

mente è stato ripreso dal massimo critico automobilista d'oltralpe il quale, nel non lesinare lodi a Ferrari ed alla sua organizzazione, afferma però che Gordini ha fatto da solo tutto il possibile e da lui solo non si può pretendere l'impossibile. Il critico evidentemente non ha però voluto precisare che anche il nostro Ferrari ai risultati attuali vi è arrivato da solo, con le sue uniche forze e senza alcun sovvenzionamento da parte dello Stato italiano. Lo stesso critico deplora oggi che si sia adottata la formula delle otto prove senza prima assicurarsi dell'esistenza dei mezzi meccanici per far ben figurare l'industria francese. Ma ciò era ben risaputo nel passato inverno e l'appunto è pertanto superfluo.

La gara di La Baule non è stata certamente una gara elettrizzante e se si esclude l'emozione causata dalla collisione tra il nostro Farina e Manzon essa è filata via liscia come l'olio. L'incidente ha solo eliminato dai primi posti della classifica una Ferrari ed un pilota italiano, ché, da come si era messa la gara, tutto lasciava prevedere l'arrivo compatto del terzetto italiano, anche se nell'allineamento per la partenza, su di una strada così stretta da consentire l'affiancamento di sole

due vetture, a lato di Ascari era venuto a trovarsi Manzon che nelle prove aveva registrati i secondi tempi migliori.

Al via Ascari filò al comando e dietro a lui si pose Manzon con Farina alle costole. Subito al primo giro Manzon ebbe l'impressione di vedere una macchia d'olio e frenò di colpo. Farina che non si aspettava l'imprevista manovra tamponò il francese e le due vetture furono messe fuori uso; mentre i piloti non riportavano danni ad eccezione di una scottatura da parte del primo. Con Manzon appiedato svanirono tutte le speranze francesi e la gara si trascinò con Ascari tranquillamente al comando e Villoresi nella sua scia. Dopo un'ora la coppia aveva doppiati tutti e vi fu solo una breve ondata di interessamento quando Beherà partì all'attacco di Rosier per mantenere il titolo del Campionato di Francia che era conteso dai due. Beherà riuscì nell'intento ma subito dopo aver superato Rosier un guasto al ponte, già verificatosi anche nella vettura di Trintignant; lo escluse dalla gara.

Dei 18 partiti alla fine ne giunsero solo 10 ma tra il primo e l'ultimo si registra un distacco di oltre 100 chilo-

metri. Questo dice dell'andamento di questa gara svoltasi in una delle più ridenti località balneari francesi.

Ecco ora le classifiche delle ultime due gare del G. P. di Francia:

Circuito del Comminges:

1. Ascari su Ferrari, in ore 3. Km. 416,348, media 138,782; 2. Farina (id.) Km. 412,862; 3. Behra (Gordini) Km. 390,943; 4. Whitehead (Alta) Km. 387 e 548 metri; 5. De Graffenried (Maserati) Km. 367,935; 6. Giraud Cabantous (H.W.M.) Km. 351,328.

Miglior tempo sul giro: Ascari in 1'51"2, media 142.674.

Circuito de La Baule:

1. Alberto Ascari (Ferrari) che compie in 3 ore Km. 371,284, alla media di Km. 123,761; 2. Luigi Villoresi (Ferrari), Km. 368,165; 3. Rosier (Ferrari), Km. 357,614; 4. Collins (H.W.M.), Km., 355,236; 5. Giraud-Cabantous (H.W.M.), Km. 346,437; 6. Crespo (Maserati), Km. 345,522; 7. Bayol (Osca), Km. 339,044; 8. Claes (Gordini); 9. Brandon (Cooper); 10. Brown (Cooper).

Giro più veloce il 17 di Villoresi (Ferrari) in 2'1"1 alla media di Km. 127,382.

Con una nuova formula il Circuito di Reggio Calabria vinto da Placido con la "Jaguar."

Di là dello Stretto non è ancora cessato il canto spiegato e trionfale della competizione messinese, che già in quest'altra sponda, nella Calabria generosa ed ardente, un'altra suggestiva corsa automobilistica richiama piloti e folla ad un altro severo, ma non meno interessante cimento che, per breve tratto e lungo strade magnifiche, ha il suo sviluppo sul lungo mare della splendida Reggio Calabria.

