LE ALTRE MANIFESTAZIONI SPORTIVE

Vittorie di macchine italiane sul Circuito delle Madonie e sul Garda

Motoscafi sul lago

Un pubblico numeroso ed elegante applaude alla vittoria dei "fuori bordo,, italiani

(Dal nostro inviato)

Gardone Riviera, 5 mattino.

E' stata una magnifica giornata di affermazione italiana: tanto dal punto di vista tecnico che dal punto di vista sportivo. La prima vittoria è stata fin dal mattino quella del sole che ha fugato tutte le incertezze del tempo, trionfando la conca di Gardone nella gloria della primavera. Cielo e lago sarebbero sembrati una immagine irreale se l'Isola di Garda non avesse le sue linee verdi denunciato il confine dell'orizzonte.

Folla e bellezze

Per le vie di Gardone sembrava di passare con un'onda di gente giunta da ogni parte lo stesso maggio in festa. Sulle porte delle botteghe erano appesi grappoli di cedro carichi dei primi frutti che simboleggiano così gustosamente il colore e il profumo di questa riviera. Senza esagerare un fiume di automobili sono giunte dai quattro punti cardinali rovesciando insieme una folla elegantissima. Secondo il parere dei tecnici del luogo Gardone Riviera non aveva mai ottenuto tanta gente. Ed era soprattutto folla italiana e tra la folla in prevalenza le donne.

Senza intenzione di violare le leggi della cavalleresca ospitalità si può dire che donne italiane hanno offuscato anche le più ammirate e illustri dame straniere ospiti di Gardone. Hanno offuscate non soltanto per la bellezza classica meridionale mora, ma anche per un nuovo senso di eleganza. E' stato un primato ben evidente a tutti gli occhi. Tutta questa folla ha popolato di un tratto il lungo lago, i ristoranti all'aperto le verande, i saloni dei grandi alberghi, mescolando i propri colori alle tinte floreali e vegetali di questo lembo paradisiaco. Se Gardone era una deliziosa «ville d'eau», ieri diventata una piccola metropoli fastosa con l'orgasmo e l'animazione dei grandi centri. E non è ancora prevedibile (e già gli organizzatori di questa riunione motonautica del Garda riflettono al problema dell'ospitalità) che cosa diventerà sabato e domenica della settimana prossima quando i «levrieri dell'acqua» (racers e cruisers) verranno a disputare le migliori prove. Già ieri tutti gli alberghi, ristoranti, caffè, bars erano saturi. E non è mancato anche il gaio pubblico popolare che più alla buona sulle colline circostante e nei prati ha trovato le sue pittoresche merende.

Festa trionfale

Gli stranieri che già a Gardone formano una numerosa popolazione smagliante di campioni di ogni paese, hanno ammirato stupiti questa pittoresca calata questo gaio afflusso di emigrazione interna. Essi hanno avuto anche in questo fenomeno prettamente turistico la riprova della nuova meravigliosa vitalità d'Italia e dello sbocciare del propagarsi miracoloso del nostro popolo, della sua vivacità, della sua cordialità e della sua ospitalità. Anche all'infuori del suo significato sportivo questa riunione motonautica del Garda ha dunque assolto a un primo importantissimo compito: valorizzare questo delizioso lembo di terra italiana, riconoscergli definitivamente un polso internazionale. E' questa una forma che chiameremo di imperialismo estetico; la più squisita e forse la più efficace.

Questa prima vittoria italiana alla quale «hanno posto mano il cielo e la terra» come nel verso del sommo poeta la cui effigie ammonisce dallo scoglio di Marbio è stata coronata dalla vittoria sportiva. E' stata una giornata trionfale per i colori italiani che hanno vinto su quasi tutta la linea e che correntemente hanno palpitato vittoriosamente tutte le gare più significative e imbattute conservando ancora una volta il primato della velocità al nostro paese. Essi hanno messo in rilievo anche le qualità squisitamente combattive dei nostri campioni, il loro fecondo entusiasmo il loro inestinguibile spirito di assalto.

Le gare sono cominciate al mattino e sono finite a tarda sera attraverso una lunga e definitiva serie di prove per le varie categorie che si sono concluse per la classifica finale del campionato internazionale dei fuori bordo. Ma la parte più emozionante della giornata è stata nel pomeriggio. Dopo l'intermezzo conviviale che ha visto adunato intorno alle tavole sui prati e perfino sulla banchina un pubblico festoso — bisogna riconoscerlo — dotato di un formidabile appetito, è cominciato lo schieramento degli spettatori lungo le rive del lago.

Autorità e personalità

Lo specchio del Benaco poteva favorire e autenticare sotto lo sfarzo solenne del primo pomeriggio anche i sogni più esotici. I rombi dei motori non rompono ancora il divino silenzio dell'ora e non turba la siesta. L'isola del Garda poteva dare l'impressione di un lussureggiante Atollo dei mari del Sud tanto più che le lontane imbarcazioni simili a piroghe pagaiavano dolcemente al largo sulla superficie tersa dalle acque in cui si specchiavano con rosee immagini le calme nuvole di primavera. Dall'altra parte lo spiegamento del pubblico non era ostacolato nè dall'afa nè dalle difficoltà dei luoghi. Era comodo e delizioso sotto le ombre dei palizzi e dei lauri e anche di alberi artificiali (ombrelloni sgargianti disseminati sulle rive) assidersi davanti a fresche aiole di rose fiammanti e di tulipani purpurei in cospetto della calma acqua. Nessuna tribuna per quanto vasta e comodamente costruita avrebbe potuto sostituire queste comode tribune naturali che sembravano create apposta dalla lontana tradizione turistica di Gardone per assicurare queste corse di essere favolose e dominei caratteristici della miracolosa era moderna.

Tra la folla elegantissima spiccavano le autorità giunte da Brescia: il prefetto gr. uff. Sami, il gen. Dho, comandante la divisione militare, l'on. Italo Bonardi, il segretario federale Dugnani. Assisteva in qualità di commissario tecnico il signor Grodka, presidente della federazione motonautica germanica. Era notato fra le personalità ospiti di Gardone che assistevano alle gare S. A. R. il principe Danilo del Montenegro con la famiglia. Tra il brillante pubblico femminile assisteva la principessa Gioacchino di Prussia. Ma l'intermezzo sereno è stato presto riempito ed assalito dal rombo dei motori. Sin dall'inizio delle gare una atmosfera nuova ha vibrato intorno al pubblico e ai competitori. Si è creato subito nell'aria uno spirito di combattimento. La lotta fra Kurt Kruger e i campioni italiani si è iniziata subito serrata e accanita pur conservando tutti i caratteri di una tradizionale cavalleria. L'unica vittoria straniera della giornata è stata quella di Kurt Kruger nella categoria B, vittoria regolarmente guadagnata ma infirmata alquanto dal ritiro di Kruger nella terza prova nella quale Feltrinelli su *Mio II* ha terminato brillantemente in testa.

