Biblioteca centrale della Regione siciliana
bcrs@regione.sicilia.it

ANNO VIII - N. 14 · 3 APRILE 1950

GIORNALE DI SICILIA DEL LUNEDI

Lire VENTI · Per inserzioni rivolgersi alla Concessionaria esclusiva: S.P.I. - Via Roma 405, tel. 14316

SETTIMANALE DI SPORT E ATTUALITA'

Abbonamenti: per un anno L. 880; per sei mesi L. 475; per tre mesi L. 250. Spedizione abb. postale II Gruppo

LA TARGA È SEMPRE GIOVANE

ha vinto BORNIGIA su Alfa

TRAVOLGENTE il FINALE del X GIRO di SICILIA

ecatombe di macchine sul duro percorso - ASCARI a velocità vertiginosa ha guidato la corsa decisa a Messina dal ritiro del campione della "Ferrari" - bella prova dei piloti siciliani

Piccola storia

Nessuno dubitava che la Targa Florio, sul circuito di Sicilia, fosse da considerarsi la più estenuante delle prove di fondo dell'automobilismo europeo e forse mondiale. Nessuno ignorava che, sulle difficilissime strade della nostra terra, uomini e motori fossero chiamati al più severo collaudo. Nessuno, però, immaginava che, più che lo scorso anno, il X Giro di Sicilia dovesse falcidiare così brutalmente i gareggianti.

Diciamo subito, a scanso di equivoci, che il duello Alfa - Ferrari ha avuto ieri le sue fasi salienti, ma non si è concluso per l'abbandono quasi totale dei migliori esponenti delle due case. Rimandato, quindi, il risultato del confronto, anche se le avvisaglie intraviste nella gara siciliana, propendono per un successo della marca milanese su quella di Modena.

Non ci è possibile, dunque, trarre gli elementi necessari per un bilancio, anche se è facile affermare che nella generalità i motori hanno risposto all'attesa e se i piloti sono stati traditi, le cause non debbono imputarsi a difetti tecnici, ma nei banali incidenti che hanno interrotto o ritardato la marcia dei più forti e dei quotati alla vittoria finale.

Se ci avessero chiesto un esempio di gara avventurosa, piratesca, sconvolgente, avremmo senz'altro suggerito: Giro di Sicilia, ma, a tutti coloro che avessero voluto prospettare per l'odierna edizione della classica siciliana, un esito così sconvolgente, come quello che è stato in realtà, ci saremmo recisamente opposti. Eppure è accaduto tutto quanto non era nelle previsioni e il X Giro di Sicilia ha letteralmente mutato la sua fisionomia, trasformandosi nella corsa dello sbalordimento.

Nel quadro generale della competizione molti fattori hanno giocato, primo fra tutti, quello del maltempo, ma computato anche l'elemento atmosferico, addirittura negativo, non si deve escludere che un maligno fato abbia crudelmente avvelenato la grande gara automobilistica d'apertura.

Uno dopo l'altro tutti i favoriti sono saltati via abbandonando il campo con la morte nel cuore. Per le tormentose strade siciligne uno a uno i nomi più celebrati si sono quasi bruciati alle fiamme del massacrante percorso; è stata una spasimante via crucis, anche se qualcuno ha avuto la tremenda forza di battersi contro il destino e, dopo di esser caduto, rialzarsi, salvandosi dall'immane decimazione dei quadri. Ma non si pensi che la spettacolosa prova dei motori che ieri ha mobilitato le industrie d'Italia, d'Inghilterra e di Germania sia mancata al suo fine, nè che il successo della gara sia stato stroncato dalla clamorosa selezione avvenuta. Il Giro di Sicilia è quello che è: non si tratta d'una avventura, non si viene sulle nostre strade per una «passeggiata». Ancora una volta questo tremendo percorso ha dimostrato quanto gli esperti da tempo vanno predicando: il Giro è il maggior banco di collaudo del mondo. Gli innamorati potranno esser mille, colui che riceve il bacio d'amore è sempre il più completo, colui che accoppia alla perizia di guida il mezzo meccanico più adatto, e ha nel petto un cuore che batte all'unisono con l'altro d'acciaio.

Dalla spaventosa ecatombe di uomini e di macchine due Alfa - Romeo, le sperimentali e due Ferrari, hanno evitato d'essere decimate. Alle Alfa è spettato il vanto di portare [illegible] al traguardo la rossa [illegible] fratelli Bornigia e [illegible] ultimo posto l'altra [illegible] Rol; alle Ferrari l'onore di piazzare Bernabei e La Motta, subito dopo il vincitore. Anche la prova della Fiat Ermini di Scotti deve essere messa in gran rilievo, è assai significativa e la classifica del catanese Musmeci, giunto nella «generale» e dimostrandosi corridore di vero fondo, così come appaiono semplicemente miracolose le affermazioni di Scagliarini con la Cisitalia-Abarth.

Notevolissima la gara dello argentino Schwelm e superiore a qualunque elogio la corsa del palermitano Faraco.

Come l'anno scorso, anche quest'anno, il Giro ha mantenuto fede alle battute di vigilia. Le previsioni d'una corsa aperta a tutte le sorprese sono state superate dalla realtà e le movimentate vicende della gara, e le dolorose eliminazioni hanno letteralmente schiantato una competizione che aveva diritto di non essere così avversata dalla malasorte.

Le tragedie di Nuvolari, le peripezie di Biondetti, il sogno di Ascari che un banale incidente di lubrificazione, volle distruggere.

La cronaca della corsa potrebbe esser fatta in poche righe. Troppo spazio richiederebbe la descrizione esatta delle dodici ore di corsa, dei concorrenti tutti.

La cronaca della gara è presto fatta. Anticipando la considerazione che il X Giro di Sicilia, come nella passata edizione, si è deciso alla distanza, si può raccontare che Ascari si era involato come un razzo e aveva fatto piazza pulita, dominando largamente la situazione. Intanto Villoresi perdeva tempo preziosissimo sul primo tratto, Biondetti veniva tolto dalla lotta, per inconvenienti tecnici, verso Agrigento; Nuvolari, colto da malore, aveva già abbandonato a Castelvetrano.

La strada della vittoria sembrava spianata per Ascari e la Ferrari, allorquando a Messina, cioè in vista della volata finale, il primo in corsa, per un guasto alla lubrificazione, era costretto al ritiro.

Si schiudeva la via ai ritardatari. E Bernabei, scaturiva improvvisamente primo, tallonato da Bornigia che marciava di conserva a circa sei minuti.

Nel tratto Messina - Palermo, su per le rampe dei Peloritani, Bornigia piazzava il serrate, colmava il distacco e guadagnava qualcosa come 18 primi di vantaggio sull'avversario.

Dietro la coppia che stava verso il traguardo di Palermo divampava la lotta tra La Motta e Musmeci, Scotti rinveniva decisamente, e si poneva al comando della sua classe, invano minacciato da Scagliarini.

Apruzzi, nella 750 sport regolava Taraschi.

Il fuggevole sguardo che abbiamo dato alla gara non ci da assolutamente il diritto di esimerci dal completare il quadro del X Giro di Sicilia, di questa eccezionale parata di campioni e di gioielli meccanici preparati dai migliori tecnici europei. Non è possibile scrivere che l'adunata del 2 aprile abbia avuto una giornata di grazia. Fatecelo ripetere, anche a conforto degli stessi amareggiati sportivi; stavolta, la bella classica automobilistica sulle strade siciliane è incappata nella trappola che il maltempo e l'infido destino aveva riserbato al X Giro.

La giornata di sole che avevamo auspicata è venuta a mancare e con il sole anche la fortuna della Targa Florio hanno assunto il color grigio delle giornate senza gioia.

Alla felicità dei fratelli Bornigia, splendidi vincitori, si aggiunge l'orgoglio dei Bernabei, la contentezza del La Motta, la beatitudine di Scotti, la allegria di Musmeci, di Scagliarini. E ai sorrisi degli uni le lacrime degli altri. La dannazione di Ascari, la delusione di Biondetti, il rimpianto di Nuvolari, la rabbia di Rol, la disdetta di Villoresi.

E poi il sangue del romano Theodoli, versato su una strada della Sicilia, una strada colma di tanta gente che applaudiva gli audaci e che poi è rimasta immota per il grave incidente.

Piccola storia di una grande gara sportiva, quella odierna, una piccola storia che non ha potuto raccontare quanto era nei voti di coloro che facevano voluta e di quelli che stavano in attesa.

