gire con la sua grande vitalità alle gravissime conseguenze delle ferite. Nel posto principale di soccorso dell'autodromo Ascari è stato sottoposto ad una nuova medicazione; poi, date le sue condizioni, è stato fatto immediatamente trasportare in una clinica di Parigi. Dopo alcuni minuti, mentre ancora il nostro animo era aperto a qualche speranza, ci giungeva la notizia tragica che Ascari era spirato.

Tutta la folla a capo scoperto

La morte avvenne durante il tragitto dell'ambulanza dall'autodromo verso Parigi, e precisamente nella traversata dell'abitato di Linas. Allora, reputando inutile continuare il viaggio penoso, il conte di Carrobbio, che insieme al meccanico di Ascari accompagnava il ferito, fece sostare la macchina e trasportare la salma alla pensione che era stata affittata dall'Alfa-Romeo in questi giorni di preparazione al Gran Premio. Il primo a conoscere la notizia della morte fu il signor Surcouff, uno dei membri più influenti della commissione sportiva dell'A. C. F. che comunicò la notizia all'ing. Rimini nel boxe dell'Alfa-Romeo.

Poco dopo Campari, che terminava in testa di classifica il suo 40.o giro, si fermava allo stand dell'Alfa-Romeo per il rifornimento. Accortosi che qualche cosa di tragico gli si nascondeva, chiese ai compagni notizie di Ascari. Le risposte imbarazzanti dei presenti lo resero più insistente e già la sua bruna faccia dava segni di intensa commozione, quando l'ing. Romeo non credeva di celargli più oltre la verità.

Nello stesso tempo venivano informati i commissari della corsa della decisione che l'ing. Romeo aveva preso di far ritirare anche gli altri corridori dal Gran Premio in segno di lutto, e subito l'alto parlante annunciava al pubblico: « Compiamo il triste dovere di annunciare la morte del corridore Ascari, avvenuta durante il tragitto all'ospedale. La Casa Alfa-Romeo si ritira dalla corsa in segno di lutto ».

Il cordoglio del presidente Doumergue

Assistiamo al commovente spettacolo offerto da migliaia e migliaia di spettatori che nelle tribune, nel *pesage*, nella *pelouse*, ascoltano in piedi, a capo scoperto, il funebre annuncio. Tra coloro che si recarono a presentare le loro condoglianze all'ing. Romeo è il signor Luigi Delage. I due grandi capitani dell'industria si uniscono in un abbraccio per nascondere le loro lagrime.

Più tardi il Presidente della Repubblica, Doumergue, recatosi sul campo della corsa, fa chiamare nella tribuna presidenziale il grand'uff. Mercanti per esprimergli il suo rammarico per il luttuoso avvenimento che mette in lutto l'industria e lo sport d'Italia.

Ascari riposa dunque avvolto in un drappo tricolore in una piccola camera ardente, improvvisata con drappi neri e fiori nella pensione di Linas, dove visse le ultime ore della sua intensa vigilia. Questa notte sarà vegliato dai compagni e dai dirigenti dell'Alfa-Romeo, ai quali ha voluto unirsi anche il grand'uff. Mercanti. Domani sarà posto nella bara e martedì, dopo una breve cerimonia a Linas, sarà trasportato a Parigi per l'inoltro a Milano.

Duello Campari-Masetti

Riprendiamo ora la narrazione della cronaca che per noi non ha più che scarso interesse, Campari ha assunto il comando della difesa dei nostri colori. Egli è incalzato da vicino da Masetti, sul quale ha un minuto e 15 secondi di vantaggio. Al 24.o giro, prima, Fernando De Vizcaya e, poi, Costantini, si arrestano per i soliti rifornimenti. Al 27.o giro si arrestano Masetti e Seagrave, che cambiano le gomme e si riforniscono di benzina.

Poco dopo questo arresto dei due uomini della Sunbeam, Campari aveva un vantaggio di 1'16" su Masetti, di 4'52" su Seagrave, e di 5',11" su Pivot, al quale, per accordi speciali intervenuti fra i concorrenti, i commissari hanno concesso di sostituire Torchy, e di 9',51" su Castellini.

Al 30.o giro le posizioni non cambiano. Le Sunbeam si riforniscono. Campari è sempre primo e marcia regolarissimo, seguito a 5',46" da Torchy, a 5',5" da Masetti il quale è a 57" dalla Delage. Brilli-Peri si ferma ancora una volta per il rifornimento e poi riparte in modo da compiere il 30.o giro, alla media di 119 chilometri all'ora. I 375 chilometri sono stati coperti da lui in ore 3,5',55"; Benoist che si cambia al volante con Torchy, occupa il secondo posto con 3,10',5"; Masetti è terzo con 3,11',48"; 4.o Wagner con 3,17',15"; 5.o Seagrave in 3,18',24"; 6.o Costantini in 3,19',3"; 7.o Goux in 3,21',27".

