CRONACA DELLO SPORT

Nel Primo Campionato Motociclistico europeo

l'industria italiana si afferma vittoriosamente

A Mentasti il primo posto nella classifica generale - Le vittorie dei corridori inglesi e belga nelle categorie minori.

(Dal nostro inviato speciale)

Monza, 8, mattino.

La giornata di sabato prometteva per l'indomani un tempo magnifico, invece quando alle nove siamo partiti alla volta dell'Autodromo una pioggia autunnale cadeva jenia e noiosa. Anche il tempo pareva non volere favorire, l'unica giornata di corse, che era ancora rimasta in programma, sul circuito di Monza. Poche le macchine che incontravamo per la strada. Quale differenza degli anni scorsi!

Mattinata piovosa

Il tempo, il poco movimento sul lungo viale che porta al parco reale, ci facevano presagire una giornata di scarso interesse, una prova completamente disertata dal pubblico.

La prima smentita, alle nostre previsioni, l'abbiamo avuta appena entrato nel recinto dell'Autodromo. Nel parco riservato alle macchine, si trovavano allineate centinaia e centinaia di motociclette. Più mattiniero il pubblico dei Gran Premi motociclistici. Non mancavano però anche le vetture.

Non era il « gran pubblico » elegante, era un pubblico di intenditori, di appassionati, che si erano dati convegno all'autodromo attratti dall'importanza eccezionale di questo 1.o Campionato Europeo; che avevano compreso il grande fascino sportivo di questa prova.

Quando entriamo nel recinto delle tribune, l'altoparlante sta facendo un discorso. La sua voce si è schiarita, non è più rauca come ieri, malgrado la pioggia che continua a cadere fino ed abbondante. L'altoparlante spiega che è dello stesso sistema di quello di Lione, ma che sarà obbligato a dare informazioni brevi per le poche pause che saranno i passaggi delle motociclette sui 10 Km. del circuito, a differenza di quello di Lione nel quale i passaggi delle macchine avvenivano ogni 25. Si scusa, se la sua voce sarà soverchiata dal rombo dei motori, ma fa presente che non sarà per sua colpa, bensì della maggior intensità della corsa. Avverte ancora che il circuito è diviso in 16 posti di segnalatori, dei quali otto con telefono. I segnalatori ed i telefonisti vedranno una zona di almeno ottocento metri. Raccomanda infine disciplina nel pubblico e fa notare i pericoli, ai quali incorrerebbero gli spettatori se forzassero gli sbarramenti. L'altoparlante ha appena finito di parlare, che un fischio di sirena ci avverte che vuol ricominciare.

La pioggia diminuisce di intensità. I corridori delle categorie 250 e 350 che devono prendere il « via » insieme si portano sul rettilineo della pista esterna, dopo le tribune. Quando passeranno davanti a queste, la vettura che li precede si scosterà e partiranno lanciati.

La prova delle categorie minori

Attenzione! Manca un minuto alla partenza, avverte l'altoparlante. Nel pubblico, si fa un profondo silenzio. Un rombare, dapprima attenuato dalla distanza, e che man mano si fa più distinto e potente, acuisce l'interesse del pubblico, che attento, fissa il punto di dove dovrà sbucare la muta tiranate dei corridori. Questi improvvisamente appaiono, preceduti da una rossa vettura che appena davanti alla tribuna si scosta. Le teste si abbassano sui manubri, i motori rabbiosamente aumentano il loro pulsante ritmo. E' il « via »! Sono 40 corridori che si lanciano sul rettilineo, e che presto scompaiono alla vista del pubblico ingoiati dalla prima grande curva.

La partenza è stato uno spettacolo meravigliosamente suggestivo. Due corridori seguono staccati i più fortunati compagni. Sono Balossini e Rataillino, ritardati in partenza. La testa del folto plotone è presa da Angelo Varzi della « Sunbeam ».

Al 1.o passaggio davanti alle tribune, i concorrenti che hanno soltanto compiuto i 4 Km. della pista interna, passano in un gruppo compatto capitanati da Bigi. Alla fine del 1.o giro è l'inglese Limpson che transita per primo impiegando 5' e 31". Lo segue a qualche metro Bigi e a 2 secondi Nuvolari, seguiti da tutti gli altri. I concorrenti della categoria 250 appaiono subito staccati. E' Maffeis, che prende il comando delle macchine di questa cilindrata compiendo il giro in 6'20".

Durante il 1.o giro Angelo Varzi cade, quando aveva già 200 metri circa di vantaggio, ferendosi leggermente. Il campione di « Sunbeam » è miracolosamente scartato dal gruppo compatto che segue, e riparte. E' in seguito a questo accidente che Mariani, per non investire il compagno, deve arrestarsi con parecchi altri. Egli infatti impiega ben 8' e 45" a compiere il 1.o giro.

