



Sta per iniziarsi, sulla pista dell'Aerautodromo di Modena la gara della 750 sport. Sono in prima fila, da sinistra: Taraschi (Giaur) che vincerà, Leonardi (Stanguellini) e Cabianca (O.S.C.A.).

A Siracusa e Taraschi il "Premio Modena,, organizzato all'aerautodromo dall'A.C. Reggio Calabria

Le due appassionanti gare disputate domenica 13 maggio sulla pista dell'aerautodromo di Modena, si prestano a varie considerazioni di ordine tecnico sia generale e sia particolare, considerazioni che non riguardano soltanto le vetture in gara, ma anche la formula adottata per questa manifestazione.

Ed è nostra intenzione, prima di parlare delle macchine e dei piloti che si sono cimentati sulla pista modenese, di dare appunto uno sguardo a quanto di nuovo è stato escogitato dai solerti ed appassionati dirigenti la Scuderia Aspromonte di Reggio Calabria, organizzatori di questa bella giornata sportiva.

Per prima cosa facciamo notare, che ancora una volta si è rivelata la possibilità di riportare a un più alto livello le competizioni delle piccole cilindrate, dato che queste sono in grado di offrire prestazioni di alto rilievo non soltanto tecnico, ma anche e soprattutto agonistico. A Modena, per una serie di coincidenze che poi tratteremo in modo più particolareggiato, i risultati tecnici non sono stati molto lusinghieri, dati i numerosi ritiri verificatisi, ritiri dovuti alla insufficiente preparazione dei mezzi meccanici, pur tuttavia agonisticamente, i concorrenti, soprattutto quelli della classe sino a 750 cc., hanno offerto a pubblico fasi altamente emozionanti. Quindi è necessario organizzare un maggior numero di queste gare, soprattutto sfruttando le installazioni fisse o semifisse di determinati circuiti od autodromi.

Ed un'altra nostra osservazione si riattacca appunto a questo maggiore e migliore sfruttamento degli impianti dell'aerautodromo di Modena. E' stata l'impressione generale, che codesta pi-

sta, fornita di un buon numero di attrezzature perfette, sia in un certo senso abbandonata a se stessa, benchè la pista modenese sia delle piste più belle d'Europa, se non altro perchè lo spettatore può seguire la gara, nei minimi particolari e nell'evolversi di tutte le sue fasi. L'aerautodromo di Modena quindi, richiede un maggiore e migliore sfruttamento. Si prenda ad esempio quanto è stato fatto a Monza e seppure in tono minore, si corredi il prato, con attrezzature di piscina, di corse per i cavalli, affinchè spesso il pubblico modenese sia chiamato su questa sua pista, che domenica 13 maggio, ha disertato invece in modo impressionante.

Siamo sinceri: di gente ve ne era poca, troppo poca, per una gara che vedeva schierate vetture e piloti di tutto rispetto.

A nostro avviso quindi, è necessario insistere sulla strada segnata dalla Scuderia Aspromonte, organizzando magari un campionato vetture sport 750 e 1100 su pista e riservato ai soci delle Scuderie italiane, onde valorizzare queste minime cilindrate e nel contempo anche gli autodromi permanenti o semipermanenti sui quali queste gare avranno luogo. Modena è stata d'esempio, speriamo che altri vogliano seguire la strada tracciata.

Se un rilievo tecnico negativo, deve essere fatto notare, questo riguarda la durata delle singole prove. al «Premio Aerautodromo», i concorrenti delle 750 cc., dovevano compiere 60 giri per un totale di Km. 138.600, mentre quelli delle 1100 cc., si dovevano cimentare in 75 giri, pari a Km. 173,250; un numero di giri e di conseguenza un chilometraggio un pò rilevante a nostro avviso. Sarebbe stato più opportuno, organizzare

delle gare a due batterie, con finale fra i primi tre o quattro arrivati nelle due batterie, oppure con somma finale dei tempi. La gara sarebbe risultata più avvincente e si avrebbe avuto una selezione più relativa.

