

I PROBLEMI DELLA CACCIA

Rinnovare le leggi

Nel mondo della Federazione italiana della caccia è tempo di elezioni: eletti i nuovi Consigli direttivi delle Sezioni comunali...

Per quanto nelle precedenti elezioni, tenutesi allo scadere dei vari quadrienni olimpici, l'affluenza alle urne non abbia mai superato il 30-35 per cento degli iscritti...

Questo fatto nazionale che riguarda l'attività di un grandioso organismo sportivo di massa che ha la caratteristica di comporsi...

Se si volesse dare uno sguardo ai programmi di quelle liste di candidati che si sono affermate in alcuni dei più importanti comuni...

Ma questi non sono che i termini essenziali del cosiddetto problema venatorio: esso può e si avvia verso una teoria di gestione di carattere tecnico, giuridico ed amministrativo...

Intanto un fatto è accaduto. A far fronte alle difficoltà incontrate dall'esercizio venatorio in seguito al rarefarsi continuo della selvaggina...

Il ripopolamento, la costituzione delle zone di ripopolamento e catura o di oasi di sosta per la migrazione...

Dall'altro l'assenteismo ingiustificato dello Stato nelle cose della caccia, che resta forse il solo triste esempio fra le nazioni europee ed extraeuropee...

Se è pur vero che un piccolo passo si è compiuto, almeno nel senso di un'attuazione verso l'autonomia degli Enti locali con l'emanazione del Decreto presidenziale del giugno del '55...

Giuseppe Ristori

UNA VIOLENTA CRISI HA SCONQUASSATO IL FISICO DEL NEO-MONDIALE SUBITO DOPO IL MATCH CON D'AGATA

La terribile notte di Halimi

Alphonse dopo il match aveva due enormi bozzi sulla fronte, male ai reni, male alle costole. Per "Mariolino", è quasi un diritto avere la possibilità di riconquistare il suo scettro



Si farà la rivincita fra MARIO D'AGATA e ALPHONSE HALIMI? È rischiosa "Mariolino" a riconquistare lo scettro? Sono due interrogativi ai quali solo il tempo (ma non molto) potrà dare una risposta.

La polemica sul match D'Agata-Halimi non accenna a spegnersi. L'arbitraggio casalingo del signor Decker, l'ormai famosa "interruzione", la presa di posizione della F.I.B.C. e il contratto di rivincita firmato prima del match da Cecchi e monsignor Filippi...

Ha spinto la porta del suo appartamento sotto i tetti di via d'Annunzio. È entrato e, subito, ha vomitato. S'è rialzato, incerto. Si è gettato sul letto. Non era ubriaco. Quello che non gli andava, ad Halimi, era il titolo di campione del mondo.

ad allora, ma adesso sudava a grosse gocce, steso sul letto. Ogni volta che chiudeva gli occhi, s'avanzava su di lui l'immagine di D'Agata, minacciosa. Per riflesso, il suo corpo esortava una finta, il pugno destro scattava fuori dalle coltri.

Nel sonno, in preda allo stesso incubo, il campione aveva ancora dei sussulti. Soltanto la mattina seguente, al risveglio, alle 10, finalmente si distese: era vero! Aveva battuto D'Agata, era davvero campione del mondo.

Fin dal giorno prima, alla fine delle quindici riprese al Palazzo degli sport, 10 mila spettatori avevano osservato, esterrefatti, quel contrasto: da una parte D'Agata, vinto, sorridente; dall'altra, il francese, il vincitore, aveva gli occhi pieni di lacrime.

Aveva due enormi bozzi

sulla fronte, male ai reni, male alle costole. I suoi tifosi, insudando il ring, volevano portarlo in trionfo, ma lui si ribellava. Come se credesse che il combattimento durava ancora, si dibatteva in mezzo a quella folla urlante di cui non distingueva nessun volto.

«Mi fanno male... mi fanno male...»

Filippi e Petit, il secondo, lo condussero fuori. Lo trasportarono anzi, perché non camminava, fino agli spogliatoi. Agli spogliatoi fu anche peggio.

