Macchine e piloti in lotta sull'autodromo di Monza

I migliori «assi» del volante in gara – Una corsa lunghissima e d'esito incerto – L'equilibrio dei valori accresce l'interesse per la prova – Duro cimento per l'industria italiana – Rivive la tradizione dei Grandi Premi passati – S. E. Balbo darà il via ai corridori

Tragica vigilia: Luigi Arcangeli esce di pista e si uccide

Milano, 23 notte.

Durante le prove di oggi all'autodromo di Monza, è avvenuta una gravissima sciagura, che è costata la vita al noto corridore Arcangeli. La Direzione dell'Autodromo ha diramato il seguente comunicato:

«Oggi verso le 13, Arcangeli, che girava sulla 12 cilindri Alfa Romeo, dopo la curva del sottopassaggio usciva di strada, abbattendo un cancello. La macchina, dopo avere girato su se stessa tre o quattro volte, proiettava fuori il corridore che andava a battere la testa contro un albero, rimanendo ucciso sul colpo.

«Dal personale subito accorso, l'Arcangeli è stato trovato riverso con la faccia sfigurata. Le scarpe rimasero nella macchina, la quale è pressochè intatta. Accorsero subito il barone Federici, Presidente del RACI, il cav. Castagneto, l'on. Gianferrari ed altri. Pietosamente raccolta dai meccanici dell'Alfa Romeo la salma è stata portata al posto di soccorso dietro le tribune».

La sciagura

Arcangeli, che doveva far coppia con Campari, aveva manifestato il desiderio di provare la nuova dodici cilindri della Casa Milanese, che doveva essere affidata in corsa a Nuvolari ed a Borzacchini. Jano aveva accondisceso e il fortissimo senz'altro balzava sulla macchina carrozzata monoposto e si lanciava sulla pista.

Lo si vide passare due volte davanti a noi velocissimo; poi non comparve più; erano le 13 appena passate, quando una macchina da turismo, che recava a bordo alcuni commissari, compariva sulla pista, dirigendosi velocemente verso i boxe.

Sulla macchina, ritto in piedi, qualcuno gridava, agitando le braccia; non si capì subito, data la distanza che ancora ci divideva dall'automobile che velocemente si dirigeva alla nostra volta. Una parola l'uomo urlava ad ogni istante, affannosamente, gridata a tutto fiato: Arcangeli! Arcangeli!

Una tragica angoscia ci prese tutti; una disgrazia era sicuramente capitata all'audace campione, ma l'idea della catastrofe era ancora lontana da noi.

I commissari erano scesi dalla macchina, pallidi per l'emozione, e con voce roca ci urlarono: Arcangeli è là, sotto il passaggio. E' tremendo!...

Non vi erano più dubbi. Arcangeli era morto. Alcune automobili partirono alla volta della curva fatale. Vicino ad un albero la macchina sostava tragicamente immobile, non rovesciata. A due metri di distanza vi era il corpo del campione, supino, con la faccia irriconoscibile rivolta al cielo.

Il corpo di Arcangeli non era stato però trovato così.

I primi accorsi sul luogo della sciagura, e tra questi il Barone Federici, Presidente del RACI, avevano visto il povero corridore con la faccia verso terra, le braccia che formavano un cerchio intorno alla testa, quasi a serrarla. Rimosso il corpo inanimato, la tragica realtà si palesava. Arcangeli aveva picchiato con la faccia contro l'albero, ricadendo poscia sul terreno, ucciso sul colpo. Brandelli di materia cerebrale e sangue aggrumato erano ancora attaccati all'albero.

Il cadavere venne pietosamente raccolto e con un'automobile trasportato al posto di soccorso, che si trova dietro le tribune, in attesa del nulla osta dell'autorità di Monza.

Le cause

Le cause della sciagura si possono così riassumere. Arcangeli, dopo alcuni giri compiuti senza spingere eccessivamente, aveva voluto compiere un giro veloce. Alla curva del sottopassaggio la sua macchina era lanciata in pieno. L'audace pilota non rallentò forse sufficientemente, prendendo la curva strettissima. La macchina sbandava verso l'esterno. Arcangeli allora deve avere ancora cercato di «stringere» maggiormente la curva. A quel punto però esiste una specie di gobba che naturalmente tende a portare le macchine verso l'interno. Arcangeli fu impossibilitato a rimettere la macchina, malgrado gli enormi sforzi che deve avere compiuti. Lentamente ma inesorabilmente la macchina veniva proiettata all'interno, fino a raggiungere il limite della pista. A questo punto essa deve avere urtato contro un albero (le ammaccature della carrozzeria lo dicono chiaramente) e compiuto due o tre giri su se stessa.

