

Tutti gli sport in tutto il mondo

Le "mille miglia", prodigo di audacia e organizzazione

Ogni record d'iscrizioni battuto: 151 concorrenti

Mille miglia tutte di un fiato. Corsa estenuante, senza sosta, lungo le strade della pianola, sui monti e in riva al mare, di giorno e di notte. Intermittibili rusci stradali che si snodano sotto le macchine combattenti, volti che non tremano, occhi che non si chiudono nel sonno, nervi messi a tutta prova. Prova suggestiva. «Mille miglia» una frase che ricorda le vecchie tempe che eravamo usi ad ascoltare da ragazzi, storia di personaggi immaginari, di maghi dotti stivali, un richiamo al bel regno dei sogni...

Una rivelazione

Brescia ha dato vita a questa magnifica prova nel 1927, volendo ricreare e continuare la storia del suo famoso circuito, che videro sorgere l'automobilismo italiano. Questa prova che oggi è considerata la più importante d'Europa e senza tempo di esagerazione, del mondo, fu una rivelazione alla sua prima edizione. Il pubblico d'allora non poteva immaginare una corsa se non fatta da «bofisti», dalle strane forme suggestive, orgogliose come mirabolanti. Stupi vedendo alla partenza macchine normali, silenziose nelle quali si carrozzeria e il comfort avevano avuto le massime cure. Era no macchine di serie, le macchine di «tutti», le stesse che le case mettevano in commercio.

Settanta di queste macchine partivano per la «prova terribilmente solitaria», come la definì S. E. Turati, per compiere più di 1600 chilometri attraverso le più serie difficoltà che presentano le strade di grande comunicazione aperte al traffico normale. Cinquanta di queste macchine tornarono a Brescia dopo l'estenuante scorciando attraverso le vie d'Italia ad una velocità che non si era neanche osato sperare. Mito Morandi, il binomio vincitore, su O.M. compivano infatti l'intero percorso in 21 ore 4 minuti primi 48 secondi e un quinto alla media di Km. 77,238.

Le trionfatori della giornata furono le due B.R., ma l'affermazione maggiore, la più sorprendente, doveva venire dalla minima cilindrata: la 1100 c.c. Mealli e Ferrari, con una piccola Fiat 509, compivano il percorso in 24 ore, 24,41", alla media di Km. 66,743, media assoluta, che macchine di potenza cilindrata non riuscivano a raggiungere. Fu questo un motivo di grande successo della «mille miglia». Piccole macchine che il gran pubblico degli automobilisti italiani guardava con simpatia, ma giudicava forse inadatte al grande turismo, che comunque a velocità assoluta l'intero percorso e giungevano compatte ai traguardi.

La prova che costituiva un confronto risolutivo agli effetti della valutazione tecnica di una marca, poiché la perfetta regolarità di motore, la resistenza e la bontà del materiale sono le caratteristiche che la «Coppa delle mille miglia» consacra alla marca vincente, subì alla sua seconda edizione nel 1928, una modifica al regolamento. Questa modifica si rendeva necessaria dal nuovo orientamento dell'industria automobilistica nel riguardo delle corse, orientamento che era una conseguenza della evoluzione della gran massa degli automobilisti. Il nuovo regolamento delimitava per le macchine sport che non richiede ai costruttori restrizioni molto severe.

Macchine da turismo e macchine «sport». Da questo nuovo regolamento venivano avvantaggiate quelle case che costruiscono in serie macchine veloci, che vanno sotto la denominazione di macchine «sport» e che sono debitamente stamate nei cataloghi e che vengono vendute al pubblico. La prova non prevedeva per questo la simpatia delle Case che costruiscono esclusivamente macchine da turismo, poiché si sapeva che il pubblico era ormai sufficientemente competente da distinguere le affermazioni di una macchina sport da una normalissima da turismo. Anzi un motivo di interesse nuovo scaturiva appunto da questo confronto tra le macchine più veloci e quelle più resistenti in una dura prova di oltre venti ore di corsa continua.

Campari-Ramponi su Alfa Romeo vincevano la prova in 19 ore 14 minuti, primi 5 secondi e 4 quinti alla media di Km. 61,138. Le «mille miglia» 1928 segnavano un completo trionfo delle macchine italiane. Oltre all'Alfa Romeo, Fiat, O.M. e Lancia erano infatti vincitori di categoria. La medaglia in questa edizione l'avevano avuta le macchine da turismo. Lasciando da parte la macchina di Campari, la quale, pur essendo del tipo 1500 c.c. con alberi a «camme», in testa, costruita in serie dalla casa milanese, aveva avuto l'aggiunta del compressore, troviamo la O.M. che, pur avendo preparato il motore con una compressione molto superiore al normale, presentava il solito tipo a valvole laterali. E così «dicas» della Lancia, poco «simile» del tipo normale.

