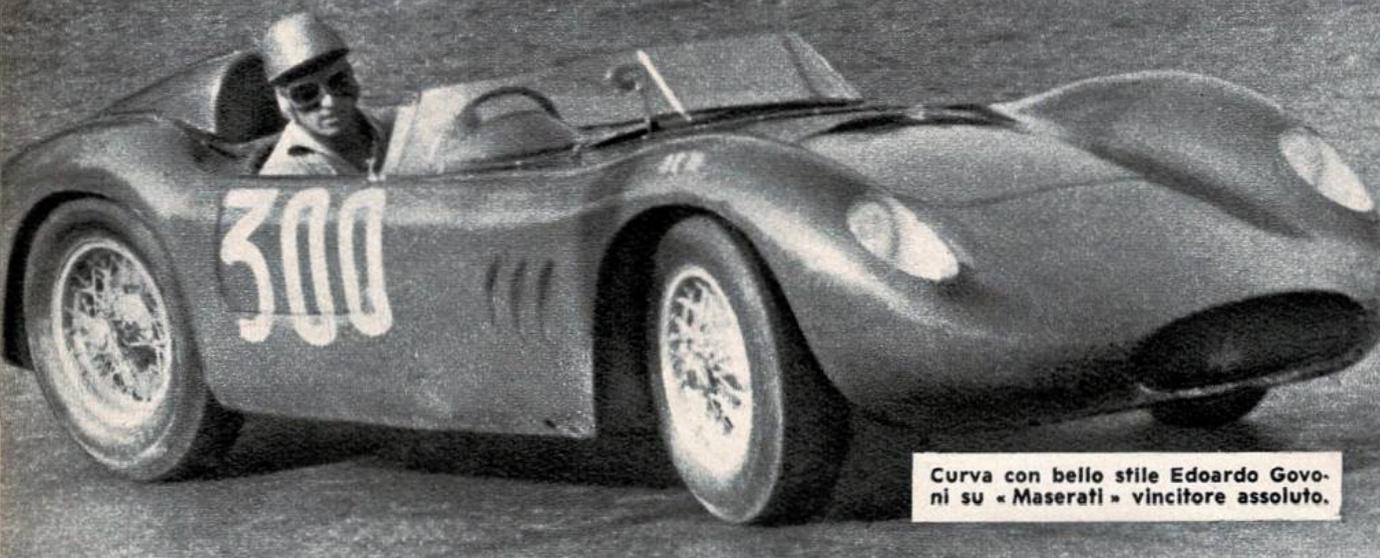


LA FORZA DEL SESSO DEBOLE



Curva con bello stile Edoardo Govoni su « Maserati » vincitore assoluto.

La Sassi-Superga è una delle più vecchie corse in salita d'Italia e anche ora, benché vi sia una vera e propria inflazione di gare, conserva intatto e immutato quel suo fascino di cui già all'inizio del secolo si era subito ammantata. Molti anni sono passati, da quando Vincenzo Lancia inaugurò la corsa, iscrivendo il suo nome per primo sul libro d'oro e segnando un tempo che sembrava per quei tempi veramente sbalorditivo. Lancia al volante di una Fiat impiegò a percorrere i km 4,600 del tracciato sei minuti netti; il miglioramento della strada e delle macchine fecero sì che man mano che gli anni passavano il record venisse continuamente migliorato, sino a giungere ai 3'07"1 (media km/h 88,508) dello scorso anno, nuovo limite stabilito da un giovane e cioè da quel Gino Munaron, uno dei pochissimi piloti sui quali l'Italia può ancor oggi contare.

Il motivo fondamentale quindi dell'edizione di quest'anno della gara torinese, stava proprio in questo e cioè nel tentativo che sarebbe stato portato dai piloti, schierati al via, di battere il record di Munaron. E il famoso limite stabilito dal torinese al volante di una Ferrari doveva crollare ad opera di un altro giovane, il quale dando tutto se stesso senza mai concedersi un attimo di respiro riusciva a portare la media limite a 89,080 km/h, pari a un tempo di 3'05"9/10. Il protagonista di questa bella impresa è stato Odoardo Govoni che aveva a sua disposizione la Maserati « due litri ».