Si afflosciò su una sedia. I flash dei fotografi gli bruciarono gli occhi. Cercava di nascondere il volto dietro gli asciugamani di spugna. Non ci fu che una cosa che riuscì a toglierlo da quella semi-incoscienza: l'amicizia.

Entrò Ferrer. Ferrer è il compagno di scuderia ed anche uno dei migliori amici dell'algerino. Aveva disputato l'ultimo combattimento della serata ed aveva messo K.O. il suo avversario, ex campione di Spagna.

«Serafino», disse Halimi, «è già finito il tuo combattimento?»

«Non scenderò, ma se arriveranno fino a Brescia avanzano già fatto molto. O forse si sono presi una fantasmatica vacanza come dei personaggi di Damon Runyon o di King Lear? E quel che vedremo, con tante altre cose più serie, fra pochi giorni.»

G. P.

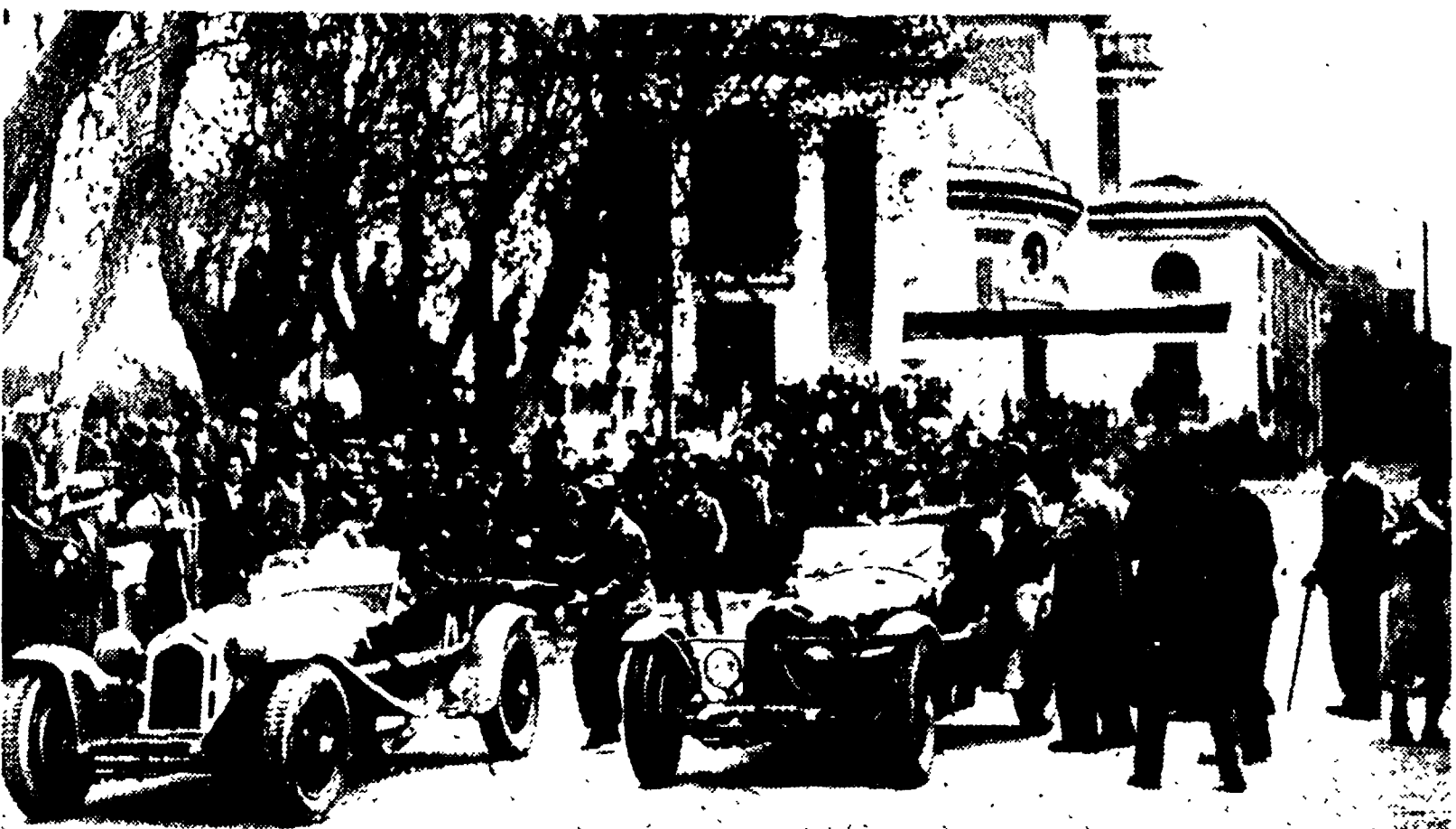


Nell'incontro di Parigi D'AGATA è stato più volte allattacco come si vede in questa foto

ANCORA POCHI GIORNI E LE STRADE SARANNO PERCORSE DAL PIU' RUMOROSO CARAVANSERRAGLIO

Trecento "matti", con l'acceleratore a favoletta sulle strade della leggendaria Mille Miglia

Dai favolosi 77 km. all'ora di Minoia-Morandi ai 157 di Stirling Moss - Nella corsa bresciana rivive la storia dell'automobile



MILLE MIGLIA 1931: Due vetture al controllo di Roma

Ci siamo. Ancora pochi giorni e, per circa 20 ore filate, per quasi una notte e un giorno le strade della Penisola saranno percorse dal più rumoroso caravanserraglio che si possa immaginare: dalle trento e passa tonnellate di automobili che s'inseguono da Brescia a Brescia per millecinquecento chilometri. Per la ventiquattresima volta, verranno impegnati i motori della Mille Miglia. Un nome indimenticabile, con la sua eco secca e suggestiva: dite la verità, l'eccesso chiamato la Millecinquanta Chilometri o la Brescia-Brescia Andata e Ritorno, sarebbe stato tuttora, e ora, e la gran corsa non avrebbe avuto il successo che ha avuto.

Trecento macchine