Ma è venuto il momento di citare i nomi degli organizzatori, i quali si sono sobbarcati il non lieve onere finanziario della manifestazione, con i risultati — data la mancanza di pubblico — immaginabili. In testa debbono essere posti i nomi del comm. Francesco Siracusa, che oltre ad essere presidente della «Scuderia Aspromonte» e valido pilota, si è rivelato impareggiabile organizzatore, e del B.ne Pasquale Placido, pure lui validissimo pilota di vetture 1100 sport ed organizzatore incomparabile. Tutta la manifestazione è stata diretta in modo lusinghiero dal dott. Emilio Montemarani, mentre il dott. Pietro Amendola si è rivelato ottimo commissario sportivo C.S.A.I.

Il servizio stampa è stato disimpegnato nel solito modo encomiabile dal collega Raffaello Guzman, capace e competente come ben pochi altri.

Un rilievo tecnico generale sulle vetture — in modo particolare le 750 cc. — che abbiamo visto a Modena. Troppe macchine si presentavano come esseri «antidiluviani» e prive degli accessori «minimi» richiesti dal regolamento C.S.A.I. per le vetture sport. Siamo perfettamente d'accordo che se si voleva rispettare questo regolamento era necessario proibire la partenza ad una buona metà di concorrenti, con il risultato che tutti possono immaginare, ma è necessario che si prenda una buona volta una decisione di proposito, affinché non si vedano correre delle macchine le quali perdono i pezzi lungo la

a conquistare le prime posizioni; seguono Gramegna, Mantovani, Boncristiani, Tesini ed a 6 giri, Favéro che si è ripetutamente fermato. Poco dopo Tuzi si arresta e transita in ritardo; Placido così conquista il terzo posto, dietro Rossi e Sbordone che girano nell'ordine; quarto è Siracusa. Ma questo ultimo continua ancora a migliorare: al 15° giro è terzo, ed attacca decisamente Sbordoni. La *Stanguellini* è quindi partita alla riscossa contro le due O.S.C.A. che sono al comando. Il tempo di Rossi dopo 15 giri è di 19'28"5/10, media 106,863.

Al diciassettesimo giro, Siracusa supera anche Sbordone ed è quindi secondo: ora la meta del pilota « N. 1 » di *Stanguellini* è detronizzare Rossi dalla posizione di comando, ed infatti al 19° giro, approfittando di una fermata ai box di Rossi, si insedia al comando. Seguono Sbordoni e Placido che lottano per la seconda posizione, Mantovani (magnifica la gara del giovane Luciano) e Tuzi. Subito dopo anche Placido ha ragione dell'avversario ed i due corridori reggini, con le due *Stanguellini*, assumono il comando della corsa. Boncristiani si ferma ai box; poi si ferma anche Sbordone e così Mantovani passa al terzo posto. Al 25° giro il tempo di Siracusa è di 32'30"6/10, media Km/h. 106,309. Seguono Placido, Mantovani, Rossi ad un giro, Gramegna e Tesini; molto staccato è Favéro.

Ferme rimangono le posizioni dei primi anche nei giri successivi, mentre si hanno alcune variazioni nelle posizioni di rincalzo. Mantovani si arresta ai box e Rossi passa al terzo posto; ma poi è la volta del campione d'Italia di fermarsi, e Mantovani ritorna in terza posizione, ma con due giri di ritardo; Tesini è quinto e sesto a ben 10 giri Favéro.

Soltanto i due magnifici Siracusa e Placido sono a giri pieni, tutti gli altri risultano ripetutamente doppiati.

Al 52° giro Luciano Mantovani si ferma ancora ai box e quindi Gramegna passa al terzo posto. Ormai per i due piloti di *Stanguellini*, si tratta di una passeggiata che non avrà soste sino alla fine.

Al 65° giro le posizioni sono le seguenti: 1. Siracusa 1.25'27"1/10 media 105,247; 2. Placido 1.26'41"2/10; 3. Gramegna 1.26'02"7/10; la corsa non avrà più storia sino alla fine.