Ricomparsa e record di Divo

I due De Vizcaya devono fermarsi successivamente per guasti di candele, mentre al 32.o giro Seagrave arriva col motore che dà evidenti segni di difetto di carburazione i quali costringono il pilota ad una lunga fermata. La *panne* di Seagrave è così grave che lo obbliga al ritiro. Egli segue così la sorte di Conelli, ritiratosi al 21.o giro per gli stessi difetti portati dall'alimentazione.

Al 38.o giro Divo, che monta ora la macchina di Benoist, comincia ad attaccare le prime posizioni. Gira velocissimo e segna infatti consecutivamente un 5',49", eguagliando il tempo segnato da Ascari, e il giro dopo batte il « record » con 5,48" che corrisponde a 129,310 di media. Campari non ha ragione di preoccuparsi di questi attacchi e secondo le segnalazioni fattegli gira in 6',8" e in 6',6".

Certamente egli ha visto la vettura del suo sfortunato compagno lungo il percorso e non può non essersene impressionato. Pure Divo più tardi ci dirà che per qualche giro anche egli ha risentito una impressione profonda nel vedere la macchina di Ascari rovesciata sulla pista.

Il ritiro di Campari

Brilli-Peri non è fortunato e deve fermarsi ogni pochi giri. La sua panne riguarda l'accensione e probabilmente il guasto non è molto semplice perchè gli rispondono soltanto 4 cilindri.

Al 40.o giro Campari si ferma per il suo rifornimento regolare. Notiamo che egli si intrattiene con l'ing. Romeo e con l'ing. Rimini e che si toglie nervosamente il caschetto rosso. Mentre il meccanico si appresta a cambiare le gomme, egli lo arresta. Comprendiamo subito che Campari ha avuto l'ordine di abbandonare, in segno di lutto per la morte di Ascari.

Ormai per noi la corsa è finita. Le otto vetture rimaste in gara, di cui sette francesi e una inglese guidata dal valoroso Masetti, proseguono sotto l'acqua nel grigio funesto di questa giornata di lutto per lo sport e l'industria italiana. Benoist tiene sempre la testa, seguito da Masetti che al 50.o giro ha 5' 32" di svantaggio, da Vagner con 9 11" da Masetti, e da Costantini che ne ha 3' 55" su Vagner. Seguono Goux, Ferdinando De Vizcaya, Pietro De Vizcaya, Foresti.

Benoist in testa

Masetti perde leggermente terreno sulla Delage di Benoist, mentre Vagner incalza il nostro pilota che ha fatto finora una gara minacciosissima. Costantini è al 4.o posto. Ancora una volta questo nostro modesto e valoroso pilota, al quale Bugatti deve quest'anno la vittoria in due corse come la Targa Florio e il Gran Premio di tourismo, dimostra qui ancora la sua classe elevatissima, la sua intelligente condotta di corsa.

L'interesse della corsa si ravviva ora per il duello Masetti-Vagner. Al 65.o giro Benoist è primo con un vantaggio di 11' 43" su Masetti, il quale ha soli 1' 0" su Wagner; Costantini è a 2' 5" da Wagner. La media al 60.o giro è di soli 110 Km. all'ora, mentre quella di Campari alla metà corsa era di oltre 119. Al 68.o giro, proprio davanti alle tribune, Wagner passa Masetti e conquista la seconda posizione. Ora la Delage è al primo e al secondo posto. Al 69.o giro Masetti si ferma brevemente, ma quel tanto che basta per perdere anche il terzo posto che è preso da Costantini. La Sunbeam di Masetti rivela un evidente difetto nel funzionamento delle valvole.

Il presidente della Repubblica assiste alla fine della gara

Mancano ancora 10 giri. Riprende la pioggia torrenziale. Le cinque Bugatti sono tutte in gara, magnifica affermazione di questa bella vettura che non ha avuto il più lieve incidente per tutta la corsa, tranne alcune pannes di accensione. La pioggia rallenta notevolmente la marcia dei corridori. Wagner e i due De Vizcaya si dimostrano i più veloci.

Alle 15 arriva, preceduto dalla Marsigliese, il Presidente della Repubblica. E' il solo momento in cui si popola la tribuna ufficiale. I tempi dei giri sono bassissimi benchè la pioggia abbia ora cessato. Masetti gira in 7' 01". Benoist in 7'17", Goux in 7' 07", Vagner in 7' 05", De Vizcaya in 8'.

Pietro De Vizcaya si ferma brevemente al 72.o giro. Al 75.o Masetti 3.o e Costantini 4.o sono a 40" l'uno dall'altro. L'alto-parlante si è risvegliato e continua a notificare i passaggi delle macchine ai vari punti circostanti, probabilmente per far piacere al Presidente della Repubblica. Benoist marcia ormai verso la vittoria e compie l'80.o giro fra gli applausi del pubblico. Però, quanto diverso l'entusiasmo di questa folla dal nostro! Pare che il lutto che ha colpito noi pesi anche sulla vittoria francese. E' la prima volta che il Gran Premio di Francia viene vinto da un francese dopo la guerra. Il vincitore, insieme a Wagner, secondo arrivato, e a Divo, che lo ha sostituito per una parte del percorso viene complimentato dal presidente della Repubblica.

