Ascari guida la pattuglia delle Ferrari nel Gran Premio d'Italia all'autodromo di Monza

Mentre, ai margini della pista di Monza, le vetture sport e i bolidi da corsa riccono gli ultimi tocchi per la loro grande giornata (alle 10,30 di oggi ha inizio la Coppa Inter-Europa, alle ore 15 il Gran Premio d'Italia) — giocerà rispolverare la struttura della duplice sagra automobilistica, e tentare d'identificarne i probabili protagonisti.

La gara mattutina di apertura rappresenta un qualcosa di più di un prologo a mezza scena. Per quanto riservata ai piloti italiani, è gara di campionato, e comprende in fatto di vetture quanto di meglio si è prodotto sinora in Europa nel campo del «gran turismo» e dello «sport». Nella classe massima, oltre 2000, lo schieramento dell'Inter-Europa riproduce il fenomeno del Gran Premio, accentuato e reso ufficiale: il vuoto, cioè, attorno alle Ferrari. Sei vetture iscritte, sei Ferrari, delle quali, salvo sorprese pressochè incrossimili, dovrà balzare il vincitore assoluto. I bene informati puntano su due nomi, entrambi al vertice della quotazione: Franco Cornacchia e Bruno Sterzi, ambedue con la 2560.

Nella classe inferiore (1500-2000), la lotta tra le Lancia Aurelia e l'Alfa 1900 (in questa classe, le due Ferrari presenti non hanno alcuna velleità pericolosa) sarà orientata a rintuzzare il nuovo terzo incomodo, la Fiat «8 V» di Ovidio Capelli, che dopo Pescara e la «Stella Alpina» ha cessato di essere una semplice promessa per il domani, divenendo una concreta, incombente minaccia, che raccoglie anzi non pochi favori nei pronostici più attendibili.

Il conte Lurani, l'onnipresente «Giovannino», maestro di stile e di passione a tutta una generazione di gentlemen è, con la sua Porsche, il più quotato nella classe 1500; mentre incerta e interessante sarà la disputa, nella classe minima, tra le 750 Fiat-Zagato e le diavolite vetturette francesi Dyna-Panhard. In ogni caso, una ben spesa mattinata di utili indicazioni sportive, di avvisenti e cavallereschi antagonismi.

Ed eccoci al piatto forte della giornata, il pomeriggiano Gran Premio d'Italia. Partono, come è noto, 24 macchine, selezionate sulle 25 iscritte in base ai migliori tempi di prova. Le travolgente galoppata durerà per 80 giri del circuito, pari a 504 chilometri.

Sarebbe ingenuo prestarci ad una atmosfera d'incertezza, che non è necessaria al successo né all'interesse della corsa. Non vi sono ragionevoli incertezze, salvo sempre, naturalmente, la remota possibilità di eventi eccezionali che sconvolgessero il regolare andamento della gara. Il campionato del mondo è ormai scontato, con la trionfale affermazione di Ascari, che è padrone assoluto e non più molestabile del titolo, già portato da Fangio e prima di lui da Farina. Con quasi altrettanta certezza si può definire circoscritta la lotta tra gli uomini della Ferrari: Ascari, Farina, Villoresi, Taruffi e il francese Simon. E tuttavia si vivranno oggi momenti di esaltazione, di trepidazione, di entusiasmo, perchè è ormai certo che tra i campioni impegnati con l'identica vettura (la 2 litri 4 cilindri creata quest'anno, così vittoriosamente collaudata nei vari G. P., e recentemente ancora rielaborata con un non trascurabile incremento di potenza) la contesa sarà assolutamente libera, senza redini di scuderia. Il grande, l'invincibile Ascari, appunto perchè già virtualmente insignito del titolo mondiale, vorrà confermarsene ben degno, stravincendo, e concludendo in forma trionfale un'annata di corse che forse nessun altro corridore mai ebbe così densa di primati in classifica. Nino Farina, recordman del giro a Monza a 194,678 di media, vincitore quest'anno sulla stessa pista del G. P. dell'Autodromo, ricco sempre della sua caratteristica e inconfondibile classe e ansioso di sbarragliare la sfortuna che negli ultimi tempi lo ha perseguitato, si batterà da par suo. Villoresi e Taruffi rappresentano, della generazione che ormai può cominciare a chiamarsi anziana, i due esponenti forse più ripetutamente vittoriosi in velocità pura. Un quartetto, insomma, di autentici colossi.

All'infuori di questo gruppo, gli altri protagonisti vanno ricercati con una media ponderata tra i singoli valori individuali e quelli meccanici. Altre Ferrari, ad esempio, sono iscritte; ma nessuna guidata da mani sicuramente temibili nella lotta per il primato. Partirà la nuova, interessantissima Osca, che dalle indiscrezioni d'officina permette addirittura la più potente vettura in gara, più della stessa Ferrari 4 cilindri, mentre le riserve tuttora aperte circa la sua maneggevolezza e tenuta di strada non dovrebbero avere gran peso su un percorso come Monza; ma il pilota non può essere all'altezza di molestare il quartetto della Ferrari.

Tutto sommato, gli elementi di maggior interesse nelle posizioni di rincalzo, che imprevisti fattori potrebbero insinuare a diretto contatto con gli uomini di punta, si orientano sulla Maserati 6 cilindri (anche essa radicalmente rinnovata) di Gonzales, il forte sud-americano che rappresenta idealmente il campionissimo Fangio. La sua vettura è prossima alla potenza delle Ferrari, ma è più leggera e di minor scorrevole maestra, cioè più penetrante aerodinamicamente.

