Classifiche a Brescia

Dopo 1600 chilometri solo pochi secondi tra il secondo e il terzo

CLASSIFICA GENERALE: 1. Ascari (Lancia 3300) km. 1597 in 11 ore 26'10'' (media 139,645); 2. Marzotto Vittorio (Ferrari 2000) 12.00'01''; 3. Musso-Zocca (Maserati 2000) 12.00'10''; 4. Biondetti (Ferrari 4500) 12,15'36''; 5. Venezian-Orlandi (Maserati 2000) 12,27'43''; 6. Herman-Linge; 7. Serafini-Mancini; 8. Carini-Artesani; 9. Leto di Priolo-Leto di Priolo; 10. Cabianca.

Classifica per categorie:

Categoria turismo di serie speciale fino a 750 cmc.: 1. Rédélé-Fons (Renault) 15 ore 4'33'' (media km. 105,931); 2. Gaitier-Nichy (Renault) 15,22'40''; 3. Leaur-Briat (Renault) 15,36'41''.

Categoria sport fino a 750: 1. Fauro-Scorez (Panhard) 15 ore 3'15'' (media 106,081); 2. Stempert-Schwartz (Panhard) 15,53'15''; 3. Gagneux-Beauce (Panhard) 16 ore 21'40''.

Categoria serie turismo speciale fino a 1300: 1. Mandrini-Ferraris (Fiat) 14 ore 30'46'' (media chilometri 110,046); 2. Zanetti-Adria (Fiat) 14,37'18; 3. Perdisa-Masetti (Fiat) 14,53'55''.

Categoria gran turismo fino a 1500: 1. Falchemberg - Sautter (Porsche) 13 ore 53'50'' (media 114,915); 2. Hampel-Wolfang (Porsche) 14,11'23''; 3. Nathan-Glokler (Porsche) 14,13'14''.

Categoria turismo serie speciale oltre 1300: 1. Carini-Artesani (Alfa Romeo) 12 ore 51'52'' (media 124,140); 2. Dalla Favera-Artusi (Alfa Romeo) 12,56'10''; 3. Franceschetti-Leo Polo (Alfa Romeo)

Categoria sport fino a 1500: 1. Herman-Linge (Porsche) 11 ore 35'44'' (media 126,790); 2. Cabianca (che correva solo) (Osca) 12 ore 55'09''; 3. Strahl-Spingher (Volkswagen) 14,34'35''.

Categoria sport fino a 2000: 1. Marzotto Vittorio (Ferrari) 12 ore 00'01'' (media 133,080); 2. Musso-Zocca (Maserati) 12,00'10''; 3. Venezian-Orlandi (Maserati) 13 ore

Categoria sport oltre 2000: 1. Ascari (che correva solo) (Lancia) 11 ore 26'10'' (media 139,641); 2. Biondetti (Ferrari) 12,15'36''; 3. Mingoni-Brinci (Ferrari) 13 ore 10'34''.

Categoria gran turismo oltre 1500: 1. Serafini-Mancini (Lancia) 12 ore 47'12'' (media 124,836); 2. Leto di Priolo-Leto di Priolo (Zagato) 12,52'38''; 3. Petrobelli-Cremonesi (Lancia) 13,05'42''.

Il campione del mondo si è imposto alla media di 139 all'ora

Ascari vince una drammatica Mille Miglia

NELLA NOTTE, PRESSO RAVENNA

Una macchina piomba su un gruppo di spettatori

Tragico bilancio: un quindicenne morto - A Rieti un altro spettatore è rimasto ucciso - Il pilota francese Pouschol si sfracella presso Vicenza - Una ventina di feriti di cui alcuni gravi

Nostro servizio particolare

Brescia, lunedì mattina.

Mille Miglia: la più affascinante e la più drammatica corsa del mondo. Questa duplice definizione è stata pienamente confermata. Se il ritmo della gara è stato appassionante, una lunga serie d'incidenti — il cui bilancio è purtroppo drammatico — sta a dimostrare come l'audacia dei concorrenti ancora una volta abbia superato i limiti umani. Tutte le macchine (dai bolidi da corsa alle ultrautilitarie) sono state spinte per i 1597 chilometri del percorso a medie elevatissime. La pioggia caduta ad intermittenza, la nebbia che qua e là si alzava nella notte creando banchi improvvisi, hanno rappresentato insidie terribili. Di là dalle quali talvolta vi era la morte.

Ancora una volta la più affascinante e la più drammatica corsa del mondo ha voluto le sue vittime. Tre morti e una decina di feriti gravi: questo il sanguinoso tributo che la sorte ha preteso.

