



*Presenta:*

## **LA STORIA DEL KART IN FRIULI VENEZIA GIULIA**

# INTRODUZIONE

Ricorre proprio in quest'anno 2009 il cinquantenario dalla nascita del kart. C'è chi dice che era nato qualche anno prima oltre Oceano ma... sicuramente nel '59 iniziarono a disputarsi le prime gare internazionali. Ma com'era la situazione qua da noi... in Italia e in particolare nella nostra regione!? Cercheremo di seguito di ricostruire come si è evoluto il movimento kartistico nel Friuli Venezia Giulia... cercando di essere il più completi e fedeli possibile; buona lettura!

## LE GARE DALLE ORIGINI



Nel 1961 già si svolgevano gare di kart in regione; per chi aveva 18 anni, per correre allora bisognava essere in possesso della patente di guida mentre per chi era minorenne, serviva l'autorizzazione dei genitori.







Questa foto si riferisce a una gara di durata di 2 ore, una novità per i tempi di allora!



Il kart è un bimotores 200 cc. che allora rappresentava il top delle categorie; un mezzo molto impegnativo da guidare quando ancora i telai erano abbastanza semplici e in accelerazione tendevano a saltare sul retrotreno con una predisposizione congenita al testa coda. si credeva di aver trovato la soluzione tagliando l'assale posteriore a metà e collegando ogni motore alla singola ruota o di destra o di sinistra; fungeva, insomma, da differenziale: in curva un motore saliva di giri e l'altro, all'interno, calava. Niente di più sbagliato perché si perdeva il vantaggio che nelle auto di formula viene dato invece dal differenziale autobloccante; quindi si capì e si dovette ritornare all'assale rigido con tutti e due i motori collegati allo stesso.

L'ambiente di allora era sicuramente molto più "rilassato" e goliardico che non quello che si respira oggi nei paddock delle gare...







Sulla griglia di partenza di questa gara, l'allora famosissima valletta di Lascia o Raddoppia Edy Campagnoli.



Mentre la foto che segue è del 1963 ed è stata scattata durante la gara di Maribor, allora in Jugoslavia, oggi in Slovenia.



Una piccola precisazione sulle gomme: è vero è che i primi anni si correva con gomme di sezione strettissima ma è altrettanto vero che le prime "slik", ossia senza battistrada, sono state usate nei kart, solo dopo esser entrate in uso comune anche nella Formula 1. Notando bene (e nelle foto si vede!), si usava ricoprire vulcanizzandole, le gomme precedentemente tasellate e usurate, con una fascia di gomma piena. Venivano lasciate in magazzino a riposare per alcuni mesi altrimenti si usuravano con facilità e male. Forse non avevano ancora capito l'importanza delle mescole morbide!?

Un doveroso omaggio va fatto ad un pilota tristemente scomparso giovanissimo a metà anni 60; fu trovato suicida, senza apparente motivo, dentro la sua Ferrari in una località isolata delle montagne friulane: Carlo Codutti. Ottimo pilota, esuberante, pieno di vita, benestante e donnaiolo, era il portacolori della scuderia Friuli (Diavoli Neri) di Udine, scuderia storicamente rivale ai Diavoli Rossi. Anima ispiratrice di questa "compagnia" dei Diavoli Neri (allora il termine "Karting Club" non era ancora usato) era un noto albergatore di Lignano, il quale, molto attento alle mode e alle novità, si era, probabilmente attraverso le amicizie legate alla sua attività, messo in contatto con il Conte Donà delle Rose, milanese, quello che si era adoperato per divulgare questo nuovo sport in particolare fondando la prima azienda nazionale produttrice di telai da kart, l'Italkart. L'amico albergatore, fiutato l'affare economico, si accaparrò la rappresentanza sia della Italkart che dei motori americani Mc Culloch.



Nella foto qui sopra, Carlo Codutti (kat n° 34) è ai ferri corti nella finale di una gara con Vincenzo Macoratti (n° 8, mentre il n°4 è un doppiato) ma sarà Codutti a risultare vincitore!

Questo è l'articolo che parla della prova di campionato Italiano di Lignano dove partecipava il famoso pilota dell'epoca Giulio Pernigotti con la squadra Italkart appena rientrata dalle isole Bahamas e dopo aver vinto il mondiale; inoltre vi era pure la squadra ufficiale Tecnokart che in futuro vincerà con Clay Regazzoni il Campionato Europeo di Formula 3 e che approderà anche in Formula 1, con meno successo però. In quella gara vi erano molti nomi che all'epoca andavano per la maggiore in kart e qualche anno dopo avrebbero fatto il grande salto in macchina: Cevenini, Pernigotti, Volta, Sala, Paderni, Codutti, ....