Tra le vetture straniere, in primissimo luogo va ricordata, e tenuta attentamente d'occhio, la 6 cilindri Gordini, la snella e sicura macchina francese che ha il vanto di aver piegata una volta nel corso dell'anno — unica tra tutte le antagoniste — la Ferrari, al circuito di Reims. Sia Manzon, che Behra e Trintignan hanno precedenti specifici più che notevoli: essi potrebbero imprimere alla gara, secondo il loro costume, un ritmo diabolico. Al quale, per accennare a un altro sicuro protagonista, non si sottrarrebbe certo l'inglese Hawthorn sulla Cooper Bristol, il temerario ventenne che nel giro di pochi mesi ha fatto sbalordire per le sue vittorie, vero astro nuovo del firmamento internazionale. Altro inglese di altissima classe è lo spregiudicato, travolgente Moss Stirling, che dispone di una originale Connaught apparsa bene a punto.

In complesso dunque, malgrado la sua superiorità, non solo la Ferrari non ha creato attorno a sé il vuoto, ma si è vista circondare di una buona gliera varietà di concorrenti, che danno all'odierno G. P. un tono quanto mai interessante. Se non per il «tifo» dell'incertezza, per quei più ponderati e utili fattori che sono la molteplicità dell'evoluzione tecnica, e la preparazione dei futuri raughi sul manipolo degli «assi».

Aldo Farinelli

Battuta la Juventus dal Milan nell'incontro di San Siro: 3-0

(Dal nostro inviato speciale)

Milano, 6 settembre.

Sta diventando tradizionale questo incontro precampionato fra il Milan e la Juventus. Si trattava in questa occasione del confronto fra la prima e la seconda classificata della scorsa stagione e la gara non poteva mancare di dire cose di una certa importanza. Per esempio, essa ha detto innanzitutto che una netta differenza di condizioni fisiche e di preparazione tecnica esiste in questo momento fra i due contendenti. L'uno, il rosso-nero, si trova alla sua quarta o quinta uscita per gare amichevoli ed è già tante avanti sulla via che conduce alla buona forma da poter essere considerato come lanciato appieno per le lotte che cominceranno ufficialmente domenica. L'altro, il bianco-nero, non ha fatto che proprio ieri, per l'occasione, il suo primo passo impegnativo sulla strada stessa, ed è visibilmente a corto di fiato, di forze e di intesa. E' cosa di valore temporaneo, questa che ha detto la gara di San Siro, ma cosa che ha la sua importanza: significa, che per la grande competizione, l'una squadra preferisce la partenza lanciata, e l'altra ritiene più opportuno partire da ferma.

Nessuna meraviglia che nel confronto della giornata l'undici che già ha immagazzinato dinamismo si sia imposto a quello che ancora si trova quasi allo stato statico. Comunque il risultato esagera alquanto la differenza di efficienza che intercorre al momento tra le due squadre. Anche tenendo conto di tutto. E' stata una gara dalle molte occasioni da rete, e se tutto fosse stato raccolto, quello che è stato seminato, il totale dei palloni finiti a segno ammonterebbe a una cifra piuttosto rotonda. Colle due squadre protese in avanti e tendenti a far gioco, più che a distruggere — come era perfettamente giustificato dall'occasione — le due prime linee hanno, se non proprio monopolizzato, certamente attratto l'attenzione. Ed hanno anche prodotto cose pregevoli.

Ha cominciato John Hansen, proprio alla prima avvisaglia, a fornire la prova che le sue virtù di cannoniere ancora non soffrono dell'attacco del tempo: una doppia finta, un forte tiro basso, e la palla è finita a pochi centimetri dal piede del montante sulla sinistra del portiere milanista. Poi subito Nordahl che risponde andandosene via come ai suoi tempi migliori, presentandosi solo davanti a Viola e finendo per mettere la palla nelle mani del portiere. Poi Carapellese che giunge fino a un palo di metri da Buffon e non conclude per un soffio. Poi Liedholm che spara a lato da ottima posizione. Poi Beniperti che viene atterrato poco complimentosamente da Silvestri, senza che l'arbitro intervenga. Poi ancora Nordahl che manca due volte il bersaglio per sacrificare la precisione alla forza. E dicili a risultato alterno fra Ferrario e il centravanti milanista.

E si giunge così al 40' che le due reccite avrebbero già dovuto capitolare più volte, e ancora resistono intatte. Allora, su un'azione che non ha particolare rilievo, Nordahl, un po' spostato sulla destra, punta diritto innanzi a sé. Su di lui convergono tre avversari, compreso il portiere. Carica a destra, a sinistra e di fronte, lo svedese massiccio resiste come una colonna: la palla, nell'urto, gli rimane fra i piedi ed egli la spedisce in rete. Finalmente qualche cosa di concreto.

Passano 60" o poco più, e pure alla Juventus si presenta l'occasione di concretare: l'occasione di mettere in rete, ed istruttiva per gli attori come per gli spettatori. I quali non erano molti per il richiamo dell'avvenimento: ventimila soli, forse a causa della concomitanza di altri avvenimenti sportivi d'importanza, ma che certo hanno interpretato la prova nel significato che essa aveva, e non se ne sono andati dal campo delusi. Al di fuori del risultato, al di sopra della macchia, Milan e Juventus è apparso chiaro, sono chiamati anche questa stagione a recitare parti di primo piano

VITTORIO POZZO

MILAN: Buffon; Silvestri (Zagatti), Pedroni (Travagin); Annovazzi, Tognon, Beraldo (Pistorello); Burini, Gren, Nordahl (Danova), Liedholm, Frignani.

JUVENTUS: Viola; Bertuccelli, Manente (Corradi); Mari, Ferrario (Parola), Piccinini; Muccinelli, Karl Hansen, Boniperti, John Hansen (Scaramuzzi), Carapellese.

