

Oltre 160 appassionati hanno risposto



Alcune scene delle «3 giornate di Monza». Le pervenute agli organizzatori erano ricavate. La creazione di CLUB AUTOSPRINT. Vi sarete

Un brivido

AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA «INCONTRO CON LA PISTA»

Classe 500 cc:

1. Barberi Giovanni di Torino (Fiat 500) 3'37"3; 2. Fiorendi G. Luigi di Fiorendi (BG) (Fiat 500) 3'39"3; 3. Peco Riccardo di Milano (Fiat 500) 3'39"9; 4. Barberis G. B. di Novara (Fiat 500) 3'40"7; 5. Gargano Michele di Milano (Fiat 500) 3'41"1; 6. Merli Vincenzo di Fermo (Fiat 500) 3'41"2; 7. Recagni Mario di Milano (Fiat 500) 3'41"5; 8. Asti Giuseppe di S. Donato Milanese (Fiat 500) 3'41"6; 9. Villa Maurizio di Verona (Fiat 500) 3'44"1; 10. Ferrario Gabriele di Parabiago (Mi) (Fiat 500) 3'44"8; 11. Crema Roberto di Milano (Fiat 500) 3'45"2; 12. Santonastasio Domenico di Milano (Fiat 500) 3'45"2; 13. Lari Vincenzo di Roma (Fiat 500) 3'45"3; 14. Percivale Roberto di Buccinasco (Mi) (Fiat 500) 3'46"2; 15. Corsaro Ezio di Milano (Fiat 500) 3'46"3; 16. Giavenni Giorgio di Milano (Fiat 500) 3'46"5; 17. Battigelli Sandro di Genova (Fiat 500) 3'46"7; 18. Percivale Piergiorgio di Buccinasco (Mi) (Fiat 500) 3'47"3; 19. Milani Pietro di Sesto S. G. (Mi) (Fiat 500) 3'48"4; 20. Borroni Egidio di Milano (Fiat 500) 3'48"8; 21. Cerioni Renato di Torino (Fiat 500) 3'51"1; 22. Penzo Gianni di Milano (Fiat 500) 3'53"5; 23. Donati Paolo di Veduggio (Va) (Fiat 500) 3'55"8.

Classe 600 cc:

1. OTTOGALLI Gianpiero di Rovellasca (Co) NSU Prinz 3'24"3; 2. Gualazzi Gianmarco di Cremona (NSU Prinz) 3'26"2; 3. D'Alessio Luciano di Milano (NSU Prinz) 3'29"5; 4. Beltrame Giancarlo di Rovellasca (NSU Prinz) 3'39"9.

Classe 700 cc:

1. FABBRICA Dino di Galbiate (Co) (Fiat) 3'02"3.

CLASSIFICHE II GIORNATA (9 settembre 1969)

Classe 850 cc:

1. SALVADORI Paolo di Pistoia (Fiat 850S) 2'56"4 media kmh 97,346; 2. Livraghi Maurizio di Rescaldina (Mi) (Fiat 850S) 2'59"2; 3. Dal Mes Giu-

seppe di Pordenone (Mini Minor Inn.) 3'02"8; 4. Gai Luigi di Vigevano (Pv) (Fiat) 3'03"3; 5. Ratti Bruno di Alzate Br. (Co) (Mini Minor Inn.) 3'03"8; 6. Caretti Silvio di Alessandria (Fiat 850 C.) 3'06"7; 7. Gallini Paolo di Lovere (Bg) (Fiat 850S) 3'15"7; 8. Febbraio Mario di Milano (Mini Minor Inn.) 3'18"1; 9. Bonora Adelmo di Milano (Fiat 850) 3'18"5; 10. Squarcina Franco di Padova (Fiat 850S) 3'18"7; 11. Gaspari Adalberto di Garlasco (Pv) (Fiat 850S) 3'28"1; 12. Turini Alberto di Milano (Fiat 850 C.) 3'31"4; 13. Pinna Pietro di Pero (Mi) (Fiat 850 S) 3'32"1; 14. Dal Soglio Giuseppe di Caponago (Mi) (Fiat) 3'32"8; 15. Sala Claudio di Veduggio al L. (Mi) (Mini Minor Inn.) 3'32"9; 16. Mallardo Alfredo di Milano (Mini Minor Inn.) 3'33"4; 17. Villa Laura (Fiat 850) 4'20"6.