Angelo Bonanno

I fratelli Bornigia dopo l'arrivo

LE CLASSIFICHE

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. BORNIGIA-BORNIGIA (Alfa Romeo) alla media di Km. 86,794 — in ore 12 26' 33"
2. BERNABEI-PACINI (Ferrari) alla media di Km. 85,486 — in ore 12 38' 01"
3. LA MOTTA-ALTERIO (Ferrari) alla media di Km. 83,816 — in ore 12 53' 05"
4. SCOTTI (Ermini) alla media di Km. 83,342 — in ore 12 57' 31"
5. MUSMECI-SCIUTO (Maserati) — in ore 13 02' 18"
6. SCAGLIARINI-MAFIOLO (Cisitalia Abarth) — in ore 13 05' 29"
7. ROL-RICHIERE (Alfa Romeo) — in ore 13 08' 10"

Classifiche di categoria

TURISMO NAZIONALE CLASSE 750

1. ZAFFERI (Fiat) alla media di Km. 69,322 — in ore 15 34' 43"
2. SBORDONE (Fiat) — 15 55' 53"
3. CAVALLO (Fiat) — 16 01' 28"
4. GRADANTI (Fiat) — 16 04' 39"
5. SIGNORELLI (Fiat) — 16 08' 09"

TURISMO NAZIONALE CLASSE 1100

1. LIETTI (Fiat) alla media di Km. 73,578 — in ore 14 40' 42"
2. MANCINI (Fiat) — 14 48' 25"
3. MAINARDI (Fiat) — 15 04' 02"
4. SCHERMI (Fiat) — 15 16' 02"
5. SERGIO (Fiat) — 15 16' 20"

TURISMO NAZIONALE OLTRE 1100

1. DANSI (Aprilia) alla media di Km. 78,270 — in ore 13 47' 53"
2. PEZZINO (Aprilia) — 13 56' 45"
3. ALESSI (Aprilia) — 14 06' 12"
4. TAORMINA (Aprilia) — 14 15' 04"
5. GIACOBBE (Aprilia) — 14 35' 10"

GRAN TURISMO INTERNAZIONALE 1500

1. BIONDO (Aprilia) alla media di Km. 74,864 — in ore 14 26' 08"
2. MIJORINI (Cisitalia) — 14 38' 43"
3. SANNINO (Aprilia) — 15 07' 29"

GRAN TURISMO INTERNAZIONALE OLTRE 1500

1. A. T. C. SCHWELM (Alfa Romeo) alla media di Km. 82,004 — in ore 13 10' 12"
2. ROSSI (Alfa Romeo) — 13 39' 21"
3. VASATURO (Alfa Romeo) — 14 14' 31"

SPORT INTERNAZIONALE 750

1. APRUZZI (Giannini) alla media di Km. 76,652 — in ore 14 05' 23"
2. TARASCHI (Giar) — 14 14' 35"
3. LEONARDI (Giannini) — 14 57' 24"
4. DE FILIPPIS (Urania) — 15 12' 40"
5. PASQUALIN (Giannini) — 15 28' 18"

SPORT INTERNAZIONALE 1100

1. SCOTTI (Ermini) alla media di Km. 83,342 — in ore 12 57' 31"
2. SCAGLIARINI (Abarth) — 13 05' 29"
3. FARACO (Cisitalia) — 13 15' 47"
4. GIORGETTI (Stanguellini) — 13 24' 25"
5. CABIANCA (Fiat) — 13 34' 34"

SPORT INTERNAZIONALE 2000

1. BERNABEI (Ferrari) alla media di Km. 83,816 — in ore 12 38' 01"
2. LA MOTTA (Ferrari) — 12 53' 05"
3. MUSSO (Ferrari) — 13 20' 01"
4. PALMIERI (Maserati) — 13 20' 30"
5. VILLORESI (Ferrari) — 13 25' 38"

SPORT INTERNAZIONALE OLTRE 2000

1. BORNIGIA (Alfa Romeo) alla media di Km. 86,794 — in ore 12 26' 33"
2. MUSMECI (Maserati) — 13 02' 18"
3. ROL (Alfa Romeo) — 13 08' 10"

UOMINI E MOTORI

nell'aspra lotta per il primato

La grande prova di fondo europea, la corsa di tutti gli ardimenti ha macinato nel vorticoso carosello motori e piloti, confermandosi, ancora una volta, la classicissima fra le prove d'apertura della stagione automobilistica. La «Targa Florio» ha assunto nella sua più che trentennale vita, la configurazione della prova di eliminazione, ove macchine e conduttori vengono esperimentati al banco di una selezione, in cui i mezzi sono vagliati su terreno inesorabile di una prova, unica nel sua genere, per difficoltà di percorso e durezza di gara.

Quest'ultima edizione, che rinnova nel tempo il mito fascinoso della Targa, ha splendidamente assolto al suo compito, operando tra i mezzi in gara una selezione senza remissione, in cui tutti gli elementi meccanici sono stati saggiati da una usura continua, che ha falciidato le macchine [illegible] disseminandole lungo il percorso.

Bernabei al traguardo

Da due anni la corsa diventa, a Messina, incandescente. Sui Peloritani, nei tornanti, che si snodano a fronte dello Stretto, su cui, freschi di verde, i monti incombono ferrigni e massicci, la lotta si scatena tra i mezzi in gara. Dopo 820 chilometri le macchine sono al massimo dello sforzo, che quest'anno il ritmo vertiginoso, impresso da Ascari (media record a Messina superiore al 95 Km. orari), rendeva ancora [illegible] nuta alla distanza dei mezzi.

Il ritiro di Ascari, per guasto alla tubazione dell'olio, poneva in testa Bernabei, che, staccato di ben 37 minuti dal pilota della Ferrari oltre 2000, assumeva il comando della gara. Alle spalle di Bernabei si erano inserite le Alfa 2500 di Roll e Bornigia, quest'ultimo si trovava a Messina a ben 6 minuti da Bernabei. Roll, costretto ad attardarsi poche centinaia di metri dopo il rifornimento, (forse ingorgo alla carburazione o inconvenienti alla accensione), perdeva vari minuti preziosi, che lo eliminavano dalla lotta finale.

Nei 252 Km., sulla riviera che dai monti dominanti lo Stretto si slancia tra gli agrumi verso Palermo, Alfa Romeo e Ferrari entravano in lotta per la vittoria nella XXXIV Targa Florio. E' stata una lotta di macchine combattuta contro il tempo tra avversari, che non si vedevano, lotta in cui il mezzo sosteneva il massimo sforzo, che potesse essere richiesto dalle sue prestazioni.

La Ferrari 2000 di Bernabei aveva una potenza (circa 125 HP), forse inferiore a quella delle due litri e mezzo Alfa. La riduzione del rapporto di compressione, causa l'adozione della benzina ad ottanta ottani, ha sensibilmente ridotto la potenza del motore (120-125 HP, alla velocità di settemila giri al minuto). La Ferrari, però, aveva sull'antagonista un vantaggio: il peso, circa 700 Kg. contro i 900-950 dell'Alfa di Bornigia; di più la Ferrari [illegible] di [illegible] maggiore maneggevolezza, data l'adozione del telaio corto, inferiore al telaio usuale di metri 2,45, di cui erano dotate le macchine di La Motta e di Gianni Marzotto.

I due mezzi, l'anno scorso, con la guida rispettiva di Biondetti e di Roll, avevano a lungo lottato e la macchina del cavallo rampante aveva avuto la meglio sull'Alfa sperimentale. Questo anno Bornigia ha, invece, guadagnato ben diciotto minuti nell'ultimo tratto del percorso. Spiegarne le ragioni non è facile; può, però, affermarsi con una certa fondatezza, che la pioggia più abbondante, caduta sulle strade di Sicilia l'anno scorso, aveva reso il percorso più agevole, che non la pioggia intermittente caduta quest'anno. Molta pioggia lava le strade, poca le rende fangose e viscide, diminuendone il coefficiente d'aderenza. Da questo punto di vista, si può spiegare come l'Alfa sperimentale, meno maneggevole ma più pesante, e, quindi, più stabile sia riuscita a tenere meglio la strada. Ad avvalorare questa nostra considerazione, si tenga presente l'ottimo comportamento delle Alfa Romeo 2500 Gran Turismo, pervenute al traguardo, e la magnifica vittoria di Schwelm conseguita nella classe.

La berlina Alfa di Bornigia ha portato, così, la scuderia del quadrifoglio alla prima grande vittoria della stagione, lanciando, per di più, un nuovo pilota, il giovane romano Bornigia. Il successo in Sicilia segue, a distanza di pochi giorni, quello della seconda coppa Intereuropa, disputatasi all'autodromo di Monza e terminata con la vittoria della berlina Alfa.

Dietro a questi due piloti, inseguivano La Motta e Musmeci, mentre nella classe 1100 Sport Scotti sulla Fiat Ermini e Scagliarini, sulla Cisitalia Abarth, tipo Berlina, disputavano una travolgente volata, in cui la nuova macchina di Abarth veniva distanziata. Tenendo conto dell'incidente occorso a Romano nella prima fase della corsa, e del doloroso ritiro di Tazio Nuvolari, costretto dalla sua salute a lasciare la corsa, non si può dire che le Abarth abbiano retto alla selezione imposta dal Giro. Forse le macchine non si sono trovate a loro agio sulle strade per l'eccessiva leggerezza, rispetto alla potenza disponibile (circa 75 HP), come del resto, l'anno scorso e quest'anno, è accaduto alle Cisitalia. Se si eccettui la brillante affermazione di Faraco (su Cisitalia 1100 Sport) anche nella categoria Gran turismo le macchine della fabbrica torinese sono state battute, poco a loro agio per le ragioni esposte, sul percorso.

Dopo Messina, nelle altre categorie e classi, la situazione si chiariva, confermando alla testa della gara i piloti, che la comandavano nella città Peloritana. Bellissima la gara del vincitore della 750 Sport, Apruzzi su Giannini, che ha battuta alla distanza, dopo una dura lotta, la Giaur di Taraschi e la berlinetta dello stesso tipo di Leonardi. Un po' una lotta in famiglia, quest'ultima nella categoria delle piccole cilindrate: essendo la Giaur una «sorella», come il suo costruttore ama definirla, della precedente. Si tratta infatti di un motore Giannini montato sul telaio dell'Urania (donde il nome Giaur) che, perfettamente messo a punto, ha dato ottima prova sulle strade di Sicilia. Si consideri che l'anno scorso nessuna 750 Sport giunse in tempo massimo e che il tempo di Apruzzi migliora il primato sullo stesso percorso, detenuto da Taraschi. Indubbiamente, l'adozione del carburante unificato ha agevolato la tenuta alla distanza dei piccoli mezzi.

