

TUTTOSPORT

QUOTIDIANO SPORTIVO

UFFICI: CORSO VALDOCCO 2

Redazione Tel. 49-089

Amministrazione 40-443

Spedizione in abbonamento Postale 1° Gruppo

ESCE A TORINO

ANNO IX - NUMERO 117
Lunedì 27 aprile 1953

QUESTO NUMERO L. 25
(ARRETRATO IL DOPIO)

INSERZIONI: SIPRA. Direz. v. Pomba 20, tel. 45-816 - 41-172; Uffici v. Roma 260, tel. 53-426; Uffici concessionari: tel. 48-416. MILANO v. Montebello 5, tel. 793-232 - 233-284. Prezzi per mm. di altezza, largh. di colonna: commere. L. 150 (lunedì e giorni seg. grandi manifestaz. L. 250); finanz. L. 250; piedini prezzo a convenirsi; necrol. L. 100; echi di cronaca, divert. L. 300 linea corpo 6; econ. L. 25 per parola (L. 40 al lunedì)

FONDATORE: RENATO CASALBORE

Pagamento anticipato • Il giornale si riserva il diritto di rifiutare le inserzioni che giudica non pubblicabili • ABBONAMENTI (C/C postale n. 2/29887): Annuale L. 7500; Semestrale L. 3800; Trimestrale L. 2000 • Estero Annuale L. 10.000; Semestrale L. 5100; Trimestrale L. 2800 • TRISETTIMANALE: Annuale (156 num.) L. 8600; Semestrale (78 num.) L. 1850; Trimestrale (39 num.) L. 975 • Estero L. 5000, L. 2700, L. 1400

Mille Miglia: record di Giannino Marzotto (Ferrari 4100) Loretto Petrucci trionfatore a Bruxelles, Magni a Roma La Nazionale A delude a Praga, la B resiste ad Atene

PER 1512 KM. ALLA MEDIA DI 142.347!

Come una furia sui tornanti appenninici 'Giannino,, superò Fangio e volò verso Brescia

Dal travolgente inizio dominato dalle Alfa 3600 (Sanesi, Kling e Fangio) alla poderosa riscossa della Ferrari del vincitore - Buon esordio della Lancia sport, conferma della Maserati 2000 e delle Fiat 1100

Brescia, 26 aprile
che il famoso record di Biondi dovesse quest'anno essere erato erano in molti a pensare. Ma crediamo che nessuno sarebbe azzardato di prestare un crollo così clamoroso solo nella media assoluta anche in quella parziale e classe. E' stata la Mille Miglia delle velocità pazzesche, notizie a sensazione. I 106 tenuti dal disco volante di Consalvo Sanesi tra Brescia e Verona non sorprende a Monza e in qualsiasi pista; sono spaventose sulla strada anche se praticamente

Giannino Marzotto; anzi ha rivinto dopo la « sorpresa » del 1950. Ed ha rivinto come da sempre, da quando partecipa alle Mille Miglia, la Ferrari. E' stata una battaglia dura questa volta, forse più dura dell'anno scorso contro la Mercedes ma alla fine l'esperienza e la preparazione tattica della Casa di Maranello è prevalsa. La macchina vincitrice è la stessa che ha trionfato in Sicilia 15 giorni addietro, cioè quella l'occasione il milanese poté portare a termine la corsa, e quella di Farina — seconda assoluta in quel momento — uscì

Da uno dei nostri inviati
blemi nella tenuta degli organi di trasmissione, sia per l'indubbia minore maneggevolezza nei confronti di altre macchine. Oggi la 4100 di Villorosi ha accusato lo stesso guasto (rottura di una tubazione dell'impianto idraulico dei freni) verificatosi in Sicilia, ma in quell'occasione il milanese poté portare a termine la corsa, e quella di Farina — seconda assoluta in quel momento — uscì

« in mano » la vettura, poi progredì con un crescente bellissimo, incalzò Fangio, lo superò con fresca baldanza e volò verso la vittoria. C'è implicitamente in questo semplice cenno di cronaca l'elogio più schietto per il pilota e per la macchina, entrambi oggi inesorabili. La Lancia affrontò la durissima prova in condizioni di preparazione incompleta e in veri e propri stadi torinesi non si facevano eccessive illusioni; infatti tutte le cinque vetture 2900

Kling; l'incalzare di Giannino, il ritardo di Fangio. Ancora una volta, il primo a Roma non ha vinto; ancora una volta la corsa si è decisa dopo la Capitale, verso Siena, su Radicefani, sulla Futa e la Rattiosa. Fra tutte le venti Mille Miglia della storia, tra le molte interessanti, questa è stata certamente la più appassionante, la più ricca di motivi tecnici e agonistici: in una parola, magnifica! La cronaca della corsa ha inizio alle 21 precise di sabato, ora in

UNA GRAVE SCONFITTA (2-0) CHE TOGLIE MOLTE ILLUSIONI Decisione e volontà dei "cechi," Azzurri senza gioco e reazione

Praga, 26 aprile
Capita rare volte agli appassionati di calcio di assistere a un incontro mal giocato come questo Cecoslovacchia - Italia. Nel corso di novanta minuti le azioni appena passabili si possono contare sulle dita di una mano, mentre non basterebbero le colonne per elencare gli errori dei singoli giocatori. Ancora una volta ci è apparsa in pieno la decadenza del nostro calcio un tempo ammirato in tutti i campi d'Europa. E col nostro è crollato anche quello cecoslovacco; poiché la squadra che oggi ha battuto gli azzurri è stata tutt'altro che brillante e comunque ben lontano dalle formazioni che gli stessi

Dal nostro inviato speciale

verificato in occasione della partita odierna. Per gli italiani invece quali spiegazioni potrebbero essere date? Nessuna. I nostri giocatori sono dei professionisti ben pagati, oggi come lo erano ieri, con una sola differenza, che ieri questi professionisti si impegnavano nelle partite con tutte le loro energie mentre oggi giocano solo per giocare, senza preoccuparsi se il loro rendimento è quello che dovrebbe essere. Non è il caso di dilungarsi ora sulla situazione che è

tale che non permette di parlare che di classe molto modesta, ma la volontà è tale da far supplire talvolta a questa deficienza. Gli italiani, invece, hanno dimostrato più eleganza nel manovrare la palla e di essere in possesso di miglior stile in tutti i loro movimenti; ma in fatto di gioco collettivo si sono rivelati addirittura dei principianti. Gli azzurri sono stati senza quadrilatero, poiché Neri e Nesti più che giocare da medi

no stati subito bloccati dai loro avversari dotati di ben altri mezzi fisici. Nell'incontro di oggi si è ancora una volta visto che per i giocatori leggeri non c'è fortuna in nazionale. Una squadra alla quale mancano mediani ed attaccanti non può vincere una partita in trasferta. A salvare gli azzurri da una disfatta anche più dura sono stati tre fiorentini, Magnini, Rosetta e Cervato. I tre hanno avuto un inizio alquanto timido, ma appena si sono affiatati sono stati tre dominatori, tra i quali Rosetta ha spesso giganteggiato. Non

zioni e ripari per la folla, per questa enorme, entusiasta folla della Mille Miglia.
Ma queste sono considerazioni da fare in altro momento, adesso è il fatto tecnico puro e semplice a riempire di stupore e di ammirazione: quasi 178 all'ora a Ravenna, 176 a Pescara, 155 a Roma, 142,347 a Brescia. Ci chiediamo cosa avrebbe saputo fare Sanesi senza il ritiro avvenuto a Popoli perché gli aspetti più sensazionali della XX Mille Miglia sono a nostro avviso racchiusi proprio nella gara del modesto e bravo Consalvo Sanesi e nelle innatense e magnifiche doti dei nuovi dischi volanti della gloriosa Casa del Portello.
Se pensiamo che queste macchine erano alla loro prima uscita se ne deve concludere che le possibilità della nuova 3500 milanese, dovuta alla passione dell'ing. Orazio Satta, sono davvero elevatissime. Su tre Alfa partite è arrivata quella sola di Fangio e con non gravi ma determinanti guasti, agli organi della guida, eppure bisogna sportivamente riconoscere che si è avuto da questo atomico disco la nota di più vivo interesse sportivo e tecnico.
Ha vinto - chi si rivede!

