

... dal 1870



*Nole Canavese  
Italia*

## Netta vittoria di Palmieri sulla Vittorio-Cansiglio



I maggiori protagonisti della Vittorio-Cansiglio adunati dopo la bella prova: da sinistra: il Comm. Alesi, Franco Bordoni, Augusto Caraceni, il vincitore assoluto Pietro Palmieri ed il fiorentino Piero Scotti.

Ritornare dopo un anno, nella ridente vallata del Cansiglio, e respirare quella stessa aria che abbiamo respirato nella prima corsa del dopoguerra, aria d'entusiasmo sportivo e ritrovare una gara, cresciuta e migliorata, diventata ormai una delle più belle gare in salita della regione triveneta, è per noi di grande soddisfazione.

Quest'anno la Vittorio-Cansiglio, ha battuto ogni precedente primato, si è laureata, se ve ne era ancora bisogno, corsa dalle mille sorprese, corsa dalle mille soddisfazioni, corsa dei records battuti. Abbiamo incominciato così, questo nostro pezzo, perchè alla vigilia del previsionsi, benchè gli iscritti fossero una novantina, eran un po' fosche. In concomitanza con la Vittorio-Cansiglio, e più precisamente il giorno prima, ma con termine verso le ore piccole della notte, si svolgeva un'altra competizione, una gara di regolarità organizzata da una grande casa petrolifera. La Cortemaggiore-Merano, faceva prevedere, dato che molti degli iscritti della Vittorio-Cansiglio, figuravano come partecipanti nella sopracitata gara, che sarebbe stata causa di molti forfait. Ed infatti, durante le operazioni di punzonatura del sabato pomeriggio, le categorie turismo e gran turismo, vedevano pochi punzonanti, tanto che gli organizzatori puntavano ormai sulla riuscita della gara, sfruttando i nomi della categoria sport. Ma anche quest'ultimo ripiego sembrava vano. Infatti durante le prove, due grandi favoriti, i due romani Caraceni e Palmieri, venivano a collisione e mentre il primo subiva una ammaccatura nella parte destra frontale della carrozzeria, il secondo riportava danni maggiori, con la rottura del radiatore, tanto che la sua partenza sembrava poco probabile. Ma per merito della appassionata opea della locale e ben nota carrozzeria S.I.C.C.A. queste due vetture potevano essere rimesse abbastanza in sesto.

Così metà programma era salvo; ma era anche l'altra metà che interessava agli organizzatori.

E la loro sportività, la loro indefessa opera è stata premiata. Prolungatasi al mattino di gara, le operazioni di

concorrenti; era un nereggiare di folla e di macchine, sembrava non la festa del motore, ma qualche cosa di ancor più grande.

Era una degna cornice ad una grande gara.

E l'organizzazione è stata all'altezza della situazione, all'altezza d'una gara che era valevole per il campionato assoluto nazionale della montagna.

Il nostro appunto, fatto l'anno scorso, sulle pagine di questa rivista, circa l'opportunità di spostare il traguardo cento metri prima per dar modo ai concorrenti di potersi fermare, senza compiere delle pericolose evoluzioni, è stato preso in considerazione, e la cosa ha soddisfatto pienamente tutti i piloti.



Irruente e preciso Pietro Palmieri porta ad una nuova vittoria assoluta la Ferrari 2700.

punzonatura, hanno incominciato a giungere i piloti provenienti dalla gara di Merano, con gli occhi assennati e con le vetture con ancora i numeri della gara disputata poche ore prima. Il sereno era tornato, il sorriso ha incominciato a spuntare sul volto degli organizzatori.

All'ultimo momento è venuta a mancare la partecipazione del conte Sterzi, il quale benchè fosse sul posto ed avesse già provato con piena soddisfazione il percorso, non ha potuto prendere il via avendo dovuto partire immediatamente per Milano per una grave indisposizione della sorella. All'amico Sterzi ed a sua sorella i nostri sinceri auguri.