Al 5.o giro Simpson è sempre in testa nella categoria 350, seguito da Nuvolari e da Bigi. Maffeis invece deve cedere il comando delle « 250 » al belga Van Geert che è seguito dall'austriaco Korner. Horton che si era mantenuto fino allora nelle prime posizioni si ritira al 6.o giro. Mariani ritardato dal noto accidente al 1.o giro, insegue ora velocissimo. Gnesa toglie all'8.o giro il 3.o posto a Nuvolari. Van Geert e Korner seguitano a tenere il comando tra le « 250 ».

In questa prima fase della corsa, Balossini si ritira impossibilitato a continuare perchè la macchina è sprovvista di parafanghi. Orsoni della Bradsshaw si ritira per guasto al magnete. Hoebel della « Puch » cade, ma senza conseguenze. Galavotti, contravvenendo al regolamento, attraversa la pista per portarsi al box di rifornimento onde riparare la punteria. Gli viene imposto di ritirarsi. Panella della Galloni, deve pure lui abbandonare in seguito alla perdita del dado della punteria. Si ritirano ancora in seguito Maffeis per scoppio della gomma posteriore, Poletti per guasto alle candele, Vanoni per replicato pannes di gomme. Guesa perde il tappo del serbatoio della benzina. Può rimediare tamponando il foro con degli stracci. Al 10.o giro, Roggi passa in testa alla categoria 350 essendosi Simpson ritardato al rifornimento. Seguono il campione dell'A. J. S. Gnesa e Nuvolari. Van Geert e Korner occupano sempre i primi posti tra le 250. La classifica al 10.o giro è la seguente:

Categoria 250: 1.o Van Geert (Rush) in 1.00,56; 2.o Korner (Puch) in 1,01,56 2/5; 3.o Koebel (Puch) in 1,04,53 4/5; 4.o Ghezzi (Velocette) in 1,05,22; 5.o Gianotti (Maffeis) in 1,05,23 1/5; 6.o Gianoglio (Maffeis) in 1,11,20 1/5.

Categoria 350: 1.o Roggi (A. J. S.) in 53,47; 2.o Gnesa (A. J. S.) in 53,49 4/5; 3.o Nuvolari (Bianchi) in 54,08 1/5; 4.o Bartlett (Rush) in 54,39; 5.o Simpson (A. J. S.) in 55,39; 6.o De La Hay (Sunbeam) in 55,09; 7.o Galli (Dot) in 55,13 3/5; 8.o Saetti (Bianchi) in 55,19 1/5; 9.o Hough (A. J. S.) in 55,50 2/5; 10.o Vallati (Sunbeam) in 56,07.

Sono ancora in gara 11 corridori della « 250 » e 20 della « 350 ». Mariani è sempre in ritardo, ma va guadagnando terreno con una marcia veloce e regolare. Sono le undici.

Il pubblico che era rimasto fino a questo momento al riparo nelle tribune incomincia a circolare nel parterre. L'altoparlante continua nel suo lodevole servizio avvertendoci degli incidenti di corsa, anche nei minimi particolari. Al 15.o giro Gnesa passa in testa alle « 350 » ma al giro successivo deve cedere a sua volta il comando al belga Bartlett. Simpson intanto velocemente guadagna terreno e si rimette nuovamente in testa al 15.o giro. Nuvolari giunge a piedi spingendo la macchina al box di rifornimento. Dopo una sosta abbastanza lunga riparte. Mariani che continua a guadagnare terreno con una corsa meravigliosa di regolarità e obbligato a fermarsi al 16.o giro al rifornimento, perdendo in parte il vantaggio acquistato. Bartlett si ritira per guasti, alla curva Biassono. Tra le « 250 » il comando è sempre al belga Van Geert, seguito da Korner che compie una corsa regolarissima.

Al 18.o giro transitano per primi i tre campioni dell'A. J. S. nel seguente ordine, Simpson, Hough e Gnesa ma al 19.o giro Saetti colla Bianchi sorpassa Gnesa portandosi in terza posizione.

Vittoria belga ed inglese

Al 20.o giro le macchine di « 250 cmc. » finiscono la corsa. E' Van Geert che taglia vittoriosamente il traguardo, accolto da numerosi applausi. Viene issata sul pennone prospiciente le tribune la bandiera belga, che segnala la vittoria di Van Geert, mentre il pubblico in piedi, acclamando ascolta la brabançonne suonata da una banda militare. La classifica della categoria 250 è la seguente: 1.o Van Geert (Rush) che compie i 200 Km. del percorso in ore 1,58,45 4/5, alla media oraria di chilometri 101,041; 2.o Hoebel (Puch) in 2,10,02; 3.o Korner (Puch) in 2,11,04 3/5; 4.o Gianoglio (Maffeis) in 2,15,34 2/5; 5.o Gianotti (Maffeis) in 2,18,16 3/5; 6.o Tagliabue (Jap Garanzini) in 2,22,33; 7.o Trivellato (Levis) in 2,30,01 3/5; 8.o Puricelli (Gamma) in 2,32,15 2/5; 9.o Attolini (Gamma) in 2,34,18.