La classifica

Ecco la classifica generale della corsa:

1.o BENOIST su Delage in ore 8,54'41"1/5, alla media di Km. 112,220.

2.o Wagner su Delage in ore 9,2'27" 2/5, alla media di Km. 110,700.

3.o Masetti su Sunbeam, in ore 9,06'15" 2/5, alla media di Km. 110,040.

4.o Costantini su Bugatti, in ore 9,7'38" 2/5, alla media di Km. 109,700.

5.o Goux su Bugatti in ore 9,15'11" 1/5.

6.o De Vizcaya Ferdinando su Bugatti in ore 9,20'48" 1/5.

7.o De Vizcaya Pietro, su Bugatti, in ore 9,41'1" 3/5.

8.o Foresti su Bugatti in ore 9,49'38" 3/5.

Antonio Ascari

Antonio Ascari, visto lontano dalla sua macchina, a tutto faceva pensare meno che ci fosse in lui la stoffa di un asso del volante. Ci sono stati, e ci sono, altri guidatori di automobili eccellenti, di corporatura non molto diversa dalla sua, ma in lui vi era un che di tranquillo, di placido, di sereno che si stentava a rendersi ragione della potenza nervosa che era chiusa nel suo corpo massiccio, tendente alla pinguedine. Lo stesso Giuseppe Campari, che pure nel fisico gli rassomiglia, tanto da poter essere scambiato per lui, è diverso. Nelle frequenti contrazioni del viso, nel continuo balenare dell'occhio nerissimo, e più ancora nel tremito nervoso della mano che non si quieta se non quando si posa sul volante, si ritrovano in Campari i segni del mestiere, si rivela direi quasi la preoccupazione che risulti uno squilibrio tra il volere e il potere; in Ascari niente. C'era in lui con la padronanza assoluta dei proprii muscoli e del proprio cuore, una fiducia illimitata nei proprii mezzi; di qui quella signorile compostezza quella amabile serenità di spirito, quella notevolissima tranquillità d'animo, più propria di un fattore in annate di ottimo raccolto, che non di un uomo tenuto dal suo destino sempre sull'orlo di un precipizio. Nell'occhio, vivo sempre, affiorava nei momenti di quiete, la sua anima di fanciullo. E lo si guardava con simpatia.

Nell'ora della prova, Ascari, si tramutava totalmente. Sulla macchina era un altro. Il volante, inquadrandosi nelle sue spalle robuste, pareva ingentilire il suo corpo di atleta. L'occhio, per il predominio della volontà sul carattere, per il desiderio che animava il guidatore di vedere sempre più distinto e più lontano, gli si faceva duro e luminosissimo e due rughe, che si approfondivano sempre più per la fatica e per lo sforzo, gli segnavano la bocca carnosa. Le braccia aderivano al volante, ma senza fatica, come se macchina e uomo diventassero nella corsa, quanto più era pazza la velocità, una cosa sola, come il motore ed il telaio, come il telaio e le ruote. E quanta agilità nei suoi muscoli, quanta precisione e parsimonia nei suoi movimenti allorchè era costretto a sostare per rifornirsi, cambiare i pneumatici, controllare il movimento del motore! Nessuno era più svelto e più agile. A corsa finita, nessun segno di stanchezza, niente sintomi di debolezza ma il ritorno alla serenità abituale con in più la gioia intima profonda, se la vittoria era conquistata, o la quieta rassegnazione dei forti se la prova era fallita non per incapacità propria ma per il beffardo ghigno della mala sorte.

Perchè questa era la caratteristica di Antonio Ascari, il segno della sua superiorità di classe! La « guigne » lo sconfortava, lo amareggiava, lo faceva fors'anche lagrimare, come per una ingiustizia, ma tanta era la coscienza che egli aveva di sè e tale la sua sicurezza di non aver nulla trascurato per vincere, che riusciva a mantenersi calmo. Anche perchè gli spiaceva dare prova di debolezza. Lo ricordo a Lione. Aveva la vittoria a portata di mano. Nè più nè meno che in Sicilia, quando schiantò gli ultimi metri. Vincere era questione di minuti. Divò, lo seguiva vicinissimo, ma con nessuna speranza di sorpassarlo, perchè tutto quanto poteva fare per batterlo lo aveva fatto. Il motore della Delage, l'unica rimasta ancora in gara, aveva dato tutto e Divò anche se pilota di classe non inferiore del nostro, non poteva ottenere dalla sua macchina un maggiore rendimento. Campari era alla ruota del francese, pronto a fare un balzo e superarlo. Non solo Ascari aveva la certezza della sua vittoria, ma aveva anche la sicurezza che l'Alfa avrebbe vinto. In quel momento la mala sorte investì il campione italiano: il motore si arrestò. Quanto era possibile fare per mettere la macchina in moto Ascari lo fece; sembrava la volesse portare a braccia. Una agonia! Costretto a rinunciare all'impresa, non ebbe un gesto di rabbia, non trovò che un grido e fu di incoraggiamento per Campari. E fu lieto della vittoria del compagno d'équipe come di vittoria sua.