Ebbene, questo macchina riuscivano a precedere all'arrivo le azzurre francesi Buatti, considerate alla partenza come propri «veri bofisti», capaci dei 180 chilometri orari.

L'ultima edizione della grande prova — quella del 1929 — vedeva ancora il completo trionfo delle macchine italiane e una nuova vittoria dell'Alfa-Romeo. Campari e Ramponi riuscivano a migliorare il record della prova raggiungendo la fantastica media di chilometri 89,668 all'ora. Fiat e Lancia erano ancora vincitrici di categoria.

Un prodigo

Macchine «guidatori italiani come si è visto, compivano miracoli nelle prime edizioni della «mille miglia», ma un altro grande miracolo lo compivano gli ideatori della prova con un'organizzazione perfetta nella sua complessità. E' veramente una cosa sorprendente che ha destato l'ammirazione di tutti e non solo in Italia. Non un solo incidente di qualche gravità si è verificato da quando è sorta la grande corsa bresciana. Le edizioni precedenti sono state veramente, come



Campari vincitore con Ramponi nel 1928 e nel 1929.

ha telegrafato lo scorso hano S. E. Turati, alto patrono della corsa, agli organizzatori bresciani — un prodigo di audacia e di organizzazione, oltre che una dimostrazione mirabile della potenza delle macchine italiane.

La «mille miglia» ha nello motivo di fascino per le folle italiane. Primo fra tutti, alto il motivo dell'inizio sempre veloce. In tutte e tre le edizioni vi fu sempre una macchina che partì come un bolide divorzando la prima parte della lunga prova a media fantastica. Due uomini, purtroppo oggi scomparsi, furono protagonisti nel primo anno di questa fuga pazzesca: Brill Peri e Bordini. Lo scorso anno fu Borsacchini che assunse il ruolo di fulgido compagno di trionfo. Il gr. uff. Airolo Mercanti piloterà una Fiat 525.

Su viale di Rebubblica sono già costruite le tribune per le autorità e per il pubblico che dovranno assistere alle partenze ed agli arrivi. Domani, alla sede dell'Automobile Club, in corso Magenta, si presenteranno ai comuni veri le vetture per le operazioni di verifica, che incominciano dalle macchine iscritte ufficialmente dalle varie Case. La posatura si effettua invece al vicino vecchio dazio di Porta Venezia.

Le gare si svolgeranno nei giorni 23, 24, 25 e 26 in cinque campi diversi con 500 giri circa. Il giorno 27, alle ore 16,30 allo stadio del Partito nazionale fascista, avrà luogo, oltre al canto corale e agli esercizi fisici, anche la 8-a collettiva del concorso, al quale prenderanno parte oltre 5000 avanguardisti. Il Comitato del concorso ginnico-militare Dux è presieduto da S. E. Balbino Giuliano. S. E. Turati si è compiaciuto di accettare la presidenza onoraria del concorso. Il presidente onorario della giuria è S. E. Vacari, comandante del Corpo d'Armati di Roma. Sono in palio oltre 200 premi per le rappresentanze. Gli istruttori avranno diplomi e medaglie, e tutti gli avanguardisti partecipanti un distintivo del concorso.

Il Campo Dux si chiuderà con la celebrazione della quarta Leva fascista, che avverrà la mattina del 27, alla quale, oltre tutti gli avanguardisti della provincia di Roma, prenderanno parte anche quelli di leva partecipanti al concorso, che porteranno egualmente quel giorno la fascia al braccio con la dicitura «Quarta leva fascista». Anno VIII.

GIUSEPPE TONELLI.

Il Giro aereo d'Italia.

Roma, 8 settembre.

Sono il patrocinio del *Popolo d'Italia*, il R. Aero Club d'Italia organizza una gara internazionale per appassionati di turismo, denominata *Giro Aereo d'Italia*. La gara è aperta a tutti i soci del R.A.C.I. e a tutti i membri di associazioni straniere aderenti alla Federazione aeronautica, previa licenza speciale. Le prove pratiche verranno effettuate nei giorni 20, 21, 22 e 23 agosto 1930, anno VIII, all'Aeroporto del Littorio, Roma.

La partenza per il *Giro Aereo d'Italia* verrà data la mattina del giorno 25 alle ore 10. L'arrivo delle nuvole sarà fatto all'Aeroporto del Littorio, e considera in una prova di quota una classifica della qualità relativa degli apparecchi (sicurezza, installazioni di bordo, condizioni ecc.) una prova di partenza ed atterraggio.

La classifica derivante dall'esame delle qualità pratiche servirà a determinare per ciascun concorrente l'indicazione di partenza, che sarà conservata a conoscenza partecipe delle quattro tappe.

