

Alla Trieste-Opicina



Giulio Cabianca su O.S.C.A. « 1500 c.c. » è stato il dominatore della Trieste-Opicina. Il veronese ha anche battuto il precedente primato che apparteneva alla Maserati di Tedeschi.



La torinese Ada Pace ha corso con l'O.S.C.A. « 1100 » e con l'Alfa « Giulietta SV Zagato »; ha vinto ambedue le classi battendo una forte coalizione di avversari.



Ottima prova quella sostenuta da Giuliano Giovanardi al volante della Ferrari « 250 GT »; ha vinto la propria classe precedendo i forti Abate e Toselli.

Inspiegabilmente il direttore di corsa ha dimenticato che gli sportivi hanno il diritto non solo di vedere ma anche di conoscere l'andamento della competizione in fondo fatta per loro.

Alla Trieste-Opicina, edizione 1959, non si può negare il successo tecnico e sportivo, dato che il nome e il numero dei concorrenti è stato veramente ragguardevole e dato anche che molti records, compreso quello assoluto, sono caduti. Ma questo discorso non vale per quanto riguarda la parte organizzativa, nei confronti sia del pubblico, sia (e forse soprattutto) dei molti giornalisti presenti alla manifestazione. Desideriamo premettere che la situazione dell'Automobile Club di Trieste è stata sempre un po' strana, una situazione che sembra sempre sul punto di risolversi definitivamente, ma che è poi destinata a ricadere nel buio più assoluto. E così anche quest'anno, quando sembrava che con l'arrivo del nuovo direttore, ogni cosa si mettesse nel giusto verso, la malattia che ha colpito il dirigente l'Automobile Club triestino ha rimesso ogni cosa al punto di prima, aggravata però ancora di più dalla incapacità del nuovo direttore di corsa, il quale ha — a nostro avviso — sopravvalutato le proprie mansioni, della qual cosa forse egli stesso se ne è reso conto, alla fine, come lo dimostra la sua mancata presenza alla premiazione.

Può sembrare la nostra una affermazione grave, ma non ci possiamo — nella nostra sincerità — comportare diversamente, perché è necessario che i dirigenti del nostro sport (anche quelli locali) capiscano che una corsa deve essere fatta non per loro lustro personale, ma per il pubblico e, se si vuole, per i giornalisti, che del pubblico che non può presenziare alla competizione sono gli informatori. Abbiamo visto emanare assurde disposizioni, che vietavano l'accesso al luogo di partenza dei giornalisti, abbiamo visto tenere lontano i giornalisti da qualsiasi fonte di informazione. Abbiamo visto anche tenere lontano il pubblico dai luoghi più sicuri e invece lasciarlo liberamente nei punti più pericolosi. All'arrivo — benché ci fosse un regolare servizio di diffusione — nessun tempo è stato comunicato al numerosissimo (mai vista tanta gente) pubblico presente, la quale cosa ha tramutato una gara, che ha presentato momenti di alta drammaticità per la lotta che si andava intrecciando tra gli alferi delle varie classi, in una apparente tranquilla passeggiata di alcuni spericolati conduttori.

Lo ripetiamo ancora una volta, che le corse automobilistiche — così come qualsiasi altra attività sportiva — sono e debbono essere organizzate per il pubblico (anche se non è previsto il pagamento di un biglietto per l'accesso) e se si vuole riportare agli sports del motore la folla del passato, bisogna ricordarsi che lo sportivo vuole vivere la gara, vuole diventarne partecipe, e non vedere soltanto lo sfoggio inutile di una miriade di bracciali di coloro che fanno parte di una organizzazione e che hanno scam-

biato una gara come una occasione per mettersi in mostra.

A Trieste le discussioni in seno all'organizzazione circa l'operato del direttore di corsa sono state lunghe e burrascose, salvate in extremis dalla fermezza e dal buon senso del commissario sportivo C.S.A.I. (Chiaradia), il quale si è trovato a incanalare e a dirigere una organizzazione che faceva acqua da tutte le parti. Il commissario sportivo si è trovato insomma a tappare delle falle, cosa che non era assolutamente nelle sue mansioni.