Classe 1000 cc:

1. BORLASSINA Felice di Varedo (Mi) (Mini Cooper I.) 2'50"2 media kmh 100,693; 2. Zandonà Antonio di Verona (Fiat) 2'53"2; 3. Barlozzetti Renzo di Genova (Mini Cooper I.) 2'54"4; 4. D'Aquila Efisio di Cagliari (Mini Cooper I.) 2'56"5; 5. Casagrande Elio di Carugate (Mi) (Mini Cooper I.) 3'02"2; 6. Bianchi Giorgio di Pavia (Fiat) 3'04"1; 7. Geymonat Giovanni di Torino (Mini C. Inn.) 3'04"4; 8. Ottogalli Gianpiero di Rovellasca (Co) (Fiat) 3'04"5; 9. Fronte Vincenzo di Cesano B. (Mi) (Fiat) 3'05"3; 10. Vago Giuseppe (Fiat) 3'05"3; 11. Lucini Renzo di Borgo S. L. (Fi) (Mini C.) 3'08"8; 12. Rinaldi Guido di Milano (Mini C.) 3'12"1; 13. Bolognovo Achille di Milano (Mini C.) 3'15"2; 14. Dionigi Mario di Milano (Fiat) 3'22"5.

Classe 1150 cc:

1. SOLETTI Gian Luigi di Roma (Innocenti IM3) 3'02" media kmh 94,351; 2. Rapetti Bruno di Acqui (Al) (Fiat 128) 3'02"7; 3. Vago Enrico di Milano (Fiat 128) 3'08"6; 4. Scapin Adriano di Aosta (Renault) 3'11"3; 5. Giudice Cesare di Torino (Fiat 128) 3'13"3; 6. Vincenzetti Luciano di Aosta (Renault) 3'18"4; 7. Toselli Ferruccio di Ferrara

(Opel Kadett C) 3'29"2; 8. Saccio Antonio di Firenze (Opel Kadett C) 3'48"7.

CLASSIFICA 3.a GIORNATA (10 settembre 1969)

Classe 1300 cc:

1. BELLOMI Dino di Verona (Lancia Fulvia) 2'39"5 media di kmh 107,593; 2. Massa Ademar di Milano (Renault) 2'39"8; 3. Giani Carlo di Busto Arsizio (AR Giulia) 2'40"3; 4. Radaelli Guido di Milano (AR GT Junior) 2'41"4; 5. Parolini Beniamino di Bellusco (Mi) (AR GTJ) 2'42"6; 6. Rosi Francesco di Milano (Renault) 2'42"7; 7. Valli Giorgio di Milano (AR GT) 2'42"8; 8. Silvani Andrea di Firenze (Lancia Fulvia) 2'45"2; 9. Benusiglio Renato di Milano (Lancia Fulvia) 2'46"6; 10. Catenacci Luigi di Rozzano (Mi) (AR GTJ) 2'47"2; 11. Chiapparini Angelo di Canegrate (Mi) (AR TI) 2'48"1; 12. Suni Riccardo di Milano (AR GT) 2'48"8; 13. Pintore Giovanni di Rozzano (Mi) (AR GT) 2'48"9; 14. Orsini Maurizio di Milano (NSU) 2'48"9; 15. Burnelli Alessandro di Bologna (AR GT) 2'49"1; 16. Bonora Adelino di Cerro M. (Mi) (Fiat) 2'49"1; 17. Roncalli Giampietro di Zelarino (Fiat 124) 2'49"3; 18. Nasali Alessandro di Pioltello (Mi) (L. Fulvia) 2'49"4; 19. Ottogalli Giampiero di Rovellasca (AR GT) 2'49"7; 20. Dalbò Francesco di Sacile (Ud) (NSU) 2'50"1; 21. Piccinini Paolo di Treviso (Fiat 124) 2'52"4; 22. Bottino Gino di Varigotti (SV) (Ford Escort) 2'52"5; 23. Panizzi Reposi José di Ponte S. M. (AR GT) 2'53"7; 24. Brazzole Gianfranco di Aosta (AR TI) 2'55"1; 25. Puviani Edmondo di Finale Emilia (Fiat 124) 2'55"8; 26. Benato Ezio di Mestre (Ve) (AR TI) 2'56"3; 27. Mazzotti Giuseppe di Coccaglio (Bs) (AR TI) 2'56"5; 28. Greco Gennaro di Milano (AR) 2'59"3; 29. Bissolano Giovanni di Milano (Fulvia GT) 2'59"6; 30. Robutti Pierluigi di Novi L. (AL) (AR TI) 3'03"3; 31. Perinetti Gaetano di Torino (Ford Escort) 3'07"7; 32. Raimondi Sergio (AR GT) 3'08"7; 33. Raimondi Umberto

(AR GT) 3'08"9; 34. Veronesi Angelo di Vignola (Mo) (AR) 2'23"3.