Ed ecco la dolorosa cronaca che fa da sfondo alla strabiliante impresa sportiva. Il primo incidente in ordine di tempo ha avuto un protagonista illustre: Nino Farina, ex-campione del mondo. Egli pilotava la sua Ferrari 4900 nei pressi di Peschiera e quindi a soli 40 chilometri dalla partenza. Accanto a lui vi era il meccanico Luigi Parenti, da Bologna. In una curva, il bolide, lanciato ai duecento chilometri orari, sbandava, usciva di strada sradicando un paracarro e quindi andava a schiantarsi contro un platano. Diverse persone erano pronte ad intervenire; tanto Farina che Parenti erano trasportati con una macchina alla vicina clinica Pederzoli, dove i medici riscontravano all'asso torinese la frattura dell'avambraccio destro e una vasta ferita al naso per la quale si rendevano necessari trenta punti di sutura. Il Parenti aveva invece riportato la lussazione dell'avambraccio destro e la frattura del bacino. Farina veniva più tardi trasportato a Brescia, mentre il suo compagno era accolto nella stessa clinica Pederzoli. Guariranno rispettivamente in 40 giorni e in due mesi.

A Padova sono usciti di strada a causa di una buca, Giusto Tarana e Raul Macchi che erano a bordo di una Lancia.

Un tragico destino si è abbattuto su due concorrenti francesi: Pouschol e Saisse di Villefranche, che partecipavano alla Mille Miglia con una Citroen targata NR 253. Erano giunti al chilometro 118 dalla partenza quando di colpo si parava loro dinanzi un banco di nebbia. Una nebbia bianca e densa, alzatasi fumigante dai campi intrisi di pioggia. Pouschol perdeva il controllo. Non si accorgeva di una curva, usciva di strada e finiva contro un albero. Egli restava ucciso sul colpo. Il compagno veniva raccolto in condizioni disperate e trasportato all'ospedale di Vicenza, dove i sanitari lo trattenevano con prognosi riservata per la frattura della base cranica. Purtroppo nel punto in cui la Citroen è uscita di strada vi era un gruppetto di spettatori che venivano urtati di striscio. Otto di essi riportavano ferite.

Nel cuore della notte ad Alfonsine di Ravenna, la fatalità e l'indisciplina di alcune persone hanno provocato un'altra vittima: il 15enne Settimio Caroli, morto dopo tre ore di agonia per la frattura della base cranica. Egli si trovava con diverse persone in una curva pericolosa, nonostante la polizia avesse più volte intimato l'ordine di sgombrare. Alle 2,55 giungeva a tutta velocità la macchina 2353 il cui pilota — il francese Jean Bianchi — proprio nel momento in cui doveva «stringere» la curva, compiva una sterzata troppo brusca. La sua macchina sbandava e rovesciandosi finiva sul gruppo di spettatori. Oltre al povero Caroli, restava gravemente ferito anche il ventitreenne Enrico Giacomoni; meno preoccupanti le condizioni del ventunenne Natale Coatti

Con prognosi riservata sono stati ricoverati all'ospedale di Cattolica Guido Castello Guidi, da Roma, e Mario Colbattisti, di 48 anni, pure da Roma, piloti di un'Alfa 1300 che usciva di strada e si rovesciava in località Misano a Mare, presso Rimini. Entrambi i corridori sono assai gravi.

Uno spettatore, del quale ancora non si conosce il nome, è morto nei pressi di Rieti, investito dalla Maserati di Mancini-Dalcin che aveva urtato diversi paracarri, sradicandoli a tutta velocità. Il Mancini ha riportato gravi lesioni.

Dopo Roma, nel superare una doppia curva, paraiaglisi dinanzi subito dopo un passaggio a livello, è uscito di strada il torinese Gino Valenzano, che si è fratturato una clavicola.

Un incidente si è verificato anche a Bologna a Porta Santo Stefano. Il dodicenne Michele Zampiero è stato investito dalla macchina del corridore Bruno Venezian che, in seguito ad una frenata, aveva compiuto un mezzo giro su se stessa slittando verso la folla e seminandovi il panico. Il ragazzo ha riportato la frattura d'una gamba.

