

La più grande corsa del mondo sulle vie d'Italia

Borzacchini vince la VI Coppa delle "Mille Miglia", alla media di Km. 109,602

Il record della prova battuto - Dal vertiginoso inizio di Nuvolari al succedersi, al comando, di Caracciola, Siena, Campari, Borzacchini - Ghersi, Varzi, Nuvolari, Campari, Caracciola costretti al ritiro - La perfetta organizzazione sul percorso - Folla immensa in tutte le città toccate dalla gara

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

La sveglia dei motori

Brescia, 9 notte. La sveglia, questa mattina, ce l'ha data lo scroscio tacente e rabbioso dei motori, diffuso dalle rimesse che avevano dato ricovero alle vetture della Mille Miglia. Di buon'ora i meccanici si sono voluti assicurare che le macchine fossero perfettamente a punto, soddisfatti solo al timbro pieno e regolare sibilante dai tubi di scappamento. Una mattinata, che più della primavera non avrebbe potuto regalare più limpida e promettente di accuratezza, si diffuse un senso pieno di letizia sulla città, che viene destandosi per la sua grande giornata.

Ruggiti d'introduzione

Verso le sette comincia l'affluenza della gente verso viale Rebuffone, imbandierato a festa, ombra dalle prime foglie dei suoi platani, chiuso da staccionate, dove avranno luogo le partenze. Ed ecco, a mano a mano i concorrenti della categoria macchine utilitarie fare la fila prima dello start, e riempire l'aria di striduli ruggiti di prova, pretesenza introduzione al rombo assordante dei grossi motori che seguiranno. E' un coro pieno di ventiquattro voci che fra poco si spanderanno sul nastro stradale a cantare l'uno alla velocità, e ognuna delle quali vuol prevalere per la vittoria della minor categoria. La folla, ormai, fa una duplice e spessa barriera ai lati dell'ampio viale: umana e rumorosa cornice a questo primo quadro della Mille Miglia, sfavillante di luci e di colori, impaziente e pur disciplinata nell'attesa sempre più viva.

Pochi minuti prima delle otto è chiamato allo start il primo concorrente: la coppia Lamperti-Peroni comodamente alloggiata in una guida interna, con la quale sembra avviata ad una salutare e turistica gita. Alle 8,1 il comm. Dugnani, abbassa per la prima volta la bandierina, ed uno squillo di tromba annuncia che la sesta Mille Miglia è cominciata. Perfettamente equipaggiato per la maggior velocità, è invece Ghiera, sulla rossa e agile Fiat, che saetta via con un balzo prendendo di slancio la immediata curva che volge a sinistra. Segue Bertoloni, che sembra non dovesse rispondere all'appello perché si era fermato fuori del recinto con la vettura volta... verso Verona. Quando gli si è detto che sbagliava strada non ci voleva credere; poi se ne è convinto e ha girato di bordo. Di mezzo in mezzo minuto, le partenze si susseguono annunciate da altoparlanti, volti in ogni direzione, che diffondono la loro robusta voce da una ampia terrazza prospiciente il rettilineo. Essi negli intervalli regolano le note gioiose di ballabili assai graditi specie al sesso gentile, che, per ammassare il tempo, abbozza passi di danza accompagnandoli con i ritornelli delle rispettive canzoni.

Il saluto di Augusto Turati

Alle 8,14'30" parte l'ultima delle ventiquattro macchine utilitarie, che sono così divise: diciannove Fiat e cinque Bianchi. Una breve sosta e una comunicazione ufficiale lanciata dall'altoparlante: è il saluto di Augusto Turati, dolente di non poter essere qui alla sua Mille Miglia, rivolto ai concorrenti, agli organizzatori e agli sportivi tutti convenuti per la circostanza a Brescia. La folla, pur nel rammarico dell'assenza, esprime con un lungo e caldo applauso il suo pensiero grato e memorabile all'uomo che volle la grande impresa, come per dirgli che sente la sua spirituale presenza.

