

GLI SPORT

LA CLASSICA PROVA AUTOMOBILISTICA DI DOMANI

La "Mille Miglia", i suoi attori e le sue prospettive

Partir da Brescia alle prime luci dell'alba; gettarsi a 200 all'ora verso il Sud, tra le brume padane e il risveglio dei borghi emiliani, traversar d'un lampo Bologna; arrampicarsi sull'Appennino precipitarsi su Firenze; raggiungere al meriggio la gloria di Roma acciambante; riprendersi sotto le stelle del Nord, verso l'Umbria e le Marche, tra le sinuose bialzate dei colli e dei valichi sboccati alla primavera; seguir la costa adriatica nella solennità pomidiana e rinnovare un fugace saluto a Bologna; portare per la prima volta il rombo dei motori da corsa a Venezia, non più la divina isolata, ma sempre misticata nei colori dell'incipiente tramonto; e ritrovare il travolgente impeto della partenza per riconquistare il traguardo bresciano nelle prime luci della sera: ecco il miracolo che quanti sentono, in una corsa d'automobili, non solo una lotta di formule meccaniche e di responsi cronometrici, ma la poesia delle velocità e delle distanze, invidieranno domani ai protagonisti della "Mille Miglia".

Il miracolo si vivrà domani per la prima volta, conclusivo tra i limiti della luce diurna, davanti a moltiplicate file di spettatori plaudenti: nè alcuno rimpiangerà il tramonto di quei caratteri fiabeschi che alla galoppata di cento macchine attraverso l'Italia nelle tenebre notturne avevano valso l'epiteto — solo in apparenza scherzoso — di «Mille Miglia».

La fabesca cavalcata di un giorno

Dei caratteri generali della manifestazione, delle varianti introdotte quest'anno nella sua formula e nel suo regolamento, del suo maggior carattere velocistico, degli uomini più rappresentativi che ne movimenterranno le fasi, abbiamo già detto sommariamente. Ci rimane oggi a fornire qualche più concreto ragguaglio sul percorso e qualche nostra impressione sul valore e sulla probabilità degli uomini impegnati nelle singole classi, che ci verrà a tener luogo del consueto quanto inutile pronostico.

Il percorso, come si è detto, è stato varato da quello tradizionale nella prima e nell'ultima parte, nell'intento di sostituirci ad alcune strade poco larghe ed un po' tortuose e inframmezzate da cattivi sciacchi (Brescia-Parma delle passate edizioni), o rotte da salicindosi collinosi e curve (tratto veneto, tanto più pesante in quanto sul finire della lunga fatica e percorso di notte), delle ampie, velocissime strade rettilinee. In particolare l'ottima Cremona-Piacenza-Parma, pur aumentando il chilometraggio (ricuperato, però, ad usura nel taglio finale), permetterà certamente di battere largamente la pur fantastica media-record dei settori Brescia-Bologna, segnata l'anno scorso dal campionato Borzacchini con 161,88 Km. orari.

E' di probabile che il vantaggio iniziale sia ancor migliorato — per il migliore stato delle strade toscano-laziali, sottoposte recentemente a notevoli cure dell'A.A.S.S. — nel tratto Brescia-Roma. Quest'anno la Capitale disputerà dal traguardo la partenza, in luogo dei 387 Km. delle prime tre edizioni o dei 611 della «Mille Miglia» 1933, ben 637 Km.: col favore del tempo e se il più veloce si manterrà senza incidenti in testa, è molto probabile che il tempo totale non superi il record dell'anno scorso, o addirittura lo migliori, malgrado il maggior chilometraggio.