— Ascari? Un uomo d'eccezione ed un guidatore disciplinato.

E' questo il giudizio che dava di lui l'ing. Romeo dopo la prova di Spa.

— Da Ascari si ottiene quello che si vuole, perchè come ha la coscienza di avere il dominio totale della macchina e di possedere le qualità per portarla al massimo rendimento, è convinto che nelle corse non si vince senza disciplina. Sa che si può discutere sul metodo, ma che scelto uno bisogna seguirlo, poichè niente è più dannoso dell'improvvisazione. Gli ostacoli non lo turbano, ma lo allettano, la vittoria non gli dà alla testa. Conosce la macchina a perfezione. E' come cosa sua.

Lo ricordo a Spa, dopo la vittoria. Vittoria clamorosa, per la totale disfatta dell'avversario che giurava di avere la vittoria in tasca. Usciva dal bagno ed aveva la faccia fresca e sorridente come se non avesse fatto alcuna fatica. Intendevo farlo parlare di sè, ma il guidatore, pose in ombra subito la sua persona, e prese a parlarmi della macchina. « Non ho guardato il motore; non me ne hanno dato il tempo e non ne ho avuto modo, ma sono più che sicuro che può riprendere la marcia per altri 800 chilometri. Basta dargli olio e benzina. Batteva all'ultimo chilometro come al primo ». E voltandosi verso l'ing. Jano, l'ideatore, che in quel momento aveva vicino a sè: « Vero ingegnere? Lo ha guardato lei il motore? Olio e benzina e parto per un altro premio d'Europa. Io mi sento così bene che ricomincierei da capo ».

Si passò poi a parlare dello svolgimento della prova ed in modo speciale del momento culminante, quando la Delage volle tentare di sbaragliare i nostri uomini e ordinò a Divò (Thomas e gli altri già erano scomparsi) di lanciare la macchina alla massima velocità. « Ha visto che partenza? Se Brilli non avesse avuto l'ordine di mettersi alla coda della prima Delage, potevamo passare tutti e tre in testa e con la certezza di non essere più raggiunti. Ho avuto, partendo, un momento di preoccupazione. La Delage non aveva fatto nelle prove dei lunghi percorsi, ma i suoi piloti assicuravano che facevano un tempo superiore al nostro, e fatto il primo scatto restai con l'anima sospesa per vedere cosa succedeva. Pensi la mia gioia quando ho constatato che non vi era che Campari alla mia ruota. Mi si segnalò di non forzare; avevo ormai tale sicurezza che se mi lasciavano andare dei buoni minuti di vantaggio li avrei presi. Un secondo momento di apprensione lo ebbi poi, quando Divò prese ad accelerare e mi si ordinò di forzare l'andatura. Non chiedevo di meglio. L'ordine non mi turbava, perchè il motore batteva magnificamente; non mi chiesi il perchè dell'ordine, ma accelerai con l'animo sospeso. Due o tre giri e poi un nuovo ordine: quello di rallentare. E poichè tardavo a farlo, Jano si pose ad agitare nervosamente la bandiera. Compresi che il pericolo era superato, ma mi inquietai un poco. Non per l'ordine, ma perchè se ne pretendeva l'applicazione immediata. Si fa presto a dire « rallentare », ma bisogna farlo con prudenza. Non si tratta che di pochi chilometri di differenza, ma non si può cambiare l'andatura di colpo. E poi... Che noia! Quando si è fatta un po' di velocità e si è costretti a rallentare, si ha l'impressione di addormentarsi. Il cuore va col motore ».

E poichè io gli chiedevo: « Aveva speranza di vincere? ». « Speranza — mi rispose ridendo —; ne ero sicuro. Ho scommesso, ed ho anche vinto. Ho detto: primo e secondo posto sono nostri; e sono stati nostri. Avrei anche detto tre, ma sapevo che la macchina di Brilli non era in condizioni da poter terminare la prova ».

Il circuito di Monthlery preoccupava Ascari sino da Francorchamps. Prima di accingersi alla prova del Gran Premio di Europa, aveva voluto fare una capatina a Parigi e del circuito di Monthlery aveva riportato una impressione non buona. Per il fondo stradale e per il suo sviluppo. Lo diceva a Spa, dopo la vittoria; e lo ha ripetuto, alla vigilia della prova a Parigi. Lo sentiva difficile, non tanto in rapporto ai pericoli, quanto alla velocità che avrebbe desiderato di raggiungere e che riteneva non si potesse ottenere. Non so pensare però ci fosse in lui il presentimento che il circuito doveva essergli fatale. Nella vittoria aveva fiducia completa. Diceva: « Bisogna vincere. Le vittorie di Lione, di Monza, di Spa hanno la loro importanza, ma la vittoria di Parigi conta assai più. Perchè è l'ultima e l'ultima ha sempre più valore delle altre, e perchè ha un grande peso in rapporto al gran Premio del Mondo che si disputerà a Monza. Bisogna vincere. Le nostre macchine sono già state provate duramente, per i molti chilometri fatti, ma reggeranno anche a questa nuova fatica. Il circuito è duro, aspro e lungo; vi sono curve impossibili, vi è una strada che non consente le grandi velocità, ma è eguale per tutti e noi dobbiamo essere i primi. L'Alfa-Romeo è imbattibile; dove va sbaraglia ». Ed affrettava col pensiero il momento di fare le prove sul nuovo circuito.

