

LA GALOPPATA DI COLLINS E LA VITTORIA DI PIERO TARUFFI

La corsa bresciana vista al microscopio

Una vittoria inseguita da anni

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI

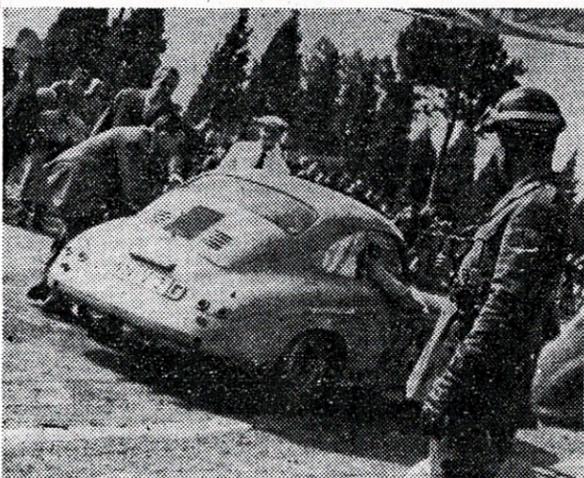
BRESCIA. — La Ferrari ha vinto per l'ottava volta la Mille Miglia mentre Piero Taruffi l'ha vinta per la prima volta, forse proprio quando non ci credeva più neppure lui stesso. Non ci credeva al momento della partenza, perchè si considerava ormai un anziano e i giovani incalzano e diventano sempre più pericolosi, specie quando si deve affrontare una gara massacrante, lunga ben 1597 chilometri, nella quale ha importanza determinante per la conquista del successo la freschezza e la resistenza fisica. Non ci credeva, inoltre, durante la gara, sia per il baldanzoso comportamento di Peter Collins, il quale non contentandosi di dominare aveva addirittura sferrato un violento attacco contro il primato di Stirling Moss, sia perchè la sua macchina ha accusato nei pressi di Roma dei disturbi alla trasmissione, che al passaggio da Bologna lo hanno quasi indotto a ritirarsi. Quando è poi arrivato al Viale Rebuffone da autentico trionfatore, e la folla non si stancava di applaudirlo, era fuori di sé dalla felicità. Aveva colto una vittoria che aveva a lungo inseguito e che quest'anno aveva desiderato più che mai, perchè con essa intendeva chiudere degnamente la sua lunga carriera agonistica, dedicando il suo successo a tutti i campioni che con lui, per oltre sei lustri, hanno tenuto alta la bandiera del nostro sport automobilistico e additando il successo stesso come meta ai giovani che dovranno imitarne le gesta.

La Mille Miglia è proprio la corsa più appassionante del mondo. Come ha dichiarato il Sindaco prof. Boni nel corso di un ricevimento offerto alla stampa, essa ha dato alla città di Brescia importanza, prestigio e successo, forse più di qualsiasi opera dei bresciani. In occasione dell'edizione di questo anno della competizione, sono qui venuti giornalisti da ogni parte del mondo, alcuni dei quali, come il francese Pierre About dell'Equipe e il belga Paul Frère, in veste di corridori. E' venuto anche un giornalista dall'Australia. E, inoltre, numerose sono sta-

che non mollava per un solo momento, pur dovendo subire la concorrenza di Jenkinson, il suo amato bene e che indossava un semplice ed elegante vestito bleu a palline bianche guardato da un foulard grigio.

Stirling Moss è partito come un razzo e certamente se avesse continuato con quel ritmo avrebbe abbondantemente battuto il suo primato. Invece ha dovuto arrestarsi dopo pochi chilometri e, tornato a Brescia, ha assistito all'arrivo seguendolo sullo schermo della televisione comodamente seduto all'Arengo bar. Qualche maligno può aver pensato che il campione britannico sia stato contento di non aver continuato la corsa, perchè nulla da questa avrebbe potuto guadagnare, e qualcuno ha offermato che tra non molto tra i gravi pericoli delle gare automobilistiche e i miliardi della fidanzata finirà per scegliere questi ultimi. D'altro canto, c'è però una notizia ufficiale secondo la quale, nel prossimo mese di agosto, egli tenterebbe di battere a Salt Lake con una macchina speciale il primato assoluto di velocità detenuto da Campbell.

A Brescia abbiamo visto la prima pubblicità sulle macchine da competizione. Sulle vetture di una casa modenese abbiamo infatti letto la scritta «Buitoni». Non era evidentemente la



Rigamonti (in alto) vincitore su Osca della classe 750 Sport e Strahle vincitore su Porsche della classe 1500 Gran Turismo al controllo romano.

marca delle vetture, perchè queste erano delle Maserati. La strada della pubblicità è dunque ormai aperta e, come il nostro giornale aveva previsto alcuni anni addietro, tra non molto sulle vetture da corsa probabilmente leggeranno anche l'invito a comprare qualche speciale callifugo o qualche altra specialità orientale non molto atletica. E probabilmente un giorno avremo anche le squadre composte mediante l'abbinamento con ditte industriali che con l'automobilismo nulla hanno in comune. Esattamente come nel ciclismo.

Oliviero Gendebien è stato veramente magnifico. Con la sua Ferrari gran turismo, con la quale aveva recentemente vinto il Giro della Sicilia, ha conquistato un terzo posto, che deve essere considerato quanto mai lusinghiero. Per fare apprezzare il suo piazzamento nella dovuta maniera, desideriamo richiamare l'attenzione dei lettori sui seguenti dati. Al controllo di Pescara, cioè dopo 630 chilometri di gara, il pilota belga aveva un distacco da Taruffi, che allora si trovava in seconda posizione, di dieci minuti e sei secondi. All'arrivo a Brescia, dopo altri 967 chilometri di corsa, il suo distacco non solo non era aumentato ma era addirittura diminuito a otto minuti e sei secondi. Dunque, dopo una stagione grigia durante la quale non è riuscito a mettersi in luce secondo le sue effettive possibilità, Gendebien in questo 1957 sembra davvero avviato sulla strada della piena valorizzazione.