## RIUNIONE INTERNAZIONALE DI KART SULLA PISTA DI LIGNANO

# La selezione regionale vinta da Codutti

NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE

Lignano, 8

Sotto gli auspici dell'Asianda autonoma di soggiorno e del Karting Club Lignano Sabbiadoro, si è svolta una grande manifestazione internazionale di go-kart che si è iniziata ieri con le prove ed è continuata in mattinata con le qualificazioni per concludersi a tarda sera con le finali delle quattro classi in programma: 100 cc. nazionale, 125 cc. internazionale, 200 cc. internazionale, 100 cc. internazionale.

I migliori piloti italiani si sono presentati a questa manifestazione anche perché la gara dei 100 cc. era valida quale selezione internazionale del campionato italiano. Questa prova ha visto le vittorie in batterie di Macoratti e di Codutti che hanno ottenuto i migliori tempi, seguiti a breve distanza da Liberali e Paderni. La finale è stata molto movimentata. Dopo tre false partenze ha preso finalmente la testa Codutti con a ruota Macoratti, ma dopo soli tre giri Macoratti ha accusato noie al motore e, prima di riprendere, è stato sorpassato da Civenini, Cartagini e Gambassi. Codutti ha mantenuto il comando per tutti i 30 giri seguito a distanza da Liberali, Civenini e Cartagini. Intanto Macoratti ha iniziato un disperato inseguimento per riprendere quota ma dopo essersi portato al quarto posto, a due giri dalla fine è finito fuori pista per rottura dello sterzo ed ha dovuto ritirarsi. La gara è terminata senza cambiamento di posizioni, ma all'arrivo

vittorioso di Codutti. Liberali ha perduto il posto d'onore a causa della perdita del tubo di scarico. Con la sua squalifica è passato al secondo posto Civenini, seguito da Cartagini e Tosin.

Nel 200 cc. internazionale, il pubblico ha seguito con entusiasmo la accanita lotta scatenata dal campione italiano Giulio Pernigotti contro l'indomabile Magdalo Volta. Per tutti e trenta i giri i due assi hanno corso ruota a ruota. Pernigotti ha fatto ogni sforzo per staccare l'avversario, ma non vi è riuscito; Volta sembrava incollato alla sua ruota e mai il distacco ha superato gli otto decimi di secondo. Leggermente staccato è rimasto Mario Monti che si è battuto a suo volta con coraggio e spericolatezza per superare Bernardi e conquistare la terza piazza. Tutta la gara è vissuta su questi duelli e all'arrivo Pernigotti aveva soltanto 5/10 di secondo di vantaggio su Volta. Il trestino Grisonov che aspirava a un buon piazzamento visti i tempi delle batterie, è stato handicappato nella finale: nei giri di prova ha rotto una delle due catene ed ha dovuto correre con uno solo dei due motori. Per ciò che riguarda i triestini dobbiamo ancora rilevare l'eliminazione in batteria di Cordiglia che contro gli assi dei 200 cc. non ha potuto qualificarsi.

Nella classe 125 Grisson ha condotto la finale per qualche giro, poi è balzato al comando Brignami con grande autorità. Dopo 10 giri sembrava che la sua vittoria fosse fuori discussione, ma nel finale De No-

bil ha iniziato un magnifico serate riuscendo a portarsi a ruota dell'avversario, tanto che il suo distacco da 5 secondi è stato ridotto a un decimo di secondo alla fine dei 30 giri regolamentari. Il triestino Sessa si è mantenuto in terza posizione, staccato, ma sempre in vantaggio sui diretti inseguitori che sono finiti con un giro di distacco. Sessa ha lamentato un errore nei rapporti, troppo corti per la pista lighnese.

Anche la gara finale della 100 cc. internazionale ha visto un'aspra lotta tra Sala e Codutti. Una collisione iniziale ha posto fuori combattimento Gambassi, Garini e Andrea Della Zonca. Più tardi anche Cevenini e Tosin si rovesciarono, cosicché la gara è vissuta tutta nel magnifico duello tra Sala e Codutti. A metà corsa Sala aveva undici secondi di vantaggio sull'avversario, ma poi Codutti ha cominciato a ridurre il distacco fino a portarsi, quando mancavano due giri alla fine, alle spalle del formidabile avversario.

### TULLIO STABILE

Ecco le classifiche generali finali delle varie classi.

