

ABBONAMENTI ITALIA E COLONIE ESTERO... Ogni numero Cent. 25

LA STAMPA

Inserzioni a pagamento... Frangar, non Fragar

La rivoluzione in Argentina

Come l'Esercito ha conquistato la Capitale - Irigoyen si consegna prigioniero, ma dopo la rinuncia al potere è lasciato in libertà - Un migliaio fra morti e feriti durante i conflitti

Buenos Aires, 8 mattino. Il capo della Giunta militare argentina, generale Uriburu, ha iniziato le consultazioni per la formazione del nuovo Governo, al quale, a quanto si assicura, parteciperanno solo uomini politici appartenenti ai vecchi partiti. In un'intervista concessa ai giornalisti, il generale ha dichiarato che l'altro: « Il nuovo Governo sarà formato senza indugio al più presto... »

La popolazione della Capitale segue con vivo interesse e in perfetta tranquillità tutti gli atti del nuovo Governo, attendendo fiduciosa gli sviluppi ulteriori del colpo di forza del generale Uriburu.

Quando alle 8 del mattino di sabato la squadriglia di aeroplani di stanza a Palomar apparve nel cielo di Buenos Aires per segnalare alla popolazione civile la piena adesione di tutte le forze armate al movimento rivoluzionario, in vari punti della città si organizzarono rapidamente cortei inneggiando all'Esercito. Gran folla si diresse verso il monumento degli Spagnuoli, a Palermo, traverso la via San Martin, per raggiungere il distaccamento della Scuola militare che aveva iniziato la marcia in direzione del Palazzo del Governo, dopo esser entrato in città per Belgrano e Palermo. Il passaggio dei cadetti della Scuola Militare fu fronzoloso: varie migliaia di persone armate li accompagnavano, insieme agli allievi della Scuola di cavalleria e ad altri reparti armati.

L'immenso corteo passava fra deliranti acclamazioni: ovunque, sulle strade, dalle terrazze, dai balconi, migliaia e migliaia di persone applaudivano, mentre nel cielo la squadriglia di aeroplani eseguiva ardite evoluzioni. Ma quando il corteo giunse dinanzi al Palazzo del Congresso, venne accolto da una fitta scarica di fucileria: la folla si abbandonò violentemente; a terra giacevano una ventina di feriti. Mentre i cadetti della Scuola militare rispondevano energicamente al fuoco, la folla si ricompose rapidamente partecipando all'assalto del Palazzo del Congresso. Durante il conflitto ebbero a registrarsi dieci morti e 144 feriti. Fu appiccato il fuoco alla redazione dei giornali Epoca e La Calle, i cui locali vennero interamente distrutti. La polizia ancora fedele al Governo non credette opportuno, di fronte all'atteggiamento energico della popolazione e dei reparti militari rivoluzionari, organizzare la benché minima difesa.

Intanto, le notizie della vittoriosa avanzata della rivoluzione seminavano lo scompiglio in seno al Governo. Il Vice-Presidente della Repubblica, supremo magistrato del Paese dopo la cessione dei poteri da parte del Presidente Irigoyen, decise allora di non opporre resistenza, e sul palazzo presidenziale venne issata la bandiera bianca. Il Vice-Presidente della Repubblica immediatamente rassegnava le dimissioni nelle mani del generale Uriburu. Era la resa completa.

La popolazione, in preda a vivissimo entusiasmo, invase la Casa del Governo, la facciata della quale venne illuminata in segno di festa. I ritratti e i busti del Presidente Irigoyen vennero distrutti e le sedi dei comitati di propaganda organizzati da Irigoyen vennero saccheggiate e incendiate. Quindi la folla, in grandioso corteo, percorse la città al grido di « Viva la Patria ».

Conquistata la capitale, il generale Uriburu come primo atto di governo, d'accordo con la Giunta militare, decretò lo scioglimento del Congresso, nominando contemporaneamente capo della Polizia l'ammiraglio Hermelo.

