

Oggi da Aosta i bolidi da corsa si arrampicano fino al Gran S. Bernardo

Castellotti su Lancia ha migliorato in allenamento il record di Daetwyler - Un motociclista esce di strada e riporta gravi fratture

(Dal nostro inviato speciale)

Aosta, 24 luglio.

La giornata di prove ufficiali per l'Aosta-Gran S. Bernardo è stata turbata da un incidente. Vittima di esso non è stato uno dei numerosi automobilisti che si sono intensamente allenati sui 34 chilometri di percorso, bensì un conducente di motocicletta, il quale pure provava in vista della gara che domenica completerà la giornata motoristica. Si tratta del campione italiano di seconda categoria Galbiati che ha compiuto una paurosa caduta in una curva presso Saint Oyen (al km. 19.500), rimanendo inanimato al suolo. Nel grave incidente egli ha riportato la frattura della gamba sinistra, al femore e alla rotula e la sospetta frattura della gamba destra.

Immediatamente è intervenuto il servizio di pronto soccorso, che ha trasportato lo sfortunato Galbiati all'ospedale di Aosta dove è stato ricoverato con prognosi riservata, dopo che gli è stata praticata

la trasfusione del sangue. La guarigione richiederà certo un lungo periodo di cure.

Le prove a circuito chiuso hanno dovuto essere interrotte per 45 minuti e poi sono state riprese. Sulla strada sono scesi i bolidi a quattro ruote. I tempi ufficiali non sono stati comunicati, comunque in via «privata» si è appreso che Castellotti su Lancia 3300 ha abbassato il record, già notevole di Daetwyler (23'25"1/5) realizzando uno spettacoloso 23'4"2/5 ed anche Taruffi ha ottenuto un ottimo tempo del tutto degno del compagno di squadra. Tutti gli altri «percorsi di prova» sono stati un po' più lenti.

Valenzano sulla Maserati ha impiegato 25'. Gli altri corridori hanno preferito non far conoscere il numero di minuti impiegati per salire da quota 582 fino ai 2473 metri di altezza del San Bernardo.

Resta comunque positivo che il tempo superlativo di Castellotti, il quale si è presentato con un biglietto da visita eccellente, lascia intravedere una appassionatissima lotta.

Nella categoria gran turismo il più veloce è stato oggi il torinese Balzarini, che su una «Fiat 8 V» ha superato i 34 chilometri del difficilissimo percorso in 27'43", seguito da Vincent, il presidente dell'A. C. della Valle d'Aosta, che al volante di un'Alfa Romeo 199 super sprint ha fatto registrare il tempo di 28'08".

Nelle motociclette il miglior tempo è stato stabilito da Branconi (Gilera 500) in 27'55".

L'attesa per questa competizione è vivissima. Fin da stasera Aosta è invasa da spettatori e nella notte numerose comitive si sono dirette verso il Colle. Le curve, specialmente nell'ultimo tratto verso il San Bernardo, costituiranno una tribuna naturale dalla quale migliaia di appassionati del motorismo potranno seguire le acrobazie dei piloti specialisti della montagna.

Domani il percorso verrà chiuso al traffico alle ore 9. Alle ore 10 verrà data la partenza al primo concorrente delle motociclette. g. acc.

Questi i numeri di gara

Categoria sport internazionale (classe fino a 750 cmc.): T. Mazzio (Giannini 750 cc.) 70; Zannini (Giannini 750 cc.) 80; Rapetto (N.D. 750 cc.) 72; Gambaro (Giar 750 cc.) 82; Lanza (Moretti sport) 92; Morbidelli (Fiat Testa d'oro) 86; Adinolfi (Giannini sport) 84; Peduzzi (Stanguelini B.) 74; Leonard (Giar 750) 78; Paglia (Fiat Giannini) 76; Noussan (Fiat 650) 94; Rigamonti (Dyna Panhard) 88; X 90.

Categoria sport internazionale (classe da 750 a 1100 cc.): Favero (Fiat Stanguelini) 120; Guidotti (Fiat M.M.) 108; Manelli (Fiat Manelli) 106; Gariboldi (Fiat) 118; Quattrone (Fiat) 110; Brandi (Osca 1100) 126; Coriasco (Osca 1100) 122; Grandjean (Renault) 112; Crivelli (Fiat 1100) 114; Colombi (Fiat Zagato 1100) 104.

Buoncrisiani (Ermini speriment.) 128; Lietti (Fiat Stanguelini) 130; Brandi (Fiat Marino) 124; Munaron (Ermini) 132; Azzi (Marino) 102; Vogele (Porsche) 134; Campestella (Fiat) 118; Fresia Luigi (S.A.N.S.) 136.