Francesco Siracusa e Pasquale Placido, i due valorosi allievi della modenese *Stanguellini*, hanno così conquistato per la « Scuderia Aspromonte » il primo ed il secondo posto dopo una gara bellissima e condotta da grandi campioni.

Rapido e preciso il servizio di cronometraggio e così pure quello informativo svolto da Proserpio.

Testo e foto di GIANNI MARIN

CLASSIFICHE:

Classe sino a 750 cc. sport:

1. Berardo Taraschi su *Giaur*, il quale compie i 60 giri del percorso in ore



Paola Bolognani, il personaggio di moda dopo la sua esibizione fortunata nella rubrica televisiva « Lascia o raddoppia » tra alcuni protagonisti della gara delle 750. Da sinistra Zannini, la « Leonessa di Pordenone », alle sue spalle Andrea Frascchetti che segnava il giro più veloce e Berardo Taraschi che sulla pista modenese con la sua scattante *GIAUR* ha conquistata un'altra bella vittoria.

1.17'51"9/10; media Km/h. 106,617; 2. Andrea Frascchetti, su *Stanguellini*, ore 1.17'58"5/10; 3. Sesto Leonardi su *Stanguellini*, ore 1.18'38"6/10; 4. Ovidio Capelli su O.S.C.A. in 1.18'38"3/10 ad un giro; 5. Piero Bozzini, su *Giannini*, in 1.18'38"5/10, a quattro giri; 6. Paolo Martoglio, su *Stanguellini*, in 1.18'19" e 5/10, a cinque giri; 7. Rigamonti su *Panhard*, in 1.18'24"1/10, a cinque giri; 8. Alfredo Tinazzo, su *Giaur*, in 1.19'02", a cinque giri.

Giro più veloce: il 52° di Frascchetti in 1'14"1/10, media Km/h. 110,933.

Classifiche classe sino a 1100 cc. sport:

1. Francesco Siracusa, su *Stanguellini*, che ha compiuto i 75 giri del percorso in ore 1.39'09"4/10, alla media di Km/h. 104,653; 2. Pasquale Placido, su *Stanguellini*, in ore 1.40'21"7/10; 3. Luciano Gramegna, su O.S.C.A., in ore 1.39'16" a due giri; 4. Danilo Tesini, su *Martes*, in ore 1.40'10" a due giri; 5. G. Maria Favéro, su *Stanguellini*, in ore 1.39'11" e 1/10 a 12 giri.

Giro più veloce: Siracusa su *Stanguellini*, al 14° in 1'15"7/10, alla media di Km/h. 109,809.

I nostri libri

Una nuova edizione de "Gli Attraversamenti dei Centri Urbani in Italia,,

Uno dei problemi che l'automobilista deve più frequentemente affrontare è l'attraversamento dei centri urbani, in particolar modo quanto l'utente motorizzato della strada, come ad esempio l'auto-turista, deve percorrere lunghi percorsi in regioni e città a lui poco note. L'Automobile Club d'Italia ha voluto venire incontro a questa particolare esigenza degli automobilisti, pubblicando, in questi giorni, in pratica e nobile veste tipografica, una nuova edizione aggiornatissima del suo volume « Attraversamenti di 150 città italiane » realizzato dal suo Ufficio Cartografico, in cui sono raccolte le piantine di attraversamento di una centuria e mezza di centri urbani nazionali, corredate di notizie turistiche ed assistenziali utili all'automobilista.

La prima e più ridotta edizione venne pubblicata nel 1950.

L'integrazione delle piantine con notizie d'indole storico-turistica che, sia pure sommariamente danno di ogni centro le più interessanti e peculiari caratteristiche, ha così condotto ad una razionale e pratica raccolta pertanto, di 150 brevi biografie delle principali città italiane, corredate dai nominativi di alberghi, ristoranti, trattorie, officine di riparazioni autoveicoli, indicazioni folcloristiche, artigianali e turistiche che ne fanno uno strumento di particolare e funzionale utilità per l'automobilista. Il volume, elegantemente rilegato, è in vendita — al prezzo di Lire 1.500 per il pubblico e di L. 1.000 per i Soci dell'A.C.I. — presso tutti gli Automobile Club provinciali.