E la bianca e luminosa città che si specchia in questa sponda dello Stretto, ha composto una cornice pulsante di caldo entusiasmo per questa manifestazione che meritava un migliore successo se, concomitanza di date ed alcune defezioni, non fossero intervenute influenzando negativamente sui propositi e sulla buona volontà degli organizzatori. Ma qui si batte sull'ormai consueto chiodo delle troppe manifestazioni che gonfiano sino all'inverosimile il calendario, e dell'assurdo di due ed anche tre gare nella stessa giornata. E' tempo ormai che la barondata intervenuta nell'automobilismo agonistico, sia oggetto di severo esame da parte della C.S.A.I. Con una azione decisa e tempestiva si potrebbe evitare il peggio e salvare la dignità e la serietà che illuminano le gloriose tradizioni ed il prestigio dello sport automobilistico italiano.

E veniamo alla gara che, disputatasi il 24 agosto, con una formula nuova, ha visto la suddivisione dei concorrenti in due gruppi: il primo riservato alle vetture della classe sino a 1100 cmc. e il secondo riservato alle vetture della classe oltre 1100 cmc. Le due

batterie comprendevano 30 giri ciascuna per un percorso complessivo di Km. 130.836. Infine, i vincitori dei due gruppi hanno disputato una finale su 40 giri pari a Km. 138,448, con partenza ad handicap.

Nove concorrenti, alle ore 14, scattano al «via» della prima batteria: Casales (Cisitalia), Siracusa (Fiat Stanguellini), Grimaldi (Osca), Terigi (Ermini), Bertocelli (Abarth), Rossi (Fiat Stanguellini), Tornatore (Fiat), Picone (Volpini). Al primo giro, la gara già si delinea serrata con la Osca di Grimaldi in testa ed a ridosso il romano Rossi e Terigi. Al decimo giro le posizioni sono le seguenti: Grimaldi in 22'36" alla media di Km. 91,875; 2. Rossi in 22'41"; Lorenzetti in 22'53"; seguono leggermente distanziati Casales, Bertocelli. Dal decimo al ventesimo giro, la lotta di superamento è sempre ravvivata da un duello assai ravvicinato tra le due Stanguellini di Rossi e Siracusa mentre il Barone Grimaldi fila con decisione nella posizione di testa. Egli compie i 20 giri in 44'47" alla media oraria di Km. 92,685, a 14" segue Rossi e a 51" Siracusa. Per avarie alla frizione Grimaldi è costretto ad abbandonare ed è quindi Rossi che assume il comando mantenendolo sino allo scadere del 30. giro, impiegando 1 ora 7'40" alla media oraria di Km. 92,064, seguito da Lorenzetti in 1.7'50" e nell'ordine, Siracusa, Casales, Picone e Tornatore.

Per la seconda batteria si schierano: Tramontana (Ferrari 2000), Bianchetti (Ferrari), Pinzero (Ferrari), Russo (Lancia Paganelli), Placido (Jaguar),

Siracusa (Maserati), Marciante (Jaguar). La gara viene subito movimentata per il duello ingaggiatosi tra Placido che è al volante della Jaguar di Biondetti e la Ferrari di Bianchetti. Al 18. giro Placido realizza il record sui Km. 3,461, impiegando 2'9" alla media oraria di Km. 96,534. Al 20. giro è sempre in testa Placido con 22'50" seguito da Bianchetti e nell'ordine Siracusa, Pinzero e Russo. La Jaguar di Placido continua la sua marcia regolare ed al 30. giro si piazza al 1. posto.

Nella finale, le partenze per handicap sono avvenute nel seguente ordine: Tornatore, a 6'56" Casales, a 7'28" Picone, a 13'44" Pinzero, a 15'4" Siracusa, a 15'20" Lorenzetti, a 15'28" Rossi, a 16'40" Placido, a 17'28" Bianchetti. Come era da supporre questa finale si è animata esclusivamente per merito del duello tra Placido e Bianchetti i quali sono stati sensibilmente superiori agli avversari. Al 37. giro spariva dalla lotta, per avarie meccaniche, il bravo Bianchetti e la gara si risolveva con la vittoria di Placido.

VINCENZO GARGOTTA

La classifica:

1. Placido su Jaguar in ore 1.43'22"3 che copre il percorso di Km. 138,448 (40 giri) alla media netta di handicap di Km. 95,786; 2. Siracusa (Stanguellini) in 1.43'43"4; 3. Rossi G. (Stanguellini) in 1.42'35"4, fermato al 38 giro; 4. Casales (Cisitalia) 39 giri; 5. Tornatore (Fiat) 38 giri.

Giro più veloce: Placido (Jaguar) in 2'09" media di Km 96,534.