Il giro più veloce è compiuto da Van Geert al 12.o in 5,46 3/5 alla media di Km. 105,095.

I corridori della categoria 350, hanno ancora da compiere 10 giri. Essi passano al 20.o giro in questo ordine: 1.o Simpson (A. J. S.) in 1,47,18; 2.o Saetti (Bianchi) in 1,50,24 2/5; 3.o Gnesa (A. J. S.) in 1,51,14; 4.o Mariani (Garelli) in 1,52,37 1/5; 5.o Jokey (Rush) in 1,53,10 4/5; 6.o Nuvolari (Bianchi) in 1,56,59; 7.o Alfter (A. J. S.) in 1,59,01; 8.o Raggi (A. J. S) in 2,00,54 3/5; 9.o Vallati (Sunbeam) in 2,07,33 2/5; 10.o Rataillino (Jap G.) in 2,10,32; 11.o Reed (Dot) in 2,13,33 2/5; 12.o Orsoni (Bradshaw) in 2,20,38.

Il pubblico si appassiona alla lotta che Mariani ingaggia sulla distanza cogli avversari. Il fissonèse è superbo in questa fase della corsa. Guadagna sempre terreno rimontando diversi concorrenti. Simpson, che è sempre in testa, si accorge dell'attacco che gli porta Mariani e forza l'andatura. La corsa di questi due campioni è magnifica, ed entusiasma grandemente il pubblico che incita il campione della Garelli. Fino al 25.o giro Saetti colla Bianchi, riesce a conservare la seconda posizione, ma al 27.o giro Mariani lo passa decisamente, nettandosi all'inseguimento di Simpson. L'entusiasmo del pubblico è grande, urla, applaude, vorrebbe che il nostro campione raggiungesse l'inglese, ma la fine della corsa è prossima, e l'handicap iniziale di Mariani è troppo forte per poterlo colmare. Al trentesimo giro Simpson passa velocemente davanti alle tribune. Ha vinto. Le lenti note dell'inno inglese risuonano nell'autodromo, mentre la bandiera britannica sventola, salutata dal sole italico, che ora splende in tutta la sua bellezza. Il nostro inno saluta l'arrivo di Mariani che viene applaudito lungamente ed entusiasticamente. I sopravvissuti della « 350 » vengono classificati nell'ordine seguente:

1. Simpson (A. J. S.) che compie i 300 Km. in ore 2,38'21" 3/5, alla media oraria di Km. 113,665; 2. Mariani (Garelli) in 2,42'59"; 3. Saetti (Bianchi) in 2,44'53"; 4. Gnesa (A. J. S.) in 2,45'40"; 5. Jokey (Rush) in 2,45'49" 2/5; 6. Nuvolari (Bianchi) in 2,49'27" 2/5; 7. Battalino (Jap Gar.) in 2,49'33" 2/5; 8. Orsoni (Bradshaw) in 3,18'46".

Il giro più veloce è compiuto da Simpson al 28.o in 4'55" 0/5, alla media di Km. 121,788.

Sono da segnalare gli incidenti di De la Hay, che è stato vittima di una caduta, di Hough, che ha avuto guasti alle puntarie, di Gnesa che ha cambiato diverse candele, di Raggi che si è ritirato per rottura della catena del magnete, di Vertua che ha avuti allentati i bulloni del cilindro, di Rogai che si è ritirato per guasti al cambio.

E' mezzogiorno. Il pubblico invade i ristoratori. Si notano i soliti accampamenti tra gli alberi del parco. Il sole ha voluto favorire l'ora del pranzo, e specialmente quelli che sono giunti all'autodromo carichi di provviste. In queste due ore che si dividono dal massimo avvenimento — dalla corsa delle motociclette di 500 cmc. — il pubblico discute animatamente, facendo previsioni e pronostici. Si spera in una vittoria italiana, ognuno in cuor suo accarezza questa speranza, ma non si dice. Forse si ha paura di venire contraddetti dai cosidetti « competenti » che mai mancano ai « Gran Premi ». Si ha fiducia nei nostri campioni e nelle nostre macchine. Il pubblico va aumentando nel dopo pranzo.

Pubblico numeroso

Quando alle 14 rientriamo nel recinto delle tribune l'autodromo presenta un magnifico colpo d'occhio. Numerose le signore in eleganti toilette. Notata una signorina che veste con disinvoltura l'abito maschile da motociclista. Non si prevedeva un così numeroso concorso di pubblico. Ancora una volta l'annuncio di una grande battaglia internazionale, nella quale sono in lotta i nostri colori, ha richiamato i nostri sportivi in questo autodromo che ha già echeggiato dei deliranti applausi che salutavano gli italiani vincitori di titaniche battaglie. L'altoparlante incomincia a farsi sentire. Ci annuncia che il « Gran Premio d'Italia » si effettuerà e che sono nuovamente aperte le iscrizioni. Pare, da quello che afferriamo, che la S.I.A.S. organizzi la nuova edizione in unione all'Alfa Romeo. De-Viscala avrebbe già inviata l'iscrizione della sua Bugatti, in seguito l'altoparlante, ci dà l'ora esatta per poter regolare i nostri orologi. La partenza viene portata alle 14,30. Alle 14,29 viene annunciato che i concorrenti sfileranno a gruppi per nazioni. Infatti poco dopo, preceduti sempre dall'automobile del commissario, giungono i corridori. Passano gli inglesi in maglia verde, i francesi in maglia azzurra, i belgi in maglia bianca, ed infine gli italiani in maglia rossa. Ammirati i corridori della Guzzi, che sono elegantissimi nella loro divisa. I nostri campioni appaiono sorridenti e fiduciosi e ringraziano il pubblico che applaude lungamente. Un minuto alla partenza, avverte l'altoparlante. I concorrenti della « 500 » partono col sistema già effettuato al mattino.