Trecento e passa macchine: troppo. Troppo e inutili, se si pensa che la gara vera e propria, quella per la vittoria finale, si svolgerà nel primo e nel secondo dei due giorni, in un'area di circa 100 chilometri. Interessante probabilmente soltanto una quarantina di concorrenti. Gli altri non sono dei professionisti, ma soltanto dei "nautici" e che una volta l'anno si pigliano il rischio di un'ora di guida in quelle strade troppo anguste, un Acceleratore premuto «a tavoletta» sicuri che nessun ciclista sbucherà da un crocicchio né che inebrianti autotreni renderanno ardui e faticosi i sorpassi. È una sfida che non solo non si vince, ma anche si supera. Impossibile record di Stirling Moss: 157 orari.

Non siamo certo i soli che diciamo: evita la Mille Miglia, ma che la corrono solo i campioni, che a gareggiare sugli asfalti essano della Sicilia ne lungo lungo, che diventa per l'occasione lo Stile del

la paziente manna di girare pericolosamente il mondo, ma dall'abbrezza della velocità; e venerdì i primi nomi sonori e famosi, Nazzari, Salomoni, Bordini, pazzi meravigliosi che sui loro tabacchi erano capaci di toccare i cento all'ora. Furono anche le prime corse a rendere importante e famosa la Fiat, che probabilmente ci si mise per battere in breccia la concorrenza degli artigiani: erano allora soprattutto a Torino decine di piccole fabbriche, e le automobili dell'epoca si chiamavano Ceirano, Seat, Otav, Chiribiri e perfino Temperino. Temperino non era il cognome di un artigiano, ma il modesto e divertito nomignolo che un meccanico intraprendente aveva dato alla sua vettura, fate conto un'antenna delle utilitarie d'oggi. La Fiat vinse un sacco

di corse e, fatta ingorda dalle ordinazioni che le arrivavano da tutta Italia, fece un bocconcino solo di tutti gli sconosciuti piccolotti che si stavano divertendo facendo la loro clientela. Chissà quante storie patetiche, per un romanziere di talento: fallimenti, corruzione e rovina...

