Tutti gli sports in tutto il mondo

Itinerari automobilistici

La strada al «Colle delle finestre»

L'alta costiera di monti che dal colle di Sestrières, per il Genevris, l'Assietta, la Ciantiplagna, l'Orsiera, il Rocciavrè, separa le valli parallele della Dora Riparia e del Chisone, è tagliata quasi a metà dalla strada militare che, per il Colle delle Finestre (m. 2202), unisce le vecchie città alpine di Susa e di Fenestrelle.

Il Colle delle Finestre — non ignote a quanti ricordano le glorie dei nostri eserciti che in epoche remote e recenti vi transitarono per opporsi a frequenti invasioni — è assai ben conosciuto dagli escursionisti, e molto apprezzato dalle nostre truppe di montagna che lo percorrono infaticabilmente d'estate e d'inverno, con salmerie e carriaggi, per raggiungere, dalle vallate di Pinerolo, le strade del Cenisio e quelle che, presso il Rocciamelone si aprono sulle Valli di Lanzo.

Anche numerosi automobilisti godono di percorrere sovente questa bella strada per compiere un breve e suggestivo circuito, più corto di quello del Sestrières, ma non per questo meno vario ed interessante. Da Torino, infatti, il Colle delle Finestre, non dista che meno di 60 chilometri; in poco più di un'ora, una qualunque macchina lo può raggiungere, sorpassando così i 2200 metri; è questa senza dubbio la maggior altitudine a cui si può arrivare dalla nostra città nel minor tempo e col più piccolo dispendio.

Il circuito che comprende: Torino, Susa, Meana, Colle delle Finestre, Fenestrelle, Perosa Argentina, Pinerolo, Torino, non misura più di 160 chilometri e presenta in ogni tratto vari aspetti di naturali bellezze che soddisfano vivamente quanti lo percorrono: dai Colli di Rivoli alle falde della Sagra di San Michele e del Rocciamelone è la grandiosa strada che porta a Susa e che tutti i Piemontesi, si può dire, conoscono ed amano un po' come cosa loro; da Susa a Meana sono appena 4 chilometri di strada che si svolge ancor bella e in parte pianeggiante tra numerosi e caratteristici colli a forma di cucuzzoli e floridi vigneti.

Da Meana ha inizio la vera strada militare che s'arrampica sulla montagna con frequenti curve, dapprima fra ombrosi e freschi boschi di castagni, poi fra profumate pinete, e infine, oltre il Colletto (quota 1455), fra prati e pianori.

Salendo per la strada del Colletto si gode sempre più largamente dello spettacolo di festività e della grandiosa sinfonia di verde che offre questa montagna: in fondo alla vallata serpeggia la Dora, biancheggiano sempre più piccole le case di Susa e le strade del Monginevro e del Moncenisio si seguono per lungo tratto — quest'ultima fino alle «scale» — ondeggianti, candidi nastri, fra boschi ed anfratti. Domina il paesaggio la mole aguzza del Rocciamelone, padrona veramente di tutta la Vallata, che s'allarga alla base come a schiacciare le chiare e minuscole case di Mompantero; e lungo il corso della Cenischia, l'antica strada romana tocca la centrale elettrica di Venaus e l'Abbazia della Novalesa segni di glorie e di potenze artistiche e industriali di epoche diverse.

Ancora poche svolte fra ricchi pascoli e scoscesi costoni di roccie, e si giunge al Colle delle Finestre; è qui il piccolo Forte con gli antichi stemmi Sabaudi e del Delfinato e con le sue casematte abbandonate: di lì la strada per il Colle dell'Assietta, quella per Usseaux; di fronte, volgendo le spalle alla Dora, la Valle del Chisone — cui s'avvia continuando la strada militare, oltre il colle — ben visibile per lungo tratto, su verso Pragelato e giù verso Mentoulles e Roure.

E si scende allora dolcemente fra estese praterie, tagliando a mezzo una foresta di pini che ci accompagna per chilometri e chilometri e copre la strada di una vôlta profumata: ecco lo sperone del Pecherel a difesa delle valanghe; ecco il Prato di Cattnat, meraviglioso nella sua fioritura primaverile; ecco, a quest'altezza, il grandioso sanatorio creato per più di 100 sofferenti dalla pietà del Senatore Agnelli: immensi e candido fabbricato ricco di innumerevoli ed elegantissime verande, di giardini signorili; coperto da migliaia e migliaia di pini salutiferi; aperto con un'infinità di vetrate a ricevere tutti i sorrisi ed il calore del sole, ad accogliere tutte le bellezze di cui è piena la valle; di laggiù sale al sanatorio una teleferica d'imponenza ciclopica e di incomparabile utilità che al sanatorio stesso trasporta materiale e persone.

Ma ormai si affacciano i potenti forti di Fenestrelle: e giù ancora per la bella strada accanto a Chisone fino a Perosa, a Pinasca, a Villar Perosa e infine alla fresca e nitida bellezza di Pinerolo.