Partenza fulminea

La partenza però della massima categoria offre uno spettacolo che supera in bellezza quello delle altre categorie. Quando i corridori passano davanti alle tribune sono già lanciati. Le maglie rosse sono in testa. Visioli prende risolutamente il comando seguito da Achille Varzi.

La corsa appassiona subito il pubblico. L'inizio è velocissimo. Nuvolari è in testa alla fine del 1.o giro, lo seguono vicinissimi i tre campioni di « Guzzi » Mentasti, Ghersi Gatti e Varzi Achille. Nuvolari compie il 1.o giro in 4' e 41". Vidal giunge molto in ritardo, passa davanti alle tribune, tenendo una mano sul carburatore, lo segue Gillard che cammina lentamente. Nuvolari e Mentasti iniziano un entusiasmante duello. Camminano affiancati ad una velocità impressionante. Nuvolari che è all'esterno compie le curve in modo temerario andando a rasentare il massimo limite della pista. Nel pubblico è un silenzio grande. La lotta che i due campioni combattono tiene tutti in sospeso. Al 2.o giro un urlo si leva dalla folla. Un concorrente, che non riusciamo a identificare, ne passa un altro alla corda. Le due macchine si urtano, hanno un leggero ondeggiamento e proseguono. Questo a una velocità di 130 Km. all'ora! La battaglia che Nuvolari e Mentasti hanno ingaggiato, continua sempre, senza sosta. Mentasti però, al 4.o giro riesce a staccare l'avversario, aumentando ancora di velocità. Oramai il campione di Guzzi, passa decisamente in testa aumentando il vantaggio su Nuvolari. Al 5.o giro le posizioni sono le seguenti:

1. Mentasti (Guzzi) 22'39"; 2. Nuvolari (Norton) 22,6"4; 3. Richard (Peugeot) 22'50"; 4. Ghersi (Guzzi) 23'50"2; 5. Visioli (Guzzi) 23'02"2; 6. Varzi (Sunbeam) 23'27"; 7. Garavaglia (Sunbeam) 23'53"3; 8. Dance (Sunbeam) 24'188"3; 9. Stobart (Sarolea) 24'21"4; 10. Sinister (Norton) 24'21"4; 11. Walker (Sunbeam) 24'22"1; 12. Pean (Peugeot) 24'24"1 13. Denly (Norton) 25'29"1; 14. Gilera (Gilera) 25'3"1; 15. aFraglia (P. e M.) 25'43"; 16. Mansley (New Hudson) 26'41"1; 17. Benivert (Sarolea) 26'57"1; 18. Dall'Oglio (Gilera) 26'47"2; 19. Gatti (Guzzi) 27'31"2; 20. Vidal (Sarolea) 29'26"; 21. Gillard (Peugeot) 33'00"2.

In questi primi giri Gillard si ferma al « boxes » per guasto al magnete, Zanchetta per il carburatore, Self si ritira per pannes di gomme, l'inglese Douly della Norton abbandona per rottura di una valvola. Faraglia spezza il manubrio e compie ancora un giro conducendo la macchina con una sola mano e con mezzo manubrio. Tenta riparare, ma non riesce e si ritira. Dall'Oglio spezza pure lui il manubrio, ma riesce a riparare e riparte. Velker deve cambiare una gomma, Gatti si ferma per cambiare le candele. Nell'operazione perde un giro. Al 9.o giro Richard e Visioli si avvicinano minacciosamente a Nuvolari. All'11.o giro Vidal si ferma per la terza o quarta volta, mentre il « coéquipier » Stobard abbandona. La belga « Sarolea » non è fortunata oggi. Garavaglia giunge ai boxes a piedi e si ritira. Al 12.o giro Visioli, inseguito da Richard, passa Nuvolari. Al 13.o giro Mentasti, che continua nella sua corsa meravigliosa, si arresta ai boxes per rifornirsi, Richard e Visioli che sopraggiungono, sostano anch'essi a rifornirsi. Nuvolari intanto accelera l'andatura e riesce a riprendere il comando della corsa. Ghersi si ferma nuovamente al box, ma riprende. Al 16.o giro Varzi si rifornisce. Mentasti è nuovamente lanciato in piena velocità all'inseguimento di Nuvolari. Gillard si arresta al box. Al 18.o giro Gatti si arresta per la seconda o terza volta al rifornimento, cambia una candela e riparte. Mentasti continua a guadagnare terreno su Nuvolari ed al 19.o giro non è più che ad un centinaio di metri dal mantovano. Giunge notizia che Dall'Oglio si è ritirato per scollature ad una gamba.