Un ultimo appunto all'organizzazione della gara triestina: gli iscritti erano 109, i punzonati 84, i partenti 83; una riduzione come si vede abbastanza sensibile della quale vorremmo chiedere ragione alla C.S.A.I. Infatti è ormai divenuto uso comune da parte degli organizzatori di accettare le iscrizioni anche di coloro che non inviano la relativa tassa. E' quindi assolutamente necessario ritornare al passato, quando cioè le iscrizioni venivano inviate (ed accompagnate dalla tassa) alla sola C.S.A.I., la quale al giovedì precedente la corsa comunicava l'elenco degli iscritti non soltanto alla stampa, ma anche agli stessi organizzatori. E' l'unico modo per riportare un po' di ordine in questo settore.

Ancora una volta il « mattatore » della Trieste-Opicina è stato Giulio Cabianca che ha raggiunto il traguardo finale nel tempo di 4'27"7/10 alla media di 119,014 km/h che rappresenta un nuovo primato. Quello precedente apparteneva ad Adolfo Tedeschi con il tempo di 4'32"3/10, che lo aveva segnato pilotando una « due litri » Maserati. Il veronese che anche in questa occasione era al volante di una O.S.C.A. « 1500 cc » ha condotto una gara superlativa e praticamente nella sua veloce marcia non ha avuto avversari. L'unico pilota che poteva minacciare la vittoriosa prestazione del pilota dei fratelli Maserati era Edoardo Lualdi che anche in questa occasione, come nelle precedenti corse di Bolzano e di Trento, aveva a sua disposizione la nuovissima « due litri » O.S.C.A. Edoardo Lualdi è stato di molto migliore alle precedenti competizioni, tanto da giungere immediatamente alle spalle di Cabianca e separato da questi di soli 5", però pensiamo che sarebbe stato molto più opportuno che i dirigenti la fabbrica bolognese avessero dato in mano questa loro nuova creazione a un pilota di maggiore esperienza, in modo da poter effettivamente valutare le possibilità della macchina.

Edoardo Lualdi è un conduttore dall'ottimo stile, molto tenace e dotato di grande coraggio, però logicamente manca di quella esperienza che può possedere un conduttore che già da alcuni anni (nella realtà è il primo anno che Lualdi milita in questa categoria) gareggia nel campo delle vetture sport. Ed è appunto per questo che egli non può ottenere dalla propria vettura i limiti massimi che il

il pubblico è ignorato

bolide consente. Ci auguriamo quindi di vedere molto presto — soprattutto in qualche circuito — la O.S.C.A. «2000 cc» in mano a un conduttore di rilievo (potrebbe essere Cabianca o anche Scarfiotti), per poter giudicare in modo completo le possibilità di una macchina che da quello che abbiamo visto ci è apparsa potente, maneggevole, sicura nella frenata, dall'ottimo rapporto peso/potenza.

Al terzo posto della classifica generale Odoardo Govoni su Maserati «2000» con il tempo di 4'34". La corsa di Govoni è stata un po' una delusione, perché dal pilota di Cento molto di più ci si aspettava soprattutto in considerazione dei meravigliosi risultati da lui ottenuti in corse precedenti. Il percorso si adattava magnificamente poi alla macchina di Govoni e quindi era logico pensare ante-corsa a una sua superlativa prestazione, cosa però che nella realtà non si è verificata.

Dopo Govoni troviamo nella classifica generale rispettivamente al quarto, quinto, sesto e settimo posto, quattro Ferrari «250 G.T.». I nomi dei piloti rispettivamente Giuliano Giovanardi, Carlo Mario Abate, Miro Toselli e Nando Pagliarini.

Giuliano Giovanardi è stato un po' la sorpresa della giornata; ha vinto per 1"2/10 nei confronti di Abate dopo una gara incisiva e condotta senza incertezze o titubanze, motivi che nel passato gli avevano fatto perdere qualche corsa che già aveva in pugno. Il pilota modenese è ormai un conduttore completo e pensiamo possa passare alla categoria sport con la assoluta tranquillità di ben figurare. Carlo Mario Abate a nostro avviso, soggiace ancora all'impressione del «testa-coda» subito alla Garesio-San Bernardo. Una impressione dalla quale si potrebbe riavere con un certo periodo di riposo. In Abate abbiamo più di una volta riposto tutta la nostra fiducia e siamo sempre ancora del parere che il torinese rappresenti una delle giovani speranze su cui si debba contare per rinsanguare le sparute file dei nostri piloti. Deve riaversi dallo choc provato alla gara sopraccitata e basta; del resto la sua giovane

età gli permetterà di recuperare in breve tempo.