Classifica generale assoluta

1. Marzotto Giannino-Grosara (Ferrari 4100 - Pirelli) che compie i 1512 km. del percorso in 10 ore 37'19" alla media di 142,347 (nuovo record della corsa);
2. Fangio-Sala (Alfa Romeo) ore 10,49'03", med. 139,773;
3. Bonetto-Peruzzi (Lancia) ore 11,07'40", media 135,876;
4. Tom Cole-Vandelli (Ferrari) ore 11,20'39";
5. Parnell-Klemantaski (Aston Martin) ore 11'32'43";
6. Giletti-Bertocchi (Maserati) primo della categoria sport, classe 2000, ore 11,38'42", media 129,841;
7. Anselmi-Maggio (Lancia) ore 11,41'07";
8. Biondetti-Barovero (Lancia) ore 11,49'49";
9. Cabianca-Roghi (Ferrari) ore 11,51'39";
10. Mantovani-Barozzi (Maserati) ore 11'51'56";
11. Piodi-Militello (Lancia) ore 12,01'39";
12. Venezian-Albarelli (Osca) primo della categoria 1100 sport, ore 12,04'50", media 125,160;
13. Casella-Puccini (Gordini) ore 12,05'39";
14. Cortese-Feroldi (Fiat 8 V) ore 12,09'19";
15. Sterzi E.-Rossi (Ferrari) ore 12,15'49";
16. Collins-Keene (Aston Martin) ore 12,22'20";
17. Fani-Bianchi (Osca) ore 12,26'35";
18. Mosters-Vitali (Fiat 8 V) ore 12,29'18";
19. Leto di Priolo-Leto di Priolo (Fiat 8 V) ore 12,30'36";
20. Capelli-Gerli (Fiat 8 V) ore 12,30'49";
21. Marzotto U.-Bronzoni (Lancia) ore 12,32'16";
22. Pagliai-Parducci (Alfa Romeo) primo della classe 2000, categoria turismo int., ore 12,34'05", media 120,305;
23. Montanari-Bombardini (Fiat 8 V) ore 12,34'20";
24. Piotti-Franzoni (Ferrari) ore 12,36'21";
25. Stagnoli-De Giuseppe (Alfa Romeo) ore 12,37'33";
26. Bellucci-Sorrentino (Alfa Romeo) ore 12,37'53".

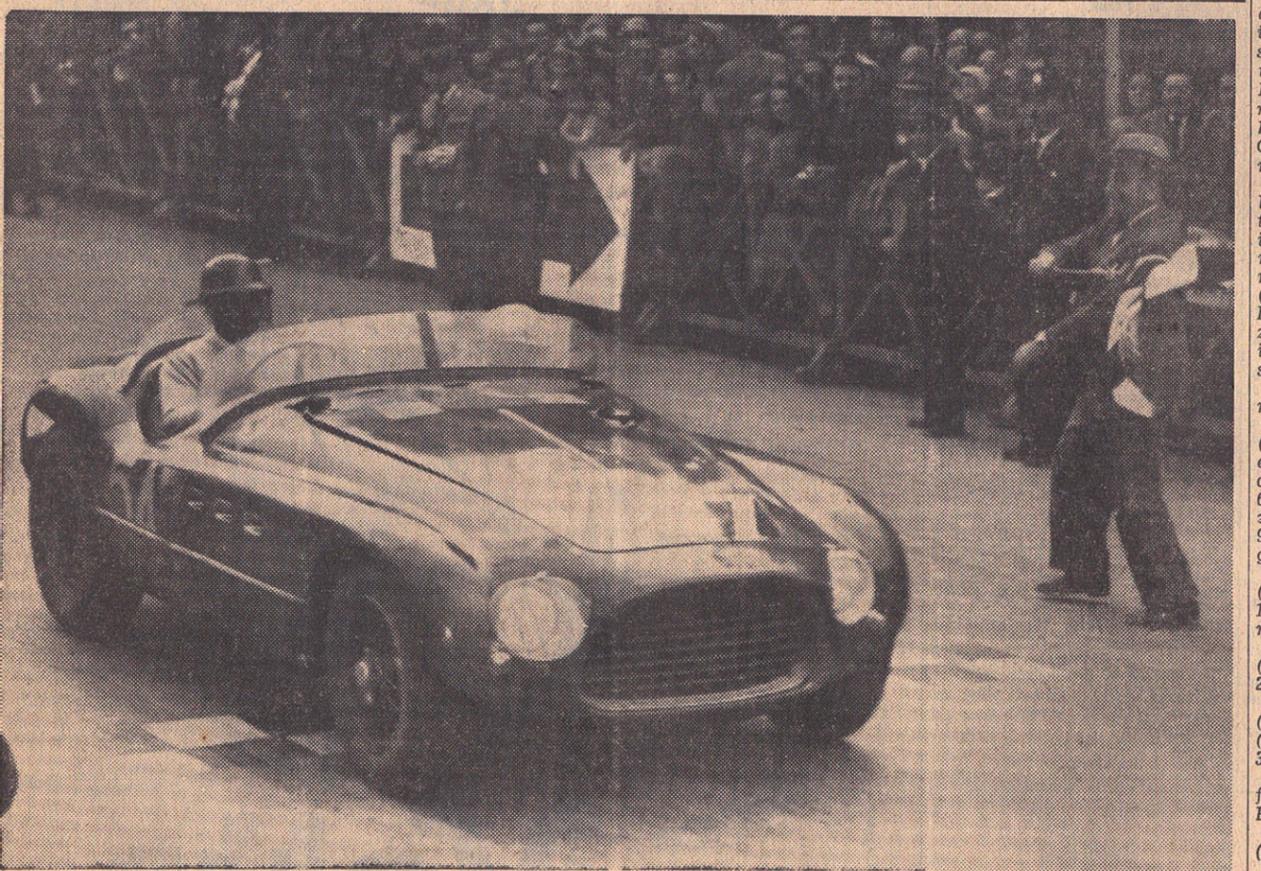
condo u seguente ordine: turismo 750 (81 equipaggi partiti), sport 750 (61), turismo 1300 (118), turismo 2000 (81), sport 1100 (34), turismo oltre 2000 (3), sport 2000 (65), sport oltre 2000 (45).
Con il via dato alle 6,38 di stamattina all'equipaggio inglese Rolt-Hayden su Jaguar sono in totale 488 le vetture che hanno lasciato viale Rebuffone sulle 573 iscritte.
Mentre stanno partendo le «2000 turismo» si ha l'immediata sensazione del prevedibile nettissimo miglioramento delle medie: infatti la classifica a Ravenna delle 750 turismo vede al primo posto la D.B. della coppia Bianchedi-Tabanelli a quasi 107 di media, mentre lo scorso anno furono appena superati i 97. Nella 750 sport i francesi Touzot-Persillon, su Dynha Panhard, sfiorano i 116 (nel 1952: 111,602). Più spettacolose ancora le velocità tenute fin dall'inizio dalle «turismo» 1300 e 2000: Masiero-Gatto, sulla nuova 1100, transitano a Verona a quasi 125 di media ed a Ravenna conducono la classifica a 119,330.
Le Alfa Romeo T. I. dal canto loro si avvicinano addirittura ai tempi ottenuti dalle due litri sport l'anno scorso: Bruno Ruffo è a Bologna ad oltre 148, mentre a Ravenna sono in testa alla classe 2000 Carini-Artesani in 2,09'54" (media 139,957). Classe 2000 sport: fin dal primo controllo tra le Maserati 2000 di Musso, Giletti e Mantovani sono inserite le Alfa sport di Zehender e la Fiat 8 V di Diego Capelli. La media di Musso-Donatelli è superiore ai 148 orari.
Ed eccoci ai «cannoni». Sullo scorrevole ma insidioso tratto Brescia-Ravenna (km. 303) il miglior tempo è quello di Sanesi a 182,206 all'ora; seguono Taruffi (178,380), Farina (177,045), Villoresi (175,863), Fangio (172,668), Giannino Marzotto (169,032). Sono velocità impressionanti, certo più da pista che da strada.
Le classifiche a Ravenna sono le seguenti:
Assoluta: 1. Sanesi ore 1,45'16" (media 177,702); 2. Farina a 1' e 54"; 3. Kling a 7'18"; 4. Bordoni a 7'44"; 5. Fangio a 7'49"; 6. Bracco a 8'33"; 7. Paolo Marzotto a 8'57"; 8. Bonetto a 9'26"; 9. Hautorn a 10'13"; 10. Maglioli a 10'16".
Classe 2000 sport: 1. Musso (Maserati) ore 2,02'44" (media 148,126); 2. Zehender (Alfa Romeo) a 2'33"; 3. Mantovani.
Classe 1100 sport: 1. Sgorbati (Osca) 2,04'29" (media 146,043); 2. Pagani a 4'59"; 3. Venezian.
Classe 750 sport: 1. Toussot (Dynha Panhard) ore 2,36'47" (media 115,956); 2. Claude a 35"; 3. Girardi.
2000 turismo: 1. Carini (Alfa) 2,09'54" (media 139,953); 2. Palmieri a 13"; 3. Stagnoli.
1300 turismo: 1. Masiero (1100) ore 2,32'21" (media

di se mesi. Ma Felice Bonetto, col contagiri guasto e costretto a sostare due volte piuttosto a lungo a stirare i freni, fece la sua buona corsa e quel terzo assoluto deve essere considerato più che soddisfacente. Del resto anche Biondetti arrivò in fondo e Anselmi e Piodi sulla 2500 G. T. risultano rispettivamente al settimo e 11° posto in classifica generale.
Altri rilievi tecnici favorevoli riguardano le Maserati 2000 con l'ottimo Emilio Giletti, sesto, e Mantovani, decimo assoluti, e fu peccato il ritiro di Rossi che altrimenti la Casa del tridente avrebbe potuto completare in modo superbo il bellissimo successo delle sue interessanti sei cilindri. Poi le riconfermate eccezionali doti delle Fiat 1100 N., la freschezza sempre rinnovata delle Osca 1100; la velocità delle Alfa Romeo 1900 T.I. Ma su questi tempi e sul valore dei piloti ritorneremo domani.
La corsa, vissuta a Brescia, è stata un frenetico incalzare di notizie. Dapprima quelle incredibili sulla media delle 1100, delle 2000 turismo e sport, e, naturalmente, dei bolidi condotti dagli assi. Poi, il succedersi dei colpi di scena. I ritiri di Sanesi, di Farina, di Bracco, di

