

UN GRANDE CAMPIONE IL VINCITORE DELLA MILLE MIGLIA

ASCARI HA CONQUISTATO LA GEMMA CHE MANCAVA ALLA SUA CORONA

Un incidente non grave toglie di gara Farina - Vittorio Marzotto secondo, Musso terzo, Biondetti quarto - Fra i numerosi ritirati, Giannino Marzotto detentore del record - Novecento chilometri sotto la pioggia

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

BRESCIA 3 maggio.

Alberto Ascari ha vinto la Mille Miglia. Era la gemma che mancava alla corona del campione del mondo. E' stata una vittoria limpida, senza sofferenze e almeno nella parte finale quasi senza emozioni, giacchè da Bologna al traguardo di Brescia Ascari era senza avversari temibili. Uno dopo l'altro tutti i suoi maggiori rivali sono crollati ed egli è rimasto solo a concludere in maniera trionfale ma pacifica la sua poderosa galoppata. Quando il bolide vittorioso è sbucato sul rettilineo di viale

Rebuffone dove c'era ad attenderlo la grande folla tradizionale, è scoppiato un fragoroso interminabile applauso e contemporaneamente si è avuto un piccolo tumulto. Tutti i fotografi dopo aver fatto scattare i loro obbiettivi sulla macchina che tagliava il traguardo, si sono lanciati all'inseguimento, a loro volta inseguiti dagli agenti di polizia che tentavano di fermarli. Ma in momenti come questi gli operatori sportivi non conoscono barriere e travolgono qualunque ostacolo, e così il vincitore della Mille Miglia è diventato loro facile preda. Appena è sceso di macchina, Ascari era tutto nero, nero nel suo giubbone di pelle e nero in faccia come un corridore ciclista della Parigi-Roubaix, quando esce dalle miniere di carbone dell'Inferno del Nord. Per la prima volta da quando lo vediamo vincitore dopo una corsa, egli non appariva sorridente, ma affaticato. Era il puro sangue che aveva disputato una gara di fondo, che non rientra nelle sue abitudini. Qualcuno ha detto che era stanco per la fatica di aver dovuto ogni tanto frenare, cosa contraria al suo temperamento e per la quale non è allenato. Lo hanno spinto, pestato, inevitabilmente strapazzato, mentre la sua signora con in mano il sacramentale mazzo di fiori, cercava invano di farsi largo per abbracciare il marito che era trionfante ma imprigionato,

col piede sull'acceleratore non arriva al traguardo. Biondetti è uno che se ne intende di Mille Miglia, ed io l'ho ascoltato. Ecco tutto. Poi lo abbiamo perso di vista perchè ormai dalle mani dei fotografi era passato a quelle degli operatori della televisione. La grande corsa è stata vinta dunque dal grande campione e questa se pensiamo alla classe di Ascari appare a prima vista la logica conclusione della Mille Miglia. Per una gara di questo tipo però non bastano le qualità di virtuoso della guida, ma occorrono anche altre doti come la resistenza fisica, il controllo costante dei nervi e soprattutto l'arte di saper graduare lo sforzo del proprio mezzo meccanico, di non chiedere al motore più di quello che esso può rendere. Ascari era atteso dunque a questo nuovo collaudo ed egli lo ha superato nella maniera più brillante, offrendo alle folle

ricostruire con la fantasia quella gigantesca e intricata battaglia che centinaia di macchine hanno ingaggiato su mille e ottocento chilometri di percorso. Spesso le notizie che arrivano tumultuosamente dai vari controlli si accavallano, si confondono, si contraddicono, perchè si sa che la fretta è nemica della precisione e qui è la fretta che domina. C'è stato un momento a esempio in cui si era sparsa la voce del ritiro di Ascari e i corrispondenti dei quotidiani e delle agenzie si sono precipitati alle cabine a diramare in tutto il mondo la notizia di quel ritiro. Quando al traguardo di Brescia è arrivato Musso tutti hanno festeggiato il giovane pilota come il secondo classificato della corsa. Poco dopo, invece, calcoli più accurati hanno fatto capire che la faccenda non era ancora risolta e che Vittorio Marzotto avrebbe potuto battere il pilota della Maserati. La gente spiava col cronometro in mano l'arrivo di Marzotto che era atteso da un momento all'altro e che non spuntava. Mancavano quindi secondi allo scadere del tempo utile e pareva che il duello si fosse già risolto in favore di Musso, quando dalla curva del viale è sbucata la Ferrari di Vittorio che superando un concorrente di minor cilindrata si è avventata sul traguardo. Nove secondi dopo dodici ore di corsa: come se tutto fosse stato messo in scena da un regista di cinematografo. Notevole, poi, la prova dell'anziano e valoroso Biondetti che si è classificato quarto. Gli altri grossi calibri della corsa hanno dovuto tutti abbassar bandiera per avarie alle macchine o per incidenti di gara e sotto questo aspetto possiamo dire che la ventunesima Mille Miglia costituisce una delle più severe edizioni della grande corsa. Quello che alla vigilia era considerato come il grande diretto rivale di Ascari e cioè Farina è stato tolto di gara da un pauroso incidente dopo appena un quarto d'ora di corsa. Infatti l'ultimo periodo si unì in matrimonio con la marchesa Lydia Serramezzana Fiori, che condivise le gioie e le ansie della vita ippica. Non subito i suoi colori crearono il mito dell'invincibilità. Tesio anzi si accorse di avere sbagliato e i suoi primi insuccessi gli attribuirono errori di calcolo e di analisi. Ebbe la forza di rimettersi daccapo a studiare e a osservare e a indagare. Giunse così alla determinazione di importanti punti di vista, che gli