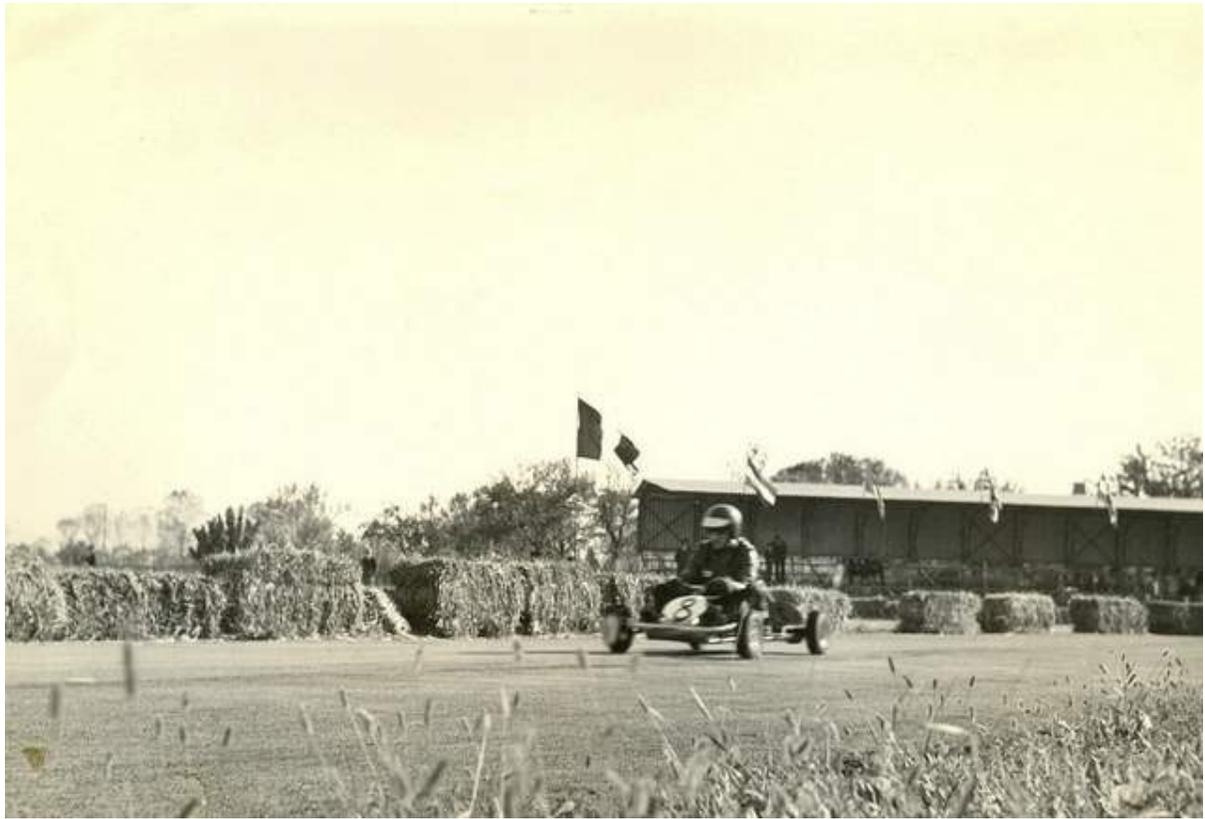
**Finale classe 100 cc. nazionale** (valida quale selezione regionale): 1) Codutti Carlo su Saetta (Peripoli Giulietta), in 16'44" (media km. 71.712); 2) Cevenini Paolo su Prilla (Tecnokart Bologna), in 16'53"2; 3) Cartagini Otelio su Ko-

met (Peripoli Giulietta), in 17'18"4; 4) Tosin Luigi (Peripoli Giulietta); 5) Gambassi Loris (Tecnokart Bologna); seguono altri 6 concorrenti.

**Finale 125 cc. internazionale:** 1) Brignami Giuseppe (Ibero), in 18'21"3 (media km. 65.377); 2) De Nobili Fausto (G.B.C. Cavarese), in 18'21"4; 3) Sessa Nino (K.C. Trieste), in 18'56"5; 4) Tonegutti Francesco (I.A.L.F. Conegliano); 5) Grisson Giovanni (G.B.C. Cavarese); 6) Frazzetto Giancarlo (G.B.C. Cavarese); 7) Henemann Waltrandt (Graz).

**Finale 200 cc. internazionale** 1) Pernigotti Giulio (Italkart Milano), in 16'9"2 (media km. 74.288); 2) Volta Magdalo (Tecnokart Bologna), in 16'9"7; 3) Monti Marco (Italkart Milano), in 16'22"6; 4) Bernardi Paolo (Tecnokart Bologna); 5) Ghio Orlando (Caschi d'Oro); 6) Langinotti Ennio (Ferraris Brescia); 7) Ceppi Renato (Diavoli Neri Udine); 8) Henemann Waltrandt (Graz); 9) «Kemeruris» Grisonov Carlo (Diavoli Rossi Cervignano); 10) De Filippo Nino (Caschi d'Oro).

**Finale 100 cc. internazionale:** 1) Sala Guido della Birellkart, in 16'33"3 (media km. 72.485); 2) Codutti Carlo (Peripoli Giulietta), in 16'33"4; 3) Bono Luigi (Peripoli Giulietta), in 16'38"5; 4) Paderni Luigi (Diavoli Neri); 5) Bizzotto Giancarlo (Coin Kart); 6) Ravasini Claudio (K.C. Trieste); 7) Della Zonca Andrea (K.C. Trieste); 8) Marangoni Eno (Diavoli Rossi di Cervignano).



La ditta "Fimas" era produttrice dei motori "Saetta" ed assieme "Parilla" avevano ormai annullato il predominio dei motori americani "Mc Culloch"; il telaio che aveva invece dato una svolta ai "kart fatti in casa" fu il "Tecnokart" che qui vediamo con due motori Mc Culloch da 15000 giri/min.