Arbitro: Fortina, di Novara.

Reti: Nordahl (M.) al 40' del 1 tempo; Burini (M.) al 2' e Nordahl (M.) al 16' del II tempo.

Il primo goal segnato da Nordahl nell'incontro di S. Siro

Il primato di Villoresi nell'ultima giornata di prove

Rol nella squadra della Maserati

(Dal nostro inviato speciale)

Monza, 6 settembre.

Si sono concluse stasera gli allenamenti per il 23° Gran premio automobilistico d'Italia. Come è noto dei 25 corridori iscritti vennero ammessi alla gara di domani i più veloci nelle prove odierne e di ieri. Gli esclusi sono: De Tornaco, Crespo, De Graffenried, Collins, Whitehead, Gaze, Aston, Macklin, e anche Von Stuck. La nuova Cisitalia che doveva essere affidata a Rol è stata ritirata dalla corsa. Class non si è presentato alle prove.

La media più alta sui 6300 metri del circuito risulta oggi quella di Villoresi su Ferrari: tempo sul giro 2'6"6/10 ossia 179,145 all'ora. Questo il responso dei cronometristi che è quello che conta ufficialmente. Il primato di Villoresi non risulta tuttavia nei quaderni della Casa Ferrari che cronometra per proprio conto tutti i passaggi e con esito quasi sempre identico ai verbali dei cronometristi della Federazione. Comunque il pilota milanese incassa le centomila lire di premio per il miglior risultato della giornata.

Ecco gli altri tempi più notevoli ottenuti oggi: Tristignant (Gordini) 2'7"2; Gonzales (Maserati) 2'8"2; Taruffi (Ferrari) 2'7"8; Manzon (Gordini) 2'8"2; Simon (Ferrari) 2'9"6; Moss (Connaught) 2'9"8; Bayol (Osca) 2'9"8; Behra (Gordini) 2'10"8; Bonetto (Maserati) 2'11"6; Fischer (Ferrari) 2'11"8; Hawthorn (Cooper Bristol) 2'12"; Wharton (Cooper Bristol) 2'12"2; Rol (Maserati) 2'12"2. Il torinese Franco Rol farà parte dunque della squadra ufficiale Maserati. Egli è salito per la prima volta su tale macchina alle ore 16 di oggi. Il risultato del suo allenamento è perciò notevolissimo. Le Maserati di Gonzales e Rol sono a doppia accensione; la macchina assegnata a Bonetto è invece ad accensione semplice e con un funzionamento che si spera particolarmente sicuro nonostante le lievi note meccaniche che oggi non hanno permesso a Bonetto di impegnarsi a fondo.

Il gruppo dei migliori appare formato in sostanza dalle squadre Ferrari, Gordini e Maserati. In rettilineo le macchine francesi Gordini sono evidentemente più veloci. Nelle curve invece la maggiore stabilità delle Ferrari e la superiorità dei piloti italiani ristabiliscono l'equilibrio. Ci si aspetta domani di vedere sfreciare al comando nei primi giri le azzurre Gordini; ma la corsa sarà di ottanta giri, cioè di 504 chilometri. L'incognita delle Gordini e delle Maserati consiste tutta nella durata alle sferze.

La squadra Ferrari dispone inoltre di due assi adatti a Monza come Ascari e Farina. Specialmente il torinese si trova a suo agio sui circuiti velocissimi e di lunga durata che richiedono una completa prestazione atletica. Oggi Farina aveva a disposizione due macchine. La prima stentava a rendere l'intera potenza disponibile ed è stata poi adoperata da tutti i piloti della Ferrari a tarda sera in prove tecniche, l'altra era giunta da Modena col cambio bloccato. I tecnici l'hanno messa in ordine sommariamente e Farina con essa ha ottenuto egualmente il terzo miglior tempo ufficiale. La vettura dell'ex campione del mondo verrà approntata nella notte.

Domani la partenza del Gran Premio verrà data alle ore 15. In mattinata con inizio alle 10,30 si svolgerà la coppa Inter-Europa per macchine della categoria gran turismo internazionale. Stamane i migliori nelle prove di questo settore sono stati: classe 750 cmc. Giacomelli (Dyna Panhard) in 2'57"1; classe 1500 cmc.: Lurani (Porsche) 2'42"2; classe 2000 cmc.: Alborghetti (Lancia Aurelia) 2'37"; classe oltre 2000 cmc.: Bruno Sterzi su Ferrari 2560 in 2'25"6. Qui gareggerà anche una donna, Bianca Maria Piazza su Ferrari 2340.

DINO ZANNONI

Birbone ha vinto il Premio SIP a Mirafiori

Pubblico più fitto del solito ieri sera a Mirafiori per il Premio Sip. Richiamati dalla grande corsa erano presenti molti forestieri, specialmente milanesi venuti a sostenere i cavalli delle loro scuderie. La grande serata torinese non ha demeritato questo favore di pubblico e tutte le corse sono state interessanti e gli arrivi assai disputati. Nessuna defezione nell'annunziato campo dei partenti. Si sono allineati ai rispettivi nastri: 1. Contessa de Sota (R. Ossani) della Scuderia Gonella; 2. Unico (Casoli) della Scuderia Dellcana; 3. Ticino (Brighetti) della Scuderia Vittoria; 4. Azrio (E. Baldi) della Scuderia Maria Luisa; 5. Pipino (Finn) della Scuderia Castelverde; 6. Birbone (V. Baldi) della Scuderia Maria Luisa; 7. Toni Prà (G. Gatto) della Scuderia Gattino, al 2539 metri; 9. Tryhussey (Zamboni) di Giovannini al 2580 m.