nel nuovo indirizzo impresso all'organizzazione sportiva del paese che ha richiesto lo scioglimento delle vecchie e già famose società che fornivano i loro migliori campioni alla nazionale e l'abolizione del professionismo che permetteva ai migliori elementi di dedicarsi unicamente allo sport preferito.
Ma oggi i cecoslovacchi sono tutti dilettanti, sono tutti giovani che trascorrono le loro giornate negli uffici e nelle officine e che si allenano di sera, salvo qualche periodo di allenamento collegiale come si è

unico Beretta, alla nostra federazione e specialmente ai dirigenti delle nostre società, i quali dovrebbero pur capire di essere su di una strada sbagliata.
La squadra «ceca» ha vinto oggi perchè s'è impegnata a fondo, perchè è apparsa dotata di resistenza fisica superiore ad ogni aspettativa.
Essa è composta da undici giovanottoni robusti, pieni di brio e nello stesso tempo decisi a non mollare mai l'avversario. Nel tocco della palla e nella maniera di dribblare c'è qualcosa di rudimen-

si era lanciato, il secondo è derivato da una cannonata a sorpresa partita da piede cecoslovacco da non più di 12 metri di distanza dalla porta italiana.
Dei «cechi», qualcosa abbiamo già detto, ma vale la pena di ripetere che la vittoria deve attribuirsi alla loro forza fisica più che alla loro tecnica. Forza fisica, badate bene, che non è mai stata messa al servizio di un gioco scorretto o anche di sole durezza: una forza bene impiegata e che farebbe dei piccoli giocatori dei grandi assi se fosse accompagnata da una tecnica più raffinata. Su tutti si è affermato il centro mediano Pluskal, marcatore di prima grandezza e colpitore abbastanza sicuro. Sono pure piaciuti Ipser, Pazicky e Laskov. Il portiere ha compiuto il poco lavoro al quale è stato chiamato senza infamia e senza lode, ma una sua uscita avrebbe potuto costargli un gol perchè è stata fatta con una ingenuità che dimostra anche l'immaturità. La squadra gioca all'attacco con i cinque uomini in linea, ma nelle fasi difensive assume uno schieramento che si avvicina molto al chiavistello perchè sempre quattro sono i terzini ed a turno, a seconda delle necessità, uno più arretrato degli altri.
Con quanto abbiamo scritto sin qui il lettore avrà già capito che la cronaca non presenta molto di interessante perchè nella partita c'è stato un susseguirsi di azioni sbagliate nella concezione e nell'esecuzione e si son visti molti «lisci», molti passaggi agli avversari e molti tiri diretti in avanti più che verso la porta.
Qualche cosa di buono si è notato all'inizio con un tiro di Pandolfini sul portiere boemo su passaggio di Frignani e con un tiro a lato di Crha. Successivamente Rosetta ha dovuto deviare in corner una minaccia di Laskov. Su questo corner, partito dallo stesso Laskov, Ipser di testa ha spedito la palla sulla facciata alta della traversa di Moro, facendo così passare un primo brivido ai pochi italiani presenti nello stadio.
I primi sei minuti di gioco sono stati però di marca italiana, ma subito dopo hanno cominciato ad affiorare le nostre deficienze attraverso respinte lunghe di Neri e Nesti, mentre, con passaggi ben dosati, avrebbero potuto dar modo agli attaccanti di impegnarsi. Una fuga inutile di Frignani è finita con la palla soffiata dagli avversari, mentre sarebbe stato possibile darla a Boniperti che aveva seguito il compagno con accortezza.
Neri e Nesti, poi, si sono scambiati la sfera più di una volta senza allungarla agli avanti, permettendo a Laskov di entrare in azione e impegnare Moro in una difficile parata. Al 23' su di una punizione battuta da Neri, Pandolfini ha



BRESCIA - La bandiera di Castagneto sventola per il vincitore Giannino Marzotto. (Telefoto a TUTTOSPORT)



PRAGA - Attacco azzurro. Salta Pandolfini. Di sfondo si vede Mazza. (Telefoto)

BITTER CAMPARI l'aperitivo "UN CAMPARI" CORDIAL CAMPARI liquor

Le fasi della Mille Miglia ricostruite attraverso quattro controlli decisivi

Pescara: 1° Sanesi

Pescara, 26 aprile. Nonostante sia notte alta, una folla di sportivi è accalata nei pressi del posto di controllo di Pescara, dove fra poco giungeranno le prime vetture partecipanti alla 20ª edizione della Mille Miglia.

Alle ore 3,01'21" si sente in lontananza il rombo di un motore: è la prima macchina del folto lotto. Essa è avvisata dagli ufficiali di gara che prontamente sventolano le bandierine regolamentari. Di lì a poco la Fiat 500, pilotata da Buttafuoco, rallenta la marcia per adempiere alle formalità del controllo e riparte immediatamente senza nemmeno rifornirsi. Ha impiegato circa 6 ore a coprire i 630 chilometri del tratto Brescia-Pescara, realizzando una media di poco superiore ai cento chilometri orari.

Non passa nemmeno un minuto che altre vetture della stessa cilindrata sfrecciano sul lucido asfalto di corso Vittorio Emanuele. Scattano i cronometri: i vari Porfiri, Angelelli e Bianchelli vengono accreditati di tempi migliori del primo.

L'interesse si fa sempre più intenso man mano che passano le ore. Sfilano prima le auto di piccola cilindrata; poi quelle appartenenti alla categoria sport: la Panhard, di Touzot-Persillon, che fa registrare il tempo di 5 ore, 20'05", seguita dalla Fiat Giannini della coppia Leonardi-Appignani e via via tutte le altre, fra le quali riconosciamo l'Ardea di Adanti e la Panhard di Castelbarco.

Alle prime luci dell'alba giungono le vetture delle categorie turismo internazionale, classi 1300 e 2000 frammiste alle ritardatarie delle categorie minori. Mancini, su Fiat 1100, e Palmieri, su Alfa Romeo, risultano i migliori delle rispettive classi, incalzati da Ranghini e Ruffo.

Bisogna attendere le 8 per vedere passare i primi attori della categoria sport 1100 cmc: Venezian, Sani e Coriasco su Osca, il primo dei quali è in sensibile anticipo sui diretti antagonisti. Egli infatti ha coperto i 630 chilometri del percorso in ore 4,25'14" alla media oraria di km. 142,500 mentre Sani ha impiegato 4 minuti in più e Coriasco quasi 11.

Poco dopo è la volta dell'unica macchina della categoria

la grandiosa manifestazione motoristica lungo la nazionale Ancona-Pescara. Sono state costrette al ritiro le coppie Ronchi-Coletto, su Alfa Romeo, per rottura della frizione, Monaco-Fortuna, su Fiat 1400, per rottura del differenziale e Tadini-X, su Jaguar, per rottura di una biella.

Filippo La Galla

Ecco la situazione al controllo di Pescara:

Categoria turismo internazionale

Classe 750 cc.

1. PORFIRI-CARATTI, su Panhard, in ore 5,54'35", alla media di km. 106,650;
2. Angelelli-Recchi, su Renault, in 5,57'08"; 3. Bianchelli-Tabanelli, su Panhard, in 5,57'56"; 4. Buttafuoco-Torini, su Fiat 500, in 5 ore 58'51"; 5. Crepaldi-X, su Panhard, in 6,05'57".

Classe 1300 cc.

1. MANCINI-MANCINI, su Fiat 1100, in ore 5,21'01", alla media di km. 117,500;
2. Branchini-Nasi, su Fiat 1100, in 5,22'49"; 3. Alquati-Caporale, su Fiat 1100, in 5,23'44"; 4. Masiero-Gatto, su Fiat 1100, in 5 ore 23'44"; 5. Serena-Piccolo, su Fiat 1100, in 5,24'01".

Classe 2000 cc.

1. PALMIERI-PIANTA, su Alfa Romeo, in ore 4,20'35", alla media di km. 145,100;
2. Ruffo-Mantegazza, su Alfa Romeo, in 4,24'51"; 3. Stagnoli-X, su Alfa Romeo, in 4,29'14"; 4. Zagato-Martinengo, su Alfa Romeo, in 4,34'57"; 5. Beucci-X, su Alfa Romeo, in 4,35'08".

Classe oltre 2000 cc.

1. FRERE-MILHOUX, su Chrysler, in ore 4,48'30", alla media di km. 131.

Categoria sport

Classe 750 cc.

1. TOUZOT-PERSILLON, su Panhard, in ore 5,20", alla media di km. 118,125;
2. Leonardi-Appignani, su Fiat Giannini, in 5,22'01"; 3. Adanti-X, su Ardea, in 5,23'20"; 4. Castelbarco-Savoretti, su Panhard, in 5,25'52"; 5. Boldrini-X, su Giar, in 5,26'11".

Classe 1100 cc.

1. VENEZIAN-ALBARELLI, su Osca, in ore 4,25'14", alla media di km. 142,500;
2. Sani-Cazzato, su Osca, in 4 ore 29'14"; 3. Coriasco-Gemarro, su Osca, in 4,36'28"; 4. Brandi-Taddei, su Ermioni, in 4,43'33"; 5. Daveni-X, su Fiat Tanguellini, in 4,50'04".