Gli italiani in testa

Al 20.o giro la lotta si fa palpitante. Mentasti non è più che a una cinquantina di metri da Nuvolari. Ancora un attimo ed il campione di « Norton » è passato in tromba. Il « bolide rosso » continua la sua marcia fantastica mentre Nuvolari si rifornisce.

Al 29.o giro i passaggi avvengono nel modo seguente: 1. Mentasti (Guzzi) 1,31,10; 2. Nuvolari (Norton) 1,31,12; 3. Visioli (Guzzi) 1,33 e 4; 4. Richard (Peugeot) 1,33,55,2; 5. Dance (Sunbeam) 1,35,46,2; 6. Sinister (Norton) 1,38,37; 7. Pean (Peugeot) 1,39,12,2; 8. Ghersi (Guzzi) 1,40,55; 9. Gilera (Gilera) 1,45,29; 10. Vidal (Sarolea) 1,47,15,2; 11. Gillard (Peugeot) 1,49,45,2; 12. Walker (Sunbeam) 1,51,30.

Richard si ferma a cambiare una ruota. Quando sta per ripartire, assicurando prima la sella che gli aveva strappata la copertura, rompe un bullone. E' obbligato a cambiarlo, subendo un nuovo ritardo. Achille Varzi, all'uscita di una curva, rimane senza benzina; pare che egli abbia accettato una bottiglia di essenza da qualcuno del pubblico. Accertata la causa, Varzi viene squalificato dai commissari. Giunge notizia infatti di un grave accidente. Il corridore Gatti della Guzzi ha urtato violentemente contro un albero, riportando diverse ferite. Viene trasportato immediatamente all'ospedale di Monza.

Mentasti intanto continua sempre a tenere il comando della corsa, mentre dal box della sua casa appare il segnale di non forzare.

Al 33.o giro le posizioni sono immutate. Mentasti conserva il vantaggio senza tentare di aumentarlo. Al 35.o giro le posizioni dei concorrenti sono le seguenti: 1. Mentasti (Guzzi) 1,53'29" 3/5; 2. Nuvolari (Norton) 1,56'05" 4/5; 3. Richard (Peugeot) 1,57'30" 4. Visioli (Guzzi) 2,00'37"; 5. Dance (Sunbeam) 2,02'20"; 6. Pean (Peugeot) 2,03'31"; 7. Sinister (Norton) 2,07'08" 3/5; 8. Ghersi (Guzzi) 2,05'25" 2/5; 9. Gillard (Peugeot) 2,11'18"; 10. Vidal (Sarolea) 2,13'01"; 11. Gilera (Gilera) 2,14'18" 3/5; 12. Walker (Sunbeam) 2,16'46".

Zanchetta si è ritirato per guasto al carburatore. Anche Dance è obbligato a ritirarsi per guasto al carburatore. Al 37.o giro Mentasti si rifornisce nuovamente impiegando brevissimo tempo nella bisogna. Anche Visioli si rifornisce. Nel ripartire, spingendo la macchina, scivola, si rialza però subito e si avvia veloce. Al 38.o giro Ghersi è fermo al box: si rifornisce e riparte. Al 39.o giro Mentasti continua la sua marcia entusiasmante senza un'attimo di sosta.

La "guigne" di Nuvolari

E' dopo il 30.o giro che Nuvolari, che aveva fornito sino a questo punto una gara degna della sua alta classe, è obbligato a ritirarsi per la dissaldatura del serbatoio della benzina. E' un magnifico corridore che la *guigne* perseguita implacabile. Col ritiro di Nuvolari, Visioli avendo sorpassato Richard, si porta in seconda posizione. Le « Guzzi » di Visioli e di Ghersi marciano di conserva tra l'entusiasmo del pubblico che vede oramai delinearsi l'affermazione dei colori italiani. Al 35.o giro i corridori passano nel seguente ordine: 1. Mentasti (Guzzi) 2,40'05"; 2. Visioli (Guzzi) 2,50'02"; 3. Sinister (Norton) 2,54'35"; 4. Ghersi (Guzzi) 2,54'58" 1/5; 5. Pean (Peugeot) 2,55'29" 3/5; 6. Richard (Peugeot) 3,01'31" e 2/5; 7. Gillard (Peugeot) 3,01'50"; 8. Vidal (Sarolea) 3,06'24"; 9. Walker (Sunbeam) 3,06'25" 2/5. Le macchine italiane sono magnifiche di continuità. Il pubblico per uno sbaglio nelle segnalazioni crede che Ghersi sia passato al 3.o posto, ma il ligure pur marciando magnificamente non è che in quarta posizione e pare non abbia volontà di forzare.