Francesco Siracusa, organizzatore e protagonista con Pasquale Placido della bella riunione modenese voluta dall'A.C. di Reggio Calabria, riceve premi e congratulazioni per la sua vittoria nella 1100 con la Stanguellini da Paola Bolognani mentre, al centro, l'avv. Donati sorride soddisfatto: la giornata modenese si è conclusa senza alcun incidente!

pista, sfasciandosi lentamente, onde rispettare quelle elementari norme di sicurezza sia per i piloti e sia per il pubblico che da più parti vengono auspiccate.

Esauriti i commenti generali veniamo ai commenti particolari, onde descrivere il successivo svolgimento delle due singole manifestazioni. Diremo subito che la grande sconfitta della giornata è risultata l'O.S.C.A., una sconfitta che a nostro avviso deve essere ricercata nell'aver sovraccaricato in questo ultimo periodo tutta l'organizzazione di S. Lazzaro di Savena e tutto il suo stesso personale, il qual ultimo si è trovato a dover lavorare giorno e notte

Tutti siamo a conoscenza che i valorosi fratelli Maserati debbono, onde portare avanti la fabbrica, correre e fabbricare macchine, onde fornire al mercato sportivo europeo ed a quello americano il maggior numero possibile di vetture, ma è evidente che vi è un limite anche alle possibilità dei tecnici più collaudati e maggiormente tetragoni a qualsiasi ordine di fatiche.

La prima classe a prendere il via: la 750 cc. Sulla linea di partenza, sono schierate 12 macchine:

In 1ª fila: Cabianca (O.S.C.A.) - Leonardardi (Stanguellini) - Taraschi (Giaur);

In 2ª fila: Frascchetti (Stanguellini) - Capelli (O.S.C.A.);

In 3ª fila: Tinazzo (Giaur) - Lippi (Stanguellini) - Zannini (Stanguellini);

In 4ª fila: Branca (Moretti) - Rigamonti (Panhard);

In 5ª fila: Bozzini (Giannini) - Martoglio (Stanguellini).

Ospite d'onore e nota mondana della manifestazione, la... « nota » Paola Bolognani, la quale fungerà da starter

per le due gare. Appena la « leonessa di Fordenone » abbassa la bandierina, le dodici vetture, rombando si avventano sulla pista; Taraschi con la Giaur si porta prontamente al comando, seguito da Zannini, Cabianca, Leonardardi e Branca.

Taraschi passa davanti alle tribune, al termine del primo giro, sempre al comando. Cabianca invece perde lievemente terreno; qualche cosa non va nella sua macchina ed infatti al terzo giro (le posizioni di testa essendo rimaste immutate) è costretto al ritiro per guasto al ponte. Subito dopo anche Zannini si ferma, per noie alla frizione; Leonardardi perciò passa al secondo posto. Il tempo di Taraschi al primo giro: 1'25".

Dopo cinque giri, Taraschi è sempre in testa col tempo di 6'37"4/10, media 104,430, seguito da Leonardardi e Frascchetti. Al decimo passaggio le posizioni sono: 1. Taraschi alla media di Km/h. 105,349; 2. Leonardardi, 3. Frascchetti, 4. Lippi, 5. Branca.

Al quindicesimo giro Taraschi conduce sempre; lo seguono Leonardardi, Frascchetti, Lippi, mentre si fa sotto anche Capelli, il quale è seguito da Rigamonti.

Branca si è fermato ripetutamente ai box. Viva è la lotta fra Leonardardi e Frascchetti (quest'ultimo è un ingegnere della Ferrari); il primo si difende validamente, ma al 20° giro, deve cedere alla foga ed all'irruenza del compagno di marca, che passa in seconda posizione; al giro successivo Frascchetti ha già staccato Leonardardi.

