pidità ci fa ormai quasi dimenticare i rettili che siamo.

L'emozione ha avuto tutti i suoi drammi; l'entusiasmo ha avuto tutti i suoi sfoghi. Lasciando l'autodromo, quell'immensa folla che nemmeno si era vista così densa e così fervida nel Gran Premio Milano del '27 — quella che doveva essere l'ultima vittoria di Bordino! — appariva raggiante di una vera, grande, stordente letizia. Fluttuava su lei, nell'ora vespertina, l'oro filtrato dai frassini del Parco Reale. Serenissimo era il cielo; dolce, il tempo, e invitante: come sempre, nei bei crepuscoli di autunno, lungo lo stradone che da Monza riconduce a Milano.

Una sola amarezza, in verità impreveduta, era riserbata ai ritornati in automobile, su lunghissima fila. Contrariamente all'uso delle giornate del circuito, le mille e mille vetture avevano dovuto un po' sostare al dazio; e così la sfilata fu lunga e lenta: un vero corteggio funebre. Non si trovò, naturalmente, nemmeno una sigaretta di contrabando. A noi invece, per rifare 15 chilometri, occorsero più di due ore. Consideriamo però in pace l'inconveniente. Avevamo vissuto ore di turbini e di lampi. La burocrazia ora si faceva innanzi: e otteneva, finalmente, una ricucita alla lentezza.

Marco Ramperti

Le classifiche

I Gruppo (fino a 1500 cmc.)

1. *Arcangeli Luigi* su «Talbot-Dunlop» che ha compiuto i Km. 99 del percorso in 33'9"4/5 alla velocità media di Km. 179,113 all'ora;
2. Nuvolari Tazio su «Talbot-Dunlop» in 33'11"1/5;
3. Ruggeri Amedeo su «Maserati-Dunlop» in 37'58".

Partiti: 5 - Ritirati: Duray (Miller) al 14.o giro e Beccaria (Maserati) al 16.o.

Giro più veloce: il 3.o di Duray (Miller) in 1'25"1/5, a Km. 190,141 all'ora.

II Gruppo (da 1500 a 3000 cmc.)

1. *Brilli-Peri Gastone* su «Alfa Romeo-Dunlop» che ha compiuto i Km. 99 del percorso in 32'9" alla velocità media di Km. 184,777 all'ora;
2. Borzacchini Baconin su «Maserati-Dunlop» in 32'21";
3. Varzi Achille su «Alfa Romeo-Dunlop» in 32'45";
4. Biondetti Clemente su «Bugatti-Dunlop» in 34'23"3/5;
5. Foresti su «Bugatti-Dunlop» in 34'27"3/5;
6. Toti su «Maserati-Dunlop» in 36' 22"1/5;
7. De Caroltys su «Bugatti-Dunlop» in 36'54".

Partiti: 10 - Ritirati: Duray (Miller) all'11.o giro, Nenzioni (Maserati) al 15.o, Zanelli (Bugatti) al 26.o.

Giro più veloce: il 20.o di Varzi (Alfa Romeo) in 1'21" alla velocità media di Km. 200 all'ora.

III Gruppo (oltre 3000 cmc.)

1. *Momberger* su «Mercedes-Dunlop» che ha compiuto i Km. 99 del percorso in 34'16"3/5 alla velocità media di Km. 173,295 all'ora;
2. Maserati Alfieri su «Maserati-Dunlop» in 34'16"4/5;
3. Caflisch su «Maserati-Dunlop» in 35'22.

Partiti: 4. - Ritirato: Rosemberger (Mercedes) al 2.o giro.

Giro più veloce: il 2.o di Masarati (Maserati) a Km. 182,022 all'ora.

Finale

1. VARZI ACHILLE su «Alfa Romeo-Dunlop» che ha compiuto i Km. 99 del percorso in 31'38"2/5 alla velocità media di Km. 187,736 all'ora;
2. *Nuvolari Tazio* su «Talbot-Dunlop» in 33'15";
3. Momberger su «Mercedes-Dunlop» in 34'17"2/5;
4. Brilli Peri su «Alfa Romeo-Dunlop» in 34'18"3/5;
5. Caflisch su «Mercedes-Dunlop» in 34'20";
6. Maserati A. su «Maserati» in 34' 48"2/5;
7. Borzacchini su «Maserati» in 35' 17"1/5;
8. Ruggeri su «Maserati» in 37'14".

Partiti: 9. - Ritirato: Arcangeli (Talbot) al 21.o giro.

Giro più veloce: il 2.o di Maserati (Maserati) in 1'21" a Km. 200 all'ora.

Magnifica affermazione italiana nel meeting delle strade «pavées»

Parigi, 16 mattino.