Nonostante una paurosa avventura occorsagli, un concorrente alla «Mille Miglia», dopo essere stato ricoverato all'ospedale con prognosi riservata, ha voluto riprendere la gara. L'accanito automobilista è il concorrente Otto Sensburg, di 45 anni, abitante a Monaco di Baviera, pilota di una «D.K.W.». Per l'improvviso bloccaggio dei freni mentre transitava in località Sant'Anna, la sua macchina usciva di strada capovolgendosi in un fosso. Nell'incidente il corridore riportava un grave trauma cranico con contusioni e abrasioni. Con una vettura della polizia il Sensburg veniva portato all'ospedale, dove i sanitari lo giudicavano con prognosi riservata. Contro il parere del medico, egli chiedeva però di uscire e veniva dimesso sotto sua responsabilità. Si faceva trasportare sul luogo della disgrazia, e risaliva sulla macchina, che nel frattempo era stata rimessa in strada dopo una sommaria riparazione. Il secondo pilota, Huber Brand, di 26 anni, rimasto completamente illeso, si metteva al volante ed i due coraggiosi guidatori ripartivano.

n. r.

L'avventura di due ragazzi

PADOVA, lunedì mattina.

Al passaggio della «Mille Miglia» in piazzale Savonarola una «Topolino» contrassegnata col n. 60 sbandava e finiva contro un muretto, sfasciandosi. A bordo vi erano due ragazzi che venivano trasportati all'ospedale. Per fortuna le loro condizioni non risultavano gravi. Si è poi accertato che essi erano il quattordicenne Luigi Malanca e il quindicenne Giovanni Stori, entrambi di Mantova. Il primo si era impossessato della macchina del padre, di professione medico, e si era abusivamente inserito tra i concorrenti dopo aver segnato il n. 60 sul radiatore.

L'arrivo vittorioso di Ascari a Brescia. (Publifoto)

Non sono svenuto al momento dell'urto

Farina racconta il pauroso incidente

La macchina di Farina dopo l'urto contro un albero

BRESCIA, lun. mattino.

(g. b.) Farina e Valenzano, i due piloti accomunati nella malasorte. La notizia che Nino era uscito di strada giunse prestissimo ieri mattina a Brescia: nella Sala-Stampa i giornalisti erano appena appena arrivati dal Viale del Rebuffone, dove avevano assistito alla lunga teoria di partenze, quando la «voce» prese a circolare. Parlava di «uscita di strada», di «scontro contro un albero», allarmava, insomma, anche se limitava le conseguenze dell'incidente escludendo subito ogni eccessiva gravità.

Di sicuro c'era solo il luogo, Peschiera, distante da Brescia 44 chilometri. Vi giungiamo di urgenza con un tassì, incontriamo la vettura di Farina mentre un carro-attrezzi la trasporta via: il muso era ammaccato, la parte posteriore sfondata, un fianco recava molti evidenti segni di una fortissima botta.

I carabinieri c'indicarono il punto dell'incidente — l'ultima curva della cittadina al bivio verso Riva — poi ci accompagnarono alla clinica chirurgica Pederzoli, duecento metri più avanti: qui erano stati ricoverati Farina e Parenti, il meccanico che aveva corso con Nino la spaventosa avventura.

Nel corridoio una piccola folla capeggiata dal pilota Bracco e dallo stesso prof. Pederzoli a fare il punto della situazione con una doppia diagnosi:

«Niente di eccessivamente grave. Farina si è fratturato l'avambraccio destro e ha riportato una vasta ferita orizzontale sul viso; Parenti lamenta la frattura del bacino e una lussazione con frattura del gomito sinistro. La prognosi? Quaranta giorni e 60 rispettivamente».

Farina, seduto su un lettino operatorio, era abbastanza tranquillo:

«Sono stato tradito forse dall'ancorizzazione delle ruote. E' un sistema adatto per l'acqua, ma quando il terreno è un po' asciutto presenta qualche rischio. O forse andavo un po' svelto. Ho sbattuto contro un paracarro, poi contro un albero. Non sono svenuto però nonostante che la visiera parapioggia mi abbia tagliato il viso e schiacciato il naso. Adesso spero solo che mi arrangino in fretta. Perchè? Per ricominciare a correre, no? Del colpo di oggi posso unicamente dire che è andata proprio bene: una fortuna nella disgrazia».

Erano le 8 del mattino; una decina di ore dopo eravamo a bussar notizie presso la Lancia. Valenzano? Valenzano poco prima aveva telefonato di persona dall'ospedale di Chieti per sciogliere ogni allarme. Aveva incontrato una doppia curva ad un passaggio a livello; si era trovato fuori strada. Nell'urto la spalla destra aveva fatto crak: clavicola fratturata. Ma le sue condizioni generali sono buone, tali cioè da non destare alcuna preoccupazione. Anche Piodi si è ritirato nei pressi di Ferrara a causa però di un incidente meccanico.

