Guerra domina tutti gli avversari, staccandoli, e giunge primo a Grenoble

L'italiano passa al secondo posto nella classifica generale

La spettacolosa corsa del campione che viene definito in Francia l'uomo più completo del «Tour», superiore allo stesso compianto Bottecchia
Come Carlo Pellissièr ha perduto ogni speranza di un buon piazzamento -- Girardengo segue la magnifica prova del nostro campione

Dal nostro inviato

Grenoble, 19 notte.

Riprendendo il discorso di ieri, comunico alla signora Guerra che questi oggi, verso le 5 pomeridiane, nel pubblico corso di Saint-André, in Grenoble, il suo legittimo consorte, è stato nuovamente abbracciato e baciato da una bella signorina italiana. Guerra aveva, un minuto prima, tagliato vittoriosamente il traguardo della quindicesima tappa del Giro di Francia, e l'esultanza fra gli italiani presenti raggiunse il limite dell'inimmaginabile. Guerra, così atrocemente colpito dalla sfortuna nella tappa di ieri l'altro a Nizza, si era presa una clamorosa rivincita, arrivando al traguardo di Grenoble col solo Benoit Faure alla ruota, e distaccando nettamente tutti gli altri.

Il sogno che diventa realtà

Guerra, vincitore della prima tappa delle Alpi. Ma questo è niente, è poco, in confronto alle altre notizie che si affollano sulla punta della mia penna, che mi turbinano nella testa. Si sappia subito che Pélissier è «scoppiato», si sappia subito che Guerra è arrivato con tanti minuti di vantaggio da saltare davanti a Demuysère e ad Antonino Magne nella classifica generale, nella quale da stasera occupa il secondo posto.

Secondo nella classifica! Chi avrebbe potuto ieri, a Nizza, accarezzare un sogno così bello? Il colpo della mala sorte era stato tanto violento ed improvviso contro il nostro corridore, che non ci era possibile di nascondere i nostri timori per l'avvenire. Le posizioni dei francesi, rafforzate col passaggio di Pélissier al quarto posto, l'avanzamento minaccioso di Demuysère al terzo, la perdita dei minuti da parte di Guerra al traguardo di Nizza, erano altrettanti fatti che ci avevano rattristato. E poi, temevamo per Guerra sulle salite, temevamo che Benoit Faure, che Demuysère, che Leducq, si trascinassero dietro Pélissier e i Magne, concorrendo così ad aggravare la classifica del nostro campione. L'appetito viene mangiando, anche ai corridori del Giro di Francia, e ad alcuni di essi non pareva vero di poter ancora, oggi, arrivare davanti all'italiano che aveva osato, per sette tappe, indossare la maglia gialla.

Ma quale delusione per essi, e quale gioia per noi! Guerra, oggi, ha corso in salita con uno stile ed una sicurezza che non gli avevamo ancora visto, ha resistito agli attacchi di quel grande arrampicatore che è Benoit Faure, è giunto a poche decine di metri da lui sul terribile Col d'Allos, e, facendosi compagnia con Leducq, i tre hanno proseguito da soli per 180 chilometri verso Grenoble, in una fuga spettacolosa, contro la quale invano si opposero il vento fortissimo che ostacolava la marcia e gli avversari coalizzati nell'inseguimento.

Guerra, sebbene attardato da una foratura a cinquanta chilometri da Grenoble, rinrendeva i suoi compagni e li batteva, non solo, ma come ho detto dinanzi, arrivando con dieci minuti di vantaggio su Demuysè e ed Antonino Magne, toglieva a costoro i posti in cui si erano insediati a sue spese, e da stasera è secondo nella classifica, avendo ridotto da 22 minuti a 16 il ritardo che lo divideva dalla «maglia gialla» Leducq.

«Sono contento» dice Guerra

Vi era ragione, dunque, che gli italiani all'arrivo, e primo fra tutti il console marchese Fornari, buttassero le braccia al collo del vincitore, che, calmo, sorridente, senza mostrare segno alcuno di spossatezza dopo la durissima corsa di quattordici ore, non sapeva che stringere le mani che gli si offrivano e rispondere a tutti:

— Grazie, grazie, sono contento anch'io.

In quanto al giubilo di chi lo aveva seguito ed ammirato lungo la sua bellissima corsa, non starò a descriverlo. La cosa andrebbe per le lunghe e ritarderebbe il racconto di questa tappa che è stata, senza dubbio, assai più combattuta della famosa Pau-Luchon e ci ha dato, perchè negarlo?, una gioia ben più viva di quella provata quel giorno. Allora era l'affermazione, isolata, seppur spettacolosa, d'un atleta che si faceva conoscere e rispettare per il suo valore messo in dubbio, oggi è un altro atleta, che, oltre che vincere la tappa, ritorna, con un gesto di forza, a rioccupare il posto che soltanto la disdetta aveva potuto togliergli. Una vittoria, dunque, non fine a se stessa, ma il cominciamento di una nuova impensata fase di questo giro di Francia così movimentato, così convulso, così drammatico.