Poi di qui nuovamente a Torino; il circuito è compiuto; molte fabbriche automobilistiche già lo fanno percorrere per provare le loro macchine; e il collaudo riesce veramente probativo anche perchè di fronte a tutte le bellezze che s'incontrano nel percorso c'è un pochino da lottare per la condizione in cui è tenuta la strada nel tratto da Meana a Fenestrelle. Ci parla di questo stato spiacevole di cose lo stesso Podestà di Meana, gr. uff. avv. Giovanni Borgna, che vede tutta l'importanza e l'avvenire di questo passo e vuole in tutti i modi provvedere a migliorarlo.

La strada da Meana a Fenestrelle è stradale militare, e quindi tenuta secondo le necessità dei servizi per i quali non occorrono continuati lavori di manutenzione e di ritocco: in casi di necessità l'autorità militare saprebbe e potrebbe provvedervi in pochissimo tempo. Il Comune di Meana poi, attraverso il territorio del quale corre la strada fin oltre il Colle delle Finestre, non può addossarsi il peso della manutenzione per molteplici ragioni, ed essenzialmente per il fatto che la strada non gli appartiene; cosa che diranno per la loro parte gli altri Comuni. Tuttavia Meana, con la creazione della strada militare ha perduto la sua antica, vera strada, sulla quale aveva tutti i diritti e tutti i doveri.

Considerati poi gli sviluppi del turismo automobilistico e di ogni altra specie, la manutenzione e la sistemazione d'una strada come questa interessa [illegible] Enti, che in passato non si curavano punto di tali problemi. Intanto la spesa — dato che la strada già esiste e si può anche ora percorrere — non appare poi rilevantissima; un primo accordo con la Autorità Militare — la quale non potrà che essere lieta di veder perfezionata l'opera propria — può facilitare assai l'inizio dei lavori; il Comune di Fenestrelle e quelli limitrofi non se ne dovranno pure disinteressare; Susa poi appartiene al Distretto Militare di Pinerolo e quindi anche per questa ragione l'Autorità Militare deve sentire la necessità di quest'opera; la Federazione Italiana dell'Escursionismo (F. I. E.) neppure può restare indifferente di fronte a questo richiamo; così il Club Alpino e l'Unione Escursionisti che ha al Colletto un suo rifugio bene attrezzato; le Case automobilistiche, per le quali la strada serve di ottima pista, hanno pure interesse di vederla tenuta in ottime condizioni.

E' possibile che la buona idea del gr. uff. Borgna non possa trovare fra tante potenti istituzioni e fra tanti autorevoli personaggi quei consensi e quegli aiuti che valgano a renderla attuabile? E' possibile che in tempi fattivi come i nostri non si senta l'urgente bisogno di valorizzare, come ora si dice, questi meravigliosi luoghi che sono a due passi da Torino e nei quali si possono svolgere comodissimamente tutti gli sports, da quelli invernali a quelli cinegetici? E dovremo e sempre ancora permettere che si ignorino da noi le bellezze della nostra terra e si vada cercando lontano, e forse all'estero, quanto la natura offre con tanta prodigalità sulle soglie di casa nostra?

Ben volentieri abbiamo voluto accennare e mettere in discussione questo nuovo problema; speriamo vivamente che al Podestà di Meana giungano numerose le adesioni e gli aiuti di quanti possono e vogliono lavorare con lui agli sviluppi del turismo nella nostra bella terra piemontese, alla scoperta delle bellezze italiane.

L. P.

Il Duca di Bergamo al Concorso ippico di Foligno

Foligno, 23 notte.

Stamane è giunto a Foligno il Duca di Bergamo accompagnato da S. E. Manaresi sottosegretario alla guerra per assistere all'ultima giornata del concorso ippico nazionale. Il Principe è stato ricevuto da tutte le autorità politiche, militari, amministrative ed ecclesiastiche. Da Perugia sono anche intervenute tutte le autorità con alla testa il Prefetto conte Cioli degli Atti. Il Duca di Bergamo tra le acclamazioni della popolazione si è recato in Municipio ove sono avvenute le presentazioni da parte del Podestà di Foligno, on. Raschi, poi S. A. sempre accompagnato da S. E. Manaresi ha voluto con gentile pensiero visitare l'ospedale civile ove è stato ricevuto dal presidente della congregazione e dal corpo sanitario.

Alle ore 12 in Duomo è stata celebrata una messa solenne cui hanno assistito S. A. R. il Duca di Bergamo e tutte le autorità convenute e S. E. il vescovo monsignor Carbini con tutto il capitolo in pompa magna. Quindi ha avuto luogo a palazzo Ceccaroni Morotti una colazione intima. Nel pomeriggio all'ippodromo si sono svolte le gare del concorso ippico nazionale al quale hanno preso parte un numero considerevole di inscritti. Il Duca di Bergamo, l'on. Manaresi e le autorità hanno assistito allo svolgimento di tutte le gare procedendo poi alla premiazione dei vincitori. In serata il Principe e il sottosegretario alla guerra hanno partecipato ad un pranzo ufficiale offerto a Palazzo Morotti Mazzagarli Cecconi, quindi hanno assistito ad una serata di gala al teatro Pier Marini.