Ma il successo di questa edizione della Vittorio - Cansiglio, non deve essere ricercato soltanto nel numero e nel nome dei partecipanti, ma anche nel numero degli sportivi che vi hanno assistito.

Sulle rampe del M. Pizzoc, lungo la strada che porta al Cansiglio, migliaia e migliaia di tifosi, hanno fatto ala ai

Altra gradita novità è stata la costruzione di un grande tabellone sul quale venivano segnati tempestivamente i tempi dei concorrenti. Però sarà cosa più opportuna per gli anni avvenire, il sistemare questo tabellone in località « Belvedere », per dar modo alla massa dei tifosi, di poter controllare i tempi, le medie e le classifiche.

E come ultimo piatto della giornata, la costruzione di una tribuna coperta, atta ad accogliere ed isolare dalla folla, sia i cronometristi, sia i giornalisti.

Il merito di tutto questo e del grande successo della giornata, va ascritto al dott. Van den Borre, presidente dell'A. C. Treviso, il quale ha profuso tutte le sue energie, non abbandonando mai il sorriso, anche nei momenti più burrascosi, affinché questa corsa fosse degna delle edizioni anteguerra. Ed attorno al presidente hanno ruotato il solerte segretario Gerini, cordiale ed amico con tutti, i dinamici Dal Balcon e Pini, l'energico rag. Fantuz e tutti gli oscuri collaboratori, i quali hanno dato vita ad una gara indimenticabile. Pronto e tempestivo il servizio di cronometraggio, il quale aveva a capo il comm. Donadi.

La gara si prometteva dura ed accanita, fin dalla vigilia, trovandosi impegnati sullo stesso grado di parità Caraceni, Palmieri, Bordoni, Pezzoli, Piotti. Una bella prestazione ci si aspettava anche dallo specialista del Consiglio, Alberto Comirato.

Da questo sestetto di autentici assi, chi ne è uscito vincitore è stato il più giovane, il più audace, quello che con maggior costanza aveva ripetutamente provato il percorso: il romano Pietro Palmieri, il quale ha battuto tutto e tutti, perfino la sbalorditiva media dell'anno scorso, segnata dal forte Scotti, e stabilendo quella nuova di Km. 81,575, cioè Km. 4,360 in più. Il suo tempo di 8'58"2, per chi conosce il Consiglio e le sue difficoltà, appare come un « exploit », che difficilmente potrà essere superato nelle prossime edizioni.

Al secondo posto assoluto, con il tempo di 9'27"4, si è piazzato il milanese Bordini, il quale al volante della O.S.C.A. 1100, ha sbalordito, sia i tecnici, sia i profani, i quali credevano sì, in una sua affermazione ma, assolutamente no, in un tempo record, tanto da conquistare un posto, che con una vettura di ridotta cilindrata, rispetto alle altre, può essere considerato quasi una vittoria assoluta. L'inconfondibile stile di Bordini, tutta grazia ed astuzia, gli ha valso il nuovo record di 9'27"4; chi lo ha coadiuvato è stata la stupefacente O.S.C.A., alla quale non possiamo dire, che una sola parola « superba ».

Augusto Caraceni, ha conquistato il terzo posto assoluto, dopo una stupefacente lotta. Il suo tempo di 9'49"2 segna un nuovo record. Svantaggiato dalla maggiore mole e pesantezza della sua vettura il romano ha gareggiato con il cuore in gola, dimenticando la prudenza e dando tutto se stesso. L'ovazione degli sportivi, che hanno seguito la sua gara, è stato il premio maggiore al quale potesse ambire.

Il quarto posto assoluto è stato appannaggio di Primo Pezzoli, il quale ha dovuto giocare di perizia e sangue freddo, per poter trattenere la sua potente Jaguar 2500, la quale si è dimostrata vettura troppo potente per questo genere di gare.