Eppure, la tappa destinata a provocare questo profondo sconvolgimento nelle prime posizioni, era cominciata nel modo più monotono e noioso che si possa immaginare.

Eravamo partiti da Nizza con le stelle. Quando ci recammo, con gli occhi pieni di sonno, al controllo di partenza sulla Promenade des Anglais, le vetrate del Casino erano ancora illuminate e nei dancing dei grandi alberghi in riva al mare si ballava ancora al suono di sincopate orchestrine. Erano le 3 del mattino, ed i 64 ciclisti che ricevettero il «via» dal comico Biscot, dovettero procedere lentamente per due buone ore sulla strada delle Alpi, alla luce dei fari delle automobili al seguito. Neppure i primi chiarori dell'alba ebbero il potere di far accelerare la marcia dei ciclisti che, appena entrati nella vallata del Var, furono investiti di faccia da un vento violentissimo.

Le prime difficoltà

Con la strada in leggera salita e quell'importuno primo saluto delle Alpi, i corridori non potevano certamente scherzare, pensando alle molte fatiche ed ai molti chilometri che li separavano da Grenoble. Ciò spiega perchè ad Annot (Km. 87) tutti i partiti da Nizza transitassero insieme, con più di mezz'ora di ritardo sull'orario previsto. Si era saliti a 700 metri, e l'aria era fresca. Appena fuori questo paese, la lunga colonna era alle prese con le prime svolte del colle di Saint Michel. L'andatura si era ravvivata e parecchi turisti-routiers avevano dovuto staccarsi. Charles Pélissier era in testa, che regolava la velocità, sulla strada in forte pendenza ed assai inghiaiata. Per oggi, salvo gli ultimi trenta chilometri prima dell'arrivo, niente belle strade di Francia liscie ed asfaltate, ma strade di montagna, strette, dal fondo disuguale, tutte a buche ed a cunette, e sassi, sassi dovunque per tutta la larghezza della massicciata. Dopo un chilometro di quella salita, fu visto un gruppetto di sei corridori sopravvanzare gli altri. Erano Pietro Magne — che anche oggi marcerà molto, meglio del fratello maggiore — Pélissier, Guerra, Leducq, Benoit Faure e Mazeyrat. Che essi volessero dar battaglia su quel primo colle?

Per un momento parve così. Parecchi assi erano stati sorpresi da quell'acceleramento. Ma a metà salita Demuysère riportò il restante del gruppo sulla pattuglia di punta e tutti insieme proseguirono verso il culmine senza darsi battaglia. L'ascesa al colle di Saint Michel era durata 34 minuti.

Nella lunga discesa su Beauvezier (Km. 121) il vento riprese a molestare i corridori, che non potevano neanche servirsi della ruota libera. Il cattivo stato della strada ritardò parecchi in questo tratto, obbligandoli a cambi di gomme, e fra questi infortunati segnai Dossche, Siegel, due volte Cardona, Schoen, Wolke, Mertens. Il primo contrafforte alpino fu così superato senza meritare più di dieci righe di cronaca.

Si scatena la lotta

Al controllo rifornimento di Colmars cinquantacinque corridori arrivano insieme alle 9,10; 127 Km. erano stati percorsi in 6 ore e 10 minuti. La strada, fattasi liscia e priva di ghiaia, ricominciò a salire. Dapprima dolcemente, poi in modo più brusco. L'aria era fredda, il cielo senza una nube. Di lontano, si videro le prime cime coperte di neve. Procedendo lentamente mi portai avanti il gruppo aspettando di vedere i corridori che avanzavano a andatura moderata. Si sarebbe detto che ci provavano gusto a proseguire adagio.

Dopo le case di Allos cominciò la pendenza forte, e se ne ebbe per quindici chilometri, con una strada pretiamente da montagna, a fondo cattivo, con curve brusche che i corridori dovevano superare buttando sui pedali tutto il peso del corpo. Dapprima vidi in testa Demuysère, nella sua caratteristica posa con la testa sul manubrio, le spalle arrancanti e i gomiti allargati. Alla ruota del belga stava Leducq. Guerra era quinto, dietro Benoit Faure. La colonna si era allungata. Ma nessun vero e proprio distacco si verificò fino al quarto chilometro, dove la strada si appianò alquanto. Quando la salita riprese, Demuysère era ancora al comando e conduceva progressivamente, senza scatti. Le posizioni non erano cambiate. La colonna aveva perduto qualche uomo, ma i corridori, che ci interessano — italiani ed altri — erano ancora uniti.