Nella categoria Gran Turismo sino a 1500, Raimondo Lanza di Trabia, infaticabile organizzatore e sportivo d'eccezione, aveva ben trentaquattro minuti di vantaggio sul secondo classificato, ma sui Peloritani per la mancata tenuta dei cuscinetti dell'assale anteriore veniva attardato e, poco dopo, malgrado la disperata volontà di rimontare, veniva costretto al ritiro.

Accanto a Lanza l'altro organizzatore e sportivo Stefano La Motta, pur disponendo di una Ferrari meno maneggevole

Aldo Belli

(Continua in seconda pagina)

IERI A VIENNA

Austria-Italia 1-0

IN TERZA PAGINA IL SERVIZIO SPECIALE DEL NOSTRO INVIATO VITTORIO POZZO

Abbraccio finale della baronessa La Motta al marito
Fotografi: Ettore Martinez e Alfredo Uras

Biblioteca centrale della Regione siciliana
bcrs@regione.sicilia.it

UNA VITTORIA E UN DRAMMA

tre FASI nella LOTTA per il Giro di Sicilia

(Continuaz. della prima pag.) meglio della più potente 4080 cmc., più pesante e meno adatta al percorso e alle sue difficoltà. Bracco ha marciato con foga e calcolato impeto sino ad Enna ma il telaio non ha retto al tormento imposto dal tracciato, ancora più gravoso per i cavalli di potenza gravanti sul telaio (del tipo usuale, perfettamente identico, salvo modifiche di poco conto, a quello tubolare delle Ferrari 2000). La minor potenza del 2360 ha, indubbiamente, trovato un maggior equilibrio col complesso della struttura portante. Nascosti dalle vicende tumultuose dei capofila, Biondetti con la Jaguar e il vincitore dello scorso anno Bornigia, sulla Alfa sperimentale 2500, non hanno potuto far di meglio che venire fuori alla distanza, come è nel costume di questi piloti calcolatori e avveduti, attenti sempre a non logorare il mezzo. Il sesto posto assoluto di Bornigia e il settimo di Biondetti sono lo specchio fedele di questa corsa, che all'alea del rischio non ha nulla concesso; eppure sia Biondetti che Bornigia hanno gareggiato oltre e ben al di là dei tempi da essi stessi realizzati nelle loro affermazioni in occasione delle passate edizioni del «giro».

Con la Jaguar il quarto posto della Frazer Nash completa la buona affermazione delle macchine inglesi. Cortese ha assunto con bella autorità il comando a Gela, dopo avere incalzato P. Marzotto. La Frazer, leggera e condotta da un esperto pilota, ha ben sfruttato i suoi 120 cavalli di potenza ripartiti su una massa di 674 Kg., rivelandosi molto a suo agio sul difficile percorso. A definire nella reale portata il successo delle macchine inglesi è bene precisare, però, che si tratta di esemplari da tempo in possesso dei rispettivi piloti, i quali, a loro avvedutissimo criterio, hanno apportato tutte le possibili modifiche per rendere le vetture stesse più brillanti e meglio aderenti ai tracciati italiani.

Sighinolfi scende dalla macchina

Il complesso delle macchine sport ha la sua nota di esplosiva meraviglia nella marcia di Sighinolfi, in testa da Trapani a Palermo e, seppur insidiato dalla Ermini di Palmieri (a tratti anche passato a condurre) sicuro vincitore con 6' di distacco. La Stanguellini ha girato a velocità vertiginosa, ha superato i records stabiliti nel 1948 dalla Cisitalia di Taruffi e quelli stessi dei vincitori assoluti dell'8°, 9° e 10° Giro di Sicilia. C'è da rilevare la bella sicurezza di marcia della macchina modenese; la Ermini ha rivelato doti di tenuta stupende in un duello che è stato tra i motivi più palpitanti del giro, uno dei fattori decisivi per far salire vertiginosamente la media. Alle spalle dei due più forti avversari, la classe riconfermata di Mario Cammarata ha realizzato con un mezzo, dalle possibilità inferiori per tenuta e potenza, un tempo inferiore di ben due minuti a quello realizzato dal 2500 Alfa di Bornigia lo scorso anno.

Scatenata lotta fra le 750 sport, provate come al solito dal percorso. Eliminato Leonardi (Apruzzi non si è potuto presentare per un incidente di macchina occorsogli nelle Calabrie), ritiratasi la De Filippis (noie alle valvole con conseguente perdita di compressione) Tinazzo a 77 e più di media ha conquistato la vittoria di classe, battendo il record sul percorso segnato da Apruzzi lo scorso anno.

Il giro di Sicilia 1951 si presentava con due gustose novità: la possibilità di migliorare l'efficienza dei motori delle vetture di serie con gli accorgimenti consentiti dal regolamento di gara e il duello Alfa Lancia. Quanto al primo motivo la «topolino» del vincitore, marciando a 72 l'ora, ha superato, come era prevedibile, i precedenti primati. Tallonato il capofila Sebasti, Scaletta ha soffiato a quest'ultimo il primato, passando, poi, a condurre a Messina e portando al traguardo d'arrivo il distacco di 6' circa. Cetera, ha tirato, in prima posizione, tutta la gara a 77 di media, il che, tenuto conto della aumentata efficienza delle macchine per gli accorgimenti adoperati, costituisce un tempo d'eccezionale valore, al quale ha fatto riscontro la prestazione di Martignoni, che ha fatto crollare il «record» segnato da Bracco, marciando a 82 di media. Nella «gran turismo» sicura la vittoria di Cappelli su Fiat 8 a 84 di media, mentre le Ferrari 2346 sono state eliminate dalla gara per inconvenienti meccanici.

Abbiamo lasciato per ultimo il motivo centrale di tutto il confronto: Alfa - Aurelia. Se questo si pone nel limite della classifica, Bonetto e Lietti hanno avuto la meglio sulla Aurelia di Sergio, ma questa ultima vettura, rinvenuta fortissima nel finale, ha, pur con una minore potenza, retto il confronto. C'è da rilevare che molte Aurelia del tipo 1750 non hanno tenuto la strada, ma quanto questo sia da imputarsi ai piloti e quanto al «passo» della vettura — vistoso a dire il vero — è lecito dubitare. E' certo che Sergio ha confermato perizia e classe non comuni imponendosi alla distanza contro uomini della classe di Lietti e Bonetto, il quale ha portato l'Alfa a 84 l'ora con la regolarità di un cronometro. Sull'Alfa La Motta, fino al momento del tragico incidente che gli ha stroncato la vita, aveva dato vita ad una corsa entusiasmante con l'estro della classe più spregiudicata ed audace, che ha strappato a Bonetto espressioni di meravigliata ammirazione. Altro Stefano non potè dare per il destino atroce, che lo folgorò mentre volava verso una vittoria sicura e clamorosa.

Il duello Alfa - Aurelia va posto, però, sulla linea dei tempi realizzati dalle vetture, che, temporaneamente in corsa nella gran turismo 2000, hanno realizzato sui 1080 Km. un tempo inferiore di ben venti minuti a quello delle Alfa. Ora, una considerazione s'impone: la potenza della 1998 Aurelia (70 cavalli in confronto degli 80 dell'Alfa) si ripartisce meglio sulla vettura conferendo un rapporto peso-potenza, che, unito ad altri fattori inerenti alle sospensioni e ai sistemi di trasmissione del moto impresso dagli organi di propulsione, dà alla marcia della vettura una maggiore e più equilibrata efficienza. E' certo che questa superiorità di marcia è stata continua, aumentando con l'aumentare dei chilometri. Bonetto all'arrivo ha dichiarato l'utilità fornita dall'esperienza del «giro» preziosa e insostituibile, ai fini degli ulteriori perfezionamenti da apportare agli organi di sospensione della vettura milanese e riteniamo che, proprio questo, costituisce il motivo più interessante del giro e, in ultima analisi, la sua portata di grande rilievo per lo sviluppo della nostra produzione industriale.

A conclusione di queste note, brevi e secche pervase da qualche cosa di più grande e oppressivo soverchiante la stessa serenità dell'analisi, c'è da dire che il giro ha risposto in pieno all'attesa. Ha avuto tre fisonomie da Palermo ad Enna (Km. 419), da quest'ultima città a Catania (Km. 721) e nel tratto risolutivo finale. Tre tempi scanditi al ritmo dei cento all'ora con tre fisonomie: lotta aperta con distacchi minimi; duello serrato con margini di tempo, guadagnati e perduti, sempre più sensibili e finale a sorpresa.

Sulle strade di Sicilia la corsa è rivissuta palpitante e viva in un'atmosfera di prestazioni eccezionali: dagli 88,766 Km. orari di Biondetti si è passati al 100,459 di media del vincitore Marzotto. La velocità conquistatrice dello spazio ha superato un traguardo che pareva impossibile, nel suo mito c'è una luce di vittoria e per noi, siciliani tutti, un ricordo di inconsolabile tristezza.

Ottima come è più di sempre la direzione di gara: Luigi Renier ha compresso con un groppo alla gola il dolore che gli urgeva dentro e ha condotto con mano sicura la corsa, frutto d'una capacità organizzativa attenta e d'alto livello.

Aldo Belli

L'interessamento del Presidente Restivo

Un appello alla cittadinanza per la famiglia dell'indimenticabile Faraco

Il Presidente della Regione on. Franco Restivo, non appena è venuto a conoscenza della tragica fine di Stefano La Motta e di Francesco Faraco, vivamente impressionato e addolorato, ha dato subito tempestive disposizioni perchè si venisse incontro in tutte le forme possibili alle esigenze delle famiglie dei due Scomparsi, dando la massima collaborazione affinchè il trasporto potesse riuscire una solenne manifestazione di commosso omaggio alla memoria dei due giovani, immolatisi sul campo di gara in uno slancio di fede sportiva.