La riunione motonautica di Como

Como, 23 notte.

Ecco il risultato delle gare svoltesi oggi nel Centro Lago per la terza giornata motonautica internazionale. La finale dei fuori bordo ha dato il seguente risultato:

Classe B (Giri 20, Km. 35): 1. «Mio fi» Feltrinelli (Feltrinelli-Jonson) in 32'36" 4/5, media Km. 45,923; 2. «Mio Mao» di Gozzi (Foggi-Evinrude) in 32'59" 2/5; 3. X di Belgir (Riva-Elto) in 33'40" 2/5; 4. «Mimì» di Vidali (Vidali-Evinrude). Ritirati Sea Horse al primo giro: X di Argo al secondo. Giro più veloce, il quarto alla media di Km. 48,180.

Classe C (Giri 6, Km. 3): 1. «Evin 7.o» di Canepa (Foggi-Evinrude) in 34'50" 3/5, alla media di Km. 51,659; 2. «Rita 2.o» di Castellini (Castellini-Evinrude) in 35' 2/5. Giro più veloce il quarto, di Rita 2.o alla media di Km. 53,957.

Classe D (Giri 7, Km. 35): 1.o «Tuo» di Feltrinelli (Feltrinelli-Jonson) in 28'52" 2/5, alla media di Km. 54,488; 2. «Margaret» del conte Borromeo (Ronchi-Elto) in 39'26" 3/5; 3. «Caprice» di Palestra (Lido-Jonson) in 42'35" 3/5. Ritirato S. O., Demon e A. Z. Giro più veloce, il secondo, di «Tuo» alla media di Km. 58,824.

Nella prima prova della Coppa Villa d'Este, libera ai «cruiser», della terza categoria, ha corso solamente «Imana II» di Marcel-Jalla, scafo Picher, motore Hispano Suiza, ad una media di Km. 69,982. Giro più veloce, che è stato l'ultimo, alla media di Km. 62,500.

Lo sport in America va a ficcarsi persino in carcere...

New York, 23 notte.

Da parecchi mesi i detenuti delle carceri federali americane si preparavano e si allenavano con cura per il campionato di corsa delle 100 yarde, che si disputa ogni anno e che ha avuto luogo ieri nel carcere newyorkese di Sing-Sing. I carcerati sono stati divisi in due categorie: quelli che hanno di più e quelli che hanno di meno di 10 anni di pena da scontare. Un'apposita pista era stata costruita nel cortile centrale della prigione, ed al centro era stata elevata una tribuna dove hanno preso posto il Governatore dello Stato di New York, il sindaco di New York, i dirigenti della prigione, nonchè un eletto stuolo di invitati. Dopo le batterie e le semifinali, hanno avuto luogo le finali di ogni categoria. Infine si è svolta la grande finale tra i vincitori delle due categorie, che, dopo una lotta accanita, è stata vinta con facilità da un carcerato che ha meno di 10 anni da scontare. Non si sa se, in vista dei suoi meriti sportivi, il vincitore avrà diminuita la pena inflittagli...

Gare di nuoto nel Po

La Federazione Italiana di Nuoto, a chiusura della stagione, indice per domenica 29 corr. le seguenti gare che si svolgeranno sul fiume Po, con qualunque tempo: 1) Gara di m. 50, riservata a coloro che non hanno mai partecipato a gare di nuoto; 2) Gara di m. 250, libera a tutti; 3) Traversata del Po a nuoto, completamente vestiti.

Quest'ultima esplicazione natatoria, che tende a dimostrare come si nuoti, pur gravati delle vestimenta, sarà di grande interesse anche per il pubblico. E' assegnata medaglia d'argento, per coloro che raggiungeranno l'opposta sponda, senza distinzione d'arrivo. Per le altre gare vi sono ricchi premi in medaglie e targhe. Le gare si svolgeranno nei pressi del Ponte Umberto I.

Le iscrizioni si chiuderanno alle ore 22 di sabato 28 corr. e si ricevono presso la Federazione Italiana di Nuoto (via Magenta, 11) accompagnate dalla tassa d'iscrizione di L. 2.

L'inaugurazione del Rifugio «Malciaussia»

Domenica la giovane sottosezione rivolese del C.A.I., inaugurò il suo primo rifugio a Malciaussia (m. 1855). Magnifico rifugio a due piani, in muratura e arredamento metallico, capace di contenere cinquanta persone. Dal rev. parroco di Usseglio don Rocchietti vennero benedetti il rifugio e il nuovo gagliardetto sociale alla presenza del padrino cav. Ettore Ferrero e della madrina Teresina Tenivella in rappresentanza della contessa Cavalli d'Olivola.