GINEVRA L'arrivo delle Delegazioni

S. E. Grandi attese per stamattina. Ginevra, 8 mattino. Ieri, vigilia del Consiglio della Società delle Nazioni, Ginevra ha visto l'arrivo di parecchie delegazioni. Nella mattinata è giunto il signor Curtius con la delegazione tedesca, fra cui il consigliere giuridico Gauss e il conte Bernsdorf. Con lo stesso treno sono giunti pure il signor Zaleski, ministro degli Affari Esteri di Polonia, e il signor Benes, ministro degli Affari Esteri di Cecoslovacchia. In serata sono giunti Briand e il signor Quinones de Leon, rappresentante della Spagna.

Il campo di Andrée all'Isola Bianca

Sensazionale notizia: si sarebbe trovato il teschio dell'esploratore e lo scheletro di Frankel, l'accampamento in ordine, la navicella del pallone

Berlino, 8 mattino. Una notizia sensazionale arriva da Tromsø. E' arrivato colà un radiogramma spedito dalla nave da pesca Isbjörn - una delle navi norveggiate nei giorni dell'attesa della Bratvaag da vari giornalisti d'ogni parte del mondo, per essere i primi ad arrivare in contatto col dottor Horn, e precisamente noleggiata dal giornale Dagens Nyheter di Stoccolma, insieme con un giornale di Oslo -; e il radiogramma racconta che la nave ha proseguito per l'Isola Bianca, per riprendere le ricerche nell'accampamento della spedizione Andrée, e che avendo condotto avanti gli scavi, i due giornalisti hanno trovato il teschio di Andrée, lo scheletro del secondo compagno Frankeel, resti della tenda, ed una parte della navicella del pallone. Il radiogramma racconta poi che l'equipaggio, durante i lavori di scavo e di liberazione degli oggetti dal ghiaccio, è stato aggredito da un gruppo di orsi bianchi.

Da Stoccolma, poi si ha che il giornale Dagens Nyheter, il cui redattore è uno dei noleggiatori e fortunati scopritori, completa la notizia col seguente radiogramma: « La gente dell'Isbjörn, perlustrata l'Isola, ha trovato l'accampamento vero e proprio della spedizione Andrée, in un posto dove era un ghiacciaio, il cui ghiaccio, in questo momento, è talmente disciolto che l'accampamento è tutto ritornato allo scoperto. Sotto i rottami di una primitiva capanna, si è trovato lo scheletro disfatto di un uomo, ed inoltre molti oggetti d'equipaggiamento, casse e strumenti, armi, ordigni vari, scatole di conserva, parti della navicella del pallone, vestiti, una lettera con scritto sopra l'indirizzo a Stringberg, un lacchino di appunti di Frankeel. L'accampamento mostra segni di un ordine addirittura modello. Tutto farebbe supporre che l'accampamento di Andrée, che è fornito di ogni cosa, e in cui la vita avrebbe potuto durare, secondo ogni apparenza, ancora molto, sia perito non già per esaurimento, ma per qualche subitanea catastrofe, come sarebbe, per esempio, una tempesta di neve ».

Particolari che ispirano diffidenza. A Tromsø la sensazionale notizia, come si può bene immaginare, ha destato un enorme interesse. Ma non si riesce a liberarsi da un certo senso di diffidenza, perché alcune indicazioni sembrano inverosimili. Così, per esempio, incomprendibile riesce - alla stregua di quanto si era saputo finora - che si siano trovati nell'accampamento i resti della navicella, perché ciò significherebbe che Andrée ed i suoi compagni hanno dovuto trascinare la navicella attraverso niente meno che tre gradì. Ma quello che più insospettisce è il racconto dell'aggressione di un gruppo di orsi bianchi, notizia che ha tutto del blu, e dell'ingenuo « colore » giornalistico, e che fa ridere tutti i veri conoscitori di cose artiche.

Il prof. Lithberg si è espresso assai scetticamente di fronte alla notizia dei due giornalisti, e consiglia di aspettare il loro ritorno prima di pronunziarsi. La Isbjörn ritorna subito.