Il Gran Premio Sip di L. 3 milioni, m. 2580, non è sfuggito al grande favorito Birbone. Ad una sollecita partenza Contessa de Sota rompe e lascia lo steccato ad Azrio. Seguono Birbone, Pipino e gli altri. All'entrata del primo rettilineo Pipino attacca invano Azrio, persiste per oltre seicento metri e finisce con lo esaurirsi. La corsa prosegue con Azrio seguito al secondo, mentre Birbone è passato in seconda posizione. Nell'ultima curva i cavalli si raggruppano; Pipino tenta ancora invano un attacco, ma si è completamente esaurito.

Avanza Unico che non può insidiare, mentre Ticino attacca ancora Ticino. Birbone intanto, passato in prima posizione prosegue sciolto e vince assai facile. Ordine d'arrivo: 1. Birbone, 2. Ticino, 3. Tryhussey, 4. Unico. Non piazzati: Contessa De Sota, Azrio, Pipino, Toni Pra. Tempo del vincitore al chilometro 21 2/10. Totalizzatore: 19, 14, 24, 18; accoppiata 84; duplice 44.

Il "ritorno,, di Coppi sulla pista di Ravenna

Ravenna, 6 settembre.

Sullo schermo

PROCESSO ALLA CITTA', di Luigi Zampa, al Corso. — Il film si ispira al celebre processo Cuocolo e alle vicende della camorra napoletana. Vuole essere una denuncia e rievocazione di quegli orribili fatti, un quadro della fitissima rete di connivenza che legava fra loro gli affiliati alla mostruosa «società dell'onore». «Processo alla città» è la denuncia minuziosa dell'inchiesta giudiziaria condotta dal giudice Spicacci: un'inchiesta ardua e snervante, che s'impaglia nei trabocchetti tesi dall'astuzia dei criminali e suscita moti alterni, di indignazione e di speranza, nella opinione pubblica. Un film, dunque, complesso e difficile, che richiedeva, nel regista, una sensibilità davvero fuori del consueto; vi era da comporre un grande dramma tragico. Da cui emergessero, vive e dolenti, figure di protagonisti e di succubi, di innocenti, di ruffiani, di sgualdrine. Zampa si è impegnato a fondo nell'impresa, offrendoci quello che può essere considerato il maggior successo della sua carriera: un'opera so-

CRONACHE DELLO SPORT

Ascari guida la pattuglia delle Ferrari nel Gran Premio d'Italia all'autodromo di Monza

Mentre, ai margini della pista di Monza, le vetture sport e i bolidi da corsa recevano gli ultimi tocchi per la loro grande giornata (alle 10,30 di oggi ha inizio la Coppa Inter-Europa, alle ore 15 il Gran Premio d'Italia) — giocca ricapolagare la struttura della duplice sagra automobilistica, e tentare d'identificarne i probabili protagonisti.

La gara mattutina di apertura rappresenta un qualcosa di più di un prologo a mezza scena. Per questo riservata ai piloti italiani, è gara di campionato, e comprende in fatto di vetture quanto di meglio si è prodotto sinora in Europa nel campo del «gran turismo» e dello «sport». Nella classe massima, oltre 2000, lo schieramento dell'Inter-Europa riproduce il fenomeno del Gran Premio, accentuato e reso ufficiale: il vuoto, cioè, attorno alla Ferrari. Sei vetture scuderie Ferrari, delle quali, salvo sorprese pressochè incrosimili, dovrà balzare il vincitore assoluto. I bene informati puntano su due nomi, entrambi al vertice della quotazione: Franco Cornacchia e Bruno Sterzi, ambedue con la 2560.

Nella classe inferiore (1500-2000), la lotta tra le Lancia Aurelia e l'Alfa 1900 (in questa classe, le due Ferrari presenti non hanno alcuna velleità pericolosa) sarà orientata a rintuzzare il nuovo terzo incomodo, la Fiat «8 V» di Ovidio Capelli, che dopo Pescara e la «Stella Alpina» ha cessato di essere una semplice promessa per il domani, diventando una concreta, incombente minaccia, che raccoglie anzi non pochi favori nei pronostici più attendibili.

Il conte Lurani, l'onnipresente «Giovannino», maestro di stile e di passione a tutta una generazione di gentlemen è, con la sua Porsche, il più quotato nella classe 1500; mentre incerta e interessante sarà la disputa, nella classe minima, tra le 750 Fiat-Zagato e le indiavolate vetturette francesi Dyna-Panhard. In ogni caso, una ben spesa mattinata di utili indicazioni sportive, di avvincenti e cavallereschi antagonismi.

Ed eccoci al piatto forte della giornata, il pomeridiano Gran Premio d'Italia. Partono, come è noto, 24 macchine, selezionate sulle 35 iscritte in base ai migliori tempi di prova. Le travolgente galoppata durerà per 80 giri del circuito, pari a 504 chilometri.