Il meeting automobilistico delle sei ore sulle strade pavées si è svolto ieri sui 13 chilometri del circuito di Mont à Marsq, ed ha avuto un successo maggiore degli anni precedenti. La prova, a cui hanno preso parte 21 automobili da corsa e da sport, fu resa estremamente interessante dal duello combattuto tra Zehender su Alfa Romeo e il conte D'Arnoux su Bugatti, duello che si risolse con la vittoria del primo, poichè il D'Arnoux si ritirò al 41.o giro dopo essere stato doppiato quattro volte. Zehender, presa la testa subito alla partenza, ha sempre condotto in prima posizione.

Il suo finale di corsa è stato splendido: egli è riuscito a migliorare nettamente il record stabilito lo scorso anno da Ivanowski pure su Alfa Romeo, ed ha terminato primo di tutte le categorie. Rigal su Alfa Romeo Sport da due litri e la signora Desprez su Alfa Romeo Sport da 1500 cmc. hanno completato la grande affermazione italiana, vincendo le loro rispettive categorie. Ecco la classifica per categorie:

Vetture sport da 1100 cmc.: 1. Trunet su B.N.C. che compie in ore 6 Km. 506,415.

Vetture da corsa 1100 cmc.: 1. Michel Zorè su B.B.C., Km. 519,856.

Vetture sport da 1500 cmc.: 1. Signora Desprez su Alfa Romeo, Km. 540,143.

Vetture da corsa 1500 cmc.: 1. Pluchet su Bugatti, Km. 479,568.

Vetture sport 2 litri: 1. Luigi Rigal su Alfa Romeo (2.o assoluto), chilometri 591,352, alla media di Km. 98,558; 2. Baronessa D'Elern su Bugatti, chilometri 503,425.

Vetture da corsa 2 litri: 1. Zehender su Alfa Romeo (1.o assoluto), chilometri 631,303, alla media di chilometri 105,217; 2. Clerc su Bugatti, chilometri 512,020.

Vetture da corsa 3 litri: 1. Boyeriven su Omega Six, Km. 555,129.

Nella mattinata si era svolta la corsa delle tre ore per motociclette. Vi parteciparono 30 motociclette e 3 sidecars. Gregoire, su Sarolea, riportò la vittoria. Egli aveva preso il comando della gara dopo il 115.o chilometro, profittando di una fermata del suo coequipier Demeuret. Al 15.o giro Gregoire doppiava tutti i suoi concorrenti ad una andatura celerissima e vinceva con facilità, coprendo Km. 286,936 alla media oraria di Km. 95,512.

Durante la corsa automobilistica si segnala un incidente curioso. Una ruota della vettura di Bula si stacca e rotolando a fortissima andatura va ad investire uno spettatore seduto sul bordo di un fossato. Lo spettatore, che fumava tranquillamente la pipa, viene ferito gravemente.

Verso la quarta ora di corsa la vettura di Gouvion, per cause ancora sconosciute, prende fuoco. I gendarmi di servizio possono liberare il conduttore, che resta leggermente ferito. La vettura però va completamente distrutta.

BOLIDI SULLA LAGUNA

Segrave imbattibile campione della velocità

L'inglese vittorioso nella «Coppa Volpi» -- Ancora una brillante prova del «Montelera» -- La settimana motonautica chiusa con una interessante gara di «mas»

Dal nostro inviato

Venezia, 16 matt.

Prima di tutto diamo notizia di Filippo Wood e del suo meccanico Johnson Orlin. I medici dell'ospedale di Sant'Anna nutrono buone speranze che i due feriti possano lasciare il letto fra una diecina di giorni. I sintomi di asfissia riscontrati al meccanico avevano fatto a tutta prima temere la complicazione di una polmonite, ma anche questo pericolo sembra scongiurato.

Macchina delicate e pericolose

I competenti, i tecnici sono concordi nel dire che è assai più difficile guidare ad alta velocità un motoscafo che un'automobile. Le virate sono pericolosissime e i ribaltamenti avvengono con una facilità straordinaria. Molti elementi complicano l'andamento di una corsa quali ad esempio il vento, la temperatura, lo specchio dell'acqua e la delicatezza dei motori che pure sembrano a un superficiale osservatore così potenti. Abbiamo veduto il magnifico *Cabar* con motore Marini di proprietà Baglietto che pure ha battuto il record italiano del miglio alla velocità di 106 chilometri orari, perdere invece per delle cause banalissime delle corse nelle quali avrebbe dovuto essere il vincitore.

Abbiamo veduto sabato quello che è successo al *Miss America VII* che pure essendo uno dei motoscafi più potenti del mondo, è volato sull'acqua come un fuscello soltanto perchè un'onda ne ha investito la prua. Ed abbiamo veduto ieri nella seconda prova della «Coppa Volpi» il *Miss America V* che nella prima, come diremo, aveva toccato un tempo eccellente, abbandonare la corsa pure avendo al volante l'espertissimo pilota conte Giovanni Di Sangro, un ex-ufficiale di Marina, non nuovo a questi cimenti.