Quando fummo sotto le rampe che salgono a zig-zag, il fondo stradale peggiorò ancora, e la pendenza divenne fortissima. Quello era il temuto tratto al dieci per cento. Senza scattare, soltanto aumentando l'andatura accompagnata da un più vigoroso colpo di spalla, il belga avanza. Soltanto Benoit Faure fu svelto a seguirlo. Guerra perdette dieci metri, e poco dopo fu raggiunto da Buysse che era partito dalle posizioni retrostanti, superando una dozzina di avversari in meno di mezzo chilometro. Pierre Magne era dietro i due, mentre Leducq si vedeva faticare più in basso con Pélissier.

Le prodezze di Benoit Faure

La lotta divenne intensa. Demuysère e Faure erano ancora insieme, mentre Buysse, che aveva staccato Guerra, si avvicinava ai due. A due chilometri dalla vetta, vi fu l'attacco brusco, violento, aspettato, di Benoit Faure e Demuysère fu staccato di colpo. A questo punto le posizioni erano: 1. Benoit Faure; 2. Demuysère a 50 metri, 3. Buysse e Pierre Magne a 100 metri, 5. Dossche, 6. Guerra che precedeva Leducq. Questi non era più con Pélissier, che aveva dovuto fermarsi a cambiare una gomma. Da quel momento la corsa fu finita per Pélissier; egli non riuscì più a rivedere i primi ed il proseguimento della sua marcia verso l'arrivo fu penoso.

Una più esatta idea delle posizioni acquistate sulla salita può risultare dai distacchi che annotai stando alla cantoniera del passo, all'altezza di 2250 metri: Benoit Faure 0; Demuysère 0'32"; Pierre Magne 0'55"; Buysse 1'17"; Dossche 1'45"; Guerra 2'; Leducq 2'10"; Cepeda 2'25"; Bonduel e Fayolle 3'; Antonino Magne 3'45". Dossche fu lento nel girare la ruota, e Guerra ripartì prima di lui, buttandosi nella discesa con una decisione che non gli conoscevo. Adesso egli è in quinta posizione, Demuysère avendo forato dopo le prime svolte.

La discesa, lunga e tortuosa, fra gole strapiombanti e pareti a picco, vide parecchi cambiamenti nelle posizioni, come risultano dall'ordine di passaggio al controllo di Barcellonnette (Km. 170). Eccoli: Benoit Faure aveva conservato parte del vantaggio conseguito in salita, ed era seguito a 1' da Guerra e Leducq, a 3' Pietro Magne, che era stato sorpassato da questi due ultimi in discesa; a 5' un gruppo composto da Demuysère, Dossche, Delannoy, Cepeda e Merviel; a 6' Pancera ed il primo dei tedeschi, Schoen; a 7' Cardona. Pélissier non passava che 14' dopo Benoit Faure.

Girardengo... in borghese

Ripartimmo con lui dal controllo e, osservandolo nella sua azione, mi parve stanco. Il bel «Chariot» aveva perduto la sicurezza dell'altro giorno. Lo lasciai al suo destino. Nella rapida rincorsa che mi portò a sorpassare i vari gruppi, nulla di mutato trovai. Ma quando fummo ad una ventina di chilometri dopo Barcellonnette, vidi un borghese fermo in mezzo alla strada che faceva segno di fermarci. L'automobile rallentò. Era Girardengo, che aveva visto passare ed aveva salutato Guerra, ed ora voleva notizie. Con lui c'era il cav. Maino, che, essendo il «papà» del campionissimo, potrebbe ora essere chiamato il «nonno» di Guerra. Un saluto, poche battute concitate. Domandai a Girardengo:

— Chi è in testa?

— Guerra e Leducq hanno ripreso Benoit Faure.

