

Govoni, vincitore assoluto.

PRIMATI A PICCO sulle rampe dei Giovi

Il cav. Corrado Carpeggiani, quando intese dall'altoparlante che Odoardo Govoni era il vincitore assoluto della XXI edizione della Pontedecimo-Giovi, non contenne più la sua gioia e si abbandonò a quella naturale euforia che irrompe nello sfogo di una grande passione sportiva. Il cav. Carpeggiani aveva mille e una ragione perché Odoardo Govoni l'aveva « fatto » lui. Corridore, s'intende! e che bel corridore!

Govoni, nell'ora del trionfo, non perse la calma e nemmeno quell'elevato senso di sportività cui, innegabilmente, è in possesso. Ci tenne ad affermare che se Giulio Cabianca avesse potuto raggiungere in corsa la vetta dei Giovi, così come l'aveva raggiunta durante le prove ufficiali, egli sarebbe stato non il vincitore ma il buon secondo. Ci piacque questo generoso riconoscimento del valore sfortunato del suo più diretto avversario ed è giusto, ora, sottolinearlo, affinché le sue parole tornino a tutto suo onore.

Il forte pilota della San Giorgio di Ferrara ci ha dichiarato che la corsa gli è immensamente piaciuta, ha espresso parole lusinghiere sugli organizzatori, e si è rammaricato — pregandoci di farlo notare — delle due multe che gli erano state inferte dagli agenti della stradale lungo la « camionale » soltanto perché lo scarico della sua Maserati « due litri » era considerato troppo rumoroso!

Se un « bravo » tocca a Govoni per la brillante vittoria, un bravissimo spetta a Giulio Cabianca che in mattinata, durante le prove ufficiali, aveva fatto segnare dai cronometristi in servizio il tempo spettacoloso di

**LA VENTUNESIMA EDIZIONE DELLA CLASSICA CORSA
IN SALITA E' STATA APPANNAGGIO DI GOVONI, CHE
HA SAPUTO OTTIMAMENTE APPROPRIARE DELLA
SFORTUNA TOCCATA AL PRODIGIOSO CABIANCA**

5'59"8/10 — media 96,554 — inferiore di ben tre secondi e 2/10 al record, già prodigioso, di Scarlatti (Maserati « 2 litri » anno 1957).

Peccato, davvero, che il valoroso pilota veneto sia stato costretto a far tappa lungo il tracciato di gara per avaria meccanica poiché, qualora avesse potuto raggiungere il traguardo finale, forse questo tempo sarebbe stato ancora inferiore. Ma Cabianca è giovane e di « Giovi » se ne faranno ancora — speriamo — parecchie!

La Pontedecimo-Giovi 1958 potrebbe essere definita la corsa dei primati, poiché in molte classi delle categorie ammesse i precedenti records sono stati battuti.

Tra le vetture turismo di serie dopo la vittoria di Galasso con la Fiat « nuova 500 » alla bella media di quasi 69 chilometri all'ora, Giuseppe Dalla Torre s'incaricava di stabilire il nuovo primato della classe 750 e con esso una probante vittoria regolando il romano Anzio Zucchi di quasi due secondi e lasciando il precedente mi-

glior tempo a ben 9 secondi. La graduatoria non era difforme dai tempi segnati nelle prove ufficiali svolte nella mattinata.

Anche Frescobaldi con la « Giulietta T.I. » superava di ben 5" il tempo stabilito da Ciolfi due anni or sono, lasciando alle sue spalle il torinese Ferrero e lo stesso Ciolfi. Nomi che depongono favorevolmente sull'impresa dell'ottimo vincitore. In questa classe partecipava anche Ersilio Mandrini con la Fiat « 1200 gran luce » che ha compiuto una bellissima corsa finendo al di sopra del genovese De Lellis (« Giulietta ») al quale deve, però, riconoscere l'handicap di un guasto alla frizione che gli impedì di usare le marcie basse nel tratto pianeggiante. Tra le « 1100 » Cocchetti e Franco Dari sono finiti al primo posto nella più assoluta parità di tempo convalidato dalle cellule fotoelettriche poste sia alla partenza che all'arrivo. « Peter Pan » s'è assicurato una bella vittoria tra le Alfa 1900 T.I. pur non riuscendo a superare il record di Ma-

rio Costa stabilito due anni or sono in 6'5"8.