Abbiamo voluto, prima che si iniziassero le gare, compiere il circuito e correre sul miglio misurato col *Montelera*, il motoscafo per merito del quale la bandiera italiana si è issata due volte sul pennone fra gli entusiastici applausi del pubblico. Il suo proprietario, conte Teo Rossi di Montelera ci ha ospitati a bordo e dopo una lunga e minuziosa *toilette*, che va dal busto col quale ci si stringe i fianchi per non venire letteralmente sconquassati, al salvagente che imbottisce fino alla soffocazione, agli occhiali, al cotone nelle orecchie, siamo partiti dai cantieri Celli per provare il circuito.

Cosa si prova sull'acqua a 100 all'ora

Sabato il Principe di Piemonte che come abbiamo già riferito, ha compiuto una rapida ed emozionantissima corsa col *Miss England*, era stato con noi al una precisione addirittura fotografica nel descrivervi la prima sensazione della velocità che si prova sull'acqua oltre i cento all'ora. Il Principe però ci aveva taciuto, pur consigliandoci l'esperimento, quei piccoli ma piuttosto violenti particolari che si innestano all'ebbrezza della velocità: e cioè il senso della soffocazione, i sobbalzi continui che cessano soltanto per i brevi secondi durante i quali lo scafo riesce ad assestarsi perfettamente con la prua sull'acqua, il rombo assordante che si ripercuote nel cervello, l'impressione di essere lanciati nel vuoto durante i *virages* e finalmente la invisibilità quasi assoluta alla quale vanno soggetti i neofiti e talvolta anche il più esperto dei piloti. A prova compiuta, il conte Rossi era più che mai soddisfatto del suo motore Isotta-Fraschini, del magnifico ed elegante scafo, e sicuro della vittoria. Dopo un tale esperimento, abbiamo guardato con più ammirazione i motonauti e compresa la ragione della fama mondiale che circonda Segrave e i fratelli Wood.

La giornata si è iniziata con una prova di record del miglio misurato per la «Coppa Principe di Piemonte», compiuta dal *Cabar* di Baglietto, con motore Marini. La superba imbarcazione, un *cruiser* senza limitazione che ha lasciato durante la settimana veneziana un'ottima impressione per la sua regolarità e per la sua stabilità, ha compiuto il miglio alla media oraria generale di Km. 80,219, media ottima per una imbarcazione di tal genere. Alle 11,20 si è iniziata la prima prova per la coppa come Volpi di Misurata dato che la prova di sabato, come dicemmo, era stata annullata in seguito all'incidente del *Miss America VII*. Vi hanno partecipato il *Miss England* del maggiore Segrave, il *Miss America V* pilotato da Giovanni di Sangro, e il *Cabar* pilotato da Vittorio Baglietto. Il traguardo è stato tagliato per primo da Segrave, secondo è stato *Miss America VII* che era partito con un minuto e 45 secondi di ritardo per errore del suo pilota. Il giro più veloce è stato compiuto da Segrave alla media oraria di 123,626 chilometri.

Il *Miss England* ha compiuto l'intero percorso di trenta chilometri alla media oraria di 110,768. Il *Miss America V* ha sfiorato in un giro i 105 chilometri orari.

Folla enorme

Nel pomeriggio le competizioni avvengono ancora nel circuito lagunare e assistiamo questa volta allo spettacoloso concorso di una folla enorme. Dallo scalo del Lido fino alle tribune di San Niccolò, cioè per una lunghezza di due e più chilometri, si assiepano gli spettatori, e i galleggianti e le gradinate espressamente costruite sono letteralmente gremite. Nella laguna, al centro dell'anello che segna il percorso, sono ancorati i due superbi yachts e l'elegantissima, lucida, variopinta flottiglia delle vedette veloci.

Prima dell'inizio delle gare salgono sul palco d'onore le Loro Altezze Reali il Principe di Udine, il Principe d'Assia, S. E. il Ministro dell'aeronautica gen. Balbo, S. E. il Ministro di Stato conte Giuseppe Volpi di Misurata e i commissari di corsa marchese Dal Pozzo, conte Revedin, principe Rispoli, ecc., il Prefetto, il commissario al Comune e altre personalità e autorità cittadine, nonchè la Principessa Adelaide di Savoia e i Principi Romanoff Petrovic. Sul palco tutte le dame della più alta aristocrazia veneta e romana fanno corona a Principi e Principesse della Real Casa.

Il colpo d'occhio è meraviglioso, imponente. La laguna non è increspata da un'onda e i riflessi di tutti i vivaci colori delle imbarcazioni vi si specchiano temperandosi in quello azzurro e luminoso che piove da un cielo terso e sereno carico di bagliori.

I marinai ammainano i segnali di partenza e il cronometrista dà il via alle 14,50 ai concorrenti alla terza e ultima prova della coppa Benito Mussolini e Gran Premio Venezia per rotear, con limitazione 12 litri, e nella quale corrono il *Montelera*, il *Cabar*, il *Cabar*, il *Tittinino*, il *Pahsihfou II*. La corsa è lunga e difficile. I motoscafi debbono compiere dodici volte il circuito, un percorso quindi di sessanta chilometri.