Le gare

Sigfrid di Kruger ha raggiunto la velocità di km. 48.568 all'ora. Nettamente battuto è stato invece il campione germanico nella categoria C (500 cmc.), che è stata anche la più disputata e la più veloce della giornata. Essa è stata appannaggio di *Mariella* che ripresasi dopo la *defaillance* di ieri, ha trionfato dopo una lotta accanita, diremo meglio un duello appassionante con *Vanoni I*, pilotato dal ragliardo Carillo Pesenti. E anche se come risulta dalla classifica generale il punteggio ha dato la vittoria a *Vanoni I* è certo che la vittoria morale spetta a questa bella freccia d'argento dalla sagoma agile e quasi alata che nei giri del percorso non solo ha dato la sensazione della «classe» ma ha raggiunto le massime velocità della giornata. Kruger invece che partecipava a questa categoria col *Sigfrid II* ma con motore regolamentare mutato è stato tagliato fuori subito dalla lotta essendo stato sorpassato da ben tre scafi italiani: *Vanoni*, *SOS* e *Zuritos*, classificatisi nell'ordine dietro *Mariella*. Infine lo scafo *Kruger* si è «seduto sull'acqua» proiettando nel Garda il suo pilota in soccorso del quale è accorso subito efficacemente il motoscafo di salvataggio.

La lotta fra *Mariella* e *Vanoni I* ha avuto momenti elettrizzanti; specialmente la prima prova è stata seguita con ansia e con entusiasmo dal pubblico che affollava le rive. E specialmente, bisogna dirlo, dal pubblico germanico che non soltanto ha lealmente riconosciuto la superiorità dello scafo italiano ma ha tributato a *Mariella* una caldissima ovazione ammirandone poi alla riva la sagoma e apprezzandone il motore. La massima velocità raggiunta dal motoscafo vincitore è stata di km. 62,230. Nella categoria D ha vinto ancora *Vespa*, seguita da *Salla* e da *Mi e Ti*. Nella categoria E si è affermato *Salla*; nella categoria F, *Mi e Ti* si è aggiudicata la vittoria alla velocità di km. 56,670.

Al terminare delle gare il crepuscolo scendeva già sulla conca di Gardone. Ci attendevano sulla riva le luminarie di una notte festosa. E dopo che si era svolta la solenne premiazione dei vincitori le danze riprendevano nei grandi alberghi protraendosi fino a tarda notte, tra la magnificenza di *toilettes* femminili. Qui i motonauti, lasciata la corazza di galleggiamento per lo *smoking*, in una deliziosa cornice di donne affascinanti, ricevevano un altro premio non meno grato alle loro fatiche di acqua dolce. Soltanto verso l'alba il rombo di automobili dileguanti lungo le strade del Veneto e di Lombardia annunciava la fine di questa magnifica festa sportiva. Non si trattava veramente di un addio ma di un *rendez vous* rimandato alla settimana ventura per le maggiori giornate riservate ai *racers* e ai *cruiser* per il torneo della «rapidità pura».

CURIO MORTARI.

Le classifiche

Ecco le classifiche delle ultime due prove del campionato internazionale dei fuori bordo categorie C, D, E, F, disputatosi ieri:

Seconda prova (classe B, cmc. 350, giri 5, Km. 20). — 1. Kruger su *Sigrid*, imbarcazione Elsinore 29'44, media Km. 48,429; 2. Feltrinelli su *Mio II* in 31'45''1/5; 3. Feltrinelli su *CSF* in 34'2''; (giro più veloce Kruger in 4'40''3/5, media Km. 50,244).

Seconda prova (classe B, 500 cmc., giri 5, Km. 20). — 1. Daccò su *Mariella*, scafo Passerin, motore Laros, in 24'20'' e 2/5, media Km. 59,161; 2. Pesenti su *Vanoni I*, scafo Baglietto, motore Vanoni, in 24'40''; 3. Speluzzi su *SOS* in 26'14''1/5; 4. Cordoni su *Zuritos*. (Giro più veloce *Mariella* con media di Km. 60,504).

Seconda prova (classe D, 550 cmc. giri 6, Km. 24). — 1. Quartara su *Vespa*, scafo Lido, motore Johnson, in 24'37'' e 2/5, media Km. 58,481; 2. Feltrinelli su *SUO*, 26'43''4/5; 3. Ganni su *Ghibli*. (Giro più veloce *Vespa* alla media di Km. 63,047).

Classe E (880 cmc. giri 6, Km. 24. — 1. Pesenti su *Salla*, scafo Riva, motore Eldo 25'12''1/5, media Km. 57,175 (giro più veloce, media Km. 59,016).

Classe F (1000 cmc., giri 6, Km. 24. — 1. Ottoni su *Mi e Ti*, scafo Picchito, motore Enzo in 28'45''2/5, media Km. 50,075 (giro più veloce alla media di Km. 52,708).

Classifica generale: Classe B: Coppa Ente Autonomo Gardone Riviera non aggiudicata per ritiro di Kruger alla terza prova.

Classe C: Coppa Partito Naz. Fascista Gardone Riviera: 1. *Vanoni I*, pilotato da Pesenti; 2. *Mariella*, pilotato da Daccò; 3. *Zuritos*, pilota Bordoni.

Classe D: Coppa Grande Hotel Gardone e grande medaglia d'oro del Ministero d'Areonautica: 1. *Vespa*, pilota Quartara.

Classe E: Coppa Grande Hotel Gardone e grande medaglia d'oro del Ministero d'Areonautica: *Salla*, guidato da Pesenti.

Classe F: Coppa Grande Hotel Gardone e grande medaglia d'oro del Ministero d'Areonautica: *Mi e Ti*, pilota Ottone.

Il Grande Steeple-Chase vinto da Luppolino

Milano, 5 mattino.

Le previsioni di parte della stampa, che non considerava pericolosi i concorrenti francesi, si sono avverate; al [illegible]

All'alzarsi dei nastri appare in testa Bully che è subito sorpassato da Bicard che forza l'andatura; evidentemente il grigio cerca di disorientare gli avversari con una corsa veloce e di favorire la compagna che al momento buono dovrebbe poi farsi luce e trovare dei cavalli stancati dal treno. Seguono Bicard, Montespino, Tour du Cap, Bully, Samrock, Luppolino, Flying Master e La Faldetta. Nessuna variazione notevole fino a metà corsa, dove Nervo evidentemente preoccupato dal treno del grigio, lo accosta con Tour du Cap e per qualche tempo gli toglie il comando.