Si annunciava poi le partenze della Categoria 1100, la cui internazionalità, menomata dalla defezione della Salmon, della Amicar, della Austin, è affidata alla M.G. di lord Clifford, la cui slanciata figura, chiusa in una «tuta» candida, è stretta alle reni da una originale fascia che è una delle più ammirate originalità di equipaggiamento nella grande varietà di cui fanno sfoggio specialmente i nuovi della corsa.

La più bella partenza di questa categoria è quella di Tuffanelli, la cui piccola Maserati stride con rabbia sotto la spinta dell'acceleratore; mentre Vergottini parte già quasi senza acqua nel radiatore e dovrà fermarsi quasi subito per riparare. Sette Fiat, una Maserati, una M.G., si contendono la vittoria in questo campo. La vettura inglese è della più piccola cilindrata: solo 750 cmc.

Avanzano quindi gli ordini del cronometrista, comm. Masarati, le quattro guide interne rimaste in gara sulle nove iscritte. La prima è una modesta 509, con a bordo un guidatore di non poche primavere e di ancor meno pretese. Ing. Palli, che non si prefigge altro scopo se non quello di dimostrare la bontà di un suo tipo di gomme senza cavare d'aria e perciò imperforabili. In que-

minatore indisturbato della categoria 1100. Equilibrato, appassionante, incerto, appare invece il duello tra Marinoni, che ha segnato un magnifico 139,320 e Minoia, che lo segue a 10 secondi. Nessuno potrà togliere il successo, fra le guide interne, a uno dei campioni dell'Alfa Romeo. Infine è impressionante la media di Bettinazzi, un 111,250 fra le macchine utilitarie; egli ha guadagnato un minuto a Ghiera e quasi sei a Frate Ignato. Come ho detto, la seconda scena è la traversata degli Appennini, da Bologna a Firenze, per i Passi della Radice e della Futa, che faranno fare due salti a 968 e 903 metri di altezza; tratto difficile, insidioso, che, insieme a quello viano precedente, darà una idea relativamente completa delle possibilità delle macchine e dell'abilità dei piloti.

La tabella dei passaggi da Firenze (km. 315) ci fa vedere profondamente sconvolta la situazione di gara. Sono scomparsi Nuvolari e Varzi. Colpo di scena inatteso e doloroso che, è vano nasconderselo, menoma la corsa di capitali motivi di interesse e smorza una delle più ardenti fiamme della passione nella quale abbiamo vissuto un'ora di attesa. Il leader a Firenze è caduto nel tranello teo dalla curva in piazzale Michelangelo, in vista del controllo. E' uscito paurosamente di strada. La macchina irrimediabilmente avariata, Nuvolari ha visto stroncato il suo sogno, chiusa definitivamente

I prodigiosi sviluppi della lotta

Nella categoria «1500», Lurani prodigiosa per alternative, irrequietezza e instabile nel suo sviluppo e perciò avvincente, affascinante fin quasi allo spasimo, inesorabile e varia sorgente di emozioni e di previsioni. Perché, ohi, al pari di me, già vi sarete chiesto: «Chi la vincerà?». E avete anche risposto varie volte. Forse l'ultima vi avrà messo in mente il nome di Caracciola, come del più probabile vincitore, se non addirittura sicuro. Niente di più fragile, se non di errato; a Narni, Caracciola, Siena e Campari non sono separati che da un minuto un dall'altro. Sia, come si dice, che Caracciola debba moderare la sua marcia per noi ai fini, sia che Siena e Campari si siano messi in testa di dargli battaglia senza quartiere, fatto sta che torniamo in piena incertezza e che le sorti della gara sono in questo momento affidate ad un filo sottile che ognuno dei tre tira per suo conto. Il minuto fra Caracciola e Siena rimane invariato fra Narni e Terni, ma a Campari bastano questi 13 chilometri per ridurre quello che lo separava da Siena a 15". E anche Borzacchini avanza, che i 12 minuti da Caracciola a Narni, si riducono, a Terni, a 10 e mezzo.