Classe 1600 cc:

1. MESSINA Paolo di Pioltello (Mi) (AR GT) 2'33"5 alla media di kmh 111,796; 2. Colombo Luciano di Meda (Mi) (G. Super) 2'41"1; 3. Viridis Vittorio (AR) 2'41"5; 4. Spizzico Vito di Milano (AR GT) 2'41"7; 5. Fabbrica Dino di Galliate (No) (BMW) 2'41"8; 6. Marudelli Luigi di Milano (Giulia Super) 2'43"4; 7. Monti Enzo di Garbagnate (Mi) (Giulia Super) 2'42"5; 8. Argiolas Anselmo di Cesano B. (Mi) (AR GT) 2'43"2; 9. Muller Giorgio di Milano (AR GT) 2'43"4; 10. Ruggeri Massimo di Milano (Fiat 124) 2'44"3; 11. Morgantini Aldo di Milano (Fulvia Coupé) 2'44"8; 12. Carozzi Ercole di Valenza (Al) (G. Super) 2'46"4; 13. Burzio Walter di Cavaglia (Vc) (G. Super) 2'46"6; 14. Decca Mauro di Brescia (Fiat 124 C) 2'49"3; 15. Di Lallo Carlo di Napoli (AR GT) 2'53"4; 16. Giorgio Rinaldo di Lissone (AR) 2'57"1; 17. Vaccaro Onofrio di Monza (Fiat 124 S) 3'12"9.

Classe 2000 cc:

1. INVERNIZZI Alessandro di Milano (AR 1750) 2'37"2 alla media di kmh 110,644; 2. Uboldi Gaudenzio di Lomazzo (Co) (AR) 2'37"8; 3. Biraghi Giuseppe di Monza (AR) 2'38"5; 4. Cassano Sergio di Valenza (Al) (Fiat) 2'38"7; 5. Galimberti Sergio di Milano (AR) 2'43"3; 6. Vigo Roberto di Milano (BMW) 2'42"6; 7. Maiani Mario di Borgomanero (No) (AR) 2'43"3; 8. Rossignoli Pietro di Milano (AR 1750) 2'43"5; 9. Labadia Salvatore di Milano (Fiat 125S) 2'46"2; 10. Bignami Raffaele di Milano (Fiat 125) 2'46"3; 11. Badii Paolo di Firenze (AR 1750) 2'48"7; 12. Pizzi Gino di Milano (Citroen) 2'53"5; 13. Andreani Giovanni di Pino Torinese (Fiat 125) 2'58"8; 14. De Barnardis Davide di Busto Arsizio (Va) (Citroen) 3'00"8; 15. Folchi Paolo di Milano (AR 1750) 3'15"7.

COPPA DELLE DAME

1. GIUSTRI Ivana (Sporturismo) 2'50"4 alla media di kmh 100,174 su Alfa Romeo GTJ.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - L'idea, a prima vista pretestuosa, ha finito per occupare il posto giusto in un quadro avveniristico che sconfigge la burocrazia e agevola l'accostamento degli sportivi ad una pratica coraggiosa più che avventurosa. Occorre una copertura tra i fasti popoleschi del G. P. d'Italia e la inedita «Due Giorni di Monza»; perché nel Padiglione del Festival pulsa una Mostra Sportiva e accessoristica di grossa stazza e occorre circondarla di movimento, renderla viva quasi senza interruzione. E allora venne fuori l'idea del Trofeo «Incontro della Pista». Che poteva anche fallire: gli esperimenti hanno sempre una doppia faccia, riescono o non riescono.

Ebbene, questo «Incontro» ha fatto centro. Perché ha registrato una affluenza notevole (30 novizi il primo giorno, con le piccole cilindrature, 54 il secondo con le medie cilindrature, ben 80 al terzo giorno quando erano di scena le 1300-1600 e 2000 cc), ma soprattutto perché ha aperto un dialogo nuovo, sinora considerato inaccessibile: quello tra la massa dei potenziali piloti, che sono poi i molti appassionati di sport automobilistico che militano ai margini dell'atti-

to all'appello dell'INCONTRO CON LA PISTA: anche **Autosprint** li ringrazia



onza». AUTOSPRINT è particolarmente lieto del successo della manifestazione perché oltre la metà delle iscrizioni pervenute dai moduli pubblicati sul nostro giornale. E questo ci permetterà forse di attuare una vecchia idea. Vi saremo più precisi in seguito.

do di piacere

vità o, meglio, che amano sognare l'impossibile, e il paradiso della velocità disciplinata dalle regole della competizione.