La Roma-Napoli-Roma sfugge a Coppi per un soffio

Monti primo in classifica finale - Fausto penalizzato dalla giuria

Roma, lunedì mattina.

Strano destino, quello di questa corsa che si è conclusa nel pomeriggio di ieri davanti a una strabocchevole folla di romani che letteralmente si pigiavano attorno ai viali della Passeggiata Archeologica, soprattutto richiamati dall'attrazione di salutare vincitore il beniamino locale — quel giovane e già cotanto bravo campione che è Bruno Monti, di cui le trasmissioni radio della tarda mattinata avevano annunciato il ritorno al comando della classifica.

Nelle ultime ventiquattr'ore, quale ansia e quale incertezza avevano invaso i loro cuori! Le molte e contraddittorie notizie diramate la sera del 1° maggio da Napoli dopo il tumultuoso arrivo in quella città, lo avevano dato per spacciato. Gli ottimismi scaturiti dal risultato della seconda tappa, apparivano battuti in breccia. Già venerdì si era pensato che il suo primo posto in classifica era tutt'altro che intangibile. Nello spazio di due minuti e mezzo, alle spalle di Monti a minacciarlo c'erano ben sei avversari, a cominciare da Magni e Coppi che lo seguivano a 1'30" e a 1'34" rispettivamente.

C'era quindi da aspettarsi un'offensiva a fondo contro di lui nella breve tappa che sabato il avrebbe portati a Napoli. L'offensiva ci fu; venne sferrata con violenza e risolutezza, sino a concludersi in modo clamoroso: Monti retrocedeva dal primo al quarto posto della classifica! Il bello, l'inaspettato, fu che a dargli battaglia non erano stati i due Assi anziani, bensì due avversari dai quali non ci si aspettava simile «performance».

Costoro erano De Santi e Koblet, che fuggiti poco dopo il «via», nei cinquanta chilometri della corsa presero ben otto minuti di vantaggio al «gruppone», poscia validamente difendendosi lungo i 47 chilometri del cosiddetto circuito di via Caracciolo riuscirono a mantenersi in quella posizione fino alla fine, sia pure con vantaggio dimezzato.

Preso nella tagliola dei «grandi», ritardato da un cambio di ruota mentre cercava, pur senza riuscirvi, di opporsi all'impetuoso ritorno di Magni e di Coppi una volta messisi in azione dietro alle motociclette, il romanino doveva soltanto a un incidente meccanico che attardava il campione del mondo se chiudeva alla meno peggio la giornata che terminava con De Santi nuovo *leader* della classifica con 37 secondi di vantaggio su Koblet, 57 secondi su Albani, 1 minuto e 9 secondi su Magni, un minuto e 32 su Monti e ben 3 minuti e 19 secondi su Coppi

Questa era la situazione partendo ieri mattina da Napoli per le due semitappe dell'ultima giornata, entrambe culminanti con la presa volante degli allenatori, nella mattinata a Terracina — per il tratto di 42 chilometri in rettilineo fino alla fine, e nel pomeriggio all'ingresso di Roma — per i 15 giri in circuito, pari a 40 chilometri.

Era opinione generale che nulla d'importante potesse accadere nella marcia di avvicinamento a Terracina: ma una caduta del campione d'Italia in seguito a una involontaria collisione con Monti mentre questi alla testa degl'inseguitori si rimetteva nella scia del quintetto Magni, Coppi, Koblet, Albani e Crocitorti al termine d'un vano tentativo di fuga, toglieva purtroppo a Magni ogni probabilità di ulteriore offensiva. Seriamente colpito a una coscia, Fiorenzo non era più il combattente del giorno prima, e quando, fin dalle prime pedalate dietro alle motociclette Coppi partì all'attacco, subito ci accorgemmo che la lotta si restringeva tra il campione del mondo e il romanino per l'immediato ritardo di De Santi, Koblet e Albani — e ad onta della presenza, nella scia dei primi due, del risorto Van Steenbergen.

Adesso che si trovava su una vera strada e non già sui pericolosi viali e sulle curve dei circuiti, Coppi appariva letteralmente trasformato e scatenato. Chilometro dopo chilometro, e ben «tirato» da Lorenzetti alla guida della Bianchi 174, Fausto guadagnava continuamente terreno, mantenendo una velocità che all'arrivo risultava di oltre 68 chilometri all'ora! Arrivando a Latina 1 minuto e 9 secondi prima di Monti, egli aveva così ridotto a soli 38 secondi il ritardo che, a Napoli, nei confronti del romanino era di 1' e 47". Monti, a sua volta, pur battuto da Coppi, beneficiava del ritardo di Magni (un minuto circa) e di quelli, più gravi, di De Santi e di Koblet, e si riportava al primo posto in classifica.