Rotta la tradizionale bottiglia, la signorina Tenivella parlò applauditissima a nome del gruppo femminile *Ussi* il quale offrì il gagliardetto alla sezione rivolese, il vice-fiduciario geom. Mainato ringraziò i presenti e l'avv. Amedeo Peyron pronunciò un elevato discorso ufficiale. Quindi tutti i presenti oltre un centinaio, furono ammessi a visitare il grazioso rifugio e ad apporre la firma sul tradizionale registro. Erano rappresentati i gagliardetti delle diverse società consorelle coi loro presidenti: la *Ussi* con Rosetta Catone, l'*Uoe* col sig. Falda, la *Geat*, la *Q. Sella*, il prof. Valbusa, il cav. Arrigo, l'avv. Peyron e il signor Breda Alberto.

Il calendario calcistico lievemente modificato

Milano, 23, notte.

Su conforme parere del presidente federale il Direttorio Divisioni Superiori, nell'intento di ovviare agli inconvenienti derivanti dalla estrazione a sorte del calendario e alla successione degli incontri di società residenti in una stessa città, che verrebbero ad ospitare in date molto vicine le stesse squadre, e allo scopo appunto di eliminare il maggior numero possibile di tali casi, ha provveduto a variare i campi di giuoco di alcune gare del calendario della Divisione Nazionale già pubblicato. Riservandosi di comunicare il complesso delle variazioni, lo stesso Direttorio rende noto per ora il calendario definitivo della prima giornata che si svolgerà il 6 ottobre prossimo:

Serie A: Milan-Brescia, Pro Patria-Cremonese; Livorno-Ambrosiana, Bologna-Lazio, Triestina-Torino, Roma-Alessandria, Padova-Modena, Juventus-Napoli, Pro Vercelli-Genova.

Serie B: Novara-Lecce, Spezia-Atalanta, Fiumana-Venezia, Pistoiese-Monfalconese, Dominante-Bari, Fiorentina-Casale, Parma-Biellese, Verona-Prato, Reggiana-Legnano.

Il «Conte Zeppelin» in 8 ore sorvolerà la Svizzera

Basilea, 23, notte.

Il prossimo «raid» del dirigibile *Conte Zeppelin* sulla Svizzera, organizzato dai cantieri di costruzione di Friedrichshafen e dall'Aero Club di Berna, si effettuerà il 26 corrente. La partenza avverrà giovedì mattina. Nel suo «raid» il *Conte Zeppelin* visiterà tutte le più importanti città elvetiche. Infatti da Friedrichshafen l'aeronave, passando per Winterthur, raggiugerà Zurigo; di qui passerà verso la Svizzera Centrale, sorvolando Schwyz e Lucerna; se le condizioni del tempo saranno favorevoli, da Lucerna il dirigibile raggiungerà Interlaken, in caso contrario si dirigerà direttamente su Berna; di qui per Friburgo e Losanna, il *Conte Zeppelin* si recherà a Ginevra; nel viaggio di ritorno saranno sorvolate Neuchatel, Biel, Soletta, Basilea e Schaffusa. Si ritiene che il dirigibile potrà essere di ritorno a Friedrichshafen nelle prime ore del pomeriggio e che impiegherà complessivamente otto ore a compiere il giro della Svizzera.

Un trampolino di 80 metri per sci a Courmayeur

Aosta, 23 notte.

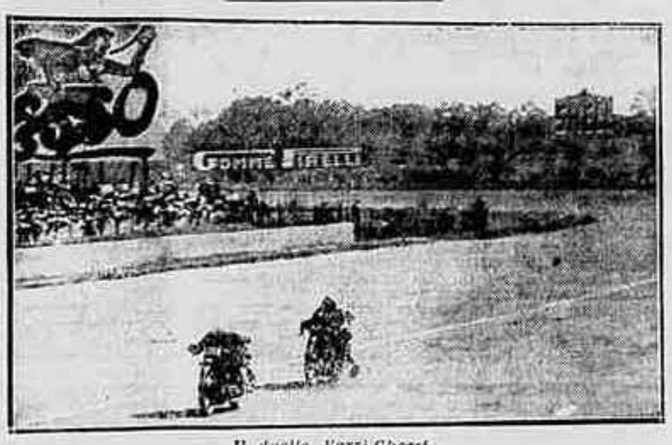
A Courmayeur, per la stagione invernale in cui avranno luogo quest'anno concorsi nazionali di sci, sono stati presi in questi giorni accordi col podestà avv. Giuseppe Manetti per la costruzione, al Villair Superiore, di un «trampolino» di 80 metri di altezza, che sarà indubbiamente il più alto d'Italia. A Courmayeur verrà pure allestito un apposito grande campo di pattinaggio.

Una regata di gondole a Murano

Venezia, 23.

Si è svolta la classica regata di gondole a un remo a Murano, con un grandissimo concorso di folla. La regata è stata magnificamente vinta da Scarpa Luigi detto «Saran» sulla gondola bianca, dopo un estenuante ed accanitissimo duello con Costantini Giuseppe detto «Verzotto» che vogava la gondola verde. Terzo è giunto il giovane e promettente Penzo Pietro con la gondola rossa, e quarta la gondola gialla vogata da Scarpa Luigi detto «Paneti». Seguono nell'ordine: 5. Celeste di Achille Vianello; 6. Marrone di Giuppone; 7. Arancione di Nardini; 8. Viola di Speradio; 9. Rosa di Busetto. Tutte vicinissime l'una all'altra. L'organizzazione è stata perfetta.