Ma la cavalla di Neri da Zara cede ben presto e Bicard passa nuovamente a condurre fino all'ultimo stepone, dove al limite delle sue risorse, cede di colpo ed è ingoiata dal gruppo insieme a Samrock. La Faldetta però non avanza che sui cavalli già battuti e si direbbe che la tattica della sua Scuderia non gli sia affatto tornata favorevole. Flying Master prende intanto posizione entrando in contatto con Bully e Luppolino, che si sono trovati in testa, mentre Montespino disarciona il fantino. L'ultima siepe è saltata insieme da Bully e da Luppolino; Flying Master appare ora fermo; nel piano il cavallo di Lorenzini sul quale Emery ha fatto una giudiziosa corsa d'attesa, cercando di approfittare del peso favorevole, richiama il cavallo che subito risponde e prende facilmente la meglio su Bully; Flying Master termina terzo a qualche lunghezza e deve infine difendersi da un'attacco di La Faldetta, che finisce quarta in testa ai battuti a 12 lunghezze dal vincitore.

Vivissimi applausi salutano il vincitore al suo entrare al peso; Luppolino appare in buone condizioni. Non altrettanto si può dire di Bully, che risente di un colpo ad un arto; di Bicard e di Samrock. La corsa è durata 6' e 9'', tempo buono se si tien conto dello stato del terreno.

Ecco il dettaglio:

Premio Abbiategrasso (lire 10,000, metri 2800 - Siepi). — 1. Rossellino, della Razza delle Rose; 2. Loreto; 3. Fiorenza. N. P.: Micherinos, Opuon. Una lunghezza, una lungh. Totalizzatore: lire 20,50, 11,50, 7.

Premio Arzaga (L. 10,000, m. 1800). — 1. Orchidea, di Tommy Never; 2. Euridice; 3. Sistino. N. P.: Fillide, Misurina, Cleofe, Genua. Una lungh. e mezza; sei lungh. Total.: L. 20, 9, 7,50, 8,50.

Premio Barona (L. 8000, m. 1800). — 1. Lyenide, di Badini; 2. Tendasca; 3. Tropaeolum. N. P.: Genua, Alabardiere, La Rolanda, Tigulia, Ballerina, Mana, Mamitte, Primavera, Baionetta. Una lungh., una corta testa. Totalizzatore: lire 37,50, 13,50, 21,50, 23,50.

Premio Settala (L. 15,000, m. 2000). — 1. Bomba, di Doria; 2. Platino, di Never; 3. Veniero. N. P.: Non Nou, Silla, Pompelus. Una lungh. e mezza, una lungh. Totalizzatore: lire 28,50, 10, 9.

Grande Steeple-Chase (L. 100,000, metri 5000). — 1. Luppolino (69, G. O. Emery), di Razza delle Rose; 2. Bully (70, A. Pandolfi), di Forlanini; 3. Flying Master (67 e mezzo, Menichetti), di Berlingieri; 4. La Faldetta (69 e mezzo, Dumez), di Gugenheim. N. P.: Tour du Cap (67 e mezzo, News), Samrock (67 e mezzo, Taddei), Bicard (62 e mezzo, Luc), Montespino (60, Picchi) caduto. Cinque lungh., sei lungh., mezza lunghezza. Totalizzatore: lire 28, 7, 7, 7.

Premio Scuderia (L. 20,000, m. 1400). — 1. Viburnum, di Tommy Never; 2. Nirvana; 3. Arno. N. P.: Paggio di Siena, Galcotto, Simon Memmi, Giovanna d'Arco, Alcea, Nannoccia, Amirella, Munson, Susa. Due lungh., una lungh. e mezza. Total.: lire 47,50, 14, 19, 13,50.

Premio Pontaccio (Siepi - L. 8000, metri 2600). — 1. Fortunello, di Gallina; 2. Bluet; 3. Barbarigo. N. P.: Ippécourt, Coctane, Rosaleda, Arcadio, Abimelech, Kenitra II, Atys. Una lungh., quattro lungh. Totalizz.: lire 31, 9,50, 10,50, 8.

I Principi di Piemonte assistono alla prima giornata ad Asti

Asti, 5, mattino.

La prima giornata della Riunione Astigiana, favorita dal bel tempo, dopo una settimana di acquazzoni, ed onorata dalla presenza degli Augusti Principi di Piemonte, ha avuto un esito veramente brillante per il concorso di tutte le autorità, di pubblico, e per animazione di sport e di giuoco. Ecco il dettaglio:

Premio Scuola di Cavalleria (Steeple-Chases, fuori serie). — 1. Ceria; 2. Damiata; 3. La Griva. N. P.: Innamorata. Una Coppa alla Scuola ed oggetti ai cavalieri. Una lungh., 6 lungh., 4 lungh. Tot. 12, 6.

Premio Cassa di Risparmio (vendere, Lire 5000, m. 1300). — 1. Burgonillo, del ten. Carlo Fagni; 2. Sensible Girl; 3. Cirra. N. P.: Cerro III, Carpathia.

Premio Città di Asti (L. 6500, m. 1500). — 1. Giorio, del conte L. Visconti di Modrone; 2. Cernobbio; 3. Tresette. N. P.: Bandiera, Aosta e Fantasio, fermato. Una lunghezza, una lungh., una lungh. Tot. 17, 11, 20.

Premio S.I.R.E. (L. 7000, m. 1800). — 1. Delfino del cap. Manlio Corvino; 2. Egeria; 3. Fienza. N. P.: Wally, Diagoras, Carso. Mezza lungh., una lungh. una lunghezza. Tot. 20, 12, 12.

Premio II Coppa Ministero della Guerra (Steeple-Chases, Hunters militare, fuori serie, L. 4500, m. 3900). — 1. Taiko Sama del cap. N. Leonardi; 2. Agnese 2.a del cap. S. Pallotti; 3. Travale; 4. Sipione. N. P.: Rosie, Carneade. Tre lungh., 4 lungh., 1 lungh. Tot. 20, 16, 12.

L'ultima giornata a Firenze

Firenze, 5, mattino.

Premio S. Donato (L. 5000, m. 1000). — 1. Selva, di Sengardi; 2. Fistona. Mezza lunghezza. Tot. L. 6,50.

Premio del Biancone (L. 4000, m. 1800 G. R.). — 1. Bruco, di Rolandi; 2. Zurka; 3. Calua. Una incollatura, 1 incollatura. 1 lungh. Tot. L. 19, 8,50, 7.