Anche delle condizioni familiari di Francesco Faraco, che lascia moglie e sei figli, il Presidente Restivo si è vivamente interessato, ripromettendosi di portare un aiuto tangibile: a nome del Governo Regionale, che ha partecipato con profondo cordoglio all'irreparabile sciagura.

Mentre rileviamo il gesto tempestivo e generoso del Presidente Restivo siamo certi che tutti gli sportivi siciliani e gli enti cittadini e regionali vorranno concorrere con il loro contributo in quest'opera di umana solidarietà nella sventura.

Pubblicheremo nelle nostre edizioni l'elenco dei sottoscrittori.

Il «Giornale di Sicilia del Lunedì» ha erogato a favore della famiglia di Francesco Faraco la somma di L. 25.000.

VITTORIOSO PER LA TERZA VOLTA

il GIRO delle FIANDRE s'addice a *FIORENZO MAGNI*

1° Magni (Italia).
2° Bernard Gathier (Francia) a 5' 30".
3° Redolfi (Franc.) a 6' 30".
4° Petrucci (Italia) a 11'.
5° Baldassari (Francia) a 11' 40".
6° Van Steenbergen (Belgio) a 12' 10".
7° Impanis (Belgio) a 14'.
8° A. Pieters (Belgio) a 15' 30".
9° De Clerck (Belgio) a 15' 45".
10° Ollivier (Belgio) a 18'.
11° Callens (Belgio) stesso tempo.

NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE

Gand, 1 aprile

Per la terza volta consecutiva, Fiorenzo Magni, il terzo uomo del ciclismo italiano, ha messo la sua firma nell'albo d'oro del Giro delle Fiandre. E questa impresa straordinaria, che probabilmente è destinata a rimanere isolata, nella storia della «classicissima» belga, risolleva di colpo i valori del ciclismo italiano, messo in crisi dalla disgraziata caduta di Fausto Coppi e dall'inattesa vittoria di Bobet nella Milano-San Remo.

Gli ultimi cinquanta chilometri, bisogna dirlo subito, della corsa sono stati per il toscano un vero trionfo. Staccatosi di oltre un minuto e mezzo, sul Grammont, una salita rapidissima di un chilometro e mezzo, il fuggitivo se ne andava solo soletto, ad andatura vertiginosa, a cogliere quel successo, che nessuno potrà ormai strappargli.

Ed è confortevole dire che, dietro al grande Fiorenzo Magni, viene il giovanissimo Loretto Petrucci, il pistoiese rivelatosi nel Giro di Toscana, che oggi ha fornito una corsa spettacolosa, terminando al quarto posto. Petrucci ormai è una realtà. Oggi il secondo posto gli sarebbe spettato di diritto, un diritto acquisito durante 230 Km. di durissima lotta, che soltanto la sfortuna gli ha impedito di terminare sulla scia di Magni. Petrucci, infatti, al momento della caduta, di cui è stato vittima, si trovava a un minuto a mezzo dal pratese e i suoi diretti inseguitori arrancavano.

Gli altri italiani, per forza di cose, sono scomparsi alla distanza, ma, prima di cedere, prima di lasciarsi superare, quanti prodigi di valore abbiamo notato. Logli, Franchi, Menon, Fanti hanno egregiamente servito la causa comune, quella cioè di portare a Gand i colori italiani vittoriosi.

Le strade di Gand sono pavesate a festa, è tutto uno sbandierare festoso, un vociare allegro di tifosi, che sentono l'avvenimento, che cercano il loro campione prediletto, per esortarlo alla grande impresa, alla sensazionale vittoria. Dieci chilometri dopo la partenza si registra subito una fuga. Sono Idée e Blomme che fuggono ne approfittano, per aggiudicarsi dei buoni premi di traguardo.

In prossimità di Meetherte, il plotone, che si era già ricongiunto, ha un nuovo sussulto. Sono Verhaert e Baldassare, che se ne vanno e soltanto dopo cento chilometri dalla partenza il grosso riesce a riprenderli. Subito dopo altre fughe, ma subito dopo sventate da Magni, coadiuvato dai suoi connazionali.

Sorpassato il pavè il grosso attacca il muro della salita. Il plotone comincia a sgranarsi. Fiorenzo sferra il suo formidabile attacco, iniziando, lui solo, la lotta contro i competitori. In vetta cronometriamo i distacchi. Ha il vantaggio di 1'30" su Loretto Petrucci, il quale, a sua volta, è distaccato di 2' dal terzo corridore. Nella discesa, mentre Magni fila come un dannato, Petrucci è attardato da una caduta. Si rialza, riparte. Poi mette ancora il piede a terra. Ha bucato. Cambia in un attimo il tubolare. Rimonta in sella. Inizia la discesa a tutto vapore. Poi è ancora a terra. Ha bucato un'altra volta. Disdetta.

Il toscano è risucchiato e sorpassato da Gauthier e Redolfi. Però Petrucci ha un buon ritorno e riesce a riprendere Redolfi. Quando all'arrivo cronometriamo i tempi, ci accorgiamo che Fiorenzo Magni è arrivato con cinque minuti di vantaggio su Guathier. Terzo è Redolfi.

Poi arriva Petrucci, che negli ultimissimi chilometri, con uno sfoggio di volontà veramente sorprendente, è riuscito a riprendere Baldassari.

Nino Fiorini

Bartali primo in volata a Belmonte Pieno

BELMONTE PIENO, 1

Gino Bartali ha vinto in volata il circuito ciclistico di Belmonte Pieno, battendo un gruppo di corridori fra cui Moresco e Soldani, che sono terminati ai posti d'onore.

La durissima gara, disputata su un percorso di complessivi 150 km. e comprendente varie salite ed un Premio di montagna, si è risolta negli ultimi quattro chilometri, quando Bartali, trascinando con sè il plotone, con un potente inseguimento, ha raggiunto Martini e Grosso, che, a metà gara, erano fuggiti e conducevano con qualche centinaio di metri di vantaggio.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Bartali Gino che compie i 150 km. del percorso in 4 ore e 40';
2. Moresco Attilio (indipendente) a due macchine;
3. Soldani Renzo a ruota; 4. Pontisso Bruno; 5. Martini Alfredo; 6. Grosso Adolfo; 7. Corrieri Giovanni; 8. Maggini Luciano; 9. Rivola Dante; 10. Bertolazzi Valdemaro.

Si sono ritirati, per incidenti Kubler, Pasotti, Leoni ed altri.

Al quinto giro Martini ha vinto il Premio della montagna.

Abbonatevi al
GIORNALE DI SICILIA DEL LUNEDI

AUTOMOBILISMO INTERNAZIONALE SU STRADA

La «Mille Miglia»
I suoi nuovi accorgimenti

La CSAI ha approvato il regolamento della «XVIII Mille Miglia», che presenta notevoli ed interessanti novità, che non mancheranno certamente di interessare fabbriche, corridori, tecnici ed appassionati.

Il percorso della gara ha subito alcune modifiche e precisamente l'eliminazione del tratto Ravenna - Rimini e l'inclusione di Forlì e di Cesena; dopo Roma verrà abbandonata l'Aurelia per ritornare sul vecchio e classico percorso che porta a Siena e a Firenze attraverso il famoso passo di Radicofani.

Anche quest'anno, con premi notevolmente aumentati vi sarà la gara per squadre degli Automobil Club e il G. P. della Carrozzeria.

Si è detto e ripetuto che la «Mille Miglia» è la caratteristica manifestazione delle vetture da «turismo»; nulla di più errato anche se questa categoria ha avuto, nella corsa bresciana, sempre larga ospitalità. La «Mille Miglia» è invece nata come competizione per macchine sport, ed ha mantenuto negli anni questa prerogativa, perchè le innovazioni portate di volta in volta, non ne hanno mai alterato la fisionomia, essendo queste variazioni complementari e non tali da mutare aspetto e sostanza alla corsa.

Perciò anche la «XVIII Mille Miglia» manterrà il suo fondamentale requisito di corsa per vetture Sport.

E le altre vetture, si dirà, come sono contemplate nel regolamento? Quale ordinamento è stato loro dato, innovando il normale schieramento contemplato nelle passate edizioni?

Senza avere l'aria di dire grandi cose, il regolamento della «XVIII Mille Miglia» costituisce un fatto nuovo nel settore tecnico-sportivo dell'automobilismo italiano. Si era detto tempo fa, che esso avrebbe presentato caratteristiche che dovevano dare un aspetto di assoluta novità alla corsa, specialmente per quel che riguarda la fisionomia delle categorie già definite nel 1950: Gran Turismo e Turismo. Ecco ora come si è pensato, con una ardita concezione, di regolarizzare le macchine delle suddette categorie che verranno riunite, nel regolamento, nei seguenti due gruppi speciali:

1.) VETTURE VELOCI CHIUSE O TRASFORMABILI: al quale sono ammesse solo le vetture di normale fabbricazione con carrozzeria chiusa o trasformabile (cabriolet) non a carattere provvisorio. Si è voluto in tal modo semplificare il regolamento e le norme che nella passata edizione della «Mille Miglia», hanno disciplinato la categoria Gran Turismo.

