

Sono continuati a Monza gli allenamenti per il Gran Premio d'Italia

Sui pneumatici converge la preoccupazione dei tecnici

E' opinione che la corsa possa essere decisa da questo solo fattore - I tempi migliori di Fangio e Kling (Mercedes), Castellotti e Farina (Lancia)

Monza, 9 settembre

Sono proseguite sul nuovo autodromo di Monza le prove ufficiali per il 26° Gran Premio d'Italia. Soltanto da oggi le prove stesse avevano valore ai fini della graduatoria per lo schieramento di partenza della corsa, poiché ieri gli allenamenti sono stati effettuati unicamente sull'anello per alta velocità al fine di famigliarizzare i piloti alle due grandi curve sopraelevate. Oggi, invece, tutti hanno girato sul percorso di 10 chilometri del Gran Premio comprendente la nuova pista e il tracciato stradale, raccordati lungo il rettilineo dei « boxes » che risulta pertanto diviso in due lungo la mezzera del nastro d'asfalto.

Le prove si sono svolte con la massima regolarità e non si è verificato nessun incidente di gomme, come del resto avevano previsto i tecnici a motivo delle minori sollecitazioni e della maggiore possibilità di raffreddamento dei pneumatici sul tracciato completo, che non sulla acrobatica pista ove non c'è un attimo di sosta alla velocità.

Anche oggi Fangio è risultato il più veloce al volante della Mercedes aerodinamica (ritoccata nella parte frontale da un posticcio « muso » allungato e affilatissimo).

Il campione del mondo ha realizzato sul giro 2'46"5 a oltre 216 orarie, e Kling, pure su Mercedes carenata, ha segnato 9/10 di secondo in più.

Delle macchine italiane sono state le Lancia della scuderia Ferrari a rivelarsi le più a posto con Castellotti e Farina. Behra ha provato la bella Maserati a carrozzeria aerodinamica, ottenendo un tempo sensibilmente migliore dei compagni di squadra che pilotavano il modello normale. Meno veloci le Ferrari che tuttavia appaiono molto migliorate in fatto di stabilità.

Dai risultati di oggi si deve desumere l'abbastanza netta superiorità delle Mercedes, ma è anche probabile che domani si debba avere qualche spostamento di posizioni. Cosa tuttavia di importanza marginale poiché è opinione diffusa che del Gran Premio potrebbe es-

sere arbitro il comportamento dei pneumatici. Ecco la graduatoria dei tempi:

Fangio (Mercedes), 2'46"5, media 216,212;
Kling (Mercedes), 2'48"3;
Castellotti (Lancia), 2'49"6;
Farina (Lancia), 2'49"9;
Behra (Maserati), 2'50"1;
Moss (Mercedes), 2'51"1;
Musso (Maserati) e Mieres (Maserati), 2'52"2; Villorosi (Lancia), 2'53"7; Collins (Maserati) e Schell (Vanwall), 2'55"5; Maglioli (Ferrari), in 2'56"5; Hawthorn (Ferrari), 2'56"7; Trintignant (Ferrari), 2'58"3; Da Silva (Gordini), 2'59"8; Warthon (Vanwall), in 3'2"4; Pollet (Gordini), 3'3"5; Ficht (Maserati), 3'11"8; Manzoni (Gordini), 3'24"7.

In mattinata avevano prova-

to i concorrenti della Coppa Inter-Europa, gara di apertura della manifestazione monzese riservata alle vetture del gruppo Gran Turismo, che si disputerà sul percorso totale di 5750 metri. Il miglior tempo assoluto è stato realizzato dalla Fiat 8 V di Carlo Leto di Priolo con 2'14"3 alla media di 154,132, seguito da Elio Zagato, pure su Fiat 8 V in 2'14"6.

Nella classe 1300 le Porsche di von Frankenberg e di Hanstein, hanno segnato rispettivamente 2'26"5 e 2'26"7; nella « 2600 » infine, Croce, su Lancia gran turismo, ha ottenuto 2'15"4; Bona 2'17"1; Gatta 2'17"2.