Alla vigilia, tanto più che inspiegabilmente i dirigenti l'Automobile Club di Torino non avevano provveduto a far rilevare i tempi e a comunicarli agli interessati e alla stampa come sarebbe stato logico, Odoardo Govoni non raccoglieva i favori del pronostico, che andavano piuttosto agli altri due « maseratisti » Mennato Boffa e Adolfo Tedeschi. Ma si sa come vanno poi le cose, soprattutto in una corsa in salita. C'è chi alla vigilia artatamente rallenta la sua andatura nei tratti più veloci per ingannare gli avversari e c'è chi invece poco saggiamente dà sin da allora tutto se stesso, per cui il giorno della corsa si può attendere qualsiasi sorpresa. Senza contare, poi, che in una corsa in salita la carburazione diventa uno degli elementi fondamentali per la conquista della vittoria, anche quando il dislivello tra partenza e arrivo non è notevole come è il caso della Sassi-Superga.

Odoardo Govoni, quindi, facendo sfoggio di una classe veramente superba, soprattutto nei tratti più ardui e tormentati dove le doti dello scalatore hanno modo di mettersi in luce, riusciva a compiere la prodezza di vincere e di segnare il nuovo record assoluto, un primato che sarà molto difficile abbassare nelle prossime edizioni della corsa torinese. Il ferrarese nel campo della salita può essere ormai considerato come una autentica certezza.

Al secondo posto assoluto dietro a Govoni, un altro giovane che più di una volta ha occupato le nostre cronache: Lodovico Scarfiotti che anche a Torino pilotava l'O.S.C.A. 1100 cc., macchina che più di una volta gli ha permesso di raggiungere prestazioni

di tutto rilievo. Scarfiotti è un giovane pilota che indubbiamente farà molta strada, benché abbia ancora molto da progredire nell'ambito delle competizioni, soprattutto se queste si svolgono su di un chilometraggio notevole; ha ancora cioè da imparare a sapersi controllare, ad assumere in corsa una posizione più naturale e composta, perché se in una breve corsa in salita gli è concesso sciupare inutilmente delle energie, in un circuito questo non gli sarà assolutamente possibile. E noi abbiamo bisogno — in questa generale carenza di piloti — di formare dei giovani non alle corse in salita che, pur spettacolari, lasciano dal punto di vista tecnico e formazione piloti il tempo che trovano, ma dei guidatori da circuito,

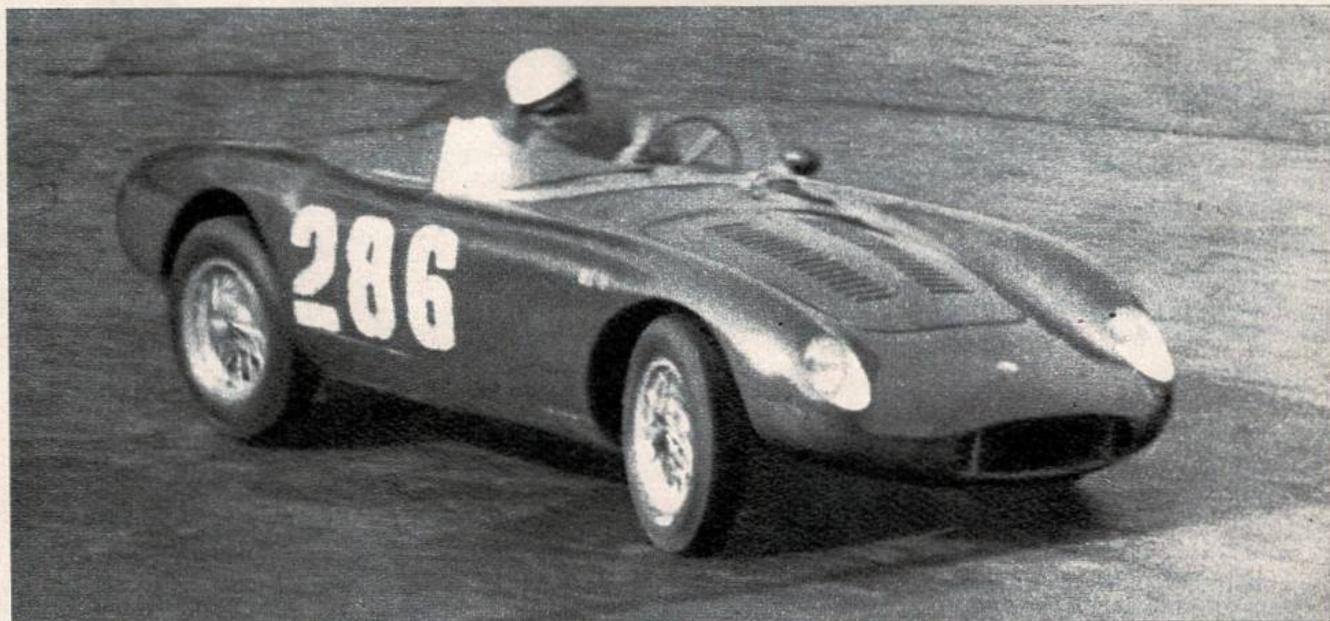
dove avviene in via definitiva il collaudo per un guidatore.

