



# BREVISPORT

## LA COPPA MARE E MONTI



I cento e più concorrenti della Coppa del Mare e dei Monti — molti dei quali avevano ancora l'amaro in bocca della Milano-San Remo — hanno dovuto inghiottire una nuova delusione. Malgrado ciò questi stessi piloti saranno in lizza, con altri nuovi esordienti, alla prossima competizione turistica per effetto di quel germe del « tifo » che s'è impadronito di loro e che li « costringe » a ripresentarsi a nuove prove con l'immunita speranza di una brillante affermazione, così come avviene tra gli spettatori del calcio.

Se alla gara dell'A. C. Milano il diavoletto maligno ha guastato la bella competizione turistica trasformandosi in « proviviro », in quella di Genova s'era alleato col tempo che ha

preso, ormai, l'abitudine d'inferire in sempre maggiore misura su questa manifestazione.

\*\*\*

Nei 240 chilometri del tracciato erano stati predisposti sette controlli orari, due dei quali, fissati al Passo del Bocco, erano considerati le « forche caudine », per ogni concorrente. Ed è qui che il « diavoletto » ha messo la coda.

La direzione di corsa, data la presenza di una spessa coltre di neve sul passo delle Cento Croci, aveva disposto misure precauzionali con riduzione del perimetro del tracciato onde evitare possibili incidenti. Ma, evidentemente, queste disposizioni non furono unitariamente interpretate poiché parte degli equipaggi sono stati fermati dopo il controllo del Bocco mentre altri — in minoranza — ricevettero l'ordine di arresto prima del controllo « tabù ».

S'ebbe un'ora di neutralizzazione e poi la corsa riprese ridotta, ormai, ad una passeggiata — sotto la pioggia — di circa un centinaio di chilometri. L'unica decisione possibile era quella di abolire i controlli e le pe-

nalizzazioni del Bocco. Era ovvio che, proprio qui, nascessero le prime discussioni e le prime manifestazioni di « tifo », non certo scalmanate come avviene, talvolta, nel calcio ma dignitose se pur animate da una certa vivacità.

Per taluni che avendo « spaccato lo zero » al passaggio del famigerato controllo aspiravano, almeno, ad una classifica tra i posti d'onore, la decisione apparve un gesto antisportivo; per altri, ai quali tale prova era andata piuttosto maluccio, la sospensione venne accolta come la « manna » caduta dal cielo. Figuriamoci, poi, ciò che pensò Baldini — campione d'Italia turismo — ch'era ai piedi del Bocco con una gomma a terra!

Comunque, rassegnati a questo avverso destino, i concorrenti si disputarono onori e premi nella prova complementare sistemata a dovere con apparecchi fotoelettrici collegati fra loro da un impianto telefonico, in via Lungo Bisagno Dalmazia.

Su questa prova e sulla meccanica del regolamento ci sarebbe da fare un lungo discorso, poiché il sistema di penalizzazione ha, indubbiamente, necessità di particolari attenzioni da parte dei tecnici e dei responsabili; ma ci limiteremo a dire che non tro-

viamo né logico né giusto che una classe con pochi concorrenti debba, in fine, risultare favorita rispetto ad un'altra affollata di iscritti.

E' da tener presente soprattutto che la graduatoria finale non comporta soltanto l'onore di una classifica ma, in talune manifestazioni di tono più elevato, anche interessi economici che sono rappresentati dai cospicui premi in palio.

Tornando alla « Mare e Monti » dobbiamo dire che il concetto ispiratore ed il tracciato originale hanno riscosso il consenso dei piloti e delle Scuderie, ma che il servizio di cronometraggio, il tempo ed i commissari sono riusciti a guastare una manifestazione che poteva tornare utile per un collaudo della nuova formula delle competizioni turistiche.

La vittoria individuale di Silvano Stefani e particolarmente quella collettiva della « Mediolanum » è la conseguenza logica di un metodo che è impiegato da oltre un anno dalla scuderia milanese. Un sistema che ha la sua base nella passione sportiva, nell'affiatamento, in una condotta di gara preparata e curata al massimo, non disgiunta, ovviamente, dall'abilità dei piloti.

ERMANNO CAFFERATA

## DA MONZA A VALLELUNGA

Il debutto ufficiale delle tanto discusse vetture di « Formula Junior » è avvenuto a Monza, nella giornata di gare organizzate dalla Scuderia Madunina. Le mille discussioni tecniche e l'incertezza della C.S.A.I. hanno fatto sì che all'autodromo di Monza si presentassero macchine non tutte rispondenti ai requisiti richiesti. Tra i vari costruttori, soltanto all'ultimo momento si è raggiunto un accordo, cosicché questa gara ha visto alla partenza il numero minimo di vetture richiesto affinché essa fosse ritenuta valida per il Campionato Italiano di questa nuova categoria.

