

Non solo il maltempo ha sminuito l'interesse per la finale del "Volante d'Argento 1951,,

L'A. C. d'Italia avrà avuto indubbiamente le sue buone ragioni per spostare in Sardegna la prova finale del Volante d'Argento 1951, ragioni tutte plausibilissime a cominciare da quella ritrita (ed oramai superata) della propaganda, a quella della giustizia distributiva, e via dicendo. Quello che non sappiamo è quanto entusiasmo abbia destato nei finalisti questo decentramento della manifestazione, decentramento che se ha accontentata una minoranza irrisoria di volantisti ne ha scontentata la maggioranza, costretta ad una trasferta onerosa ed inusitata per una manifestazione poi di portata assai discutibile. Pensiamo proprio che per accontentare i sette diconsì sette, volantisti sardi che hanno partecipato alla Finale non valeva certo la pena di costringere gli altri 83 a spostarsi oltremare, con quel po' di spese e di perdita di tempo che tutti possono immaginare. La passione sportiva sarà una gran bella cosa, non lo discutiamo, ma lo sperperare in modo così inutile il denaro è veramente delittuoso.

L'A. C. d'Italia sarà naturalmente orgoglioso del successo conseguito poichè possiamo essere ben certi che ben pochi potevano immaginarsi che 83 individui affrontassero le non poche spese richieste dalla trasferta pur di poter aspirare alla conquista di un titolo che, se ha già un valore assai scarso nella nostra ristrettissima cerchia, è decisamente ignorato dalla massa, ma doveva per lo meno preoccuparsi di valorizzare, almeno nella nostra ristretta cerchia, le gesta di questi volantisti.

Alle precedenti edizioni svoltesi nella penisola la stampa quotidiana e specializzata ha potuto dare il dovuto risalto poichè, più o meno, ha potuto farvi presenziare i propri redattori, ma non sappiamo quale giornale della penisola se la sia sentita di sopportare le non lievi spese per mandare in Sardegna un inviato speciale.

A giudicare dello scarso se non inesistente, rilievo dato da tutta la stampa nazionale (compresa quella ufficiale) all'avvenimento, dobbiamo convincerci che nessun giornalista peninsulare ha presenziato alla manifestazione, mentre i giornali locali per la verità hanno dedicato gran spazio alla prova, arrivando persino a pubblicare titoli su otto colonne, cose mai viste da noi nemmeno per le prove del Campionato del Mondo, ed usando degli accenti forsanco eccessivamente drammatici.

Una volta portata oltre mare la prova doveva essere compito specifico dell'Ufficio Stampa dell'A.C.I. di divulgare i risultati e la cronaca non fosse altro che per ripagare in qualche modo il sacrificio degli volantisti

che con la loro passione hanno permesso alla gara di non naufragare.

Silenzio invece su tutta la linea da parte dell'A.C.I. ed in linea ufficiale della Finale di questo Volante d'argento 1950 se ne è parlato solo attraverso un preventivo comunicato con cui si davano i nomi degli ammessi ed un'altro postumo della C.S.A.I. relativo alle sanzioni stabilite a carico di alcuni concorrenti che avevano manipolato le loro vetture in contrasto al regolamento.

Anche *Auto Italiana* non ha potuto distaccare a Sassari un inviato speciale, ed ha dovuto limitarsi, sia pure a malincuore, a pubblicare la sola scheletrica classifica, apparsa appunto sul fascicolo del 15 Ottobre, in attesa di potersi procurare maggiori dettagli.

Destino vuole che nel frattempo, mentre siamo riusciti a raccogliere qualche maggiore elemento sulla manifestazione, anche le classifiche hanno subito non pochi mutamenti in quanto ben due vincitori di classe sono stati squalificati e così pure dei piazzati, per cui v'è tutto da rifare.

V'è da rifare al punto che ogni onore va tributato agli auto-sportivi sardi che in Franco di Suni hanno ora il loro portabandiera, un portabandiera che in virtù della altrui disonestà ha giustamente conquistato il titolo nella impegnativa classe delle *Lancia Aurelia*, e che inoltre può anche fregiarsi del miglior tempo della giornata.

