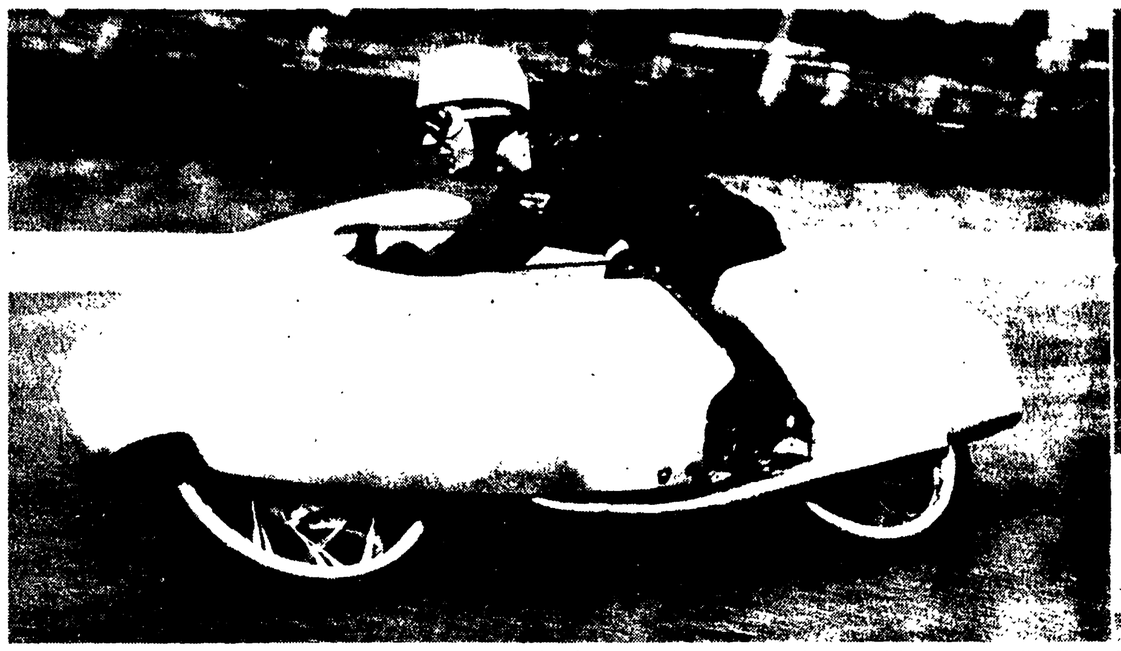
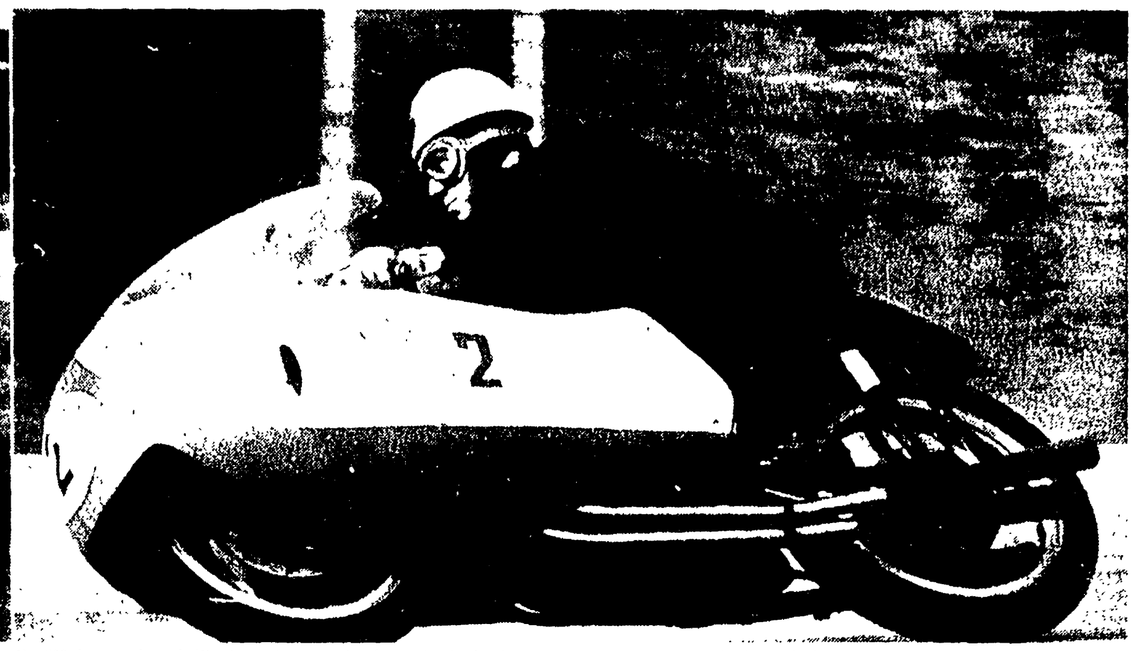
l'Unità del lunedì — AVVENIMENTI SPORTIVI — l'Unità del lunedì