Sarebbe ingenuo prestarci ad una atmosfera d'incertezza, che non è necessaria al successo nè all'interesse della corsa. Non vi sono ragionevoli incertezze, salvo sempre, naturalmente, la remota possibilità di eventi eccezionali che sconvolgessero il regolare andamento della gara. Il campionato del mondo è ormai scontato, con la trionfale affermazione di Ascari, che è padrone assoluto e non più molestabile del titolo, già portato da Fangio e prima di lui da Farina. Con questi altrettanta certezze si può definire circoscritta la lotta tra gli uomini della Ferrari: Ascari, Farina, Villoresi, Taraffi e il francese Simon. E tuttavia si vivranno oggi momenti di esaltazione, di entusiasmo, perchè è ormai certo che tra i campioni impegnati con l'identica vettura (a 2 litri 4 cilindri creata quest'anno, così vittoriosamente collaudata nei vari G. P., e recentemente ancora rielaborata con un non trascurabile incremento di potenza) la contesa sarà assolutamente libera, senza redini di scuderia. Il grande, l'invincibile Ascari, appunto perchè già virtualmente insignito del titolo mondiale, vorrà confermarsene ben degno, stravincendo, e concludendo in forma trionfale un'annata di corse che forse nessun altro corridore non chè così densa di primati in classifica. Nino Farina, recordman del giro a Monza a 194,678 di media, vincitore quest'anno sulla stessa pista del G. P. dell'Autodromo, ricco sempre della sua caratteristica e inconfondibile classe e ansioso di sbaragliare la sfortuna che negli ultimi tempi lo ha perseguitato, si batterà da par suo. Villoresi e Taraffi rappresentano, della generazione che ormai può cominciare a chiamarsi anziana, i due esponenti forse più rispettabilmente vittoriosi in velocità pura. Un quartetto, insomma, di autentici colossi.

All'infuori di questo gruppo, gli altri protagonisti vanno ricercati con una media ponderata tra i singoli valori individuali e quelli meccanici. Altre Ferrari, ad esempio, sono iscritte; ma nessuna guidata da mani seriamente temibili nella lotta per il primato. Partirà la nuova, interessantissima Osca, che dalle indiscrezioni d'officina parrebbe addirittura la più potente vettura in gara, più della stessa Ferrari 4 cilindri, mentre le riserve tuttora aperte circa la sua maneggevolezza e tenuta di strada non dovrebbero avere gran peso su un percorso come Monza; ma il pilota non può essere all'altezza di molestare il quartetto della Ferrari.

Tutto sommato, gli elementi di maggior interesse nelle posizioni di rincalzo, che imprevisti fattori potrebbero instaurare a diretto contatto con gli uomini di punta, si circoscrivono alla Maserati 6 cilindri (anche essa radicalmente rinnovata) di Gonzales, il forte sud-americano che rappresenta idealmente il campionissimo Fangio. La sua vettura è prossima alla potenza delle Ferrari, ma è più leggera e di minor scorrimento, cioè più penetrante aerodinamicamente.

Tra le vetture straniere, in primissimo luogo va ricordata, e tenuta attentamente d'occhio, la 6 cilindri Gordini, nuella e sicura macchina francese che ha il vanto di aver piegata una volta nel corso dell'anno — unica tra tutte le antagoniste — la Ferrari, al circuito di Reims. Sia Manzon, che Behra e Trintignan hanno precedenti specifici più che notevoli: essi potrebbero imprimere alla gara, secondo il loro costume, un ritmo diabolico. Al quale, per arcuanarla a un altro sicuro protagonista, non si sottrarebbe certo l'inglese Hawthorn sulla Cooper Bristol, il temerario centauro che nel giro di pochi mesi ha fatto sbalordire per le sue virtù, vero astro nuovo del firmamento internazionale. Altro inglese di altissima classe è lo sfortunato Connaught apparso bene a posto.

In complesso dunque, malgrado la sua superiorità, non solo la Ferrari non ha creato attorno a sè il vuoto, ma si è vista circondare di una insolita schiera varietà di concorrenti, che danno all'odierno G. P. un tono quanto mai interessante. Se non per il «tifo» dell'incertezza, per quei più ponderati e utili fattori che sono la molteplicità dell'evoluzione tecnica, e la preparazione dei futuri campi nel manipolo degli «assi».

Aldo Farinelli

Il primato di Villoresi nell'ultima giornata di prove

Rol nella squadra della Maserati

(Dal nostro inviato speciale)

Monza, 6 settembre.

Si sono conclusi stasera gli allenamenti per il 23° Gran premio automobilistico d'Italia. Come è noto dei 35 corridori iscritti veri sono ammessi alla gara di domani i più veloci nelle prove odierne e di ieri. Gli esclusi sono: De Tornaco, Crespo, De Graffenried, Collins, Whitehead, Gaze, Aston, Macklin, e anche Von Stuck. La nuova Cisitalia che doveva essere affidata a Rol è stata ritirata dalla corsa. Class non si è presentato alle prove.

La media più alta sui 6300 metri del circuito risulta oggi quella di Villoresi su Ferrari: tempo sul giro 2'6'8,10 ossia 179,145 all'ora. Questo il responso dei cronometristi che è quello che conta ufficialmente. Il primato di Villoresi non risulta tuttavia nei quadenti della Casa Ferrari che cronometra per proprio conto tutti i passaggi e con esito quasi sempre identico ai verbali dei cronometristi della Federazione. Comunque il pilota milanese incassa le centomila lire di premio per il miglior risultato della giornata.

Ecco gli altri tempi più notevoli ottenuti oggi: Tristignani (Gordini) 2'7'2; Gonzales (Maserati) 2'8'2; Taruffi (Ferrari) 2'7'8; Manzon (Gordini) 2'8'2; Simon (Ferrari) 2'9'6; Moss (Connaught) 2'9'8; Bryol (Osca) 2'9'8; Behra (Gordini) 2'10'8; Bonetto (Maserati) 2'11'6; Fischer (Ferrari) 2'11'8; Hawthorn (Cooper Bristol) 2'12''; Wharton (Cooper Bristol) 2'12''2; Rol (Maserati) 2'12'2. Il torinese Franco Rol farà parte dunque della squadra ufficiale Maserati. Egli è salito per la prima volta su tale macchina alle ore 16 di oggi. Il risultato del suo allenamento è perciò notevolissimo. Le Maserati di Gonzales e Rol sono a doppia accensione; la macchina assegnata a Bonetto è invece ad accensione semplice e con un funzionamento che si spera particolarmente sicuro nonostante le lievi noie meccaniche che oggi non hanno permesso a Bonetto di impegnarsi a fondo.