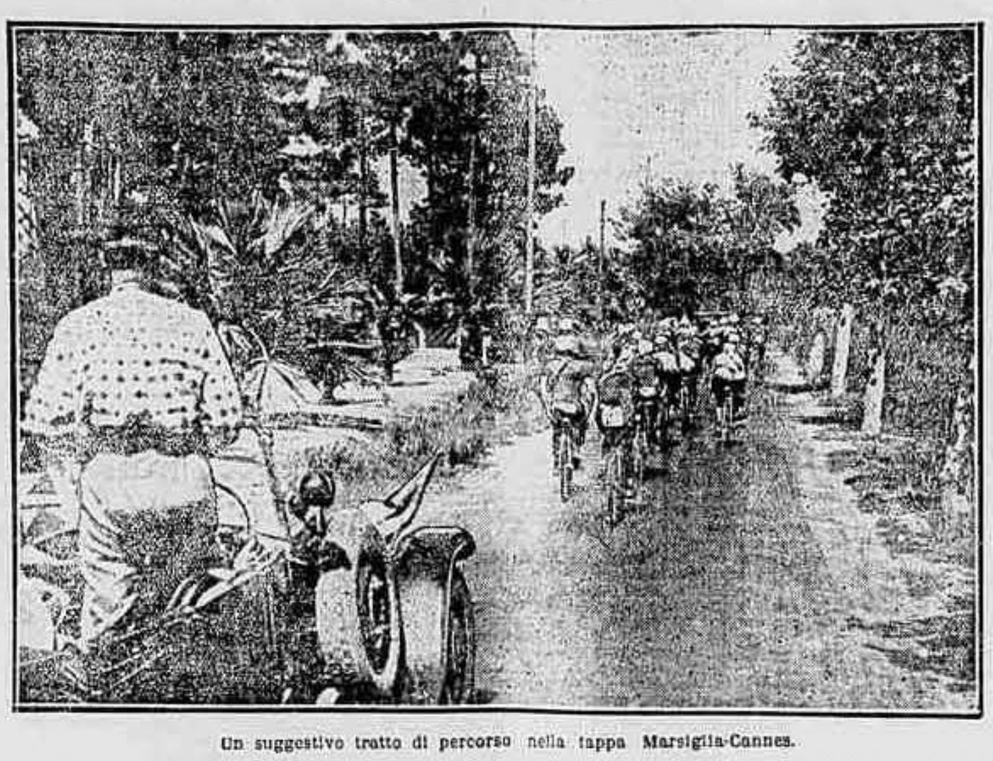
— E Antonino?

— E' indietro di tre minuti.

Poi Girardengo volle notizie di Pélissier.

— Viene ad una decina di minuti e mi pare «scoppiato» — risposi.

Lasciai Maino e Girardengo in attesa del francese, e proseguimmo, finchè fummo su un gruppo di una dozzina di corridori fra i quali vidi Dossche, Buysse, Fayolle, Pancera, Schoen, Delannoy, Antonino e Pietro Magne, Cepeda, Merviel e Bidot. Erano in molti, contro i tre che fuggivano. Il distacco non era forte, non era un distacco che leva, a chi insegua, ogni speranza di riuscita. E potevano aiutarsi scambievolmente. Ma quei tre davanti facevano sul serio. Essi erano fuggiti perchè non volevano più essere raggiunti, e perchè il loro sogno si avverasse non si risparmiavano. La loro fatica fu, in quel tratto e nei seguenti, bella e nobile. Nessun elemento estraneo venne a turbare la lealtà della lotta.



Un suggestivo tratto di percorso nella tappa Marsiglia-Cannes.

Il furioso inseguimento degli staccati

Questa si svolgeva su un terreno tutto a montagne russe, mentre il vento continuava a scagliare raffiche contro i corridori. Avanzavano a fatica, e dovevano sollevarsi sui pedali. Nelle svolte, quando il vento li investiva di fianco, traballavano come ebri. L'inseguimento continuava senza requie. Demuysère era rosso in faccia, sbuffava come un toro. Delannoy, il gigante che non parla mai, faceva la sua parte quando gli toccava di tirare. Pietro Magne lavorava per sè e per il fratello. Tutti avevano l'incubo di Guerra, dell'italiano che li aveva staccati ed ora scappava verso il traguardo, raggiungerlo bisognava, ad ogni costo per difendere non tanto i premi della tappa quanto i posti in classifica, ben più preziosi.

Al controllo di Gap (km. 233) i tre fuggitivi passarono alle firma alle 13 precise. Tre minuti dopo arrivavano gli inseguitori e, salvo Pancera, il tedesco e Cepeda, non si fermarono, inutilmente Desgrange si era messo di traverso alla strada, gridando:

— La signature! Il faut que tout le monde signe!

Macchè, i belgi ed i francesi non ci sentirono da quell'orecchio. Meglio una grossa multa, che perdere 5" per la firma. Bisognava raggiungere Guerra.

Ma sì! Guerra e Leducq e Benoit Faure non avevano mollato un minuto; anzi, mentre fra gli inseguitori cominciava a serpeggiare lo sconforto, essi, più che mai decisi a resistere, proseguivano nella loro corsa. Dopo Gap c'era il terzo colle della giornata: il Colle Bayard. Fu su questa salita che ebbi un'altra prova della grande giornata di Guerra. Il gruppo degli inseguitori si era fermato in seguito ai brevi arresti per il cambio del rapporto. Io lo rivisti interamente, ripartendo dal controllo, ed in breve fui su Leducq già alle prese col colle. Cinquanta metri davanti alla «maglia gialla», vi era quella tricolore dell'italiano.