Classe 2000 cc.

1. MUSSO-DONATELLI, su Maserati, in ore 4,06'53", alla media di km. 153,100;
2. Giletti-X, su Maserati, in 4

Roma: 1° Kling

Roma, 26 aprile. A Piazzale Tuscania, anello di congiunzione fra la Flaminia e la Cassia ove la Mille Miglia, dopo 875 km. di corsa, prende la via del ritorno, l'Automobil Club di Roma ha organizzato alla perfezione il servizio di controllo.

Verso le 9 il piazzale nereggiava di folla e l'altoparlante comincia a dare le prime notizie, mentre continuano a passare le piccole cilindrata; da Pescara si ha ora uno specchio della situazione. Villorosi si è ritirato e in testa a tutti è balzato di prepotenza Sanesi, alla guida del «Disco volante» Alfa Romeo, seguito a ridosso dai compagni di squadra Fangio e Kling mentre le Ferrari di Bracco e Farina tengono loro validamente testa;

Alle 10,50 i fotografi (quantil) partono di scatto come per una corsa sui 100 metri; è giunta Ingrid Bergman venuta a salutare al passaggio il marito, Rossellini, che prende parte per la prima volta alla Mille Miglia in coppia con l'operatore cinematografico Tonti. La Bergman, che indossa un abito semplice ed elegante, è accompagnata dal piccolo Robertino e si sottopone di buon grado al fuoco di fila dei fotoreporter e segue con interesse lo svolgimento della gara; Rossellini è però transitato a Pescara con notevole ritardo sulla media.

Il primo dei «grandi» ad arrivare è Gianni Marzotto. A bordo della Ferrari 4100; brevissima è la sosta e via di scatto; per poco un fotografo non ci rimette la pelle guadagnandosi un pepato saluto dal bolente Giannino, che s'allontana come un razzo. Alle undici e quaranta ecco sbucare in fondo al rettilineo Fangio; piuttosto rabuiato in viso l'argentino non dice una parola e riparte fulmineo; a pochi secondi arriva il tedesco Kling il cui superbo comportamento lo porta in testa alla rombante galoppata; il tedesco, che anche l'anno scorso a Roma comandava la classifica, ha tenuto una media sbalorditiva. Pochi secondi separano i due assi e la lotta entra ormai nella sua fase palpitante; con un certo distacco giunge Bracco, il vincitore della passata edizione che annunzia il suo ritiro causa la rottura del differenziale.

inesorabile «Moloch»! Nessun incidente di rilievo qui a Roma; solamente la Ferrari di Marsinelli è andata fuori strada a 3 km. dal controllo e il pilota è stato costretto a farsela a piedi in cerca di soccorsi.

Michele Galdi

Ecco la situazione al passaggio da Roma:

Categoria turismo internazionale

Classe 750 cc.

1. BIANCHEDI - TABANELLI, su Panhard, in ore 8,49'03", alla media di km. 99,052;
2. Angelelli-Recchi, su Renault, 8,49'11"; 3. Buttafuoco-Torini, su Fiat, 8,49'35"; 4. Cotton, su Panhard; 5. Porfiri-Caratti, su Panhard.

Classe 1300 cc.

1. MANCINI G.-MANCINI C., su Fiat, in ore 7,49'31", alla media di km. 111,693;
2. Serena F.-Piccolo, su Fiat, ore 7,54'45"; 3. Alquati S.-Caporali, su Fiat, 7,55'10"; 4. Masiero-Gatto, su Fiat, 7,55'41"; 5. Gidoni-Tostolini, su Fiat, 8,01'45"; 6. Sicilianetti-Netti, su Fiat.

Classe 2000 cc.

1. PALMIERI-PIANTI, su Alfa Romeo, in 6,43'20";
2. Stagnoli A., su Alfa Romeo, in 6,51'31"; 3. Zagato-Martinengo, su Alfa Romeo, 6,51'40"; 4. Castelbarco-Bebbio, su Ardea; 5. Leonardi S.-Appignani, su Fiat Giannini.

Categoria sport

Classe 750 cc.

1. PRAVEYTONI, su Moretti, in ore 7,53'29", alla media di chilometri 111,078;
2. Stempert-Schwartz, su Panhard; 3. Girardi, su Panhard; 4. Ricci-Del Bebbio, su Ardea; 5. Leonardi S.-Appignani, su Fiat Giannini.

Classe 1100 cc.

1. VENEZIAN-ALBARELLI, su Osca, in 6,35'25", alla media di km. 132,619;
2. Sani-Cazzato, su Osca, in ore 6,34'59".

Classe 2000 cc.

1. MUSSO-DONATELLI, su Maserati, in 6,08'45", alla media di km. 142,203;
2. Giletti, su Maserati, in 6,19' e 20"; 3. Mantovani, su Maserati, in 6,26'15"; 4. Casella, su Gordini, in 6,30'07"; 5. Capelli-Veronesi, su Fiat 8 V, in 6,30'50"; 6. Cortese-Feroldi, su Fiat 8 V, in 6,32'20".

Classe oltre 2000 cc.

1. KLING-KLENK, su Alfa Romeo, in ore 5,38'38", alla media di km. 154,87;
2. Fangio-Sala, su Alfa Romeo, in 5,39'18", alla media di km. 154 e 513; 3. Marzotto G.-Crosara, su Ferrari, in 5,43'18", alla media di km. 152,753; 4. Bracco-Rolfo, su

Firenze: 1° Fangio

Firenze, 26 aprile. La prima macchina partecipante alla XX Mille Miglia presentatasi al controllo di Firenze è stata la Panhard D. B. di Touzot-Persillon, giunta esattamente alle ore 9,22'46". Facevano gli onori di casa l'on. Paganelli, presidente onorario dell'A. C. Firenze, e tutti i componenti del Consiglio dello stesso A. C.

Sin da quel momento una notevole folla di sportivi e di appassionati attendeva il passaggio dei concorrenti. Non si hanno a lamentare incidenti di sorta, salvo quello, fortunatamente lieve, capitato alla Maserati condotta da Musso, che si trovava al comando della sua categoria. Niente di grave; tuttavia la macchina ha dovuto ritirarsi dalla gara e il meccanico Oscar Donatelli ha dovuto farsi curare in un ospedale cittadino, per una lieve ferita al naso. Alle curve di via dell'Anconella alla Maserati si è bloccato improvvisamente il freno sinistro e il meccanico Donatelli ha urtato col viso contro il cruscotto.

I passaggi sono continuati ininterrotti fin verso le 17 e tutti i piloti, ma specialmente gli assi più conosciuti, come Fangio, i fratelli Marzotto, Bonetti, lo sfortunato Biondetti, sono stati fatti segno a calorose dimostrazioni di simpatia. Fra i piloti che si sono fermati ai boxes ricordiamo Parnell e Collins, su Aston Martin. La Casa inglese aveva istituito a Firenze una base di rifornimento per le sue macchine, Parnell, che al momento del suo arrivo a Firenze si trovava al quinto posto della classifica generale assoluta, si è fermato per circa dieci minuti, mentre Collins, che aveva avuto un incidente allo sterzo, ha dovuto trattenersi per oltre venti minuti.

g. g.

Ecco le classifiche al controllo di Firenze:

Categoria turismo internazionale

Classe 750 cc.

1. ANGELELLI-RECCHI M., su Renault, km. 1171 in ore 12,11'52", alla media di km. 96,001;
2. Bianchedi-Tabanelli, su Panhard, in 12,20'17", media 94,909;
3. Porfiri-Caratti, su Panhard, in 12,21'43", media 94,726; 4. Cotton-X, su Panhard, in 12,23'50", media 94,450; 5. Buttafuoco-Torini, su Fiat, in 12,27'32", media 93,988.

5. Alquati S.-Caporali M., su Fiat, in 11,9'52"; media 105,356.

Classe 2000 cc.

1. CORAZZA W.-F. B., su Alfa Romeo, in ore 9,14'13", media km. 126,773;
2. Stagnoli A.-De Giuseppe, su Alfa Romeo, in 9,41", media km. 120,929; 3. Castelli E.-Modini, su Alfa Romeo, in 9,43'53", media 120,332; 4. Pagliani L.-Barducci V., su Alfa Romeo, in 9,46'22", media 119,822; 5. Zagato E.-Martinengo, su Alfa Romeo, in 9,48'19", media 119,425.

Classe oltre 2000 cc.

- FRERE-MILHOUX, su Chrysler, in ore 10,26'13", media 112,197.

Categoria sport

Classe 750 cc.

1. TOUZOT-PERSILLON, su Panhard D. B., in ore 11,1'46", alla media di km. 106,170;
2. Castellari-Capaccioli, su D. Panhard, in 11,22'42", media km. 102,914; 3. Tinazzo-X, su Giannini, in 11,28'9", media 102,199; 4. Gignoux-Azema, su Panhard, in 11,30'53", media 101,695; 5. Pierron-Paganelli, su Panhard, in 11,37'15", media 100,760.

Classe 1100 cc.

1. VENEZIAN-ALBARELLI, su Osca, in ore 9,20'27", alla media di km. 125,363;
2. Sani-Cazzato, su Osca, in 9 ore 37'12".

Classe 2000 cc.