Il vincitore dell'edizione '51, Pietro Scotti, al volante di una Ferrari 2700, ha conquistato il quinto posto, avendo dovuto lottare contro una cattiva carburazione.

Nella categoria turismo di serie, classe 750, ha vinto Toledano, il quale fino all'ultimo è rimasto in ballo con

il sorprendente Zanussi per la vittoria, avendo riscontrato i commissari tecnici delle anomalie, nella vettura del veronese. Però, essendo queste tollerate dal regolamento, la palma della vittoria è andata al bravo Toledano, il quale ha corso con grande perizia e ne fa fede il suo tempo di 13'48"01. A soli 7" segue il « vecio » Fioravante Zanussi, il quale quando si mette al volante di una vettura, dimentica età ed « acciacchi » per dare tutto se stesso. Buone le prove di Marino Porfiri e di Alberto Gidoni, i quali hanno preceduto di parecchi secondi i regolari De Riva, Borgia, Gerolimetto, Baratto.

Mario Tomasi, è stato il brillante vincitore della fino a 1100, avendo impiegato 11'59"1 a compiere il percorso, e precedendo di ben 33" il forte Alquati, dal quale ci si attendeva molto di più, ma la sua macchina forse ha risentito della « corvée » di Merano.

Degne di rilievo le prove di Sachiero e Cremonese, il 1. dei quali è il vincitore della categoria per il Volante d'argento.

Il rubicondo Fambri, ha fatto piazza pulita, con il suo « pizzetto » nella categoria 1500, realizzando l'ottimo tempo di 11'32"1. Lo seguono a « ruota » Jacopo del Torso e Bassetti, brillanti concorrenti.

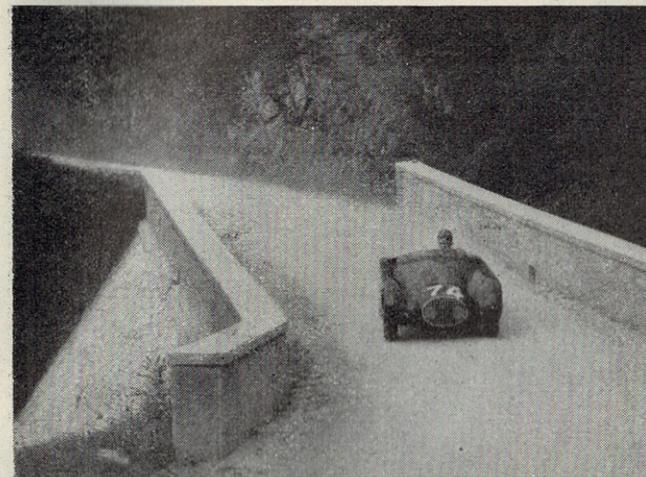
Il tempo di 10'13"4 ha decretato vincitore della oltre 1500, Luigi Fornasari, il quale al volante di un'Alfa 1900 ha salito il Consiglio, con spavalda sicurezza e battendo il favorito Eugenio Lubich, del quale però bisogna dire qualche scusante che era appena giunto da Merano, dove aveva vinto la sua classe. Bertoja ha prevalso su Corrado Campeis, il quale ha dovuto gareggiare in stato di inferiorità, non essendo in possesso della propria Aurelia, ma bensì di una avuta in prestito. E dopo la tursimo, la Gran Turismo Internazionale, e per la classe 750, vincitore il fantastico Marino Guarnieri, il quale al volante della Fiat Zagato, ha segnato il tempo di 10'45"4, nuovo record. La prova di Guarnieri è stata superba sotto ogni punto di vista, basti pensare che il secondo classificato Bruno Mazzi, ha impiegato quasi 30' in più del vincitore. Ad ogni modo bella anche la prova di Mazzi, il quale ha preceduto i forti Colognese e Mariani.