A Francorchamps, quando già si era agli ultimi chilometri, nella curva che scendeva alle tribune, poco è mancato che Ascari uscisse dalla strada e che la sua macchina si capovolgesse. Con un'agile sterzata riportò la vettura sulla strada, ma fu uno spavento per chi vide lo scarto. A Monthlery lo scarto è riuscito al guidatore fatale. Il campione di Europa è rimasto fulminato. E' la sorte che attende al varco queste eccezionali tempre di uomini e le stronca proprio quando sembra che le velocità pazze siano diventate per essi un giuoco. Anche Ascari non è più: come Biagio Nazzaro, come Sivocci, come Lampiano, come Giaccone, gli ultimi nostri uomini che hanno pagato colla vita il tributo al progresso di questo ordegno che gli uomini vogliono spingere a sempre più forte velocità! Ed è la stessa bandiera, che ha coperto due volte la sua macchina vittoriosa, che avviluppa il suo cadavere.

L'Alfa-Romeo, morto Ascari ha rinunciato alla prova. Così doveva essere. Fu Ascari che a Monza, morto Sivocci, volle il ritiro dalla corsa di tutta l'*équipe*. I compagni del campione di Europa scomparso lui hanno ripetuto il medesimo gesto fraterno. Non si corre cogli occhi in pianto!

GIGI MICHELOTTI.

Gli altri avvenimenti sportivi

La VI Aosta-Gran San Bernardo automobilistica

De Sterlich su Diatto primeggia su un non numeroso lotto di partecipanti - Vittorie di Clerici, Marsengo e Peyrot

(Servizio speciale della « Stampa »)

Aosta, 27, mattino.

Aosta la vecchia e la romana, che adagiata nel piano del fondo valle, vive quotidianamente la sua vita operosa in silenzio, ha avuto una sveglia ieri mattina di buon'ora, tutta singolare. Musica di motori; canto ritmico di piccoli e grandi ordigni meccanici che si apprestavano a dare la scalata al Colle, musica di... rumori e di grida che è perdonata dai buoni aostani per l'eccezionalità del l'avvenimento che ha la peculiarità gradita di non verificarsi che una volta sola all'anno. E per una volta ha perdonato tanto baccano e sveglia così mattutina; per una volta tanto l'avvenimento che ha avuto quassù il pregio - si può dire - di coincidere coll'inizio dell'estate, tardo a palesarsi, non ha fatto inaspettire i valligiani di questo superbo lembo d'estremo Piemonte. L'Aosta-San Bernardo è diventata un po' come un'istituzione, e come tutte le istituzioni che hanno il merito di non dare eccessive noie e in compenso un congruo concambio... di utile, è compresa nel calendario delle cose bene accette.

Successo di pubblico

Ma evidentemente il successo della corsa alpina — per quelle parti a cui il successo ha arrisa — non è da ricercarsi soltanto nell'interessamento e nella benevolenza della cittadinanza aostana, bensì nell'interesse che ad essa hanno portato gli sportivi della regione nostra e di numerosi altri giunti dalla Lombardia e dalla Liguria, a cui si debbono aggiungere le carovane venute dalla Svizzera. La Dogana ha visto sfilare un numero notevole di vetture, mentre per la soppressa gara delle motociclette, sono venute assottigliandosi le file degli appassionati di questo sport. Minore numero infatti di motocicli ha ospitato il colle, assai minore di quello delle automobili, il che però non ha impedito che si desse lassù convegno una larga rappresentanza di appassionati e di tecnici a cui facevano corona signore e signorine.

Note gaie di colore e vivacità. Sciame multicolore che ha portato lassù, in una giornata che il buon Dio non poteva regalare più serena e luminosa, grazia, bellezza, civetteria e qualche... numero fuori programma. Effetto questo di impreparazione alle... scalate — leggi ruzzoloni, grida e simili ammenicoli — o a quello dei passaggi bruschi dall'una pressione barometrica all'altra, e quello ancora di... reazioni gastriche provocate dal — chiamiamolo così — beccheggio dell'automobile, che ha costretto alla resa più di una rappresentante del sesso gentile.

Se qualcosa di ciò non ha aggiunto... colore al quadro che si sono goduto i fortunati spettatori fino in vetta, è stato almeno elemento di varietà, che annotiamo per debito di cronaca.