Intanto l'esame del contenuto della barca di Andrée ha portato alcune altre nuove scoperte e constatazioni. Si è constatato che i tre esploratori, durante la marcia sul ghiaccio, hanno dovuto costruirsi delle paia di scarpe di cuoio non conciate, che sono state infatti trovate. In un angolo della barca, poi, è stata trovata arrotolata la bandiera svedese, quella bandiera che

Il Gran Premio automobilistico di Monza

vinto da Varzi dopo una gara emozionante

I Principi di Piemonte e S. E. Turati assistono alla corsa in mezzo a una innumerevole folla entusiasta - Il duello del vincitore con il compagno di squadra Arcangeli - La vittoria di Premoli nel Premio Vetturette

Milano, 8 mattino. La macchina di Nuvoletti appare dalla curva, entra nel rettilineo delle tribune incerta, sbando pavoreggiante, ma saldamente tenuta dal guidatore. Una frenata per deviare verso i boxes. Il battistrada del pneumatico di sinistra striscia sulla pista, quello della ruota di destra è afflosciato. La macchina del campione mantovano si è appena arrestata che appare Campari a velocità ridotta: la ruota di destra della sua macchina gira sul cerchione: dopo pochi istanti è ferma dietro a Nuvoletti. Al giro successivo Boracchini si arresta con la sua macchina dietro a quelle dei compagni. La corsa delle tre Alfa Romeo, entrate in finale per il Gran Premio Monza, è finita. Finita al settimo giro.

Inizio entusiasmante. La corsa era incominciata piena di promesse, interessante, avvincente. Il Principe di Piemonte, giunto all'Autodromo, gremito di folla entusiasta, con la Principessa Maria, ricevuto da S. E. Turati, dal Prefetto, dal Podestà, dopo avere accompagnato la Principessa nella tribuna d'onore, era sceso accompagnato dal Prefetto e dai compagni. Florio tra due file di pubblico plaudente, direttamente sulla pista. In quel momento i corridori stavano portandosi al punto di partenza. Il Principe si trovava faccia a faccia con Campari: gli muoveva incontro e gli stringeva la mano. Poi si faceva presentare tutti i concorrenti, intrattenendosi affabilmente con ognuno di essi.

La finale aveva raccolto al traguardo di partenza quindici corridori. Vi erano tutti i favoriti: Varzi, vestito nella sua abituale ed elegante tuta azzurra, più taciturno che mai; Nuvoletti, enigmatico e calmo; Campari, lento nei movimenti, dal viso bonario e sempre sorridente; Arcangeli, elegante, spigliato, nella sua combinazione bianca. Ad ogni momento teneva la mano per salutare qualcuno tra la folla: « Noi, Forlì e il mondo ». Boracchini, Neri, Ernesto Maserati, il flemmatico Caracciola, il fotogenico Stapp, il ricco padellone napoletano Calisei; Fagioli, il francese Etancelin, commerciante di stoffe di Rouen, che si dice chiude bottega ogni volta che va a disputare una corsa; il tedesco von Morgen; Minozzi; l'italo-svizzero Pedrazzini, che era già venuto tre o quattro volte a far visita ai giornalisti, ed il belga Scaron, secondo arrivato nel Gran Premio delle vetturette. Il vincitore di questa prova, Premoli, aveva rinunciato a partire.

Dalla folla partivano grida all'indirizzo di Varzi, Nuvoletti e Arcangeli. Le colonne di Gallite, Mantova e Forlì erano numerose: « Forza Nuvoletti », « Dai Varzi! », « Arcangeli, ricordati: Noi, Forlì e il mondo! ».

Poi un lungo sibilo di sirena. I motori in moto. A sentirli, non vedendo le macchine nascoste dalla palizzata dei cronometristi, pareva di essere vicini ad un pavoroso sargaglio di belve inferocite. Boati, rombi lamentosi, rugghi brevi, rapidi, laceranti. Come le belve dietro le sbarre di una gabbia, impotenti a lanciarsi. Alle 15.43 il rombo aumenta di tono. Una bandierina si abbassa. Il Principe ha dato la partenza. Uno scatto, quasi un salto, e Nuvoletti è in testa, seguito, pressato, attorniato dalla mullata ruggente. La corsa se la è ingoiata già tutta. La visione è stata rapida, ma entusiasmante. Gli occhi sono già rivolti dall'altra parte, donde giungevano, dopo il primo giro. Ancora appiatti, lunghi, interminabili. Son qui? No. E' il Principe che li reca nuovamente nella tribuna, accanto alla Principessa.