Miro Toselli è in piena ripresa. Ha avuto quest'anno una annata sfortunata per vari motivi e anche alla Trieste-Opicina la fortuna non gli è stata amica, complice una partenza non bella (un po' tutti i piloti però sono partiti male a questa corsa) che gli ha fatto perdere... qualche secondo. Ma anche Toselli ha le carte in regola per dare in futuro altre dimostrazioni della sua limpida classe.

Un discorso tutto particolare merita Ada Pace. La torinese lo scorso anno aveva vinto (complice la pioggia) la Trieste-Opicina e quindi quest'anno doveva difendere in tutti i modi il nome che si era fatta in terra giuliana. E' per questo che la Pace è scesa in campo non soltanto al volante della sua Alfa «Giulietta S.V. Zagato» ma anche di una O.S.C.A. «1100» acquistata da Roberto Businello ritiratosi dalle corse dopo i vari incidenti capitati alle Junior. Con questa O.S.C.A., Ada Pace ha giocato il tutto per tutto, ha dato tutta se stessa sulle rampe che portano a Opicina, tanto da giungere al traguardo finale nel tempo di 4'45", che gli ha permesso di classificarsi ottava assoluta e prima della classe 1100 sport. Con l'Alfa ha inoltre vinto la propria classe. Non vi sono parole per commentare la prestazione della rappresentante del Racing Club 19: bisogna soltanto dire che tanti rappresentanti del sesso forte si sono classificati alle sue spalle.

Ma veniamo ai vari risultati di classe. Nella Turismo classe 500 la vittoria è andata a Pier Carlo Borghesio su Fiat «Steyer Puch», vettuolina che non conosce rivali. A ragguardevole distanza: Alba, Castelli e d'Ippolito. Nella classe 750 cc vittoria di Zucchi (5'45"5/10) seguito da Dalla Torre, Trivellato e Capra. Nella 1100 lotta ai ferri corti tra Venturi e Negri; ha prevalso il primo per 5/10 di secondo.

Bella la corsa di Bonetto nella classe 1300 su Alfa «Giulietta T.I.», che ha prevalso su Allegrini e Bauer. Anche in questa classe distacchi dell'ordine di frazioni di secondo. Nicosia



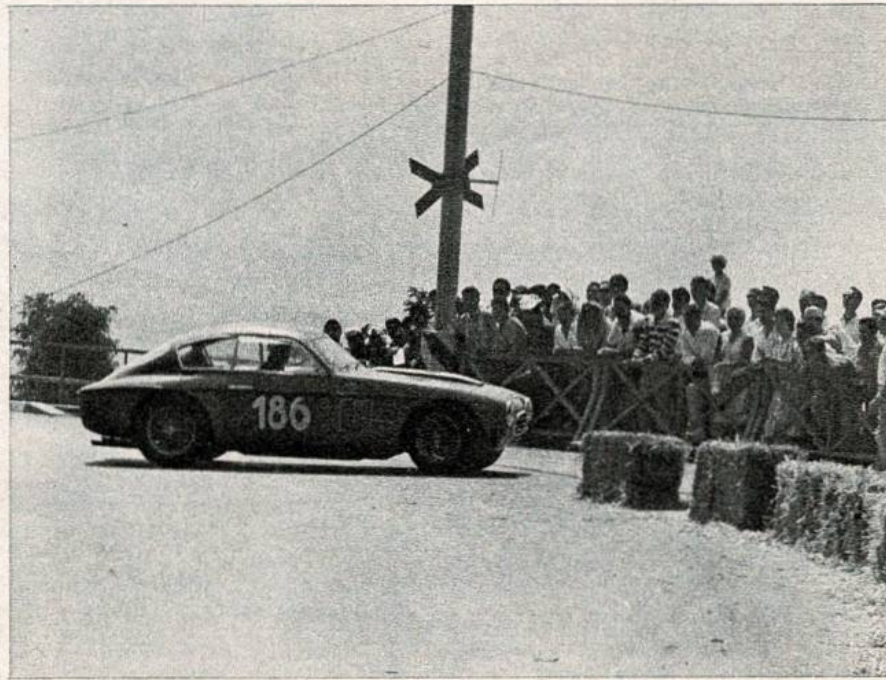
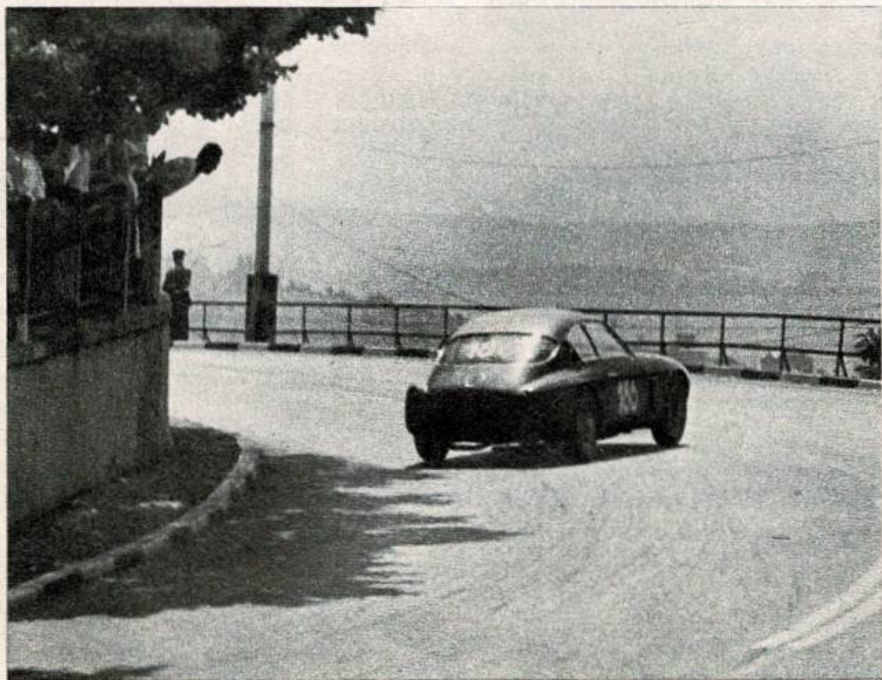
Franco Franchi al volante dell'Alfa «Giulietta T.I.» si è prodotto in un «testa-coda» risoltosi senza conseguenze, ma che ha compromesso la sua corsa.