Lo stesso segretario della CSAI, ing. Bacciagaluppi, al solito così restio alle innovazioni violente, ha consentito l'operazione, l'ha avallata con la sua presenza (il primo giorno, i... candidati piloti lo hanno accolto con uno spontaneo applauso, a testimoniare la simpatia che le giovani leve rivolgono all'ordine costituito!), ha distribuito anche una coppa. Infine ha fatto sapere che la cosa gli sta bene, che la matrice è valida, che bisogna studiare un ampliamento (e un logico perfezionamento) per l'anno venturo.

Sia chiaro: certe cose, queste cose, si possono fare solamente dove gli impianti sono pronti a recepire l'iniziativa, a ospitarla, a circondarla di tutti gli attributi di regolarità. Il primo giorno, un ragazzo ventiquattrenne (che poi doveva vincere la classe 500), ha picchiato e poi carambolato sul guard-rail della variante e 30" dopo già erano sul posto l'autolettiga e il carro attrezzi, con tanto di infermiere pronto alla bisogna. Per fortuna, non se n'è avuto bisogno! E l'ultimo giorno, quando un Porsche, arrivato come

un missile al cartello degli ultimi 50 metri, presupponendo dunque una staccata impossibile, ha sbattuto sul guard-rail della variante dopo il rettilineo delle tribune, il servizio di soccorso è scattato come un sol uomo a velocità rabbiosa.

Insomma, l'idea s'è rivelata giusta, piena di promesse (qualcuno di quelli che hanno vinto, e non solo quelli, hanno già capito che possono tranquillamente staccare la licenza l'anno venturo!); ma queste cose o si fanno nella sede adatta o altrimenti diventano di una pericolosa presunzione. Anche perché non sempre un Tavoni (sì, proprio lui, diciamo del vice-segretario della CSAI, che s'è prodigato come un leone per garantire il successo di una iniziativa del quale è giusto attribuirgli la paternità!) si può trovare sulla strada, pronto a impugnare le bandierine di comando per concertare a meraviglia la manifestazione. E, soprattutto, in grado — con la sua dialettica ricca e convincente — di anticipare i pericoli, di motivare il buon senso, di armare i debuttanti di saggezza coraggiosa.

Sabbatini mi aveva detto: vedi di cavarci fuori qualche storia umana. E bravo! Ma allora ci voleva un romanzo,

perché dal fiorentino che parte da casa furtivamente alle 4 del mattino per arrivare a Monza, correre e ripartire velocemente verso casa, nella stessa giornata, al cagliaritano che ha riunito tutti i suoi spiccioli per una trasferta che doveva dirgli «sì» o «no» sul suo domani di candidato pilota, al commerciante catanese che abita alla periferia di Milano, che ha moglie e figli e che finalmente riesce a mettere in atto un disegno maturato nella prima giovinezza e mai attuato per mancanza di mezzi (e finisce addirittura per risultare il vincitore assoluto «ma — aggiunge — ormai non ho più l'età anche se so, ora, di avere sbagliato a non correre quando ero giovane»), la rosa dei personaggi romanizzati è interminabile sul palcoscenico del Trofeo «Incontro con la pista».

Mi limiterò a citare Giovanni Barberi, torinese, ventitreenne, studente universitario e grafico d'occasione per ragioni economiche. Lo sport del volante ce l'ha sempre avuto nel sangue: «Ma, dopo avere arraffato il posto di navigatore-cronometrista con amici in tre gare di regolarità-sprint, capii che la mia pelle bruciava diversamente. Ci voleva, per me, la velocità. Ma

non avevo soldi, e i genitori erano sull'altra barricata. Sinché non è uscito l'annuncio di questa iniziativa. Ho detto, di acchito: «Ci siamo. Se mi va buca anche qui, allora trasferisco i miei sogni nel cassetto». Con la mia 500 strettissimamente di serie, anche perché costa farla migliorare, ho marciato su Monza con il cuore gonfio che batteva come uno stantuffo. Ed ho vinto! Ma sono rimasto senza macchina: e per molte settimane, forse, me ne andrò in tram per penitenza. Anche se ho una Coppa da sventolare come bandiera della mia passione.»