Da Roma ad Ancône le condizioni stradali, d'orario e ambientali permaneggeranno, si può dire, immutate, sicché non avremo a registrare che minime varianti rispetto al tempo degli ultimi anni: ma da Bologna in su, come si è detto, sia per ridotto chilometraggio sia per la sua natura più facile e rettilinea, sia per l'ora ancor diurna, avremo certo un miglioramento decisivo, che potrà forse concludersi, se tutto andrà per suo verso, col risparmio di mezza o di quaranta minuti nel tempo totale (cioè sotto le 14 ore e mezza), e col calo della media di 110 a 114. Va notato, infatti, che il tratto notturno Bologna-Brescia-Venezia, già di 437 Km. scattato ora dal Bologna-Padova, Venezia-Treviolo-Vicenza-Brescia, non misura che 376 Km., con un risparmio, quindi, di ben 61 Km.

Spunti di internazionalità

Notevole in quest'ultimo tratto specialmente la punta a Venezia-città (Piazzale Roma), attraverso il nuovo ponte lagunare del Littorio, che verrà percorso nel due sensi, d'andata e di ritorno, mediante un'opportuna suddivisione lungo la propria mezzaria: esso sarà chiuso al transito pubblico tra le 17 e le 20. Non può sfuggire il valore simbolico di questo saluto dei motori terrestri alla regina del mare, attuato non attraverso un semplice transito, che può sempre avere una giustificazione semplicemente logistica, data da opportunità topografiche, ma attraverso un'apposita deviazione, che mette in luce tutto il valore morale e augurale, per i destini della Serenissima nella compagnia automobilistica italiana.

L'elenco degli iscritti comprende 23 coppie di nomi nella classe 1100, dei quali circa una metà appartengono alla categoria dilettanti: 6 alla classe 1500; 11 alla classe 2000 (anche qui prevalgono i dilettanti); 20 alla classe 3000 c.m.c. e tre alla classe speciale «vetture 3000 meno veloci», sparuta sopravvivenza delle categorie utilitarie, turistiche o di dimostrazione che negli anni scorsi affollavano i ranghi della «Mille Miglia», e che quest'anno si sono ridotte a due Lancie di non eccezionali pretese e all'Alfa di Giovanelli, alimentata a nafta con gasificatore Florini.

Tra le 1100 prevalgono numericamente le Fiat-Baillie; la maggior parte a valvole laterali e testa surcompresso, ovvero munite di testa Stato. Tra questo vivace studio di minime ciandrinate la scelta dei favoriti è difficile: l'esperienza passata, però, ci induce a soffrirne ai nomi di Boccarini, Battilana, Gitter-Manzoni, Macchi-Jellini.

Naturalmente, però, le 985 c.m.c. Baillie non pretendono che di gareggiare tra i loro eredi diretti: antegeneri e valendosi della concessione di poterlo fare nella giornata di domani, le

Il Circuito di Alessandria

aduna gli «assi» del motociclismo

Alessandria, 6 notte. La stazione motociclistica piemontese, grandiosamente inaugurata in campo turistico ad oltre un mese, avrà domani la sua prima manifestazione prettamente sportiva di velocità, con l'ottava disputa del Circuito di Alessandria, alla quale seguirà, la successiva domenica 13, la già annunciata Sassi-Superga, seguita a sua volta nel prossimo maggio, da numerose gare in ogni provincia. L'inizio è forse un po' tardivo, ma si vuol rigudagnare, a quanto pare, il tempo perduto.

Circuito di Alessandria, intitolato al nome di Alberto Verna, si corre domani per la terza volta sul percorso detto dei «due punti», in quanto nelle prime cinque edizioni, dal 1924 al '28, era disputato, conformemente al giudizio di «tirare» a tutta andatura, salvo vedere il posto agli uomini di rincalzo dopo stancata la Maserati. C'è il caso, però, che le parti si invertano e che sia l'irruzione, valore, Taruffi a «tirare» con favorevole sorte, stacando e staccando gli avversari, tra i quali nominiamo particolarmente affilata al percorso la coppia Lurani-PensHughes.