Come dobbiamo annotare che il successo sportivo è stato relativo, e questo non tutto per colpa degli organizzatori, i quali hanno dovuto subire defezioni indipendenti dal loro buon volere. Qualcuno non ha potuto partire semplicemente perchè non si è ricordato di pagare l'iscrizione, qualcun altro perchè durante gli allenamenti della vigilia ha fatto conoscenza colle roccie che fiancheggiano la strada, e altri — come il maggior esponente della Bugatti, il conte Maggi — hanno dovuto disertare la corsa, loro malgrado, per tassativi ordini della Casa, impegnata a Montlhery. Se a questi si aggiungono quelli che non hanno voluto partire di proposito, si capirà come delle ventotto macchine iscritte solo poco più di un terzo abbia preso la partenza. Undici partiti, nove arrivati. Questo è il bilancio numerico della prova.

Quello sportivo registra due notevoli *performances*: quella di Clerici, che colla sua minuscola Salmson — questo lombardo è veramente un mago delle corse, e di quelle in montagna soprattutto — è riuscito a scalare i trentatre chilometri e 300 metri del percorso nel tempo di 36'39" 4/5, abbassando il *record* della categoria di 3'15" 1/5. Se si confrontano i tempi ottenuti dagli avversari suoi, che pilotavano macchine di ben più maggior potenza, si deve convenire che egli sa condurre in modo superbo e ineguagliabile il suo giocattolo di appena 1100 di cilindrata.

La seconda *performance* degna di nota è quella del march. De Sterlich che colla sua Diatto, è stato — come si prevedeva — il vincitore assoluto della corsa.

Il vincitore... sconfitto

Egli ha vinto tutti, compresi quelli della sua categoria, come ha voluto. Ma non ha potuto vincere quello che egli riteneva il suo più irriducibile — e nel contempo seducente — nemico: il cronometro.

La lancetta dell'orologio che è scattata quando De Sterlich ha tagliato il traguardo segnava colla sua vittoria, la sua sconfitta.

Il *record* di Maserati non è crollato contro tutte le previsioni e le speranze alimentate dal fatto che ben raramente si sono avute condizioni di temperatura e di terreno favorevoli come quelle di ieri.

De Sterlich ha ottenuto un 32',51" 1/5 che è superiore di 21 secondi al *record* di Maserati: il trionfatore del Moncenisio ha avuto nemica la carburazione. In partenza è stato forzatamente troppo lento. Ci volle qualche chilometro prima che egli potesse ottenere dalla macchina lo sperato rendimento. Ebbe un finale elettrizzante, ma ciò non fu sufficiente per farlo trionfare dell'avversario invisibile che da anni resta il dominatore della Aosta-Gran San Bernardo.

De Sterlich si ripromette di fare meglio. Gli diciamo l'arrivederci per l'anno venturo. Rispetto a quella del campione della Diatto le prove compiute da Pallavicini e Cerrato rimangono un po' nell'ombra, se pure essi hanno compiuto una gara degna di elogio. Peyrot, prima delle macchine da corsa della categoria 1500, non ha trovato un avversario pericoloso in Collobiano, mentre Clerici ha passeggiato a suo agio di fronte a Tha, mentre Debenedetti sulla piccola Fod non fu in grado di finire la prova per noie alle candele. Un cenno particolare merita Marsengo che colla sua Spa è vincitore assoluto tra le macchine da turismo. Egli ha impiegato 37',41" 1/5, tempo non molto lontano da quello della categoria corsa, ottenuto da Pallavicini e Cerrato. Jacod fu solo nella sua categoria e colla Bianchi che avrebbe dovuto riposare se la Casa gli avesse inviata quella da lui attesa, se ne venne su *en amateur*, non preoccupandosi della velocità.

Disertate furono le categorie sino a 1500 nelle automobili da turismo e quella sino a 2000 in quelle da corsa.

Non ci resta da dire ora che della organizzazione curata dai colleghi del *Paese Sportivo*: essa fu degna di elogio e perfetta in ogni particolare. Hanno contribuito anche a questo successo alcuni volonterosi sportivi di Aosta, il comando degli Alpini che diede la truppa pel servizio d'ordine lungo tutto il percorso, e i padri dell'Ospizio che furono larghi di ospitalità e cortesia. Grazie agli organizzatori abbiamo potuto raggiungere velocemente la vetta del colle a bordo di un'Aurea. Ne era pilota il signor Scandova non nuovo ai successi colla sua macchina su quelle stesse strade. Il ritorno ci fu facilitato grazie alla cortesia squisita del dott. Gastaldo e del suo *alter ego* Ferruccio Groppelli, che a bordo di una veloce Fiat 501 ci hanno riportato signorilmente a Torino senza guai di sorta; come del resto nessun accidente degno di nota ebbe a verificarsi durante e dopo la corsa.

Le classifiche

Automobili da turismo. Categoria sino 2000 cmc. Unico partente Jacod A. (Bianchi) che impiega 46' 9" 2/5.