I kart con due motori (come quello nella foto qui sopra) per un totale di 200 cc. oggi non si usano più mentre allora era la massima formula. C'è da dire che la potenza dei motori non era, ovviamente, quella di oggi ma, comunque raggiungevano nelle massime evoluzioni potenze intorno ai 15-16 cavalli per ogni singolo motore ma con un notevole peso sul retrotreno in proporzione al resto. Come ho già scritto poco fa, erano quindi molto impegnativi da guidare mentre i telai erano ancora abbastanza semplici tanto che in accelerazione tendevano a saltare sul retrotreno con una predisposizione congenita al testa coda.

Una curiosità: con una certa frequenza, i piloti del Friuli Venezia Giulia espatriavano in Jugoslavia soprattutto perché oltre confine permetteva di divertirsi la sera precedente la gara e di andare al night a vedere gli spogliarelli che attiravano italiani dalle tre Venezie.

Parlando della tecnica di allora, i telai della classe 125 con cambio avevano dimensioni diverse dai 100 e 200 ed i freni erano già al tempo idraulici sulle 4 ruote, mentre i monomarcia 100 cc. e 200 cc. in particolare, pur essendo più potenti e veloci, avevano un solo freno a disco sull'assale posteriore con comando meccanico.

## LE PISTE

Negli anni '60, una delle piste più belle era quella di Monfalcone, la cui manifestazione veniva organizzata su un tracciato all'interno dell' aeroporto di Ronchi dei Legionari dal titolare della Compagnia di trasporto pubblico di Monfalcone che si era appena avvicinato a questo sport acquistando un kart da 200 cc.



L'organizzatore della gara di Monfalcone faceva le cose in grande, invitando alla premiazione finale le due vincitrici di "Campanile sera", una trasmissione televisiva particolarmente seguita in quel periodo; rivestiva pertanto un carattere di manifestazione di assoluto richiamo.



Un'altra pista che allora andava per la maggiore era Jesolo, anche se venne smessa dopo poco per la pericolosità in quanto costruita tra gli alberi della pineta e sostituita da quella che tuttora svolge una intensa ed importante attività kartistica (la Pista Azzurra).

Altra pista in cui venivano organizzate gare era quella di Sacile.



Nella vicina Jugoslavia si correva invece presso il circuito di Zagabria: un velodromo con pista in cemento, all'aperto. In quel velodromo si faceva tutto il rettilineo e alla prima curva non si tagliava alla corda ma il percorso era delimitato da birilli e ti portava verso la parte alta della curva sopraelevata per poi scendere a metà curva verso la parte bassa. Di solito i tracciati erano appunto di tipo cittadino e quindi improvvisati come quello di Lubiana nello scalo ferroviario con le pedane di carico/scarico non protette che ti arrivavano giusto all'altezza della testa qualora fossi uscito dal percorso che era delimitato da semplici balle di paglia. Questa era la sicurezza in "Yugo".



Altri circuiti in cui si correva erano quelli di Treviso e Majano, dove si sono svolte gare sino a pochissimi anni fa.

Un circuito dove si è corso per molti anni e che per molti anni fu il riferimento delle piste in Friuli Venezia Giulia fu quello di Udine:



Un tracciato semi-permanente situato all'interno della fiera di Udine. Fino a metà degli anni '90 ospitava numerose gare di campionato regionale ed era la principale attrazione quando si svolgevano le fiere a Udine; negli ultimi anni però, la struttura era diventata obsoleta ed insufficiente sia dal punto di vista della sicurezza che ad ospitare un paddock divenuto col tempo sempre più grande. Di tanto in tanto viene riutilizzata tutt'ora per qualche esibizione durante le fiere.

C'era inoltre la pista di Cividale e la passione che le persone di quelle zone metteva nell'organizzazione della gara!

Specialmente nelle gare cittadine, come premi gara venivano consegnati, alcune volte, oggetti vari offerti dagli organizzatori al posto della classica coppa argentata (seppur magari piccola); in Jugoslavia, invece, il premio consisteva, quasi sempre, in un vaso di cristallo di Boemia finemente cesellati che finirono tutti ad arredare le case e, alla fine, tutti regolarmente rotti. Assolutamente un "must" era a fine gara la corona d'alloro!

Tornando ai tracciati, una città che ha dato molto al karting locale è stata Cervignano del Friuli! Dapprima con la pista permanente, utilizzata sino ai primi anni '80 e tutt'ora esistente ma lasciata in stato di abbandono...



E successivamente dal 1986 col circuito cittadino, utilizzato sino alla fine degli anni '80.