Per Brescia la Mille Miglia è certamente l'evento più importante dell'anno. Mai, infatti, escono in questa città tante edizioni speciali di giornali o tanti numeri unici quanti se ne vedono in occasione della manifestazione indetta dal suo Automobile Club. E mai come in questa occasione tutta la popolazione resta interamente mobilitata per vivere tutte le fasi di un evento. In ogni angolo della città vengono diffuse notizie per mezzo di altoparlanti o di tabelle murali che vengono compilate di ora in ora. Il grande tabellone di Piazza della Vittoria permette di seguire tutte le operazioni preliminari. E poi la stessa sala stampa è, si, destinata ai giornalisti



A POCHI CHILOMETRI DAL TRAGUARDO

La tragedia che ha funestato la XXIV Mille Miglia è avvenuta a pochi chilometri dal traguardo di Brescia, proprio quando sembrava ormai che la gara si concludesse senza incidenti. Alfonso De Portago — che ha perso la vita insieme al suo compagno lo sportivo nordamericano Edmund Gunnar Nelson — non era partito per vincere la gara o per impegnarsi a fondo. Lo spagnolo era alla sua prima esperienza e — dato che una Mille Miglia non si improvvisa — partiva per fare una gara prudente con il solo scopo di prendere conoscenza della strada e del percorso. «Caso mai — diceva alla partenza — cercherò di vincere l'anno prossimo». E aveva mantenuto questo suo programma per tutta la gara. A Roma era quarto a 15 minuti da Collins, a Bologna il suo distacco era di 25'. La sua era una gara prudente e non ci si sarebbe mai aspettato un suo incidente. Proseguendo nella corsa De Portago arrivò a Mantova. Da qui la strada è tutta diritta e in 60 chilometri porta a Brescia. Dopo Goito c'è un rettilineo di otto chilometri dove si possono sfruttare le doti di potenza della vettura. De Portago schiacciò il pedale del gas «a tavoletta». L'incidente avvenne al settimo chilometro. Quando in un pneumatico la pressione non è molto grande, per il peso, della vettura la gomma subisce una certa deformazione agli estremi. Per effetto di tale deformazione nei suddetti punti il battistrada si distacca dalle tele contro cui si sfrega continuamente provocando del calore. Questo calore provoca a sua volta il distacco totale del battistrada dalle tele. Questo è accaduto alla gomma anteriore sinistra di De Portago. La vettura ha quindi sbandato verso sinistra per effetto del «dechapage» ma il corridore ha agito fortemente sullo sterzo (non frenando per non far capottare la vettura) e «tenendo» in strada la macchina. Naturalmente distaccatosi il battistrada, sono rimaste le tele a contatto con il terreno. Consumatesi rapidamente le tele il pneumatico è scoppiato e il cerchione ha toccato terra. Annullando lo sforzo del corridore la macchina è schizzata via, ha preso in pieno un paracarro (un frammento del quale ha fatto le due prime vittime) si è inalberata «decollando», ha incontrato a mezz'altezza un palo del telefono troncandolo di netto, è volata nel fossato laterale travolgendo alcuni spettatori, è risalita sulla strada ed è terminata dall'altra parte (dove non c'era per fortuna nessuno) nel fossato pieno d'acqua. Sono morte nove persone, De Portago è stato stroncato in due e Nelson ha avuto il volto completamente sfigurato. I due piloti sono stati riconosciuti solo per le originali scarpe da pugilatore di De Portago. Undici vittime, una grande tragedia.

Soddisfatto O'Connor della pista di Monza

MILANO — Pat O'Connor, il pilota americano inviato a Monza per guidare la vettura sperimentale della Firestone nelle prove che si stanno svolgendo in questi giorni sull'anello alta velocità dell'autodromo, al termine della prima giornata ha trasmesso ai tre giornali di Indianapolis una lettera aperta nella quale ha dichiarato: «La 500 Miglia di Monza segnerà una nuova era nella storia delle grandi competizioni automobilistiche realizzando per la prima volta un confronto regolare fra piloti europei ed americani; questa esperienza avrà inoltre

portare le modifiche necessarie. Per ciò che concerne la corsa, la suddivisione in tre serie appare quanto mai opportuna perchè consentirà il controllo delle vetture negli intervalli fra una serie e l'altra. Ottima la collaborazione offerta dagli organizzatori italiani».

Intervistato successivamente, Pat O'Connor ha dichiarato che tutti i corridori americani dimostrano vivo interesse per la corsa di Monza. Quanto alla pista, ha dichiarato di esserne assai soddisfatto. Nelle curve sopraelevate anche ad altissime velocità ritiene che la larghezza

e alla forza centrifuga. Essi possono essere comunque ridotti entro limiti irrilevanti mediante opportuni adattamenti delle sospensioni. Le accidentalità del profilo longitudinale sono inoltre facilmente individuabili dopo alcuni giri.

Come è noto Pat O'Connor fin dai primi giri di prova ha battuto molto agevolmente il record della pista stabilito da Fangio in 58'6"10 (media chilometri h. 261,062) girando in 58" esatti (media kmh. 263,793). C'è da tener presente tuttavia che la vettura di O'Connor, dotata di un motore Chrysler



OSSERVATORIO MODENESE