con il tempo di 5'24"1/10 ha trionfato nella classe 1900 precedendo Talpone e Salvetta. E' stata poi la volta della categoria Gran Turismo. Prima classe la 500 cc con vittoria di Cesare Largaiolli su Berkeley, seguito a... 39"6/10 dalla Fiat «500» di Minen. Netto predominio di Prinot con Fiat «Abarth Zagato» nella classe 750 cc; suoi avversari classificatisi nell'ordine: Poltronieri, Cussini e Lenzi.

Nella classe 1100 la vittoria è andata alla Lancia «Appia Zagato» di Kerschbaumer che ha preceduto di 1"3/10 Agostini pure su Lancia «Appia». Di Ada Pace vincitrice della classe 1300 abbiamo già detto. Dietro la torinese, a 8/10, Peroglio su Alfa «Giulietta SS» magnificamente condotta dal giovane pilota e che sembra aver raggiunto finalmente il miglior rendimento. «Noris» (al secolo Giacomo Moioli) su Maserati «2000» ha vinto la classe 2600 cc. All'arrivo la macchina del veronese è stata smon-

tata, una operazione inutile non tanto perché la macchina come era da prevedersi è stata trovata perfettamente regolare, quanto perché non si avevano a disposizione meccanici specializzati che garantissero un rimontaggio sicuro. Dietro a «Noris»: Elio Zagato e Ciccolini, quest'ultimo prodotto in uno spettacolare «testa-coda» alla curva dell'obelisco. Di Giovanardi, Abate e Toselli, classificatisi nell'ordine nella classe oltre 2600 G.T. abbiamo già detto. La categoria sport ha visto la vittoria di Giancarlo Rigamonti nella classe 750 cc (ottimo lo stile di guida di questo semplice pilota) su O.S.C.A., della Pace pure su O.S.C.A. nella classe 1100 e di Cabianca nella classe superiore (fino a 2000 cc). Ha concluso la manifestazione la premiazione, con introduzione strana e forse non troppo adatta allo spirito della manifestazione.

G. M.



Il torinese Ciccolini al volante della Fiat «8V» è incorso in un «testa coda» alla curva dell'obelisco, proprio in prossimità dell'arrivo. Ha saputo riprendersi con bello stile, ma la vittoria a cui ambiva in modo particolare era ormai definitivamente sfumata, ed è andata a Giacomo Moioli su Maserati «2000 cc».