TUTTO - MOTORI: *A MONZA VITTORIE DI UBBIALI (125 e 250) LIBERATI (350) DUKE (500) MILANI (SIDECARS)*

PER UBBIALI DUE CASCHI "IRIDATI,,





UBBIALI (a sinistra) e DUKE sono stati due dei protagonisti delle corse disputate ieri a Monza: Carletto vincendo nelle 125 e nelle 250 ha concluso brillantemente una stagione che lo ha laureato campione del mondo in ambedue le classi. «Geo» invece è stato l'unico straniero a interrompere la serie dei successi italiani a Monza: al contrario di Ubbiali «Geo» ha avuto una stagione sfortunata e ha voluto polemicamente il successo di ieri per dimostrare che nonostante la «jella» è sempre un gran campione

◆ *Gli altri caschi iridati assegnati a Lomas (350), Surtee (500) e Noll (sidecars), mentre nel campionato marche i titoli mondiali sono andati alla M.V. (125, 250 e 500), alla Guzzi (350) e alla B.M.W. (sidecars).*

◆ *Nelle gare delle 250 e delle 350 sono rimasti feriti Lomas, Venzalini, Milani e Libanori che sembra abbia riportato la commozione cerebrale.*

◆ *Ottimo debutto nelle 350 della Gilera che stupisce anche nella gara dei sidecars.*

(Dal nostro inviato speciale)

MONZA, 9 — *Giornata di record e di sport nell'eccezionale compendio del G. P. delle Nazioni. Vittoria della tecnica italiana e dei piloti italiani i quali per un soffio si sono lasciati sfuggire una grande occasione, quella di vincere loro tutte le cinque prove in programma. Ci fu un momento — quando Albino Milani salì sul podio dei vincitori, dopo il suo trionfo nella gara dei sidecars — in cui tutti abbiamo pregustato il grande successo dei piloti italiani. Abbiamo sperato cioè che dalla gara delle 500 ultima in programma, venisse fuori un altro italiano perché salissero nell'aria di Monza per la quinta volta le note dell'inno nazionale italiano, l'inno di Mameli.*

Poi, a rompere le uova nel paniere, saltò fuori «Geo» Duke e rappresentò Fortunato. Comunque i piloti italiani hanno colto quattro vittorie su cinque e le macchine della nostra industria motociclistica hanno dominato l'intera giornata monzese. Un bilancio clamorosamente positivo, che se si aggiunge agli altri risultati tecnici ed agonistici, completa e fa del Gran Premio uno dei più interessanti di questo dopoguerra. Risultati tecnici: i vecchi sempre di gara più veloci e delle medie generali delle cinque corse sono crollati, letteralmente polverizzati (Mondial) e Venzalini. Quindi Ferri passa decisamente all'attacco e scavalca il campione del mondo. Intanto Tarquinio Provini allunga e, guadagnando terreno a vista d'occhio, si porta in quarta posizione, alle spalle di Libanori.

Al settimo giro Provini è già al terzo posto a contatto con Ubbiali ed alla terzultima, successiva anche Ubbiali deve arrendersi. L'uomo di Giussano, Boselli, si accinge a sopravvestare Ferri e ad assumere il comando della combattutissima e movimentata gara. Improvvisamente l'altoparlante annuncia: «Libanori è caduto alla curva di Lesmo». Il pilota è rimasto privo di sensi, si saprà più tardi; invece, che il pilota della MV è stato trasportato all'ospedale con la sospetta commozione cerebrale. Anche Gilberto Milani è caduto ma è stato più fortunato di Libanori: dopo le medicazioni per abrasioni è stato dimesso dall'ospedale. Torniamo alla corsa: dopo aver lasciato dietro le spalle Ubbiali, Provini acchiappa Ferri e trasporta al comando della corsa davanti alle tribune al termine dell'undicesimo giro.