Due tedeschi al comando

Nelle altre categorie, Minoia e Marinoni proseguono da buoni compagni a 30" l'uno dall'altro; Lurani e Tuffanelli che, da dopo Bologna fanno da avanguardia alla cavalcata, non sono disturbati, mentre Ghiera si vede affiancato da Monaco e stretto da vicino da Di Vecchi. A Siena si ritirano Zaccarini, che era decimo, Giannini, Tadini che era settimo e Ragnoli. Le macchine cominciano a risentire lo sforzo imposto da chi da esse ha troppo preteso. Il record parziale Brescia-Siena è stato abbassato da Caracciola, da 3 ore e 30" a 3 ore 24'32" alla media di 121,200.

Caracciola al quarto posto

Poco avanti, e cioè negli 87 chilometri da Terni a Perugia, altro quadro: Caracciola, cui la macchina evidentemente non risponde più con la docilità di prima, si vede ridotto al terzo posto, perché Siena gli porta via il primo e Campari non gli permette di fermarsi neppure al secondo; i due italiani sono separati da soli 35"; si comprende che l'anziano campione non vuole farsi dar lezioni dal giovane allievo e lo incalza inesorabilmente. Fra i due, chi ci rimette di più è il tedesco, distaccato di 4 minuti primi, e incalzato da Borzacchini il quale suo primo ha guadagnato, sul percorso a lui familiare, ben quattro minuti. Si sta realizzando la previsione prospettata poco prima; il terreno avanza minuto per minuto e di questa sua progressione si inebria nel vortice della velocità.

Campari e Siena all'attacco

Alla Capitale, la rivista parziale di categoria ci dà Minoia ormai solo padrone nelle guide interne; Lurani e Tuffanelli sempre più sicuri dominatori, rispettivamente delle «1500» e delle «1100». Ghiera in nuovo vantaggio su Monaco che è tallonato ora da Wührer. Ho appena il tempo di tracciare questa situazione che un'altra se ne presenta con la segnalazione del passaggio di Narni, a 84 chilometri da Roma. Questa «Mille Miglia» è davvero poterli riconquistare. Lurani, Tuffanelli e Minoia conducono le rispettive categorie.

Sciocco nelle sue cause, gravissimo nelle sue conseguenze è l'incidente che toglie di mezzo un altro protagonista, Varzi. Un foro nel serbatoio, prodotto forse da qualche sasso, lo fa rimanere senza benzina, proprio alle porte di Firenze; la riparazione sarebbe possibile, ma richiederebbe un tempo impossibile da recuperare; il gallarese vi rinuncia quando era in quinta posizione, alla pari con Rosa. Ecco così Caracciola in testa, alla media di 121,200, che supera di 7 chilometri la sua stessa media fatta l'anno scorso, impiegando, sul tratto Brescia-Firenze (Km. 315) 10 minuti di meno. Alle spalle del tedesco è ora Campari che in questo tratto ha passato (parlo sempre di tempo e di classifica) Siena (2,42") e Rosa (2,44"), fra i quali si è infiltrato, minacciosissimo nella sua marcia progressiva, l'altro tedesco Broschek (2,43"). Borzacchini (2,46"), Tadini (2,47"), Trossi (2,48"), Scarfiotti (2,49"), Carraroli (2,50"), Santinelli (2,54"), Rover (2,57"), lottano nelle seconde posizioni, dalle quali non sarà facile risalire, dato il presumibile attacco che Campari muoverà a Caracciola e a Broschek, alle tre Alfa Romeo che lo precedono, i cui guidatori, è bene tenerlo presente, non svolgono un gioco di squadra, perché Caracciola, Campari e Siena tirano ognuno l'acqua al proprio mulino per macinare la vittoria per proprio conto. Fiera per quanto caparresca rivalità separa il campione tedesco dai nostri.



Appassionante finale

Nel tratto tra Bologna e Treviso Trossi sorpassa Siena e Caracciola e si porta in seconda posizione. I tempi a Treviso sono i seguenti: Borzacchini in ore 12,31'; Trossi in ore 12,49'.