Il solito Mario Dalla Favera, anch'egli proveniente da Merano, su Porsche 1500, ha vinto la fino a 1500; coadiuvato dalla portentosa macchina tedesca il giovane Mario, ha segnato il tempo di 10'15"1, tempo che lo pone all'8. posto assoluto. A 32" lo segue il triestino Pier Paolo Poillucci, il quale ha condotto una bella gara.

Di Augusto Caraceni, vincitore della fino a 2000 e della sua superba prova abbiamo già detto. Gli elogi dopo Caraceni, debbono essere rivolti a Fausto Rodenghi, reduce da Merano, il quale ha fornito una prova veramente notevole di bravura e di coraggio, per contenere l'attacco delle macchine più veloci. Seguono nell'ordine maggiormente staccati Vinattieri, Bacchini, Finzi, Pozzato.

Una Siata 750, è sfrecciata prima sul traguardo nella 750 sport, segnando la media di Km. 68,847; la pilotava il sempre giovane Massimo Ferrazzi, il quale, ritrovata la vena, ha conquistato una ben meritata vittoria. Lo seguono a soli: 3" Alfredo Tinazzo, 21" Luciano Gramaglia; ed a distacchi maggiori Tel e Cesare Da Ros il quale avrebbe potuto fare molto di più, se un'infiltrazione d'olio, non le avesse provocato lo slittamento della frizione.

Ritiratosi per guasto il favorito Alberto Comirato, la palma della vittoria nella 1100, è andata a Franco Bor-



In azione sul percorso Franco Bordini, meraviglioso vincitore della 1100 cc, e secondo assoluto con la OSCA 1100.

doni, del quale abbiamo già parlato. Lo seguono nell'ordine Gianni Sartorello, Giovanni Bottega e Arrigoni.

Di Palmieri, vincitore della oltre 1100, e di Pezzoli e Scotti, abbiamo già detto; bella la prova del milanese Piotti.

Terminati gli arrivi, il trionfo per Palmieri, il discorso di Van den Borre, le coppe ed i premi per quasi tutti i concorrenti.

Testo e foto di GIANNI MARIN.

La classifica per categorie

#### CATEGORIA TURISMO DI SERIE

Classe fino a 750 cmc.

1. Toledano Rimerto in 13.48.01 media Km. 53,043; 2. Zanussi Fioravante in 13.55.12; 3. Porfiri Marino in 14.02.3; 4. Gidoni Alberto in 14.12.1; 5. De Riva Dario in 14.36.2; 6. Borgia Giuseppe in 14.39.1; 7. Gerolimetto Rino in 16.26.1; 8. Baratto Semplice in 16.54.1. Tutti su Fiat 500 C.

Classe fino a 1100 cmc.

1. Tomasi Mario in 11.59.1 media Km. 61.068; 2. Alquati Stefano in 12.32.1; 3. Sacchiero Luigi in 13.07.0; 4. Cremonese Mario in 13.11.1. Tutti su Fiat 1100 E.

Classe fino a 1500 cmc.

1. Fambri Camillo in 11.32.1 media Km. 63,450; 2. Del Torso Jacopo in 11.36.4; 3. Bassetti Francesco in 12.00.0;



Marino Guarnieri ha colta una significativa vittoria con la Zagato nella 750 G.T.I. Ecco all'arrivo complimentato dal presidente dell'A. C. Treviso, l'entusiasta dott. Cesco Van Den Borre (a destra) e Renzo Mariani.

4. Bertoja Giovanni in 12.27.3; 5. Boldrin Mirabello in 14.14.2. Tutti su Fiat 1400.

Classe oltre 1500 cmc.

1. Fornasari Luigi (Alfa 1900) in 10.13.4 media Km. 71,554; 2. Lubich Eugenio (Aurelia B-21) in 10.21.2; 3. Bertoja Gino (Aurelia) 10.26.4; 4. Campeis Corrado (Aurelia) in 10.43.4; 5. Artelli Filippo (Alfa 1900) in 10.55.3.