Al 20° giro i tempi sono i seguenti: 1. Taraschi 26'09"; 2. Frascchetti 26'19" e 3/10; 3. Leonardardi 26'20"1/10; 4. Lippi 26'27"; 5. Capelli 26'42"7/10.

A metà corsa, 30 giri, Taraschi su Giaur, continua a tenere il comando,

col tempo di 39'08"1/10, media 106,068; 2. Frascchetti su Stanguellini 39'17"; 3. Leonardardi su Stanguellini, 39'35"8/10; 4. Lippi su Stanguellini 39'52"5/10; 5. Capelli su O.S.C.A. 40'12"4/10.

Intanto la lotta fra Frascchetti, che stavolta è passato all'attacco del « leader » e Taraschi, continua appassionante; Frascchetti guadagna quasi ad ogni giro; nel suo sforzo ammirevole, ha migliorato al 26° passaggio, il record sul giro: 1'16"2/10, media Km/h. 108,944.

Dopo 35 giri le posizioni sono immutate e permangono tali anche dopo il quarantesimo giro. Il distacco di Frascchetti però, è ulteriormente diminuito, fino a poco più di 3", ma successivamente risale a quasi 5", poi diminuisce ancora, probabilmente perché Taraschi, avvertita la minaccia, forza l'andatura; infatti la media complessiva sale da 106,240 al 40° giro a 106,369 al 45°. Per di più Frascchetti fa un « Tête-à-queue » alla curva a gomito e perde molto terreno, ormai siamo non lontani dalla fine della corsa e difficilmente potrà riguadagnare. Lippi si è fermato lungo il circuito e riprende con quattro giri di ritardo, ma poco dopo anche Lippi si ritirerà. Anche Rigamonti si ferma ai box. Ormai la gara è praticamente finita e Taraschi con la Giaur, taglia il traguardo dopo 60 giri, precedendo il suo valoroso avversario Frascchetti e Leonardardi alquanto staccato.

Da queste nostre note di cronaca, risalta evidente la meravigliosa condotta di gara di Taraschi, coadiuvato meravigliosamente dalla sua Giaur; ma chi ha veramente impressionato, sia per potenza e sia per stile, è stato Frascchetti, lottatore magnifico, dallo stile di guida adamantino. Bene come sempre Leonardardi e così pure il bravo Capelli.

Appena terminata la corsa delle « 750 » entrano in pista le 1100 cc. Lo schieramento di partenza è il seguente:

Prima fila: Siracusa (Stanguellini) - Rossi (O.S.C.A.) - Tuzi (O.S.C.A.);

Seconda fila: Placido (Stanguellini) - Sbordononi (O.S.C.A.);

Terza fila: Gramegna (O.S.C.A.) - Boncristiani (Ermini) - Mantovani (O.S.C.A.);

Quarta fila: Tesini (Martes) - Favero (Stanguellini).

Ancora Paola Bolognani dà il « via » e subito Siracusa si lancia con veemenza nella lotta, assumendo il comando. Ma dopo questo slancio iniziale, perde terreno, ed al 1° giro i passaggi avvengono in quest'ordine: Rossi, Tuzi, Sbordononi, Gramegna, Boncristiani, Placido, Mantovani, Favero, Siracusa e Tesini.

Dopo 5 giri, Rossi ha impiegato 7' 03" e 5/10, media Km/h. 98,011; seguono Tuzi, Sbordononi, Gramegna e Placido. Le posizioni di testa non mutano durante i giri successivi; al decimo Rossi, ha il tempo di 12'58"1/10, media 106,698. Bellissimo l'inseguimento di Siracusa, che continua a riguadagnare posizioni: lo troviamo all'ottavo posto, poi al settimo, indi al decimo passaggio è quinto dietro a Placido, che è riuscito a superare Gramegna. I due fortissimi piloti reggini, si avviano dunque decisamente