1. MUSSO L.-DONATELLI O., su Maserati, in ore 9,9'7", alla media di km. 127,950;
2. Mantovani S.-X, su Maserati, in 9,13'39", media 126,903; 3. Casella S.-X, su Gordini, in 9,20'22", media 125,382; 4. Cortese F.-Feroldi, su Fiat 8 V, in 9,22'17", media 124,954; 5. Capelli D.-Veronesi, su Fiat 8 V, in 9,24'41", media km. 124,423.

Classe oltre 2000 cc.

1. FANGIO-SALA, su Alfa Romeo, in ore 8,14'33", alla media di km. 142,608;
2. Marzotto G.-Crosara, su Ferrari, in 8,16'22", media 141,548; 3. Marzotto P.-Zignago, su Ferrari, in 8,33'47", media 136,750; 4. Bonetto-Peruzzi U., su Lancia 2900, in 8,38'48", media 135,427; 5. Carnio-Maglioli, su Lancia 2900, in 8,46'16", media 133,506; 6. Parnell-Klemantasky, su Aston Martin, in 8,47'43", media 133,139; 7. Sterzi B.-Rovelli, su Ferrari, in 8,49'32", media 132,662; 8. Tom Cole-Di Buona, su Ferrari, in 8,49'39", media 132,653.

Cicloturisti a Bra

Bra, 26 aprile. Con la partecipazione di 16 società ha avuto luogo a Bra il primo grande raduno cicloturistico a carattere nazionale per il Piemonte impeccabilmente organizzato dalla Cicloturistica Bra. Le coppe sono state assegnate con la seguente graduatoria:



PER SODDISFARE OGNI ESIGENZA

BINACA a base di solfo-ricinoleato, il dentifricio classico

BINACA con aggiunta di clorofilla, nuovo tipo che associa ai particolari vantaggi del solfo-ricinoleato la nota azione della clorofilla

Non avete quindi che da scegliere:

BINACA NORMALE • pasta rosa

BINACA CON CLOROFILLA • pasta verde

In entrambi i casi, un dentifricio perfetto che assicura la più accurata pulizia della bocca e la bellezza dei denti

BINACA
DENTIFRICI SCIENTIFICI

A. C. I. S. 60670 tel. 1/349

CONFETTI

Gulamil

RIMEDIO ENERGICO DI TUTTE LE AZIONI DELLA GOLA - RAUCEDINI - TONSILLITI - LARINGITI RAFFREDDORI ecc. ecc.

IN TUTTE LE FARMACIE

ISTIT. BIOCIT. FARMAC. FASSI - TORINO

turismo internazionale, classe oltre duemila: la Chrysler del tandem Frère-Ithoux, che si ferma, si rifornisce e riparte dopo circa un minuto con la massima flemma.

Più fretta hanno invece le Maserati di Musso, Giletti e Mantovani, i cui piloti di riserva provvedono prontamente a consegnare i fogli di controllo.

L'attesa si fa morbosa quando la radio del Genio Militare preannuncia l'arrivo delle macchine di grossa cilindrata. Non trascorrono 10 minuti che già il primo bolide rosso è fermo al posto di controllo. Sono esattamente le 9,32'57". Giannino Marzotto è il primo della serie a farsi vivo. Egli ha corso la Brescia-Pescara in ore 3,45' e 57", alla media di chilometri 167,286; ma meglio di lui si comporteranno Sanesi, su Alfa, in ore 3,34'003", alla sbalorditiva media di km. 175,768, Farina, su Ferrari, in ore 3,39'42", Kling, su Alfa Romeo, in ore 3,44'39" e Fangio, anch'egli su Alfa, in ore 3,45'16". Seguono Paolo Marzotto, Bracco, Bonetto con sensibile ritardo.

Nessun incidente ha turbato

zate, poi torna sulla sua decisione e decide di continuare fin quando è possibile «en touriste».

Sanesi è scomparso nel tratto Pescara Roma al pari di Farina e Taruffi; parecchi campioni fra i più quotati sono crollati; la Mille Miglia è un

Classe oltre 2000 cc.
1. SANESI-CAGNA, su Alfa Romeo, in ore 3,35'03", alla media di km. 175,768;

2. Farina-Parenti, su Ferrari, in ore 3,39'42", alla media di chilometri 172,053; 3. Kling-Klenk, su Alfa Romeo, in 3,44'39", alla media di km. 166,254; 4. Fangio-Sala, su Alfa Romeo, in 3,45'16", alla media di km. 167,801; 5. Marzotto G.-Crosara, su Ferrari, in ore 3,45'57", media km. 167,286; 6. Bracco-Rolfo, su Ferrari, in ore 3,49'38"; 7. Bonetto-Peruzzi, su Lancia Aurelia, in 3,52'17"; 8. Maglioli-Carini, su Lancia Aurelia, in 3,35'25"; 9. Marzotto P.-Zignago, su Ferrari, in 3,55'27"; 10. Sterzi-Rovelli, su Ferrari, in ore 4,21".

Il G. P. Campari a Giannino Marzotto

Brescia, 26 aprile
Il Gran Premio Campari (lire 500 mila) messo in palio dalla Casa milanese per il pilota che avesse battuto il primato di Blondetti, è stato assegnato a Giannino Marzotto, nuovo detentore del record della corsa.

zate, poi torna sulla sua decisione e decide di continuare fin quando è possibile «en touriste».

Sanesi è scomparso nel tratto Pescara Roma al pari di Farina e Taruffi; parecchi campioni fra i più quotati sono crollati; la Mille Miglia è un

Bologna: 1° Marzotto!

Bologna, 26 aprile
Il tempo, dopo l'incertezza di ieri, si è messo al bello e una magnifica giornata da primavera avanzata ha favorito il passaggio della Mille Miglia. Già dalle prime ore di questa mattina una folla numerosa e ordinata si è assiepata dietro la transenne ed ha preso posto sulle capaci tribune di viale Hurri, dove era posto il controllo-rifornimento.

Alle 10,40 l'altoparlante annuncia la prima macchina e due minuti dopo piomba sulla linea l'azzurra D. B. 750 sport di Touzot-Persillon, contrasse-

Ferrari, in 5,50'20; 5. Bonetto-Peruzzi, su Aurelia, in 5,56'43"; 6. Maglioli-Carnio, su Lancia, in 5,58'30"; 7. Collins-Keene, su Austin Martin, in 6,04'02"; 8. Sterzi B.-Rovelli, su Ferrari, in 6,05'18"; 9. Tome Cole-Di Buona, su Ferrari, in 6,10'05"; 10. Parnell-Klemantasky, su Aston Martin, in 6 ore 10'50".

Classe 1300 cc.
1. MANCINI G.-MANCINI, su Fiat, in ore 9,14'13", alla media di km. 126,773;
2. Serena F.-Piccolo, su Fiat, in 10,57'55", media 107,791; 3. Gidoni-Testolini, su Fiat, in 10,59'37", media 106,516; 4. Ferraguti-Testa, su Fiat, in 11,6'30", media 105,416;

Perugia con km. 5580; 2. C. T. Genova, km. 3276; 3. Bologna; 4. Faenza; 5. Parma; 6. San Giorgio Placentino; 7. Modena; 8. Alessandria; 9. Rho; 10. Atletica Faenza; 11. G. S. Lancia Torino; 12. Milano; 13. Pavia; 14. Aula Milano; 15. Cicloturistica Bra; 16. Pedale Braidese, sezione cicloturistica.

gnata col n. 2221. Per i due piloti sono gli applausi del pubblico che li saluta con simpatia.

Le macchine arrivano a brevi intervalli, ed ecco la prima concorrente femminile, Maria Sighinolfi, con la sua Stanguellini n. 2217. Le Panhard si susseguono poi è la prima Fiat 500 C a presentarsi: è il n. 50 sulla cui ruota sembra incollata un'altra topolino col n. 39. A mezzogiorno in punto sfreccia la prima Nuova 1100 e alle 12,23 ecco l'inconfondibile sagoma della «giardinetta 500», prima della serie al controllo di Bologna.

Sono quindi annunciate ora le grosse cilindrata; alle 13,56 ecco sul traguardo l'Alfa Romeo di Della Beffa. Il pubblico comincia a «sentire» la corsa e attende con impazienza l'arrivo dei campioni, che si fanno in lotta serrata. Nella cat. 1100 sport giunge alle 14,12 Venezian e il controllo della Raticosa segnala il passaggio di Gianni Marzotto, che alle 15,07 transita sotto un uragano di applausi. Breve sosta ai box e subito il conte volante, riparte verso il traguardo finale. La comunicazione della media di Marzotto (km. 137,260) è accolta da calorosi applausi, mentre è annunciato l'arrivo di Fangio, che alle 15,25 giunge al controllo

tallonato da Paolo Marzotto, che riparte prima dell'argentino. Ancora applausi per i concorrenti in transito. Ecco Blondetti e altri che la sorte ha obbligato a soste.

Il solo incidente della giornata è avvenuto alla curva di Porta Saffi, dove l'Alfa Romeo di Brioschi-Bianchi, contrassegnata col n. 201, ha capottato, ma senza gravi conseguenze per i piloti.

g. d. m.
Ecco la situazione al controllo di Bologna:

Categoria turismo internazionale
Classe 750 cc.