Fu dunque rivestendo la maglia rosso-oro che Monti affrontò la prevista seconda offensiva di Coppi sul circuito terminale. E qui, altro colpo di scena. All'agganciamento cogli allenatori, Monti si presenta in ritardo di 27 secondi per aver dovuto cambiare una ruota qualche chilometro prima. Si trova nelle ultime posizioni, e Coppi si è ormai portato in testa, giro per giro avvantaggiando, nell'ordine, su Albani, Van Steenbergen, Impanis, mentre Magni è in gravissimo ritardo. Monti appare definitivamente perduto, giacchè alla fine del quarto giro il suo distacco da Coppi è salito a 43 secondi. Addio vittoria, che tutto lascia prevedere non potrà sfuggire al campione del mondo.

Ma, a sua volta, anche Coppi è vittima della sfortuna. Chi passa in testa al giro successivo non è più lui, ma Albani, seguito a 6 secondi da Impanis e a 12 dal romanino. E Coppi? Cosa gli è successo se tarda a comparire? Poi si saprà che gli era saltata la catena all'inizio della breve salita, e avanti che potesse rilanciarsi in piena azione e iniziare il settimo giro, Monti gli aveva preso 33 secondi. Adesso, toccava al romanino di superare i due che lo precedevano, e portarsi in testa al nono giro.

Ormai, tutti quanti non avevano occhi che per il duello Monti-Coppi, tralasciando Van Steenbergen, Albani, Impanis e Koblet che erano rimasti tra i due — separati da un distacco che sempre più andava calando per la ripresa di Coppi: era di 10" al nono giro, di 11" al decimo, di 4" all'undicesimo. A quello successivo, Coppi riprendeva il comando e immediatamente appariva lanciato a riconquistare il perduto vantaggio.

Ma non rimanevano che tre giri: gli sarebbero bastati? I cronometri rispondono che Coppi guadagnava 3" all'avversario nel corso del tredicesimo giro, ne guadagna 9 nel quattordicesimo e, infine, altri 13 nell'ultimo velocissimo giro.

Dopo che egli ha passato il traguardo, dovrebbero trascorrere 38" perchè la vittoria sia sua. Ma Monti sopraggiunge quando la lancetta del cronometro è sul 29. Per la differenza di 9 secondi, dunque, Monti vince.

* *

Dopo la conclusione della corsa la giuria della 5ª Roma-Napoli-Roma si è riunita ieri sera nei locali del giornale organizzatore. Presi in esame i rapporti dei commissari addetti al controllo del comportamento in corsa dei singoli allenatori, si è constatato che parecchi di questi hanno compiuto ripetute infrazioni

Oltre alla comminazione di varie ammende, avendo alcuni corridori usufruito dell'illecito aiuto dei rispettivi allenatori, sono stati loro inflitti 15 secondi di penalizzazione, da sommarsi al tempo totale in classifica generale. I corridori puniti sono: Coppi, Magni, Albani, Fornara, Ciancola, Martini e Crocitorti.

Conseguentemente, il distacco fra Monti e Coppi che all'ultimo traguardo in realtà era di 9", nella classifica generale appare di 24".

Vittorio Varale

CLASSIFICHE FINALI

Ordine d'arrivo della semi-tappa Napoli-Latina (compreso il tratto dietro allenatori di 42 chilometri): 1. Coppi in 4 ore 44'35" (media di km. 68,603 per il tratto motorizzato); 2. Monti, a 1'9"; 3. Van Steenbergen, a 2'4".

Ordine d'arrivo della semi-tappa Latina-Roma di km. 120 (compreso il tratto dietro allenatori di 40 chilometri): 1. Coppi in 3 ore 18'26"; (media di km. 58,134 nel tratto motorizzato, compiuto in 41'17"); 2. Monti a 29".

Classifica generale (tenuto conto delle penalizzazioni): 1. Bruno Monti (Arbos) che copre i km. 880 del percorso complessivo in 26 ore 3'12"; 2. Fausto Coppi a 9" (+15" di penalizzazione) = 24"; 3. Van Steenbergen a 3'9"; 4. Albani a 3'34" (+15" di pen.) = 3'49"; 5. Magni a 3'58" (+15" di pen.) =4'12";

Lotta ai ferri corti tra Lancia e Ferrari

La «fuga» di Taruffi e il trionfo di Ascari

Magnifica prova delle Fiat T.V. che dominano a 110 all'ora nella categoria - Sorprendente la gara delle Isetta

DAL NOSTRO INVIATO

Brescia, lunedì mattina.