Scombussolamento anche nella classe 1100 ove, eliminati per irregolarità Brandi e Bevilacqua, passa al comando il cremonese Alquati vecchio specialista della categoria, consentendosi così all'Automobil Club di Cremona di appuntare sul suo medagliere ben due vittorie che oltre ad Alquati v'è anche Edo Piacenza, vittorioso tra le *Ardea*, e che milita tra le file dei suoi soci.

Nella classe 500 invece il baffutissimo milanese Fiaccadori ha vieppiù consolidata la sua posizione in quanto mentre la sua Fiat non ha rivellato all'esame dei Commissari Tecnici alcuna manipolazione non altrettanto può dirsi di quelle di Siciliani e Novelli che appunto per questo sono stati eliminati dalla classifica. Ne sorte quindi che la vittoria di Fiaccadori, conseguita con una vettura normalissima, viene maggiormente avvalorata poichè il pilota milanese solo in virtù di una classe personale superiore ha tenuto in iscacco avversari meccanicamente superiori. L'eliminazione di Siciliani e Novelli ha portato al secondo posto il fortissimo Scalletta che però ha registrato a suo svantaggio un notevole distacco dal vincitore di classe.

Abbiamo già detto della vittoria di Piacenza nelle *Ardea* ed a debitamente valorizzarla sarà bene ricordare che dietro al cremonese si è piazzato, a 25" di intervallo, il non dimenticato genovese Pietro Gherzi Campione del-



Cesare Fiaccadori, che ha tenuto alto il buon nome dell'automobilismo milanese vincendo la categoria Fiat-500 nella finale del Volante d'Argento, viene congratulato dai dirigenti dell'A. C. Sassari, organizzatori della finale.

la motocicletta prima e dell'automobile poi.

Stefano Alquati, vincitore ora nelle nelle 1100, ha dimostrato ancora una volta che per stare davanti a lui occorre evadere dalle regolamentazioni incappando poi nella squalifica, come nel caso di Brandi e di Bevilacqua.

Degna di rilievo la gara di Camillo Fambri impostosi tra le Fiat 1400 mentre in questa classe inferiore all'attesa è stata la prova del Campione motociclista Umberto Masetti già vittorioso nella eliminatória di Parma, e qui rallentato da una uscita di strada.

Il genovese Carlo Galbusera ha mantenuto la sua vittoria nel gruppo *Aprilia* davanti al trentino Lubich, Campione d'Italia della classe, ma gli è stata inflitta una ammenda.

Abbiamo già detto della affermazione nel gruppo *Aurelia* del pilota sassarese Franco Di Suni subentrato al comando di questa come della classifica assoluta per la squalifica di Giorgio Becucci.

Nulla di variato tra gli Alfiisti ove il romano Guido Cestelli ha confermata la sua vittoria nella eliminatória laziale e a Sassari ha preceduto il milanese Moroni vittorioso nel Volante del 1949.

La manifestazione si è svolta sul percorso in salita della lunghezza di Km. 14.700 che collega Scala di Giocca con Osilo, un percorso classico per l'automobilismo sardo e su cui sono state disputate in passato altre manifestazioni culminate nel record del percorso appartenente a Vanni Pirisini che con una *Fiat 1100 S* lo ha iscritto a suo nome con 11'56"1 alla media di Km. 73.900, record rimasto imbattuto poichè la prova dei Volantisti è stata avversata dalla pioggia che ha reso pericoloso il terreno di gara. Questa è stata la nota negativa della giornata curata con tanta passione dai dirigenti dell'A. C. Sassari che tutto avevano meticolosamente previsto ma che, giunti alla realizzazione della loro iniziativa, la hanno vista frustata dal mal tempo che ha anche ridotto da 90 ad 80 i partenti.