Entusiasmante duello

La partenza è movimentatissima. Il *Montelera* sul quale si fondano tutte le speranze prende il via con 29 secondi di ritardo. Il *Pahsihfou* prende il comando inseguito dal *Cabar* e dal *Cabar*. Il *Cabar* al primo giro di boa si rovescia e il pilota Moscatelli e il meccanico Parodi raggiungono nuotando le imbarcazioni che sono andate loro incontro per soccorrerli. Il *Titinino* perde terreno e la lotta si riduce a tre motoscafi. *Pahsihfou II* sembra il più veloce. Ma a un tratto il conte Rossi lancia il suo *Montelera* in piena velocità ed entra nella scia dell'avversario proprio davanti alle tribune dove il motoscafo compie due o tre voli paurosi.

Il giovane e audacissimo pilota riemerge il francese e in piena velocità gira la boa prendendo il comando della corsa. Al sesto giro la gara sembra riscossa in suo favore, ma il *Pahsihfou* si lancia all'inseguimento. Al nono giro le due imbarcazioni sono vicinissime. Il francese sia per superare l'italiano, ma il *Montelera* lo distanzia ancora una volta superbamente.

All'undicesimo giro il *Montelera* marcia in piena velocità e arriva col al traguardo per il primo. Anche S. E. Balbo che si è appassionato alle emozionanti fasi della corsa applaude alla bella vittoria del nostro concittadino. L'intero percorso è stato compiuto dal *Montelera* alla velocità media oraria di chilometri 81,524. Il *Pahsihfou* e il *Cabar* pur soccombendo hanno dimostrato le loro ottime qualità tecniche e sia l'una che l'altro hanno dimostrato di essere delle buone imbarcazioni. Il conte Rossi che ha corso soltanto in due prove non può vincere nè la Coppa nè il Gran Premio i quali vanno al *Pahsihfou*, cioè al francese Sirrand. Il meno veloce, che ha compiuto regolarmente le sue tre prove classificandosi nella prima, secondo; nella seconda, terzo; e nella terza, secondo.

Segrave imbattibile

Alla seconda prova della Coppa Volpi si allineano al traguardo soltanto due motoscafi, il *Miss America V* anche questa volta pilotato dall'italiano conte di Sangro e il *Miss England* pilotato dall'infaticabile Segrave. Fin dal primo giro l'imbarcazione inglese s'impone a quella americana che è costretta ad abbandonare la corsa per un banale incidente. Il *Miss England* compie l'intero percorso di chilometri trenta alla velocità media oraria di 112,218. Bisogna inchinarsi davanti all'assoluta superiorità di questa imbarcazione. Forse la vedremo alle prese col *Sacoia* quanto prima sul lago di Como. E' l'unico motoscafo che potrà dare del filo da torcere al nostro rosso bolide marino. Il maggiore Segrave a corsa ultimata è salito sul palco e con lui si sono congratulati i Principi della Reale Casa, S. E. Balbo, i membri del comitato.

Alla coppa della Federazione Italiana Motonautica partecipano le seguenti imbarcazioni: il *Chips* pilotato dalla contessa Di Sangro, il *Cabac* pilotato da Moscatelli e l'*Ymona* pilotata da Marcello Jalla, francese. La vittoria viene colta brillantemente dallo splendido scafo uscito dai cantieri Baglietto e munito dei motori Marini, il *Cabac*. Con una perfetta regolarità, stabile, sicuro, il motoscafo del noto blasonato ligure compie i sei giri (30 chilometri) alla media oraria di 73,270.

Ed escono quindi nella laguna tra i frenetici applausi del pubblico i quattro superbi *mas* della nostra marina ideati dall'ing. comm. Attilio Bisio di Venezia. I *mas* veloci che partecipano alla gara sono contrassegnati coi numeri 204, 206, 210 e 213 e pilotati rispettivamente dal tenente di vascello Giuliani, dal nostromo Tanca, dal guardiamarina Morpurgo e dal capo timoniere Martinelli. La corsa si svolge su due chilometri e mezzo di percorso e viene vinta dal numero 204 in 2'40" alla media oraria di chilometri 58,8.

E' finita con questa meravigliosa affermazione della nostra marina da guerra la settimana motonautica veneziana che ha avuto l'altissimo merito di far apprezzare e di divulgare uno sport da noi ancora poco conosciuto. L'industria motonautica non avrebbe potuto avere un battesimo più bello e una cornice più completa. Il nostro successo in varie competizioni ci deve rendere più fieri e orgogliosi degli sforzi e degli scopi raggiunti anche in questo campo dell'industria nazionale.

Ernesto Quadrone

Il Gran Premio di Monza - Una partenza

La Biella - Oropa

Mario Gherzi segna il miglior tempo ma non abbassa il record

Oropa, 16, mattino.