Sarà interessante nel gruppo vetture chiuse o trasformabili, che raccoglierà quanto di meglio si produce in Italia e all'estero in fatto di macchine veloci usate normalmente, vedere sia pur divise nelle varie classi, le vetture di Ferrari, le Alfa Romeo, Jaguar, Healey, Cisitalia, Lancia Aurelia ed anche le macchine di piccola cilindrata, che sappiamo essere in approntamento, specialmente da parte della Fabbrica Zagato.

2.) VETTURE UTILITARIE INTERNAZIONALI: al quale sono ammesse solo vetture di normale costruzione chiuse o trasformabili, del cui tipo sia stato pubblicato regolare catalogo, e che vengano fornite dalle Case costruttrici complete di autotelaio e di carrozzeria; di ogni tipo dovranno essere stati costruiti o in corso di costruzione almeno 250 esemplari.

Come appare chiaro, a questo gruppo, per partecipare al quale è prevista la costruzione di 250 esemplari, potranno concorrere le vetture che normalmente si vedono in circolazione e che l'anno scorso hanno partecipato a tutte le gare su strada come Mille Miglia, Giro di Sicilia, Giro di Toscana ecc. naturalmente senza le modifiche che sono permesse questo anno dal regolamento della «Mille Miglia». Sarà così interessante vedere a confronto la nostra produzione con quella straniera che si annuncia numerosa ed agguerrita.

Con la creazione del Gruppo speciale vetture utilitarie internazionali, che è pur sempre una categoria sport, si ha la possibilità di ammettere alla gara anche le macchine straniere di uso normale, che per regolamento internazionale non sono ammesse a partecipare a corse di velocità, non contemplando detto regolamento corse per vetture esclusivamente da turismo.

Non è certo una rivoluzione, ma indubbiamente le nuove norme che reggono la classica corsa bresciana, serviranno a chiarire molte cose, a rendere meno incerte le ammissioni alla gara dei vari tipi di macchine della categoria turismo di serie.

Le macchine della categoria turismo di serie hanno dimostrato in tante prove la loro possibilità, per cui nulla si poteva aggiungere agli ottimi risultati ottenuti, se non per rilevare che se una macchina aveva ottenuto una velocità, superiore alla normale (prevista dal catalogo) ciò era dovuto al fatto che — contrariamente alle prescrizioni — si erano potute apportare alla macchina stessa, modifiche tali da ottenere maggiori prestazioni molte volte incontrollabili, anche da parte degli abili commissari tecnici preposti alle verifiche.

Le norme del regolamento della «Mille Miglia» 1951, si propongono invece di dimostrare quanto sia possibile ottenere — con adeguate e non sostanziali modifiche — da una macchina normale. Si darà così la possibilità a tecnici, meccanici ed appassionati di studiare cose nuove che in qualche caso potrebbero anche servire alle Case costruttrici.

Comunque queste innovazioni vanno considerate come un esperimento, comprensibile non solo perchè la «Mille Miglia» è fra le prime corse dell'anno, ma anche per dare un tono nuovo e aspetti di maggior interesse alla corsa.

Attività ad Enna

Enna, 23 marzo

(G. P.) - La delegazione provinciale del CONI di Enna indice una gara tra le società e gli Enti Sportivi della provincia, alla quale possono partecipare tutte le società e gli Enti affiliati alla FIGC, per delibera della federazione. La classifica finale sarà fatta in base alla somma del punteggio riportato secondo le seguenti tabelle di attività singola degli atleti e delle società ed Enti. Il periodo decorre dal primo gennaio al 31 dicembre 1951. Punteggio per Società ed Enti di affiliazione: per ogni affiliazione a federazione del CONI punti 10, per ogni atleta affiliato punti 1.

Attività: (tutte le gare dovranno essere controllate dai componenti Comitati sportivi): per ogni gara organizzata dalla società, punti 50; per ogni gara alla quale la società partecipa (se locale), punti 5; se provinciale, punti 10; se regionale, punti 20; se nazionale o interregionale, punti 50. Da detto punteggio sono esclusi i campionati studenteschi organizzati dall'ufficio di Educazione Fisica del Provveditorato.

Punteggio per rendimento atleti: per partecipazione a gara locale (per ogni atleto), punti 1; a gara provinciale (per ogni atleta), punti 3; a gara regionale (per ogni atleta), punti 5; a gara interregionale o nazionale (per ogni atleta), punti 20.

In base alla classifica di gara: per ogni primo posto, punti 10; per ogni secondo posot, punti 8; per ogni terzo posto, punti 7; per ogni quarto posto, punti 6; per ogni quinto posto, punti 5.

In ottemperanza al presente regolamento tutte le Società e gli Enti, nel loro interesse, debbono comunicare alla Segreteria della delegazione provinciale del CONI di Enna entro il 25 di ogni mese l'attività svolta, con elencati il numero degli atleti partecipanti e la loro classifica.

Fiorenzo Magni il vincitore del Giro delle Fiandre

Spettacoli di oggi

CINEMATOGRAFI

DIANA: Ore 16 1. spettacolo «Via col vento»; 2. spettacolo ore 21 con Vivien Leigh, Clark Gable.
ENIC: «Presi tra le fiamme» con Fred Mac Murray, Paulette Goddard. Technicolor.
NAZIONALE: «L'imboscata» con Robert Taylor, John Hodiak, Arlene Dahl. E' un film Metro Goldwyn Mayer. Inizio ore 16.
SUPERCINEMA: «Uragano» con Dorothy Lamour e John Hall.
WINTER GARDEN: «Abbiamo vinto!» con Walter Chiari, Paolo Stoppa, Antonella Lualdi e Sergio Tofano. Inizio ore 15.
CINOLIMPIA: «La Saga dei Forsyte» Technicolor con E. Flynn, G. Garson, W. Pidgeon. Inizio 15.30

◆

DANTE: «I peggiori anni della nostra vita» C. Campanini, Virginia Belmont, Paolo Stoppa.
IMPERIA: «Barriera d'oro» con Joan Bennett, technicolor.
ITALIA: «I sacrificati» Robert Montgomery, John Wayne.
MASSIMO: Comp. Riviste Marc'Aurelio. Schermo: «Malerba».
MODERNISSIMO: «Barriera a Settentrione» Amedeo Nazzari.

◆

APOLLO: «Grandi speranze».
ASTRA: A grande richiesta «La portatrice di pane».
FINOCCHIARO: «Dietro la maschera».
GAUDIUM. Via Sciuti Terra Santa «La Morte viene dall'ombra» con Loretta Jong e Brian Haerne.

VIRGILLITO batte Messina nella Coppa Città di Monreale

Virgillito ha vinto la Coppa «Città di Monreale», gara ciclistica riservata a dilettanti juniores e seniores e si può dire che il suo successo non fa una grinza. Il ragazzo catanese ci è apparso dotato di buonissimi numeri ed ha pienamente meritato l'affermazione ai danni di un Messina che, se ha disputato una bella corsa, riconfermandosi ancora una volta corridore di notevole classe, pure ha chiaramente denunciato d'essere ancora lontano dalla forma migliore.

Praticamente la gara si è decisa nell'ultimo tratto in salita che va dalla Rocca a Monreale ed infatti cinque corridori e precisamente Patti, Messina, Mancuso ed i due fratelli Virgillito iniziavano insieme l'ultima asperità a conclusione di una lunga fuga. Messina scattava per primo ed alla sua ruota resisteva solo il minore dei Virgillito, che poi giunto a metà salita superava decisamente il monrealese che provatissimo non poteva resistere allo scatto dell'avversario. Virgillito tagliava vittorioso il traguardo e Messina doveva contentarsi del secondo posto e poi a brevi intervalli giungevano l'altro Virgillito, Patti e Mancuso nell'ordine.

La fase iniziale della corsa era caratterizzata da una fuga di Catalano Antonino durata per circa 35 Km., ma poi il gruppo guidato da Patti e da Messina riacciuffava poi il fuggitivo distaccandolo e annullando così il suo generoso tentativo.

Lungo il percorso poi il gruppo si andava frazionando ed il traguardo di Bellolampo valevole per il premio della montagna era tagliato da Messina che con uno spunto degno di un gran campione superava di una macchina Virgillito unico rimastogli alla ruota. Sembrò che il monrealese volesse andarsene solo verso il traguardo, ma non proseguì nell'azione e così Patti e Virgillito Vincenzo precedentemente staccati potevano rientrare. I quattro proseguivano da soli, ma giunti alla Torretta a circa 17 Km. dall'arrivo erano riacciuffati da Mancuso che aveva compiuto un inseguimento veramente spettacoloso. Il plotoncino composto dai sopradetti cinque corridori filava sino verso l'arrivo e la gara si risolveva nel modo già descritto. Un plauso vada agli organizzatori della manifestazione i solerti dirigenti dell'U. S. Monreale per la bella manifestazione allestita e al commissario Comunale sig. Di Cristina.

O. S.

Ecco l'ordine di arrivo:

1) Virgillito Vito (Cral Catania), che compie i 115 Km. del percorso in ore 3. 31' 00", alla media oraria di Km. 32.700
2) Messina Guido (Splancia) a 30".
3) Virgillito Vincenzo (Cral Catania) a 32".
4) Patti Francesco (Patti) a 34".
5) Mancuso Salvatore, 6) Rosa Franco, 7) Giuffrè Erasmo, 8) Di Fiore Giuseppe, 9) Verducci Domenico, 10) La Jnnusa Salvatore

Alfa Romeo
CAMPIONE DEL MONDO

Attraverso il logorante collaudo della più dura corsa d'Europa, per oltre 1000 km. e 10000 curve

l'Alfa Romeo
1900

Berlina normale di serie, 4 cilindri

alla sua prima prova internazionale si afferma nell'11° Giro di Sicilia vincendo il Gruppo vetture di serie internazionale (classe 2000) con:

1° FELICE BONETTO
in 12 ore 46' 56" alla media oraria di km. 84.536
2° MARCO LIETTI
in 12 ore 55' 35"
4° Raimondo Lanza di Trabia
in 13 ore 17' 24"

GOMME PIRELLI

TARGAPEDIA
Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio
collezione LUCIANO CIONI

COSI' HA VINTO BORNIGIA...

