

Tutti gli sport in tutto il mondo

La decadenza dei Grandi Premi e la «Mille Miglia»

Il successo della IV Coppa delle Mille Miglia è stato superiore a quello delle precedenti edizioni, e cresce, contemporaneamente, l'interesse straniero per la nostra gara originalissima. Già che in tutti i Paesi, se non soltanto europei, si è alla ricerca di qualche nuovo genere di prova che possa prendere il posto dei classici Grandi Premi, ormai tramontati, per quanti sforzi si facciano per ridare loro una vita artificiale. Ma non c'è nessun, donor Astero dell'automobilismo che possa rimettere in gioco un organismo che ha vissuto il suo tempo, che ha esaurito le proprie funzioni. I Grandi Premi di velocità sono morti, o quasi, sia nella coscienza dei costruttori che nel ricrescimento delle folle, perché non hanno più ragione pratica, sicura, per rimanere in vita. Intendiamo, ben inteso, i Grandi Premi a formula unica, quelli che basavano, un tempo, a decretare la superiorità di una data macchina, a rendere celebre in tutto il mondo il nome del pilota vittorioso. Ma questi principi dell'automobilismo esse avevano le virtù di mobilitare il popoloso intero Nazione.

Usato l'automobile dalla fase sperimentale, e raggiunto nella tecnica costruttiva un grado di progresso assai vicino alla perfezione, i Grandi Premi dovevano necessariamente perdere quell'importanza che aveva indotto i costruttori a spese pazzesche e gli spettatori ad entusiasmi clamorosi. Il Gran Premio non poteva più apprezzare nulla, o ben poco, ai tecnici, tanto che stiamo arrivati a un tipo di vetture Grand Prix quasi «standardizzata», e sui nuovi progressi erano indispensabili per vincere, questi si esercitavano in un campo piuttosto lontano dalle esigenze pratiche dell'automobilismo.

Aggiungasi che l'industria italiana, fatta eccezione per qualche Gran Premio sfornato, imponeva nel dopoguerra una superiorità così chiara e definitiva, tale da indurre più d'un concorrente a meditare seriamente su quell'arma a doppio taglio che sono sempre stati i Grandi Premi. Arma o doppio taglio, perché farse doppio gioco gli scudetti non servendo che a un unico vincitore, e d'altra parte usato per combattere che non potevano insegnare cose umissime, per le quali metteste sotto di discendere prestigio e denaro in quantità.

Ma v'ha di più. Meno si insisteva, così in Europa come in America, a mantenere in vita la formula a limite di cilindrata, con conseguente adozione di motori di limitato volume ad elevatissimo numero di giri, e fortissime compressioni, la costruzione normale sia utilitaria che di lusso, si andava sempre più orientando verso tipi di motori dalle caratteristiche perfettamente opposte e cioè aventi cilindrate elevate, numero di giri normale e velocità ideale.

Aggiungasi che l'industria italiana, fatta eccezione per qualche Gran Premio sfornato, imponeva nel dopoguerra una superiorità così chiara e definitiva, tale da indurre più d'un concorrente a meditare seriamente su quell'arma a doppio taglio che sono sempre stati i Grandi Premi. Arma o doppio taglio, perché farse doppio gioco gli scudetti non servendo che a un unico vincitore, e d'altra parte usato per combattere che non potevano insegnare cose umissime, per le quali metteste sotto di discendere prestigio e denaro in quantità.

Conseguenza logica e inevitabile, la diserzione, o quasi, dai Grandi Premi, dai concorrenti europei, che sbilanciò i poteri politici internazionali, alla fine del 1929, a stabilire una nuova formula, adeguata ai tempi. Venne lanciata, per il 1928, la formula libera, ma anche essa non valse al successo, ed allora, per il 1929 e anche per quest'anno, si è fatto ricorso alla formula a limite di consumo.