Premio Brozzi (L. 5000, m. 6000). — 1. Miami, di R. della Castellina; 2. Abbadia; 3. Murlo. 2 lungh., 2. lungh. 3 lunghezze. Totalizzatore L. 14, 7, 7,50.

Premio del Municipio (L. 15,000, m. 1800). — 1. Farnelo, di R. San Piero; 2. Tango Girl; 3. Coraggio. 1 lungh. e mezza; 1 lunghezza e mezza; 2 lungh. Totalizzatore Lire 23, 7,50, 7, 10.

Premio Porta al Prato (L. 7000, m. 1500). — 1. Piccolo Marat, di Guicciardini; 2. Fjord; 3. Petronilla; 1 testa, 1 incollatura, 1 lungh. Tot. L. 8,50, 11, 17.

Premio dell'Ombrone (L. 6000, m. 1500). — 1. Fiorella di Morini; 2. Sunia; 3. Montecristo. 1 incollatura, 3 lungh., mezza lungh. Tot. L. 27, 11,50, 8.

Le corse al trotto a Trieste

Trieste, 5, mattino.

Premio Fiume. — 1. Gladio in 3' 22'' 2/5; 2. Libera; 3. Piccola Fonte.

Premio Montemaggiore. — 1. Isabella, in 2' 54'' 4/5; 2. Turandot; 3. Belriso.

Premio Jonio. — 1. Zita Zomract, in 3' 55''; 2. Frizos; 3. York.

Premio Italia. — 1. Plucky in 2'29'' 1/5; 2. Lambda; 3. Allegro.

Premio dell'Unione Nazionale Dilettanti. — 1. Patronessa in 2' 36'' 2/5; 2. Philip; 3. Eber.

Premio Friuli. — 1. Sansapor in 3'18'' e 1/5; 2. Pittaluga; 3. Aglaia; 4. Iliana.

Premio Enso. — 1. Salomè; 2. Perpetua; 3. Savoia; 4. Scat.

Varzi magnifico vincitore della "Targa Florio,, batte tutti i precedenti records

S. E. Balbo giunto in idrovolante assiste al finale dell'appassionante contesa — Pubblico enorme

(Dal nostro inviato)

Palermo, 5 mattino.

Un pilota italiano della nuova generazione e una macchina italiana hanno rotto la lunga serie dei trionfi consecutivi della Bugatti. Vittoria bellissima se si pensa che l'Alfa corsa non ha potuto provare che brevemente il circuito. Vittoria tanto più netta in quanto non solo l'Alfa corsa ma tutte le altre rosse macchine italiane hanno camminato forte invertendo completamente quella che era una volta la galoppata azzurra sulle tormentate strade delle Madonie.

Il duello Varzi-Chiron

Mai gara è stata così attesa. Il fato che voleva per cinque anni vittoriosa la «Bugatti» sembrava non potesse venire in alcun modo contrastato. La preparazione della marca alsaziana pareva quest'anno ancora più minacciosa e completa. Voci di scuderia davano per sicuro il nuovo *record* sul giro in ore 1, 22'. Varzi ha saputo superare questo ottimismo francese stabilendo un tempo fantastico non solo nel primo ma anche nel secondo giro. L'ex-motociclista ha battuto netto in audacia accorgimento e stile il più veloce dei piloti di Francia: Chiron. Questi due assi si sono distaccati nettamente dal gruppo dei concorrenti e si sono battuti in un duello che va oltre la lotta fra due campioni per impersonare due industrie, due nazioni. Quando ha voluto Varzi ha staccato, ripreso e lasciato ancora l'avversario in salita o in discesa invariabilmente. Anche Nuvolari con un mezzo molto meno poderoso ha fatto miracoli: così regolarissimo benchè poco fortunato, Campari. Morandi ha ottenuto una nuova lusinghiera affermazione della O. M. Coraggiosa la prova di Borzacchini e dell'appassionato Maserati. Conelli ha fatto come al solito una gara impeccabile. Sfortunati Divo e Maggi.

Pubblico numeroso

L'organizzazione è stata perfetta come al solito. Nessunissimo incidente e rigorosa tempestività dei più svariati servizi, merito speciale dell'Automobil Club di Sicilia ormai maestro nel genere. Notevole il concorso di pubblico sia al prato che nelle tribune. Personalmente Vincenzo Florio ha presieduto a tutto con giustificabile paterno affetto di chi vede dopo ventun anno la propria organizzazione trovare un sempre più vasto consenso e mantenere lo ambitissimo e incontrastato posto di prima competizione automobilistica del mondo.

Il tempo coperto ha permesso ad una folla imponente di portarsi con tutti i treni speciali organizzati per l'occasione sul circuito nei punti strategici alla serie di curve a ripetizione come nelle eleganti tribune particolarmente affollate. Borzacchini apre la serie delle partenze. Poi successivamente si involano Morandi, Divo, Minoia, Maggi. Poi Arcangeli, d'Ippolito e via via altri. E intanto gli altoparlanti annunciano i primi incidenti. Maggi dell'Alfa è fermo. Il pilota torna alle tribune. Non partono inoltre Sirignano, Gharsi, Franchini, Rosa, Galliara, Nenzioni, Clavis: in tutto 17 partenti.

Chiron con una «tuta» azzurra e un fazzoletto rosso al collo; il meccanico in bianco, formano i colori francesi che, del resto, sono largamente rappresentati in questa prova.

Varzi balza fulmineo al comando

Borzacchini lancia a sua volta il fiocco del suo tradizionale fez da bersagliere. Wuismann, il *gentleman* cecoslovacco, si infila stretta una combinazione rosso-azzurra cupo. Campari riceve alla partenza le più grandi feste come del resto Nuvolari, Conelli, Ruggeri che ha per meccanico il figlio che segue così giovane le orme paterne. Si hanno nel frattempo le prime notizie da Calvaturo: sono passati dopo 24' Nuvolari, dopo 25' Divo, Chiron e Campari, dopo 26' Borzacchini, Maserati e Varzi, dopo 27' Morandi, D'Ippolito e Conelli, dopo 28' Arcangeli, Minoia, Ruggeri, Balestrero, Williams, dopo 29' Wuismann. Sono quindi al comando Nuvolari, Campari, Divo e Chiron.

A Polizzi, dopo 43', passa Varzi, dopo 44' Chiron, dopo 45' Divo, Nuvolari, Campari, dopo 46' Borzacchini e Conelli, dopo 47' Morandi, Minoia, Maserati e Wuismann, dopo 48' D'Ippolito, Arcangeli, dopo 50' Ruggeri, dopo 51' Balestrero. Ma in discesa i più audaci ricuperano del vantaggio. Infatti al passaggio di Collesana si notano questi tempi: 1,1' 6'' Varzi, dopo 2' Chiron, Nuvolari, Campari, poi Conelli, Morandi, Maserati, Williams, D'Ippolito, Ruggeri, Wuismann. Il pubblico segue con trepidazione la corsa degli italiani che partiti per ultimi hanno superato ogni più rosea previsione. Difatti allo scatto iniziale preciso di Nuvolari ha fatto seguito la spettacolosa fuga di Varzi, tallonato da Campari.