Il ritiro dell'Alfa Romeo. Arcangeli! E' lui, in testa. Ma Nuvoletti, Varzi e Campari gli sono vicini, vicinissimi. Il carosello è rapido. Per i primi cinque giri le posizioni non mutano. Varzi prende bensì il secondo posto a Nuvoletti, ma la macchina sono così vicine, che quasi si toccano. E gli altri? Caracciola e Stapp sono già staccati, lontani, non possono reggere all'impeto dei bolli d'oro. Etancelin e Minozzi si portano bene, ma appaiono già tagliati fuori per il primato nella rapida contesa. Al sesto giro il dramma. La macchina, portata d'impeto da Nuvoletti verso i boxes, ha paurosi sbandamenti. Al giro successivo, la rinuncia dell'Alfa Romeo, sfasciata nella lotta, non per imperfezione di macchine né per mancanza di audacia dei piloti. Quale ragione? Diverse e, se si vuole, banali. Le Alfa, le ormai vecchie « P. 2 », avevano provato poco nei giorni precedenti la gara. I piloti conoscevano perfettamente la pista, le macchine non avevano più ormai bisogno di collaudi, ma piuttosto, se si può dire, di... riposo. Come un campione ciclista perfettamente allenato, come un puro sangue che si sa già quello che può dare sotto la frusta del fantino. Le Alfa avevano adottato un tipo di pneumatico forse troppo leggero (senza provarlo sufficientemente), certo non dei più adatti per questo nuovo Circuito, dove due curve di poco raggio obbligano i concorrenti a frequenti derapaggi. Il ritmo velocissimo impresso alla gara da Arcangeli aveva obbligato gli uomini dell'Alfa a buttarci decisamente nella lotta per mantenere il contatto con le più veloci Maserati. Di conseguenza ne veniva che le due curve di cui ho parlato erano prete del più decisamente possibile da Nuvoletti e compagni. I pneumatici

Una manovra di attacco con gas compiuta da aeroplani su Mosca. Londra, 8 mattino. La « Vetchernaja Moskva » ha descritto una manovra di attacco con gas eseguita recentemente a Mosca. Oltre quattro mila persone hanno preso parte a questa manovra. Alle 19.15 le sirene annunciavano l'avvicinarsi di 16 aeroplani, che avrebbero lanciato bombe piene di gas ossifossigeno. I Subito i cannoni della difesa aerea hanno aperto contro gli aeroplani un tiro nutrito. Gli malgrado, i velivoli hanno potuto gettare le bombe sul terreno designato. Quattro mila uomini, che partecipavano alla manovra, erano muniti di maschere e furono ricoverati in speciali sotterranei. Tutto lo spazio sul quale era puntato l'attacco venne coperto da uno spesso strato di nebbia. Terminata la manovra ebbero luogo all'aria aperta numerose riunioni e i conferenzieri bolscevichi hanno dato della spiegazione sulla futura guerra chimica.

Il Gran Premio automobilistico di Monza

vinto da Varzi dopo una gara emozionante

I Principi di Piemonte e S. E. Turati assistono alla corsa in mezzo a una innumerevole folla entusiasta - Il duello del vincitore con il compagno di squadra Arcangeli - La vittoria di Premoli nel Premio Vetturette

Milano, 8 mattino. La macchina di Nuvoletti appare dalla curva, entra nel rettilineo delle tribune incerta, sbando pavoreggiante, ma saldamente tenuta dal guidatore. Una frenata per deviare verso i boxes. Il battistrada del pneumatico di sinistra striscia sulla pista, quello della ruota di destra è afflosciato. La macchina del campione mantovano si è appena arrestata che appare Campari a velocità ridotta: la ruota di destra della sua macchina gira sul cerchione: dopo pochi istanti è ferma dietro a Nuvoletti. Al giro successivo Boracchini si arresta con la sua macchina dietro a quelle dei compagni. La corsa delle tre Alfa Romeo, entrate in finale per il Gran Premio Monza, è finita. Finita al settimo giro.