Interrogativi insolubili

L'internazionalità della lotta è assurta anche nel ristretto manipolo delle 1500 c.m.c., dove l'Aston Martin di Manck-Aubrey (macchina sul cui doti, però, non giureremo) si trova di fronte in Maserati di Berrone, indubbiamente la più veloce del gruppo, e quattro Alfa, che non riteniamo destinate a brillare in modo speciale. Una di esse rappresenterà agli applausi del pubblico una coraggiosa guidatrice, l'immenso «Marocchina», che — in coppia con un vecchio lupo, Camotti — è capassima di finire onorevolmente la corsa.

Nella classe di due litri non troviamo che un solo tipo di macchina, l'Alfa 1750: malgrado, dunque, le sensibili differenze di velocità tra l'una e l'altra serie di questo modello, possiamo ritenere gli concorrenti su un piede di parità meccanica, ed apprestarci a giudicare una lotta essenzialmente di valenze individuali: il che vale a dire la quintessenza purissima dello sport.

I due dilettanti torinesi Farina e Dea Chiesa, della «Scuderia Suburbana», hanno stoffa per tenere duro contro Restelli-Dell'Oro e Gurgi-Salice: indicibilmente, comunque, questi tre come i più probabili animatori della combattività nella loro classe, pur senza dimostrare Azza, Crivellaro e l'inconscia.

Ed eccoci alla classe massima, all'Oringo degli «assi»: ultimi in ordine di classifica e di partenza, primissimi o addirittura esclusivi piazzandosi al primo posto nella gara di discesa dal monte Siles. Venuta a mancare all'ultimo momento la partecipazione di Gasperini, che ha dovrà lasciare il Sestriere per recarsi ad assistere alla competizione del monte Coni, dove lo chiamano i suoi impegni di allestitore della F.I.S.I., non si è trovato nessuno a contrarre la vittoria a Nöbl, che col suo distacco di quasi mezzo minuto dal secondo è veramente apparso oggi il dominatore assoluto.

Meritato successo

Con questa sua vittoria Nöbl ci sembra avere definito, una volta per tutte, le polemiche a proposito della legittimità o meno dell'appartenenza allo stesso del primato della discesa del Siles. Come si sa, il record di questa discesa, ufficialmente detenuto dall'inglese Bushell fin dall'inizio di questa stagione con 1'30", è stato migliorato qualche mese fa dallo stesso Nöbl a ben 1'19", senza, però, che si potesse addossare da parte del Scl Club Sestriere, che ha voluto ammettere di averlo fatto per errori di apprezzamento della pendenza del tratto della discesa.

Sui due Nuvolari-Varsi molti si è detto e scritto in questi giorni di vigilia: né il riserbo mantenuto dai due campioni e l'assenza di prove ufficiali, permettono di portare alla discussione elementi nuovi. Il recente circuito di Monaco non costituisce per entrambi che una non fortunata passeggiata, per nulla chiarificatrice delle eventuali differenze di forma che la prima corsa dell'anno avrebbe potuto rivelare. D'altra parte, essi monteranno entrambi macchine pressoché identiche: l'Alfa 2600 c.m.c. vittoriosa nelle gare della stagione scorso, con lievi modifiche date dall'esperienza e dai guisti personali dei due corridori. Raramente, dunque, una battaglia automobilistica si è disputata in condizioni di così palpabile incertezza: va notato che anche le avverse guide dei due campioni non avranno praticamente peso sul bilancio, in quanto entrambi si sono dati l'intenzione di guidare personamente per tutta la corsa.

Se la lotta per il primato assoluto si impennerà su questi due nomi, non è detto, tuttavia, che essi offrano una semplice alternativa nella candidatura al primato. L'uno e l'altro devono guardarsi in primo luogo da Chiuro, anche sull'Alfa e anch'esso, come Varzi, sostenuto dall'organizzazione della Scuderia Ferrari; dalla coppia Tadini-Barbieri, agguerritissima; dagli svizzeri Russch-Maag, che hanno compiuto un diligente allenamento e s'imponeggono per la loro recente attività vittoriosa, da Ghersi-Carroroli; tutti in grado di approfittare della minima disavventura degli uomini di punta per sostituirsi nel comando della gara. Tra i dilettanti più quotati citiamo il bresciano Battaglini, il torinese Duilio, l'ormai veterano Auricchio. Tutti i concorrenti della classe 3000 montano, senza eccezioni, l'Alfa Romeo, di 2300 o di 2600 c.m.c.