E' giunto così alla sua conclusione anche questo V Volante d'Argento che come i precedenti è, secondo il nostro avviso, sbagliato nella sua impostazione. Noi pensiamo che il Volante d'Argento dovrebbe costituire la vera palestra dei novizi, ma sino a che ad esso ammetteremo indistintamente tutti i possessori di licenza di conduttore, non ne avremo che una gara ibrida ed inutile, non ne avremo che un doppione del Campionato della Turismo come i risultati di questa stagione lo dimostrano. Abbiamo infatti dei Volante d'Argento che sono anche Campioni d'Italia come abbiamo dei Campioni d'Italia 1951 battuti da dei Volante d'Argento 1951. Ma anche questo rientra nelle anomalie e nelle incoerenze cui da tempo ci ha abituati l'automobilismo sportivo italiano.

Diamo ora pubblicazione delle modificate e complete classifiche della Finale 1951.

Gruppo FIAT 500.

1. Fiaccadori Cesare (Milano) in

14'1"1 alla media di 62.917; 2. Scalletta I. (Lucca) in 14'5"4; 3. Castelli (Milano) in 14'10; 4. Sebastì (Roma) in 14'23"6; 5. Mognaschi C. (Genova) in 14'25; 6. Morettini S. (Roma) in 14'24"8; 7. Lunghi D. (Siena) in 14'35"4; 8. Romanini R. (Trento) in 14'39"5; 9. Zaia M. (Vittorio Veneto) in 14'39"8; 10. Milanese P. (Reggio E.) in 14'47"2; 11. Lancellotti A. (Roma); 12. Leonardi G. (Ancona); 13. Giuliani C. (Cosenza); 14. Pacini O. (Ancona); 15. Tell E. (Udine); 16. Ferri F. (Cagliari); 17. Sella A. (Biella) — Squalificati: Siciliani C. (Bari) e Novelli S. (Genova).

Gruppo LANCIA ARDEA.

1. Piacenza Edo (Cremona) in 13'7"4 alla media di 67.208; 2. Gherzi P. (Genova) in 13'32"5; 3. Pagani P. (Genova) in 13'43"9; 4. Matassa G. (Chieti) in 13'48"5; 5. Coda M. (Biella) in 13'59"1; 6. De Unterricher G. (Trento) in 13'59"1; 7. Gualbu G. (Nuoro) in 14'6"9; 8. Pisaneschi G. (Siena) in 14'8"8; 9. Taddei F. (Genova) in 14'9"8; 10. Guzzardi F. (Catania) in 15'17"1; 11. Volpi (Trento).

Gruppo FIAT 1100.

1. Alquati Stefano (Cremona) in 13'27"9 alla media di 65.503; 2. Sbordone A. (Cosenza) in 13'32"1; 3. Bianchi U. (Ancona) in 13'32"2; 4. De Lellis F. (Genova) in 13'32"5; 5. De Sanctis G. (Roma) in 13'33"5; 6. Zimmermann C. (Genova) in 13'33"9; 7. Sartini S. (Siena) in 13'36"; 8. Clocchiatti L. (Udine) in 13'39"5; 9. Cerrone G. (Biella) in 13'49"8; 10. Schermi M. (Catania) in 13'54"; 11. Rangoni A. (Trento); 12. Gallioli G. (Milano); — (Squalificati: Brandi A. (Firenze) e Bevilacqua (Bologna).

Gruppo FIAT 1400.

1. Fambri Camillo (Trento) in 12'

51'3 alla media di Km. 68.611; 2. Della Zonca V. (Treviso) in 13'4"8; 3. Luglio C. (Genova) in 13'7"5; 4. Masetti U. (Parma) in 13'8"8; 5. Morini P. (Livorno) in 13'19"8; 6. Orlandini S. (Ancona) in 13'22"5; 7. Sacchi T. (Milano) in 13'22"8; 8. Caggiari C. (Nuoro) in 13'25"2; 9. Del Torso J. (Udine) in 13'27"5; 10. Acquaviva C. (Lecce) in 13'35"4; 11. Olivari G. (Cagliari); 12. Saccani E. (Catanzaro); 13. Monaco O. (Roma); 14. Andreini E. (Livorno); 15. Ricci F. (Como).