E' in questo istante che Arcangeli deve essere stato proiettato fuori dalla macchina, andando a sbattere contro l'albero. Il povero corridore però, quando veniva proiettato fuori della macchina, doveva già essere morto per aver urtato il capo contro un albero quando la macchina usciva di pista abbattendo un cancello che a quel punto si trovava. Le striature prodotte dalle gomme in pista, sulla curva, dicono gli sforzi enormi che Arcangeli deve avere impiegato per tentare di raddrizzare la macchina, ma inutilmente. La velocità con la quale egli aveva affrontato la curva era eccessiva. La lotta fra l'uomo e la macchina che, come ho detto, era stata lentamente (relativamente alla velocità che essa aveva in quel momento) proiettata all'interno, deve essere durata oltre 100 metri. Nello stesso punto qualche anno or sono trovava tragica fine il corridore Sivocci.

Chi era Arcangeli

Attorno alla salma, nella camera dei pronti soccorsi, si riunivano il comm. Florio, l'on. Gianferrari, l'ing. Jano, Castagneto ed i compagni del caduto. Su quei volti induriti dall'emozione di cento battaglie si leggeva una commozione profonda. Verso le 15, il pretore di Monza dava il nulla osta per la rimozione del cadavere. Il martoriato corpo del povero Arcangeli veniva allora pietosamente raccolto e trasportato all'Ospedale di Monza, dove si approntava subito una camera ardente.

Povero Arcangeli, povero e buon «Gigione», sempre così allegro, così gioviale, incapace di tenere il broncio a qualcuno più di cinque minuti. Anche lui, come tanti altri, vittima del suo ardimento! Era un combattente nato, generoso e temerario sino all'inverosimile. Non era più giovanissimo (era nato 37 anni or sono a Rimini) ma aveva conservato integro lo slancio dei vent'anni. Chi non lo ricorda? Ovunque vi fosse una battaglia di motori, la sua figura subito balzava in primo piano, ed il suo nome veniva gridato dalla folla entusiasta per l'impeto ardente che egli metteva nella lotta. Era venuto all'automobile come due altri nostri campioni, Varzi e Nuvolari, dalla motocicletta.

Come motociclista fu un grande campione; come automobilista non era da meno. Chi non ricorda le battaglie ingaggiate come motociclista con Varzi e Nuvolari (li chiamavano i tre moschettieri) nei grandi Premi delle Nazioni in questo stesso autodromo che oggi ha visto la sua morte? Aveva numerosi amici, molti, aveva amica tutta la folla anonima che ama i grandi combattenti generosi. Quando si muoveva dalla sua Forlì (sua patria di adozione) per andare ad affrontare una nuova battaglia, mezza Forlì si muoveva. Arrivavano rumorosi, facendosi subito notare ovunque per qualche loro particolare stranezza: una volta erano larghi cappelli di paglia alla campagnuola, altre volte grandi e multicolori fazzoletti che essi si annodavano attorno al collo. Sempre, con loro, un grande cartellone sul quale era scritto a lettere cubitali: «Noi, Forlì e il mondo».

Prima di montare sulla rombante motocicletta o di sistemarsi sulla macchina davanti al volante, il buon «Gigione» volgeva sempre uno sguardo al pittoresco gruppo dei suoi concittadini, e aveva un largo sorriso nella sua faccia maschia ma buona, ed un rapido ammiccare di occhi. «Voi ci siete, e ci sono anche io; siamo a posto: Noi, Forlì e il mondo», voleva dire con quella rapida mossa, già tutto preso dalla febbre della competizione come un puro sangue al palo di partenza.

Un generoso campione

Aveva rischiato cento volte la morte e sempre l'aveva evitata deridendola. Ricordo quando, anni fa, a Monza, durante un Gran Premio motociclistico delle Nazioni, compì un volo fantastico, un pauroso triplo salto mortale in aria senza abbandonare la sua cavalcatura d'acciaio. Un tonfo sordo e un grido di raccapriccio da quelli che avevano assistito alla fulminea scena. Qualche minuto dopo Arcangeli, sdraiato su una lettiga, per una distorsione al piede, mi diceva sorridendo: «Non bisogna mai spaventarsi. Ho la pelle troppo dura io!».