La categoria gran turismo vedeva in lizza le Fiat « 500 Abarth Zagato », macchine velocissime che hanno superato le sorelle « normali » di ben dieci chilometri all'ora di media. Giorgio D'Alessandro, genovese emigrato a Livorno, al volante di una di queste brillanti vetturine sarà stato favorito dalla conoscenza della strada ma, indubbiamente, deve aver sfoggiato stile e decisione specialmente nel misto se è riuscito a « regalare » oltre mezzo minuto al suo immediato inseguitore che è, si noti bene, l'alto-atesino Kerschbaumer brillante protagonista e vincitore di tante e tante gare in salita. Nella classe fino a 750 Lanzo Cussini, altro veneto, s'è imposto con ben nove secondi di vantaggio sul genovese Vittorio Gianni un ragazzo in gambissima ritornato da poco alle corse, il quale, a sua volta, ha lasciato dietro di sé il forte Prinoth. Cussini ha migliorato il suo precedente primato di ben 8 secondi ed altrettanto ha fatto il torinese Carlo Maria Abate con la « Giulietta S.V. » nella classe fino a 1300.

Questa classe, che è un feudo del Racing Club 19, ha convalidato la costante ascesa di quell'indivoltata ragazza che è Ada Pace.

Ci diceva la balda rappresentante del Racing, dopo aver ultimate le prove, di non sentirsi a suo agio perché leggermente indisposta ma evidentemente, nel pomeriggio durante la corsa ha cambiato opinione perché è giunta sull'ideale linea del traguardo dei Giovi come una « cannonata » la-

sciando dietro di sé il compagno di Scuderia Peroglio che in fatto di corse in salita sa, davvero, il fatto suo. Un «sei e trenta» sui Giovi è un tempo che può fare invidia anche ai piloti più bravi!

Coppo, col suo «1100 Zagato», ha compiuto — come il consueto — la sua performance regolando di appena due decimi il suo irriducibile avversario Paolo Galli.

Ultima prova del Gran turismo la classe oltre 1300 che opportunamente era stata suddivisa in due litri ed oltre due litri.

Nelle 2000 si aveva la sorpresa Ciccolini il quale con la Fiat «8 V» riusciva a superare il Maserati «2000» di Mojoli ed una grande impresa di Taramazzo col Ferrari «3 litri» che polverizzava il primato di Luglio di quasi sette secondi. Lualdi doveva accontentarsi del secondo posto. Evidentemente l'imperiese non s'è fatto pregare nel premere sull'acceleratore.

La categoria sport ha avuto breve durata essendosi registrate alcune defezioni ed alcuni ritiri tra i quali quello dello sfortunato Cabianna. Nella 750 lotta a denti stretti di Brichetti con Rigamonti entrambi al volante dell'Osca. I valori equilibratissimi dei due piloti hanno generato un duello accanito che ha condotto al nuovo miglior tempo della classe ad opera di Brichetti al quale è stato attribuito un 6'31"2 inferiore di oltre 13 secondi al record di Brachetti stabilito due anni fa.

Scarfiotti, con l'Osca «1500» ha combattuto contro il tempo essendo l'unico concorrente rimasto in gara in questa classe. Anche se al traguardo il romano non era soddisfatto dobbiamo dire che il terzo posto assoluto da lui conquistato non è impresa da poco e che per filare l'erta e tortuosa salita alla media di oltre 95 all'ora e migliorare il precedente primato di Monti di oltre sei secondi ci vuole classe e buzzo buono.

La lotta per l'assoluto pareva ristretta tra Govoni e Tedeschi entrambi al volante del Maserati «due litri» ma il toscano non era in giornata di vena ed ha dovuto accontentarsi del secondo posto di classe e del quarto assoluto.

Ultimo a partire per la «Giovi» è stato Giovanni Bellocchio con la formula 3 Cooper «750» ch'egli adora e... tortura. Crede nella sua macchina, afferma che rappresenta l'ideale delle vetture da corsa ma la butta sossopra per apportare modifiche, mollando dadi e bulloni che poi non stringerà con la dovuta attenzione, e si presenta alla partenza della corsa in salita magari con il contagiri che pende dalla guaina perché non ha avuto tempo di bloccarlo a dovere.

Bellocchio aveva scommesso che il suo tempo doveva essere inferiore ai 6'40" e già in prova aveva impiegato 6'34". In competizione ha voluto fare di più ed è riuscito a giungere in vetta in 6'28"3 che lo pone al nono posto assoluto.