Categoria sport internazionale (classe oltre 1100 cmc.): Bordini (Gordini 2905) 166; Juhn (Jaguar XK) 148; Bonomi (Ferrari 3000) 146; Briarelli (Ferrari 2300) 182; Ricci (Gordini 1995) 150; Valenzano (Maserati 2000) 172; Cacciari (Maserati 2000) 152; Lualdi (Ferrari 2715) 156; Pezzoli (Ferrari) 154; Castellotti (Lancia Sport) 168.

Taruffi (Lancia Sport) 170; Cordero (Osca 4500) 161; Cordero Galli (C.D.M.P. 4200) 176; Durey (Alfa) 158; Jonneret (Jaguar 3442) 174; Jenney (Jaguar 3442) 178; Reichmann (Confero 1973) 180; Markowski (B.M.W. 1971) 142; Descolonges (Osca) 162; Nicol (Jaguar) 144; Amendola (Ferrari 3000) 160; Fischhaber (Aprilia) 140.

Categoria turismo - Gruppo gran turismo di serie (fino a 2000 cmc.): Pellegri (Fiat Zagato 8 V) 48; Tacconis (Fiat 8 V) 38; Balzarini (Fiat 8 V) 44; Vincent (Alfa sport) 40; Quartara (Lancia B 20) 36; Moretto (Lancia B 20) 42; Martinengo (Fiat 8 V) 34; X 46.

(Alfa 1900) 26; Bertani (Alfa 1900) 24; Toselli (Fiat Zagato 1100) 12; Cipolla Mario (Isotta) 2.

Categoria turismo - Gruppo gran turismo di serie (fino a 2000 cmc.): Pellegri (Fiat Zagato 8 V) 48; Tacconis (Fiat 8 V) 38; Balzarini (Fiat 8 V) 44; Vincent (Alfa sport) 40; Quartara (Lancia B 20) 36; Moretto (Lancia B 20) 42; Martinengo (Fiat 8 V) 34; X 46.

Categoria turismo - Gruppo gran turismo di serie (oltre 2000 cmc.): Sassoli (Lancia 2500) 64; Schiagno (Lancia B 20) 58; Pagliani (Lancia 2500) 50; Gatta (Lancia 2500) 56; Panelli (Lancia 2500) 52; Della Chiesa (Lancia 2500) 54; Ramella (Lancia 2500) 62; Contini (Lancia 2500) 60.

Al francese Forestier la 16ª tappa del Tour

Lione 24 luglio.

La tappa Le Puy-Lione di km. 194 è stata caratterizzata da un seguito di fughe che hanno portato qualche sconvolgimento in classifica. Ne hanno fatto le spese Bauvain e Wogtmans che hanno peggiorato ulteriormente la loro posizione. Nella fuga che ha deciso le sorti della giornata si è distinto Clerici; ma sulla pista di Lione ha vinto il nazionale francese Forestier. La volata del gruppo degli assi giunti a 5'10" dai primi è stata vinta da Kubler.

Scattate alle 22 le auto a Messina

Messina, 24 luglio.

Stasera ha avuto inizio il carosello della «dieci ore» messinese. Alle ore 22 i bolidi partecipanti alla gara prendevano il via, scivolando con la luce abbagliante dei fari le tenebre della notte.

La prima macchina che passava sotto la tribuna del cronometrista era la Ferrari 3000 di Gerini, avendo percorso i 7650 metri del circuito alla media di 120 km. orari circa. Sfrecciavano quindi la Ferrari di Maglioli, la Maserati di Musso e l'Osca di Scorbati. Al 5° giro era ancora in testa Gerini, seguito da Maglioli e Musso.

Al secondo giro: la Ferrari 2000 di Mustilli-Cortese si fermava ai box per guasto meccanico. La vettura ripartiva alle 22.47. Poco dopo anche Musso era costretto a fermarsi. Alle 23.30 Piccolo era costretto al ritiro per noie meccaniche.

Dopo due ore di gara le Ferrari tre litri di Gerini e Maglioli guidavano la corsa, ma poco dopo la mezzanotte la vettura di questo ultimo corridore cominciava ad accusare noie meccaniche.

La Fiorentina sotto la direzione di Bernardini si trasferirà il 2 agosto a Bulle in Svizzera dove attenderà alla preparazione per il campionato.



Il motociclista Galbiati dopo l'incidente avvenuto a 19 Km. da Aosta viene caricato su un'autoambulanza (f. Moiso)

Cinque motociclisti si e nessuno si ferisce g

A Stoccarda, in seguito alla caduta di Dale, i concorrenti che lo

dosso - Un altro incidente ad un pilota tedesco - L'odierna corsa

Stoccarda, 24 luglio.

