

A sinistra la partenza della classe 1100 cc.; a destra i bolidi della classe maggiore iniziano il rombante carosello.

# Sul Circuito di Reggio Calabria

## belle vittorie di PIOTTI (Ferrari 3000) e di SIRACUSA (Stanguellini 1100)

Anche se ha riunito alla partenza uno scarso numero di concorrenti, il circuito di Reggio non ha deluso le aspettative né degli organizzatori né del pubblico in quanto le due corse, sia quella della classe 1100 che della classe fino a 3000 cc., hanno avuto fasi alterne ed emozionanti dall'inizio alla fine. La competizione si è svolta sul noto tracciato che abbraccia i due rettifili paralleli dell'incantevole e famoso lungomare raccordati da una curva a zero e da altre non meno difficili. Circuito misto-veloce dove il rapporto peso-potenza delle macchine ha un fattore ponderabile come vedremo in seguito. Ma passiamo alla cronaca della corsa che in fondo è quella che più interessa il lettore.

Alle ore quindici, sotto le direttive dell'instancabile Comm. Castagneto, direttore di corsa e mossiere, prendono il via i dieci concorrenti della classe 1100. Il confronto tecnico non manca essendo alla partenza le *Stanguellini*, le *OSCA* e le *Ermini* e solo all'arrivo sapremo quale è la più adatta alla conformità del tracciato.

Al via scatta fulmineo Rossi sulla *Stanguellini* bialbero e prende un certo vantaggio seguito da Lorenzetti, Siracusa, Terigi, Grimaldi, Placido, Zappalà, Puma che si è attardato in partenza, Casales e Ambrosi che chiude il rombante carosello. Nello stesso ordine transitano al primo giro, ma già Lorenzetti si è accodato a Rossi che imperterrito tira a tutto spiano. La corsa prosegue veloce mentre il reggino Siracusa che dispone di una macchina ben preparata si fa sotto e incalza i due

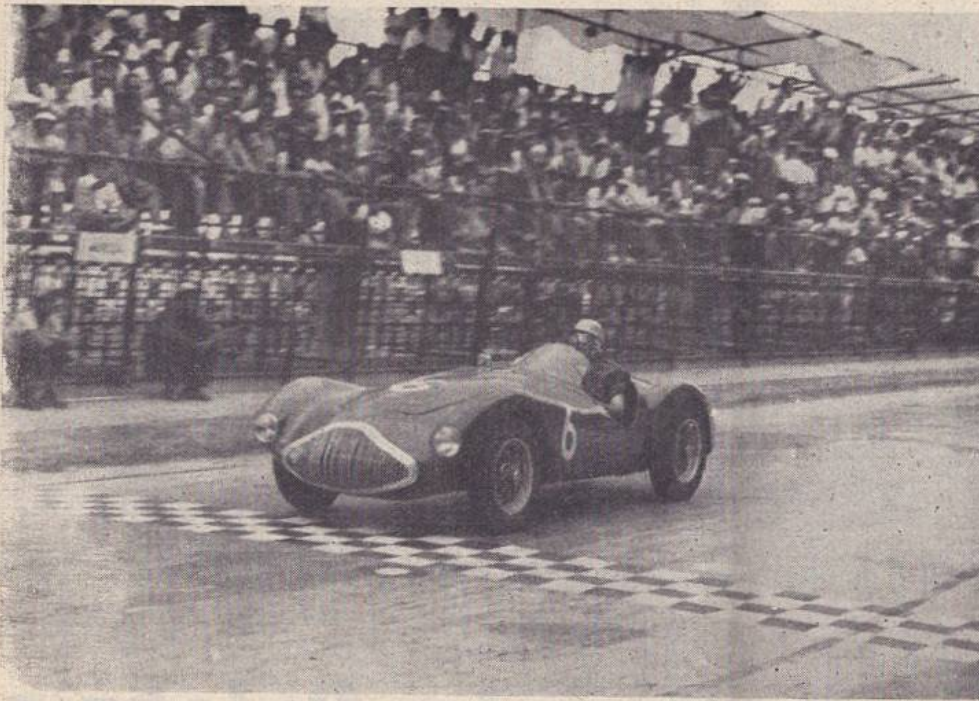
fuggitivi. La media si aggira sui 96 km. orari e già al 6° giro viene doppiato Ambrosi. Al 10° una sorpresa: Rossi, che fino a quel momento aveva condotto in testa, rompe la pompa dell'olio e si ferma rientrando a piedi ma applauditissimo. Ora è Lorenzetti che conduce tallonato da Siracusa che lo segue come un'ombra; nelle retrovie Grimaldi insegue vanamente Terigi e lo stesso Puma e Placido, mentre Zappalà,

recente vincitore al Giro di Calabria, si stacca dal gruppetto inseguitore dimostrando di non trovarsi troppo a suo agio in circuito anche perchè nuovo a questo genere di corsa.

Siamo al 14° giro e la corsa prende una nuova piega: fra l'entusiasmo dei suoi concittadini Siracusa supera di forza Lorenzetti il quale incomincia a far segni che qualche cosa non va; senza dover aspettare la fine ci accorgiamo



Il valoroso Piotti che, al volante del suo spyder Ferrari, ha colto sul circuito di Reggio Calabria una meritata vittoria.



La snella Stanguellini di Siracusa, vincitore della classe 1100 cc., mentre taglia il traguardo.

che la OSCA di Lorenzetti risente di uno slittamento alla frizione. Nulla di particolare dal 20° giro in poi se non il ritiro del regolare Casales relegato nelle ultime posizioni da un mezzo troppo inferiore, l'inseguimento di Puma che al 26° raggiunge e supera Placido, ma questi si riprende e al 34° lo ripassa.