F.I.K. - A.C.I. - C.S.A.I. - C.O.N.I. - PANTHERS - DELEGAZIONE KARTING F.V.G.  
CON IL PATROCINIO DEL COMUNE

**CERVIGNANO DEL FRIULI**  
**PIAZZA INDIPENDENZA**  
**Domenica 9 novembre 1986**

**GARA NAZIONALE**  
**KARTING**

**Ore 10**  
PROVE UFFICIALI  
CRONOMETRATE

**Ore 13-17.30**  
**GARE**

Sarà presente Telefriuli



DOPO MOLTI ANNI TORNA A CERVIGNANO IL KARTING. SPORT IN PIENO RILANCIO SEMPRE PIÙ SEGUITO DAL PUBBLICO DI TUTTA ITALIA. UN CENTINAIO DI PILOTI NAZIONALI, ALCUNI DEI QUALI DESTINATI A RAGGIUNGERE I VERTICI DELL'AUTOMOBILISMO MONDIALE. DARÀ VITA A SPETTACOLARISSIME GARE. SARÀ PRESENTE LA FAVOLOSA LANCIA DELTA S4 PRESENTATA DALLA DITTA FRATELLI COMELLI DI CERVIGNANO ASSIEME ALLA VASTA GAMMA DELLE VETTURE LANCIA. LE GARE SI TERRANNO ANCHE IN CASO DI MALTEMPO, ASSICURANDO UNO SPETTACOLO DI ELEVATO CONTENUTO TECNICO.

F.I.K. - A.C.I. - C.S.A.I. - C.O.N.I. - PANTHERS - DELEGAZIONE KARTING F.V.G.  
CON IL PATROCINIO DEL COMUNE

## CERVIGNANO DEL FRIULI

PIAZZA INDIPENDENZA

Domenica 9 novembre 1986

# 1° Gran Premio Città di Cervignano

Coppa G. LANZONE

GARA NAZIONALE KARTING

### PROGRAMMA

Apertura iscrizioni	ore 07.30
Chiusura iscrizioni	ore 09.00
Inizio verifiche tecniche e sportive	ore 08.00
Chiusura verifiche tecniche e sportive	ore 09.00
Inizio prove di allenamento	ore 09.00
Chiusura prove di allenamento	ore 10.00
Inizio prove ufficiali di qualificazione cronometrate	ore 10.00
Inizio batterie e finali	ore 13.00
Esposizione classifica	ore 18.00
PREMIAZIONI presso Hotel Internazionale	ore 19.00

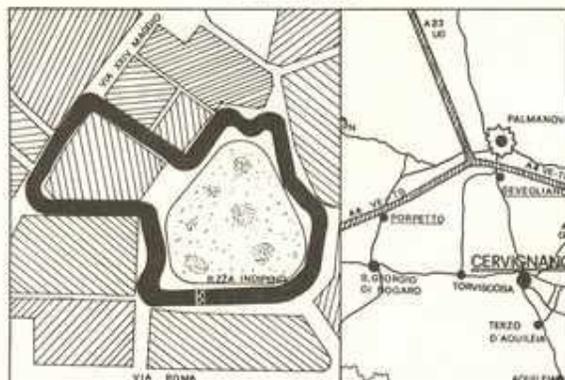
### CATEGORIE AMMESSE

100 cc. Cadetti - Nazionale - A/Nazionale  
125 cc. Junior - C/Nazionale - Formula C

### MONTEPREMI

Dal 1° all'8° classificato  
coppa e premio in natura

### PERCORSO



Recapito telefonico c/o Macorati (0431) 32219 - Bertrandi (0431) 32349

L'anno successivo, il 1987, Cervignano decise d'intitolare la gara al titolare della vecchia pista di kart e si concentrò il percorso sulla piazza principale per poter meglio gestire la delimitazione legata ai problemi di sicurezza e soprattutto regolamentare l'accesso al circuito con il pagamento di un corrispettivo che permise anche di ottenere dei risultati economici.



**COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI**

ASSESSORATO ALLO SPORT

C.O.N.I. - F.I.K. - A.C.I. - C.S.A.I.  
DELEGAZIONE KARTING F.V.G. - ASS. COMMERCianti

CIRCUITO STRADALE

**CITTÀ DI CERVIGNANO**

PIAZZA INDIPENDENZA

**Domenica 4 ottobre 1987**

**2<sup>a</sup> COPPA «G. LANZONE»**

GARA NAZIONALE KARTING

**Ore 10**

PROVE UFFICIALI  
CRONOMETRATE

**Ore 13 - 17.30**

**G A R E**



UN CENTINAIO DI PILOTI NAZIONALI, ALCUNI DEI QUALI DESTINATI A RAGGIUNGERE I VERTICI DELL'AUTOMOBILISMO MONDIALE, DARANNO VITA A SPETTACOLARISIME GARE.

LE GARE SI TERRANNO ANCHE IN CASO DI MALTEMPO, ASSICURANDO UNO SPETTACOLO DI ELEVATO CONTENUTO TECNICO.