Domani, ultima giornata di prove, con orario prolungato fino alle ore 17.



Durante una pausa delle prove: Fangio con la moglie

L'ambiente delle corse ippiche suscita diffidenza nei giocatori

Risultati talvolta assurdi, indisciplina di fantini puniti senza chiare motivazioni e le manovre di certi allibratori spiegano le saltuarie flessioni delle scommesse

E' notorio che le corse dei cavalli esistono in quanto vi sono i giocatori che ne fanno le spese, sia quelli che guadagnano sia quelli che perdono, perché tutti pagano le loro non leggere tangenti. Non è nemmeno un segreto che i supremi organi dell'ippica abbiano qualche fondata preoccupazione per alcune saltuarie flessioni del gioco. Stanno a questo proposito correndo ai ripari studiando l'impianto dei totalizzatori automatici. Se ciò avverrà, sarà certamente una grande comodità per i giocatori, ma non crediamo che la innovazione rappresenti un toccasana per aumentare il volume del gioco. Le cause della flessione non stanno nel modo di giocare ma hanno essenzialmente la loro giustificazione nella scarsità del denaro, che non può non influire sul gioco in quanto che il giocatore, costretto a lesinare, si fa guardingo e sospettoso per difendere il suo magro capitale. Attorno a questo grande fat-

tore negativo gravitano altre cause non meno negative e tutte atte a scuotere la fiducia nella massa dei giocatori. Ad esempio, l'istituzione delle « sale delle corse », sempre in aumento, i cui tenutari, pagate percentuali e aliquote varie, lavorano a loro rischio e pericolo e vogliono sempre guadagnare autorizzandosi anche ad azioni che non dovrebbero essere tollerate. Attorno ad esse si sono creati nelle varie città nuclei di giocatori professionisti che hanno i loro corrispondenti in altre sedi e che sui campi giocano al rialzo, mentre dal canto loro i tenutari giocano al ribasso. E i giocatori, messi di fronte a quote che in gioco normale non si verificherebbero, rimangono perplessi e o non giocano più o riducono le loro puntate.

Nei recinti circolano poi molte troppe persone che non dovrebbero abbandonare le scuderie. Sono mozzati di stalla o giù di lì, i quali vengono a far la giocata per il signor X

o portare l'informazione a chi di dovere. Il pubblico li conosce e si fa sospettoso. A torto od a ragione, crede alla « torta » e non gioca. Su parecchi campi non si gioca più seguendo la carta e la logica, ma secondo quello che scommette il signor Tale; costui potrebbe anche prestarsi come orientatore a comodo. Vi sono poi ancora quelli che ricevono il telegrammino o la lettera confidenziale, così come le « sale » ricevono la telefonata di allarme con invito a provvedere (al ribasso). Tutto questo è notorio. Radicata poi è la convinzione che vi siano fantini, drivers e soprattutto trainers che facciano fare la loro brava giocata, specie quando non dovrebbero farla.

Si hanno corse conciose con risultati quasi assurdi, che lasciano non solo a bocca amara il giocatore, ma gli danno la sensazione di essere stato turpinato. Talvolta il suo sospetto è fondato perché fantini o drivers vengono appiattati ed

non mancano, ma in parecchie piste per tutta una stagione si ripetono corse con gli stessi cavalli, ma con esiti cangianti... Il non costante comportamento e le direttive diverse dei Commissari e delle Giurie è un altro fattore negativo, al pari della indisciplina dei fantini, drivers, ecc.

La massa dei giocatori è onesta, leale ed anche un poco ingenua, ma si trova sbalestrata dai professionisti del gioco, da troppi risultati impossibili, dalle cattive abitudini del personale di corsa, da quel gioco al rialzo ed al ribasso. A poco a poco vanno rallentando le puntate perché i giocatori hanno l'impressione di essere ingannati.

Non sarà il totalizzatore automatico quello che farà aumentare il volume del gioco; solo un risanamento generale degli ambienti raggiungerà il desiderato fine.

g. l. d.

Stamane l'assemblea