I tre *leaders* italiani sono stati salutati al passaggio dinanzi alle tribune da una commovente dimostrazione di simpatia così come più calorosi incoraggiamenti ricevono ad ogni svolta, ove gruppetti di appassionati bivaccano in attesa dei passaggi. Al primo giro i tempi dei *leaders* sono:

1. Varzi (Alfa) in 1, 23' 21'' 3/5 (record del giro alla media di Km. 79,[illegible]); 2. Nuvolari (Alfa) in 1, 22' 53'' 3/5; 3. Campari (Alfa) in 1, 23' 18'' 2/5; 4. Chiron (Bugatti) in 1,23'27'' e 4 quinti; 5. Divo (Bugatti) in 1, 25'5''; 6. Conelli in 1,24'43''.

La corsa conferma pienamente l'attesa. Basti dire che i primi sei classificati nel primo giro hanno tutti superato il record di Minoia dello scorso anno.

L'inseguimento di Chiron

Borzacchini taglia ancora il traguardo dalle tribune al comando della galoppata, ma Divo passa secondo a poca distanza avendo superato Nuvolari. Passa molto tempo prima che giunga Minoia che ha la ruota anteriore destra a terra. Segue Chiron che ha sorpassato Arcangeli. Tra urli i frenetico entusiasmo Varzi giunge al rifornimento, cambia in un minuto e 15'' le quattro gomme, e riparte velocissimo tra i voti augurali i tutto il pubblico in piedi. Varzi ha impiegato 5'' di più a compiere il secondo giro. Poi passa Maserati. Altra sosta. Poi ecco Nuvolari che si ferma al rifornimento per 1 minuto e 25''. Campari passa in velocità, poi Wuismann.

Dopo il secondo giro le posizioni sono le seguenti:

1. Varzi in 2,42'48''; 2. Chiron in 2,46' 6 secondi; 3. Nuvolari in 2,46'30''; 4. Campari in 2,47'; 5. Divo in 2,47'50''; 6. Conelli in 2,49'11''; 7. Borzacchini in 2,52'15''; 8. William in 2,52'30''; 9. Morandi in 2,52'46''; 10. D'Ippolito in 2,56' 46 secondi; 11. Minoia in 2,58'55''; 12. Maserati in 3,1'40''; 13. Ruggeri in 3,4'46''; 14. Wuismann in 3'14'20''. Arcangeli, uscito fuori di strada, è obbligato a ritirarsi.

Al terzo giro Divo è in testa alla cavalcata. Segue Borzacchini. Terzo transita a andatura fantastica Chiron che guadagna molto terreno sugli avversari. Poi arriva Divo che si arresta al *box* e rinuncia a proseguire. Minoia transita veloce senza fermarsi. Passano poi D'Ippolito e Varzi che conserva il comando della gara, poi Maserati, Nuvolari, Campari, che si distanziano di secondi. Il *negher* si ferma al rifornimento e riparte dopo un minuto e 20 secondi. Conelli chiude la marcia.

Le posizioni al terzo giro

1. Varzi in 4,7'52''4/5; 2. Chiron in 4,9'45''1/5; 3. Campari in 4,12'18''; 4. Nuvolari in 4,12'30''; 5. Conelli in 4,15'; 6. William in 4,19'45''1/5; 7. Morandi in 4,23'7''; 8. D'Ippolito in 4,28'34''; 9. Borzacchini in 4,28'54''; 10. Minoia in 4,31'32''; 11. Maserati in 4,32'5''.

Divo si è ritirato per la rottura dell'assale. Uscito di strada, rovinava lo sterzo e a stento giungeva alle tribune. Anche Ruggeri rinuncia a proseguire. Nel penultimo giro continua il magnifico duello a distanza tra Varzi e Chiron. L'italiano conserva un minuto e 12 secondi di vantaggio. I due «leaders», agli ultimi 100 chilometri, sono ormai come al *via*, quasi alla pari. Grande animazione nelle tribune per le segnalazioni. Si ha la sensazione che la vittoria sarà di secondi tra i due «assi» nella superba gara. Intanto giunge sul circuito S. E. Balbo, il quale è arrivato in idrovolante per assistere alla Targa. Ricevuto ed ossequiato dalle autorità ed applaudito dal pubblico, egli si reca al *box* a seguire l'ultima emozionante fase della corsa. Le posizioni all'inizio dell'ultimo giro sono le seguenti:

1. Varzi, 5,31'13''; 2. Chiron, 5,31'36''; 3. Nuvolari, 5,38'36''; 4. Conelli, 5,39'14'' e 1/5; 5. Campari, 5,39'14'' 2/5; 6. William, 5,48'19''.

Per arresto di Varzi al *box*, Chiron si è portato in testa a Caltavaturo ed ha 40 secondi di vantaggio, ma a Polizzi, con impeto rabbioso, dando prova di quella resistenza di cui non si dubitava, Varzi non solo guadagna il perduto, ma si porta di mezzo minuto avanti. La tribune sono in fermento, si applaude al meraviglioso *exploit* del gallaratese. Anche Campari guadagna terreno e passa con tre minuti di vantaggio su Nuvolari a Caltavaturo. Il passaggio da Collesano conforta le anime in pena. Varzi, preciso ed audace, guadagna a Chiron 2'34''. Il francese buca e perde terreno. La corsa è decisa. Taglia il traguardo Morandi, poi Chiron.

Tutti gli occhi si puntano alla curva: una macchina rossa spunta: è Borzacchini. Non passa un minuto prima però, e una nuvoletta bianca si leva. E' Varzi. Tutta la folla è in delirio. Quando il trionfatore rientra nel *box*, il pubblico, rotti gli argini, lo circonda e gli tributa una ovazione indimenticabile. Anche Varzi ha avuto un incidente notevole, ma la prontezza del meccanico è valsa ad evitare l'incendio della macchina. E' stata una corsa senza precedenti, che difficilmente si ricorda negli annali della Targa, che pure ha avuto fasi drammatiche.