Ad ogni modo a Scarfiotti diamo tutta la nostra fiducia, perché in lui ravvisiamo — e speriamo che il tempo dia ragione a queste nostre parole — l'unico pilota su cui, oggi come oggi, si possa contare in vista di un suo passaggio nel campo massimo della categoria Sport, e poi alla Corsa. Il tempo di Scarfiotti è stato di 3'08" e 5/10 e questo gli ha permesso di battere nella classifica generale il « maseratista » Adolfo Tedeschi, e di segnare anche lui un nuovo limite abbassando il precedente primato della classe 1100 cc. sport di ben 3" e 3/10.

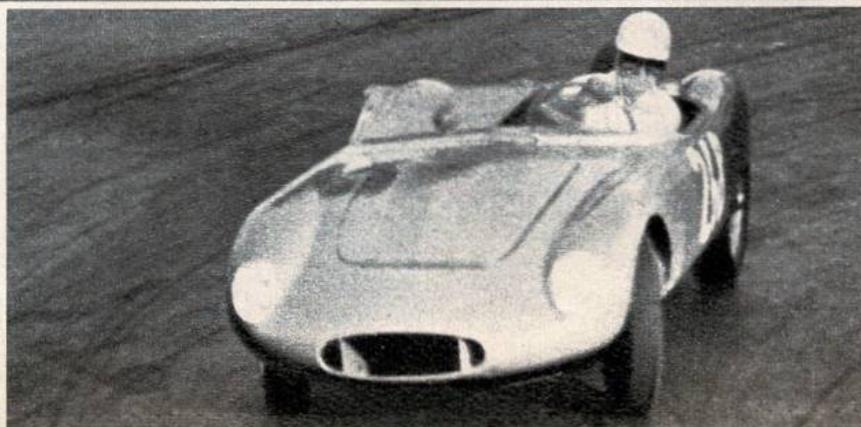
Altro primatista (e la Sassi-Superga può benissimo essere chiamata « la corsa dei primati ») è stato Lo Coco che finalmente ha trovato la sua giornata. Lo Coco è un pilota che ha buone possibilità di riuscita, ma molte volte dovrebbe saper frenare la sua naturale esuberanza, quella che gli fa commettere sbagli notevoli. Anche lui come abbiamo detto ha fermato i cronometri su di un altro tempo primato, ha cioè abbassato il precedente record che apparteneva a Gianni Balzarini (assente questi per il noto incidente subito alla Bolzano-Mendola) di 2/10 di secondo.

Altri tempi primato sono stati quelli fatti registrare da Antonio Maglione su Alfa « Giulietta T.I. », da Ernesto Prinoth su Fiat « Abarth Zagato », da Carlo Mario Abate su Alfa « Giulietta S.V. Zagato » e da Augusto Ciccolini su Fiat « 8 V Zagato ».