L'America ha riconosciuto anch'essa che la formula a limite di cilindrata, ha fatto il suo tempo, e l'ha praticamente seppellita dando vita, a incominciare dal Gran Premio di Indianapolis di quest'anno, a una formula mista, colla quale il limite di cilindrata è portato a sei litri, sono ammessi motori a due tempi e sono invece fissate misure restrittive per i motori a quattro tempi. In tal modo i costruttori americani sono invitati a tenere l'ultima esperienza non ancora fatta: in adozione di motori a due tempi. Ma giova dire che gli Americani, pur di non fermarsi, non hanno nessuna preoccupazione spettacolare, in quanto al loro Grand Prix non sono mai mancati, né i concorrenti, né il successo. E ciò si spiega con la particolarissima situazione del mercato americano che non ne conta, su tante decine di marche, che due o tre, specializzate nella costruzione di vetture da corsa.

Così è capitato più d'una volta che il Grand Prix d'Indianapolis lo vinceva una macchina... sotto mentite spoglie, la quale non aveva in comune con quella di cui recava il nome che la sigla e le veline. Gli Americani hanno cambiato la formula, che aveva copiato dagli europei, semplicemente perché si sono accorti ch'essa costituiva un non senso in rapporto alle caratteristiche, da essi mesmesi imposte al mondo, della produzione normale.

Di conseguenza, la prospettiva che per il 1930 anche in Europa venga adottata, con qualche lieve modifica, la formula americana, non può illudere nessuno circa la rinascita del Grand Prix. Non è questa la ricetta che può mutare il corso della storia automobilistica del Paese. In Europa potremo avere e faremo benissimo a farne molta, delle corsi di velocità su Autodromi, o circuiti chiusi assai combattuti, e che avranno la virtù di affollare le tribune ma esse non avranno, per forza di cose, il carattere nazionale e tecnico del Grand Prix: del che nessuno, crediamo, vorrà rammaricarsi. Men che meno co' quei derrotati italiani, che sin da 1927 abbiamo pensato ai casi nostri organizzando l'unica gara che può, ogni giorno, am-

bire a prendere il posto dei Grandi Premi vogliamo dire la Mille Miglia.

La Mille Miglia, voluta da S. P. Turati, prevede che l'automobile fida e competenza, altrui dei dirigenti dell'A. C. Bresciana, è il vero colonna trascinante, altrimenti che interessano i compratori. Non ci si afferma, con ciò, che le macchine che partecipano alla gran corsa bresciana siano rigorosamente di serie, uguali come due gocce d'acqua ai tipi di catalogo, ma la parentela con questi ultimi è ben stretta e riconoscibile, e va ad assegnare ai risultati della prova una importanza affatto eccezionale. Senza contare che buona parte dei

correnti alla Mille Miglia sono autentici dilettanti, al volante di macchine comuni, ragione per cui i 70 o 80 chilometri all'ora che essi riescono a raggiungere sui 1600 chilometri del percorso importano di più del 180 o 200 km. che i piloti che si possono trovare in un Grand Prix. L'uso dei mezzi non appartengono, all'autonomia assoluta, perché i resistitori per mille miglia stessa che le macchine moderne sono pressoché perfette. Pertanto, la Mille Miglia è il Grand Prix dei tempi nuovi, e non a caso è Brescia, culla dei vecchi Grands Prix, che l'ha lanciata.

LEONE BOCCALI.

II «Criterium degli Assi» rinviate all'undici maggio

Roma, 13 notte.
Apprendiamo ufficialmente che il «Criterium degli Assi», per ragioni organizzative, è stato rinviato all'11 maggio prossimo e sarà di punto, come è stato stabilito, nel Parco di Milano.

Il primo elenco di corridori invitati a partecipare alla prova a L'Assunta: Bindo Alfredo, Girardengo, Lunari, Maggi, Frascatore, Bertoni, Di Pace, Negroni, Bianchi Mario, Grandi, Calimani, Dinali, Lazzaretti Mario.