IL RICAVATO DELLA MANIFESTAZIONE VERRÀ INTERAMENTE DEVOLUTO A FAVORE DELLA

**CROCE VERDE DI CERVIGNANO**

## PROGRAMMA

Apertura iscrizioni _____	ore 07.30
Chiusura Iscrizioni _____	ore 09.00
Inizio verifiche tecniche e sportive _____	ore 08.00
Chiusura verifiche tecniche e sportive _____	ore 09.00
Inizio prove di allenamento _____	ore 09.00
Chiusura prove di allenamento _____	ore 10.00
Inizio prove ufficiali di qualificazione cronometrate _____	ore 10.00
Inizio batterie e finali _____	ore 13.00
Esposizione classifica _____	ore 18.00
PREMIAZIONI _____	ore 19.00

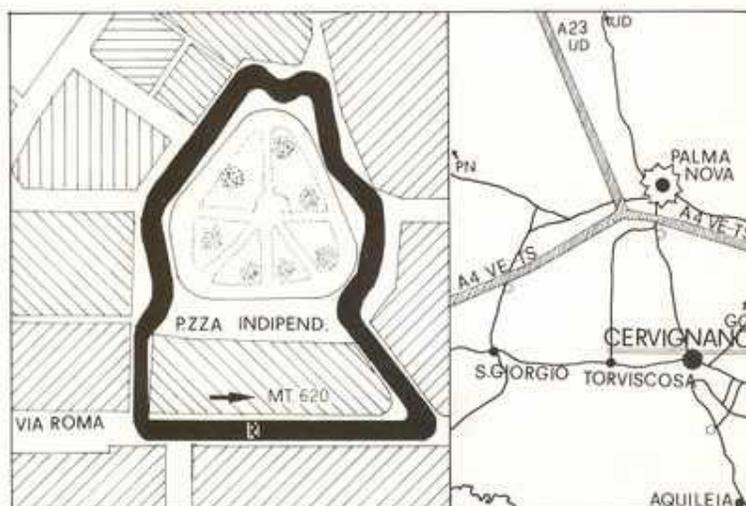
### CATEGORIE AMMESSE

100 cc. Cadetti - Nazionale - Internazionale  
125 cc. Nazionale - Internazionale  
60 cc. MK

### MONTEPREMI

Dal 1° all'8° classificato  
coppa e premio in natura

## PERCORSO



Recapito telefonico c/o Macoratti (0431) 32219 - Brandi (0431) 32349

CERVIGNANO

# Gran folla per i mini-bolidi

Successo del trofeo «Lanzone» - Due titoli conquistati da Pordenone



Due fasi delle gare di karting ieri a Cervignano: i piloti sfrecciano lungo piazza Indipendenza di fronte alla gente assiepata lungo le transenne. (Foto Dino)



Migliaia di persone ieri hanno affollato il centro di Cervignano trasformata in un circuito per go-kart. I piccoli bolidi hanno dato spettacolo sin dalle prime ore della mattina. La giornata stupida ha richiamato un folto pubblico per questa seconda edizione del trofeo «Lanzone» destinato a diventare uno degli appuntamenti più giusti per gli appassionati di motorismo in regione.

Sul le categorie in gara. Erano presenti piloti provenienti da tutto il Triveneto che hanno gareggiato in una serie di gare fra le spesse. Nella categoria «60» per i mini-kart ha vinto Stefano Bressari, di Treviso, 12 anni, gran favorito. Stefano è figlio d'arte il padre Vittorio, nel 1979, vinse un campionato italiano.

Secondo è giunto Massimo Del Col, di Piuma Veneto, mentre al terzo posto si è classificato Emanuel Cremaschi, di Vigonovo. Simpatie per l'unica ragazza in gara: Kally D'Ambrosio, di Cornuda, 11 anni, con al suo attivo già una dozzina di successi.

Nella categoria «1 al primo posto F. T'oca, di Montebelluna, con il secondo posto Massimo Pagan, di Vicenza, e Sergio Pagan, di Spettacolate le tre con in testa i categoria «cento» dove al primo posto è giunto Fabrizio Pordenone, di Pordenone, con Mereno, di Bortolo, terzo Andrea Bortolo. Il bellunese Tullio si è aggiudicato la competizione per la «125» napoli al secondo posto nonese Maurizio al terzo del bellunese Mezzacasa.

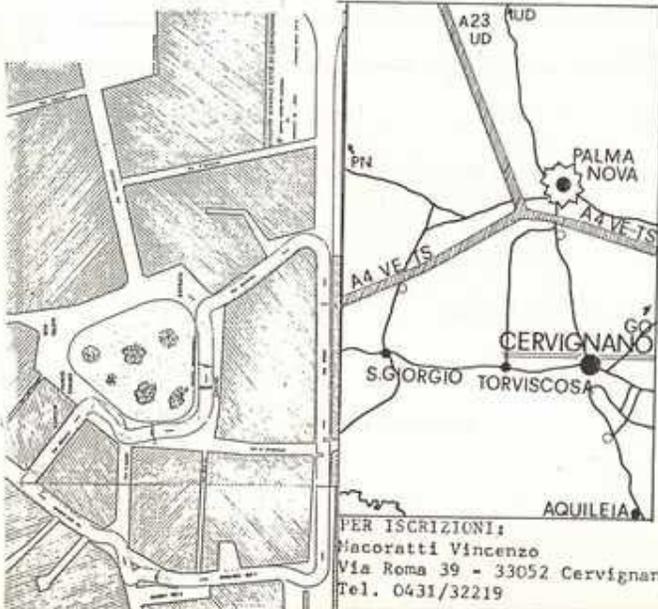
E veniamo alle nei primi posti di via «100» interna: si è aggiudicato: riera il pordenonecchio Montebelluna, al secondo il trevigiano Bortolo il vicentino Bortolo, con la «125» nella