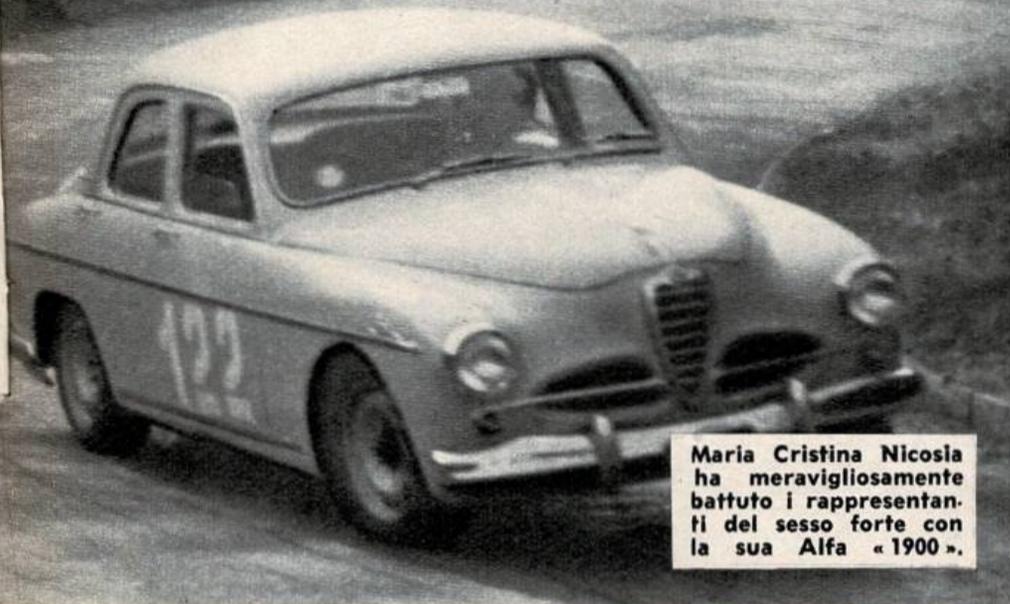
Prima di parlare dei singoli vincitori delle varie classi, desideriamo spendere due parole sulle « guidatrici » che alla Sassi-Superga si sono messe particolarmente in luce, ottennebrando (è la parola esatta) le prestazioni di molti rappresentanti del



Oltre a Govoni alla Sassi-Superga si sono messi in luce altri due giovani vincitori delle rispettive classi. Sopra vediamo Domenico Lo Coco che ha costituito un'autentica sorpresa avendo vinto la 1500 Sport. Sotto: Ludovico Scarfiotti che ha vinto con la Osca « 1100 » la rispettiva classe riscattando la scialba prova fornita in Calabria.



ALLA SASSI-SUPERGA



Maria Cristina Nicosia ha meravigliosamente battuto i rappresentanti del sesso forte con la sua Alfa «1900».



Carlo Abate su Alfa «Giulietta SV Zagato» si è imposto nella sua classe dopo una strenua lotta con Toselli.

sesso forte. La migliore di tutte è stata la gentile signora Maria Cristina Nicosia, che al volante della Alfa Romeo «1900 T.I.» ha vinto la classe oltre 1300 cc. della categoria Turismo, precedendo uomini del calibro di un Turri o di un Salvetta. E' stata una prestazione questa che ha sbalordito tutti, piloti, sportivi e tecnici. Ma se ciò non bastasse un'altra donna ha fatto sua una classe e precisamente la classe fino a 500 cc. sempre della categoria Turismo. Questa volta la campionessa risponde al nome di Caterina Colosi che è giunta al traguardo nel bellissimo tempo di 5'33" e 2/10. Dietro di lei... gli uomini. Sempre tra le gentili signore, due altre hanno attirato su di sé l'attenzione: Ada Pace terza di classe dopo aver

uguagliato il precedente primato, e Luciana Guaschino giunta sesta.

Nella categoria Turismo i vincitori di classe sono stati: Zucchi (Fiat «600») che ha preceduto Dalla Torre e Calascibetta; Maglione (Alfa «Giulietta T.I.») di cui abbiamo già parlato quale primatista e che in classifica è seguito da Ferrero, Stardero e «Tulle», il qual ultimo a sua volta ha vinto la speciale classifica redatta per le vetture fino a 1100 cc.; e nella oltre 1300 cc. dalla già citata Maria Cristina Nicosia.

Dopo la categoria Turismo è stata la volta della Gran Turismo. Si è incominciato dalle piccole cilindrate e cioè le 500 e le 750 cc. vinte rispettivamente da Kerschbaumer e da Prioth. La classe fino a 1300 cc. ha

fornito una lotta appassionante e molto incerta sino alla fine. Ancora una volta si sono trovati di fronte Carlo Mario Abate e Miro Toselli, ambedue esponenti del Racing Club 19 di Torino. Tutti e due avevano a loro disposizione le Alfa «Giulietta Zagato», ma mentre il primo contava sulla preparazione di Conrero, Toselli disponeva di quella preparata da Bosato. Quindi oltre che lotta di macchine e di piloti, anche lotta di tecnici-preparatori. All'arrivo 1'2/10 separavano i due contendenti e la vittoria andava ad Abate; però per Toselli vi è una attenuante: egli ha cioè terminato con una gomma scoppiata, avendo urtato contro uno spuntone di roccia a circa un centinaio di metri dal traguardo finale.

Carlo Coppo ha vinto la sottoclasse per vetture sino a 1100 cc. precedendo Galli e Zeccoli.