Categoria oltre 1 2000 cmc.: 1.o Marsengo (Spa) in 37,41' 1/5; 2.o Ottoz P. (Lancia) in 40,1 1/5.

Automobili da corsa. Categoria sino a 1100 cmc.: 1.o Clerici A. (Salmson) in 36,59 4/5 (record); 2.o Tha L. (Temperino) in 52,3 4/5.

Categoria sino a 1500 cmc.: 1.o Peyrot A. (Fiat) in 40,30.

Categoria oltre 2000 cmc.: 1.o De Sterlich D. (Diatto) in 32,51 1/5 (miglior tempo della giornata); 2.o Pallavicini (Alfa Romeo) in 35,46 1/5; 3.o Cerrato G. (Alfa-Romeo) in 36,19 1/5.

MOTOCICLISMO

Il Circuito del Piave

Treviso 27 mattino.

Si è svolto ieri il circuito motociclistico del Piave, prova valida per il campionato italiano, sul percorso: Treviso, Vittorio Veneto, Fadalto, Longarone, Zoldo, Passo della Stalzanza, Caprile, Alleghe, Agordo, Passo Cereda, Fiera di Primiero, Feltre, Treviso (chilometri 283,600) da ripetersi due volte. La corsa non ha presentato grande interesse. La partenza della categoria minore è stata data stamane alle 4, mentre quella delle altre due categorie è avvenuta alle ore 6,10. Unico particolare da segnalare è il ritiro di Diana, della categoria 250 cmc., il quale ha urtato contro un carro e si è prodotto alcune abrasioni. Ecco i risultati:

Categoria 250 cmc: 1.o Maffeis Miro, in ore 10 5' 30", alla media oraria di Km. 56,125; 2.o Romin, in 10 48' 52"; 3.o Gianolio, in 11 18' 15' 4/5; 4.o Ghezzi, in 11 30' 46" 4/5.

Categoria 350 cmc.: 1.o Ghersi Pietro, in ore 8 40' 3/5, alla media oraria di Km. 65,277; 2.o Raggi Olindo, in 8 57' 55" 4/5; 3.o Self Edoardo, in 8 58' 56" 1/5; 4.o Zanchetta Gino, in 9 47' 4" 3/5; 5.o Manetti Enrico, in 9 50' 11" 2/5.

Categoria 500 cmc.: 1.o Saetti Mario, in ore 8 30' 10" 3/5, alla media oraria di Km. 66,612; 2.o Arcangeli Luigi, in 8 46' 35" 4/5; 3.o Moretti Primo, in 8 53' 55' 2/5; 4.o Varzi Achille, in 9 7' 48" 2/5; 5.o Sacchi Mario, in 10 1' 2" 2/5.

Giro più veloce Saetti, in ore 4 6' 57" 2/5, alla media oraria di Km. 67,214.

Il primo circuito della Città di Carpi

Carpi 27 mattino.

Il primo circuito chiuso della città di Carpi, organizzato dalla Sezione locale del Moto Club italiano è stato coronato da un grandioso successo. L'assenza dell'asso degli assi Amedeo Ruggero ha circoscritto la battaglia fra Decisi, i due Lasagna e Mailli. La partenza è stata data a 18 concorrenti alle ore 15 precise. Il comando è stato assunto immediatamente dai due Lasagna e da Decisi. Al 5.o giro si ritirano per noie al motore Scappini e Visentin. Al 7.o giro si ritira Zannini e al 13.o anche Regali. Poi è la volta di Valenti. Decisi approfitta per forzare l'andatura talchè guadagna mezzo giro e passa in testa per 9". Al 19.o giro si rifornisce e riparte velocemente sempre in vantaggio. Al 23.o giro Decisi non riappare al traguardo avendo dovuto abbandonare per rottura del tubo dell'olio. Lasagna riprende così la testa e compie l'intero percorso con un vantaggio di 4". Nelle posizioni retrostanti la lotta si acuisce fra Cenesi, Mailli, Sandri, De Sani. Al 20.o giro Mailli si ferma e perde oltre 12 minuti. Riprende e rimonta nell'ordine De Sani, Cenesi. Al 24.o giro anche De Sani si ritira e la corsa termina con questo risultato:

1.o Lasagna, su Guzzi, in ore 2 32' 36", alla media oraria di 89,128; 2.o Lasagna Licinio, su Northon, in 2 36' 56"; 3.o Sandri, su A. B. S., in 2 40' 58" (1.o delle 350 cmc.); 4.o Mailli, su Sarolea, in 2 54' 7"; 5.o Cenesi, su Northon; 6.o Masoni. La coppa è stata assegnata al corridore Mailli, la targa al Moto Club di Correggio.

NUOTO

La Coppa Scarioni

Trieste, 27 mattino.

Ieri ha avuto luogo la finale dell'eliminatoria triestina per la Coppa Scarioni. Ecco l'ordine di arrivo: 1.o Cosiovich Riccardo della Società Sportiva Edera di Trieste, che impiega 6'31" a coprire i 400 metri del percorso; 2.o Valentinuzzi Gastone dell'Unione Sportiva Triestina; 3.o Villas Mario dell'Unione Sportiva Triestina.