Palla al cesto

Le ragioni della sconfitta di Nizza

Hanno fatto ritorno in patria le nove selezioni che hanno disputato domenica a Nizza la partita contro la squadra francese, erano con loro i dirigenti e gli atleti, e che vennero accompagnati in squadra, sul treno, dalla signor Zanetti, di Pippo Bosco, del rag. Bourlot non erano precisamente rossi. Non per la sconfitta in sé (della guerra si va per vincere), ma anche per perdere, ma soprattutto per il modo con cui è stata inflitta. Il signor Bourlot, presidente del C. R. Piemontese della Federazione di pallà al cesto, non ha osato o dichiarare che le italiane non sono state battute dai valori delle francesi — a cui tuttavia è d'uopo riconoscere esperienza e dotti di prim'ordine — ma dalle decisioni dell'arbitro, il quale non ha esitato ad applicare il regolamento di gioco francese anziché quello internazionale, che è poi quello americano.

Alla protesta della signorina Zanetti, delegata della FIDAL ed organizzatrice dell'incontro, della signorina Martini, caposquadra delle atlete italiane, la signor Minoli, presidente della Federazione sportiva femminile internazionale, obiettava che il regolamento francese era stato riconosciuto come internazionale e che perciò con quale si stava giocare.

Così per le interpretazioni strettamente francesi di alcuni fatti di gioco ad esempio, come il «foul» (non solo) non come è stato detto in italiano, si vede in interpretazione internazionale le azioni a «passeggiare» ben trenta-quattro libri liberi. Se di fronte a quella che è parsa anche a molti spettatori addirittura una forma di persecuzione, le nostre atlete non si sono più racapazziate non c'è da stupire. E così si è arrivati alla sconfitta immateriale contro la quale è stato per altro interposto ricatto, che è basato sulla irregolarità del campo di gioco — irregolarità che il signor Bourlot face notare prima dell'inizio dell'incontro — sulla applicazione del regolamento francese anziché di quello internazionale, e quindi anche dell'arbitro e dell'operato di quest'ultimo.

Per altro prima di lasciare Nizza per dirimere sul terreno più che a tavolino la questione di superiorità, le nostre atlete furono invitato in Italia la squadra francese — e se la rivincita avrà luogo questa si svolgerà a Torino.

Il VII Circuito automobilistico di Alessandria

La prova che l'Automobile Club di Alessandria intitola a Pietro Bordino, indimenticabile «eroe del volante», vive in questi giorni l'ultima febbre di preparazione. I dirigenti dell'Associazione alessandrina, che hanno trovato in S. E. Milani, Prefetto della provincia, un valido ed entusiasta collaboratore, e nel consiglio Cerutti, un appassionato che dedica a questa prova tutto il suo tempo di gerarca e di sportivo; hanno provveduto alla sistemazione del percorso alla erazione presso la Chiadella delle tribune, che consentiranno al pubblico di seguire in fasi del passaggio delle macchine.

Quartano il Circuito Pietro Bordino, primo fra tutti il recente vincitore della Mille Miglia, anche corridori francesi e uno svizzero, lo Stuber, che ha disputato recentemente il Gran Premio di Montecarlo.

Ecco pertanto l'elenco degli iscritti:

1. Alcantati G. (X); 2. Minozzi G. (Burgatti); 3. Varsi (Alfa Romeo); 4. Nuvolari T. (X); 5. Clerici A. (X); 6. Sartorio A. (Maserati); 7. Sartorio F. (Alfa Romeo); 7. Juan E. Zanelli (Bugatti); 8. Marras V. (Salmoni); 9. Martinathy F. (Salmoni); 10. Ghersi (X); 11. Stuber H. (Bugatti); 12. Menziani C. (Maserati); 13. Menziani G. B. (X); 14. XX (Maserati); 15. Gigi Platé (Maserati); 16. Tony Carbone (Tony Special); 17. De Caro (Lancia); 18. Palmieri G. (Fiat); 19. Cavaglià G. Lombardi; 20. Bourlano G. (Bugatti); 21. Peroni A. (Bugatti); 22. Viola G. (Diatto); 23. De Carolis R. (Salmoni); 24. Artigiano (Maserati); 25. XX (X); 26. Fagioli (Salmoni); 27. XX (X).