In quanto a Benoit Faure, se ne era andato, come suo solito, prendendo di colpo un centinaio di metri di vantaggio. Ma, fra la nostra sorpresa, questo vantaggio non aumentò con l'accumularsi dei chilometri. Anzi, a metà salita, Guerra si avvicinò all'avversario. Sulla sommità del colle (km. 241 da Nizza) Benoit Faure passò primo, seguito a qualche decina di metri dall'italiano e da Leducq, che si fermarono per cambiare il rapporto.

Il vantaggio aumenta

Gli inseguitori avevano perduto terreno. Erano bastati quei dieci chilometri di salita perchè il loro distacco salisse a cinque minuti e mezzo. Quando mi passarono davanti il contai, erano sette: Demuysère, Delannoy, Bidot, Pierre Magne, Antonino Magne, Fayolle e Pancera. Lo spagnolo Cepeda li aveva staccati sulla salita, arrivando al colle un minuto e mezzo prima di loro. Neanche chilometri di strada rimanevano da percorrere. Avrebbero avuto fortuna i tre fuggitivi, oppure il compito era troppo penoso per le loro forze? Io pensavo a Guerra. Pélissier è molto in ritardo, ed il quarto posto gli è già preso dall'italiano. Ma questi, se potesse mantenere fino a Grenoble il vantaggio che adesso ha su Antonino e su Demuysère, potrebbe anche rivolgere le sue speranze al terzo, e, chissà, al secondo posto.

Erano le due del pomeriggio. I corridori erano in corsa da undici ore. Avevano scalato tre colli, uno dei quali alto quasi come lo Stelvio. Sulla strada, fra le montagne, la lotta fra i primi tre divampava. Anziche procedere di conserva, i tre si attaccavano l'uno l'altro. Sulla breve salita prima di Corps (km. 270), Leducq, visibilmente stanco, perdette terreno. Ma riuscì con un estremo sforzo a riprendere Benoit Faure e Guerra, prima che la salita fosse terminata. Il vento soffiava sempre contro i corridori. Si vedevano le cime degli alberi piegarsi violentemente sotto le raffiche. La fatica continuava aspra, estenuante. Un'altra salita, non lunga, ma difficoltosa per il suo arrendo fondo stradale, sulla quale nuovamente la «maglia gialla» fu vista penare. Benoit Faure tentò di scappare. Guerra lo rincorse e, con poche pedalate, lo raggiunse.

Una bucatura di Guerra

Nell'ultimo tratto della salita Guerra balzò a terra, con la gomma della ruota anteriore forata. Ripartì, inseguito. Io ero rimasto coi primi. Voltandomi a guardare indietro, scorgevo tutta la fila delle automobili, ma il berretto bianco di Guerra non lo vedevo. Trascorsero minuti di angoscia. Guerra era forse nuovamente attardato? L'inseguimento durava ormai da venti minuti. Finalmente, udii l'italiano spantare al una curva lontana. C'era quasi un chilometro e cinquanta automobili fra i primi due che fuggivano e lui che inseguiva. Ma cosa sono questi ostacoli per un atleta come Guerra? Egli guadagna continuamente terreno, si avvicina sempre più. Benoit Faure e Leducq non possono nulla fare contro di lui. Eccolo che arriva, fischiando per chiedere la strada. Il suo inseguimento è durato mezz'ora.

Poi la vallata s'allargò. Grenoble doveva essere vicina. Un cartello indicatore lo confermò: 42 chilometri. Una salita, quella di Laffrey, l'ultima della terribile giornata. Guerra cambiò rapporto, gli altri no. Mezzo chilometro dopo l'italiano è di nuovo su Leducq e Faure. I tre chilometri della salita aspra e penosa, furono percorsi insieme, alternandosi ognuno dei tre alla prima posizione. A Le Mure, sul culmine della salita, è posto l'ultimo controllo. Qui, essi avevano 7'32" di vantaggio sugli inseguitori.

Un italiano, dai pantaloni lunghi da minatore, corse dietro a Guerra e gli passò una bottiglia. Guerra bevette, poi la diede a Leducq, e questi a Benoit Faure.

Giunti sull'altipiano di Laffrey, i tre si fermarono contemporaneamente per mettere il rapporto grande, e nell'operazione Guerra si mostrò il più svelto. Si erano percorsi un paio di chilometri della discesa, quando Leducq ebbe la gomma anteriore bucata. Guerra e Benoit Faure compirono come bolidi la discesa su Vizille; furono sul piano: Grenoble era a quindici chilometri. Si aiutarono scambievolmente a condurre, e filavano a quaranta all'ora, come se non fossero in sella dalle prime ore del mattino, e non avessero scalato i più formidabili baluardi delle Alpi e non avessero dovuto lottare tredici ore contro il vento.