Nomi famosi

Anche allora i giovani andavano matti per i motori. I giovani ricchi si facevano la macchina. I giovani poveri si affollavano per le strade ogni volta che passava un'automobile, e qualcuno arrivava a possedere una moto. I meccanici, divorati dalla passione, diventavano corridori; e si chiamavano Materassi, Materati, Campari, Asari senior, Biondatti, Borzacchini e via dicendo.

Recentemente la direzione generale della "Compagnia automobilistica Cooper" ha istituito un reparto speciale con il compito di scoprire e preparare nuovi piloti da lanciare nelle future corse. L'attrezzatura di questo reparto, che è poi una vera e propria scuola, consiste in una rettilinea sport "Cooper climax Le Mans", di due vetture da

Quando, nel 1927, quattro a Januzzi di Brescia inventarono la Mille Miglia, le corse in automobile accendevano le fantasie non meno di quelle in bicicletta, i campioni erano famosi e amati, quando ne moriva uno era lutto nazionale. Sembrò una pazzia, scatenare i cento all'ora non più nei circuiti chiusi ma per le strade non ancora asfaltate; ma fu una pazzia fortunata, e in quattro anni dalla metà di Minoia-Morandi su 61 si salì agli 81 e poi 89 di Campari su Alfa (1928 e 1929), fino a che nel 1930 Nuvolari (Alfa) corse da Brescia a Brescia in 100,450. Vinsero le Alfa per altre otto volte (Borzacchini, Nuvolari, Farzi, Pintacuda due volte, Brivio, Biondatti due volte), e ci furono in mezzo due vincitori tedeschi. Poi venne il dominio della Ferrari, e dura ancora.

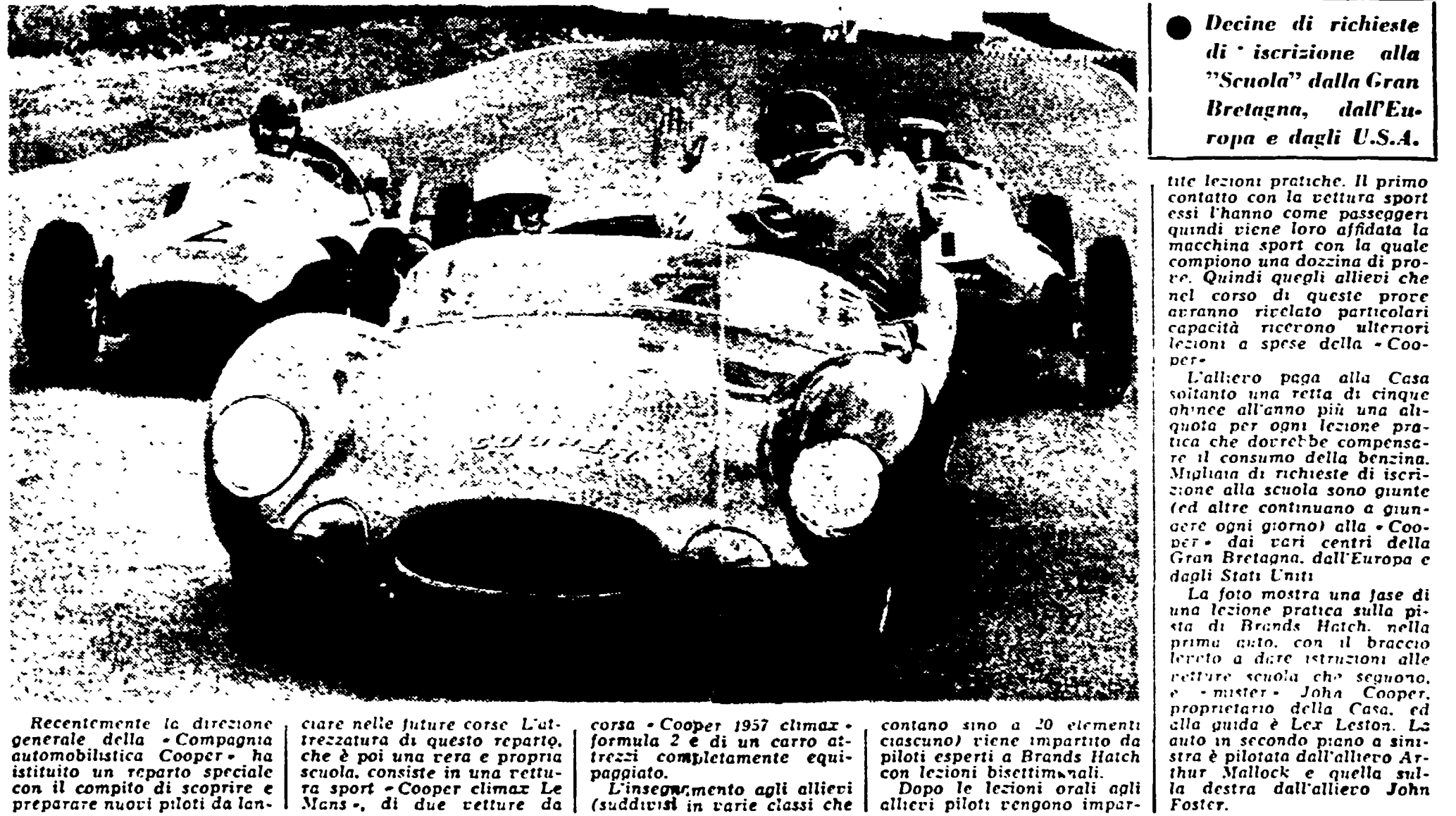
Chi vincerà?