Milano, 27, mattino.

La Rari Nantes ha curato con successo lo svolgimento delle eliminatorie popolari per la Coppa Scarioni. Le batterie di m. 500 sono state vinte da Bruckner, Orsini e Cazzaniga. Ecco i risultati della finale di m. 1000: 1.o Cazzaniga Emilio, Rari Nantes Milano, in 10'31"; 2.o Rossi Libero, id., in 11'17"; 3.o De Luca Enrico, libero, in 11'45"; 4.o Villani Luigi, Rari Nantes Milano, in 11'49"; 5.o De Giorgio Ferruccio; 8.o Fanteria, 11'50".

WATER-POLO

I Campionati di Water Polo

Genova, 27 mattino.

Prima categoria: Andrea Doria batte Mameli tre a zero; la Sportiva batte Rari Nantes Camogli due a zero per forfait; Enotria batte Sampierdarena uno a zero; Andrea Doria e Sampierdarena tre a tre; Mameli batte Rari Nantes Camogli due a zero; Enotria batte Sportiva uno a zero.

Campionato di promozione: Ruentes batte Stella Sportiva di Zoagli quattro a uno; Nuova Genova batte Capo Santa Chiara cinque a zero; Liberias batte Veloci Sturlesi uno a zero; Brignole batte S. Quarto uno a zero.

CICLISMO

La finale della Coppa Italia

L'Ucam di Milano ha vinto definitivamente il trofeo

Tortona, 27 mattino.

Ieri, presente un pubblico foltissimo e con un'organizzazione perfetta — grazie all'azione svolta dal simpatico e veterano del ciclismo Giovanni Cuniolo — ha avuto luogo la finale per la Coppa d'Italia, ambito trofeo messo in palio dal comm. Geo Davidson, presidente dell'U.V.I.

Lodevolissimo il servizio prestato dai bravi fanti del 43.o fanteria, al comando del tenente Ernani Ciaprini, presente, come sempre, il colonnello cav. Manenti; dai militi della M. V. S. N. comandati dal capitano signor Cuniolo e dal tenente sig. Righetti e dalle guardie comunali.

Tra i numerosi sportivi, oltre al comm. Davidson, colla signora e signorina, notammo il cav. Bersano, di Genova; il cav. Pagano; il cav. ufficiale Bertolino di Torino, il geometra Bobbio di Alessandria; il cavaliere ragioniere Acquati di Milano; i signori Zaniboni, Campiglio, Piccinini, Ronchi, Cappelli, Aliprandi ed altri numerosi. Cronometrista impeccabile, il cav. Massara di Milano.

Delle dodici squadre inscritte dichiararono « forfait » l'«Olimpia di Trieste e la Roma di Roma. Deplorevolissimo un enorme spargimento di chiodi sul percorso.

Partirono alle ore 5, ed a cinque minuti di intervallo, le seguenti squadre, nell'ordine: Sampierdarenese, Desio, Carrobbio, Ausonia di Torino, Velo Sport di Bologna, Padovani, Parmense, Ucam, Polledri, Ausonia di Napoli.

Non vennero abbassati i records dell'anno precedente nè per la media totale nè pel giro più veloce. L'Ucam per soli 5 secondi, è riuscita a vincere per la terza volta la prova e ad aggiudicarsi la Coppa.

Ecco l'ordine d'arrivo: 1.a Ucam, che coprì i 3 giri del percorso (Km. 145) eguali a Km. 145, in ore 3,45'1"; 2.a Velo Sport Reno, in ore 3,45'6"; 3.a Polledri in ore 3,45'21"; 4.o Padovani, in ore 3,47'40"; 5.a Ausonia di Torino, in ore 3,48'39"; 6.a Sampierdarenese in ore 3,50'30" e 3/5; 7.a Parmense, in ore 3,51'16"; 8.a Desio, in ore 3,51'39"; 9.a Carrobbio, in ore 4,1'6" 3/5; 10.a Ausonia di Napoli.

La squadra vincente raggiunse i Km. 35,997 all'ora. Il giro più veloce venne compiuto dall'Ausonia di Torino (al primo giro) in ore 1,11'17" 3/5 pari a Km. 37,871.

Il record precedente era di Km. 36,992 per la media totale è di Km. 38,945 pel giro più veloce.

L'Ausonia e la Sampierdarenese hanno avuto i loro uomini colpiti da numerose bucature, mentre gli ausoniani di Napoli classificatisi ultimi, hanno a loro svantaggio la lunghezza del viaggio — ben 36 ore — e il loro arrivo poche ore prima della gara.

La scelta dei nostri rappresentanti per il campionato del mondo

Torino, 27 mattino.

A Torino, subito dopo la disputa della « Coppa Italia », si è radunato il C. D. dell'U. V. I., presenti i signori: comm. Geo Davidson, cav. Bersani, geom. Bobbio,