscano « Wotan », il sorprendente Cappellari, Colabella, Marsaglia e Tecilla. Poi ancora Zampi, il « regularista » Anzio Zucchi (dimostrazione che questo genere di gare può esser digerito da chiunque), Merluzzi e Cavalari.

Renata Angiolini, la vivace consorte del « Richelieu » del Jolly Club, era venuta a Trieste per difendere il proprio primato nella « Coppa delle Dame »: e ha fatto centro due volte. Non le è stato pari il compagno di scuderia Mario Piantato che, in lizza per il campionato italiano, non è riuscito a racimolare neppure un punticino. Mentre qualcosa han guadagnato Marsaglia, l'attuale primatista, e « Wotan ». Situazione teoricamente ancora aperta,

quindi, in vetta a questa classifica: e l'ultima parola la dirà il tardivo Rallye dei Trulli, a Bari.

Nella gara speciale per vetture d'epoca ha vinto il triestino Renato Verzier su Fiat 508/S. Tra le numerose scuderie in lizza ha primeggiato il Jolly Club.

ANGELO CANDOLINI

LA CLASSIFICA

Primi a pari merito: Marzorati (Fiat « 600 ») e R. S. Angiolini (Fiat « 500 ») p. 0; 3. « Wotan » (Fiat « 1100 ») p. 0,03; 4. Cappellari (Steyer-Puch) p. 0,07; 5. Colabella (Fiat « 1100 ») p. 0,15; 6. Marsaglia (Fiat « 1100 ») p. 0,19; 7. Tecilla (Fiat « 600 ») punti 0,20; 8. Zampi (Steyer-Puch) p. 0,20; 9. Zucchi (Giulietta Ti) p. 0,213; 10. Merluzzi (Fiat « 1100 ») p. 0,226; 11. Cavallari (Giulietta Ti) p. 0,4; 12. Pasotto (Jaguar « 3800 ») p. 0,60; 13. Foschi (Fiat « 600 » D) p. 0,64; 14. « Barabba » (Giulietta SZ) p. 1,0; 15. Bisaldi (Fiat « 500 ») p. 1,06; 16. Stefani (Giulietta Ti) p. 1,2; 17. Rella (Giulietta SV) p. 1,4; 18. Lipizer (Fiat « 600 ») p. 1,6; 19. Fontana (Giulietta Ti) p. 2,24; 20. Del Torre (Fairthorpe) p. 2,35.

UN KART FUORI SERIE CARROZZATO DA GHIA

Un certo effetto ha suscitato nei visitatori del Salone dell'Auto di Torino, scoprire nello stand di Ghia un piccolo, rivoluzionario kart. Lo scopo di questa nuova realizzazione da parte della industria torinese è stato quello di offrire uno studio di carrozzeria aerodinamica, applicata a uno degli ormai popolari kart. Si è voluto cioè dimostrare le grandi possibilità che ogni veicolo anche il più piccolo o il più semplice può raggiungere con l'attento esame stilistico e l'opera di qualificati « stylist ». Dal lato tecnico si tratta di una carrozzeria completamente smontabile e leggerissima.

Questa costruzione però non deve trarre in inganno l'appassionato kartista che pensi di impiegarla nelle gare poiché, per regolamento, i kart non possono avere alcuna carrozzeria.