ALDO FARINELLI

La vigilia a Brescia

Brescia, 6 notte. Alla vigilia della ottava disputa della Coppa delle Mille Miglia l'altra per la grande prova, nella quale sono sparse macchine e uomini di diversa nazionalità, s'è fatta una sorta di movimento intenso. Per domani è atteso il comitato che viene espresseamente a riempire la manifestazione a fianco del commissario generale conte Franco Mazzotti e degli organizzatori. Sono pure annunciate gli arrivi di altre personalità del mondo sportivo e politico. La città è già tutta percorsa dalla vibrante animazione della vigilia.

Agli altri premi già annunciati v'è da aggiungere una copia inviata da Direttorio Nazionale del Partito, che è stata assegnata al concorrente dilettante che si classificherà primo sul traguardo Bresciano von Stumm e l'inglese Bruce. E' a quest'ultima che è toccata la vittoria.

Il Principe di Piemonte sul campo

Dopo la maggior prossimità del termine di gara un pubblico ancor più numeroso di quello di ieri ha assistito alla prova odierna. Il punto prefigurato degli spettatori avidi di emozioni è stato oggi quella situata poco sotto la stazione di arrivo dell'Alpette, al raccordo tra il pendio del monte Siles. Propramente detta e quella del monte Alpette. E' qui che si è trovato fra gli altri ed ascoltatore alla prova S. A. R. il Principe Umberto.

Sia per la nebbia che per... l'influenza di quasi tutti i concorrenti in seguito a cadute sul grande pendio del Siles, anche gli spettatori più esperti stentano a riconoscere al passaggio i favoriti. Bisogna aver pazienza e tirare le mani dal tempo delle successive prove, perché a pie di pista per la posizione malferma delle sue punte una certa certezza di cadute. Anche Farina è stato obbligato a cessionarla a Oxford, che conta nelle sue fila 4 internazionali inglesi.

Le previsioni si appuntano sui nomi dei conduttori favoriti, alcuni dei quali sono passati così rapidamente da Brocchia, festeggiatissimi, ma pochi hanno fatto piazzare la macchina, per valore di niente, di una crosta eccessiva e valendosi obbligatori di cessionarla a Oxford, che conta nelle sue fila 4 internazionali inglesi. L'assenza dell'inglese Macintosh,

ha il nuovo Circuito Alberto Verna diventato una gara d'importanza nazionale.

Anche l'edizione di domani, stando all'elenco degli iscritti, si presenta ricca di valori di prim'ordine, che attraranno su di sé l'attenzione degli appassionati di tutt'Italia: bisogna ricordare che, quanto pare, lo stesso Giordano Aldighetti, campione d'Italia, il vincitore del circuito d'Alessandria 1933 e recordman del circuito e del giro, ha rinunciato alla Mille Miglia automobilistica, alla quale pure «era iscritto in coppia» con Varzi, per difenderne il buon centauro i propri record assoluti con Pignatelli, Monti, Amilcare Vincenzo, Valerio, Riva, il campione d'Italia Alfredo, Paolo Mario Ghersi e il forte numero degli specialisti locali, non pochi del quali tombini in casa loro.

Le partenze verranno date alle ore 14: dapprima alle macchine di 175 e 250, poi a quelle di 350 e 500. Sono ammesse infatti le quattro classi, escluse la gara valevole per il punteggio del Campionato di II categoria, cilindrata ligure-piemontese. I corridori di Ia categoria sono ammessi in gara libera.

Le due classi inferiori compiranno 15 giri del circuito, per un totale di Km. 120, le 350 e 500, per un totale di 200, giri, cioè 160 Km. Chilometraggi, però, sono relativamente modesti, da accettare con le buone caratteristiche stradali e le caratteristiche veloci della manifestazione.