IL DUELLO ALFA - FERRARI si apre sulle strade di Sicilia

(Continuaz. della prima pagina) vole di quella di Bernabei, riusciva con una gara magnifica per regolarità e continuità di azione a piazzarsi terzo. Al successo dei siciliani contribuiva, ancora, il quinto posto della Maserati di Musumeci, che rimontò fortissimo, come del resto lo scorso anno, nel finale della durissima corsa, in cui, pur disponendo di una potenza minore di quella dei suoi antagonisti di classe (circa 110HP), seppe sfruttare appieno le doti di stabilità e tenuta del mezzo.

Nelle categorie turismo i due vincitori Zafferri (Fiat 500) e Lietti hanno migliorato i rispettivi «records» di categoria, il che conferma la bontà delle prestazioni dei nuovi tipi Fiat. La cosa non presenterà novità, per quanto riguarda la 1100. Infatti, il tipo E della Fiat oltre un litro non differisce che di poco (si tratta di modifiche al cambio e alla frizione) dal precedente tipo B.

Suona, invece, a smentita, di quanto da qualcuno era stato prospettato, la magnifica corsa dei nuovi tipi 500 C. Si era, infatti, detto che la 500 B presentava maggior doti di velocità nei confronti del nuovo tipo. L'ipotesi, che indubbiamente ha un suo fondamento nella configurazione aerodinamica del nuovo tipo, la cui mascherina anteriore offre una maggiore superficie alla resistenza dell'aria, non ha trovato una conferma nell'ultima edizione della Targa Florio: del resto, l'adozione della testata d'alluminio (propria del tipo C), al posto della testata di ghisa, ha aumentato la possibilità di tenuta della macchina, in quanto la ghisa ha un maggior grado di assorbimento del calore e surriscalda con minori possibilità di raffreddamento.

Chi consideri l'alta percentuale delle Fiat arrivate, nonchè delle Aprilia, nella classe turismo oltre 1100 (il vincitore Danzi, il campione della categoria non è, però, riuscito a migliorare il primato di Bracco, nè a battere il tempo segnato l'anno scorso da Gianni Marzotto) non può non convenire nella bontà dei prodotti dell'industria italiana, che sulle strade di Sicilia fornisce, con le sue produzioni in serie, un saggio di efficacia costruttiva non indifferente agli occhi del tecnico e del profano.

L'industria straniera era presente al X Giro di Sicilia con un folto lotto di macchine. Praticamente tagliate fuori dalla lotta ad Agrigento, selezionate lungo il percorso, le macchine tedesche sono scomparse; la Allard è andata in fiamme, la Aston Martin, che pure aveva figurato bene alla Seconda Inter Europa, si è capovolta; infine, la Jaguar di Biondetti, che ad Agrigento deteneva il secondo posto, staccata di 14 minuti dalla Ferrari di Ascari si è attardata, per noie agli organi di sospensione, secondo quanto ci è stato riferito, senza che avessimo avuto la possibilità di controllarla direttamente.

La macchina del vincitore delle due ultime edizioni del Giro, pur attentamente studiata, non crediamo si presti alla corsa siciliana. Macchina potente, ma troppo pesante e forse poco maneggevole, la Jagur di tre litri e mezzo (oltre 160 HP) aveva accusato poca tenuta della strada in curva. I costruttori si erano affrettati a fornirla di appositi ammortizzatori (tipo Gurling) e di uno stabilizzatore laterale, per assorbire la reazione delle ruote, malgrado però l'adattamento degli organi di sospensione (sospensioni a ruote indipendenti, barra di torsione) la possente macchina non ha dato al campione Biondetti il trionfo più ambito. Il pilota toscano, campione del gran fondo, con una macchina diversa trionfò in due edizioni del Giro: oggi non è stato così.

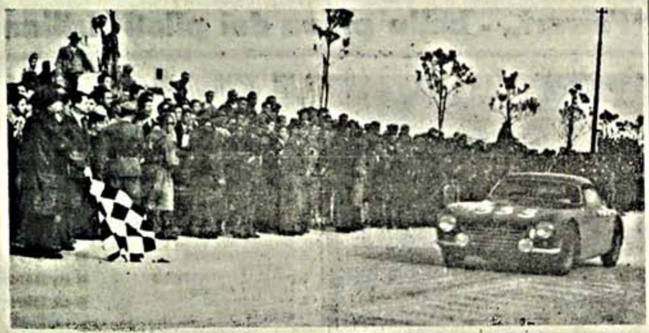
L'unica macchina straniera pervenuta al traguardo è la Frazer-Nash di Cortese. La macchina, particolarmente adatta alle lunghe corse, per la sua tenuta di strada s'impose nella «24 ore» di Le Mans. Il motore Bristol di sei cilindri ha tenuto bene in Sicilia alla distanza, però gli organi di freno e di sospensione, forse, non hanno retto alla potenza sviluppata data l'enorme difficoltà del percorso.

Due campioni con due macchine perfettamente a punto sono stati eliminati dalla lotta per le prime posizioni sono i due piloti della scuderia Ferrari. Villoresi, pochi chilometri prima di Partinico, nel punto dove erano usciti fuori strada Romano, prima, e Cagli poi, sbandò in curva e fu costretto a perdere venti minuti, prima di rimettersi in gara aiutato dalla generosa volontà degli altri concorrenti ormai costretti al ritiro. Il grande campione iniziò un poderoso inseguimento, durato più di 250 Km., portandosi a ridosso degli inseguitori del compagno di scuderia Ascari; ma già a Gela veniva attardato, mentre avanti si faceva Bracco, che doveva essere, poi, costretto ad abbandonare la lotta. Villoresi è giunto al traguardo con un notevole distacco, che conferma, però, ancora una volta, la classe del pilota, che è riuscito a far compiere il Giro a un mezzo ridotto in precarie condizioni di efficienza.

La corsa di Ascari è stato, quanto di più affascinante questo magnifico Giro ha vissuto nella sua fulgida storia: una tirata alla vertiginosa velocità di 100 Km. orari condotta sino a Siracusa, lievemente ridottasi di velocità verso Messina, prima dell'ultima volata, ha dato al giovane pilota, gloria nuova dell'automobilismo italiano, la soddisfazione di battere i «records» del percorso, stabiliti nel 1948 da Biondetti. Ascari al traguardo di Palermo poteva anche giungere da perfetto trionfatore. Non potrà, d'ora in poi, esser facile dubitare sulle capacità di fondo del giovane pilota, nonchè delle qualità indiscusse della macchina, uscita nuova di zecca delle officine di Maranello. Sulle strade di Sicilia la vittoria attenderà, ancora, Alberto Ascari.

Per coloro, piloti e costruttori, che hanno vinto e per coloro, che sono stati tagliati fuori nel vivo della lotta per le tormentose difficoltà del percorso, c'è una sola gloria: avere partecipato alla Targa; la corsa più antica, più severa e forse più bella.

a. b.



L'arrivo di Scagliarini

In gravi condizioni il corridore Theodoli

CALTANISSETTA, 2

La macchina «Aprilia» N. 435, recante a bordo il romano Gerolamo Theodoli e Serana, in prossimità del ponte di Capodarso usciva fuori strada. Il Theodoli veniva sbalzato fuori dalla vettura e sbattendo a terra riportava varie fratture alle costole alla parte superiore e al fianco destro e, pare, un trauma alla pleura.

Sottoposto a due trasfusioni di sangue il Theodoli si trova tuttora in condizioni gravissime, mentre il Serana riportava alcune contusioni alla fronte di lieve entità

Teresa De Filippis, appena ultimata la gara

SFORTUNA DI UN GRANDE CAMPIONE

NUVOLARI PARLA della sua GARA

CASTELVETRANO, 3

La solita sfortuna non ha permesso al grande Nuvolari di portare a termine questo X Giro di Giro di Sicilia. Infatti, sin dalla partenza, Tazio Nuvolari è stato perseguitato dalla jella, consistente in una panna all'impianto elettrico, cosicchè ha dovuto accodarsi ad una altra macchina e precisamente a quella pilotata dai coniugi Comirato, per avere rischiarata la strada nella notte buia e proseguire così sino alle porte di Trapani.

Recuperato brillantemente il tempo perduto nel tratto Palermo-Trapani, un'altra disavventura attendeva il grande Tazio. Nel tratto difficile Castelvetrano-Menfi, e precisamente nella curva del fiume Belice, per evitare una macchina che era ferma orizzontalmente al bivio, Nuvolari sterzava bruscamente senza però andare fuori strada e si fermava. Constatava così che nella frenata lo sterzo aveva subito delle avarie ed era costretto a ritirarsi. Questa decisione gli ha procurato un forte choc nervoso, motivo per cui è stato subito soccorso e trasportato a Castelvetrano, all'Hotel Selinus, dove le immediate cure apprestategli lo hanno rimesso, dopo qualche ora, in perfette condizioni fisiche.