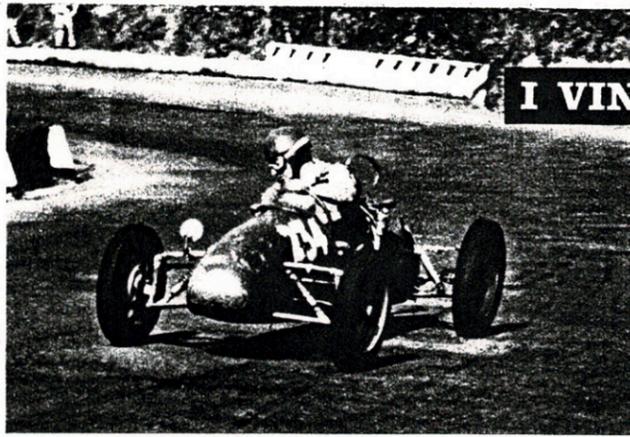
Evidentemente in Bellocchio c'è la stoffa del guidatore ma, ohimè, non certo quella del preparatore di macchina. Un'intervista alla RAI sulla sua corsa è stata per lui il premio più ambito, tanto più che essendo il solo partente nella sua classe non era in diritto di reclamare il premio in danaro stabilito dal regolamento.

Tutto è filato liscio come l'olio grazie alla bella organizzazione messa in piedi dall'Automobile Club di Genova al quale dobbiamo muovere appunto soltanto perché — pur essendo in possesso di così elevate doti organizzative — limita la sua attività sportiva velocistica alla sola Pontedecimo-Giovi.

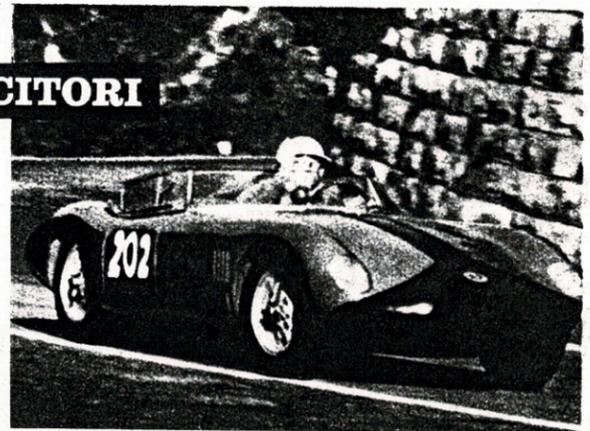
Beccaria è stato un ottimo presidente di Commissione sportiva, Lauro Pallotta un eccellente direttore di corsa. Mossieri il Sen. Attilio Pozzo già presidente dell'A.C.G., i primatisti mondiali Ing. Pietro Campanella e Comm. Angelo Poggio ed il presidente dell'Automobile Club, Avv. Michele Tixi.

ERMANNO CAFFERATA

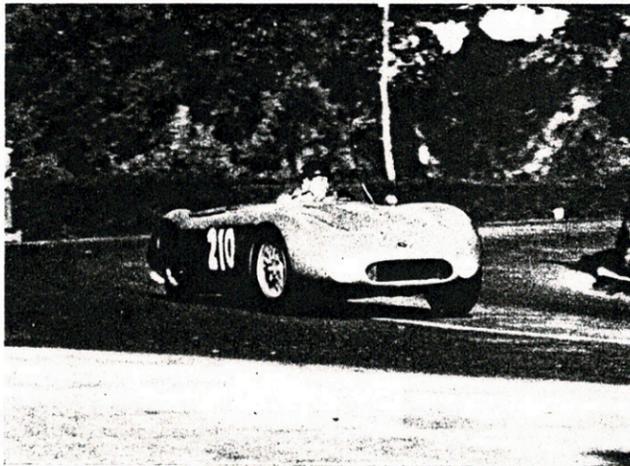
I VINCITORI



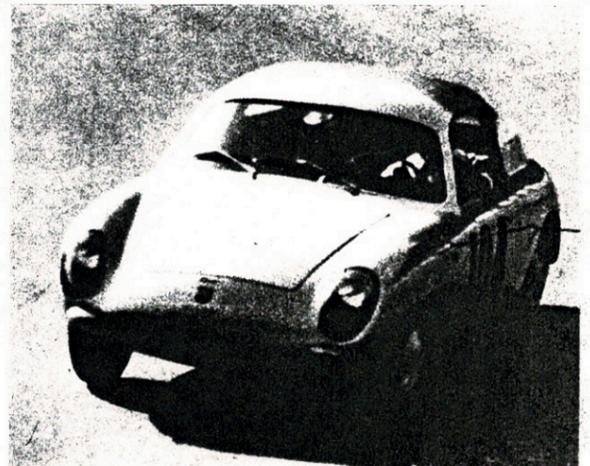
Bellocchio - Categoria Corsa 750.



