

CRONACHE DELLO SPORT

Lanciate sulle strade d'Italia le macchine della Mille Miglia

La coreografica scena a Brescia in uno sflogorio di luci - Le partenze iniziate ieri alle 21 si susseguiranno fino alle 7,28 di stamane - Il duello Ferrari-Mercedes motivo fondamentale della prova

(Dal nostro inviato speciale).
Brescia, 30 aprile.

La 22ª Mille Miglia ha avuto inizio alle 21 precise, con il «via» dato alla Fiat 1400 Diesel dell'equipaggio Gorrini-Mietta, primi dell'interminabile plotone che ad intervalli regolari, e fino alle 7,28 di domani mattina, lascia Brescia per la grande prova di 1600 chilometri.

Il viale Rebuffone, dove sono sistemate le tribune, e le installazioni di traguardo, presenta la consueta coreografia d'ogni Mille Miglia: sflogorio di luci, striscioni pubblicitari, le grandi pedane a piano inclinato su cui ad una ad una le macchine salgono in attesa del segnale di partenza, attirando i fasci dei riflettori e i flash dei fotografi. C'è un attimo di notorietà per tutti, un applauso anche per gli sconosciuti (e sono la grande maggioranza) per i quali la Mille Miglia rappresenta i sogni di gloria segretamente covati per mesi, che sono quasi sempre destinati a scattare lungo l'interminabile nastro di asfalto illividito dai fari lungo i rettilinei adriatici, la traversata dei due seni della dorsale appenninica quando la stanchezza subentra all'eccitazione; altri concorrenti passano avanti, la macchina perde colpi e magari si pianta stanca su un coccuzolo degli Abruzzi.

Ma è forse proprio qui il grande fascino della Mille Miglia, in questa vaga lusinga di gloria che richiama a centinaia modesti appassionati del volante. Appena allontanatisi nella notte verso Desenzano quasi tutti saranno dimenticati, discorsi e attenzione convergeranno unicamente sui grandi nomi e sulla lotta che tra di essi si scatenerà. Questa volta il motivo della corsa è nel confronto tra le Ferrari e le Mercedes, un confronto che per l'incertezza del suo esito sembra promettere emozioni alle folle.

Entrambe le squadre sono agguerritissime, e se i piloti della Casa tedesca sono stati sottoposti ad un allenamento «scientifico» e completo sul percorso di gara, quelli della Ferrari possiedono vetture che non dovrebbero presentare incognite ed essere, comunque, a un livello funzionale forse superiore alle macchine germaniche delle quali sono ignote prestazioni e possibilità.

È difficile indovinare la tattica di gara che seguiranno le due equipaggi: si può pensare che nell'una e nell'altra uno o due piloti siano stati designati quali elementi «di rottura»; altri trattenuti in più o meno cauta attesa. È tradizione pressoché ininterrotta che la Mille Miglia si corra nella sua seconda parte, sovente anzi soltanto tra Firenze e Bologna, sulla Futa e su Radiconfani, che il primo a Roma ben difficilmente lo sarà anche al traguardo di Brescia.

Comunque un piccolo vantaggio la sorte ha voluto accordare ai piloti della Ferrari: quello di partire tutti dopo le Mercedes (salvo quella di Moss che è stretta nel plotoncino dei «ferraristi»). Piero Taruffi, che viene considerato il più quadrato avversario di Fangio e C., ha anzi il privilegio di partire per ultimo, alle 7,28 di mattinata e di poter così, in un certo senso, controllare la situazione sulle salite dai distacchi che gli verranno via via segnalati.

b. e.



La Fiat 1400 Diesel, novità della Mille Miglia, pilotata da Gorrini-Mietta è stata la prima macchina a prendere il via alle ore 21. Ecco il momento della partenza da Brescia. (Telef.)

Gismondi vittorioso a Napoli dopo una riuscita fuga a sette

Fallito attacco di Monti a Defilippis che resta capolista del Gran Premio ciclomotoristico - Coppi risale al terzo posto - Oggi la corsa si conclude a Roma

(Dal nostro inviato speciale).
Napoli, 30 aprile.