hanno ingaggiato tra loro una magnifica battaglia con distacchi che si misurano non a minuti, ma a secondi. Nelle sue grandi linee questa è la sintesi della corsa per quanto riguarda le macchine in lotta per la vittoria assoluta. Qui bisogna dire che il duello Lancia-Ferrari si è risolto in favore della Lancia soprattutto per merito del suo grande campione Ascari. Ferrari ha dovuto accontentarsi del posto d'onore con Vittorio Marzotto,

1. ALBERTO ASCARI (Lancia) in ore 11.26'20" alla media oraria di km. 139,645 (1° della categoria sport oltre 2000); 2. Vittorio Marzotto (Ferrari) 12.0'1" (1° cat. sport, fino a 2000); 3. Musso (Maserati) 12.0'10" (1° Biondetti (Ferrari) 12.15'36"; 5. Veneziani (Maserati) 12.27'43"; 6. H. Hermann (Porsche) 12.35'44" (1° cat. sport fino a 1500); 7. Serafini (Lancia) 12.47'12" (1° cat. gran turismo oltre 1500); 8. Carini (Alfa Romeo) 12.51'32" (1° cat. turismo serie speciale oltre 1300); 9. Leto di Priolo (Fiat) 12.52'38"; 10. Cabianca (Osca) 12.55'8".

gemma che miracolosamente ha tenuto e che mi ha permesso di arrivare fino in fondo. Ma stia chiaro che questa vittoria la debbo prima di ogni cosa ai consigli che mi ha dato Biondetti e dei quali ho fatto tesoro. Biondetti mi ha spiegato che la Mille Miglia si vince prima di tutto con la prudenza, che bisogna avere il coraggio di levare spesso il piede dall'acceleratore, perchè chi sta sempre



In trionfo Ascari.

che però correva con una macchina di 2000 cmc. Si è visto insomma che sulle nostre strade le macchine di 4900 cmc. non hanno possibilità di sfruttare tutta la loro potenza. Non è stato battuto il record della Mille Miglia che è sempre detenuto da Giannino Marzotto, ma bisogna considerare il fatto che Ascari nella parte finale della corsa non ha avuto più nessun bisogno di forzare, e che anzi aveva interesse ad essere cauto per non compromettere una vittoria già conquistata. Inoltre va aggiunto che la gara per quasi novecento chilometri è stata molestata dalla pioggia che in certi momenti è stata violentissima soprattutto nella fase centrale. In questi casi sono soprattutto le macchine più veloci che ne risentono. Alla Mille Miglia però la pioggia è di casa: questa non è soltanto la corsa dei records, la corsa dei brividi, la corsa dell'ardimento, è anche la corsa del maltempo.

Nelle altre categorie dobbiamo notare l'affermazione dell'Alfa Romeo nel turismo speciale oltre 1300, in cui ha vinto Carini alla media di Km. 124,140. Nel turismo speciale classe fino a 1300 si è avuta una chiara affermazione collettiva delle Fiat che hanno offerto delle magnifiche prestazioni. Qui la vittoria è toccata alla coppia Mandrini-Ferrari che si è imposta alla media di 110,040. Lodevoli pure i successi delle Porsche nel Gran Turismo di Serie fino a 1500, delle Panhard nello sport fino a 750 e delle Renault nella classe turismo serie speciale fino a 750. In questa categoria delle macchine più piccole notevole la buona prova offerta dalle

piccolissime Iso che hanno sbagliate le previsioni e che quel limite è stato ancora una volta superato. Questo non è soltanto il banco di prova del nostro progresso meccanico, ma è anche la misura dell'abilità e dell'audacia dei nostri piloti. Le macchine si perfezionano, crescono sempre più di agilità e di potenza, e i piloti adeguano il loro coraggio ai nuovi bolidi. Soltanto le strade restano quelle di un tempo, ma questo accresce le difficoltà dell'imprende e in un certo senso contribuisce a mantenere la Mille Miglia nella sua luce di leggenda.