L'arrivo a Brescia

Si può dire che tutta Brescia si è riversata su questo luminoso nastro che punta diritto verso santa Eufemia perdendosi dopo un chilometro nell'oscurità. L'animazione vivissima diventa quasi tumultuosa quando lo sfondo buio e falcato dalla lama splendente di una coppia di fari. E' il segnale di avanzata di Minoia, il primo che appare sulla via del ritorno. Egli irrompe nel rettilineo in piena velocità compiendo il percorso in ore 16,54'37" e due quinti alla media di 137 metri 96,715. Sente l'abbraccio col quale la folla protesta nell'applauso sembra volerlo stringere dai due lati della strada e si arresta sotto il telone di arrivo. Un'acclamazione calorosa, quasi commossa saluta l'anziano e modesto pilota che sbuccia fuori dalla sua guida interna fresco e ridente come se di ritorno da una gita di piacere.

La dimostrazione si rinnova all'arrivo di Trossi secondo in classifica assoluto e sale al diapason dell'entusiasmo quando arriva Borzacchini trionfatore della giornata alle 2,22 che saetta sul traguardo con l'ultimo guizzo della sua rossa macchina. Nella notte è giunta notizia che Caracciola si è ritirato a Padova per rottura del serbatoio.

Come Borzacchini ha vinto

La Mille Miglia, la miracolosa corsa automobilistica bresciana, il gioiello più prezioso del nostro patrimonio organizzativo motoristico, ha vissuto la sua sesta edizione. Vita di un giorno, ma radiosa e memorabile, che i precedenti supera per passione di popolo, per fascino, direi quasi drammaticità di sviluppo, per ricchezza di insegnamenti tecnici, per perfezione di organizzazione.

Merlo batte Castel

Bella serata di propaganda sportiva quale si svolse ieri nella palestra del Dopolavoro e «Fiat», in corso Dante. Merlo degli organizzatori e più che mai dei pugili che hanno dato tutto quanto era in loro per rendere combattivi gli spiriti e per consentire fino ai limiti consentiti dalla avvertenza. Alcuni tra i combattimenti sono stati veramente interessanti ed hanno offerto al pubblico, accorso assai numeroso al richiamo, saggi di buona tecnica evolutiva. I primi incontri si sono disputati a favore di Torino e di Milano. L'aggressività propria dei giovani non ha affatto nociuto alla compostezza ed alla correttezza del combattimento.

Il primo incontro, che metteva di fronte Serafino del Dopolavoro Fiat e Kid Raffa del G. S. Tonioni di Milano, si è chiuso con esito nullo. I due giovani, facendo seguito, si sono disputati vanilissimi dilettanti del dopolavoro velocità e coraggio, non disgiunti da buona preparazione tecnica. Gioco largo e vivace, e se Serafino ha dimostrato maggiore aggressività, specie nella terza ripresa, Raffa ha saputo proprio in questo periodo difendersi da bravo, facendo seguire bloccate precise e sicure a finte velocissime, fino a neutralizzare così quello che per lui poteva essere un decisivo vantaggio.

Seconda del Dopolavoro e del G. S. Tonioni è stata sconfitta dal milanese, forse dovuta più che altro ad un'improvvisa prudenza dei secondi che non a vera inferiorità del pugile. Colpito da un «crocet» al fegato, doppiato al momento Cattaneo andava «knok-down», ma però risentire troppo duramente i colpi. I secondi gli consigliavano allora di riprendere fiato ed egli restava sul conto di nove, mentre il combattimento si riprendeva. Cattaneo, stato in grado di riprendere la lotta, Cattaneo gradeva così due punti che gli costavano il pareggio, cui gli avrebbe dato diritto la strenua condotta di gara.