Il gruppo dei migliori appare formato in sostanza dalle squadre Ferrari, Gordini e Maserati. In settimo le macchine francesi Gordini sono evidentemente più veloci. Nelle curve invece la maggiore stabilità delle Ferrari e la superiorità dei piloti italiani ristabiliscono l'equilibrio. Ci si aspetta domani di vedere sfrecciare al comando nei primi giri le azzurre Gordini; ma la corsa sarà di ottanta giri, cioè di 504 chilometri. L'incognita delle Gordini e delle Maserati consiste tutta nella durata alle sforze.

La squadra Ferrari dispone inoltre di due assi adatti a Monza come Ascari e Farina. Specialmente il torinese si trova a suo agio sui circuiti velocissimi e di lunga durata che richiedono una completa prestazione atletica. Oggi Farina aveva a disposizione due macchine. La prima sfruttava a rendere l'intera potenza disponibile ed è stata poi adoperata da tutti i piloti della Ferrari a tarda sera in prove tecniche, l'altra era giunta da Modena col cambio bloccato. I tecnici l'hanno messa in ordine sommariamente e Farina con essa ha ottenuto egualmente il terzo miglior tempo ufficiale. La vettura dell'ex campione del mondo verrà approntata nella notte.

Domani la partenza del Gran Premio verrà data alle ore 15. In mattinata con inizio alle 10,30 si svolgerà la coppa Inter-Europa per macchine della categoria gran turismo internazionale. Stamane i migliori nelle prove di questo settore sono stati: classe 750 cmc. (Giacomelli (Dyna Panhard) in 2'57''4; classe 1500 cmc.: Lurani (Porsche) 2'42''2; classe 2000 cmc.: Alborghetti (Lancia Aurelia) 2'37''; classe oltre 2000 cmc.: Bruno Sterzi su Ferrari 2560 in 2'25''8. Qui gareggerà anche una donna, Bianca Maria Piazza su Ferrari 2340.

DINO ZANNONI

Battuta la Juventus dal Milan nell'incontro di San Siro: 3-0

(Dal nostro inviato speciale)

Milano, 6 settembre.

Sta diventando tradizionale questo incontro precampionato fra il Milan e la Juventus. Si trattava in questa occasione del confronto fra la prima e la seconda classificata della scorsa stagione e la gara non poteva mancare di dire cose di una certa importanza. Per esempio, essa ha detto innanzitutto che una netta differenza di condizioni fisiche e di preparazione tecnica esiste in questo momento fra i due contendenti. L'uno, il rosso-nero, si trova alla sua quarta o quinta uscita per care amichevoli ed è già tanto avanti sulla via che conduce alla buona forma da poter essere considerato come lanciato appieno per le lotte che cominceranno ufficialmente domenica. L'altro, il bianco-nero, non ha fatto che proprio ieri, per l'occasione, il suo primo passo impegnativo sulla strada stessa, ed è visibilmente a corto di fiato, di forze e di intesa. E' cosa di valore temporaneo, questa che ha detto la gara di San Siro, ma cosa che la fa sua importanza; significa, che per la grande competizione, l'una squadra preferisce la partenza lanciata, e l'altra ritiene più opportune partire da fermo.

Nessuna meraviglia che nel confronto della giornata l'undici che già ha immagazzinato dinamismo si sia imposto a quello che ancora si trova quasi allo stato statico. Comunque il risultato ossa gera alquanto la differenza di efficienza che intercorre al momento fra le due squadre. Anche tenendo conto di tutto, E' stata una gara dalle molte occasioni da rete, e se tutte fosse state raccolte, quelle che è stato seminato, il totale dei palloni finiti a segno ammonterebbe a una cifra piuttosto rotonda. Colle due squadre protese in avanti e tendenti a far gioco, più che a distruggere — come era reciprocamente verificato dall'occasione — le due prime linee hanno, se non proprio monopolizzate, certamente attratto l'attenzione. Ed hanno anche prodotto cose preziosi.

Ha cominciato John Hansen, proprio alla prima avvisaglia, a fornire la prova che le sue virtù di cannoniere ancora non soffrono dell'attacco del tempo: una doppia finta, un forte tiro basso, e la palla è finita a pochi centimetri dal piede di montante sulla sinistra del portiere milanista. Poi subito Nordahl che risponde andandesene via come ai suoi tempi migliori, presentandosi solo davanti a Viola e finendo per mettere la palla nelle mani del portiere. Poi Carapellese che prima colonna: la palla, nell'urto, gli rimane fra i piedi ed egli la spedisce in rete. Finalmente qualche cosa di concreto.

Passano 60'' e poco più, e pure alla Juventus si presenta l'occasione di concretare: l'occasione delle occasioni, un rigore. E' John Hansen che, falciato da Silvestri, fa un bel capitombolo in piena area milanista. I preparativi juventini per eseguire la punizione sono più per non tirare, che per tirare. Rifiuti di qua e rifiuti di là. Pare che a scanso di responsabilità, ognuno desideri l'ordine scritto. Finalmente avanza, su comando, Karl Hansen, finta sulla sua sinistra poi tira basso e fiacco sulla sua destra. Buffon, che aveva abboccato alla finta, arriva in tempo a respingere debolmente allungando una gamba a terra. Sulla mischia la palla non finisce in rete, ma il nuovo mediano milanista Beraldo va a finire negli spogliatoi per una dura botta ad una gamba. E nella Juventus ricomincerà la pelosa del rigore.