1. ANGELELLI-RECCHI M., su Renault, in ore 13,37'15", alla media di km. 93,826;
2. Bianchedi-Tabanelli, su Dina Panhard in 13,46'36"; 3. Porfiri-Caratti, su Dina Panhard, in 13 ore 49'37"; 4. Cotton-X, su Dina Panhard, in 13,52'42"; 5. Provaso-Barcea, su Dina Panhard, 13,53'11".

Classe 1300 cc.
1. SERENA F.-PICCOLO, su Fiat, in ore 12,14'4", alla media di km. 106,459;
2. Gidoni-Testolini, su Fiat, in 12,16'29"; 3. Mancini G.-Mancini C., su Fiat, in 12,22'30"; 4. Brigarello-Brigarello, su Fiat, in 12 ore 24'6"; 5. Gianni Luciano-Raboni, su Fiat, in 12,24'25".

Classe 2000 cc.
1. PALMIERI-PIANTA, su Alfa Romeo, in ore 10,17'14", alla media di km. 122,251;
2. Pagliai L.-Parducci V., su

Alfa Romeo, in 10,57'47"; 3. Stagnoli A.-X, su Alfa Romeo, in 10,58'18"; 4. Areschi-Milanesi, su Alfa Romeo, in 11,2'8"; 5. Bormioli-Marchiori, su Alfa Romeo, in 11,2'49".

Classe oltre 2000 cc.
1. FRÈRE-MILHOUX, su Chrysler, in ore 11,51'25", alla media di km. 107,784.

Categoria sport
Classe 750 cc.

1. TOUZOT-PERSILLON, su D. B., in ore 12,18'40", alla media di km. 103,808;
2. Tinazzo-X, su Fiat Giannini, in 12,44'34"; 3. Castellarin-Capaccioni, su Dina Panhard, in 12,49' e 19"; 4. Gignoux-Azema, su Dina Panhard, in 12,53'31"; 5. Pierron-Paganelli, su Dina Panhard, in 12,58'50".

Classe 1100 cc.
1. VENEZIAN-ALBARELLI su Osca, in ore 10,30'30", alla media di km. 121,617;
2. Sani-Cazzato, su Osca, in 10 ore 49'32"; 3. Coriasco-Ganero, su Osca, in 10,02'59"; 4. Giorgetti-Felcini (Fiat-Stanguellini), in 12 ore 04'43"; 5. Quinto-Z, su Fiat, in 12,12'05".

Classe oltre 2000 cc.
1. MARZOTTO G.-CROSARA, su Ferrari, in ore 9,18'39", alla media di km. 137,259;
2. Fangio-Sala, su Alfa Romeo, in 9,21'43"; 3. Marzotto P., su Ferrari, in 9,40'55"; 4. Bonetto-Peruzzi U., su Lancia, in 9,46'12"; 5. Tom Cole-Vandelli, su Ferrari, in ore 9,58'15".

La XX coppa della Mille Miglia segna una nuova affermazione del carburatore WEBER, che si classifica:

- 1° con Giannino Marzotto su Ferrari
- 2° con Fangio su Alfa Romeo
- 3° con Bonetto su Lancia
- 4° con Toni Cole su Ferrari

Rendete più brillante e più economica la Vostra vettura montando il

Carburatore WEBER

Informazioni e preventivi presso l'Organizzazione Weber in tutta Italia oppure direttamente alla S.p.A. - Edoardo Weber - Bologna, anche mediante l'unito talloncino

| | | | |
|-----------|------------------|---------|------------------------|
| Nome | FRANCO | Cognome | THEY |
| Via | PASSO SERRATO 21 | Città | GENOVA |
| Provincia | (Genova) | Vettura | Ferrari 500 km. 4.1.52 |



Sportivo ed elegante lo «Spyder P.F. 200» carrozzato da Pinin Farina su autotelaio Lancia Aurelia

LIVIA

trionfa anche nella XX Mille Miglia

1° assoluto GIANNINO MARZOTTO su Ferrari - Valvole Livia

la valvola campione del mondo 1950-1951-1952

M. M.: traguardo di Brescia



Manuel Fangio, su Alfa Romeo 3600 «disco volante», mentre riparte dal controllo di Bologna. (Telefoto)

GIANNINO DOPO IL TRIONFO

A Bologna Ferrari mi disse: "Tira dentro tutto, tutto, tutto!,"

Brescia, 26 aprile

Del quattro Marzotto chi ha sofferto di più, in questa Mille Miglia, è stato senza dubbio... il primogenito Vittorio. Aveva già consumato il secondo pacchetto di Lucky quando alle 15,15 saltò giù dalla sua «gran turismo» amaranto per chiederci le ultimissime:

— Quanto hanno Kling e Fangio su Giannino?

— Kling non c'è più e Giannino che a Siena era a meno di 2 minuti da Fangio, è passato primo sulla Raticosa: Pao-

prietario seppe dirci poi la cilindrata esatta) irruppe sul via-lone, il «clan dei Marzotto» straripò incontenibile sull'asfalto. Giannino, poveretto, cercò di nascondersi sotto il cruscotto, si coprì la testa impaurito. Poi accelerò, si portò in una zona più tranquilla e accettò rassegnato e felice le fatiche del trionfo e la bottiglia di acqua minerale di Cristoforo «l'auti-

sta personale».

Anche questa volta, sebbene in macchina aperta, aveva vinto la Mille Miglia... senza tuta. Indossava un paio di calzoni grigi e aveva messo la giacca nel baule posteriore, per tirarla fuori, se mai, in caso di ritiro: pare infatti che avesse già fissato un appuntamento con gli amici per una battuta di caccia.

Da uno dei nostri inviati

Cercammo di stringergli la mano.

— Vacca piano — egli supplì — ho le mani tutte arrossate e indolenzite.

— Com'è andata?

— Male, cioè è stata una faticaccia. Sono uscito tre volte di strada: ma ho avuto fortuna, una volta ho trovato perfino la solita straducola tangenziale che mi ha salvato...

— E le altre due?

— C'erano dei solidi paracarri a fermarmi. Capisci: io dovevo andare tranquillo su per la Futa, ma come si fa...