La classifica

1. Varzi (Alfa Romeo), che compie i 540 chilometri del percorso in 6,55'16'' e 4/5, alla media di Km. 78,023, battendo il *record* di Divo, dell'anno scorso di ore 7,15'41''; 2. Chiron (Bugatti), in 6,57'5'' 2/5; 3. Conelli (Bugatti), in 7,3'13''; 4. Campari (Alfa Romeo), in 7,3'54''; 5. Nuvolari (Alfa Romeo), in 7,1'1'' 4/5; 6. Morandi (O. M.), in 7,16' 2'' 1/5; 7. Williams (Bugatti), in 7, 19'51'' 1/5; 8. Maserati (Maserati), in 7,29'12'' 1/5; 9. Ippoliti (Alfa Romeo), in 7,29'18''; 10. Minoia (O. M.) in 7, 32'13'' 4/5; 11. Borzacchini (Maserati) in 7,55'21''.

A. ARGENTO.

Otto motociclisti terminano la «sei giorni» senza penalizzazioni

Milano, 5 mattino.

Categoria 175 cmc. (media Km. 40): 1. Bonatti Lino (Mas) p. 0; 2. Picozzi E. (id.) p. 8; 3. Boneschi N. (id.) p. 11; 4. Pagani C. (Ancora) p. 12; 5. Tronconi G. (F.V.L.) p. 17; 6. Mandelli C. (Aliprandi) p. 22; 7. Sporeni M. (Lampo) p. 32; 8. Boselli G. (G. D.) p. 35; 9. Silvestri N. (Mas) p. 48; 10. Mirella I. (id.) p. 60; 11. Walzer G. (Guzzi) p. 116.

Categoria 250 cmc. (media Km. 43): 1. Fieschi Virginio (Ardea) p. 0; 2. Martelli B. (id.) p. 11; 3. Panarello M. (Ariel) p. 15.

Categoria sidecars fino a 600 cmc. (media Km. 43): 1. Gilera Luigi (Gilera) p. 0; 2. Funagalli A. (id.) p. 2; 3. Villa E. (id.) p. 30.

Categoria 500 cmc. (media Km. 48): Primi ex-aequo (con punti 0 di penalizzazione): Bellavita A. (Ariel); Dell'Orto L. (id.); Garattini G. (Ariel); Premoli G. (id.); Zonchetta G. (Gilera): 2. Asciamprener F. (Ariel) p. 2; 3. Maffeis M. (Gilera) p. 3; 4. Frate III (Gilera) p. 5; 5. Grana R. (Gilera) p. 6; 6. Alberti R. (M. M. 350 cmc) p. 7.

Podismo

Rossini e Pretti vittoriosi nel Giro di Milano

Milano, 5 mattino.

Rossini ha segnato per la seconda volta il suo nome tra i vincitori del Giro di Milano di corsa e il sardo Pretti, aggiudicandosi il successo in quello di marcia, ha confermato la vittoria da lui ottenuta due settimane addietro nel giro di Roma. Le due gare, svoltesi sul percorso di 22 Km., non hanno raccolto quel notevole numero di adesioni in uso anni or sono quando il giro di Milano si svolgeva sulla cerchia dei vecchi bastioni: il percorso odierno, più lungo di quello di una diecina di chilometri, non invita alla fatica molti podisti. Nonostante ciò una sessantina di corridori e una novantina di marciatori hanno dato vita alle due gare, la partenza e l'arrivo delle quali ha avuto luogo all'Arena ove circa tremila spettatori erano convenuti.

Ecco l'ordine d'arrivo:

Corsa: 1. Rossini Luigi (Giglio Rosso, Firenze), in ore 1,27'44'' 4/5; 2. Chiusa C. (Robur, Piacenza), in ore 1. 31'29'' 2/5; 3. Prato, 1,32'38''; 4. Bovone; 5. Sacchet; 6. Bertini; 7. Paderano; 8. Roccati; 9. Sguezzoni; 10. Monferrini; 11. Sommariva; 12. Peirano; 13. Cosaro; 14. Gerbella; 15. Zetti; altri 17 in tempo massimo.

Marcia: 1. Pretti F. (S.S.F.N., Roma), in ore 2,8'9''; 2. Bosaira L. (S. C. Italia), in 2,10'40'' 2/5; 3. De Petra, in 2,10'54''; 4. Brignoli, 2,11'16''; 5. Rivolta, 2,14'41'' 1/5; 6. Prataizzoli; 7. Guidotti; 8. Giani; 9. Donadoni; 10. Puzzeddu; 11. Poggiolini; 12. Poggi; 13. Astolfi; 14. Bianchetti; 15. Sacchi; e altri 32 in tempo massimo.

IL GIRO CICLISTICO DELLA TOSCANA

Il giovane Caimmi batte Binda in volata dopo una corsa fiacca e incolore

Piombino, 5 mattino.

Fatto l'appello alla partenza i concorrenti dell'VIII Giro della Toscana, sono 42. Una folla veramente numerosa assiste alle operazioni di partenza. E' presente anche il Capitano cav. Sposi, Segretario dell'U. V. I. Le operazioni sono un po' laboriose, così che il Segretario del Fascio non può sparare il rituale colpo di pistola prima delle ore 5,44.

Inizio lento

Al comando va il piombinese Magagnini. A Suvereto, il primo di una serie di traguardi a premio, è vinto da Marcello Neri. A Monterotondo si transita alle 7,33, guidati da Vaglini. Magagnini è a terra. Ha la moltiplica allentata e deve perder tempo per la riparazione. Giannini cade, senza farsi alcun male. Prima di raggiungere Castelnuovo Val di Cecina la strada ha qualche strappo violento e poi una lunga discesa con qualche curva. Siamo ai piedi della salita di Volterra. E' Simoni che guida all'inizio dei dieci chilometri di quest'erta. Ma egli non obbliga gli avversari ad un duro lavoro. Ecco che la strada sale ora con maggior pendenza e Borri, Lanfreda, Zecchini, Neri Marcello si staccano. A Simoni compete l'onore di guidare il plotone di arrivo, il quale passa deciso a condurre verso il culmine. Alfredo Binda scatta dalla posizione di centro e si porta in testa. Cedono di colpo: Cardinali, Pancera, Mori, Pomposi, Crippa, Fossati, Mara, Simoni, Canazzo. E più oltre ancora Grandi, Moretti, Orecchia, Bianchi Mario perdono qualche metro di terreno. Invece Giacobbe è costretto a balzare di macchina per sostituire un tubolare forato. I distacchi non sono però che di qualche metro. Berioni vince il traguardo a premio al culmine della salita. La discesa e un tratto di falso piano permettono il ricongiungimento di tutti, Giacobbe compreso.