Quest'anno, benchè i supremi consessi sportivi non l'abbiano ritenuta valida agli effetti del Campionato Motociclistico Italiano la gara ha avuto ugualmente un ottimo successo sia di concorrenti che di pubblico. Il Comitato Organizzatore Manifestazioni Motoristiche Biellesi, ha messo ogni cura perchè la massima manifestazione sportiva di carattere biellese avesse un'edizione degna del passato glorioso. I volenterosi del Comitato sono pienamente riusciti nel loro intento. Bei nomi dei motociclismo si sono allineati al «via» dato dal cronometrista ufficiale, Macani ing. Enrico, sul rettilineo prospiciente il viale Cesare Battisti.

Per la Biella-Oropa, classica gara dal percorso del tutto particolare, occorrono motociclisti audaci, abili e decisi in curva; occorrono soprattutto uomini che abbiano dimestichezza con i tratti di strada piani e ripidi, a svolte improvvise, che sconcertano anche i più provati piloti.

La folla amante di ogni audacia si è riversata anche quest'anno per i declivi che costeggiano l'erta tortuosa. Ogni pianoro erboso, buon punto di osservazione, ha ospitato, anche in questa 14.a edizione della gara, la massa dei curiosi che all'aria aperta hanno consumato il pranzo. Folla, come nelle edizioni passate, folla trattenuta dovunque da un accurato servizio di carabinieri e militi fascisti.

Ad Oropa, nel rettilineo di arrivo, con le maggiori autorità e personalità del mondo politico, sportivo biellese, era S. E. il Prefetto di Vercelli gr. uff. ing. D'Eufemia, che si è vivamente interessato delle belle affermazioni dei corridori biellesi; il comm. Sesia, preside del Consiglio Provinciale dell'Economia; gr. uff. Leone Garbaccio, presidente dell'Unione Industriale Fascista; il rag. Gian Maria Basini, presidente del Comitato organizzatore; il tenente Coniolo dei CC. RR.; l'avv. Guglielmo Pagliano, sostituto procuratore del Re; il gr. uff. nob. u. Ferrari, commissario al Comune di Biella; il can. Ottino, rettore del Santuario di Oropa; il cav. uff. Pastore del Moto Club d'Italia, ecc.

Le operazioni di controllo delle cilindrate, sia dei motocicli che delle automobili concorrenti, si sono svolte al mattino. La punzonatura dei cilindri è stata effettuata presso la sede dell'Automobile Club di Biella, in viale Regina Margherita, il quale ha notevolmente contribuito al successo della manifestazione. Tali operazioni sono terminate prima delle 12. La partenza ha avuto luogo dal viale Cesare Battisti. Essa era fissata per le 14, ma venne rinviata alle 15 a seguito di un incidente toccato, in una prova di allenamento, al corridore Giuseppe Fagnani di Legnano, il quale in una delle ultime curve sotto Oropa, è andato a cozzare contro un treno elettrico, riportando la frattura dell'osso frontale, per cui fu ricoverato all'ospedale, in grave stato.

Alle 15 dunque è stato dato il «via» al primo sorteggiato delle moto biciclette, categoria 175 cmc.; con un minuto di intervallo sono partiti gli altri concorrenti della categoria 175 cmc. a tre minuti di distacco è stato dato il «via» al primo inscritto delle motociclette, categoria 350 cmc., cui sono seguiti gli altri con il solito distacco di 1'; successivamente, colle stesse modalità è stato dato il «via» agli inscritti della categoria 500 cmc. e ai sidecaristi.

I records hanno resistito all'assalto che hanno loro portato i migliori esponenti. Il mancato crollo dei records è principalmente dovuto allo stato della strada, buono ma per causa della ghiaia, leggermente pericolosa. Il corridore Gherzi non è riuscito a battere il record assoluto che detiene Sanvito e così nelle altre categorie i vincitori hanno lasciato invariati i records in vigore. Solamente il biellese Barbero ha battuto quello per sidecars stabilito da Crosti nel 1927. Anche Finnagalli nella categoria 350 ha battuto per tre secondi il record delle 250 di cilindrata stabilito dal compianto campione biellese Primo Lanza.

La gara automobilistica ha rivestito un interesse grandissimo in quanto i concorrenti erano tutti della zona. La vittoria è toccata all'anziano sportman biellese Tabarini che con Alfa Romeo 1750 di cilindrata ha avvicinato il record della prova.

LE CLASSIFICHE

Categoria 175 cmc. — 1. Minetti Fortunato (Tommaselli in 12'5"1/5 alla media oraria di Km. 54,718 (suo record precedente 11'31"2/5); 2. Gobetti Carlo (Simplex) in 12'19"; 3. Balagna Eugenio (Guizzardi) in 12'49"2/5; 4. Tommaselli Ugo (Tommaselli) in 13'10"1/5; 5. Gianoglio Giovanni (Gianoglio) in 13' e 13"2/5; 6. Mario Vittorio (Guizzardi) in 14'0"3/5, 1.o della 125 cmc. alla media di Km. 47,24); 7. Zavaldi Dino; 8. Germanetti Carlo (Miller). Non arrivati: Barbero Ernesto, Quaranta Mario.