Ciro Verratti

Classifiche di categorie

Turismo di serie speciale sino a cmc. 750: 1. Redele-Pors (Renault) ore 15.4'33", media km. 105,931; 2. Galbier-Nichy (id.) 15.22'40"; 3. Lesur-Briat (id.)

Turismo di serie speciale fino a 1200: 1. Maldrini-Ferrari (Fiat) ore 14.30'46", media km. 110,040; 2. Zanetti-Adeda (Fiat) 14.37'18"; 3. Persia-Mazzetti (Fiat) 14.52'

Turismo di serie speciale oltre 1300: 1. Carini-Artusani (Alfa Romeo) 12.51'52", media km. 114 e 140; 2. Dalla Pavera-Artusani (id.) 12.56'10"; 3. Franceschetti-Polo (id.) 13.38'12";

Gran turismo fino a 1500: 1. Frankenberg - Santer (Porsche) 13.53'50", media km. 114,915; 2. Hampel-Wolf (id.) 14.11'23"; 3. Natham-Gloker (id.) 14.13'14";

Gran turismo oltre 1500: 1. Serafini (Lancia) 12.47'1", media km. 124,895; 2. Leto di Priolo (Zagato) 12.52'38"; 3. Petrolbelli-Cremonesi (Lancia) 13'5"; Sport sino a 750: 1. Faure-

A Fra Diavolo il G. P. Napoli di trotto

Napoli 3 maggio.

Dieci trottoatori, scelti fra i più validi rappresentanti della generazione 1951, hanno disputato ieri ad Agnano il Gran Premio Napoli (L. 4.200.000, m. 2100). Fra Diavolo, che al «betting» era favorito alla pari, ha tenuto fede al pronostico disputando una corsa bellissima. Fausto Brancini ha guidato il vincitore con grande perizia. Benissimo ha corso pure Alfiere, impegnatosi al largo di Fra Diavolo per un chilometro e mezzo e terminato vicinissimo al vincitore. Regolare la corsa di Bardo, terzo davanti a Bengodi. Ecco l'ordine d'arrivo: 1. Fra Diavolo; 2. Alfiere; 3. Bardo; 4. Bengodi. N.p.: Aladino, Festivalina, Airone, Spartivento. Altino, Oriolo. Tot.: 21. 14. 16. 50. (34). 46.

Ciro Verratti

Classifiche di categorie

Aliseo si afferma a Roma nel Premio Felice Scheibler

Roma 3 maggio.

Il programma di corse al galoppo all'ippodromo delle Capannelle comprendeva ieri un'importante prova per i tre anni in preparazione al Derby: il Premio conte Felice Scheibler sul 2200 metri. La corsa è stata vinta da Aliseo, della Razza del Soldo, che ha preceduto Vernet.

Ecco il risultato: Premio Conte Felice Scheibler (L. 1.575.000, m. 2200): 1. Aliseo (Pacifci, 56) della Razza del Soldo; 2. Vernet (Bugattella, 56); 3. Kankan (Ferrari, 56). Tre partenti; 8. 1. 15. 1. Tot.: 17 (31). Le altre corse sono state vinte da Erl, Clismon, Flika de Saint Cyr, Maggio, Ponte Mammolo, Vettore e Polacco.

Sport fino a 2000: 1. Vittorio Marzotto (Ferrari) in 12.1", media km. 133,080; 2. Musso-Zocchi (Maserati) 12.10'10"; 3. Veneziani-Orlando (Maserati) 12.27'43"; 4. Cortese (Ferrari) 13.12'

Sport oltre 2000: 1. Ascari (Lancia) 11.26'10", media km. 139,645; 2. Biondetti (Ferrari) 12.45'36"; 3. Mingoni-Pinci (Ferrari) 13.4'34"; 4. Baggio-Berni (Ferrari) 13.31'38".

UN GRANDE LUTTO NEL MONDO IPPICO

La morte di Federico Tesio

Federico Tesio, l'allevatore più celebre e l'uomo più importante del mondo del purosangue, si è spento a Milano sabato notte alle ore 1.30. Dopo breve agonia, ha chiuso all'età di 84 anni una esistenza laboriosa, varia, intensa, dedicata al cavallo da corviglia e a tutti i problemi tecnici e scientifici che lo riguardano, interessandosi anche alla pittura, all'astronomia e alla letteratura. I funerali si sono svolti questa mattina alle ore 10.30 nella chiesa di...

periodo si unì in matrimonio con la marchesa Lydia Serramezzana Fiori, che condivise le gioie e le ansie della vita ippica. Non subito i suoi colori crearono il mito dell'invincibilità. Tesio anzi si accorse di avere sbagliato e i suoi primi insuccessi gli attribuirono errori di calcolo e di analisi. Ebbe la forza di rimettersi daccapo a studiare e a osservare e a indagare. Giunse così alla determinazione di importanti punti di vista, che gli

farsi la barba comodamente è facile con le lame PAL