E si cammina di nuovo a passo modesto. La bellissima Val d'Elsa illuminata da questo magnifico sole di maggio, è incantevole. A Colle Val d'Elsa, Di Pacco vince il traguardo. Niente di notevole fino a Siena, ove vi è il controllo a firma e rifornimento, e dove i corridori irrompono alle 11.37. E' Bianchi Mario che vince il traguardo a premio. I cinque minuti di neutralizzazione sono impiegati dai corridori a rifocillarsi, ed a rinfrescarsi. Il primo a presentarsi allo sbarramento è Alfredo Binda. E' calmissimo e si preoccupa che la folla al momento del via non abbia a farlo capitombolare. Il tratto piano è percorso... con molta calma. Prima di iniziare la salita di Chiusdino, Pomposi rientra e poco dopo altri che si erano attardati. Colpa di questo passo funerario se il gruppo è mantenuto compatto fin qui!

Poi è Orecchia che forza provocando il distacco anche di Cardinali, Canazza, Neri Marcello, Simoni, Malato, Pancera, Mori e Crippa. A un tratto scatta come una freccia Caimmi. Il colpo il romagnolo lo ha tentato proprio in vetta. Soltanto Bertoni riesce a tenersi sulla sua ruota. Il varesino vince il traguardo a premio di Chiusdino. A venti metri sono gli altri. La discesa è ripida e mantiene il distacco per un po' di tempo; ma poi non appena il dislivello accenna a diminuire, tutto ritorna nel normale. E così il plotone si ricompone num[illegible]sissimo. Ancora un tratto pianeggiante prima di attaccare i sette chilometri della salita di Montieri. Trenta corridori sono insieme guidati da Giannini; si ritorna al passo di passeggio.

Per un tratto la maglia tricolore è in testa, le strade sono buone e non fa caldo. Ecco il Ponte di Boccheggiano che segna l'inizio della salita di Montieri. Guida Frascarelli assai lentamente. Ma la sua azione è progressiva, cosicchè cedono Giannini, Canazza e Vaglini. Poi è Caimmi che si prodiga e provoca il distacco di Crippa; mentre un altro giovane Bertoni scatta e provoca il distacco di Pancera. Poi Gremo passa a comandare il gruppo. Evidentemente Binda ha messo i suoi uomini al lavoro. Camusso, Orecchia, Moretti, Dell'Arsina sono le ultime vittime. Al controllo di Montieri (km. 203) siamo alle 13,50.

Divisi da pochi metri l'uno dall'altro, i corridori sono ancora una ventina. Dunque finora nè la salita di Chiusdino, nè quella di Montieri sono riuscite a disgregare il gruppo. Questo non è soddisfacente, poichè tutto fa prevedere che avremo un arrivo di numerosi uomini. Immediatamente dopo il paese ha inizio la discesa che è assai pericolosa. Massa è raggiunta alle 14,35 da circa 25 uomini. Il passo ritorna ad essere turistico. I corridori firmano al controllo di Follonica alle 15,15. Caimmi è il primo a ripartire con Guerra, Di Pacco, Magagnini.

Binda appiedato

Prima della salita di Campiglia, il gruppo si infittisce ancora, ed infine sono insieme 31 corridori. Il campione d'Italia scende di macchina. E' un palmer che si è afflosciato, ma nessuno si muove ed è tosto con i primi. Così la salita di Campiglia è iniziata da un plotone veramente imponente. Finalmente ecco un duro dislivello. Speriamo che la corsa qui si decida. Manco per idea. Nulla di fatto. Unica novità: Grandi e Negrini cadono aggrovigliando le macchine. Ma i due rientrano subito perchè non si sono fatto nulla di male. Conduce un po' energicamente Dell'Arsina, ma Frascarelli impone per l'ennesima volta il *surplace*. Dunque neanche qui gli uomini di testa vogliono dare battaglia. E i grigi meno che mai. E così giungeremo al traguardo con buon numero di corridori. Ma ecco che si verifica qualche cosa che ci fa pensare come le nostre speranze non siano del tutto perdute. Uno strappo di strada e vediamo Negrini, da una delle ultime posizioni, scattare con decisione: il gruppo si disgrega ancora. Dall'Arsina, Posiati, Binda Albino, Orecchia, Gremo, Mara e Grandi perdono contatto. Sembra sia venuto finalmente il momento decisivo. Invece Binda Alfredo questa volta toglie di autorità il comando a Negrini e così si inizia la discesa, senza che nulla di nuovo e di buono sia avvenuto. E' ormai deciso che l'ottavo Giro della Toscana si concluda in modo poco brillante, e cioè in un arrivo in volata di venti corridori. Sono le 16,35, e l'ultimo tratto da San Vincenzo a Piombino è quello meno buono, come fondo stradale, ma non provoca nessun cambiamento nella situazione. Malgrado che Di Pacco e Giacobbe ripetano scatti su scatti per raggiungere da soli il velodromo di Piombino, 18 corridori sono assieme all'ultimo chilometro. Ai 500 metri, Caimmi appare in testa. Binda è sulla ruota di Marchisio e di Frascarelli; a 200 metri Marchisio riesce a mettersi all'altezza di Caimmi, fatta la qual cosa, cede il suo posto a Binda, il quale attacca decisamente il campione di Focesi, ma quantunque pedalata su pedalata guadagni terreno, non riesce a rimontarlo completamente. Poco meno di mezza ruota il romagnolo riesce a mantenere sul «tricolore».

Una vittoria meritata

Giunti a questo punto, cioè all'epilogo della corsa, noi non regaleremo ai nostri lettori il cosidetto commento. In una gara non difficile come quella di oggi, svoltasi in buona giornata, la media oraria di chilometri 25,700 non dice gran che.

Dice sem ai che non s'è avuta lotta e, aggiungeremo, non si è avuta perchè gli assi non l'hanno voluta. Perchè Binda non l'ha ne cercata ne desiderata. E allora è ingiusto che egli l'abbia scontata? Punto. Ci sarebbe quasi stato da rammaricarsi che così non fosse stato. Perchè è stato proprio l'ex-campione del mondo a volere la corsa così fatta a passo da turismo. Basterà dire che cinque o sei volte abbiamo dovuto fermare le macchine perchè i corridori andavano avanti a 3 chilometri all'ora! Pensiamo che oggi Binda abbia perduto anche le simpatie di chi lo ha sempre difeso a spada tratta, e questo perchè il campione d'Italia ha palesato mancanza di cuore e di combattività. E di lui basta.