Gruppo LANCIA APRILIA.

1. Galbusera C. (Genova) in 12'25"8 alla media di 70.975; 2. Lubich E. (Trento) in 12'31"9; 3. Muratti G. (Udine) in 12'58"; 4. Zuffi C. (Bologna) in 12'59"; 5. Deyana P. (Cagliari) in 13'14"2; 6. Bossini R. (Brescia) in 13'27".

Gruppo LANCIA AURELIA.

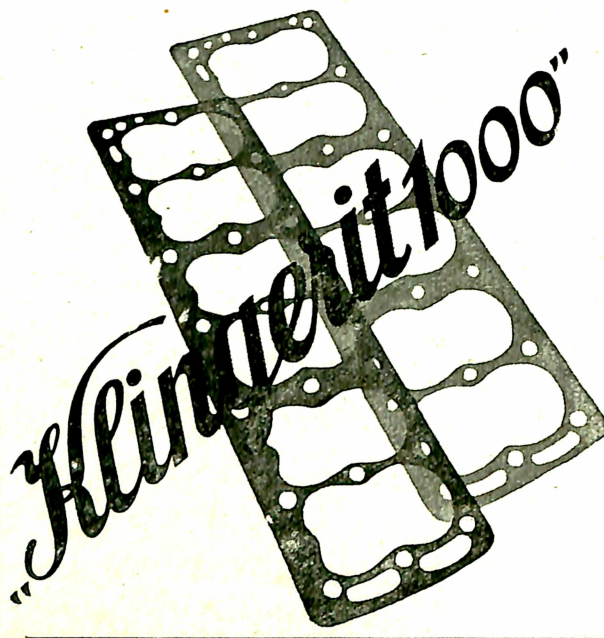
1. Di Suni Franco (Sassari) in 12'1"1 alla media di Km. 73.387; 2. Bianchi L. (Busto Arsizio) in 12'9"; 3. Corneli G. (Pescara) in 12'28"; 4. Devoto G. (Nuoro) in 12'29"5; 5. Girardi F. (Milano) in 12'34"5.

Gruppo ALFA ROMEO « 2500 ».

1. Cestelli G. (Roma) in 12'6"6 alla media di Km. 72.832; 2. Moroni B. (Milano) in 12'40"; 3. Lionetti W. (Trento) in 12'52"8; 4. Bianchi G. (Roma) in 14'16"1.

Classifica assoluta.

1. Di Suni Franco (Sassari) Lancia Aurelia in 12'1"1 alla media di Km. 73.387; 2. Cestelli Guido (Roma) Alfa Romeo in 12'6"6; alla media di Km. 72.832; 3. Bianchi Luigi (Busto Arsizio) Lancia Aurelia in 12'9" alla media di Km. 72.592; 4. Galbusera Carlo (Genova) Lancia Aprilia in 12'25"8.



GUERNIZIONE PER TESTA
CILINDRI E COLLETTORE DI
SCARICO PER

AUTOMOBILI, AUTOBUS,
AUTOCARRI, TRATTORI,
MOTOCICLETTE, MOTORI
DIESEL, ECC.

Il materiale **KLINGERIT 1000** è
stato adottato per la produ-
zione in serie dalle fabbriche:

SOC. ANONIMA ALFA-ROMEO
SOCIETA' ANONIMA FIAT
SOC. AN. MOTOMECCANICA

LA MAGGIORE RESISTENZA
ANCHE NELLE CONDIZIONI PIU'
SFAVOREVOLI

CONSEGNA IN FOGLI OD IN
GUERNIZIONI TAGLIATE
PRONTE PER IL MONTAGGIO

Agenzia italiana: **CORTE e COSSO - Torino (106)** VIA C. LOMBROSO 21
Telefono 62.548

Subconcessionari: LAZIO - Giacomo Superti & C. - Roma, Via Velletri, 42 - Tel. 863.368
LOMBARDIA - Visintini & C. - Milano, Via Procaccini 44 - Tel. 91.182