Era gentile, affabile con tutti, sempre. L'avevo visto recentemente al Circuito di Alessandria. Aveva fatto la corsa con un mezzo nettamente meno veloce di quello dei suoi compagni di équipe, ma era soddisfatto ugualmente del suo posto in classifica. «Con una macchina così non potevo fare di più» mi disse. Era soddisfatto e lo sarebbe stato ugualmente, credo, anche se fosse arrivato ultimo. Dare tutto quello che si può dare, fino alla fine, fino all'esaurimento. Ecco la sua legge. Ad Alessandria aveva dato tutto quello che poteva dare e la sua coscienza era tranquilla. Generoso campione! Di lui si ricordano oltre alle numerose vittorie in campo motociclistico (fu campione italiano della categoria 500 cmc.), la brillante vittoria ottenuta lo scorso anno con la Maserati nel Gran Premio romano dopo una lotta ardente — una battaglia di secondi — con Nuvolari, e l'altra bellissima fatta in coppia con Carraroli sull'Alfa nel Circuito del Sud. Carraroli, l'audace pilota torinese, era entusiasta di Arcangeli «Con un uomo come quello lì, non si deve aver paura di nessun avversario».

La battaglia dopo il generoso olocausto

Ancora ieri nelle prove all'autodromo, malgrado l'ordine della Casa fosse quello di non forzare, intollerante ad ogni freno, compiva un giro in 2'35". Oggi non è più. Riposa tranquillo fra i fiori. La eco della battaglia che domani si svolgerà più bella dopo l'olocausto generoso, non lo turberà. I compagni lotteranno per lui, quei compagni che hanno visto il suo corpo martoriato e che sono pronti a scendere nella lotta con immutato slancio, con immutata fede: per la vittoria, per il progresso.

L'autodromo monzese vedrà domani una grande giornata. L'attesa per questo Gran Premio d'Italia che per la prima volta si corre con la formula delle 10 ore è grandissima. E' un po' un ritorno all'antico, ritorno ai Grandi Premi dell'epoca d'oro dell'automobilismo italiano, quando le Case esponenti dell'industria sportiva di una Nazione scendevano in lizza ufficialmente per contendersi un primato mondiale.

Non erano corse che comprendessero gran numero di iscritti. Bastava che le Case più quotate dei Paesi più progrediti nella tecnica automobilistica allineassero le loro squadre per destare un interesse enorme. Ed erano lunghe ed accanite battaglie su 800-900 chilometri di percorso. Quest'anno quella distanza che appariva eccessiva, è ancora aumentata: 10 ore di corsa alla velocità delle macchine attuali vogliono dire almeno 1400 chilometri. Ancora quest'anno si avrà un importante urto fra le industrie di due Paesi, fra le macchine che in questo scorcio di stagione si sono dimostrate le più veloci e le più preparate per le grandi battaglie.

Il grande duello

Riavvicinare il Gran Premio d'Italia di quest'anno (che con quelli di Francia e del Belgio darà il campione internazionale) non è dunque fuori luogo. Molti elementi di interesse sono simili fra di loro. Dieci ore di corsa sono molte, ma non oseremmo dire che sono troppe, dato che le macchine più o meno si equivalgono come velocità, una corsa come questo Gran Premio d'Italia è veramente esaurientе poichè costituisce un collaudo eccezionale per i motori, principalmente per quello che riguarda la «tenuta». Una prova insomma che avrà le possibilità di una selezione sicura per i concorrenti.

Il grande duello di domani è indubbiamente tra Alfa Romeo e Bugatti. Altre ottime macchine vi sono e perfettamente preparate, come le isolate Mercedes, le Delage, e le Maserati, guidate da provetti campioni. Ma siamo d'avviso che queste potrebbero avere delle possibilità solo qualora scomparissero dalla battaglia le azzurre macchine francesi e le Alfa. Tra le macchine di queste due formidabili marche concorrenti, due si staccano dalle altre e precisamente quelle che saranno pilotate da Varzi e Chiron per le Bugatti, e da Nuvolari-Borzacchini per le Alfa Romeo.