E quest'anno: chi vincerà? Fangio, Moss, Collins? o Musso? Intanto sappiamo che ci saranno, a dare nuovo colore alla corsa, gli americani. Da un lato un professionista, Anton Miller, dall'altro una divertente combinazione cooperativa: un gruppo di meccanici, due dei quali guidavano la macchina, hanno fabbricato un loro prototipo e appiccicano insieme pezzi di marche diverse, e saranno assistiti lungo la gara da squadre di volontari, tutti soldati americani di stanza in Europa, che masticheranno furiosamente gomma e faranno del loro meglio per rifornire, segnalare, aiutare gli appassionati campioni.

Non sanceranno, ma se arriveranno fino a Brescia avanzano già fatto molto. O forse si sono presi una fantasmatica vacanza come dei personaggi di Damon Runyon o di King Lear? E quel che vedremo, con tante altre cose più serie, fra pochi giorni.

G. P.

A Brands Hatch la scuola della Cooper



Decine di richieste di iscrizione alla "Scuola" della Gran Bretagna, dall'Europa e dagli U.S.A.

Lezioni pratiche. Il primo contatto con la vettura sportiva l'hanno come passeggeri, quindi viene loro affidata la macchina sport con la quale compiono una dozzina di prove. Quindi quegli allievi che nel corso di queste prove avranno riciclato particolari capacità riceveranno ulteriori lezioni a spese della "Cooper". L'atterro paga alla Casa soltanto una retta di cinque onnee all'anno più una aliquota per ogni lezione pratica che dovrebbe compensare il consumo della benzina. Migliaia di richieste di iscrizione alla scuola sono giunte (ed altre continuano a giungere ogni giorno) alla "Cooper" dai vari centri della Gran Bretagna, dall'Europa e dagli Stati Uniti. La foto mostra una fase di una lezione pratica sulla pista di Brands Hatch, nella prima auto, con il braccio levato a dare istruzioni alle vetture scuola che seguono, è "mister" John Cooper, proprietario della Casa, ed alla guida è Les Leston. La seconda auto è pilotata dall'allievo Arthur Mallock e quella sulla destra dall'allievo John Foster.