A 40 all'ora verso il traguardo

Soltanto più dodici chilometri. La nostra gioia cominciava a diventare incontenibile davanti allo spettacolo di gagliardia offerto dall'italiano. Benoit Faure dava segni di stanchezza, ma Guerra lo incoraggiava fraternamente con la voce e col gesto. Non bisognava lasciarsi raggiungere neanche da Leducq. Nella mente di Guerra, forse, in quel momento balenò un pensiero:

— Non oggi, ma chi sa, più tardi, ancora a me la «maglia gialla».

Quando furono nei primi sobborghi di Grenoble, i nomi dei due corridori furono urlati da decine di migliaia di voci. Benoit Faure è della regione, e a Grenoble vi sono molti nastri connazionali. Leducq non riappare. Ha forato una seconda gomma, ma anche senza questo incidente non credo che il francese avrebbe potuto raggiungere i due che lo precedevano, tanto veloce fu la loro andatura negli ultimi venti chilometri.

Rare volte vidi un finale di corsa condotto a quel passo. Il piccolo e bravo Benoit si teneva aggrappato alla ruota di Guerra come un bambino lattante al girello. E nella scia del tricolore, il vincitore dell'Aubisque, del Tourmalet e del Braus, tagliò il traguardo di Grenoble.

Ho finito di trascrivere le annotazioni del mio taccuino di viaggio. Mi accingo a riassumere le mie impressioni sulla formidabile corsa di Guerra. Dalla cabina del telefono esce, sudato, il collega Gaston Benac, con un fascio di cartelle.

Guerra: il miglior uomo del «Tour»

Mi vede, e mi dice:

— Straordinario, il vostro Guerra. Ho visto tanti Giri di Francia, ma posso dirvi che pochi come questo mi hanno impressionato. Il merito è tutto del vostro campione. Stasera ho telefonato ai miei giornali che egli è il corridore più completo che sia sulle strade di questo Giro di Francia. E' solido, ha la testa sulle spalle, ha dimostrato di avere imparato molte cose dal giorno che partì da Parigi. Io lo paragono al grande Bottecchia, del quale ha la struttura atletica. Ma possiede, in più, un equilibrio spirituale che mi convince sulla ricchezza delle sue possibilità. Leducq non ha ancora vinto il Giro di Francia.

Ho ringraziato il collega parigino ed ho pensato che veramente Guerra sia marciando sulle orme dell'indimenticato predecessore. Oggi egli ha corso con la calma, la decisione dell'atleta che sa che cosa voglia dire questa terribile frase: «Correre il Giro di Francia».

Era coi primissimi sul Colle di Allos, ammaestrato dall'esperienza dei giorni scorsi, comprese che non doveva perdere tempo in discesa, e fu audace quanto gli occorse per superare Buysse e Pietro Magne, ed arrivare solo con Leducq al controllo di Barcellonnette. In quel momento erano a metà corsa. Guerra coadiuvò Leducq e Benoit Faure a mantenere il vantaggio, e fu in questo lavoro che i tre — presi in blocco — si mostrarono nettamente superiori a chi li inseguiva. Fino a quel momento, non si poteva dire chi dei tre fosse il migliore, chi avesse diritto di vincere la tappa. Sopravvenne la foratura a Guerra. Allora fu visto uno di quegli inseguimenti che fanno alzare dai sedili gli automobilisti per non perdere neanche un metro di spettacolo. Spettacolosa, letteralmente, fu quella caccia.

Dal momento in cui Guerra arrivò fischiando sui due suoi compagni di fuga, egli aveva vinto idealmente la tappa. Due ore dopo la vinceva fisicamente, suggellando con una vittoria strepitosa la superiorità di stile e di forza che qui, oramai, tutti gli riconoscono. Quello che sorprende in Guerra è il suo stato di freschezza in confronto agli avversari.

Nelle file dei vinti

Parecchi di questi, oggi, hanno mostrato segni non dubbi di stanchezza. Non parlo di Benoit Faure, che è troppo indietro nella classifica. Ma di Leducq, di Antonino Magne, di Pélissier. Quest'ultimo, dopo la foratura a metà del Colle di Allos, non ebbe più la forza di reagire. Antonino Magne anche oggi è apparso in declino. Come nella tappa di Nizza, così in questa odierna, il fratello dovette aspettarlo ed accompagnarsi con lui, per rendergli meno penoso l'inseguimento.

Demuysère fu quello delle altre tappe: sgobbone, ma non brillante, capace di tirare cinquanta chilometri a trentatre all'ora, ma non in grado di farne dieci a trentasei, quanto basterebbe per riprendere chi gli è fuggito. L'altro giorno si salvò dai chiodi, oggi dovette inseguire in seguito a una foratura, ma non potè riguadagnare quei due minuti. Ma se non potè riprendere, è perchè davanti a lui, davanti a tutti, oggi tre corridori gli erano superiori: Guerra, Benoit Faure e Leducq.

