

da torcere ai piloti europei. Campos, anch'esso ottimo elemento, ci è apparso un po' discontinuo, ma non bastano un paio di corse per giudicare un pilota.

Tra la seconda batteria e la finale, si è disputato il *repechage*. Carini — che aveva sostituito Nuvolari nella prima batteria — ha preso la testa ma ha dovuto abbandonare per rottura della ruota posteriore. A proposito di Nuvolari, sorprendente l'indivoltato Tazio che, perseguitato dalla nota intossicazione, deve abbandonare talvolta la gara e che — completamente ristabilito poche ore dopo — fa salti mortali sui letti e flessioni su di una gamba sola sui tavolini. Questo nostro caro Nuvolari che all'Estero è amato quanto in Italia!

Diremo per finire che l'organizzazione, curata in ogni particolare dagli appassionati e sportivissimi Dirigenti del

Automobile Club Marseille et de Provence ed in particolar modo dal Segretario Generale Sig. Maxime Tarrazi e dal Sig. Henri Avril, è stata superiore ad ogni elogio. Signorile e cordiale l'accoglienza riservata ai numerosi sportivi italiani, venuti a Marsiglia per assistere all'interessante gara.

Foto e testo di **CORRADO MILLANTA**

LA CLASSIFICA:

Eliminatorie su 25 giri pari a Km. 66.

1. Etancelin su *Talbot* 4.500 in 39'56"8 alla media di Km. 99,132; 2. Fangio su *Simca* 1430 in 39'57"8; 3. Sommer su *Ferrari* 2000, 24 giri in 40'20"7; 4. Martin su *Jacey* 2000; 5. Vallone su *Ferrari* 2000; 6. Chaboud su *Delahaye*; 7. Carini su *Maserati*; 8. Bonnet su *D.B.L.*

1. Campos su *Simca* 1430 in 40'16"4 alla media di Km. 98,300; 2. Trintignan su *Simca* 1430 in 40'16"7; 3. Righetti su

Fiat-Stanguellini 1400 in 40'42"2; 4. Bonnetto su *Ferrari* 2000 in 40'54"3; 5. Chiron su *Talbot* 4500 in 41'1"4; 6. Fischer su *Simca* 1430; 7. Levegh su *Talbot* 4500; 8. Romano su *Maserati* 2000; 9. Mairesse su *Talbot* 4500; 10. Loyer su *Cisitalia*; 11. Landon su *Cisitalia*.

Repechage su 10 giri pari a Km. 26,400
1. Levegh su *Talbot* in 16'19"1 alla media di Km. 99,068; 2. Mairesse su *Talbot* 4500.

Finale su giri 50 pari a Km. 132:
Fangio su *Simca* 1430 in ore 1.18'33" alla media di Km. 100,827; 2. Etancelin su *Talbot* 4500 in 1.18'51"6; 3. Trintignan su *Simca* 1430 in 1.19'8"5; 4. Bonnetto su *Ferrari* 2000 in 1.19'39"6; 5. Campos su *Simca* 1430 in 1.20'0"8; 6. Chiron su *Talbot* 4500 in 1.18'52"8 a un giro; 7. Caboud su *Talbot* 4500; 8. Vallone su *Ferrari* 2000. Giro più veloce: Fangio su *Simca* in 1.32"6 alla media di Km. 102,636.

Quaranta concorrenti al Circuito di Ferrara conclusosi con le vittorie di Valenzano (N.D. 750) e Cabianca (OSCA 1100)

Dopo il felice esperimento motociclistico anche le vetture sport hanno gareggiato sul Circuito di Ferrara il 26 maggio confermando così a questo interessante e probante tracciato tutte le sue migliori doti.

Infatti sia la grandiosità della strada di corsa, sia la imponenza degli sbarramenti ne hanno fatto uno dei migliori tra quelli organizzati sulle normali strade nel dopoguerra.

Questo perfetto campo di corsa ha permesso ai 40 partecipanti di gareggiare senza preoccupazioni e di darsi battaglia senza risparmio.

Nella prova delle 750 si sono allineati per la partenza i seguenti 22 concorrenti: Valenzano, Pesci, Puma, Francois, Benelli, Ascoli, Masetti, Canè, Taraschi, Strozzi, Guarnieri, Turrolla, Pasqualini, Zannini, Venezian, Musso, Pulidori, Scala, Cuscini, Caffi, Leonardi e Stagnoli.

Questa gara ha motivi di notevolissimo interesse ed a ravvivarla sono soprattutto le gesta di Valenzano, Zannini, Taraschi, Musso, Leonardi e Puma, che nei primi giri si danno battaglia senza quartiere. Strozzi e Stagnoli scoppiano subito al primo giro.