Le operazioni preliminari avranno luogo domattina alle ore 5 presso la sede del Moto Club d'Alessandria, in via Marsala, 3.

IL KANDAHAR ITALIANO AL SESTRIERES

Nuova vittoria di Nöbl nella prova di discesa dal Siles

Sestriere, 6 notte.

Hans Nöbl, il valente discepolo austriaco, sotto la cui competente direzione è passata la scuola di sci del Sestriere, ha colto oggi una nuova brillante affermazione piazzandosi al primo posto nella gara di discesa dal monte Siles. Venuta a mancare all'ultimo momento la partecipazione di Gasperini, che ha dovuto lasciare il Sestriere per recarsi ad assistere alla competizione del monte Coni, dove lo chiamano i suoi impegni di allestitore della F.I.S.I., non si è trovato nessuno a contrarre la vittoria a Nöbl, che col suo distacco di quasi mezzo minuto dal secondo è veramente apparso oggi il dominatore degli «assi».

Meritato successo

Con questa sua vittoria Nöbl ci sembra avere definito, una volta per tutte, le polemiche a proposito della legittimità o meno dell'appartenenza allo stesso del primato della discesa del Siles. Come si sa, il record di questa discesa, ufficialmente detenuto dall'inglese Bushell fin dall'inizio di questa stagione con 1'30", è stato migliorato qualche mese fa dallo stesso Nöbl a ben 1'19", senza, però, che si potesse addossare da parte del Scl Club Sestriere, che ha voluto ammettere di averlo fatto per errori di apprezzamento della pendenza del tratto della discesa.

Pelissier è uno dei pochissimi che appare privo di tracce nevose: si tratta della scuola del Sestriere non si è certamente fermato a ripetere, dato che è suo tempo appare, almeno fin qui, ottimo. Puossano ancora diverse concorrenti, fra i quali lo svizzero Casanova di St. Moritz, i francesi Musset e Bouffé e poi è la volta della signora La baronessa von Stumm passa per prima. Il pubblico non ha tempo di ammirare la sua posizione, tipica della scuola dell'Alpino, che subito arriva l'inglese Bruce dallo stallo completamente diverso, col corpo assai alto sugli sci. Non c'è dubbio: la sua posizione è più indicata, dato che la testa di discesa diritta dirà la linea massima pendente.

Bushel, il detentore del record, ha impiegato oggi addirittura l'8' di più di Nöbl; vogliamo ammettere che il campione inglese non fosse stanco nella sua forma migliore, comunque il confronto tra questo scarto e quello di Bushel — col tempo di questa stagione con 1'30" — è stato migliorato qualche mese fa dallo stesso Nöbl a ben 1'19", senza, però, che si potesse addossare da parte del Scl Club Sestriere, che ha voluto ammettere di averlo fatto per errori di apprezzamento della pendenza del tratto della discesa.

Dopo un discorso, pronunciato dal signor Lunn, in rappresentanza dello Scl Club Kandahar, il Principe Umberto procede alla distribuzione dei premi per le due prove di terzi e di oggi. Poi è la partita.

GUIDO TONELLA

Le classifiche

1. Nöbl (S. C. Sestriere), in 2' 3" 2/5
2. Kraley (S. C. Monaco), > 2' 30" 1/5
3. Pariani (Guf Milano), > 2' 25"
4. Paudé (Kitzbühel), > 2' 25" 2/5
5. Monralli (S. C. Cortina), > 2' 38" 1/5
6. Koch (Friburgo B.), > 2' 41" 1/5
7. Maclarens (Kandahar), > 2' 41" 4/5
8. Pelissier (Sestriere), > 2' 44" 4/5
9. Robinson (Toronto), > 2' 45" 2/5
10. Stober (Friburgo B.), > 2' 46" 1/5
11. Paluselli (S. C. Veneto), > 3' 7"