La vittoria all'Italia

La corsa volge al termine. Mentasti gira sempre senza rallentare, infaticabile. Piegato sul manubrio, chiuso nel maglione e nel casco rosso, non ha un gesto. Nulla. E' una cosa sola colla macchina. Immoto divora chilometri su chilometri, compie curve su curve, con una precisione da un'esattezza che hanno del miracoloso. Uomo e macchina d'Italia stanno per trionfare nella più grande competizione motociclistica che si sia svolta sino ad oggi. Il pubblico è impaziente. Gli ultimi giri di Mentasti sono compiuti tra un fragore d'applausi.

E' la fine. Ancora due giri, ancora uno ed è il traguardo agognato, la vittoria, il battesimo di gloria.

E' un momento di entusiasmo indicibile. Migliaia di mani si protendono verso l'atleta meraviglioso, tutti vorrebbero toccarlo, stringerlo, nella commozione grande che lascia senza parola.

Le note della Marcia Reale squillano, ed il tricolore d'Italia sventola alto nel cielo.

Mentasti è sospinto, sollevato da cento braccia e portato in trionfo. L'atleta semplice e modesto dalla maschia figura, è commosso e muto. Solo la mano si alza in segno di saluto e di ringraziamento semplicemente.

La giornata è finita con la consacrazione di un primato alla nostra industria ed ai nostri uomini.

Gli attori della serrata contesa vengono classificati nel seguente ordine:

1.o *Mentasti* (Guzzi) che compie i 400 Km. in ore 3,34'42" 3/5 alla media oraria di chilometri 130,647;

2.o *Visioli* (Guzzi) in ore 3,14'51" 2/5;

3.o *Sinister* (Norton) 3,19'26" 2/5;

4.o *Pean* (Peugeot) in ore 3,20'35";

5.o *Ghersi* (Guzzi) in ore 3,22'19";

6.o *Richard* (Peugeot) in ore 3,25'44" 2/5;

7.o *Gillard* (Peugeot) in ore 3,31'21" 2/5;

8.o *Vidal* (Sarolea) in ore 3,32'33";

9.o *Walker* (Sunbeam) in ore 3,35'42" 1/5.

Giro più veloce. Mentasti al 4.o alla media di Km. 136,630.

Il corridore inglese De la Hay tiene a segnalare pubblicamente il coraggioso gesto compiuto dal suo compagno di gara Saetti. Nel momento in cui egli fece la nota caduta, il Saetti lo seguiva a pochissima distanza ed ebbe tanta presenza di spirito da sterzare sull'istante e da dirigersi in modo non solo da evitare il suo investimento, ma anche da non tagliar la via ai corridori che lo seguivano.

Le condizioni di Gatti sono buone. Il corridore di Guzzi ha avuto una contusione al monotorace sinistro con frattura di due costole. Sarà guaribile in un mese. Il Gatti ha avuto ieri sera l'affettuosa assistenza di amici e corridori. Il forte corridore, di una cosa sola si è lamentato: quella di non aver potuto assistere alla vittoria dei compagni.

GIUSEPPE TONELLI.

CICLISMO

Vittoria di Linari nel Giro dell'Emilia

Belloni 2°, Girardengo 3°

Bologna, 8, mattino.

Il tempo è coperto ed anzi qualche goccia d'acqua cade prima dell'inizio della gara, ma sarà cosa di poco conto. Le operazioni preliminari svoltesi al bar Garibaldi sono presto compiute ed i corridori vengono avviati fuori porta Galliera da dove verrà data la partenza. Dei 41 iscritti 36 sono partiti. Forfaits notevoli sono quelli di Aymo, Azzini e Lucotti, del resto si sapeva che costoro non avrebbero partecipato alla gara. Alle 6,45 il signor Trigari dà il via al numeroso plotone.

Brunero scompare

L'andatura, com'è logico, è subito velocissima. Dopo qualche chilometro Messeri è fermo per noia allo sterzo e più non lo rivedremo. I grigi della Maino sono al comando e conducono con passo sostenuto. Ad Argelato il capo del bianco-oliva, Brunero, si ferma per togliersi l'impermeabile. Lo si attende poi invano. Il ciriacese non tornerà più nel gruppo. Egli ha creduto proferibile ritornarsene a Bologna. Dopo questo colpo di scena la corsa procede normale. A Cento dove si arriva alle 7,37 Fiorini si aggiudica il traguardo a premio.

Dopo questa località, mentre Trentarossi si ferma per noia alla catena, Sivocci fora una gomma, ma l'andatura non è micidiale, cosicchè i due rientrano facilmente. Casadio fora una gomma poco prima di Finale che è toccata alle 8,10. A San Felice sul Panaro deve arrivarmo alle 8,33 Fiorini vince ancora il traguardo a premio. Appena fuori del paese Linari deve fermarsi per riparare la sella, mentre Chiaccheri, Sivocci e Vallazza rallentano l'andatura ed i grigi di Girardengo passano al comando e tirano via velocemente per rendere più duro l'inseguimento al temuto avversario. Ciononostante Linari con i suoi dopo un bell'inseguimento raggiunge i primi.