Il campione del mondo Alberto Ascari su Lancia 3300 ha vinto la ventunesima edizione della «Mille Miglia». Il pilota milanese per la prima volta nella sua prodigiosa carriera ha portato a termine la massacrante fatica imposta da questa maratona del volante, e l'ha portata a termine con un regolarissimo successo. Ha impiegato 11 ore 26'10" quindi la sua media di 139,645 chilometri all'ora lascia a Giannino Marzotto il vanto del record conquistato lo scorso anno a 142,347. Ascari può essere ugualmente soddisfatto: è l'unico tra gli «assi» rimasto in gara nel logorante duello fra le Lancia e le Ferrari.

La Mille Miglia è vissuta, infatti, di una collana si può dire ininterrotta di colpi di scena; un incalzarsi di sorprese clamorose a ritmo battente, dove il disappunto per l'incidente di natura puramente meccanica si è unito spesso al batticuore per l'incidente drammatico. Tutti i primi attori ed i loro mezzi di maggior potenza — tranne, naturalmente, Ascari e la sua Lancia — sono scomparsi a poco a poco dalla lotta, tanto che la graduatoria generale vede alle spalle del «canco» iridato una coppia di «due litri» separate fra loro di appena 9", guidate rispettivamente da Vittorio Marzotto, il «fratello Onorevole» e da Musso.

La velocità pazzesca da Brescia a Roma (si pensi che Taruffi ha sfiorato la media dei 159 orari!) ha «bruciato» la resistenza delle macchine maggiormente dotate in senso assoluto: una specie di vendetta delle Mille Miglia — gara di fondo con un percorso dal ben determinato carattere — contro chi l'ha affrontata quasi con un eccesso di spavalderia.

La cronaca della gara, così come è stato possibile seguirla da Brescia, si limita alle fasi salienti, salta a piè pari le lunghe ore delle 375 partenze, da quelle date nel bagliore dei fari sabato notte (presente fra gli altri il regista cinematografico Henry Hataway impegnato a girare un film d'ambiente motoristico) a quelle date alla livida luce della burrascosa alba di ieri.

Visi tirati pallidi d'emozione: la Mille Miglia incute rispetto. Un visetto sorridente fra i tanti, quello della giovanissima compagna di Giannino Marzotto — la cognata Gioia — placida verso l'avventurosa novità, e il volto dell'inglese Tenkinson incorniciato da una barba rossa lunga un palmo. E' giornalista, fotografo, sidecarista del noto corridore Oliver.

La gara parte, le notizie incominciano il loro girotondo scarno di particolari;

Taruffi balza in avanti come una furia, da Brescia a Verona percorre i 66 chilometri in 21' 1½" ad oltre 186 di media. Maglioli lo segue ad un soffio e dietro separati da lieve spazio di secondi vengono a rotta di collo Paolo Marzotto, Ascari e Castellotti. Dei «grandi» manca Farina: a Peschiera in una curva a gomito è uscito di strada.

A Vicenza Pouschol e Saisse, due francesi di Villefranche, forse per colpa di un leggero velo di nebbia perdono il controllo, abattono contro un palo. Pouschol muore, Saisse finisce all'ospedale. Qui a Brescia dicono che abbia la frattura della base cranica e che nell'incidente ci siano anche alcuni feriti, fortunatamente non gravi, fra la folla.

Il brivido del dramma nell'allucinante carosello che edeve ignorarlo. Taruffi funziona da lepre e continua la fuga, passa in testa a Ferrara (2. Ascari, 3. Maglioli, 4. Paolo Marzotto), è sempre al comando a Ravenna (e lo seguono nell'ordine Ascari, Castellotti, Maglioli, Paolo e Giannino Marzotto), conduce sempre a Rimini, ad Ancona, a Pescara.