Categoria 350 cmc. — 1. Gherzi Mario (Velocette) in 10'23"4/5, alla media di Km. 63,665 (record prec. Lanza Primo 10'14"2/5); 2. Macci Luigi (Frera) in 10'24"2/5; 3. Pigorini Aldo (Frera) in 11'6"2/5; 4. Fumagalli Carlo (Ariel) in 11'11', primo delle 250 cmc. alla media chilometrica oraria di 59,187; 5. Nazzario Andrea (Frera) in 11'21"1/5; 6. Cerrone Ettore (A.J.S.) in 11'38"4/5 - Campione biellese di cat.; 7. Sola Giuseppa (Velocette) in 12'14"; 8. Mosca Ernesto (Frera); 9. Montevi Ivo (Cotton); 10. Gariglio Giovanni (New Imperial); 11. Canepa Luigi (Linch); 12. Scanzio Ferruccio; 13. Ferrari Francesco (F. N.). Ritirati: Ruspino Natale (A.J.S.).

Categoria 500 cmc. — 1. Broggi Giovanni (Frera) in 10'38"2/5, alla media oraria di km. 62,210 (record prec. Sanvito Ferrante 10'1" 1/5); 2. Fiorina Aldo (Frera) 11'7"3/5 (Campione biellese assoluto); 3. Ramella Gianni (Sunbeam) 11'17"; 4. Aldo Bruno (Rudge) in 12'18" e 1/5; 5. Turista Guido (Rudge) in 12' 49"2/5; 6. Delpiano Duilio (Sarolea) in 13'3" 2/5; 7. Panella Alfredo (Calthorpe) in 13'40"4/5. Ritirati: Bracco Giovanni (Sarolea); Teagno Dino (A.J.S.).

Tentativo di record: Sidecars 1200 cmc. — Barbero Edgardo (Harley Davidson) in 11'30"2/5, alla media chilometrica oraria di 57,534 (sidecarista Spinaci Tullo) - (Record prec. Crosti in 11'59" e un quinto).

LE PROVE CICLISTICHE

Torricelli campione italiano stayers

Roma, 16 mattino.

La riunione di ieri al Motovelodromo Appio ha richiamato un discreto pubblico di appassionati. La giornata caldissima, la coincidenza di altre gare sportive non hanno dato un maggiore successo di spettatori a questa bella riunione in cui era in palio, come è noto, la maglia di campione ciclistico italiano dietro motori, i nomi degli stayers partecipanti promettevano poi gare emozionanti e risultati tecnici non indifferenti. La disputa per il campionato italiano stayers è stata preceduta da alcune gare di contorno. Dopo alcune gare preliminari, eccoci infine alla disputa per la maglia tricolore.

I concorrenti, che dovranno compiere 190 giri di pista, pari a chilometri 75, si dispongono alla partenza nel seguente ordine: 1. Torricelli di Torino, allenatore Groslimond, campione italiano 1928; 2. Gay, allenatore Borgetti; 3. Bergamini, allenatore Cocchi; 4. Biglia, allenatore Chionio; 5. Manera, allenatore Manera senior.

Alla partenza Torricelli si pone subito al comando. Lo seguono nell'ordine: Gay, Bergamini, Manera e Biglia. Già al secondo giro Manera mostra tutta la sua forza. Superati gli avversari, passa al secondo posto e si pone a inseguire Torricelli che lo distanzia di circa cento metri. Al decimo giro le posizioni sono le seguenti: 1. Torricelli; 2. Manera; 3. Gay; 4. Bergamini; 5. Biglia. Nel giro che segue il torinese doppia con mirabile valentia Biglia e Bergamini e quindi anche Gay. Manera dal canto suo lo imita. I due sono così in testa a tutti i concorrenti e il torinese ha circa cento metri di vantaggio sull'italo-argentino. Ai trenta giri, Torricelli, mirabile nella sua energia, guadagna un quinto di secondo per giro. Al quaranta giri Manera attacca a fondo con uno scatto meraviglioso e riduce lo svantaggio prima a cinquanta metri e poi a non più di una trentina. Cosicchè ai cinquanta giri le posizioni sono così stabilite: 1. Torricelli; 2. Manera a trenta metri; 3. Biglia; 4. Gay; 5. Bergamini.

Manera incalza ancora, tenace e volitivo; il campione però riguadagna sensibilmente così da ristabilire il suo notevole vantaggio. Ai sessanta giri le posizioni sono ancora immutate. Torricelli però riprende e porta il vantaggio a mezzo giro di pista. Manera non abbandona la lotta e riduce in distanza a centocinquanta metri, per riperdere poi verso il novantacinquesimo giro. Ai cento giri egli dista da Torricelli di tre quarti di giro.