La lotta è entusiasmante la gente preme contro la rete di protezione elettrizzata. Il duello è tacito. Grosso colpo di scena durante il quattordicesimo giro, mentre Ubbiali precede Provini sul rettilineo delle tribune Ferri si arma di proprio bel nome meccaniche. Rimangono in lizza: i due giovani campioni del motociclismo italiano Ubbiali e Provini. Si pochezzano la partita da soli una MV ed una Mondial.

Ferri riprende ma al giro successivo abbandona: mentre Provini torna nuovamente al comando. Ubbiali, però, è a pochi metri e controlla l'azione dell'avversario. Ormai è posto l'arrivo: gara in volata. Dalla curva che immette sul rettilineo Ubbiali primo Ubbiali. Provini gli è a ruota. Tra la classe e l'impeto, vince la classe: primo Ubbiali, secondo Provini. E gli applausi vanno a tutti e due.

CLASSE 350. — Al via Liberati è il più lesto e completa in testa il primo giro inseguito da Sandford e da Lomas. Il quale Lomas, al giro successivo, transita in seconda posizione mentre Duke (Gilera) si ritira al terzo passaggio e Liberati (Gilera) è in vantaggio su Lomas di 6"05.

Libero Liberati scatenato stacca quindi gli avversari, guadagnando circa 6" al giro. Si delinea dunque una corsa i cui distacchi rischiano di essere valutati a minuti. Al settimo giro il vantaggio di Liberati su Lomas è salito a 18"03. Lomas ce la mette tutta, ma tanto ce la fa ad andare indietro per controllare la posizione del compagno di squadra Dale, ma si vede netto che la sua Guzzi non può rendere di più. Colpo di scena all'ottavo passaggio: non si vede Lomas. Si sa che è caduto a Lesmo ma nessuno sa dire delle sue condizioni. Poi dall'ospedale sapremo che Lomas si è fratturato il braccio destro. Ne riparleremo per tempo anche.

Ora Dale è al secondo posto con 29" di ritardo su Liberati che marcia sul record del 189 orario. Il ritmo imposto dall'i Gilera alla corsa procura una tremenda usura delle gomme, le macchine che iniziano a rendere crollano (Kavanagh e Guzzi) o vanno fuori strada (Lomas, Guzzi). Adesso ci si chiede dove vuol arrivare Liberati? Evidentemente la Gilera scattata nella prova precedente (125) vuole strapazzare gli avversari per dare una grande dimostrazione di potenza e di velocità. Liberati giri infatti sul passo di 1'55" il che equivale ad una media di oltre 177 orari. La sensazione al cinquantesimo giro non è scontata. Liberati, Dale, Colombo, Hobl, Hoffmann, Sandford e Bertl. Mancetti che si trovare al quarto posto abbandona per noie meccaniche mentre Liberati ha già 45 s di vantaggio su Dale. Le DKW sono distanziate di 1'22" dal battistrada: esse vanno a di concerto una dietro l'altra. La gara sembra ormai decisa con Liberati impegnato a doppiare gli avversari e la vecchina del cronometro tiene bisogna pensare a Dale. La Gilera ha

FRANCO MENTANA

(continua in 5 pag. 7. col.)

Crollo di primati

Ha cominciato Provini (Mondial) a stabilire il nuovo record sul giro della classe 125 con 2'06"2 alla media oraria di chilometri 164,025. Quindi Ubbiali, vincitore della corsa, ha stabilito la nuova media generale delle motoleggere in km 160,728. Nella classe 350 se n'è venuto fuori Liberati ed ha fatto il diavolo a quattro sul giro più veloce (nuovo record) in 1'52" alla media di chilometri 184,821, e suo il nuovo primato sull'intero percorso a 178,396. Idem nella classe 250, nella 500 e nei sidecars. Grande giornata di sport alla quale è intervenuta una folla valutata intorno alle 170 mila persone, ma vista in questi ultimi anni intorno allo anello di Monza. Conclusione: Ubbiali (125 e 250) su MV, e Liberati (350) su Gilera, Albino Milani (sidecars) su Gilera e Duke (500) su Gilera sono stati i grandi protagonisti di questa giornata motoristica indimenticabile.

