

A Senigallia, sulle rive dell'Amarissimo, sono vittoriosi Cornacchia, Taruffi e Puma

Gran bella giornata sportiva quella del 21 scorso a Senigallia ove gli entusiasti dirigenti dell'Ente Autonomo hanno dato vita alla ormai tradizionale corsa automobilistica per la disputa della quinta edizione della « Coppa Adriatica ».

Lungo il bel tracciato, quest'anno reso più veloce dalle migliorate condizioni del fondo stradale che per il prossimo anno sarà completamente asfaltato stando alle assicurazioni date dal Ministro Tupini che insieme all'On. Tambroni ha assistito alla gara interessandose vivamente, è convenuta dalle spiagge adriatiche e dai centri interni delle Marche, una folla davvero strabocchevole che per tutto il pomeriggio ha tifato come raramente accade di vedere e del resto raramente oggi accade di assistere ad una giornata di gare così contese ed emozionanti.

Nessuna delle tre corse in programma ha avuto momenti di calma che in ognuna di esse sempre vivissimi sono stati i motivi di interesse che nella 750 si sono imperniati sul duello Puma-Bordoni, nella 1100 sulla lotta Taruffi-Scagliarini, e nella massima classe dapprima sulla superiorità di Biondetti e poi sull'attacco che Guglielmo Sandri muoveva al dominatore Cornacchia.

E questo V Circuito di Senigallia è passato alla storia del nostro sport legato alla prima affermazione brillantissima di una tra le più simpatiche figure di appassionati di questo dopoguerra, il milanese Franco Cornacchia che con la sua aria di bonaccione ambrosiano non ha proprio l'aria audace e spericolata che la fantasia crea attorno a questi cultori del rischio e dell'audacia.

Ma prima di parlare della gara di Cornacchia è meglio seguire il programma della giornata ed intrattenerci quindi subito sulla prova d'apertura che è stata quella riservata alle 750 sport naturalmente, dato che la prova era aperta solo alle vetture sport ed era valevole per il campionato italiano a punteggio semplice.

Sono sedici vetture che scattano quando il Ministro Tupini abbassa la bandiera a scacchi dando l'avvio al V Circuito di Senigallia. In questo gruppo sono di scena le più varie trasformazioni dell'originale Fiat 500 ed inoltre figura in gara, alla guida di Sighinolfi, anche la nuova vetturella Benelli di cui ci occuperemo in un secondo tempo e che qui si è comportata brillantemente finendo al quinto posto. Anche tra i piloti vi sono delle novità: il milanese Franco Bordoni, capolista nel Campionato Turismo 1100, debutta in circuito nella cate-

goria sport con cui ha già compiuti i primi assaggi nelle riunioni notturne di Mirafiori ed alla Susa-Moncenisio. Il debutto come vedremo sarà felicissimo e possiamo essere certi che nella prossima stagione Bordoni abbandonerà la tribolattissima categoria Turismo e si dedicherà con maggiori soddisfazioni e forsanco minor dispendio finanziario alla Sport.

Oltre a Bordoni vi è un altro debuttante, il catanese Giglio, che dopo aver assai bene figurato è stato però costretto al ritiro.

Al via sono il favoritissimo Taraschi, che pilota una *GIAUR*, e Bordoni al volante della *Dagrada Sport* i più rapidi a mettersi in azione ma alla fine del primo giro al comando sarà il torinese Puma con la *Testadoro* seguito da Bordoni e da Musso mentre Taraschi è già in leggero ritardo e dopo una gara non brillantissima dovrà abbandonare.