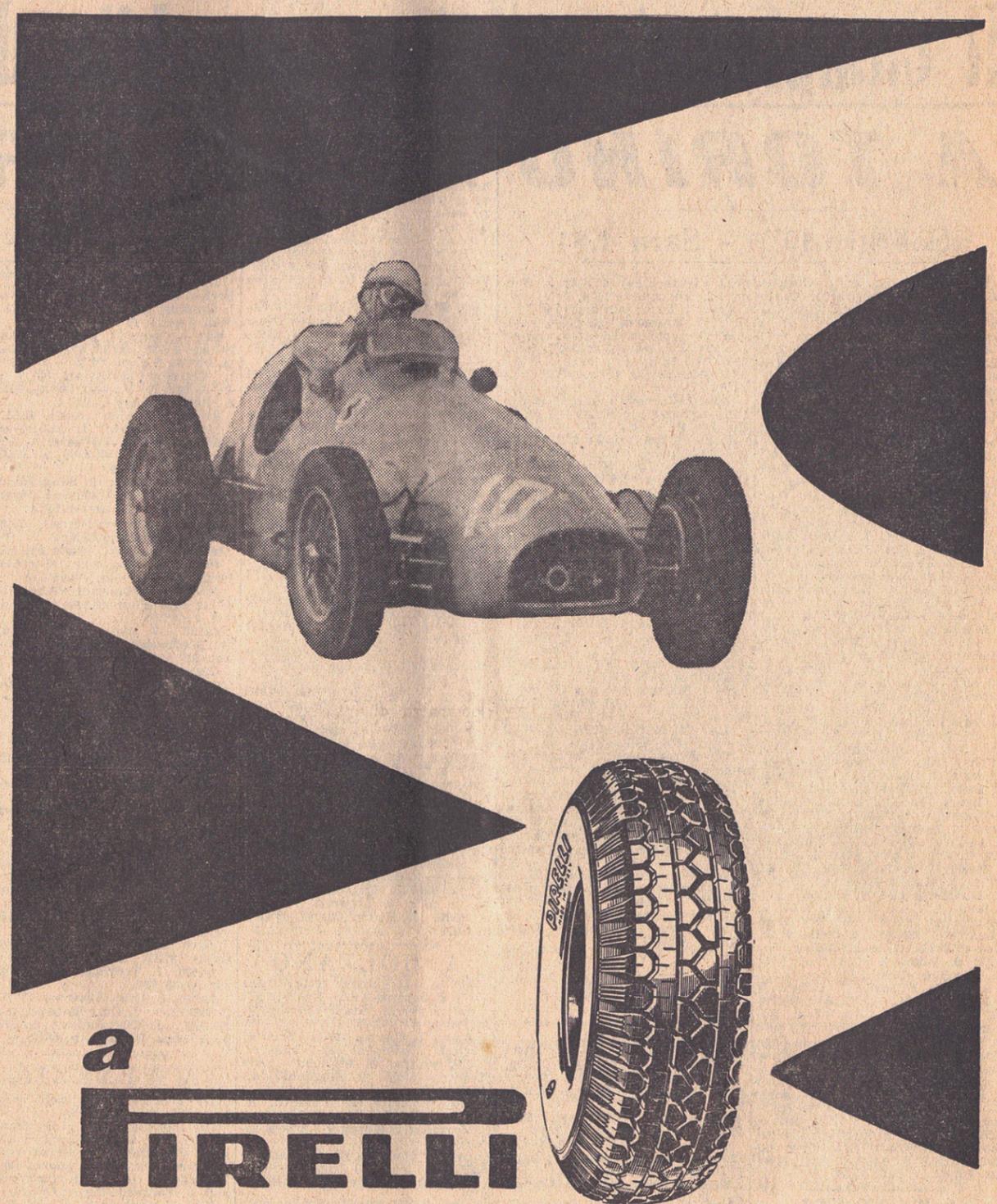
Colte al volo in attesa dei concorrenti

Da uno dei nostri inviati

Brescia, 26 aprile
Quest'anno è mancata la pioggia a far corona alla ventesima edizione della Mille Miglia. Ma nessuno si è lamentato di questo strappo alle tradizioni: tutti erano occupati a seguire il ritmo incalzante delle partenze. Del resto a stare nove o dieci ore in piedi dal via della prima 750 a quello degli ultimi bolidi ci vuole, anche senza la pioggia, una costanza eccezionale ed una resistenza non comune perché dopo qualche ora le gambe pesano quintali. Il solo che non tradisce la stanchezza è Renzo Castagneto, che troneggia con la sua immancabile bombetta grigia sul palchetto allestito a fianco della pedana sopraelevata di partenza. Immaginare una Mille Miglia senza la figura di Renzo Castagneto è cosa impossibile.

Castagneto approfitta della pausa tra una partenza e l'altra centellinare una tazza di tè bollente. Intanto si avvicina una graziosa signorina che, accostandosi a una vettura, sussurra al primo pilota: «Mi raccomando, vai adagio!». Per quanto mormorate a mezza voce, queste quattro parole giungono all'orecchio di Castagneto, che sobbalza sulla sedia e per poco non si rovescia lì the sul capotto. Che diamine! Consigliare ad un pilota di andare piano in una competizione in cui tutti sono disposti a rischiare tutto per vincere!

Ore 4,20. Da qualche minuto stanno sfilando le «Porsche» che sono tra le prime a partire nella categoria turismo internazionale classe oltre 2000. D'un tratto la folla prende ad applaudire con calore insolito. Che si tratti di qualche campione? Allunghiamo il collo e l'arcano è tosto svelato. L'equipaggio della vettura 420 è composto da Aldo e Rita Di Stefano, fratello e sorella, e poiché quest'ultima, oltre ad essere la più giovane delle partecipanti è anche la più bella, si spiega l'inconsueto entusiasmo del pubblico. Se le policrome vetture che sfavillano sotto le luci dei riflettori della televisione sono bellissime, una ragazza dotata di tutti i requisiti indispensabili per concorrere al titolo di «Miss Mille Miglia», perbacco, vale qualcosa di più.



a PIRELLI

le vittorie assolute

Corsa in salita delle Torricelle Verona

zione.
Vittorio ci abbracciò e se non ci baciò fu solo perchè all'ultimo momento si ricordò di avere la sigaretta in bocca.

— Sali, fa presto!
C'era la contessa Rori, bionda quanto estatica, in macchina.

— Ma è proprio vero che Giannino...
— Certo, vengo dall'Ufficio stampa.

— Ma dove diavolo andiamo, Vittorio?
— Non capisco più niente, pensa, se Giannino facesse il bis e con una macchina che nemmeno conosce!... Gliel'hanno data venerdì, avrà fatto sì e no trecento o quattrocento chilometri, dopo di che ha detto che « non se la sentiva in mano ».

— Sono cose che si dicono.
— Non mettere i buoi... cioè il carro davanti ai buoi; Giannino non ha vinto ancora!

— Non è una questione di buoi, ma di cavalli! Quanti ne ha la Ferrari di Giannino?
— Circa trecento, qualcuno di più forse del « disco » di Fangio. Ma ci sono le nuvole, e guai se si mette a piovere.

— Prendi l'ombrello e l'impermeabile — consigliò la contessa Rori, previdente, al marito.

— Adesso capisco — malgrado — perchè tu non sei partito!

— Io non c'entro — giurò Rori — e anche Tamara non ha aperto bocca con Giannino. E' una storiella inventata dai giornalisti quella del « divieto coniugale ». Eccola lì Tamara, ferma, Vittorio, andiamo a confortarla.

Vittorio sistemò l'Aurelia fra due platani, dietro il Viale Rebuffone:

— Andiamo alla tribunetta dei cronometristi — propose.

Non fu una cosa tanto facile dato lo zelo eccessivo dei poliziotti. Alla fine, però, il « cian Marzotto » (di cui facevano parte pure il fratellino quindicenne Pietro, la sorella Ida col marito De Donà delle Rose e Cristoforo, l'autista personale di Giannino, che già aveva pronta la bottiglia d'acqua minerale... per il vincitore) ruppe gli argini.

Da quel momento Vittorio « visse » minuto per minuto la grande corsa del fratello.

— E tu se avevi il permesso di Rori perchè...
— Perchè non sarebbe serio che un uomo politico vada in giro con la faccia sporca a 140 all'ora. Sono candidato liberale a Vicenza Rovigo Padova e Verona, capisci? Senza contare che Ferrari la sua quarta e ultima macchina ufficiale l'ha voluta dare a Giannino che quando s'impegna va più forte di me. Non si può dire che il comm. Enzo abbia avuto una cattiva idea. Se vince, Giannino è davvero un campione, il miglior stradista del mondo. Dovevate vederlo com'è partito: si avviò piano piano, aveva una paura maledetta che saltassero i giunti.

Quando il bolide rosso, la misteriosa Ferrari « quattro litri e rotti » (di cui neppure il... pro-

Le classifiche di categoria e di classe

Categoria Turismo Internazionale

CLASSE 750 cc.

1. Angelelli-Recchi (Renault-Michelin) in ore 15,46'12", media 95,878;
2. Bianchedi-Tabanelli (D. B. Panhard) in ore 15,50'55";
3. Porfiri-Caratti (Dina Panhard) ore 15,59'08"; 4. Provaso-Barcea (Fiat) ore 16,01'17"; 5. Cotton-Alain (D. B. Panhard) ore 16,05'03"; 6. Maranzana-Carlotti (Dina Panhard) ore 16,19'58"; 7. Franchi-Barbieri (Renault) ore 16,21'22"; 8. Rigamonti-Palvarini (D. B. Panhard) ore 16,25'14"; 9. Prandoni-Gandini (Dina Panhard) ore 16,42'44"; 10. Brighenti-Sandrolini (Fiat) ore 16,32'51".

CLASSE 1300 cc.

1. Mancini-Mancini (Fiat Ceat) in ore 14,05'16", media 107,327;
2. Serena-Piccolo (Fiat) ore 14,05'31"; 3. Gidoni-Testolini (Fiat) ore 14,10'52"; 4. Gianni-Raboni (Fiat) ore 14,18'52"; 5. Maggiorani-Donnini (Fiat) ore 14,22'01"; 6. Bricarello-Bricarello (Fiat) ore 14,22'29"; 7. Ferraguti-Testa (Fiat) ore 14,23'09"; 8. Siciliani-Netti (Fiat) 14,24'17"; 9. Alquati-Caporali (Fiat) ore 14,27'09"; 10. Branchini-Nasi (Fiat) ore 14,27'47".

CLASSE 2000 cc.

1. Pagliai-Parducci (Alfa Romeo-Michelin) in ore 12,34'05", media 120,305;
2. Stagnoli-De Giuseppe (Alfa Romeo) 12,37'30"; 3. Bormioli-Marchiori (Alfa Romeo) 12,40'46"; 4. Pareschi-Milanesi (Alfa Romeo) 12,46'49"; 5. Zagato-Martinengo (Alfa Romeo) 12,47'16"; 6. Della Beffa-Della Beffa (Alfa Romeo) 12,50'49"; 7. Castelli-Modini (Alfa Romeo) 12,52'27"; 8. Bellucci-Sorrentino (Alfa Romeo) 12,54'24"; 9. Garuffi-Canfarelli (Alfa Romeo) 12,59'28"; 10. Franceschetti-Piovan (Alfa Romeo) 12,59'31".

CLASSE OLTRE 2000 cc.

1. Frère-Milhoux (Crysler) in ore 13,38'03", media 110,898;

Categoria Sport

CLASSE 750 cc.

1. Touzot-Persillon (D. B. Panhard-Michelin) in ore 15'36", media 106,031;
2. Castellarin-Capaccioli (D. B. Panhard) 14,42'46"; 3. Peduzzi Anna Maria-Goldani (Fiat Stanguellini) 14,48' e 57"; 4. Michèle Guy-Bosvin (Renault) 14,51'43"; 5. Timazzo-Nicolosi (Fiat Giannini) 14,52'06"; 6. Pieroni-Paganelli (Dina Panhard) 14,57'52"; 7. Rodella-Pons (Renault) 15,14'51"; 8. Bondi M. S.-Vitali (Bandini) 15,25' e 22"; 9. Gè Gianfranchi-Zanfolini (Fiat) 15,25'41"; 10. Laurati-Francescangeli (Fiat-Jaguar) 15,35".

CLASSE 1100 cc.