Giovanni Barberi difficilmente arriverà alle corse. Perché, al termine della sua prova cronometrata, ha voluto tenere giù il piede per una ennesima esperienza alla variante: c'era una ruota, in quella piccola e discollegante 500, quella anteriore sinistra, che faceva le bizze, a vista d'occhio. Quando questa ruota doveva fare da bilancia all'altra ruota impegnata nel mordere l'asfalto della curva, ha scapricciato: e la «piccolina» ha ribaltato, salvaguardando il suo coraggioso pilota ma escoriandosi seriamente nella parte meccanica e nella carrozzeria: «Adesso mi viene a mancare il mio mezzo di la-

voro. Quante spese, poi, per un giorno di felicità.»

E se ne andò, Giovanni Barberi, alla volta dell'autostrada: per rientrare a Torino con l'auto-stop, galvanizzato da una coppa vincente.

Una storia vera che vale per tutte le altre non raccontate. Ma è certo che l'anno venturo, alla seconda edizione del Trofeo «Incontro con la pista», attorno alla legione dei «deb» fioriranno i cercatori di aneddotica. Ed anche gli scrittori di cose umane coniugate al verbo velocità.

c. f.

● Il regolamento è stato corretto, adattato alle esigenze dopo taluni esperimenti da cavia. Il Trofeo «Incontro con la pista» si correva con tre macchine per volta in pista, sul circuito Junior. Le macchine partivano con 20" di intervallo tra loro: primo giro di ricognizione, poi tre giri cronometrati i primi due validi e il terzo utile soltanto come parametro per scoprire eventuali sotterfugi. La formula si è dimostrata eccellente.

● La 40.a edizione della prova italiana per il mondiale di F.1 ha fatto registrare un primato in più, rispetto a quelli ufficialmente annunciati. Si tratta del «minimo distacco» tra il vincitore ed il secondo arrivato: 8/100, ossia meno di un decimo. Il precedente record risaliva al 1930 (Varzi su Arcangeli), al 1947 (Trossi su Varzi) ed al 1967 (Surtees su Brabham) quando lo scarto fu di 2/10, vale a dire 20 centesimi.

Una FIAMMata d'incoraggiamento

MONZA - Si dice, sovente: «Se l'industria accessoristica sapesse interpretare la vasta casistica delle corse, ponendosi autenticamente al servizio delle corse, qualche pilota in più sorgerebbe nel nostro Paese. E' accaduto al Trofeo «Incontro con la pista». La Fiamm di Montecchio Maggiore aveva stabilito di offrire tutte le tasse di iscrizione al vincitore della classe 1300 qualora questi si fosse dedicato il prossimo anno alle corse. E, con le quote, la Fiamm garantiva l'assistenza elettrica. Il veronese Bellomi era incerto: vinto il primo momento di riluttanza, e incentivato dalla Fiamm, Bellomi ha deciso che l'hanno prossimo correrà. «Al primo giro di prova — ha detto — ho provato una gran paura. Poi, in corsa, ho capito subito dove bisognava mettere le ruote. Credo che lo saprò sempre meglio.» La recita è dunque in...Fiamm...ata a dovere. Vedremo dove arriverà.

Ecco il testo della lettera-impegno che la Fiamm ha consegnato al 1.º assoluto della categoria 1300 cc:

Sig.
1º assoluto della categoria 1300 cc.
Manifestazione "Incontro con la pista 1969"
Autodromo di Monza

Nel congratularci con Lei per il lusinghiero piazzamento conseguito in questa competizione e in una categoria particolarmente impegnativa, la nostra Società intende dimostrarLe la sua simpatia e il suo incoraggiamento:

a) offrendoLe il rimborso delle tasse di iscrizione a tutte le competizioni automobilistiche alle quali spontaneamente Lei intenderà iscriversi nel periodo 11 settembre 1969 - 10 settembre 1970. Unica condizione richiesta: inviare alla FIAMM S.p.A. - 36075 Montecchio Maggiore (VI), la ricevuta dell'iscrizione e un certificato di avvenuta partenza.

b) assicurandole l'assistenza FIAMM con batterie di nostra produzione per tutte le competizioni di cui sopra.

Voglia considerare questo nostro gesto come un'ulteriore piccola spinta a proseguire sulla strada che ha così brillantemente iniziata.

Con un cordiale "in bocca al lupo!".