Avvenimenti di domenica



Il duello Varzi-Ghersi

Varzi vince a Monza

il Gran Premio delle Nazioni

Straliciamo dall'ampio servizio del nostro inviato alle gare motociclistiche di Monza, Giuseppe Tonelli, pubblicato nelle edizioni di ieri, la parte che riguarda il duello Varzi-Ghersi, la fase più appassionante della gara.

L'ululo della sirena prolungato, insistente come quello che chiama al lavoro gli operai nei torridi pomeriggi estivi quando più cara è la siesta. Un richiamo, due. I corridori non sono ancora pronti per la gara maggiore, quella che più interessa le 500 e le 350. Si fanno attendere come le prime donne nei teatri che, sollecitate più volte, hanno sempre bisogno di darsi un ultimo colpo di cipria o di rossetto. Qui la prima donna è la macchina che, benchè lisciata e curata in tutti i minimi particolari, ha sempre bisogno di un'ultima amorosa occhiata del suo cavalcatore.

La fragorosa partenza

Presentazione per nazioni con alfieri portando su un cartello il nome del paese dove vennero costruite le macche procedono davanti alla schiera delle motociclette, divise per gruppi, chine che ora procedono lente, spinte a mano dai loro guidatori. Un ultimo grido della sirena, più acuto, più frettoloso, coperto ben presto dal rombo dei motori di ventun macchine che si lanciano rabbiosamente sull'asfalto nero della pista. Sono le 1,30. Il tempo è magnifico. L'autodromo rigurgita di folla, degna cornice ad un Gran Premio delle Nazioni.

Due macchine non seguono le compagne nella corsa vorticosa. Sostano, sorde ad ogni sollecitazione dei loro guidatori. Sono due macchine italiane, quelle di Arcangeli e di Fieschi. I secondi passano, mentre la muta ululante si allontana ed il rombo dei motori è portato a folate, si affievolisce perdendosi nei boschi. Dopo 53 secondi esatti, che paiono lunghi come secoli, Arcangeli s'avvia, il corpo proteso sul manubrio, rabbiosamente, in un inseguimento disperato. Il ritardo è grave, forse incolmabile.

Incomincia da questo momento una gara appassionante, una di quelle che fanno stare il cuore sospeso, che strappano urla di ammirazione e di apprensione per l'audacia degli uomini che non conosce limiti.

Tre uomini sono balzati in testa sin dal primo giro. Si rincorrono folli di velocità e di ardimento. Sono tre campioni, tre assi. Varzi, che ha appena lasciato l'automobile che l'ha portato vittorioso su questa nera pista massacrante, un suo grande rivale, Pietro Ghersi, che non ammette una superiorità nel compagno di cento battaglie, ed un atleta di classe che anela all'affermazione clamorosa: Bandini.

Nel piccolo figure magro e asciutto tutto nervi, vi è volontà di battaglia. Egli si lancia nella lotta ardentemente. La macchina è velocissima, e subito Ghersi la lancia al massimo. Intollerante, dopo mezzo giro, toglie il comando a Varzi. La sua motocicletta ha come un balzo. Si porta al fianco del grande avversario, poi lo sorpassa con autorità. Ma Varzi è alla sua ruota e lo segue come un'ombra. Dietro e Bandini.

Ad ogni giro le tre macchine giungono dalla grande curva della pista interna. Sempre la stessa distanza le divide. Invano si cerca di scoprire nella curva una superiorità di guida tra Ghersi e Varzi. Curvano come padre e figlio tutti e due, rasentando a 150 Km. all'ora il bordo esterno della pista. Da quattro, cinque giri dura questo duello entusiasmante. Non sanno i due campioni che devono compiere quaranta giri — 400 Km. — e che la giornata è caldissima? A questa andatura è problematico che essi possano giungere sino alla fine.

Essi hanno dimenticato tutto. La lotta li ha presi. La voluttà della velocità, della sfida, dell'ardimento li domina. Dietro le maschere impenetrabili dei campioni, sotto le orbite enormi, paurose degli occhiali, si crede di notare in Varzi una maggior calma: più calcolo. Il corpo di Ghersi vibra, egli si agita sulla macchina quasi ad imprimerle maggior velocità. All'uscita dalla grande curva egli si volta ad ogni giro, a sorvegliare, a scrutare l'avversario con un'occhiata traversa, veloce come il lampo. Poi, visto che Varzi sempre lo segue, si corica sulla macchina con gesto energico, e rinnova il tentativo di staccarlo, di andarsene solo.

Il primo a cedere del terzetto è Bandini. Egli si attarda, non si sa per quale motivo mentre Ghersi e Varzi continuano soli al comando. La lotta non ha tregua. Varzi compie il settimo giro in 3'57" 1/5 alla media di chilometri 151,770. Arcangeli non regge nel confronto degli avversari. Malgrado la sua volontà, il suo ardimento, egli continua a perdere secondi preziosi ogni giro. Non può fare di più, o non vuol forzare aspettando il risolversi del duello Varzi-Ghersi? Il dramma scoppia improvviso al 10.o giro.