Manera ai 140 giri dista da Torricelli di circa trecento metri, ma ai 145 giri, approfittando di un brevissimo distacco del torinese, parte a fondo e comincia a riguadagnare il terreno perduto. Ai 150 e ai 160 giri le posizioni sono immutate. Ma ai 166 giri Torricelli riprende per doppiare Manera. Con uno dei suoi scatti meravigliosi l'italo-argentino, tenace quanto mai, si libera però dalla minaccia, poi tenta audacemente l'ultima decisiva carta in vista del traguardo imminente con una meravigliosa volata che strappa urli di entusiasmo al pubblico. Tuttavia Torricelli resiste bene all'attacco e si può dire abbia ormai la vittoria garantita. Ai 180 giri, a 3 giri dalla fine, infatti Manera ha nuovamente 350 metri di svantaggio. Torricelli ormai sicuro della vittoria, tenta ancora in un supremo sforzo di doppiare il valoroso avversario, senza però riuscirvi e taglia primo il traguardo, applauditissimo. Gli viene subito consegnata la maglia tricolore che egli indossa compiendo quindi un giro di pista. Ecco l'ordine di arrivo:

1. *Torricelli*, che conserva il titolo di campione italiano ciclistico dietro motore 1929. Egli ha coperto i 75 chilometri in 1 ora 0'4" 1/5, alla media di chilometri 74,912 all'ora; 2. Manera in 1 ora 0'22"; 3. Gay a dieci giri; 4. Biglia a dodici giri; 5. Bergamini a quattordici giri.

Al Velodromo di Buffalo

Parigi, 16 mattino.

Ha avuto luogo ieri la solita riunione domenicale alla quale ha partecipato Girardengo che non è stato molto felice in questa sua seconda comparsa. Ecco i risultati:

Match Omnium - Prima prova - Chilometro a cronometro: 1. Richli in 1'14" 4/5; 2. Blanchonnet, 1'15"; 3. Van Kempen; 4. Wambst; 5. Girardengo; 6. Lacquehay.

Seconda prova: Inseguimento limitato a 7 chilometri e 500 metri: Lo la squadra francese raggiunge la squadra straniera in 9'15".

Terza prova - Individuale 20 chilometri - Classifica ogni 5 chilometri: 1. Richli, 30 punti; 2. Girardengo, 14 punti; 3. Lacquehay, 10 punti; 4. ex-aequo Van Kempen e Wambst, 8 punti; 6. Blanchonnet, 6 punti. — Classifica generale: 1. squadra straniera (Girardengo, Richli, Van Kempen) con due vittorie; 2. squadra francese (Wambst, Lacquehay, Blanchonnet) con una vittoria.

Il campionato femminile di Parigi

Oltre 33 Km. all'ora

Parigi, 16 mattino.

Il ciclismo femminile, così in onore nel nord della Francia e nel Belgio, continua a vegetare nella regione parigina. Ieri mattina le ferventi di questo sport hanno disputato l'annuale campionato di Parigi di fondo. Non si trattava di una semplice passeggiata: la corsa consisteva infatti in 66 chilometri. 15 partecipanti hanno coperto questo percorso in meno di due ore, ad una media superiore al 33 chilometri. La signorina Robin, che corse dal 1923 e che fu campionessa nel 1926-1927 vinse la prova davanti alla campionessa dello scorso anno, Andreina Iven.

Dewaele 3.o nel campionato di Fiandra

Bruxelles, 16 mattino.

Si è disputato a Gobleschamp il campionato della Fiandra occidentale, su un percorso di 100 chilometri, 38 dei migliori corridori belgi hanno preso la partenza. Ecco la classifica: 1. Aimé Dossche in ore 3,5'; 2. Saes; 3. Dewaele vincitore del Giro di Francia; 4. Honduet; 5. Armando van Bruaene; 6. Max van Ryssebergh; 7. Gedhof; 8. Adolfo van Bruaene; 9. Verlaecke.

Facelli «for ewer»

Vince splendidamente a Parigi e batte il proprio record

Parigi, 16 mattino.

Facelli ieri ha battuto con 52" 5.5 il record d'Italia dei 400 metri con ostacoli da lui detenuto, e per un soffio ha mancato il record del mondo, imponendosi ad un lotto di campioni, tra cui lo svedese Petterson, finalista olimpionico, il campione polacco Kestrewski ed i migliori specialisti francesi. Facelli ha condotto e dominato dall'inizio alla fine, ma la corsa è stata tutt'altro che monotona. Il brio, la bellezza atletica del nostro campione si sono imposti all'attenzione del pubblico francese, che ha accolto la sua vittoria con grandi applausi.

Aldelheim e Facelli partono in testa, compiono i primi metri a folate rapide e superano fianco a fianco i primi ostacoli. Ma l'azione di Facelli appare fino dai primi 100 metri più sicura, più agile, più potente di quella del campione francese, e sovrattutto più continuativa. Seguono lo svedese Petterson ed il polacco Kestrewski. Mentre Facelli non diminuisce la sua azione ed effettua un bellissimo virage, Aldelheim risente dello sforzo iniziale, rallenta e Facelli lo distacca nettamente. Anche lo svedese Petterson lo sorpassa poco dopo.