Molti cambiamenti alla ripresa, nell'una compagine e nell'altra. Al secondo minuto Burini, servito in linea, ferma, prende la mira e a sorpresa generale infila di precisione il lontano angolo della rete sulla destra di Viola. Il risultato si associa alla stanchezza nell'ammazzare il gioco. La gara ha detto quello che doveva e quello che poteva dire ormai. Col vento in poppa, Nordahl si scatena, riceve da Frignani, tocca alto, gira su se stesso e fa partire una sventola che scuote la rete prima che un juventino abbia avvertito il tiro: 2 a 0. Un momento dopo lo avedere colpisce al volo e in piena corsa un pallone che viene dall'alto: se il tiro era nel rettangolo nessuno lo parava nemmeno quello. Poi Manente respinge sulla linea a porte già battute, e quando nell'ultima parte dell'incontro la Juventus si riprende ed è il suo turno di attaccare e bombardare, allora sbuzza tutto, specialmente con Scaramuzzi che ha preso il posto di John Hansen.

L'incontro va giudicato sulla sua parte migliore, quella più sostanziosa ed effettiva, la prima. Bel gioco, con leggera sua visibile superiorità della squadra più in forma. Poi nel secondo tempo questa superiorità si è accentuata col rilassamento delle forze di chi aveva meno fiato da spendere, ed allora, come prima le doti, sono venuti fuori i difetti. Ma, nel complesso, la partita è stata interessante, ed istruttiva per gli attori come per gli spettatori. I quali non erano molti per il richiamo dell'avvenimento: ventimila soli, forse a causa della concomitanza di altri avvenimenti sportivi d'importanza, ma che certo hanno interpretato la prova nel significato che essa aveva, e non se ne sono andati dal campo deluso. Al di fuori del risultato, al di sopra della mischia, Milan e Juventus è apparso chiaro, sono chiamati anche questa stazione a recitare parti di primo piano

VITTORIO POZZO

MILAN: Buffon; Silvestri (Zagatti), Pedroni (Travaglini); Antognoni, Tognoni, Beraldo (Paterelli); Burini, Gren, Nordahl (Danova), Liedholm, Frignani.

JUVENTUS: Viola; Bertuccelli, Manente (Corradi); Mari, Ferrario (Parola), Piccinini; Muccinelli, Karl Hansen, Boniperti, John Hansen (Scaramuzzi), Carapellese.

Arbitro: Fortina, di Nevara.

Reti: Nordahl (M.) al 40' del 1 tempo; Burini (M.) al 2' e Nordahl (M.) al 16' del II tempo.

Il primo goal segnato da Nordahl nell'incontro di S. Siro

Birbone ha vinto il Premio SIP a Mirafiori

Pubblico più fitto del solito ieri sera a Mirafiori per il Premio Sip. Richiamati dalla grande corsa erano presenti molti forestieri, specialmente milanesi venuti a sostenere i cavalli delle loro scuderie. La grande serata torinese non ha demeritato questo favore di pubblico e tutte le corse sono state interessanti e gli arrivi assai disputati. Nessuna defezione nell'annunziato campo dei partenti. Si sono allineati ai rispettivi nastri: 1. Contessa de Sota (R. Ossani) della Scuderia Gemella; 2. Unico (Casoli) della Scuderia Dellcana; 3. Ticino (Brighenti) della Scuderia Vittoria; 4. Aerio (R. Baldi) della Scuderia Maria Luisa; 5. Pipino (Pina) della Scuderia Castelverde; 6. Birbone (V. Baldi) della Scuderia Maria Luisa; 7. Toni Prà (G. Gatto) della Scuderia Gattino, al 2539 metri; 9. Tryhussey (Zamboni) di Giovannini al 2580 m.

Il Gran Premio Sip di L. 3 milioni, m. 2580, non è sfuggito al grande favorito Birbone. Ad una sollecita partenza Contessa de Sota rompe e lascia lo steccato ad Aerio. Seguono Birbone, Pipino e gli altri. All'entrata del primo rettilineo Pipino attacca invano Aerio, persiste per oltre seicento metri e finisce con lo esaurirsi. La corsa prosegue con Aerio sempre al comando, mentre Birbone è passato in seconda posizione. Nell'ultima curva i cavalli si raggruppano; Pipino tenta ancora invano un attacco, ma si è completamente esaurito.

Avanza Unico che non può insistere, mentre dal largo attacca ancora Ticino. Birbone intanto, passato in prima posizione, prosegue sciolto e vince assai facile. Ordine d'arrivo: 1. Birbone, 2. Ticino, 3. Tryhussey, 4. Unico. Non piazzati Contessa De Sota, Azrio, Pipino, Toni Pra. Tempo del vincitore al chilometro 21 2/10. Totalizzazione: 19, 14, 24, 18; accoppiata 84; duplice 44.

Il "ritorno,, di Coppi sulla pista di Ravenna

Ravenna, 6 settembre.