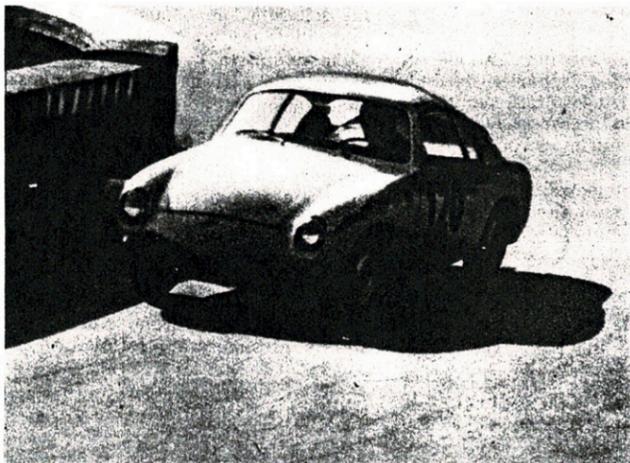
Brichetti - Classe 750 Sport.



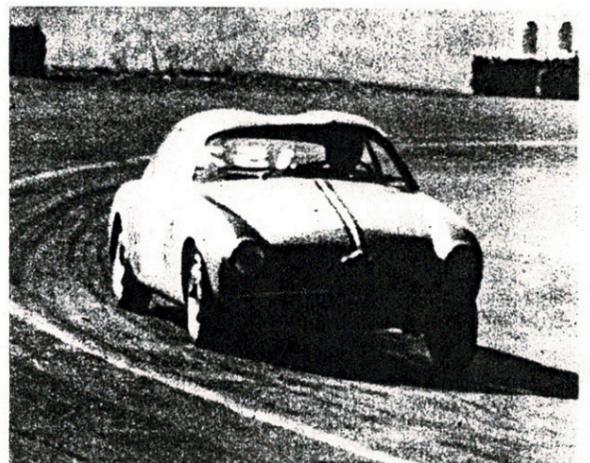
Scarfiotti - Classe 1500 Sport.



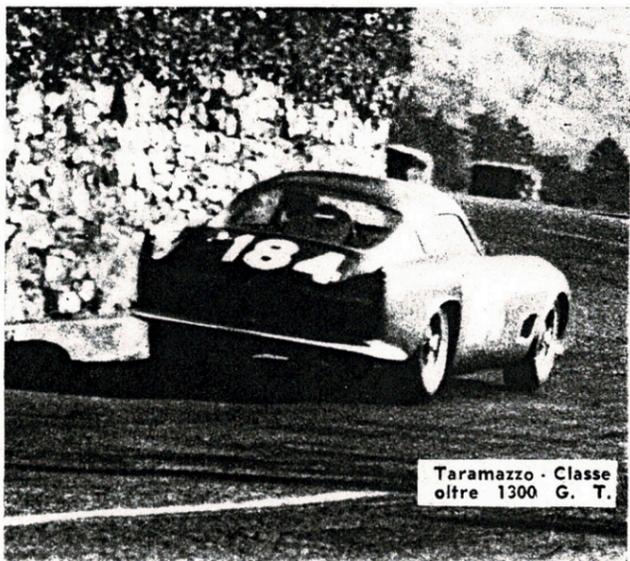
D'Alessandro - Classe 500 G.T.



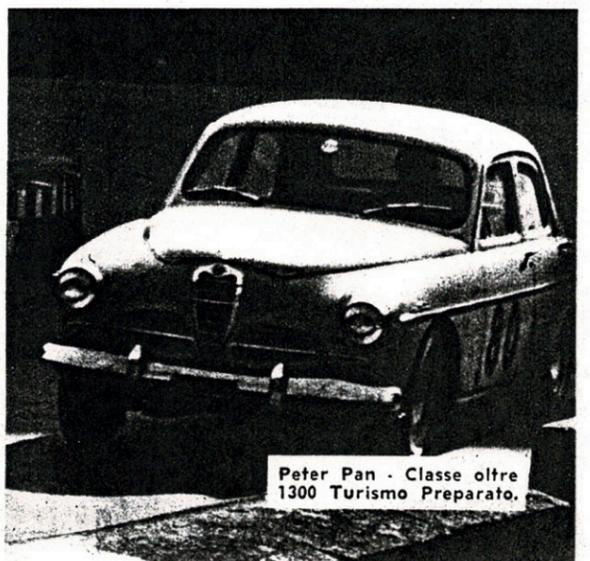
Cussini - Classe 750 G. T.



Abate - Classe 1300 G. T.



Taramazzo - Classe oltre 1300 G. T.



Peter Pan - Classe oltre 1300 Turismo Preparato.