Il *Giro Aereo d'Italia* si effettuerà in quattro tappe con atterraggio obbligatorio sui campi delle località fissate nel seguente itinerario e nei seguenti giorni:

Il 25 agosto avrà luogo la prima tappa di km. 1112, sul seguente itinerario:

Roma (Ufficio) — Napoli — Napoli-Bari — Bari-Brindisi — Brindisi-Foggia — Foggia-Pescara — Pescara-Fermo — Fermo-Ancona — Ancona-Fano — Fano-S. Marino-Gianico messaggio) — San Marino-Urbino.

Il 27 agosto si effettuerà la seconda tappa di km. 873 toccando le seguenti località:

Rimini-Firenze — Firenze-Pavullo — Pavullo-Bologna — Bologna-Predappio (controllo in valle) — Predappio-Lugo (lancio messaggio) — Lugo-Ravenna — Ravenna-Ferrara — Ferrara-Pomposa — Pomposa-Padova — Padova-Trieste — Trieste-Pozzuoli — Pozzuoli-Gorizia — Gorizia-Udine — Udine-S. Donato di Piave (lancio messaggio) — S. Donato di Piave-Venezia.

Il 29 agosto si compirà la terza tappa di km. 622 attraverso le seguenti città:

Venezia-Vicenza — Vicenza-Trento — Trento-Bolzano — Bolzano-Venezia — Venezia-Brescia — Brescia-Bergamo — Bergamo-Milano — Milano-Vercelli — Vercelli-Aosta-Torino — Mirafiori.

Il 31 agosto si svolgerà infine la quarta ed ultima tappa che concluderà Torino con Roma attraverso lo seguente itinerario:

Mirafiori-Alessandria — Alessandria-Parma — Parma-Sarzana — Sarzana-Lucca (lancio messaggio) — Lucca-Pisa — Pisa-Cecina — Cecina-Siena — Siena-Campiglia Marittima — Campiglia-Cresciano — Grosseto-Roma (Ufficio).

Una caratteristica importantissima del «Giro Aereo d'Italia» sarà quella dei premi. La loro entità supera quella dei primi anni precedente. E ciò è stato fatto per conferire alla gara un interesse internazionale.

L'ammontare dei premi supera le secentomila lire in denaro, oltre ad una numerosa serie di altri premi costituiti da oggetti di valore, coppe, medaglie, trofei, ecc.

Il prezzo più importante, da essersi guadagnato al primo nella classifica gene-

Le ultime notizie sulla prova

S. E. Turazzi darà la partenza

Brescia, 8 settembre.

Alla chiusura delle iscrizioni i concorrenti alla «IV Coppa delle mille miglia» sono risultati 151. Ultimi ad iscriversi è stata la coppia Mazzotti-Mugni, rispettivamente presidente e vice-presidente dell'Automobile Club di Brescia, con una Alfa Romeo 1575 di cilindrata. Il gr. uff. Airolo Mercanti piloterà una Fiat 525.

Su viale di Rebubblica sono già costruite le tribune per le autorità e per il pubblico che dovranno assistere alle partenze ed agli arrivi. Domani, alla sede dell'Automobile Club, in corso Magenta, si presenteranno ai comuni veri le vetture per le operazioni di verifica, che incominciano dalle mac-

chine iscritte ufficialmente dalle varie Case. La posatura si effettua invece al vicino vecchio dazio di Porta Venezia.

Le gare si svolgeranno nei giorni 23, 24, 25 e 26 in cinque campi diversi con 500 giri circa. Il giorno 27, alle ore 16,30 allo stadio del Partito nazionale fascista, avrà luogo, oltre al canto corale e agli esercizi fisici, anche la 8-a collettiva del concorso, al quale prenderanno parte oltre 5000 avanguardisti.

Il Comitato del concorso ginnico-militare Dux è presieduto da S. E. Balbino Giuliano. S. E. Turazzi si è compiaciuto di accettare la presidenza onoraria del concorso. Il presidente onorario della giuria è S. E. Vacari, comandante del Corpo d'Armati di Roma.

Sono in palio oltre 200 premi per le rappresentanze. Gli istruttori avranno diplomi e medaglie, e tutti gli avanguardisti partecipanti un distintivo del concorso.

Le gare si svolgeranno nei giorni 23, 24, 25 e 26 in cinque campi diversi con 500 giri circa. Il giorno 27, alle ore 16,30 allo stadio del Partito nazionale fascista, avrà luogo, oltre al canto corale e agli esercizi fisici, anche la 8-a collettiva del concorso, al quale prenderanno parte oltre 5000 avanguardisti.