La tappa di posdomani, Grenoble-Evian, attraverso il Lautaret ed il Galibier, dirà se il belga può ancora nutrire speranze di avvicinarsi a Leducq, che lo distanzia di diciannove minuti, oppure dovrà limitarsi alla piccola lotta con Guerra e Magne per il secondo, terzo e quarto posto.

In quanto all'italiano, che da oggi è insediato al secondo posto, io credo che difficilmente ne potrà essere spodestato. A meno che venga messa in opera contro di lui la macchina della coalizione. La posizione di Guerra comincia a diventare seria da stasera.

VITTORIO VARALE.

Guerra dopo il suo vittorioso arrivo a Cannes.

Ordine di arrivo

1. GUERRA Learco, che percorre i 333 km della tappa in ore 13.48'53" alla media di Km. 23,500;
2. Benoit Faure, a una lunghezza;
3. Leducq alle 13.54'56";
4. Pietro Magne alle 13.58'46"; 5. A. Magne (id.); 6. Delannoy (id.); 7. Bidot (id.); 8. Demuysère (id.); 9. Peglion alle 14.5'15"; 10. Fayolle (id.); 11. Schoen alle 14.6'33"; 12. Cepeda (id.); 13. Bonduel alle 14.10'47"; 14. Pancera (id.); 15. Encrine alle 14.12'39"; 16. Tierbach alle 14.18'16"; 17. Dossche (id.); 18. Mazeyrat (id.); 19. Laloup (id.); 20. Riera alle 14.21'13"; 21. Cardona alle 14.21'56"; 22. Siegel alle 14.23'32"; 23. Nebe (id.); 24. L. Buysse alle 14.32'49"; 25. Giuntelli alle 14.36'46"; 26. José Trueba (id.); 27. Vicente Trueba (id.); 28. Ondet (id.); 29. Berton alle 14.38'39"; 30. Motui alle 14.39'18"; 31. Carlo Pélissier (id.); 32. Merviel (id.); 33. Taverne alle 14.43'58"; 34. Manhey (id.); 35. Morelli (id.); 36. Mertens (id.); 37. Delbart alle 14.47'54"; 38. Martinet alle 14.52'40"; 39. Plautin alle 14.59'54"; 40. Goujame (id.); 41. Bajard (id.); 42. Laval (id.); 43. Ampurias alle 15.2'29"; 44. Wolke alle 15.5'10"; 45. Tissier alle 15.7'24"; 46. Boissolle alle 15.8'9"; 47. Touzard alle 15.9'42".

Classifica generale

1. Leducq, ore 112.45'19";
2. Guerra, 113.2'15";
3. A. Magne, 113.4'5";
4. Demuysère, 113.4'55"; 5. Bidot, 113.24'57"; 6. B. Faure 113.27'50"; 7. P. Magne, 113.31'42"; 8. Bonduel, 113.40'8"; 9. Charles Pélissier, 113.50'57"; 10. Peglion, 113.55'29"; 11. Schoen, 114.2'38"; 12. Dossche, 114.11'31"; 13. Delannoy, 114.13'5"; 14. Mertens, 114.28'50"; 15. Mazeyrat, 114.29'10"; 16. Fayolle, 114.35'30"; 17. Cardona, 114.34'46"; 18. Riera, 114.47'53"; 19. Pancera, 114.57'48"; 20. Laloup, 115.0'21"; 40. Giuntelli, 117.21'16"; 55. Cottalorda, 120.6'41".

Campari secondo
nel G. P. Automobilistico di Dublino

Londra, 19, notte.

La pioggia ha continuato a cadere quasi senza interruzione durante la notte scorsa in Irlanda e ha conferito stamane alla pista di Phoenix Park a Dublino le sembianze di uno stagno. Larghe chiazze di fango si alternavano con profonde pozzanghere che sembravano laghetti.

Sulla pista semi inondata e sotto un cielo grigio minaccioso erano schierate alle due del pomeriggio 19 vetture per questa corsa dei bolidi. Le guidavano assi del volante di fama mondiale: Varzi, Campari, Ivanowski su Alfa Romeo, Campbel e Caracciola e Howe su Mercedes, Birkin e il francese Chassagne su Bentley. Il percorso totale era di 315 miglia in 70 circuiti di quattro miglia e mezzo ciascuno. Primo a partire è stato Caracciola sulla Mercedes, secondo Birkin e terzo Campbel. Prendeva subito dopo il «via» il gruppo delle Alfa-Romeo.