La corsa del campione italiano prosegue sempre regolare ed aumenta di potenza. Le sue fointe sono man mano più rapide e gli ostacoli vengono superati con scioltezza sempre maggiore. Lo svedese Petterson in nessun momento dà l'impressione di poterlo inquietare. Il suo distacco da 15 metri passa a 20 metri e poi a 25. Frattanto nelle retrovie il polacco Kestrewski si porta all'altezza di Aldelheim: tutti e due si danno ad una lotta serrata per la terza posizione.

La lotta però manca per il primo posto. Facelli fila al traguardo indisturbato. Il modo con cui egli spicca il salto per superare gli ostacoli è così leggero che rassomiglia all'inizio di un volo.

Anche le altre corse furono tutte interessanti. Questa riunione internazionale dello Stade Francese è stata un trionfo dell'atletica. Oltre diecimila spettatori gremivano il recinto e le tribune del grazioso Stadio «Jean Bouin», tutto nascosto fra il verde del Bois de Boulogne. Ecco i particolari di questa interessante riunione:

100 *metri piani*: 1. Goerling (Germania) 10"3/5; 2. Theard (Haiti); 3. Auvergne (Francia).

Premio dello Stadio (200 yardes): 1. Goerling (Germania) 19"2/5; 2. Cummings (America); 3. Rousseau (Francia); 4. Auvergne; 5. Cerbolinaz; 6. Sokorwsky.

400 *metri con ostacoli*: 1. Facelli (Italia) 52"3/5 (record d'Italia battuto); 2. Petterson (Svezia) 53"3/5; 3. Adelheim 54"2/5; 4. Kestrewski (Polonia); 5. Viel (Francia).

Premio della Repubblica (800 metri piani): 1. Ladoumegue (Francia) in 1'57"1/5; 2. Sera Martin in 1'57"2/5; 3. Gruiez (Francia).

Challenge Montefiore 400 *metri piani*: 1. Moulines (Francia) 49" 1/5; 2. Petterson (Svezia) 50" 4/5; 3. Galtier (Francia); 4. Tarrade (Francia).

1500 *metri*: 1. Leduc in 4'2" 1/5 (Francia); 2. Lesimple; 3. Trapon.

5000 *metri*: 1. Petkiewicz (Polonia) 15'25" 2/5; 2. Dartigues (Francia) 15'31" e 4/5; 3. Beddari (Francia); 4. Marchal (Francia).

Lancio del peso: 1. Noel 14 metri; 2. Brecq, m. 13,38.

Lancio del disco: 1. Noel; 2. Winter.

Staffetta 4x100: 1. C.A.S.G.; 2. Stade Francese;

Salto in alto: 1. Dupire metri 1,85; 2. Philippon, m. 1,81.

Le due maratone di Strasburgo

Strasburgo, 16 mattino.

Le due maratone di Strasburgo sono state favorite da un tempo magnifico e ottennero un gran successo di pubblico e di concorrenti. Ecco i risultati:

Maratonine juniores (21 chilometri): 1. Schorer in ore 2; 2. Diebolt in ore 2,3'; 3. Gostz in ore 2,3'; 4. Jouny in ore 2,4'. — *Maratona seniores* (42 chilometri): 1. Courtoise in ore 4,10'47"; 2. Toussaint in ore 4,11'55"; 3. Romein in ore 4,16'48".

Il St. Leger vinto da Ortello

Milano, 16 mattino

Il Gran Premio di Monza ha tolto molto pubblico all'Ippodromo di San Siro dove si disputava il St.-Leger italiano (L. 100.000, metri 2800). La prova però non si presentava sotto un aspetto molto suggestivo per la nota differenza di classe degli avversari ch'erano opposti al grande Ortello, favorito indiscusso. I fatti hanno confermato le facili previsioni. Ortello ha passeggiato letteralmente dalla partenza all'arrivo. Tutti gli avversari si sono limitati a seguire il leader a grande distanza. Mino D'Arezzo è terminato secondo a quindici lunghezze dal vincitore precedendo a sua volta di cinque lunghezze Aniene che ha tagliato il traguardo con cento metri di vantaggio su Luppolino.

Premio Caronno (L. 10.000, m. 1600). — 1. Casciago di De Montel, 2. Alcea, 3. Salamanca. N. P. Melna, Amicella, Cirra. 1 lungh., 4 lungh. Tot. 29, 9, 7.

Premio Verderio (L. 25.000, m. 1500). — 1. Silfo di Scuderia Sangone, 2. Arno, 3. Magnasco. N. P. Scarpetta di Madonna, Moltrasio. 1. lungh e ½, ¼ lungh. Tot. 27, 13,50, 10.

Premio Libroro (L. 10.000, m. 1100). — 1. Mimmola di Castellini, 2. Mastrogigi, 3. Cameto. N. P. Garibaldina