Prima di accomiatarci, ho voluto sapere ancora qualche cosa, non su quello che attualmente è il più discusso e il più popolare pugilato sulla faccia della terra, ma sulle origini della famiglia.

Il ramo Carnera ha radici alquanto remote. È indubbiamente la più antica del paese. La chiesa parrocchiale è stata costruita, o forse più anticamente, nel XV secolo, e poi rinnovata nel XIX secolo.

Agosto le ostilità, tornammo in patria. Allo Hotel San Remo, Sante, che ora trovavasi in Egitto in attesa di essere sostituito dal figlio. Secondo, partì per la guerra compiendo tutto intero, il suo dovere di italiano: tre anni sulle pietraie cariche ed uno sull'impervio Grappa. Nessuno che guadagnava un soldo.

S'immaginò lei come si poteva andare avanti. L'invasione ci trovò inchiodati nella nostra casa. Più nessuna notizia del marito. M'ammalai, e per molti giorni non fui costretta in casa mia, non avevo nulla di cui curarmi, mi sono liberata di ogni oggetto di valore: anche dell'anello matrimoniale. Ma il tormento fisico crebbe. Primo e i suoi fratelli furono spesso costretti a invidiare.

Non mi vergogno a dirlo, sa. Pronto così.

Vita di lavoro

Cessò la raffica bellica e riapparve il marito. Egli si occupò, ma i suoi guadagni non erano sufficienti a sostenerne la famiglia. Il nostro tornava in Egitto.

Al insaputa del marito mi spogliò di altre cose mie, perfino di quelle più necessarie. Solo più avanti, la nostra situazione economica cominciò a mutare in meglio. L'romo andava dalla zia Buonaventura ad apprender il mestiere del falegname, finché, nel 1923, si recò a Le Mans nella Sarthe, in Francia, presso la zia Antonia Muzio; e lì fece un po' di tutto: il falegname, il cementista, il mosaicista.

Fu precisamente a Le Mans che il suo dovere pugilato, pressato da amici, cominciò, nelle ore libere seriali, a insegnargli quei pugni col giovani dei quali non aveva mai sentito parlare.

Perdoni signora. E' vero ch'ella ha assistito al combattimento di suo figlio col negro Isaias a Milano?

Purtroppo. Cominciai a sentirmi male dopo le prime zuffe e abbandonai il posto vicino al ring. Il giorno dopo stavo facendo colazione assieme a Primo e ad un dato momento vidi vicino a noi un giovane che diceva: «Mi pare che tu sia un grande pugile». E' lui che mi credeva il dolore fu tale che sarei morto anziché colpito da un reato simile.

Giovanna Carnera riprende dopo qualche istante.

Nel giugno 1928 ad Arcachon capo Journée, l'ex campione francese di boxe, Sorge Primo e senza altro gli propose di farsi imparare l'arte del pugilato. Egli accettò con entusiasmo. Journée lo affidò poi a Leon Sebe che lo fece subito entrare nella sua squadra Saint-Germain.

Il signor Carnera, che aveva sempre avuto un apprezzabile spirito sportivo, si credeva il più adatto per trasmettere l'arte del pugilato.

Perdoni signora. E' vero ch'ella ha assistito al combattimento di suo figlio col negro Isaias a Milano?

Mentre io stavo in piedi, la signorina Carnera si trovava a Udine. Insomma, senza altre citazioni, la famiglia, che ha fornito l'uomo che è sulla strada di diventare campione del mondo, può andare orgogliosa della sua tradizione, anche se i momenti di fortuna ne ha interrotti parecchi di avversi.