Non paghi del successo nel 1988, anche dal punto di vista sportivo, Cervignano ha voluto fare un ulteriore salto di qualità: rivisto il tracciato allungandolo e portandolo a 830 metri, fu un ulteriore piacevole sorpresa per i piloti che aumentavano di numero di anno in anno, i quali apprezzavano particolarmente quello che veniva considerato da tutti uno dei migliori percorsi cittadini, pari e forse anche più spettacolare di molte piste permanenti.

 **COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI**  
ASSESSORATO ALLO SPORT

C.O.N.I. - F.I.K. - A.C.I. - C.S.A.I.  
DELEGAZIONE KARTING F.V.G. - ASS. COMMERCianti

CIRCUITO STRADALE  
**CITTÀ DI CERVIGNANO**  
PIAZZA INDIPENDENZA  
Domenica 16 ottobre 1988  
**3ª COPPA «G. LANZONE»**  
GARA NAZIONALE KARTING



PER ISCRIZIONI:  
Macoratti Vincenzo  
Via Roma 39 - 33052 Cervignano (Ud)  
Tel. 0431/32219





**COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI**

ASSESSORATO ALLO SPORT

CCNI  
F.I.K.  
A.C.I.  
C.S.A.I.

DELEGAZIONE KARTING F.V.G.  
ASS. COMMERCianti  
UNIONE ARTIGIANI

CIRCUITO STRADALE

## **CITTÀ DI CERVIGNANO**

PIAZZA INDIPENDENZA

**Domenica 17 settembre 1989**

### **GARA NAZIONALE DI KARTING**

**4ª COPPA «G. LANZONE»**

Prova di Campionato Regionale

**Ore 10**

PROVE UFFICIALI

**Ore 13**

**G A R E**



IL RICAVATO DELLA MANIFESTAZIONE VERRÀ INTERAMENTE DEVOLUTO A FAVORE DELLA

**CROCE VERDE DI CERVIGNANO**

## PROGRAMMA

Apertura iscrizioni _____	ore 07.30
Chiusura iscrizioni _____	ore 09.00
Inizio verifiche tecniche e sportive _____	ore 08.00
Chiusura verifiche tecniche e sportive _____	ore 09.00
Inizio prove di allenamento _____	ore 09.00
Chiusura prove di allenamento _____	ore 10.00
Inizio prove ufficiali di qualificazione cronometrate _____	ore 10.00
Inizio batterie e finali _____	ore 13.00
Esposizione classifica _____	ore 18.00
PREMIAZIONI _____	ore 19.00

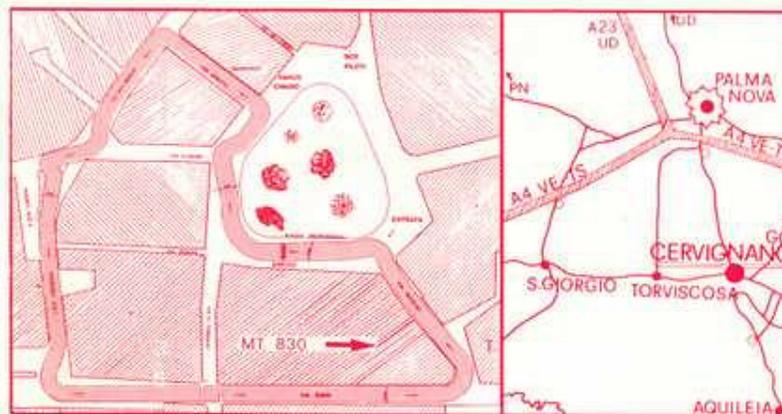
### CATEGORIE AMMESSE

100 cc. Cadetti - Nazionale  
Italia - Internazionale  
125 cc. Nazionale - Internazionale  
60 cc. MK

### MONTEPREMI

Dal 1° all'8° classificato  
coppa e premio in natura

## PERCORSO



La tassa d'iscrizione e' fissata in £ 20.000

Il pranzo per piloti ed accompagnatori e' convenzionato  
in £ 12.000 presso:

Ristorante «FRIULI» «IL SALUMIERE» Trattoria «AUSA»