La quarta tappa del Gran Premio ciclomotoristico, partita da Salerno in un meraviglioso pomeriggio di primavera, si è presto divisa in una doppia corsa. Sulle strade che portavano a Napoli attraverso 74 chilometri di gara si sono infatti creati due gruppi ciascuno dei quali era impegnato a competere per conto suo: davanti l'australiano Mockridge aveva acceso le polveri subito dopo il via, e con lui viaggiavano Gismondi, Zucconelli, Ciolli, il belga Rosseel, il francese Hassenforder e l'inglese Maitland che lo avevano presto raggiunto; dietro a distacco sempre più crescente trotterellava il grosso a piccola andatura, assolutamente disinteressato della fuga.

La brevità della tappa contribuiva a stabilizzare la situazione senza che avvenisse null'altro degno di essere segnalato, fino all'abituale circuito giornaliero fissato, per l'occasione di fronte al mare sul viale Caracciolo, dove si era dato appuntamento la folla delle grandi occasioni. Anche qui l'interesse si spostò su due obiettivi, dapprima guardò alla lotta interna della piccola e internazionale pattuglia d'avanguardia che batteggiava per la conquista della vittoria di tappa. La faccenda si sbrighò in poche battute: Gismondi incontrò una leggera resistenza solo in Zucconelli, poiché anche il «legnanista» fu costretto ad alzare bandie-

ra bianca lasciando campo libero al gregario di Coppi.

Nel gruppo degli assi, giunti con 10' di ritardo, il duello impostato tra Defilippis e Monti per la maglia giallorossa offrì invece una pagina decisamente vivace: il ragazzo di Albano si agganciò in testa a tutti e nella sua scia passarono Koblet, Coppi, Albani e Defilippis nell'ordine; poi mentre Koblet, Albani e lo stesso Coppi rallentavano la velocità Defilippis trovò il ritmo buono e si buttò all'inseguimento di Monti, decisamente scatenato e sicuro di ritornare al comando della classifica. Tra il romano e il piemontese c'era nella graduatoria generale il lieve distacco di 1'8" e Monti, con una serie di progressivi allunghi diede l'impressione di poter sbarazzarsi del rivale con relativa facilità. Invece i pronostici sbagliarono bersaglio: il romano raggiunse un vantaggio che alla punta massima fu di 31"; ma il torinese, come avvertì che la situazione stava precipitando, ebbe una ottima reazione che gli permise di limitare i danni in maniera ragionevole. Alla fine della gara infatti il vantaggio di Monti risultava di 25" e di conseguenza restavano a Defilippis 43" preziosi, secondi che gli permettevano di conservare le insegne del comando.

La competizione quindi è apertissima, si risolverà solo domani nell'ultimo giorno di gara, con questo segnando un indubbio e fortunato punto all'attivo dell'organizzazione. Il programma è pieno, decisamente complicato e prevede due settori: nel primo, al mattino, si va per 162 km. di corsa in linea da Napoli a Latina e qui ci si «aggancia» raggiungendo Aprilia con 30 km. dietro motore; nel secondo, al pomeriggio, «in linea» da Aprilia a Roma (45 km.) e «dietro motore» sul circuito di Caracalla (15 giri, km. 37,5) per la grande parata finale. Il primato è in ballo fra Defilippis e Monti e le previsioni sono quasi tutte favorevoli al romano. Perfino Nino, doverosamente intervistato dai giornalisti che si complimentavano con lui per l'ottima prestazione sul circuito di Napoli, perfino Nino — dicevamo — borbottava che 43" sono ben poca cosa. La speranza però è l'ultima a morire. Monti fin qui è stato il più forte nei tratti dietro motore e domani dovrebbe quindi recuperare lo vantaggio; ma Defilippis nel contrasto degli interessi altrui

ha buon gioco, l'ultima parola non è stata ancora pronunciata.

Gigi Boccacini

Ordine d'arrivo della Salerno-Napoli (km. 73,400 in linea e km. 36 dietro motore): 1. Gismondi ore 2,42'46" (tempo del settore in linea 1,55", media km. 37,324); 2. Zucconelli a 1'22"; 3. Maitland a 3'29"; 4. Rosseel a 4'04"; 5. Ciolli a 4'51"; 6. Mockridge a 5'27"; 7. Monti a 7'06"; 8. Defilippis a 7'31"; 9. Coppi a 8'02"; 10. Albani a 8'17"; 11. Koblet a 9'09"; 12. Hassenforder a 10'06"; 13. Messina a 10'29".