Caracciola si allontanava e in pochi minuti passava alla sponda centrale ad una velocità di 130 miglia all'ora. Il primo tratto del percorso era coperto da questo guidatore alla velocità media di miglia 90,5 orarie, la più alta che sia mai stata raggiunta sulla pista di Dublino. Subito dopo perdeva però preziosi secondi. La sua vettura lanciata a velocità di bolide, slittava ad una svolta e girava attorno a se cinque volte senza che Caracciola togliesse il piede dall'acceleratore. Si disputavano il secondo posto Malcom Campbel e Birkin ma rimanevano molto indietro a Caracciola.

All'85.o miglio questi si trovava di 3'59" in avanzo del suo *handicap* e Birkin di 3'53". I due guidatori in testa a tutti gli altri passavano davanti allo *stand* alla velocità il primo di 130 e il secondo di 135 orarie. Campari che era fino allora rimasto alquanto indietro accelerava la marcia e passava fulmineo al terzo posto oltrepassando Campbel e Varzi.

Le posizioni variavano alquanto dopo due ore e mezza di corsa. Birkin riusciva a conquistare il primo posto seguito subito dopo da Caracciola e Campari. Poco dopo giungeva la Mercedes guidata da Howe che lasciava indietro l'Alfa-Romeo di Ivanowski e di Ramponi e tentava di oltrepassare quella di Varzi. Quasi fino al termine della vertiginosa corsa il duello sembrava però doversi svolgere soltanto fra la Mercedes di Caracciola e la Bentley di Birkin.

Campari però rimasto indietro andava riguadagnando terreno e passava davanti alle tribune ad una velocità spaventosa che suscitava urla di spavento fra il pubblico; ma così facendo l'italiano riusciva a oltrepassare uno per uno i concorrenti in testa. Birkin pochi minuti dopo doveva abbandonare la corsa per un difetto di motore e questa gara, la più impressionante che si ricordi in Irlanda, terminava con la vittoria di Caracciola. Era classificato secondo Campari e terzo Howe.

Il campionato del mondo calcistico

Argentina e Cile
battono Messico e Francia

Montevideo, 19 notte.

Rigida la giornata: enorme ciò nonostante è stato il concorso del pubblico alla disputa tra Francia-Cile, e Argentina-Messico per il campionato mondiale di calcio. La nazionale cilena ha riconfermato contro la Francia la propria classe. I francesi hanno dovuto costantemente difendersi dagli attacchi avversari: essi hanno fatto un giuoco ordinato più che delle azioni conclusive. Tutte le loro trame hanno urtato contro la foga battagliera della squadra cilena che si è aggiudicata la vittoria per 1 a 0.

L'incontro Argentina-Messico ha rilevato uno squilibrio sconcertante di forze. La nazionale argentina per tutti i 90 minuti di giuoco ha conservato la sua autorità: a calci di rigore è dovuto il punteggio messicano. La vittoria argentina è stata di 6 punti contro 3. Per domani sono annunziati gli incontri tra Brasile-Bolivia e Belgio-Paraguay. Oggi è pure stata celebrata la festa dell'aviazione. Un augolo di apparecchi ha volteggiato a lungo sulla capitale. Oltre a tutti i piloti civili e militari dell'Uruguay hanno partecipato alla manifestazione 50 aviatori argentini e 20 brasiliani.

La Coppa Europa centrale

Sparta-Vienna 3-2

Vienna, 19, notte.

Nella partita per la Coppa dell'Europa centrale, svoltasi oggi a Vienna tra lo Sparta ed il Vienna, i cecoslovacchi hanno vinto per tre a due (primo tempo 3 a 1). Vienna viene così eliminata dalla gara dato che la prima partita, svoltasi a Praga, ebbe per esito 2 a 1 a favore dei cechi.

Una donna inglese
campione nazionale di tiro

Londra, 19, notte.

Una donna strappava giorni or sono dalle mani maschili la coppa aviatoria reale uscendo vincitrice nella gara del circuito aereo inglese.

Oggi un'altra donna, la signorina Forster, ha vinto il Premio Reale di tiro nelle gare nazionali di Bisley, sormontando tutte le prove eliminatorie e sconfiggendo l'uno dopo l'altro i migliori tiratori di Inghilterra, civili e militari. La signorina Forster è stata nominata campione nazionale di tiro con 298 punti sul massimo di 300.

Il Premio Reale esiste da 70 anni e questa è la prima volta che è stato vinto da una donna. La prova finale di oggi consisteva in 15 colpi a 500 metri e 15 colpi a mille metri di distanza dal bersaglio. Alla fine della gara la signorina Forster non aveva più che un solo avversario, il tenente Eccles, che per un solo errore si lasciava sfuggire la palma della vittoria.