Ormai la corsa volge al termine con Siracusa saldamente al comando che applauditissimo vince meritamente.

Passano appena dieci minuti e già i grossi calibri sono sulla linea di partenza. Mossiere sempre Castagneto, si involano all'abbassarsi della bandierina gli otto concorrenti della classe 2000 e oltre. Sono sei Ferrari contro una Maserati, mentre il ruolo di comparsa era assegnato alla SIATA 8V di Amati, vettura del tutto inadatta al duro tracciato.

Già in virtù dei tempi segnati nelle prove si sapeva che la Maserati avrebbe dato filo da torcere alle Ferrari e infatti Musso transitando in testa fin dal primo giro aveva confermato le supposizioni. Alle sue spalle inseguono Piotti e più staccati Pinzero, Bordonaro, Placido, Donato, Amati e infine Biondetti con una superatissima Ferrari 2000: macchina di ripiego col quale il vecchio campione ha preso il via per onor di firma non essendo giunta in tempo la sua vettura, pare una OSCA 4500 cc.

Musso con la Maserati prosegue a ritmo infernale e migliora il primato del giro; al 17° si ritira Pinzero per noie alla frizione mentre Musso ha già doppiato Amati. Le posizioni non mutano ma i distacchi fra i concorrenti si fanno sempre più sensibili data la travolgente marcia di Musso che al 12° doppiò Donato, al 14° Biondetti in netta ripresa, rispetto agli inseguitori, al 15° Placido e al 24° Bordonaro che sta facendo una corsa regolarissima.

Siamo a metà corsa e le posizioni sono le seguenti:

Al comando Musso, a 14" Piotti, a 2' e 20" Bordonaro, a 3'25" Placido, a 3' e 41" Biondetti.

Tutto lascia prevedere in un trionfo di Musso e della sua guizzante Maserati tanta è la sicurezza con cui questi conduce anche se Piotti che non gli è da meno mantiene un distacco costante di 15". La lotta aumenta verso il 30° giro quando Piotti s'impegna per accorciare le distanze, ma ad ogni attacco di Piotti trova pronta risposta Musso il quale cronometricamente ad ogni giro recupera il tempo presogli dal diretto e implacabile avversario.

Al 43° si ferma per guasti Donato, ma anche la Maserati di Musso incomincia a zoppiare: c'è una candela che non va ma non c'è neppure il tempo di fermarsi per sostituirla perchè la corsa è agli sgoccioli. Ormai tutti sono a conoscenza della avaria che ha colpito la guizzante Maserati, il pubblico entusiasmato dalle prodezze del romano si agita e palpita per la sorte del suo be-

niamino incitandolo ad ogni passaggio, ma Piotti che era stato avvertito si avvicina sempre più; Musso tenta il tutto per tutto, fa miracoli nelle curve ma il mezzo non lo sostiene sicchè a un giro dalla fine Piotti lo supera con facilità e taglia vittorioso il traguardo. Piotti vince ma gli applausi sono tutti per Musso il quale s'è presa la cosa con comoda filosofia rispondendo ai richiami dalla folla ancora elettrizzata: « Sarà per un'altra volta ». Ottimo terzo è giunto Bordonaro, più staccati gli altri.

Piotti ha stabilito il miglior tempo proprio nella fase culminante della lotta, cioè all'ultimo giro.

Ottima sotto tutti gli aspetti l'organizzazione, tempestivo il servizio cronometristi, affollatissima la tribuna, il prato e ovunque ci fosse un po' di spazio da cui vedere. A sera con la premiazione si è chiusa la brillante manifestazione che ci auguriamo nelle prossime edizioni maggiormente apprezzata.

SILVIO ROMEO

Fotografie Mavilla.

#### LE CLASSIFICHE

##### Classe oltre 1100

1. Piotti Luigi (Ferrari 3000) che copre il percorso di 50 giri pari a km. 173 e 060 in ore 1.42'06"1 alla media oraria di km. 101.696; 2. Musso Luigi (Maserati 2000) in ore 1.42'16"; 3. Bordonaro (Ferrari 1560) in ore 1.42'40" (fermato al 48° giro); 4. Placido (Ferrari 2560) in ore 1.42'44"- (fermato al 47° giro); 5. Biondetti (Ferrari 2000) in ore 1.44'13"3, (fermato al 47° giro).

Giro più veloce il 49°, di Piotti in 1'9" alla media di km. 104.708.

##### Classe fino a 1100

1. Siracusa (Stanguellini bialbero) che copre i 40 giri del circuito, pari a km. 138.448 i nore 1.26'50"3, alla media oraria di km. 95.653; 2. Lorenzetti (Osca bialbero) in ore 1.27'34"4; 3. Terigi (Ermini) in ore 1.28'21"1; 4. Grimaldi (Osca bialbero) in ore 1.28'26"1; 5. Placido (Stanguellini) in ore 1.29'17"2; 6. Puma (Ermini) in ore 1.27'03"1 (fermato al 39° giro); 7. Zappalà (Osca) in ore 1.26'51" (fermato al 38° giro).

Giro più veloce il 5° di Lorenzetti in 2'4" alla media di km. 100.486.

## LLOYD ITALICO & L'ANCORA

COMPAGNIA DI ASSICURAZIONI E RIASSICURAZIONI

Sede in GENOVA - Via Roma, 9

Assicurazioni contro tutti i rischi dell'Automobile  
Polizze di garanzia per il rilascio di Trittici e  
Carnets a Soci del T.C.I. e dell'A.C.I.

AGENZIA PER LA LOMBARDIA: Via Danto, 9 - MILANO - Telefono 82-795