(I.f.) Anche oggi sono accaduti sul circuito di Solitude, dove domani si svolgerà il Gran Premio motociclistico di Germania, due paurosi incidenti che miracolosamente non hanno avuto gravi conseguenze.

Il primo di essi è avvenuto nella curva di Mahdenthal ossia nello stesso punto in cui ieri si era infortunato Balthesberger della N.S.U. Il giovane pilota tedesco Thornprikker (Guzzi 250), in seguito ad una sbandata improvvisa urtava contro una staccionata. Immediatamente soccorso egli veniva trasportato all'ospedale di Stoccarda. I medici hanno diagnosticato allo sfortunato pilota la frattura di quattro costole ed un forte choc nervoso.

Il secondo incidente s'è prodotto mentre si svolgevano gli allenamenti della classe 350 cmc.: i piloti Dale, Amm, Simpson, Farrant e Mc, Intyre procedevano tutti in gruppo a un'andatura piuttosto sostenuta. Improvvisamente Dale, per cause che non hanno potuto

ancora essere accertate, sbandava e poi di colpo andava a finire in terra. I quattro corridori che gli stavano dietro non potevano evitare di investire la macchina e a loro volta cadevano a terra.

Al primo momento si è avuta l'impressione che in quella caduta in massa fosse successo qualcosa di grave, ma la fortuna ha assistito i corridori. Il solo a lamentare qualche danno è stato Dale che ha riportato alcune abrasioni. Le sue condizioni non destano tuttavia alcuna preoccupazione anche se domani non potrà partecipare alle corse. Egli verrà probabilmente sostituito dall'inglese Lomas.

Ed ecco i migliori tempi registrati nelle prove di oggi. **Categoria 125 cmc.:** Mueller (N.S.U.) 5'26"2/10 media 126,500 250 cmc.: Mueller (N.S.U.) 4'55"5/10 media 139,500; 350 cmc.: Anderson (Guzzi) 5'0"5/10 media 137,200; **Categoria 500 cmc.:** Brett (Norton) 4'53"4/10 media 140,500; Duke (Gilera) 4'54"3/10 media 140; Bandrola (M.V.) 5'1"2/10 media 136,800.

professionisti di Barassi

Il meccanismo dell'ordinamento è interessante. Le società di serie A, B e C dovrebbero essere raggruppate in una specie di circolo chiuso con promozioni e retrocessioni dall'uno all'altro gruppo. Solamente per la caduta dalla terza categoria al gradino più basso situato già nella zona del semidilettantismo si avrebbe una procedura speciale analoga a quella inglese. Il consenso delle stesse società professionistiche (escluse quelle di C, per evitare che durante l'anno si comprino i voti favorevoli, vendendo le partite, una volta persa ogni speranza di classifica), questo consenso, si diceva, deciderebbe se lasciar precipitare l'ultima o le ultime in classifica oppure recuperarle. Nel primo caso le porte verrebbero eccezionalmente aperte a nuove società, purché tali da garantire per mezzi tecnici e finanziari una buona figura nell'ambiente superiore. Esclusa invece dalla unione professionistica ogni autonomia intesa come pura e semplice ricerca dello spettacolo a detrimento degli interessi dello sport.

Le grandi società avrebbero molti poteri, ma non quello di esagerare. Si pensi che qualche dirigente autonomista è giunto fino a proporre l'apertura, a metà campionato, a nuovi stranieri — due o tre per squadra con l'aggiunta, magari, di un negro tanto per fare colore — tutto per aumentare la spettacolarità delle partite ed il relativo incasso.

In quanto alla sistemazione dei giocatori, dovrebbero essere previste tre categorie: professionisti, semi-dilettanti, quelli che in Germania sono definiti Kontrakt-Spieler, e dilettanti. Da'ia serie C compresa in giù non si parla naturalmente di professionismo.

Fino a diciott'anni inoltre il dilettantismo sarebbe obbligatorio come l'istruzione elementare nelle scuole. Il progetto è interessante. Vi sarà certamente nelle prossime riunioni argomento di studio e forse di avvio a pratiche attuazioni che potrebbero avvenire nella stagione 1955-56.

Due parole infine sugli stranieri: per la conferma «fuori quota» dei giocatori importati e residenti da cinque anni in Italia, anche se ceduti ad altre squadre, il si sembra predominare sul no. La tesi della Juventus e dell'Inter incontra dunque voti favorevoli. p. b.