L'interesse di questa corsa si concentra sul trio Puma-Bordoni-Musso e specialmente sui primi due che per giri e giri transitano appaiati sulla linea di traguardo. E' opinione generale che sia Bordoni sia Musso fossero più veloci di Puma sul misto e che se il sorpasso su questo tratto fosse stato più agevole certamente la classifica sarebbe risultata diversa. Inoltre ad un bel momento a Puma si sfilò il tubo di scarico che rimase però agganciato alla vettura strisciando e rimbalzando sul terreno sollevando così polvere e sassi e rendendo ancor più pericoloso il superamento da parte di Bordoni che dei due inseguitori era quello più a ridosso del torinese, tanto che sul finale il pilota milanese, visto che anche insistendo col clacson Puma non si accorgeva di dover cedere il passo sulla mano regolare, tentò il superamento sulla destra ma giunto a metà macchina dell'avversario venne chiuso e costretto a finire nella paglia ed a perdere così anche il secondo posto a vantaggio di Musso. Ci pare che in proposito sia stato presentato un regolare reclamo, ma per conto nostro conoscendo la correttezza di Puma, che più volte anzi privatamente si è lamentato di scorrettezze nei suoi riguardi da parte di altri avversari, riteniamo che in effetti il pilota della *Testadoro* non si sia accorto di essere premuto così dappresso da Bordoni e che abbia interpretato i colpi di clacson quale avvertimento del distacco del tubo di scarico.

Comunque se reclamo vi è stato i giudici di curva dovranno dare il loro responso ed in sede di omologazione della gara la C.S.A.I. deciderà in merito.

Così con la vittoria di Puma con la *Testadoro* si è conclusa la gara delle 750 ed alla prossima prova Franco Bordoni potrà rifarsi e così pure dicasi di Musso.

Nella classe 1100 15 sono i partenti e lo schieramento è imponente. Da una parte vi è la Scuderia Habart con tre *Cisitalia* affidate nientemeno che a Taruffi, Scagliarini e Macchieraldo e dall'altra parte vi sono due *OSCA* condotte da Fagioli e Cabianca e numerose Stanguellini ed altre derivate.

Ma i protagonisti di questa gara saranno solo i tre piloti della *Cisitalia* e solo la classe di Fagioli permetterà alla *OSCA*, meno pronta in ripresa, di non sfigurare eccessivamente nei confronti della più anziana vetturella torinese.

La gara ha vissuto dell'antagonismo Taruffi-Scagliarini che si sono data lotta apertissima. Taruffi ha preso la testa all'inizio ed ha condotto subito fortissimo. Scagliarini però non gli è stato da meno. Lo ha attaccato ed un bel momento lo ha anche superato assumendo il comando. Ma Taruffi poi ha ripreso il comando d'autorità benchè l'emiliano dimostrasse chiaramente di non aver ancora abbandonato la partita. Infatti nell'ultimo giro Scagliarini gioca il tutto per il tutto... ed al traguardo finale arriva ancora primo Taruffi seguito dal collega di marca Macchieraldo ed alla distanza dal fortissimo avversario che era andato a finire fuori strada nel tentativo di assumere il comando della classifica. Come abbiamo detto Fagioli, sempre stilista d'eccezione, finiva quarto.

La giornata sportiva senigalliese volge verso il suo epilogo. Si allineano i 9 concorrenti della maggiore classe e l'attenzione verte su Biondetti che dispone di una *Maserati 2000*, sull'abbondante Cornacchia che pilota la *Ferrari 2000* con cui per poco Taruffi non vinceva la Mille Miglia e sul campione motociclista Guglielmo Sandri che è in campo con la tedesca *Veritas* con cui non potè figurare a Pescara.

Degli altri concorrenti solo Stagnoli era in gara con una ben preparata *Ferrari* mentre gli altri disponevano di vecchie *Alfa* raffazzonate ad esclusione di Valenzano decisamente chiuso con la sua *N.D. 1120* e Minozzi con una *Maserati*.

E' ancora il Ministro Tupini lo starter di questo gruppo ed al suo segnale è Cornacchia il più pronto e per due giri transiterà al comando del gruppo ma con Biondetti a distanza sempre più ravvicinata sinchè al terzo passaggio il Campione del Gran

Fondo è decisamente in testa e si avvantaggia. Ma al pilota toscano è preclusa ogni altra vittoria all'infuori del Giro di Sicilia e della Mille Miglia.