Torasso del G. S. Spa non si presentava sul ring ed allora Sestonno del Fiat prendeva il suo posto contro Serpi del G. S. Baracca di Milano, in una esibizione che era la migliore cosa dal lato di bellezza sportiva di tutta la serata. Seguivano gli incontri vinti da Aru del G. S. Spa contro Ferrari I del G. S. Tonioni dopo una bella lotta, durata vivace per tutte e tre le riprese e da Canonico del Dop. Fiat contro Vittorio del G. S. Spa, combattimento questo notevole solo per la disordinata e solida aggressività degli avversari. Tra i professionisti bello l'incontro che ha opposto Vargiu di Torino (chilogrammi 59,500) a Innocenti (chilogrammi 62) di Reggio Emilia. Tutte le sei riprese sono state combattute con un'alta intensità che ha permesso ai giudici di assegnare la vittoria al torinese è stato minimo. Il pubblico tutto preso dalla bellezza della difesa opposta da Innocenti ha anzi disapprovato rumorosamente il verdetto del pugilato, si è ritirato, sguainato dalle vigorose azioni del torinese. Il pubblico ha applaudito il suo beniamino assai lungamente prima di lasciare la sala.

La classifica

- 1. BORZACCHINI, in ore 14,55' 19" 2/5, alla media di chilometri 109,602;
2. TROSSI, in ore 15,10'59" 1/5, alla media di chilometri 107,718;
3. On. Scarfiotti, in ore 15,44'41" 2/5, alla media di km. 103,875.

Per un Auto-campaggio Club del Piemonte

L'Auto-campaggio è da tempo diffuso in America, non solo per il grande numero di veicoli circolanti, ma per le grandi distanze che separano i centri abitati, obbligando i turisti ad interrompere il viaggio in più tappe, anche se costretti ad accamparsi in lande deserte. Simile forma di viaggiare offre tali attrattive che è divenuta parte integrante della vita che a un primo esame può sembrare una parentesi forzata, diventa meta a se stessa; ecco una nuova forma di turismo che alterna l'automobilismo con la poesia della natura, oppure con altri sports, quali l'alpino, il nuoto, la caccia, la seconda delle località prescelte. Sembra quindi, l'Auto-campaggio, felice connubio della vita primitiva con la comodità più moderna.

Con l'appoggio dell'Automobile Club di Torino, il quale si dichiara disposto a concedere ogni favore in iniziativa, si vuole fondare l'Auto-campaggio Club del Piemonte. L'A. C. Torino invita quindi un primo gruppo di sportivi ad una riunione, durante la quale si stabiliranno i capitoli e lo statuto del nuovo Club i cui scopi sono essenzialmente: Riunire le persone appassionate all'Auto-campaggio; favorire ed indirizzare per quanto riguarda l'equipaggiamento; organizzare gite e manifestazioni dal piccolo al grande turismo; predisporre servizi di assistenza; fornire notizie e dati vari, tanto essenziali quanto di interesse per ottenere facilitazioni diverse, svolgere opera di affiatamento fra i soci e di propaganda fra i non soci.

Ciclismo

La «Sei giorni» di Parigi

Migliaia di spettatori continuano ad assistere alle lotte appassionanti della Sei Giorni. Dopo una serie di minuti essenzialmente, i due lottatori appassionate, alle 23 erano in testa Linari-Di Paco con tre giri di vantaggio. Ecco la classifica dopo gli «sprints» delle 25:

- 1. Linari-Di Paco, 154 punti; a 3 giri;
2. Van Kempen-Flejnburg, 274 punti; a 3 giri;
3. Charlier-Deneef, 22 punti; a 3 giri;
4. Carbach-Siegel 123 punti; a 6 giri;
5. Occardo, 122 punti; a 6 giri;
6. Coupery-Beccuoni, 101 punti; a 7 giri;
7. Max Bulla-Boucheron, 172 punti; a 8 giri;
8. Choury-Faure, 117 punti; a 8 giri;
9. Pélissier-Leducq, 190 punti; a 10 giri;
10. Bianchomme-Guimbretière, 151 punti; a 9 giri;
11. De Bruyckere-D'Orto, 95 punti; a 16 giri;
12. Batten-Daen, 140 punti;
13. Merviel-Foncin, 62 punti.

Inghilterra-Scozia 3-0

Londra, 9 notte. Circa 90 mila spettatori, fra cui 35 mila scozzesi, hanno assistito oggi alla partita di calcio disputata tra le squadre dell'Inghilterra e della Scozia, vinta dalla prima per 3 a 0.