Per la prima volta dopo la sua caduta a Perpignano, giusto un mese fa, stamani Fausto Coppi è ricomparso a correre in una riunione pubblica — gambe nude e maglietta gialla — entrambe le braccia ben salde a stringere il manubrio, l'occhio attento alle ruote degli altri ciclisti che insieme a lui affrontavano attorno all'ippodromo ravennate, per l'occasione illuminato a giorno ed elevato al rango di pista ciclistica. Durante il pomeriggio il cielo s'era divertito a spruzzare di pioggia la città e i dintorni, sino a far temere che lo spettacolo non si potesse effettuare, e ad altra città, precisamente o Porto Civitanova, più a sud lungo il litorale Adriatico, fosse riserbato l'onore di ospitare siffatto «storico» avvenimento, essendovisi impegnato lo stesso Coppi per domani, domenica: ma al tramonto si è levato il vento a portar via le nubi e a tranquillizzare gli impresari della costosa organizzazione. Che il protagonista più atteso della riunione — che pare comprendeva tra gli attori l'ex intermittente Bartali, e l'idolo locale Minardi, e il fatalone Petrucci e una scelta rappresentanza di aspiranti ne mancati Assegni — sia stato applaudito, se si sia appurire sotto la luce dei riflettori che facevano brillare l'erbetta del prato nuova ancora di pioggia, è fatto talmente ovvio che può non impressionare il cronista, il quale, tuttavia non ha potuto sottrarsi a una certa emozione nel veder il Campionissimo ritornato in possesso della sua integrità atletica dopo la recente caduta (l'ultima per davvero) sua disgrazia.

Dopo che ieri a Bologna i sanitari del Rizzoli lo avevano liberato dell'ultima ingessatura all'omero, riconoscendolo perfettamente guarito e in grado di riprendere l'abituale attività sportiva, e l'avevano provveduto di un apparecchio che dovrebbe proteggerli le due clavicole dalle conseguenze di deprecabili eventuali incidenti, Coppi con il suo seguito (la moglie, il massaggiatore Cavanna e il bonzo-tutto-fare «Giovannino») nella stessa serata era stato ospite degli sportivi di Cesena, che avevano voluto festeggiarlo per la lieta evenienza, ed altrettanto stamane ed oggi pomeriggio hanno fatto quelli di Lugo, stupendosi inoltre la promessa che domattina ritarderà la sua partenza per Porto Civitanova, allo scopo di dar il segnale di «via» a quel Giro di Romagna che in settembre degli Assi trovera egualmente nell'assicurata presenza di Maggini, di Padovan e di Casola, la sua ragion d'essere — ch'è quella di non scomparire dal calendario delle corse classiche e, così, conservare per l'anno venturo il diritto a prova di campionato.

Circa la riunione di stasera solo importano i risultati che hanno visto la coppia Minardi-Alati vincere la gara a inseguimento e Coppi-Bartali in occasionale alleanza prendevano la rivincita nel giro di pista a cronometro, ottenendo la prima classifica finale; l'eccezionale è stato il ritorno del campionissimo alle competizioni sia pure in tono minore che egli continuerà d'ora innanzi sulla piste di varie città in Italia e in Francia con, già marcati prossimi a Prato, la partecipazione a una vera e propria gara su strada.

Stasera al termine della riunione gli è stato chiesto come sentisse il funzionamento del braccio destro e la risposta ricevuta ne è stata soddisfacente.

— Per sopra la prima visita dopo un mese che guido in corsa con entrambe le braccia — ha dichiarato Coppi — posso ritenermi contento. Recente soltanto una lieve difficoltà quando tiro sul manubrio ma è naturale dopo che per un mese i muscoli del braccio e della spalla erano rimasti immobilizzati dall'ingessatura.

Confermata dalla CAF la squalifica di Cappello

Firenze, 6 settembre.

Questa sera poco prima delle 23 si è riunita la Commissione di appello federale per prendere in esame il caso del giocatore Cappello del Bologna. Poco dopo l'inizio della riunione è stato sentito l'arbitro Palmieri, il quale ha fatto un dettagliato rapporto sull'incidente avvenuto durante il match bolognese.

Al termine della riunione chiusa alle 2,30 di questa notte la C.A.F. ha respinto tanto il reclamo del giocatore Cappello quanto quello del Bologna ed ha confermato in pieno la squalifica a vita del giocatore stesso.

Zuddas conquista a Cagliari il titolo italiano dei «gallo»

Cagliari, 6 settembre.

Il peso gallo Gianni Zuddas di Cagliari è il nuovo campione nazionale della categoria. Egli ha battuto ai punti stasera il detentore Angelo Faicinelli di Terni dopo un accanito combattimento.

Un portalettere sorride

Il mio lavoro di portalettere mi obbliga a rimanere in piedi tutto il giorno. Due calli ai piedi mi addoloravano atrocemente e dovevo zoppicare. Ho comperato in una farmacia un «Callifugo Ciccarelli» e dopo l'applicazione sono guarito completamente. Il camminare ora è un piacere!!!

Grazie di cuore, egregio Dottore: consiglierò a tutti questo economico medicamento.

Dev. NICOLI
portalettere, Milano

Sullo schermo

PROCESSO ALLA CITTA', di Luigi Zampa, al Corso. — Il film si ispira al celebre processo Cuocolo e alle vicende della camorra napoletana. Vuole essere una documentata rievocazione di quegli orribili fatti, un quadro della fittizia rete di complicità che legava fra loro gli affiliati alla mostruosa «società dell'onore». «Processo alla città» è la storia minuziosa dell'inchiesta giudiziaria condotta dal giudice Spiacci: un'inchiesta ardua e snervante, che gl'impedirà nel trabocchetto dei falsi alibi degli capi mafiosi e suscita moti alterni, di indignazione e di speranza, nella opinione pubblica. Un film, dunque, complesso e difficile, che richiederà, nel regista, una sensibilità davvero fuori del comune; vi era da comporre un grande affresco tragico. Da cui emergessero, vive e dolenti, figure di protagonisti e di succubi, di innocenti, di ruffiani, di aguzzini. Zampa si è impegnato a fondo nell'impresa, offrendoci quello che può essere considerato il maggior successo della sua carriera: un'opera sobriamente impostata, degna e nobile sempre, anche se non sempre persuasiva. Nessun eccesso e Cechiamo,