Inizio entusiasmante. La corsa era incominciata piena di promesse, interessante, avvincente. Il Principe di Piemonte, giunto all'Autodromo, gremito di folla entusiasta, con la Principessa Maria, ricevuto da S. E. Turati, dal Prefetto, dal Podestà, dopo avere accompagnato la Principessa nella tribuna d'onore, era sceso accompagnato dal Prefetto e dai compagni. Florio tra due file di pubblico plaudente, direttamente sulla pista. In quel momento i corridori stavano portandosi al punto di partenza. Il Principe si trovava faccia a faccia con Campari: gli muoveva incontro e gli stringeva la mano. Poi si faceva presentare tutti i concorrenti, intrattenendosi affabilmente con ognuno di essi.

La finale aveva raccolto al traguardo di partenza quindici corridori. Vi erano tutti i favoriti: Varzi, vestito nella sua abituale ed elegante tuta azzurra, più taciturno che mai; Nuvoletti, enigmatico e calmo; Campari, lento nei movimenti, dal viso bonario e sempre sorridente; Arcangeli, elegante, spigliato, nella sua combinazione bianca. Ad ogni momento teneva la mano per salutare qualcuno tra la folla: « Noi, Forlì e il mondo ». Boracchini, Neri, Ernesto Maserati, il flemmatico Caracciola, il fotogenico Stapp, il ricco padellone napoletano Calisei; Fagioli, il francese Etancelin, commerciante di stoffe di Rouen, che si dice chiude bottega ogni volta che va a disputare una corsa; il tedesco von Morgen; Minozzi; l'italo-svizzero Pedrazzini, che era già venuto tre o quattro volte a far visita ai giornalisti, ed il belga Scaron, secondo arrivato nel Gran Premio delle vetturette. Il vincitore di questa prova, Premoli, aveva rinunciato a partire.

Dalla folla partivano grida all'indirizzo di Varzi, Nuvoletti e Arcangeli. Le colonne di Gallite, Mantova e Forlì erano numerose: « Forza Nuvoletti », « Dai Varzi! », « Arcangeli, ricordati: Noi, Forlì e il mondo! ».

Poi un lungo sibilo di sirena. I motori in moto. A sentirli, non vedendo le macchine nascoste dalla palizzata dei cronometristi, pareva di essere vicini ad un pavoroso sargaglio di belve inferocite. Boati, rombi lamentosi, rugghi brevi, rapidi, laceranti. Come le belve dietro le sbarre di una gabbia, impotenti a lanciarsi. Alle 15.43 il rombo aumenta di tono. Una bandierina si abbassa. Il Principe ha dato la partenza. Uno scatto, quasi un salto, e Nuvoletti è in testa, seguito, pressato, attorniato dalla mullata ruggente. La corsa se la è ingoiata già tutta. La visione è stata rapida, ma entusiasmante. Gli occhi sono già rivolti dall'altra parte, donde giungevano, dopo il primo giro. Ancora appiatti, lunghi, interminabili. Son qui? No. E' il Principe che li reca nuovamente nella tribuna, accanto alla Principessa.

Il ritiro dell'Alfa Romeo. Arcangeli! E' lui, in testa. Ma Nuvoletti, Varzi e Campari gli sono vicini, vicinissimi. Il carosello è rapido. Per i primi cinque giri le posizioni non mutano. Varzi prende bensì il secondo posto a Nuvoletti, ma la macchina sono così vicine, che quasi si toccano. E gli altri? Caracciola e Stapp sono già staccati, lontani, non possono reggere all'impeto dei bolli d'oro. Etancelin e Minozzi si portano bene, ma appaiono già tagliati fuori per il primato nella rapida contesa. Al sesto giro il dramma. La macchina, portata d'impeto da Nuvoletti verso i boxes, ha paurosi sbandamenti. Al giro successivo, la rinuncia dell'Alfa Romeo, sfasciata nella lotta, non per imperfezione di macchine né per mancanza di audacia dei piloti. Quale ragione? Diverse e, se si vuole, banali. Le Alfa, le ormai vecchie « P. 2 », avevano provato poco nei giorni precedenti la gara. I piloti conoscevano perfettamente la pista, le macchine non avevano più ormai bisogno di collaudi, ma piuttosto, se si può dire, di... riposo. Come un campione ciclista perfettamente allenato, come un puro sangue che si sa già quello che può dare sotto la frusta del fantino. Le Alfa avevano adottato un tipo di pneumatico forse troppo leggero (senza provarlo sufficientemente), certo non dei più adatti per questo nuovo Circuito, dove due curve di poco raggio obbligano i concorrenti a frequenti derapaggi. Il ritmo velocissimo impresso alla gara da Arcangeli aveva obbligato gli uomini dell'Alfa a buttarci decisamente nella lotta per mantenere il contatto con le più veloci Maserati. Di conseguenza ne veniva che le due curve di cui ho parlato erano prete del più decisamente possibile da Nuvoletti e compagni. I pneumatici