L'incertezza che ha caratterizzato il

suo debutto, ha fatto sì che anche i « prototipi » schierati al via, non fossero tutti tecnicamente nelle migliori condizioni per finire la corsa, cosicché al traguardo finale sono giunte soltanto quattro vetture. La vittoria è andata a Lippi su *Stanguellini* « Bardahl » e nella sua scia è finito l'anziano Taraschi su *Gaur*.

Vi è stata anche una piccola rivincita ad handicap, ma il numero minimo di vetture schierate ha ridotto di molto l'interesse per questa corsa.

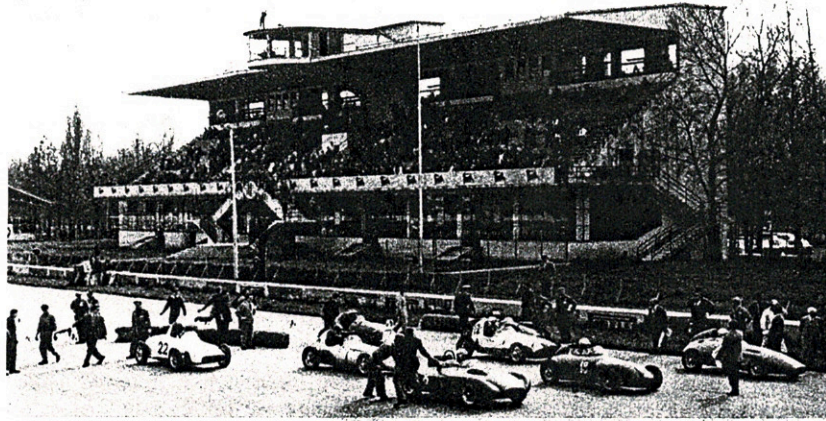
Sette giorni dopo le « Junior » si sono cimentate per la seconda volta a Roma, sull'autodromo di Vallelunga, e pure qui hanno mostrato le loro pecche di

gioventù su questo circuito attraente e interessante e che oggi, con il fondo assestato, permette anche delle velocità adeguate e notevoli.

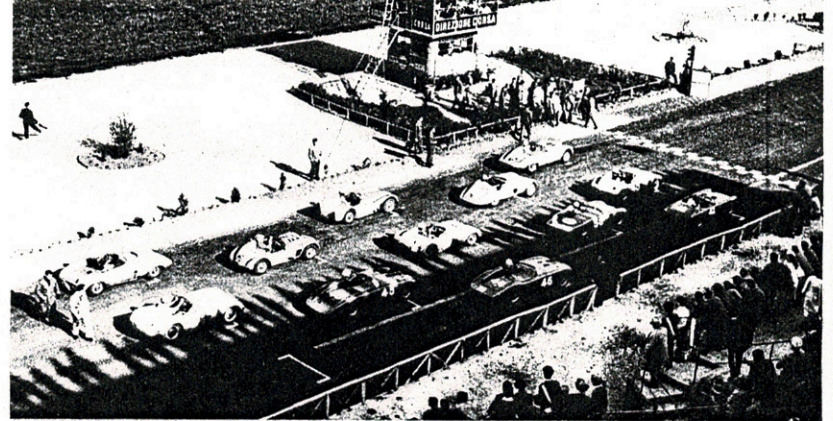
Comunque le « Junior », messe a confronto finalmente nelle medesime condizioni su di un tracciato dalle caratteristiche più evolute e moderne, hanno dato prova di poter raggiungere velocità superiori a quelle delle 750 c.c. sport più accreditate e comunque dell'ordine di quelle delle potenti 1100 c.c. sport. Ecco un successo tecnico veramente importante.

Nelle corse in programma, non possiamo proprio dire che il termine di « Junior » possa essersi adeguato an-

che all'età di molti dei maggiori protagonisti che dovevano invece annoverarsi piuttosto fra i ranghi dei « Seniores »!... Dominatore indiscusso delle sue corse infatti, il veterano Sesto Leonardi, che sulla pista di casa ha fatto ottime cose guidando con uno slancio ed una padronanza ammirevoli. Buonissimi anche Lippi, Taraschi Ludovico Scarfiotti, vincitore della classe maggiore e recordman assoluto del giro, confermatosi guidatore composto e redditizio. Benissimo anche Rigamonti e Brichetti. Quindi allora per i « vecchi » ma anche speranze per i giovani come Scarfiotti e Manfredini, battutisi bene con mezzi inferiori.



In queste due foto abbiamo voluto riunire due avvenimenti sportivi che hanno avuto in comune una gara per vetture di Formula Junior, e cioè Vallelunga e



Monza. Nella foto a sinistra vediamo le macchine di questa categoria pronte per il via a Monza. Sopra: le sport di 750 cc. impegnate a Vallelunga.