Infatti dopo altri due giri è irrimediabilmente fermo per rottura dell'albero dello spinterogeno e così Cornacchia viaggia più sollevato e comincia ad intravedere con una qualche certezza l'avvicinarsi della sua prima vittoria. Non si culla però il pilota di Ferrari in un beato vivere in quanto alle sue spalle vi è Guglielmo Sandri che presa sempre più confidenza con la sua macchina verso i due terzi della gara spinge sempre più ed arriva a portarsi nella scia del leader che a sua volta aumenta l'andatura registrando uno dopo l'altro una serie di giri più veloci. Ma nel gran libro del destino è scritto che sul Libro d'oro del Circuito di Senigallia alla pagina della quinta Edizione debba figurare

un solo nome: Franco Cornacchia, e Franco Cornacchia visibilmente emozionato apporrà la sua firma in questa pagina dopo quasi un'ora di corsa condotta sul filo dei 140 all'ora e vi aggiungerà anche un post-scriptum: giro più veloce alla media di Km/h. 145,565. Dietro a lui finisce Sandri e staccati maggiormente tutti gli altri.

Ecco la classifica:

Classe 750 cmc.:

1. Puma Ugo (Fiat Testa d'Oro) Km. 111,600 in 54'23" alla media oraria di Km. 123,095; 2. Musso Giuseppe Fiat Stanguellini in 54'42"; 3. Bordoni Franco *Dagrada Sport* 56'33"; 4. Maggiorelli Maggiorello Fiat 54'26" (fermato all'11 giro); 5. Sighinolfi Benelli; 6. Ricci Poernini Nino BMW; 7. Catarra Domenico *Urania*; 8. Bini Umberto *Urania*; 9. Vivi Alessandro Fiat; 10. Venezian Bruno B.M.W.; 11. Cussini Lauro Fiat (fermato al 10. gi-

ro). Il giro più veloce è stato compiuto dal concorrente Bordoni su *Dagrada* in 4'26" media Km/h. 123,864.

Classe 1100 cmc.:

1. Taruffi Piero *Cisitalia* 1.01'27" alla media di Km/h. 136,393; 2. Macchieraldo *Cisitalia*; 3. Scagliarini *Cisitalia*; 4. Fagioli *Osca*; 5. Nisotti Francesco su *Fiat-Stanguellini*; 6. Malucci su *Fiat-Stanguellini*; 7. Spreafico *Fiat-Volpini*; 8. Giorgetti *Fiat-Stanguellini*; 9. Cabianca *Osca*. Il giro più veloce è stato all'8. giro di Taruffi su *Cisitalia* in 3'59"1 alla media di Km. 139,966.

Classe oltre 1100 cmc.

1. Cornacchia Franco *Ferrari* 2000 in 59'51"2 alla media di Km. 140,224; 2. Sandri Guglielmo *Veritas* 2000 in 1.01'1"2; 3. Stagnoli *Ferrari* 2000 in 1.03'03"; 4. Minozzi *Maserati* 2000; 5. Rabitti su *Alfa* 2000; 6. Valenzano su N.D. 1120. Giro più veloce Cornacchia su *Ferrari* 2000 in 3'50" alla media di Km. 145,565.

Crollano sei records sulla Fasano-Selva vinta da Vallone

Roberto Vallone, leccese, alla Fasano-Selva era si può ben dire di casa eppertanto, dopo le belle affermazioni conseguite in questa stagione, doveva imporsi all'ammirazione dei suoi conterranei. E ci si è messo con tanto impegno che sui Km. 7.500 del percorso ha condotto con tanta foga la sua *Ferrari* 2000 da riuscire a superare di 3" il vecchio record stabilito nel 1947 dal napoletano Rocco con una *Maserati*.

Praticamente senza avversari, che sia per mezzo meccanico che per classe personale gli altri concorrenti nel suo stesso gruppo gli erano decisamente inferiori, Vallone ha puntato solo sul record e l'impresa gli è riuscita brillantemente.

Ma anche in altre classi i vecchi record non hanno resistito ed alla fine della giornata ben 6 erano i nuovi primati stabiliti, mentre ha resistito solo il massimo della Turismo, oltre 1100, classe in cui il giovanissimo figlio del Presidente dell'A. C. Bari, Avv. Chieco, pur distanziando con la sua *Aprilia* di ben 6" il secondo classificato Lorenzetti, non riusciva ad abbassare il vecchio tempo stabilito da Musolino con l'*Alfa Romeo* di ben maggior potenza.

La manifestazione, a cui hanno preso parte 39 concorrenti con due soli ritiri, è stata perfettamente organizzata dall'A. C. Bari ed una volta ancora ha dimostrato la sua candidatura ad entrare nella ristretta cerchia delle classicissime della montagna.