Abbiamo avuto occasione di scambiare quattro chiacchiere con il simpatico e cordiale pilota. Pur essendo addolorato per il forzato ritiro, il popolare Nuvolari ci ha detto che è deciso a tentare le massime competizioni automobilistiche europee, ma che non intende partecipare alla prossima Mille Miglia. Ci ha rievocato alcuni episodi della sua brillante e avventurosa carriera e ha avuto vivide parole di incoraggiamento e di augurio, per le nuove speranze dell'automobilismo italiano.

Al momento in cui scriviamo queste note Nuvolari si trova ancora a Castelvetrano attorniato dalla simpatia e dall'entusiasmo di tutti gli sportivi castelvetranesi che gli sono vicini. Le sue condizioni sono notevolmente migliorate.

Pino Valana

Roi esprime il suo umore

SAGRA DEL CICLISMO IN CALABRIA

COPPI ha avuto ragione...

Rabbioso finale di Bartali che si classifica secondo malgrado le forature e un incidente di macchina nella fase decisiva della contesa

DAL NOSTRO INVIATO

Reggio Calabria, 3 aprile

Dopo 242 chilometri, attorno all'Aspromonte, siamo arrivati a Reggio Calabria.

Da Bagnara in poi, la corsa del vincitore è stata una vera apoteosi. Lo lasciammo alle prime case di Reggio. Allo striscione di arrivo scendemmo stanchi nelle gambe e negli occhi. Non c'è proprio da meravigliarsi. Scherzi che capitano dopo essere stati sette ore a guardare attraverso il parabrise il nero asfalto, reso lucido dalla pioggia o una strada fangosa o polverosa, alla ricerca di questo o quel corridore, alla caccia del «numero» di quel diavolo scatenato, che, per movimentare la corsa, ha voluto fare le bizze nella speranza...

Tutto però tornava tranquillo, dopo che i «vigili» avevano spruzzato, e in questo caso era necessario, un po' d'acqua sul fuoco e allora lo occhio, di tanto in tanto, poteva distrarsi, alla vista di uno squarcio d'incantevole panorama o di una calabrese, incantevole anche lei, forse più del panorama, nel suo tradizionale costume, con occhi e capelli bruni, di quel bruno che solo qui è una prerogativa.

Brevi distrazioni, queste, perchè c'era sempre qualcuno pronto a «seminar zizzanie» ed allora il gruppo si sgranava, si accartocciava, si allungava, si disperdeva. E loro, i corridori, l'un dietro l'altro, a pigiare; e noi a inseguirli, a sorpassarli... intendiamoci, in auto!...

Lunga teoria di policrome maglie, che, passata la bufera, tornavano ad attrarsi l'un l'altra, come chiodi alle prese con una calamita, per formare i colori dell'iride. E la calamita era sempre il capo *équipe*. Proprio così perchè, come già sapete, al Giro della Provincia di Calabria erano presenti tutti gli assi.

Quattro chiacchiere

Tutto è stato oggi un inno alla Calabria, a questa, gentile ed ospitale terra, che, anche quest'anno, ha voluto il «suo» Giro, più classico dei precedenti.

All'arrivo quattro chiacchiere con un signore, uno del seguito, un continentale, che, per ragioni di... mestiere, aveva seguito la corsa. E' sincero: «Non volevo venire — ci dice dopo avere scambiato due chiacchiere sull'andamento della gara — mi ha spinto un meridionale. Mi ricredo, sono lieto di confessarlo. Che entusiasmo! Forse perchè han visto gli assi. Bisogna cominciare sempre così. Ad abituarlo il Sud darà delle soddisfazioni». Intanto un grido di gioia. Era comparso sul lungomare, il protagonista del grande finale.

Alla partenza e lungo il percorso, abbiamo visto gente con o senza ombrello, che, ai bordi della strada, sulle porte, alle finestre, sulle terrazze, tipiche in questa Calabria, esplodeva in vive esclamazioni di gioia e incitava i vari Coppi, Bartali, Ortelli, di cui tanto aveva sentito parlare o letto le gesta e ora li vedevano da vicino, con il volto impolverato. E l'entusiasmo cresceva, ad ogni svolta della pianura e dell'erto percorso, che aveva da vicino e da lontano sempre un aspetto vario, dominato dal mare e dal monte, con intorno i maestosi ulivi, simbolo dell'ubertosità di questa terra, macchiata, qua e là, dagli aranceti ancora carichi.

Arrivava Coppi solo, soletto, inzuppato pieno, dalla testa ai piedi, di fango. L'entusiasmo si era moltiplicato: dieci, venti... cento volte. Mai visto tanto calore, mai visto tanto interessamento. Il mare, senza il classico azzurro, il cielo, anche se coperto, e la pioggia, anche se noiosa, facevano da cornice a questo magnifico quadro costituito dalla folla.

Sarebbe lungo sciorinare aggettivi laudativi. I presenti han potuto giudicare, hanno potuto emettere un verdetto, che è tutto a favore dei calabresi, e soprattutto degli organizzatori tutti. La fatica per portare a termine questo Giro della Provincia di Reggio, è stata ripagata dal più completo dei successi, dovuto alla meticolosità di un'organizzazione, curata fin nei minimi particolari. Meticolosità derivata da un orgoglio esclusivamente locale; quello cioè, che i greci chiamarono questa regione «Italia», nome che fu esteso dai romani a tutta la penisola appenninica. Senza peccar di vanità, possiamo dire che, finalmente, questa volta, la luce è venuta dal Sud, anche se oggi il sole è apparso soltanto per poco.

Sole e pioggia

Siamo partiti con il sole, dopo che l'Arcivescovo di Reggio aveva impartito la benedizione a tutti i concorrenti, dopo che il Ministro Lombardi, in rappresentanza del Governo, aveva dato il via alle 9.25.

Pochi chilometri e il cielo si fa nero. Ha inizio una sottile pioggerella. Niente di preoccupante. La folla la sfida e saluta tutti i corridori in gruppo. Qualche chilometro e la pioggia smette di cadere.

Coppini, prima di Saline, sarà il protagonista di quella che, in seguito, diverrà la strage dei tubolari. Chi più, chi meno, tutti hanno messo piede a terra. Ed è proprio ad una quarta foratura di Bartali, nel momento decisivo della gara, che si deve il colpo di Coppi.

A Melito, invece, la strada è asciutta. Quella zona Giove Pluvio l'ha risparmiata. Dopo qualche chilometro, fuga di Frosini e Toccaceli, ripresi da Vittorio Rossello. Li raggiungono per poco Martini, Isotti, Conte e Carrea. Nessuno del grosso si cura di loro e i fuggitivi vanno a tutto vapore. La monotonia del gruppo è rotta dalle forature.

A Capo Spartivento siamo alle 10,11. L'asfalto è tutto una scritta, inneggiante agli assi, che sono nel gruppo. Qualcuno buca per la seconda volta, poi un tratto di strada acciottolato manda a gambe in aria Rossi, Brasola, Fondelli. Una breve salita provoca un sussulto del grosso. Cosa è avvenuto? Coppi, Ortelli, Logli, Bartali hanno preso la decisione e vanno ora avanti. Eccoci a Brancaleone (km. 63,9) ai piedi del Passo della Carriera. I fuggitivi vanno avanti a tutta forza. Coppi ha forato. Si danno la voce, partono in quattro, ora, quelli del grosso. Come un dannato tira Leoni, seguito da Fornara, da Minardi e altri.

Il distacco ora dei fuggitivi va sul minuto. Nella discesa verso Bianco, i due gruppetti si fondono; ma non c'è Coppi. Sono le 11,38. L'asfalto ora ritorna e il vento che spira contro è fortissimo.

Intanto qualcuno si fa sotto e riesce ad agganciare il gruppo di testa. Ci fermiamo ora a cronometrare i vari distacchi, provocati dai continui sussulti, che tutto il gruppo dei corridori subisce, per l'azione di questo o quel concorrente. Ad un minuto e 40" sono Roncone e Meazzo; a 2' e 20" il grosso con gli assi.

Tormentosa salita

Venti chilometri di pianura, prima di entrare nella provincia di Reggio, la strada cioè che ci condurrà, per venti chilometri di aspra e tormentosa salita, al primo traguardo della montagna: il Passo della Limena.

Ortelli, che assieme a De Santis, Fumagalli, Mario Fazio e Roma, aveva raggiunto il primo gruppo, ai piedi della salita ha uno scatto. Coppi si fa sotto e pianta i compagni. A lui però si accodano Petrucci, Logli e Astrua. Ore 12,55: Coppi mentre sale, fora. Anche il suo infortunio va di bocca in bocca. Il gruppo ondeggia, tutti si rizzano sui pedali, ma Tragella è pronto e Coppi, cambiato il tubolare, riprenderà a tutta velocità.

Ora la corsa si fa interessante. Infatti Coppi, con la sua azione, provoca sorprese. Egli se ne va in testa, seguito da Petrucci, Logli e Astrua. Ha saputo che Bartali ha forato. Improvvisamente Logli cade. Coppi, Petrucci e Astrua se ne vanno, alternandosi al comando.

Ore 13: foratura di Coppi, pochi secondi per cambiare. Intanto Bartali cerca di riprendere, buca ancora una volta e poi buca una seconda volta e poi una terza. Chi va molto bene e si distingue è Astrua, per la sua poderosa azione.

Ancora prima del culmine, cronometriamo i distacchi. Passa Biagioni, venuto su dopo avere staccato tutti, ancora uno strappo ed è sui tre. Ora viene su, a tutta forza, Bartali. Ha un minuto e 15", i quattro, e cioè Petrucci, Logli, Coppi e Biagioni, vanno avanti senza alzarsi di sella.