Di Augusto Ciccolini vincitore della classe oltre 1300 fino a 2600 cc. della Turismo, abbiamo già parlato, rientrando anche lui nella cerchia di quei piloti che hanno fatto segnare dei tempi primato. Ottima la corsa di Dore Leto di Priolo, finito alle spalle di Ciccolini, nonché di Canaparo e di Sala.

Scarfotti, Lo Coco e Govoni sono stati i tre vincitori delle tre classi della categoria Sport di cui abbiamo già parlato.

Abbiamo notato lungo tutto il percorso della Sassi-Superga un servizio d'ordine formidabile.

Regista di tutto ancora una volta il dott. Farina Sansone, direttore dell'A.C. Torino.

Se ormai ci si è indirizzati, da parte di moltissimi organizzatori, verso l'effettuazione di gare di velocità in salita, bene hanno visto i dirigenti dell'A.C. Chieti ad organizzare un tipo di tale manifestazione. E migliore successo non poteva arridere alla interessantissima «I Coppa Città di Chieti», svoltasi sul percorso Madonna delle Piane-Chieti di km. 5,750.

Il veloce percorso con le sue numerose curve a stretto raggio ha dimostrato di essere un perfetto banco di prova sia per la messa a punto delle

macchine che per la perizia dei piloti. Domenico Santoleri su «Giulietta S.V.» ha aperto con il suo nome l'Albo d'oro della gara vincendo, benché penalizzato per essere partito prima del segnale dello starter, sul forte e più esperto Laureati anch'egli al volante di una «Giulietta S.V.». Lo stile, la tecnica e la perizia dimostrati dal vincitore durante l'aspra e rabbiosa ascesa, hanno entusiasmato il folto pubblico che si era sistemato nei pressi dei difficili tornanti del percorso.

Nella categoria turismo, classe fino

A CHIETI CURVE A RIPETIZIONE

a «500», bella vittoria di Bevilacqua Roberto che non ha reso in corsa quello che aveva dimostrato di poter fare durante le prove.

Nella «750» vittoria di Ricciardi sullo sfortunato Provvigionato che ha visto compromesso il suo successo da un'uscita di strada durante le prove.

Nella «1300» si è imposto, come a Pietracamela, Sinibaldi su «Giulietta T.I.» dinanzi a Dolci anch'egli su «Giulietta».

Nella sottoclasse fino a «1100» vittoria di Bianco e bella prestazione di «Zio Filippo» (Sandro Ciavarelli).

Nella categoria Gran Turismo, classe fino a «750», vittoria di Recchi (Abarth Zagato «750») dinanzi a Carosella (Abarth Viotti «750»).

Nella classe fino a «1300» superba, come abbiamo detto, la prova di Santoleri e Laurenti e nella fino a «2600» vittoria di Parete (Lancia «2500») dinanzi ad Azzariti (Alfa «2900 S.») e Sperti («Aurelia B.22»).

Un successo personale ha riscosso il Campione d'Italia Pirocchi nella veste di «preparatore», in questa gara. Molte vetture partecipanti erano state preparate nell'officina del giovane campione.

All'atto delle verifiche veniva esclu-

so dalla classifica il concorrente Cattarra per aver apportato alla sua «Giulietta» delle modifiche così evidenti che anche il più inesperto commissario tecnico se ne sarebbe accorto. Ancora una volta è da riprovare questo comportamento che è oltre che antisportivo anche offensivo di alcuni concorrenti che credono di fare i «furbi» mentre, così facendo, dimostrano il contrario.

Unico incidente di rilievo quello occorso al concorrente Barbuscia su «Giulietta T.I.» il quale, all'uscita dell'ultima curva prima del traguardo, si è letteralmente arrampicato sul costone fiancheggiante la strada. Per fortuna la macchina è rimasta sospesa, in bilico, perché protetta dalle balle di paglia e il pilota è così potuto uscire incolume dall'incidente.

L'organizzazione è stata perfetta e di questo va merito all'avv. Castiglione, presidente dell'A.C. Chieti, al dott. Brandolini, preciso ed oculato direttore di corsa e al dott. De Cecco, presidente della Commissione Sportiva.

In serata, nei saloni del Grande Albergo Abruzzo, signorile ricevimento, discorsi, premiazioni dei concorrenti e brindisi finale.

NINO PEPE



Santoleri su Giulietta «Sprint Veloce» vincitore assoluto a Chieti.