La Gilera naturalmente ha fatto la parte del leone in quanto ha colto tre traguardi (Liberati, Duke e Milani) e Provini (Mondial) e Venzalini. Quindi Ferri passa decisamente all'attacco e scavalca il campione del mondo. Intanto Tarquinio Provini allunga e, guadagnando terreno a vista d'occhio, si porta in quarta posizione, alle spalle di Libanori.

Al settimo giro Provini è già al terzo posto a contatto con Ubbiali ed alla terzultima, successiva anche Ubbiali deve arrendersi. L'uomo di Giussano, Boselli, si accinge a sopravvestare Ferri e ad assumere il comando della combattutissima e movimentata gara. Improvvisamente l'altoparlante annuncia: «Libanori è caduto alla curva di Lesmo». Il pilota è rimasto privo di sensi, si saprà più tardi; invece, che il pilota della MV è stato trasportato all'ospedale con la sospetta commozione cerebrale. Anche Gilberto Milani è caduto ma è stato più fortunato di Libanori: dopo le medicazioni per abrasioni è stato dimesso dall'ospedale. Torniamo alla corsa: dopo aver lasciato dietro le spalle Ubbiali, Provini acchiappa Ferri e trasporta al comando della corsa davanti alle tribune al termine dell'undicesimo giro.

La lotta è entusiasmante la gente preme contro la rete di protezione elettrizzata. Il duello è tacito. Grosso colpo di scena durante il quattordicesimo giro, mentre Ubbiali precede Provini sul rettilineo delle tribune Ferri si arma di proprio bel nome meccaniche. Rimangono in lizza: i due giovani campioni del motociclismo italiano Ubbiali e Provini. Si pochezzano la partita da soli una MV ed una Mondial.

Ferri riprende ma al giro successivo abbandona: mentre Provini torna nuovamente al comando. Ubbiali, però, è a pochi metri e controlla l'azione dell'avversario. Ormai è posto l'arrivo: gara in volata. Dalla curva che immette sul rettilineo Ubbiali primo Ubbiali. Provini gli è a ruota. Tra la classe e l'impeto, vince la classe: primo Ubbiali, secondo Provini. E gli applausi vanno a tutti e due.

CLASSE 350. — Al via Liberati è il più lesto e completa in testa il primo giro inseguito da Sandford e da Lomas. Il quale Lomas, al giro successivo, transita in seconda posizione mentre Duke (Gilera) si ritira al terzo passaggio e Liberati (Gilera) è in vantaggio su Lomas di 6"05.

Libero Liberati scatenato stacca quindi gli avversari, guadagnando circa 6" al giro. Si delinea dunque una corsa i cui distacchi rischiano di essere valutati a minuti. Al settimo giro il vantaggio di Liberati su Lomas è salito a 18"03. Lomas ce la mette tutta, ma tanto ce la fa ad andare indietro per controllare la posizione del compagno di squadra Dale, ma si vede netto che la sua Guzzi non può rendere di più. Colpo di scena all'ottavo passaggio: non si vede Lomas. Si sa che è caduto a Lesmo ma nessuno sa dire delle sue condizioni. Poi dall'ospedale sapremo che Lomas si è fratturato il braccio destro. Ne riparleremo per tempo anche.