Giovanna Carnera riprende dopo qualche istante.

Nel giugno 1928 ad Arcachon capo Journée, l'ex campione francese di boxe, Sorge Primo e senza altro gli propose di farsi imparare l'arte del pugilato. Egli accettò con entusiasmo. Journée lo affidò poi a Leon Sebe che lo fece subito entrare nella sua squadra Saint-Germain.

Il signor Carnera, che aveva sempre avuto un apprezzabile spirito sportivo, si credeva il più adatto per trasmettere l'arte del pugilato.

Perdoni signora. E' vero ch'ella ha assistito al combattimento di suo figlio col negro Isaias a Milano?

Mentre io stavo in piedi, la signorina Carnera si trovava a Udine. Insomma, senza altre citazioni, la famiglia, che ha fornito l'uomo che è sulla strada di diventare campione del mondo, può andare orgogliosa della sua tradizione, anche se i momenti di fortuna ne ha interrotti parecchi di avversi.

Giovanna Carnera riprende dopo qualche istante.

Nel giugno 1928 ad Arcachon capo Journée, l'ex campione francese di boxe, Sorge Primo e senza altro gli propose di farsi imparare l'arte del pugilato. Egli accettò con entusiasmo. Journée lo affidò poi a Leon Sebe che lo fece subito entrare nella sua squadra Saint-Germain.

Il signor Carnera, che aveva sempre avuto un apprezzabile spirito sportivo, si credeva il più adatto per trasmettere l'arte del pugilato.

Perdoni signora. E' vero ch'ella ha assistito al combattimento di suo figlio col negro Isaias a Milano?

Mentre io stavo in piedi, la signorina Carnera si trovava a Udine. Insomma, senza altre citazioni, la famiglia, che ha fornito l'uomo che è sulla strada di diventare campione del mondo, può andare orgogliosa della sua tradizione, anche se i momenti di fortuna ne ha interrotti parecchi di avversi.

Giovanna Carnera riprende dopo qualche istante.

Nel giugno 1928 ad Arcachon capo Journée, l'ex campione francese di boxe, Sorge Primo e senza altro gli propose di farsi imparare l'arte del pugilato. Egli accettò con entusiasmo. Journée lo affidò poi a Leon Sebe che lo fece subito entrare nella sua squadra Saint-Germain.

Il signor Carnera, che aveva sempre avuto un apprezzabile spirito sportivo, si credeva il più adatto per trasmettere l'arte del pugilato.

Perdoni signora. E' vero ch'ella ha assistito al combattimento di suo figlio col negro Isaias a Milano?

Mentre io stavo in piedi, la signorina Carnera si trovava a Udine. Insomma, senza altre citazioni, la famiglia, che ha fornito l'uomo che è sulla strada di diventare campione del mondo, può andare orgogliosa della sua tradizione, anche se i momenti di fortuna ne ha interrotti parecchi di avversi.

Giovanna Carnera riprende dopo qualche istante.

Nel giugno 1928 ad Arcachon capo Journée, l'ex campione francese di boxe, Sorge Primo e senza altro gli propose di farsi imparare l'arte del pugilato. Egli accettò con entusiasmo. Journée lo affidò poi a Leon Sebe che lo fece subito entrare nella sua squadra Saint-Germain.

Il signor Carnera, che aveva sempre avuto un apprezzabile spirito sportivo, si credeva il più adatto per trasmettere l'arte del pugilato.

Perdoni signora. E' vero ch'ella ha assistito al combattimento di suo figlio col negro Isaias a Milano?

Mentre io stavo in piedi, la signorina Carnera si trovava a Udine. Insomma, senza altre citazioni, la famiglia, che ha fornito l'uomo che è sulla strada di diventare campione del mondo, può andare orgogliosa della sua tradizione, anche se i momenti di fortuna ne ha interrotti parecchi di avversi.

Giovanna Car