Qui c'è il controllo. Il pilota romano ha percorso i 610 chilometri a 177,256 di media, ha staccato Ascari di un minuto e mezzo, Castellotti di circa 5', Maglioli di quasi 6'. Sono scomparsi dalla scena Giannino Marzotto, vincitore del 1953, e Valenzano. Il primo si è ritirato a Fano (ma tornerà più tardi a Brescia con i suoi mezzi), il secondo invece è stato protagonista di un incidente di una certa gravità. E' uscito di strada; la vettura non ha capottato ma il pilota si è spezzato nell'urto una clavicola ed è stato ricoverato all'ospedale di Chieti. All'Aquila un guasto meccanico ferma irrimediabilmente anche Castellotti:

Roma: 874 chilometri ad occhio e croce mezza strada; prima di giungervi Ascari che già sabato mattina ha avuto durante l'allenamento uno scontro con un camion, urta in un filo di ferro, si guasta una ruota. Perde circa tre minuti per cambiarla, gli resta una noia all'acceleratore. Nella capitale però Ciccio tallona sempre Taruffi, sia pure a 4' 37" e precede Maglioli che arriva a 11' 38" e Paolo Marzotto che segue a 15' 38"

C'è però una tradizione nella Mille Miglia: solo due volte chi è passato prima a Roma è riuscito a tagliare vittorioso il traguardo di Brescia. La legge viene rispettata, la vettura di Taruffi finisce inaspettatamente con una brusca sterzata in mezzo ad un campo e costringe il pilota ad un alt imprevisto; il romano riporta la vettura sulla strada, riparte ma con un ritardo incolmabile. Ascari nel frattempo è schizzato in testa mentre Maglioli e Paolo Marzotto inseguono. Due Ferrari contro una Lancia.

Si scavalcano le montagne: Siena, Poggibonsi, Firenze; il distacco quasi insensibilmente diminuisce soprattutto per l'attacco di Paolo Marzotto che supera il compagno di scuderia e si porta a 5 minuti da Ascari. Nell'ufficio stampa di Brescia due famiglie, quella dei Marzotto e quella dei Maglioli formano due commoventi gruppetti in agitazione.

Ma la loro ansia è vana: prima di Bologna ancora novità sensazionali; Paolo Marzotto e Maglioli non transitano attraverso la città bloccati da incidenti. Tutti e due sono stati costretti a lasciare via libera ad Ascari e alla Lancia. Di Maglioli si saprà poi che a Roma per evitare un investimento ha «toccato» riducendo le possibilità della vettura fino a considerare inutile il proseguire l'ormai impari confronto.

Per Ascari quindi ogni pericolo da parte dei concorrenti scompare. La sua strada porta al trionfo. Gli ultimi chilometri danno quasi l'impressione di una passeggiata, adesso che la battaglia è finita. Il milanese arriva a Brescia accolto da una ovazione di folla che ha perso la ragione nello scoppio di entusiasmo. E l'entusiasmo accomuna al campione del mondo, Vittorio Marzotto, giunto secondo, Musso classificatosi terzo per un distacco di soli 9 secondi, Biondetti. Ascari è felice ma non si emoziona troppo

Grande scambio di impressioni alla constatazione del fallimento pressochè generale dei pronostici (i bolidi sono stati infatti traditi dall'eccessiva foga iniziale) e molta soddisfazione altrettanto generale per la vittoria di un pilota dall'abilità di Ascari. Un pilota di classe nel cui palmares mancava proprio l'alloro della Mille Miglia.

Nelle altre categorie lo spazio obbliga a pochi cenni essenziali per sottolineare l'ottima prova delle 1100 Fiat TV, che hanno piazzato con alta media quattro macchine in testa alla serie turismo speciale fino a 1300 cmc., e per registrare un quadruplice successo straniero: francese nella turismo speciale fino a 750 cmc. e nella sport fino a 750; tedesco nella G.T. fino a 1500 cmc. e nella sport fino a 1500.

Capitolo a parte per le Isetta: ne sono partite sette, ne sono arrivate quattro, mentre una quinta s'è fermata a 70 chilometri da Brescia. Media di oltre 72 chilometri all'ora.

Gigi Boccacini

Nel Circuito motociclistico

Bandirola 1° a Sanremo

SANREMO, lunedì mattina.

Il II Trofeo Motociclistico di Sanremo si è concluso con due vittorie delle M.V. La Meccanica Verghera si è imposta con Ubbiali e Bandirola.

Classe 125: 1. Ubbiali (M.V.) che compie il percorso di km. 105,400 in 1 ora 7'25"3/10 alla media di km. 90,231; 2. Copeta (id.)

Classe 500: 1. Bandirola (M.V.) 1 ora 33'43"2/10, alla media oraria di km. 88,423 (percorso km. 152,100); 2. Forconi.

Classifiche a Brescia

Dopo 1600 chilometri solo pochi secondi tra il secondo e il terzo

CLASSIFICA GENERALE: 1. Ascari (Lancia 3300) km. 1597 in 11 ore 26'10" (media 139,645); 2. Marzotto Vittorio (Ferrari 2000) 12.00'01"; 3. Musso-Zocca (Maserati 2000) 12.00'10"; 4. Biondetti (Ferrari 4500) 12.15'36"; 5. Venezian-Orlandi (Maserati 2000) 12.27'43"; 6. Herman-Linge; 7. Serafini-Mancini; 8. Carini-Artesani; 9. Leto di Priolo-Leto di Priolo; 10. Cabianca.