Al comando si alternano prima Zannini, poi Musso; Zannini riprende il comando per cederlo subito dopo ancora a Musso. Entra poi in scena anche Valenzano ed allora la battaglia si fa più accesa mentre Taraschi deve accontentarsi di seguire un po' alla distanza poichè qualche noia meccanica non consente alla sua *Urania* di fornire le solite prestazioni. Anche Leonardi non è a posto e procede alla pari con Taraschi.

Rallenta e poi si ritira anche Musso mentre Valenzano è andato in testa e si avvantaggia decisamente, e sem-

bra che la corsa si sia oramai risolta anche se si è solo a metà gara.

Ma dopo alcuni giri tranquilli ecco che l'attenzione degli spettatori è concentrata sull'inseguimento che Zannini ha iniziato e che dà buoni frutti pur senza essere coronato dal successo perchè all'attacco del padovano il torinese ha reagito prontamente conducendo così ad una nuova vittoria la sua bella *B.M.W.-Nardi-Danese*, ed aggiudicandosi un'altro bel gruzzolo di punti per il Campionato Italiano per cui questa prova, così come tutte o quasi le gare del Calendario Automobilistico Italiano del 1949 sono valedoli. Zannini è arrivato secondo per un solo quinto di secondo, il che dopo oltre 122 chilometri di gara corrisponde ad una vittoria almeno morale.

Buona la gara di Taraschi con la sua *Urania-B.M.W.* che ha regolato Leonardi non in buona giornata come da un po' di tempo in qua.

Per le 1100 si allineano 18 concorrenti: Rosa, Signignolfi, Bettinazzi, Nissotti, Cabianca, Malaguti, Mallucci, Bettini, De Peppo, Zanella, Bormioli, Gandini, Meoni, Cioni, Cacciari, Cappelli, Spreafico, Bernardi.

Al primo giro sarà in testa Cabianca con la *O.S.C.A.* e sarà ancora Cabianca che dopo alterne vicende taglierà per primo il traguardo dopo 40 giri pari a Km. 163.

Abbiamo detto alterne vicende in quanto Cabianca dopo essere stato in testa al 1. giro è terzo al 2. preceduto da Sighinolfi e Mallucci mentre dietro a lui sono Nissotti, Cappelli, Zanella e Spreafico per fermarci a migliori.

Verso il 5. giro si ha solo il passaggio al 6. posto di Spreafico ai danni

di Zanella a cui seguono ancora Bettinazzi e Cacciari.

Ma al giro successivo si ha l'improvviso arresto di Sighinolfi e tutti avanzano di un posto e così al comando del gruppo è Mallucci, mentre Spreafico guadagna qualche altra posizione.

Mallucci è in testa ma la sua posizione è tutt'altro che solida poichè Cabianca alle sue spalle gli si avvicina sempre più e non vale un superamento difficoltoso per interrompere la sua azione che lo riporta definitivamente al comando mentre Mallucci esce di strada ad una curva ma rientra subito.

Dietro a Cabianca viene così a trovarsi Nissotti che si butta sotto nel tentativo di andare lui in testa. Intanto però Mallucci ha un ritorno fortissimo ed a tre giri dalla fine supera di forza Nissotti ma senza arrivare però a riprendere il comando davanti a Cabianca che, come detto, conquista una meritatissima vittoria dopo una gara tatticamente condotta al volante della promettentissima *O.S.C.A.*

Ecco le classifiche.

Classe 750 cc.: 1. Valenzano Luigi (*B.M.W. Nardi Danese*) che ha compiuto giri 30 pari a Km. 122,700 in ore 1.06'16"2 alla media di Km. 111,085; 2. Zannini Luigi (*Fiat Giannini*) 1.06'16"3; 3. Taraschi Berardo (*Urania B.M.W.*) 1.07'40"1; 4. Leonardi Sesto (*Fiat Stanguellini*) 1.08'07"2.

Classe 1100 cc.: 1. Cabianca Giulio (*Osc*) che ha compiuto giri 40 pari a Km. 163,600 in ore 1.25'48"3 alla media di Km. 114,389; 2. Mallucci Ugo (*Fiat Stanguellini*) 1.26'02"1; 3. Nissotti Francesco (id.) 1.26'13"3; 4. Spreafico (id.) con 39 giri; 5. Zanella (id.); 6. Rosa (*Cisitalia*); 7. Sighinolfi (*Fiat Sigh.*).