Classifica generale: 1. Defilippis ore 26,52'31"; 2. Monti a 43"; 3. Coppi a 4'17"; 4. Conterno a 6'2"; 5. Albani a 6'43"; 6. Koblet a 8'6"; 7. Minardi a 8'45"; 8. Messina a 9'30"; 9. Mockridge a 10'21"; 10. Moser a 11"; 11. De Santi a 11'17".

Il Giro della Spagna

Fiorenzo Magni vince a Barcellona

Barcellona, 30 aprile.

La capitale catalana è stata prodiga di vittorie per gli italiani alla «vuelta» che ieri l'altro vinsero con Baffi la tappa Lerida-Barcellona, e oggi, per merito di Magni, egregiamente coadiuvato dai suoi veloci gregari, si sono trionfalmente imposti nella tappa disputata su 15 giri del circuito del Parco della Cittadella, affollatissima.

La media ufficiale comunicata dalla giuria è di km. 52,200, ma ci deve essere stato un errore di misurazione del percorso, poiché altrimenti la prodezza di Magni e compagni assumerebbe un significato tecnico veramente sorprendente. Soltanto dopo che il perimetro del circuito sarà stato nuovamente misurato, si saprà se Magni dovrà annoverare la media segnata a Barcellona, fra le più belle imprese della sua carriera.

L'andatura imposta dagli uomini della Nivea-Fuchs, ha cominciato a mettere vittime dopo solo 4 chilometri di corsa e dopo cinque giri rimanevano al comando il campione d'Italia, Baroni, Pedroni, Piazza e Baffi, Buratti e i tedeschi Otto, Penkoke e Reitz. Negli ultimi due giri Magni ha accelerato la propria andatura, e hanno perso contatto, riuscendo tuttavia a non perdere più di una decina di secondi, tanto Pedroni quanto Baffi, Buratti e i tre tedeschi. Magni ha vinto con una delle sue tipiche volate, precedendo Baroni di 3 lunghezze.

Classifica di tappa: 1. Fiorenzo Magni che copre i km. 29,250 sul Circuito del Parco della Cittadella di Barcellona in 34'28"; 2. Baroni 34'29"; 3. Pedroni 34'38"; 4. Penkoke id.; 5. Otto id.; 6. Baffi id.; 7. Buratti id.; 8. Piazza id.; 9. Reitz id.; 10. Poblet in 35'13" ed altri 42 corridori con il suo medesimo tempo.

Classifica generale: 1. Geminiani ore 35,54'55"; 2. Bergaud a 15"; 3. Loroño a 52"; 4. Serra a 1'18"; 5. Company a 1'42"; 11. Magni a 8'20"; 16. Nencini a 9'14"; 40. Baffi a 31'13"; 41. Pedroni 31'18".

Si ferisce gravemente in uno scontro prima del via

Altri paurosi incidenti - Medie molto elevate sino ad Ancona - Entusiasmo della folla

Brescia, 30 aprile.

Un grave incidente è accaduto nei pressi di Montichiari verso le 20,30. Una macchina pilotata da Giuseppe Donnini da Siena con a bordo Fausto Castellarin pure da Siena che avrebbe dovuto prendere il via alla Mille Miglia, andava a cozzare contro un'Alfa Romeo guidata da Lino Fava, autista personale di Manuel Fangio. Nello scontro il Donnini ha riportato gravi ferite per cui è stato ricoverato all'ospedale con prognosi riservata. Il Castellarin è stato giudicato guaribile in due mesi, mentre il Fava è rimasto incolume.

Padova, 30 aprile.

Al posto di controllo di Padova

le sbarre di un passaggio a livello della linea Rovigo-Bologna, che erano abbassate. Il poveretto riportava la frattura del cranio, con sopravvenuta commozione cerebrale, e altre ferite. È stato ricoverato all'ospedale con prognosi riservata.

Ravenna, 30 aprile.

Alle 2 erano transitate da Ravenna 132 macchine. Il tempo migliore sinora registrato nella categoria turismo serie speciale motore Diesel è quello di Retter H. Larcher W. su Mercedes 108 che ha compiuto i 303 chilometri da Brescia a Ravenna alla media di km. 104,572. Tra le Isotta il tempo migliore è quello di Cipolla: media km. 85. Nella categoria 1100