Recapito telefonico c/o Macoratti (0431) 32219 - Bertrandi (0431) 32349



# COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

CONI  
FIN  
AGI  
ESAI



ASSOCIAZIONE  
KARTING F.V.G.  
ASSOCIAZIONE  
COMMERCIANTE  
UNIONE  
ARTIGIANI

circuito stradale

## CITTÀ DI CERVIGNANO

### 4<sup>a</sup> COPPA «G. LANZONE»

Prova di Campionato Regionale

PIAZZA INDIPENDENZA - 27 settembre 1989

#### Programma

ore 10.00 qualificazioni      ore 13.00 inizio competizioni  
ore 19.00 premiazioni

IL RICAVATO DELLA MANIFESTAZIONE SARÀ DEVOLUTO A FAVORE DELLA  
CROCE VERDE DI CERVIGNANO

**maiorani** Cervignano  
FERRAMENTA - CASALINGHI  
ARTICOLI DA REGALO - GIOCATTOLI

**CARTOLIBRERIA  
TOMASIN**  
Cervignano

tipolitografia  
cartoleria  
gligrafia  
fotocopie

**reprograph**

via Trieste, 7 - tel. 0431 - 22348

**CAVALLIN**  
Abbigliamento uomo - donna - bambino  
Cervignano - via Roma, 4

Ecco altre foto delle gare di Cervignano: queste risalgono al 1988 o al 1989.





Ma la svolta in Friuli Venezia Giulia si è avuta quando a metà degli anni '90, un gruppo di appassionati delle valli del Natisone (probabilmente alcuni erano gli stessi che organizzavano il circuito cittadino di Cividale qualche anno prima) decise di convertire un campo da motocross in una pista di kart vera e propria... bella, moderna, dotata di tutte le strutture: prese così via il progetto della Pista Alberone! La zona scelta fu quella dell'ex campo di motocross in località Clenia nel comune di San Pietro al Natisone. Col sudore e la fatica degli appassionati del Karting Club Alberone, il manto d'asfalto definitivo come lo vediamo pure oggi, fu steso nei primi mesi del 1998; nella foto che segue, un appassionato prova in anteprima la pista priva ancora di tutte le vie di fuga che verranno completate da lì a poco.



Fino a quel momento, il campionato regionale doveva ancorarsi a tracciati "di fortuna"; ben 4 prove venivano disputate nelle piste del vicino Veneto e Trentino Alto Adige mentre altre 4 erano su altrettanti tracciati cittadini: Lignano, Majano, Vajont e Talmassons. Di piste permanenti neanche l'ombra ma... da qui a breve il sogno stava finalmente per realizzarsi! Tanti, troppi anni erano passati dalla chiusura del tracciato di Scodovacca/Cervignano (vedi sopra) che fino ad allora era l'ultimo dei tracciati permanenti in Friuli. Nell'estate del 1998, alla presenza delle autorità, fu ufficialmente inaugurata la pista di kart Alberone; una curiosità: per rispettare i tempi, l'ultima "mano" di asfalto fu stesa solo il pomeriggio prima dell'inaugurazione e in quei giorni faceva un caldo decisamente torrido; l'indomani al "grande giorno" vennero fatte girare delle monoposto che sfaldarono letteralmente l'asfalto nelle traiettorie interne di quasi tutte le curve; fu per questo che non appena inaugurata, la pista rimase chiusa ancora un po' e l'asfalto venne rattoppato a regola d'arte assumendo la conformazione definitiva asfalto/cemento, caratteristica ancora oggi.



Dal 1999 al 2008 è un appuntamento fisso del campionato regionale!

E per concludere, l'ultima novità kartistica in fatto di impianti in regione è il Circuito Friuli Venezia Giulia situato a Precenico, in provincia di Udine. La pista venne costruita nel 2003 e inaugurata nel febbraio 2004; nell'autunno di quello stesso anno però, l'impianto fallì e chiuse i battenti sino a tutto il 2007. Fortunatamente venne rilevato e nuovamente messo in funzione il 15 agosto del 2008!



Ora è, assieme alla Pista Alberone, una bella realtà del Friuli Venezia Giulia... regione dove la passione del kart non è mai venuta meno!!

# **RINGRAZIAMENTI**

**Si ringrazia vivamente la persona di Vincenzo Macoratti che ci ha fornito, contattandoci spontaneamente, la quasi totalità del materiale! I suoi aneddoti e le sue foto, specie quelle degli anni '60, sono state di fondamentale contributo alla realizzazione di quest'opera!**

Inoltre un grazie va alla memoria storica e appassionata di Luca Castellan, alle foto di Igor Brach e ai documenti forniti dal Ferrari Club Monfalcone, che segue il kart regionale sin dalla nascita della sua prestigiosa rivista "Spoiler".

Ho "messo insieme" queste pagine nella speranza che servano a far ricordare a tutti che il kart in regione vive e "pulsava" da quasi 50 anni!! Divulghiamo e promuoviamo questo fantastico sport... oggi e sempre!

*Maurizio Giacobbe*  
**King Kart Klub, Gradisca d'Isonzo (GO)**