Continua la serie dei traguardi a premio. A Modena, senz'altro di notevole da segnalare, si passa alle 9,55 con alla testa Belloni e ci si avvia così alla parte montana del percorso. Verso Formigine già qualcuno gira la ruota e tra gli altri Gay, Linari e Belloni.

Dura selezione

L'andatura, che si era mantenuta sin qui sostenutissima, accenna a diminuire in vista delle fatiche prossime. A Maranello si iniziano le asperità del percorso. Il paese è passato alle 10,35. Il modenese Nannini vuole farsi onore e tira per la maggior parte della salita di Monfestino. Avviene qualche distacco: Gabrielli, Gay, Marchi, Gordini, Schiavano, Sangiorgi, Gigli, Sivocci e qualche altro. Dopo Besletti è la volta di Girardengo di passare al comando ma la sua azione dura poco, cosicchè a Monfestino si transita alle 11,25 col gruppo ancora numeroso. Al controllo a firma e rifornimento di Pavullo arrivano ben 28 corridori alle 11,55.

La discesa della Serpentina è compiuta velocemente dai corridori che tutti insieme iniziano alle 12,20 la salita che dovrà condurli a Sestola, il più alto passo del giro. In parecchi la stanchezza comincia a farsi sentire, cosicchè quando passa al comando Gordini si verificano i primi distacchi decisivi. Nannini, Schiavano, Gremo, Gay e Marchi perdono terreno, quindi Sivocci, Sangiorgi, Gagliardi, Trentarossi, Gabrielli e Chiaccheri li imitano. La selezione è avvenuta ed il primo gruppo è forte di 10 concorrenti e cioè Linari, Lugli, Belloni, Girardengo, Besletti, Chiaccheri, Meliera, Gordini, Tecchio e Baleatieri che insieme passano a Sestola alle 13,6. I primi 8, a brevissima distanza uno dall'altro, filano velocemente. La strada però è piena di insidie e Linari è vittima di una foratura. Girardengo e Besletti se ne accorgono e passano al comando tirando via energicamente. Gordini fora pure e perde contatto.

Linari inseguo e vince

Dopo Fanano si inizia la Masera ed alla poderosa azione di Girardengo devono rassegnarsi a distaccarsi Tecchio e Baleatieri e quindi Chiaccheri ed anche Belloni. Due maglie tricolori sono sole in testa; Besletti però fatica alquanto a seguire l'andatura di Girardengo che perciò non si impegna con tutte le sue forze. Nel frattempo Linari, cambiato il tubolare! inizia un furioso inseguimento. Raggiunge di sorpresa Tecchio e Baleatieri e più avanti si unisce a Chiaccheri; ma poi lascia anche questi per marciare deciso sulle orme dei primi. Il rallentamento di Girardengo, che passa dal Massaro alle 13,37 con Besletti, è propizio a Belloni che poco dopo riesce a raggiungere i primi due. Il terzetto transita così da Lizzano alle 13,55, e Belloni vince il traguardo a premio. Linari però non è distante e sorridente riesce a portare il brillante inseguimento a termine. Belloni poco dopo rompe una ruota; la cambia subito, cosicchè può rientrare quando Girardengo, Besletti e Linari raggiungono Silla alle 14,19. Siamo ora sulla Porrettana. Ormai, salvo incidenti, i primi quattro non potranno essere raggiunti e le posizioni sono delineate: la vittoria dovrà quindi essere disputata in volata. I corridori compiono tra gli applausi gli ultimi chilometri senza per il momento impegnarsi. All'entrata del velodromo degli Zappoli, Girardengo tenta per varie volte di passare al comando, ma Belloni glie lo impedisce sempre, cosicchè Linari, con un ottimo sprint, riesce a vincere la corsa minacciato da vicino da Belloni, mentre Girardengo, visto ormai inutile il suo tentativo, giunse comodamente rialzato.

Gli arrivi

Ecco l'ordine di arrivo: 1.o Linari alle ore 16,24 compiendo i 235,1 Km. alla media oraria di Km. 28,460; 2.o Belloni a mezza macchina; 3.o Girardengo a due macchine. 4.o Besletti alle 16,24'2"; 5.o Poliva; 6.o Tecchio; 7.o Chiaccheri; 8.o Gremo; 9.o Vallazza; 10.o Sivocci; 11.o Lugli; 12.o Gordini; 13.o Gagliardi; 14.o Mellera; 15.o Gabrielli; 16.o Trentarossi; 17.o Schiavano; 18.o Gay; 19.o Santini; 20.o Messeri.

La coppa Esercenti a Savona

Savona, 8 mattino.