Che dire ora del vincitore dell'VIII Giro della Toscana? Diremo che Caimmi ha meritata la vittoria perchè pur appartenendo ad una squadra modesta è stato nel gruppo l'uomo più combattivo, quello che ha cercato a più riprese di scuotere l'apatia dei compagni. Quando Caimmi è riuscito a guadagnare sulla linea di arrivo forse poco più di dieci centimetri di vantaggio sul campione d'Italia, gli applausi hanno esploso anzitutto dal gruppetto di coloro che avevano seguito la corsa e che sapevano appunto come il giovane romagnolo fosse l'uomo più meritevole di guadagnare la prima prova del campionato italiano. A San Remo — in volata — egli partì troppo presto e si fece soffiare la vittoria da Michele Mara. Qui egli ha compiuto una bella volata giudiziosa, ha saputo resistere allo spunto rabbioso di Binda, che è stato servito da Frascarelli e soprattutto da Marchisio in maniera egregia. Ma il lavoro del piemontese non ha servito a far vincere il campione d'Italia. Di Marchisio diremo che è stato dei giovani il più brillante. Egli è certo un atleta di valore e di avvenire. Così dicasi di Bertoni. Ci saremmo atteso di più da Negrini. Egli ha fatto — e così pure Giacobbe e i grigi in genere — la corsa su Binda, e con Binda i grigi hanno perduto la gara. Papà Focesi, che aveva dato ai suoi la consegna della combattività, ha vinto. Non possiamo che unirci al coro di lodi che hanno salutato calorosamente il trionfo di Caimmi. Mara in volata non ha potuto farsi luce. La sua corsa del resto non era stata delle più brillanti. Ecco l'ordine di arrivo:

1. CAIMMI Pio, di Cesenatico, (II categoria), che impiega a compiere i 300 Km. del percorso ore 11,39'10'' alla media oraria di Km. 25,725.

2. *Binda Alfredo*, di Cittiglio (I categoria), a 10 cm.

3. Marchisio Luigi, di Castelnuovo Don Bosco (II categ.), a ruota; 4. Negrini, di Molare (I cat.) a ruota; 5. Bertoni R. di Varese (II cat.) a ruota; 6. Frascarelli L. (I cat.) a mezza macchina.

Seguono, classificati al 7.o posto, a pari merito e per ordine alfabetico:

Binda Albino, Bianchi M., Di Pacco, Fossati, Giacobbe, Guerra, Gremo F., Grandi, Magagnini, Mara, Orecchia, Rinaldi. 19. Mori, 20. Pomposi, 21. Crippa. 22. Giannini, 23. Dell'Arsina, 24. Simoni, 25. Canazza, 26. Malato, 27. Zanzi, 28. Balconi, 29. Cardinali, 30. Lanfredi.

M.

Le gare ciclistiche di ieri a Torino

La stagione ciclistica torinese è entrata ieri in pieno fervore con l'effettuazione di ben tre corse per dilettanti; una delle quali fatta disputare al mattino e due nel pomeriggio.

«MONTI e VALLI» - Lo Bertolazzi

L'inizio è stato velocissimo per merito di Bertolazzi e Facciani. A Cimena Bertolazzi ha forato, ma poi unitosi nuovamente a Facciani riusciva presto a raggiungere il gruppo che, trascinato da Oggero e Perego, tentava di liberarsi dei due pericolosi avversari.

Ecco l'ordine di arrivo:

1. **Bertolazzi Piero**, del Velo Club Lancia, che ha compiuto il percorso di 96 Km. in ore 3 alla media oraria di Km. 32; 2. De Giorgis Francesco, V. C. Lancia a ruota; 3. Oggero Domenico, G. S. Spa; 4. Migliasso Felice, G. S. Spa; 5. a pari merito Spiccia Armando, Spa e Sella Nino, Lancia. Gli altri concorrenti giunti in gruppo che verranno in seguito classificati a pari merito sono: Quella, Perego, Cognasso, Bagnaresi, Cerrato, Pozzo, Davegno, Dorato, Ferrero, De Santis, Verzino, Facciani, Lusiani, Garino, Pativa, Taglietti, Bertolino e Bonino.

PREMIO NEGRO: 1. Famino.

L'Unione S. Vittoria ha fatto disputare la gara ciclistica per dilettanti di 5.a cat. su di un percorso di Km. 95. La partenza e l'arrivo sono avvenuti alla nuova barriera di Lanzo. I partenti sono stati 57. I traguardi a premio di Prascorsano e Padro sono stati vinti da Falco che si è pure classificato primo all'arrivo. Ma la giuria lo ha squalificato perchè cambiò di macchina guastatasi sul percorso. Il corridore Fassino secondo arrivato è stato quindi dichiarato vincitore. Ecco l'ordine d'arrivo: 1. Fassino Luigi del G. S. Spa che ha compiuto i 95 Km. del percorso in ore 2.58 alla velocità media oraria di Km. 31,600; 2. Rico Pierino «Valpianese»; 3. Penna B. «Spa»; 5. Mussetta; 6. Audagnotto; 7. Zola; 8. Michela; 9. Montinolla; 10. Gianoglio; 11. Clemente, ecc.

PREMIO ROCCI: 1. Caffarel.

L'U. S. Ausonia ha fatto disputare ieri il «Premio Rocci» sul percorso Torino, Chivasso, Casalborgone, Gallareto, Moriondo, Castelnuovo, Poirino, Cavoretto, Km. 95, riservato a corridori di 6.a cat. I partenti sono stati 110. Ecco l'ordine d'arrivo: 1. Caffarel Flavio, G. S. Spa in ore 3,5, alla media oraria di Km. 30,950; 2. Canfari Aldo, «Vigor», a ruota; 3. Morra Pierino, «Paracchi»; 4. Magnone Mario, «P. Palazzo»; 5. Porta Giuseppe, «Spa»; 6. Valetto Giovanni, «Vigor»; 7. Dughera; 8. Mosso; 9. Piacenza; 10. Lessona.

Il torinese Martano vince la 17.a Prà-Noli e ritorno

Genova, 5, mattino.

La classica gara ligure ciclistica d'apertura, per dilettanti, svoltasi ieri a cura del Dop. Concordia di Genova-Prà ha segnato una bella vittoria del giovane torinese Martano il quale, mantenutosi sempre fra i primissimi, ha saputo imporsi nella volata finale. La corsa si è svolta sopra il percorso Prà-Noli e ritorno (Km. 105) e ad essa hanno partecipato 74 concorrenti che hanno preso il via da Voltri alle 11,30. Ecco l'ordine d'arrivo: 1. Martano Giuseppe, C.G.S. Spa, Torino, in 3,20 a compiere i 105 Km. alla media di Km. 31,500; 2. Boccaccio O. (Pol. Sampierdarenese), a ruota; 3. Moncalati Carlo id. a 2 macchine; 4. Montobbia Mario id.; 5. Chiappino Giuseppe; 6. Muttini Luigi; 7. Roero Andrea; 8. Giusto Giovanni; 9. Olmo Giuseppe; 10. Bianchi Paolo. Seguono altri 31 in tempo massimo.