Il dramma nel duello Varzi-Ghersi

Ghersi giunge solo, rallenta, si ferma davanti al box per il rifornimento. E Varzi? Eccolo giungere spingendo la macchina a motore spento. E' rimasto senza benzina alla grande curva della pista interna. I due avversari si trovano così vicini, nuovamente. Si lanciano un'occhiata mentre la benzina cola rapidamente nei serbatoi. Il rifornimento è fatto. Anche per questa bisogna i due campioni impiegano lo stesso tempo.

Essi prendono la corsa, spingendo la macchina quasi simultaneamente per lanciarsi ancora nella lotta senza quartiere. Tre o quattro passi di corsa ed eccoli nuovamente fermi. Le macchine non partono. Un altro tentativo: fallito anche questo. Un breve riposo, mentre i petti ansimano per la fatica: nuovo tentativo. Varzi insiste di più nello spingere. Manifesta una netta superiorità sull'avversario in questa bisogna.

Uno scoppio, un altro. Il motore si avvia riprende a rombare nervosamente. Ecco Varvi che si corica nuovamente sulla macchina e si lancia ancora velocemente sulla pista nera, luccicante sotto il cielo ardente.

Ghersi è sfinito: tenta ancora di far partire la macchina in un richiamo disperato delle sue energie mentre Varzi è già lontano, inghiottito da una curva. Tutto inutile: il piccolo, nervoso campione è vinto. L'audacia, la perizia a nulla servono in questo momento. Occorrerebbe possedere braccia e gambe più solide ed un torso più possente per dominare la macchina ribelle che si rifiuta capricciosamente di riprendere la marcia fulgorante. Ghersi si riposa, sfinito, esausto. Più tardi riuscirà a mettere in moto la macchina ma troppo distacco lo separa ormai dall'avversario che vola verso la vittoria.

Una vittoria... dell'atletica

Col ritiro di Ghersi scema l'interesse per la competizione. Avverranno ancora mutamenti nelle posizioni, la selezione sarà severa eliminando uno ad uno tutti i concorrenti, ma la bella, ardente battaglia non rivivrà più. E' finita col dramma di Ghersi, dramma terribile, provocato dalla più futile contrarietà, in cui è esclusa abilità di guidatore o bontà di macchina.

Varzi ha così vinto il Gran Premio delle Nazioni. Guidatore abilissimo, ha battuto l'avversario in campo atletico. Il campione di Galliate, per il quale la fortuna ha avuto tutti i suoi favori quest'anno a Monza, può ringraziare di fare — almeno come complessione fisica — due Ghersi. Come dicevamo al principio, invano si è cercato di stabilire una superiorità di macchina o di guida durante la battaglia tra i due campioni. Si ebbe l'impressione che Ghersi avrebbe ancora potuto chiedere di più alla sua macchina. Questo lo si può dedurre dalla facilità con la quale il figure riuscì all'inizio della corsa a portarsi in testa, sorpassando Varzi. Ma il campione di Galliate era in quel momento completamente lanciato?

Quando Varzi riprese la corsa non poteva dire certamente di averla già vinta. Doveva ancora compiere trecento chilometri e si trovava in quel momento esattamente in quarta posizione dietro Narice, Colombo e Nuvolari al comando quest'ultimo della categoria 350. Varzi però si riprendeva magnificamente e con quella calma che lo distingue e che mascherà in lui la temerarietà, guadagnando ogni giro parecchi secondi sugli avversari che lo precedevano, riuscì al 15.o giro a portarsi nuovamente al comando. Al 18.o giro egli si arrestava ancora brevemente al box e Colombo ripassava in testa, ma Varzi riguadagnava ancora il terreno perduto con la sua marcia velocissima ed impeccabile ed era ancora al comando poco dopo.

Le classifiche

Categoria 500 cc. (400 Km.): 1. Varzi (Sumbeam) in 2.54'34" 3/5, alla media di Km. 137,606. - Giro più veloce: il settimo di Ghersi P. e di Varzi in 3'57" 1/5, alla media di Km. 151,770.

Categoria 350 cc. (Km. 400): 1. Moretti (Bianchi) in 3.7'51" 4/5, alla media di Km. 127,752; 2. Santini (Velocette) in 3.27'30" - Giro più veloce: il terzo di Nuvolari in 4'17" 1/5, alla media di Km. 139,968.

Categoria 250 cc. (Km. 300): 1. Truzzi (Guzzi) in 2.27'31" 4/5, alla media di Km. 125,499; 2. Villa (Guzzi) in 2.33'50"; 3. Bargagli (Guzzi) in 2.34'11" 1/5; 4. Moretti P. (Guzzi) in 2.34'20" 4/5. - Giro più veloce: il terzo di Truzzi in 4'26" 2/5, alla media di Km. 135,135.