Classifica per categorie:

Categoria turismo di serie speciale fino a 750 cmc.: 1. Rédélé-Pons (Renault) 15 ore 4'33" (media km. 106,931); 2. Galtier-Nichy (Renault) 15.23'40"; 3. Lesur-Briat (Renault) 15.36'41".

Categoria sport fino a 750: 1. Fauro-Scorea (Panhard) 15 ore 3'16" (media 106,061); 2. Stempert-Schwartz (Panhard) 15.51'15"; 3. Gagneux-Beauce (Panhard) 16 ore 21'40".

Categoria serie turismo speciale fino a 1300: 1. Mandrini-*Ferraria* (Fiat) 14 ore 30'46" (media chilometri 110,046); 2. Zanetti-Adria (Fiat) 14.37'18; 3. Perdisa-Masetti (Fiat) 14.53'56".

Categoria gran turismo fino a 1500: 1. Falchemberg - Sautter (Porsche) 13 ore 53'50" (media 114,915); 2. Hampel-Wolfang (Porsche) 14.11'23"; 3. Nathan-Glokler (Porsche) 14.12'14".

Categoria turismo serie speciale oltre 1300: 1. Carini-Artesani (Alfa Romeo) 12 ore 51'52" (media 124,140); 2. Dalla Favera-Artusi (Alfa Romeo) 12.56'10"; 3. Franceschetti-Leo Polo (Alfa Romeo)

Categoria sport fino a 1500: 1. Herman-Linge (Porsche) 12 ore 35'44" (media 126,790); 2. Cabianca (che correva solo) (Osca) 12 ore 56'09"; 3. Strahl-Spingher (Volkswagen) 14.34'35".

Categoria sport fino a 2000: 1. Marzotto Vittorio (Ferrari) 12 ore 00'01" (media 133,080); 2. Musso-Zocca (Maserati) 12.00'10"; 3. Venezian-Orlandi (Maserati) 12 ore

Categoria sport oltre 2000: 1. Ascari (che correva solo) (Lancia) 11 ore 26'10" (media 139,645); 2. Biondetti (Ferrari) 12.15'36"; 3. Mingoni-Brinci (Ferrari) 13 ore 10'34".

Categoria gran turismo oltre 1500: 1. Serafini-Mancini (Lancia) 12 ore 47'12" (media 124,836); 2. Leto di Priolo-Leto di Priolo (Zagato) 12.52'38"; 3. Petrobelli-Cremonesi (Lancia) 13,06'42".

Sensazionale !!!

La più **STREPITOSA VENDITA DELL'ANNO** avrà inizio **Lunedì 3 Maggio** nei negozi della

ORGANIZZAZIONE

VITTADELLO

TORINO - VIA ROMA 48 - VIA PO 30 - VIA PO 8 - Contemporaneamente a FERRARA e MILANO

MIGLIAIA DI CAPI A PREZZI ECCEZIONALMENTE DI REALIZZO

VESTITI	GIACCHE	CALZONI	IMPERMEABILI
Da lire . . . 4800	Da lire . . . 3500	Da lire . . . 980	Da lire . . . 4900
Da lire . . . 5900	Da lire . . . 5800	Da lire . . . 1590	Da lire . . . 6800
Da lire . . . 7500	Da lire . . . 6900	Da lire . . . 2500	Da lire . . . 9000
in più	in più	in più	in più

SOLO PER POCHI GIORNI

UNA CURA EFFICACE PER GLI ADOLESCENTI CHE DEVONO LAVORARE

Molti adolescenti, i quali desidererebbero avviarsi ad un lavoro manuale, sono ostacolati a ciò dal loro stato di debolezza fisica.

A curare la delicatezza di costituzione, lo stato linfatico, l'anemia, la debolezza consecutiva a malattie febbrili, giova molto la cura del «Proton».

Il ferro, lo iodio, il glicerofosfato di sodio contenuti in questo conosciutissimo prodotto favoriscono la rigenerazione del sangue e l'irrobustimento dell'organismo. Per conseguenza, questo diventa più resistente alle fatiche.

La dose del «Proton» è di tre cucchiaini al giorno, da prendersi prima dei pasti.

La durata della cura è di due mesi circa.

PROTON

(Autorizz. Pref. N. 0665, Torino, 19-6-41) (656)