CATEGORIA GRAN TURISMO INTERNAZIONALE

Classe fino a 750 cmc.

1. Guarnieri Marino (Fiat Zagato) in 10.45.4 media Km. 68,003; 2. Mazzi Bruno (Fiat Zagato) 11.03.3; 3. Goignese Antonio (D. Panhard) 12.58.2; 4. Mariani Renzo (Fiat Zagato) in 13.07.1.

Classe da 751 fino a 1500 cmc.

1. Dalla Favera Mario (Porsche 1500) in 10.15.1 media Km. 71,391; 2. Poillucci Pier Paolo (Cisitalia 1100) in 10.47.2.

Classe da 1501 fino a 2000 cmc.

1. Caraceni Augusto (Ferrari 2562) in 9.49.2 media Km. 74,516; 2. Rodenghi Fausto (Lancia Aurelia) in 10.10.4; 3. Vinattieri Giordano (Lancia Aurelia) in 10.43.4; 4. Finzi Adolfo (Lancia Aurelia) in 10.55.2; 5. Bacchini Angelo (Alfa 2500) in 11.36.4; 6. Pozzato Antonio (Lancia Aurelia) in 11.45.1.

CATEGORIA SPORT

Classe fino a 750 cmc.

1. Ferrazzi Massimo (Siata 750) in 10.28.4 media Km.



Con la piccola Siata, Massimo Ferrazzi ha vinto la classe 750 sport.

69,847; 2. Tinazzo Alfredo (Stanguellini) in 10.31.4; 3. Gramigna Luciano (Dagrada 750) in 10.49.3; 4. Tel Elio (Fiat 500 C) in 11.35"0; 5. Da Ros Cesare (Fiat 500 C) in 11.55.1.

Classe da 751 a 1100 cmc.

1. Bordini Franco (Osca 1100) 9.27.4 media Km. 77,351; 2. Sartorello Gianni (Stanguellini) in 10.32.3; 3. Bottega Giovanni (Fiat Bottega) in 10.38.1; 4. Arrigoni Giobatta (Fiat 1100) in 11.13.1.

Classe oltre 1100 cmc.

1. Palmieri Pietro (Ferrari 2700) in 8.58.2 media Km. 81,575; 2. Pezzoli Primo (Jaguar 3500) in 9.57.2; 3. Scotti Pietro (Ferrari) in 10.03.4; 4. Piotti Luigi (Ferrari 2715) in 10.20.0.

Classifica assoluta

1. Palmieri Pietro (Ferrari 2700) in 8.58.2 media Km. 81,575; 2. Bordini Franco (Osca 1100) 9.27.4; 3. Caraceni Augusto (Ferrari 2562) in 9.49.2; 4. Pezzoli Primo (Jaguar 2500) in 9.57.2; 5. Scotti Pietro (Ferrari) 10.03.4; 6. Rodenghi Fausto (Aurelia B-20) in 10.10.4; 7. Fornasari Luigi (Alfa 1900) in 10.13.4; 8. Dalla Favera Mario (Porsche 1500) in 10.15.1; 9. Piotti Luigi (Ferrari 2715) in 10.20.0; 10. Lubich Eugenio (Aurelia B-21) in 10.21.2; 11. Beroja Gino (Aurelia B-21) in 10.26.4; 12. Ferrazzi Massimo (Siata 750) in 10.28.4; 13. Tinazzo Alfredo (Stanguellini) in 10.32.4; 14. Sartorello Gianni (Stanguellini 1100) in 10.32.3; 15. Bottega Giovanni (Fiat Bottega) in 10.38.1.



## ESTRATTORI "ARTIGLIO,"

ATTREZZI DI QUALITA'

Offic. Meccanica BRUNO BONOMINI - MILANO - Piazza Carmine, 4 - Tel. 806.529