La giornata è ideale. Un leggero sole fa capolino, con discrezione, dal cielo bigio, punteggiato qua e là da bianche nuvole. I quattro segnali sono stati rinnovati e completati. Allineati per lunghi tratti, coi loro colori che spiccano sullo sfondo verde degli alberi del vecchio parco o del grigio del cielo, vi sono le bandiere delle nazioni in lizza, che imprimono una simplicità nota di vivacità. Tra le autorità presenti all'Autodromo, oltre a quello già notato, sono: l'on. Acerbo, l'on. Melchiorri, l'on. La Farina, l'on. Farinacci, l'on. Favarelli, il barone Federici di Abriola, il sen. Crespi, il gr. uff. Mercanti, il conte Bonaccossa, il col. Sacchi, il console gen. Carini, il console Pastorini della 36.ª legione di Monza, il commend. Florio, il gen. Cattaneo, comandante del Corpo d'Armata di Milano, il gen. Santini, comandante della Divisione, il podestà di Milano, duca Visconti di Modrone, il console gen. Frèti, il segretario Bracco, il segretario federale di Milano, il gen. Bosio, dell'Aeronautica, il comm. Bossi, dell'Ente sportivo provinciale fascista di Torino. Accompagnato dal comm. Florio, da Castagnolo e dal podestà di Milano, fatto segno ad applausi, S. E. Turati si avvia al traguardo a dare la partenza per la prima batteria. Si allineano: Sartorio (Maserati), Brivio (Talbot), Avitabile (Bugatti), Pedrazzini (Maserati), Etancelin (Bugatti), Bone detti (Talbot), Tabacchi (Bugatti), von Morgen (id.), Fourny (id.), Minozzi (id.). Hanno dunque dichiarato forfait Tonino Maserati e Mazzacurati (Bugatti). Alla partenza si stacca di colpo Brivio

Al suo ultimo giro, quando già Varzi ed Arcangeli erano arrivati, Fagioli in un ultimo sforzo, tentava di sorpassare Minozzi, ma non poteva che finire a pochi metri dal campione di Bugatti.

Gli onori del trionfo al vincitore. La folla, intanto, reclamava Varzi, con un entusiasmo che da anni non si ricordava più a Monza. Il campione piemontese veniva portato in trionfo dai suoi canterani, in un delirio. Poi, a stento, poteva giungere sino alla tribuna d'onore, dove il Principe si congratulava con lui. In mezzo a due ali di folla festante, Varzi, accompagnato da Renzo Castagnolo e da Felice Nazzaro, alla cui scuola il giovane campione pare cresciuto, si recava poi alla palazzina dei cronometristi, seguito a pochi passi dal valoroso avversario ed amico, dal compagno di cento battaglie motociclistiche ed automobilistiche, dal buon Arcangeli, che aveva già gustato la vittoria e che se l'era vista portar via quando già stava per afferrarla.

I Principi di Piemonte lasciavano l'Autodromo a corsa finita, fatti segno da un'entusiastica ovazione. La Principessa, che era vestita di un'elegante toilette di seta azzurra, con un cappello di paglia a brevi tese, e recava alla cintola un mazzo di fiori che alcune signorine avevano voluto offrire, si era interessata vivamente all'entusiastico svolgimento della contesa. Come già al loro giungere, i Principi di Piemonte venivano ossequiati da S. E. Turati, dal Prefetto, Gr. Uff. Fornaciari, dall'On. Alfieri, dal Podestà, dal gen. Cattaneo, e da altri senatori, deputati ed autorità civili e militari.

Quando già i Principi avevano preso posto nell'automobile la manifestazione, veramente imponente ed affettuosa della folla, continuava ancora. Gli applausi si rinnovavano intensi quando anche S. E. Turati lasciava l'Autodromo, teatro di una magnifica giornata di sport, che aveva visto il trionfo di uomini e macchine italiane. Un modesto costruttore, un lavoratore tenace e geniale, qualità della nostra razza, aveva avuto il trionfo che ben ha meritato.