Imponente la folla che si è addensata ai bordi della strada incitando con foga tutta meridionale le gesta dei migliori.

Le classifiche:

CATEGORIA SPORT

Classe fino a 750 cmc.: 1. Leonardi

(*Fiat Stanguellini*) in 5'42" alla media di Km. 78,945 (nuovo record); 2. De Filippi Maria Teresa (*Urania*) in 6'3"6; 3. Apruzzi (*Fiat Giannini*); 4. Semeraro (*Fiat Siata*).

Classe fino a 1100 cmc.: 1. Di Pasquale (*Fiat Stanguellini*) 5'45"4 alla media di Km. 78,137 (nuovo record); 2. Saponaro (*Fiat*) 6'2"4; 3. Anelli su (*Fiat* 1100); 4. Apruzzi F. (*Fiat* 1100).

Classe oltre 1100 cmc.: 1. Vallone Roberto (*Ferrari* 2000) 5'14"8 media Km. 85,770 (nuovo primato assoluto); 2. Granito di Belmonte (*Alfa Romeo* 2300) 6'0"8; 3. De Vitis (*Bugatti* 1500); 4. Balacco (*Alfa Romeo* 2300).

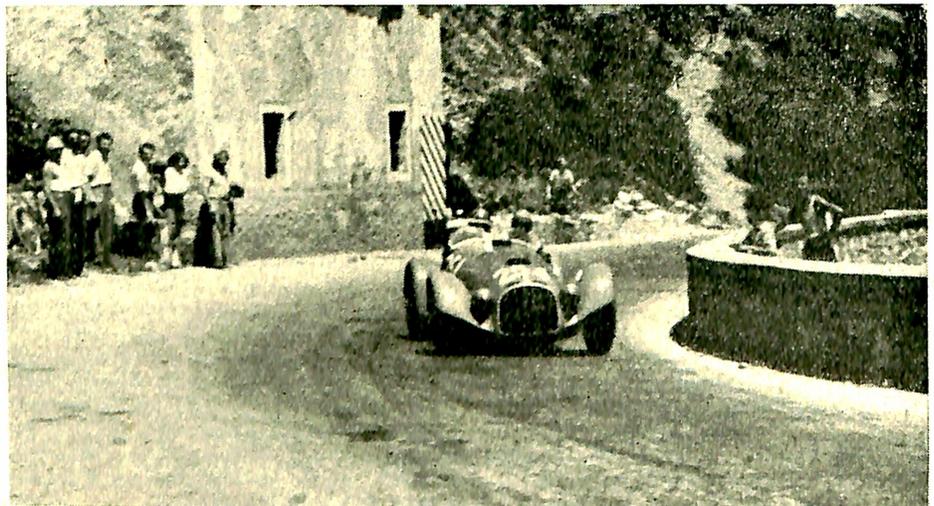
CATEGORIA TURISMO

Classe fino a 750 cmc.: 1. Sbordone (*Fiat* 500) 7'44"6 media Km. 58,117 (nuovo record); 2. Tannoia (*Fiat*) in 7'47"6; 3. Rosati (*Fiat*); 4. Lifoese su (*Fiat*).

Classe fino a 1100 cmc.: 1. De Santis (*Fiat* 1100 *Bertone*) in 6'42"8 alla media di Km. 66,027 (nuovo record); 2. Attanasio (*Fiat*) in 7"; 3. D'Ippolito (*Fiat*); 4. Mongelli (*Fiat*).

Classe oltre 1100 cmc.: 1. Chieco su (*Lancia Aprilia*) in 6'33"6 alla media di Km. 68,595 (vincitore del Volante d'Argento); 2. Lorenzetti (*Lancia Aprilia*) 6'39"4; 3. Cafiero (*Lancia Aprilia*); 4. Jengo (*Lancia Aprilia*).

Echi del Giro dell'Umbria



Giunte, a causa di un disguido, con troppo ritardo le fotografie del Giro dell'Umbria non hanno trovato più posto nelle pagine di questa Rivista, eppertanto ci limitiamo a pubblicare questa raffigurante il vincitore assoluto Roberto Vallone in piena azione con la sua *Ferrari* sul percorso della bella prova umbra.