Eccoci proprio al culmine della salita. Passa primo Coppi, seguito a ruota da Astrua, Ortelli e Biagioni. Petrucci aveva ceduto e passa a 45 secondi. Bartali è ad un minuto e 20".

Diciotto chilometri di discesa. Ora, sino a Cinquefrondi, strada fangosa, sulla quale si scivola facilmente. Biagioni, sulla piana di Limena, molla. La ruota posteriore non va. E' una disdetta e dire che era venuto su per la salita senza alcuna fatica. Coppi, Astrua e Ortelli rimangono soli e vanno giù a precipizio. Poi ancora una voce: Bartali ha di nuovo forato.

Il colpo di scena

Verso Cittanova, il colpo di scena, quello che darà a Coppi la conferma della sua definitiva vittoria. Bartali ha rotto il sellino. Poco prima Corrieri aveva rotto il rocchetto, di conseguenza il capo è solo. Deve cambiare la macchina, il che gli fa perdere un poco di tempo. La situazione dopo 164 chilometri è la seguente: Bartali che cambiando la macchina aveva ripreso fortissimo ha tre minuti di distacco. Grippa e lo svizzero Croceforti, rinvenuti nella discesa, sono a quattro primi e 40" dai primi.

A Taurianova la strada diventa polverosa. Anche qui la pioggia non è caduta. Stranezze! Al controllo ci fermiamo. Bartali ha guadagnato un poco di terreno, infatti passa a due primi e 50 secondi. Ha iniziato la sua ripresa dopo tanta sfortuna. Usciamo da Taurianova. Piove.

A Gioia, appena iniziatasi la salita per Palmi, cede, colpito da crampi, Ortelli. Coppi e Astrua se ne vanno. Poi il campione ha uno scatto. Saggia le possibilità dell'avversario. Questi cede e allora ha inizio sotto la pioggia, che si è fatta sempre più fitta, tra due ali di folla, stretta sotto gli ombrelli, o inzuppata sino all'inverosimile, la marcia trionfale di Coppi verso il traguardo. Bagnara, Villa San Giovanni, Scilla: applausi dappertutto. Gente che grida il nome di Coppi, che segue la sua pedalata agile e sicura. Il campione, mani alle estremità del manubrio, non ha esitazioni. Va sempre più forte, tanto da acquistare, in questo breve tratto minuti su minuti. Inzaccherato va verso il traguardo, dove lo accoglie il grido trionfale della folla.

E Astrua? E Ortelli? Saranno dopo? Invece, dopo quattro minuti, eccoti Bartali, accolto con uguale entusiasmo. Il trentaseenne Gino, con un grande finale, ha ripreso tutti quelli che aveva davanti, mentre Ortelli, con un uno sforzo ammirevole, si riprende e supera Astrua.

Questa, in breve sintesi, la storia di questo riuscitissimo Giro della Calabria, che ha avuto per protagonisti i migliori campioni del ciclismo italiano, che questa sera hanno abbandonato Reggio. Infatti, subito dopo l'arrivo, Coppi senza frapporre indugi, dopo le rituali fotografie, è risalito in sella per rientrare in albergo. Una buona doccia calda, un massaggio e alle 19 è ripartito per il Continente.

Bartali, anche lui, dopo lo arrivo, evitando la folla, che voleva portarlo in trionfo, è andato verso il suo albergo, per cambiarsi e recarsi in stazione. Alle ore 22, il campione è ripartito alla volta del Continente, dove, insieme a Coppi, correrà su pista.

I due eterni rivali, anche in viaggio non sono stati assieme.

Franco Gagliano

1) Coppi Fausto, che compie i km. 242.000 in ore 7 16' 22" alla media di km. 33.448;
2) Bartali Gino, in 7 21' 02";
3) Ortelli Vito in 7 22' 29";
4) Astrua Giancarlo in 7 22' 37";
5) Croci Torti Emilio in 7 29';
6) Soldani, nello stesso tempo;
7) Crippa Fiorenzo stesso tempo;
8) Coppi Serse in 7 35' 25";
9) Isotti Livio stesso tempo;
10) Frosini stesso tempo;
11) Brece stesso tempo;
12) Leoni Adolfo stesso tempo.

Fausto Coppi

Gino Bartali

Spettacoli di oggi

TEATRI

BIONDO: Comp. di prosa Torrieri Carraro. Ore 21.15 «Ballo a tre».

CINEMATOGRAFI

NAZIONALE: «Alba di gloria».
DANTE: «Giacinta la Vergine di Fatima» - Comp. Cav. F. Zappalà
POLITEAMA: «I corsari della strada».

MAGNI trionfa nel Giro delle Fiandre

WETTEREN, 2

Fiorenzo Magni ha vinto per la seconda volta il giro delle Fiandre, giungendo solo al traguardo finale di Wetteren con oltre due minuti di vantaggio su Brik Schotte, rivelatosi il suo avversario più pericoloso.

Questa 34a edizione del Giro delle Fiandre ha visto uno svolgimento veloce e combattivo per il grande impegno posto dai concorrenti belgi. La gara entrava nella fase conclusiva, allorchè Magni, rimasto in corsa di attesa, scattava decisamente, rispondendo ad un «allungo» dei belgi.

Sgranatosi il plotone, proprio sul pavè, Magni tentava a sua volta di fuggire e riuscendo a scrollare dalla ruota i compagni di fuga, piantava in asso anche Schotte, che era l'ultimo a cedere.

Auguri di PASQUA

Tutte quelle Società e Ditte nonchè Istituti Professionisti ecc. che desiderassero inviare per Pasqua i loro auguri alla Clientela a mezzo del nostro giornale — semplificando così il lavoro ed evitando spiacevoli omissioni — sono pregati di rivolgersi subito alla

SOCIETA PER LA PUBBLICITA' IN ITALIA (S. P. I.)
Succursale di Palermo: Via Roma 405 Telef. 14 316

Ecco il formato minimo:

Si accettano spazi multipli. Preventivi di spesa a richiesta. Le ordinazioni si ricevono non oltre l'8 Aprile.

La dicitura può essere variata a piacere e si prega di voler per tempo raccomandare le proprie specialità.

Pallacanestro: Serie C femminile

Termini-Cus Napoli 17 a 13

Savoia Termini I.: Ferreri (1), Leone, La Spisa (2) Castellari, Torregrossa, Gristina (4), Ortolani, Cotugno (2), Aguglia (8).

Cus Napoli: Scala, Monticelli A., Monticelli V., Monticelli F. (2), Palma I (1), Palma L. (10).

Arbitro: Aricò di Catania.

TERMINI, 2

Con la brillante vittoria sul quintetto partenopeo, il «Savoia» ha ultimato il girone del Campionato di Serie B. La prova che le bianche termitane hanno domenica offerto al proprio pubblico è stata veramente superba, perchè è valsa a piegare uno dei più forti complessi del girone. La vittoria è scaturita da una superiorità delineatasi nettamente sin dai primi minuti di gioco: Gristina e compagne hanno ben saputo imbrigliare le avversarie con un gioco sciolto e veloce e, su azioni di rimando, poggiate sull'incisiva Aguglia, hanno sempre tenuto il punteggio in proprio favore. La pericolosità delle partenopee è stata comunque viva e continua: benchè assente la Cuscolo, esse sono state alla testa della propria fama e più di una volta hanno minacciato di rovesciare le posizioni.

Le migliori fra le termitane sono state Gristina, Aguglia, Ferreri e La Spisa. Delle napoletane ottima L. Palma.

Cus Roma - Messina 2 a 0

ROMA, 2

La squadra della Polisportiva «Maurolico» di Messina non si è presentata a disputare l'incontro di Campionato col CUS Roma, che ha vinto così per 2 a 0 per «ritiro».

La classifica definitiva del Girone centro-sud del Campionato di Divisione Nazionale B femminile è pertanto la seguente: 1. CUS Roma punti 10; 2. CUS Napoli p. 6; 3. G. S. «Savoia» di Termini I.; 4. Pol. «Maurolico» di Messina punti 2.

I Divisione maschile

Julia - Carignano 37 a 18

Julia Termini I.: Castelli, Marcon, Costante, Biasol (10), Matteini, Bartoloccini N. (13), Bartoloccini R. (4), Stacui (10).

Carignano: Pernice, Dotto (2), Reina, Zammitti (4), Valdes (12), Pignataro, Natoli, Reina.

Arbitro: Enea.

La migliore prestanza fisica e la tecnica dei giuliani hanno avuto facilmente ragione del quintetto della «Carignano». Gli ospiti, infatti, hanno condotto a loro piacimento l'incontro, anche se, da parte di Valdes e compagni, ci sia stato tutto l'impegno, per mitigare l'inevitabile sconfitta.

Savoia - 6° Fanteria 29 a 25

Savoia Termini I.: Mazzola L. (8), Pirrone (2), Cappadonia (1), Armenium (12), Stella (6), Oddo, Pulvirenti, Taormina, Mazzola S., Casamento.

VI Fanteria: Mangani (6), Grilli (10), Brunello (1), Campo (4), Tocco (4), Cambi, Mussini, Celaschi, Ciacio.

Arbitro: Aricò di Catania.

TERMINI, 2

Dopo un primo tempo (chiuso in favore dei termitani per 16 a 15) che aveva offerto una contesa interessante, ricca di azioni equilibrate e ben condotte, nella ripresa il gioco degenerò in una serie di scorrettezze e di ripicchi, che ben poco avevano di sportivo e che fecero perdere all'incontro tutta la bellezza e l'interesse. Hanno vinto i termitani per 29 a 25.

ABBONATEVI al GIORNALE DI SICILIA DEL LUNEDI