Categoria 175 cc. (200 Km.): 1. Baschieri (Benelli) in 1.48'19" 2/5, alla media di Km. 110,778; 2. Geiss (D.K.W.) in 1.48'20"; 3. Maffei (Ladetto e Blatto) in 1.55'9" 2/5; 4. Garabello (Garabello) in 2.13'44" 2/5. - Giro più veloce: il secondo di Brusi (Benelli) in 4'51" 2/5, alla media di Km. 123,341.

Categoria 125 cc. (Km. 200): 1. Landi (M. M.) in 2.7'39" 2/5, alla media di Km. 98,882; 2. Rossetti (M. M.) in 2.11'20" 4/5. - Giro più veloce: l'ottavo di Landi, in 5'57" 4/5, alla media di Km. 110,614.

I campionati atletici a Bologna

Bologna, 23 notte.

Sono finiti domenica i campionati atletici nazionali. Le gare della seconda giornata davano i seguenti risultati:

Corsa 200 metri piani. - Finale: 1. Maregatti Ruggero dell'Ass. Sp. Ambrosiana di Milano, in 22" 1/5 (nuovo record di campionato); 2. Toetti Edgardo dello S. C. Italia di Milano a spalla; 3. Piva Gustavo del G.U.F. di Padova; 4. Carlini Giacomo del G. S. Nafta di Genova; 5. Battocchi Luciano dell'Ambrosiana di Milano.

Corsa 400 metri piani. - Finale: 1. Tavernari Ettore della Fratellanza di Modena in 50"; 2. Vianello Ugo della Ass. Sp. Ambrosiana in 51" 2/5; 3. Bertucci Raffaele della Soc. Ginn. Triestina in 52" 1/5; 4. Ceresoli Enrico della Ass. Sp. Roma in 53" 1/5.

Corsa 1500 metri piani. - Finale: 1. Becalli Luigi della Pro Patria di Milano in 4'2"; 2. Furia Alfredo della Leonio Contto di Padova in 4'7" 2/5; 3. Pellegrino Filippo del Trionfo Genovese; 4. Faro Matteo dell'U. S. Pontecarrega; 5. Libertini del Trionfo Ligure; 6. Marchi della Fulgor di Venezia.

Gara di marcia 10 chilometri: 1. Valente Armando del G. S. Nafta di Genova in 49'18" 3/5; 2. Bosatra Luigi dello S. C. Italia di Milano in 50'6" 2/5; 3. Talliani Raffaele del G. S. Fascista Corridoni di Parma; 4. Pratizzoli Armando della Salsomaggiore Sportiva; 5. Pavesi Donato dello S. C. Italia di Milano; 6. Sinigallia Mario.

Corsa metri 400 con ostacoli. - Finale: 1. Facelli Luigi dell'Ambrosiana in 59"; 2. De Negri Carlo del G.U.F. di Genova in 57" 3/5; 3. Palmano del Cotonificio Pordenone; 4. Fazio Giacomo dello S. C. Italia; 5. Cumar Giordano dell'U. S. Gorizia; 6. Stallio Giovanni della Soc. Ginn. Triestina.

Corsa steeple 3 chilometri: 1. Venturi Giuseppe della Bologna Sportiva in 11'39" 3/5; 2. Vettori Archimede della Giglio Rosso di Firenze in 12'4" 1/5; 3. Rossi Callisto della Virtus di Bologna in 12'51".

Staffetta 4×400. - Finale: 1. Ambrosiana con Falconi, Poggi, Vianello e Facelli, in 3'28" 2/5; 2. Sport Club Italia, in 3'34"; 3. Bologna Sportiva, in 3'36" 4/5; 4. Trionfo Genovese in 3'39".

Staffetta 4×1500: 1. Virtus di Bologna in 17'23" 3/5 con Testoni, Bordini, Svampa, Tugnoli; 2. Soc. Sportiva Giglio Rosso di Firenze, in 17'30" 3/5; 3. Sport Club Italia di Milano in 17'50" 4/5.

Lancio del disco: 1. Zemi Camillo dello S. C. Italia di Milano, m. 40,305; 2. Mignani Benvenuto della Virtus di Bologna con m. 40,095; 3. Poggioli Armando de La Panaro di Modena, metri 38,535; 4. Ponzoni Luigi, id.; 5. Mosca Natale dello S. C. Italia di Milano; 6. Carrer Severino del G.U.F. di Genova.

Lancio del giavellotto: 1. Palmieri Giuseppe della Virtus di Bologna con metri 56,88 (nuovo record dei campionati); 2. Agosti Mario del Cotonificio Pordenone, m. 53,45; 3. Baracchi Gustavo della Virtus di Bologna, m. 51,46; 4. Carta Angelo del Dopolavoro Cinzo di Cagliari; 5. Zingoni Francesco del la Giglio Rosso di Firenze; 6. Brighetti.

Salto con l'asta: 1. Lambiasi Giacinto della Pro Lissone con metri 3,40; 2. Ghini Bruno della Renato Serra di Cesena con m. 3,40; 3. Innocenti Danilo della Giglio Rosso di Firenze con metri 3,40; 4. Ratti Mosino della Virtus di Bologna; 5. Bulgarelli Alvaro dell'Associazione Sportiva di Forlì; 6. Bellini Arturo della Virtus di Bologna.