La folla era terri quella delle grandi occasioni. Quante persone gremivano l'Autodromo? Ottanta mila? Centomila? Difficile stabilirlo. Ma certamente molte, come da tempo non si era visto in questo parco magnifico, che ha inaugurato in tempi lontani come ieri il trionfo dei nostri colori.

Considerazioni tecniche non è più il caso di farne. Abbiamo detto di Varzi, della sua macchina, di Arcangeli che in batteria ha segnato il miglior tempo sul giro. Uomini e macchine si sono dimostrati eccellenti nei confronti dei rappresentanti dell'industria straniera, nettamente battuta da lontano. Resta il rammarico per la mancata lotta fra l'Alfa Romeo e la Maserati. Ma non tutte le battaglie, si sa, possono vincere. Gli uomini e le macchine della casa milanese, la trionfatrice di Belfast, hanno dimostrato un luminoso prove il loro valore. Rallegriamoci che ieri abbiamo potuto constatare che anche altre macchine e altri uomini sono degni di difendere i nostri colori nelle competizioni mondiali dell'automobile.

GIUSEPPE TONELLI.

La classifica generale

1. ACHILLE VARZI (Maserati), che compie i 37 giri del percorso, pari a Km. 330, in ore 1.35'46"1/5, alla media di chilometri 150,444.

2. Arcangeli (Maserati), in ore 1.35'46"2/5.

3. Maserati Ernesto (Maserati), in ore 1.38'10"2/5.

4. Minozzi (Bugatti), in ore 1.39'23"3/5.

5. Etancelin (Bugatti), in ore 1.39'49"4/5.

6. Caracciola (Mercedes), in ore 1.43'.

7. Stapp (Duesenberg), fermato dopo 34 giri percorsi in ore 1.42'0"4/5.

8. Calisei (Mercedes), fermato dopo 33 giri percorsi in ore 1.43'56"1/5.

9. Scaron (Amilcar), fermato dopo 32 giri percorsi in ore 1.44'6"2/5.

10. Scaron (Amilcar), fermato dopo 32 giri percorsi in ore 1.44'6"2/5.

Le prove di selezione

Monza, 8 mattino.

La giornata è ideale. Un leggero sole fa capolino, con discrezione, dal cielo bigio, punteggiato qua e là da bianche nuvole.

I quattro segnali sono stati rinnovati e completati. Allineati per lunghi tratti, coi loro colori che spiccano sullo sfondo verde degli alberi del vecchio parco o del grigio del cielo, vi sono le bandiere delle nazioni in lizza, che imprimono una simplicità nota di vivacità.

Tra le autorità presenti all'Autodromo, oltre a quello già notato, sono: l'on. Acerbo, l'on. Melchiorri, l'on. La Farina, l'on. Farinacci, l'on. Favarelli, il barone Federici di Abriola, il sen. Crespi, il gr. uff. Mercanti, il conte Bonaccossa, il col. Sacchi, il console gen. Carini, il console Pastorini della 36.ª legione di Monza, il commend. Florio, il gen. Cattaneo, comandante del Corpo d'Armata di Milano, il gen. Santini, comandante della Divisione, il podestà di Milano, duca Visconti di Modrone, il console gen. Frèti, il segretario Bracco, il segretario federale di Milano, il gen. Bosio, dell'Aeronautica, il comm. Bossi, dell'Ente sportivo provinciale fascista di Torino.

Accompagnato dal comm. Florio, da Castagnolo e dal podestà di Milano, fatto segno ad applausi, S. E. Turati si avvia al traguardo a dare la partenza per la prima batteria. Si allineano: Sartorio (Maserati), Brivio (Talbot), Avitabile (Bugatti), Pedrazzini (Maserati), Etancelin (Bugatti), Bone detti (Talbot), Tabacchi (Bugatti), von Morgen (id.), Fourny (id.), Minozzi (id.).

Hanno dunque dichiarato forfait Tonino Maserati e Mazzacurati (Bugatti). Alla partenza si stacca di colpo Brivio