1. Venezian-Albarelli (Osca-Pirelli) in ore 12,04'50", media 125,600;
2. Sani-Bianchi (Osca) 12,26'35"; 3. Bormioli-Ficai (Fiat) 14,04'34"; 4. Gandini-Castelli (Osca) 14,26'41"; 5. Fona-Malavasi (Fiat Stanguellini) 14,41'59"; 6. Boncristiani-Saponi (Fiat) 14,57'16".

CLASSE 2000 cc.

1. Siletti-Pontecchi (Maserati-Pirelli) in ore 11,38'42", media 129,841;
2. Mantovani S.-Palazzi (Maserati) 11,51'56"; 3. Casella-Puccini (Gordini) 12,05'39"; 4. Cortesi-Feroldi (Fiat 8 V.) 12,08'19"; 5. Sterzi-Rossi (Ferrari) 12,15'49"; 6. Mosters-Vitali (Fiat 8 V.) 12,29'18"; 7. Leto di Priolo-Leto di Priolo (Fiat 8 V.) 12,30'36"; 8. Capelli-Geli (Fiat 8 V.) 12,30'49"; 9. Morsù-Bombardini (Fiat 8 V.) 12,34'20"; 10. Piotti-Franconi (Ferrari) 12,36'21".

CLASSE OLTRE 2000 cc.

1. Marzotto Giannino (Ferrari 4100-Pirelli) in ore 10,37'19", media km. 142,347;
2. Fangio-Sala (Alfa Romeo 3500) 10,49'03"; 3. Bonetto-Teruzzi (Lancia 2009) 11,07'40"; 4. Tom Cole-Vandelli (Ferrari 3000) 11,20'39"; 5. Parnel-Klemantaski (Aston Martin 2800) 11,32'43"; 6. Anselmi-Maggi (Lancia 2500) 11,41'07"; 7. Biondetti-Barovero (Lancia 2900) 11,49'49"; 8. Cabianca-G. Roghi (Ferrari 3000) 11,51'39"; 9. Piodi-Militello (Lancia 2500) 12,01'39"; 10. Collins-Keene (Aston Martin 2800) 12,22'20".

Un po' di spettacolo ci vuole. Quando sono partito non pensavo a rivincere la Mille Miglia, volevo solo arrivare a Roma a 150 all'ora (e ci sono riuscito) e poi pensavo di venire su piano piano, da uomo tranquillo. Ma appena ho saputo che avevo davanti un'Alfa, allora non ci ho visto più!...

— Ce l'avevi con Fangio?
— No, siamo amici « el Chueco » ed io, ma l'Alfa non mi ha proprio trattato bene. Mi hanno tenuto a bagnomaria per dieci giorni dopo avermi promesso vagamente una macchina...

— Insomma questa è la vendetta dell'alfista mancato!

— Certo, Ferrari è stato più gentile. Ha avuto fiducia in me. « Lei è il mio asso di cuori », mi disse venerdì consegnandomi la macchina. A Bologna, al controllo, Ferrari ha fatto dodici volte il giro attorno alla macchina. Poi mi ha abbracciato e mi ha dato del tu: « Tira dentro tutto!, urlava, tutto tutto tutto! » e con il pugno cercava di traforarmi un rene.

— Quale è stato il momento più felice della tua corsa?

— A parte l'arrivo, il momento più felice è stato quello del rifornimento di Siena. Rifornimento di... un fiasco di Chianti, di cui avevo estremo bisogno. Nello stesso tempo i meccanici finalmente sono riusciti a scassinare il cofano che non aveva voluto aprirsi prima, e così, abbiamo potuto metterci l'olio. Altrimenti non sarei mai arrivato a Brescia. Senza olio... e senza Chianti.

Gianni E. Reif

Canottaggio

Con le « vecchie glorie »

La Canottieri Cerea

ha celebrato i suoi 90 anni

La Società Canottieri Cerea, la più anziana delle società italiane di canottaggio ha celebrato i suoi novant'anni di vita. Nell'occasione, il benemerito sodalizio torinese ha radunato a festoso banchetto i dirigenti dello sport del remo e le « vecchie glorie » del canottaggio convenute nella nostra città per l'annuale raduno.

Ieri sul Po

I risultati

delle regate di apertura

Ieri, sullo specchio d'acqua del Po, fra il ponte Isabella e la sede della Canottieri Caprera, si sono svolte le regate di apertura e di incoraggiamento riservate alle società della 1ª Zona.

Ecco i risultati:

Jole da mare a 4 vogatori con timoniere (Coppa Esperia): 1. Armida 6'10"2; 2. Fiat A 6'14"2; 3. Fiat B 6'15"1; 4. Caprera 6' e 16"3; 5. Esperia.

Vogatori di coppia (Coppa Armida): 1. Esperia (Rosso-Chiaffredo) 7'21"1; 2. Fiat (Caniglia-Oggero) 7'21"9.

Canoa K 1: 1. Restagno (Cerea) 5'21"; 2. Ravasco (Fiat) 5'42"2.

Jole da mare a due vogatori: 1. Fiat - Singolo: 1. Barbero (Caprera) 5'05"3; 2. Burro (Esperia) 6'24"3.

Canoa K 2 (Coppa Bonetto): 1. Eperia 5'24"4; 2. Armida 5'29"2; 3. Caprera 5'38"1.

L'assenza di Ali Khan lascia delusa la folla che era ansiosa di vederlo da vicino; però a compensare la delusione provvede Rossellini che, anche a bordo della sua Ferrari, non dimentica di essere in primo luogo un uomo di cinema. Roberto ha infatti un occhio appiccicato al mirino di una piccola macchina da presa e si diverte ad inquadrare il gruppo di fotografi ed operatori cinematografici che si agitano furiosamente per riprenderlo sotto tutti i possibili angoli visivi. In questo duello di grandi a chi spetterà la palma? Comunque di Rossellini pilota ne sentiremo parlare ben poco!

Mente la partenza si susseguono giungono da Verona le prime notizie e sono notizie quasi incredibili. Le piccole Dynna Panhard viaggiano al di sopra dei cento orari e guidano nella notte la rombante carovana. Mano alle tabelle cronometriche, si constata che di questo passo i primi concorrenti saranno di ritorno a Brescia verso le 13. Qualcuno guarda più avanti nel futuro ed immagina quel giorno in cui il successo di partecipanti alla Mille Miglia sarà tale che il primo concorrente ritornerà a Brescia quando ancora Castagneto starà dando il via agli ultimi bolidi.

Malgrado la buona volontà degli organizzatori ed il lodevole prodigarsi degli agenti del servizio d'ordine, ogni anno, man mano che le ore passano, la confusione sul viale di partenza aumenta. E' un fenomeno direttamente proporzionale all'aumentare delle cilindrate delle macchine. Naturalmente a farne le spese sono sempre giornalisti e fotografi, costretti a esercizi di alta acrobazia per vedere qualcosa. Intanto le tribune stampa pullulano di gente estranea che non esibisce nessuno di quei dieci o dodici contrassegni che gli « addetti ai lavori » possono sfoggiare. E fra gli intrusi non mancano le rappresentanti del gentil sesso.

Ultimo atto del grandioso quadro in viale Rebuffone: è partita la Jaguar 638 di Rolt e Heyden e sulla pedana si avanza squinternata e sbarazzina la vecchia 514 di Castagneto, ribattezzata familiarmente « La Carolina ». Anche per lei si ripetono i gesti di tutte le altre partenze: il cronometrista scandisce i secondi, il sindaco abbassa la bandierina ed un po' per le spinte un po' per la discesa la Carolina va folleggiando. Incauto, Castagneto vuol darle un ultimo spintone e, calcolate male le distanze, precipita rovinosamente dalla pedana. Fortunatamente per lui, va a cadere sulle capaci spalle del sottoscritto e su quelle di un prestante capitano dei carabinieri sicché è immediatamente rilanciato agli onori del trionfo. E così l'Arma benemerita e la stampa si son date una mano per salvaguardare il futuro della Mille Miglia.

Gian Piero Ginepro

Totocalcio

| | |
|--------------------------------|---|
| Cecoslovacchia-Italia (1° t.) | x |
| Cecoslovacchia-Italia (finale) | x |
| Grecia-Italia B (1° tempo) | 1 |
| Grecia-Italia B (finale) | x |
| Aosta-Pro Lissone | 1 |
| Marzoli-Lecco | 2 |
| Legnago-Mestrina | 1 |
| Vogherese-Rapallo | x |
| Perugia-Castelfidardo | 1 |
| Carbosarda-Arezzo | 1 |
| Foggia-Avellino | x |
| Terracina-Bari | 1 |
| Nissena-Catanzaro | 1 |

- 1° Gerino Gerini su Ferrari
- 2° Antonio Stagnoli su Ferrari
- 3° Franco Cornacchia su Ferrari

Gran Premio di Pau

- 1° Alberto Ascari su Ferrari
- 2° Michael Hawthorn su Ferrari

Chichester Cup - Goodwood

- 1° Emmanuel de Graffenried su Maserati

Levant Cup - Goodwood

- 1° Emmanuel de Graffenried su Maserati

giro di sicilia

- 1° Luigi Villoresi su Ferrari

9

e
vittorie di classe su 14

per la sicurezza sulla strada

PIRELLI

stelvio

il pneumatico nato dalle corse