Salto triplo con rincorsa: 1. Facelli Luigi con m. 13,89 (nuovo record italiano e nuovo record dei campionati); 2. Palmano Plinio del Cotonificio Pordenonese con m. 13,82; 3. Carta Angelo del Dop. Ciano di Cagliari, m. 13,73; 4. Benazzi Aneilo della Bologna Sportiva; 5. Trabucco Mario del G. S. Nafta di Genova; 6. Gaiosi Ezio della Virtus di Bologna.

Gara di pentathlon: 1. Carlini Giacomo con punti 3121,925; 2. Carrer Antonio del Guf di Genova con p. 2719,70; 3. Stacchiola Alberto della Renato Serra di Cesena, con p. 2395,615. I risultati parziali ottenuti da Carlini sono i seguenti: Lancio del disco: metri 37,19; Salto in lungo, metri 6,23; Lancio del giavellotto, m. 45,59; metri 200 piani in 24" 4/5; 1500 metri piani in 5'14" 4/5.

Nella classifica per Società è risultato: 1. Sport Club Italia con p. 65; 2. Associazione Sp. Ambrosiana con punti 55; 3. Virtus di Bologna con p. 50.

La ripresa calcistica

Si sono svolti domenica numerosi incontri di foot-ball. La Juventus a Torino batteva con facilità gli svizzeri degli «Old-Boys» per 8 goals a 0, mentre l'Ambrosiana era vittoriosa dell'Admira per 3 goal a 2. Gli altri incontri amichevoli davano i seguenti risultati:

ROMA — Lazio-Pro Vercelli: 3-0.
ALESSANDRIA — Novara-Alessandria: 1-0.
VICEVANO — Vicevanesi-Savona: 6-0.
VENEZIA — Venezia-U. S. Muranese: 5-0; Venezia-Gorizia: 1-1.
UDINE — San Marco-Udinese B: 6-2.
MONFALCONE — Monfalcone-Udinese: 5-3.
MODENA — Modena-Sparta: 2-0.
FIRENZE — Assoc. Calcio Roma-Fiorentina: 5-0.
GENOVA — Genova-Dominante: 5-4.

In Inghilterra

Londra, 23, notte.

Ecco i risultati delle partite di ieri del campionato di prima divisione: Birmingham-Newcastle United 3-1; Bolton Wanderers-Portsmouth 2-1; Aston Ville-Burnley 4-1; Manchester City-Everton 3-2; Middlesbrough-Grimsby Town 3-0; Leicester City-Blackburn Rovers 1-1; Liverpool-Manchester United 2-1; Leeds United-Wednesday 2-1.

Il torneo tennistico di Como

Como, 23, notte.

Si è iniziato oggi a Villa d'Este il 10.o Torneo internazionale di tennis coi seguenti risultati:

Singolare uomini. — Hambery batte il Principe Ruspoli 6-1; 6-2. Colombo batte Strass per 6-3; 6-3 e Buss batte Goldschild 6-0; 6-2.

Singolare signore. — Agliotti batte Miss Hamburg, 6-3; 6-2.

Le gare continueranno domani e si protrarranno per circa una settimana.

TELEFONI DE «LA STAMPA»
Direzione e Redazione . 40-946
Cronaca e «Seguendo la Cronaca» 40-947
Amministrazione . . . 40-948

Le prove automobilistiche internazionali per il 1930

Parigi, 23, notte.

All'Automobil Club di Francia si è riunita sotto la presidenza del cav. De Knyff la Commissione sportiva internazionale degli Automobili Clubs riconosciuti. Erano rappresentate le nazioni seguenti: Italia, Germania, Belgio, Spagna, Stati Uniti, Francia, Inghilterra, Svizzera. Durante questa riunione vennero fissate le date delle prove del prossimo anno. Eccone lo specchietto:

Gran Premio di Indianopolis 30 maggio; Gran Premio dell'Automobil Club di Francia 8 giugno; Gran Premio del Belgio (24 ore) 5 e 6 luglio; Gran Premio di Germania 13 luglio; Gran Premio di Europa (Belgio) 20 luglio; Gran Premio di Spagna 27 luglio; Gran Premio di Inghilterra 23 agosto; Gran Premio d'Italia 7 settembre; Gran Premio dell'Automobil Club di Francia 21 settembre.

Bisogna notare che le date dell'8 giugno e del 21 settembre sono state riservate per l'organizzazione del Gran Premio dell'Automobil Club di Francia. Questo ha tempo fino al 12 ottobre prossimo per fare conoscere quale delle due date sceglierà per il suo Gran Premio.

«Miss England» in un museo

Londra, 23 notte.

Il canotto automobile «Miss England» abbandona la sua trionfale carriera per entrare in un museo. Il proprietario ha deciso di concedere alla imbarcazione ormai famosa un ben meritato e glorioso riposo, offrendola in dono allo Stato. Come si rammenta, il «Miss England» ha vinto il campionato mondiale di velocità in Florida ed il camp