Ora Dale è al secondo posto con 29" di ritardo su Liberati che marcia sul record del 189 orario. Il ritmo imposto dall'i Gilera alla corsa procura una tremenda usura delle gomme, le macchine che iniziano a rendere crollano (Kavanagh e Guzzi) o vanno fuori strada (Lomas, Guzzi). Adesso ci si chiede dove vuol arrivare Liberati? Evidentemente la Gilera scattata nella prova precedente (125) vuole strapazzare gli avversari per dare una grande dimostrazione di potenza e di velocità. Liberati giri infatti sul passo di 1'55" il che equivale ad una media di oltre 177 orari. La sensazione al cinquantesimo giro non è scontata. Liberati, Dale, Colombo, Hobl, Hoffmann, Sandford e Bertl. Mancetti che si trovare al quarto posto abbandona per noie meccaniche mentre Liberati ha già 45 s di vantaggio su Dale. Le DKW sono distanziate di 1'22" dal battistrada: esse vanno a di concerto una dietro l'altra. La gara sembra ormai decisa con Liberati impegnato a doppiare gli avversari e la vecchina del cronometro tiene bisogna pensare a Dale. La Gilera ha

UN INTASAMENTO NEL FINALE HA ROVINATO IL GRAN PREMIO INDUSTRIA E COMMERCIO

A Prato è giunto primo Barozzi (ma è giusto il risultato tecnico?)

Albani, Magni e Maule ai posti d'onore - Coppi giunto 6° si è qualificato per l'ultima prova "tricolore,,

(Dal nostro inviato speciale)

PRATO, 9 — Sfortunata la organizzazione. E' naufragata lessa, sull'ultimo pezzo di strada del Passo della Collina quando la gara stava forse, per tirare le somme, E' naufragata per colpa della strada stretta che 101 automobili e 1001 motociclette avevano intasato.

Non c'è stato nulla da fare. La carovana si è fermata per quasi un'ora. E gli atleti sono passati come sono passati: hanno fatto la biscia fra un'automobile e l'altra fra una motocicletta e l'altra. Quelli che erano in vantaggio hanno perduto terreno e quelli che erano in ritardo, il terreno l'hanno guadagnato. Non è un paradosso, è invece una constatazione.

Si capisce che non faccio nomi, perché non è il caso di fare nomi. Mi chiedo soltanto se è giusto il risultato del G. P. dell'Industria, esprimo i miei dubbi. Faccio i miei elogi a Barozzi che nel finale si è imposto di prepotenza, dico che — pella dell'organizzazione è parte — anche il contenuto tecnico della gara fino sulle ultime rampe del passo della collina è stato modesto assai. Non c'è stata lotta, infatti. Gli assi e quelli che erano stati credono di essere o di diventare non si sono mossi tanto che sul Passo della Collina e poi dopo il primo: buon, caro, simpatico Zampieri.

Non è il caso di fare commenti tecnici: sono superflui. D'altra parte, il G. P. dell'Industria ci suggerisce considerazioni tristi sulla sorte del nostro sport che ci riservano di fare. Ora abbiamo fretta di buttare giù il film della corsa che — come vedrete — un certo punto si strappeva proprio come una pellicola frusta.

Alla partenza sudore come brodo. Già all'ora dell'appuntamento del G. P. dell'Industria sulla piazza Grande di Prato il sole cuocerebbe un paio d'uova nel tegame. Nessuno grosso forfait tranne quello di Ranieri che avevo abbiamo detto. Ecco: ci sono molte... Gli amici qui ci vedono: ci pia le e ci dicono: «Ma come mai? Ci siamo di nuovo parlare tanto e bene».

Intanto ecco Carlesi nel gruppo all'inseguimento di Giusti e Giusti nella discesa e... di lì sulle prime. Ma Falaschi e Giusti riescono a tagliare la corda e a Montecatini sono già a tiro di Grosso: 40". Il gruppo passa a 1'50" dopo. Quindi dal gruppo si stacca anche Zampieri. Falaschi e Barozzi.

La corsa si infiamma? Si infiamma per poco. Presi Zampieri, Ferrenghi e Barozzi, il gruppo torna a fare il passo corto, inoltre Falaschi e Giusti hanno acchiappato Grosso. Foga a tutto. Ecco Pescia. Qui Grosso si arrende. Il comando della corsa resta quindi a Falaschi e Giusti. Quindi per circa 20 km Montecatini con 3'40" di vantaggio.

Nel corpo a corpo tra Falaschi e De Santi, Zampieri, Zucconi, Guerra, Michelotti, Bruni, Cassano e Gervasoni, un po' prima a Bagni di Lucca, si capisce che stanno cadendo i Falaschi, Zucconi e Giusti. Il primo perde 20 secondi e Montecatini con 3'40" di vantaggio.

Nel corpo a corpo tra Falaschi,