La gara Coppa degli esercenti, svoltasi ieri sul percorso di Km. 75, Spotorno, Finalmarina, Varazze, Spotorno, ha radunato una quarantina di concorrenti. La gara si è svolta senza incidenti e fu molto accanita per merito di Beiso e Lodigiani. Eccovi gli arrivi: 1. Beiso Giuseppe della Juventus di Spotorno che percorre Km. 75 in ore 2,40"; 2. Lodigiani Carlo dell'Associazione ciclistica Letimbro di Savona a 2 minuti; 3. Cerutti Giovanni, id., ed un minuto; 4. Sincero Bartolomeo, id.; 5. Braganzini Ernesto; 6. Venturino Antonio; 7. Damonti Antonio; 8. Fissoni Amilcare; 9 Corrado Giovanni; 10. Zunino Mario. Altri 16 in tempo massimo. Il traguardo di Spotorno è stato vinto dal promettente corridore savonese Venturino. Il premio di rappresentanza è toccato all'Associazione ciclistica Letimbro di Savona.

Il giro della Fontanabona

Genova, 8, mattino.

Si è corso il sesto giro della Fontanabona, Km. 130. Ecco l'ordine di arrivo: 1. Negrini Antonio in ore 4,2' dell'Associazione Costante Girardengo di Sestri; 2. Briano Giacomo della Fulgor di Savona a due macchine; 3. Cecilli Luigi a tre macchine; 4. Collucini Narciso a 20", 5. Rossi Felice. Seguono altri in tempo massimo.

Il Trofeo Bona

Alessandria, 8. matt.

Sul percorso Alessandria, Acqui, Ovada, Basaluzzo, Novi, Serravalle, Tortona, Alessandria (chilometri 130) si è svolta ieri la corsa ciclistica indipendenti pel trofeo Bona, artistica coppa challange biennale, messa in palio dall'U. S. Alessandrina, organizzatrice della gara. La corsa è riuscita assai movimentata; al traguardo giunse un gruppo compatto di 20 corridori che si disputarono l'arrivo nell'ordine seguente: 1. Dallo Angelo dell'U. S. Alessandrina, in ore 4,00 e 20 tartare, libere, a tre macchine; 2. Cavanetti dell'U. S. Alessandrina; 3. Uchetto, id. Seguono altri venti. Il premio di rappresentanza del trofeo Bona è stato vinto dall'Unione Ciclistica Alessandrina per la migliore classifica ottenuta a punti.

L. Ferrario vince la XII Coppa Piemonte

Lo svizzero Blattmann ferito

Si è svolta ieri sul percorso di 150 Km. (Torino, Chivasso, Ivrea, Biella, Cigliano, Torino con arrivo al Motovelodromo) la tanto attesa gara dilettantistica internazionale per la disputa della XII Coppa Piemonte.

Un buon lotto di corridori si è presentato alla partenza ed a passo costenuto ha iniziato la prova, che, però, non ha offerto momenti vivaci, dato il poco impegno impiegato dai concorrenti. Infatti il treno mantenutosi buono all'inizio calava man mano, e la lotta si ridusse quindi all'accaparramento delle migliori posizioni. Al passaggio di Ivrea il gruppo di testa è ancora compatto, tolte alcune minori unità, e la media si aggira sui 30 Km. Si procede così fino ai piedi della Serra, che vedrà svolgersi la fase culminante della corsa.

Infatti Piemontesi prima e lo svizzero Blattmann poi, con vigorosi strappi movimentano l'aspra ascesa e si verificano, quindi, i primi distacchi dal gruppo, che è ancora composto di circa quaranta unità. Proseguendo nello sforzo, giungono, toccando primi la vetta, Piemontesi, Blattmann, Visconti e Ferrario Libero che si lanciano a grande velocità lungo la susseguente discesa. A pochi minuti da questo gruppo passano alcuni altri concorrenti, alla spicciolata, seguiti poscia da un forte plotone.

A questo punto si verifica un doloroso accidente. Lo svizzero Alberto Blattmann, campione svizzero dei dilettanti e quarto classificato alle Olimpiadi, che aveva sin qui condotta la corsa in modo meraviglioso, è vittima di uno scontro automobilistico. Il Blattmann era in testa al primo gruppo, quando si incontrò in una svolta della via con una automobile che correva in direzione contraria. I compagni poterono scansare la macchina mentre il corridore svizzero non riuscì ad evitare l'urto. Il cozzo fu violentissimo e il corridore fu gettato a terra. Raccolto da coloro che stavano a bordo, venne trasportato all'Ospedale di Biella, ove il dottor Guarnieri che lo visitò, gli riscontrò gravi ferite al viso ed al ginocchio destro e la frattura della gamba sinistra. Il Blattmann venne dichiarato guaribile in due mesi.

Intanto i suoi compagni, Piemontesi, Visconti e Ferrario Libero, scemano l'andatura e vengono, così, raggiunti dai distaccati tanto che a Biella transita un gruppo di 22 corridori che si mantiene compatto fino all'arrivo. Al Motovelodromo la vittoria è disputata in volata e Ferrario Libero, con un brillante *sprint* riesce a tagliare primo il traguardo.

Ecco l'ordine di arrivo