Il Comitato del concorso ginnico-militare Dux è presieduto da S. E. Balbino Giuliano. S. E. Turazzi si è compiaciuto di accettare la presidenza onoraria del concorso. Il presidente onorario della giuria è S. E. Vacari, comandante del Corpo d'Armati di Roma.

Sono in palio oltre 200 premi per le rappresentanze. Gli istruttori avranno diplomi e medaglie, e tutti gli avanguardisti partecipanti un distintivo del concorso.

Le gare si svolgeranno nei giorni 23, 24, 25 e 26 in cinque campi diversi con 500 giri circa. Il giorno 27, alle ore 16,30 allo stadio del Partito nazionale fascista, avrà luogo, oltre al canto corale e agli esercizi fisici, anche la 8-a collettiva del concorso, al quale prenderanno parte oltre 5000 avanguardisti.

Il Comitato del concorso ginnico-militare Dux è presieduto da S. E. Balbino Giuliano. S. E. Turazzi si è compiaciuto di accettare la presidenza onoraria del concorso. Il presidente onorario della giuria è S. E. Vacari, comandante del Corpo d'Armati di Roma.

Sono in palio oltre 200 premi per le rappresentanze. Gli istruttori avranno diplomi e medaglie, e tutti gli avanguardisti partecipanti un distintivo del concorso.

Le gare si svolgeranno nei giorni 23, 24, 25 e 26 in cinque campi diversi con 500 giri circa. Il giorno 27, alle ore 16,30 allo stadio del Partito nazionale fascista, avrà luogo, oltre al canto corale e agli esercizi fisici, anche la 8-a collettiva del concorso, al quale prenderanno parte oltre 5000 avanguardisti.

Il Comitato del concorso ginnico-militare Dux è presieduto da S. E. Balbino Giuliano. S. E. Turazzi si è compiaciuto di accettare la presidenza onoraria del concorso. Il presidente onorario della giuria è S. E. Vacari, comandante del Corpo d'Armati di Roma.

Sono in palio oltre 200 premi per le rappresentanze. Gli istruttori avranno diplomi e medaglie, e tutti gli avanguardisti partecipanti un distintivo del concorso.

Le gare si svolgeranno nei giorni 23, 24, 25 e 26 in cinque campi diversi con 500 giri circa. Il giorno 27, alle ore 16,30 allo stadio del Partito nazionale fascista, avrà luogo, oltre al canto corale e agli esercizi fisici, anche la 8-a collettiva del concorso, al quale prenderanno parte oltre 5000 avanguardisti.

Il Comitato del concorso ginnico-militare Dux è presieduto da S. E. Balbino Giuliano. S. E. Turazzi si è compiaciuto di accettare la presidenza onoraria del concorso. Il presidente onorario della giuria è S. E. Vacari, comandante del Corpo d'Armati di Roma.

Sono in palio oltre 200 premi per le rappresentanze. Gli istruttori avranno diplomi e medaglie, e tutti gli avanguardisti partecipanti un distintivo del concorso.

Le gare si svolgeranno nei giorni 23, 24, 25 e 26 in cinque campi diversi con 500 giri circa. Il giorno 27, alle ore 16,30 allo stadio del Partito nazionale fascista, avrà luogo, oltre al canto corale e agli esercizi fisici, anche la 8-a collettiva del concorso, al quale prenderanno parte oltre 5000 avanguardisti.

Il Comitato del concorso ginnico-militare Dux è presieduto da S. E. Balbino Giuliano. S. E. Turazzi si è compiaciuto di accettare la presidenza onoraria del concorso. Il presidente onorario della giuria è S. E. Vacari, comandante del Corpo d'Armati di Roma.

Sono in palio oltre 200 premi per le rappresentanze. Gli istruttori avranno diplomi e medaglie, e tutti gli avanguardisti partecipanti un distintivo del concorso.

Le gare si svolgeranno nei giorni 23, 24, 25 e 26 in cinque campi diversi con 500 giri circa. Il giorno 27, alle ore 16,30 allo stadio del Partito nazionale fascista, avrà luogo, oltre al canto corale e agli esercizi fisici, anche la 8-a collettiva del concorso, al quale prenderanno parte oltre 5000 avanguardisti.

Il Comitato del concorso ginnico-militare Dux è presieduto da S. E. Balbino Giuliano. S. E. Turazzi si è compiaciuto di accettare la presidenza onoraria del concorso. Il presidente onorario della giuria è S. E. Vacari, comandante del Corpo d'Armati di Roma.

Sono in palio oltre 200 premi per le rappresentanze. Gli istruttori avranno diplomi e medaglie, e tutti gli avanguardisti partecipanti un distintivo del concorso.

Le gare si svolgeranno nei giorni 23, 24, 25 e