Come ai tempi d'oro...

Sulla carta il favore del pronostico andrebbe a Varzi e Chiron su Bugatti, una coppia formidabile su una macchina che è apparsa leggermente più veloce, nelle prove precedentemente disputate quest'anno, delle Alfa, ma in una corsa di dieci ore tanti sono gli elementi su cui ci si deve basare, che ogni pronostico appare per lo meno arrischiato. La condotta di corsa, lo sviluppo della battaglia, le condizioni atmosferiche, sono tutti elementi che possono capovolgere più di una situazione. Se gli uomini della Bugatti e dell'Alfa si getteranno subito in un duello accanito sino dalla partenza, sapranno giungere alla fine; o non favorirebbero piuttosto la vittoria delle meno veloci ma regolari Mercedes? D'altro canto se le Alfa non forzassero all'inizio, potranno in seguito, verso la fine della corsa, annullare lo svantaggio che necessariamente avrebbero nei confronti delle più veloci Bugatti?

Tutti interrogativi ai quali è difficile poter rispondere e che rendono più appassionante questo «Gran Premio d'Italia», destinato a farci rivivere le emozioni dei passati «Gran Premi» ai tempi d'oro di Monza.

GIUSEPPE TONELLI.

L'«Alfa Romeo» non si ritira

L'ordine di partenza

Milano, 23 notte.

L'Ufficio stampa della Società autodromo di Monza comunica che la casa Alfa Romeo ha annunziato ufficialmente agli organizzatori che essa partecipa al Gran Premio d'Italia con una vettura a 12 cilindri e con due vetture ad 8 cilindri. Il gesto della casa milanese che non diserta la dura battaglia per quanto il destino l'abbia privata di uno dei suoi ottimi piloti è veramente sportivo e fascista. L'Alfa Romeo si riserva di decidere quale dei suoi corridori di riserva prenderà il posto di Arcangeli. Con tutta probabilità la 12 cilindri verrà affidata a Nuvolari e Borzacchini. S. E. Balbo, ministro dell'aeronautica, darà la partenza giungendo al circuito alle 7.45.

Sono state sorteggiate le posizioni di partenza. I concorrenti partiranno in linee di tre vetture per tre. Il sorteggio della partenza ha dato queste disposizioni:

Prima linea: vettura 20, Senechal-Freiet (Delage); 10, Wimille-Canpillat (Bugatti); 26, Campari-X (AlfaRomeo).

Seconda linea: vettura 30, Minola-Fred (Alfa); 16, Lehoux-Etancelin (Bugatti); 22, Ivanowski-Stoppel (Mercedes).

Terza linea: vettura 28, Nuvolari-Borzacchini (Alfa); 40, Di Vecchio-Ferrari (Talbot); 14, Divo-Bouriat (Bugatti).

Quarta linea: vettura 24, Maino-Strazza (Mercedes); 50, Caniato-Torlini (Alfa); 12, Varzi-Chiron (Bugatti).

Quinta linea: vettura 36, Castelbarco-Bianchi (Maserati); 38, Ruggeri-Balestrero (Talbot); 8, Klinger-Ghersi P. (Maserati).

Sesta linea: vettura 32, Pirola-Lucani (Alfa).

I migliori pugilatori

secondo la National Boxing Union

Roma, 23, notte.

La National Boxing Union di New York ha compilato un accurato elenco dei migliori pugili del mondo. L'elenco è diviso in dieci categorie e comprende tre italiani: Carnera, Bernasconi e Livan, nonchè alcuni italo-americani come Gennaro, Rocco, Battalino, La Barba, Scalfaro, Dundee, Canzoneri. E' questa la prima volta che i nostri pugili vengono inclusi fra gli eccellenti campioni del pugilato, a riprova del notevole progresso che da essi è stato compiuto in questo campo in un tempo assai breve.

Ecco le classifiche: Pesi mosca: campione Franckie Gennaro (U.S.A.); 4.o Stefano Rocco (Canadà). — Pesi gallo: campione Al Brown (Panama); 6.o Domenico Bernasconi (Italia) — Pesi piuma: campione Battalino (U.S.A.); 1.o Fidel La Barba (C.S.A.); 2.o Kid Francis (Francia); — Pesi leggeri-junior: campione Benny Bass (U.S.A.); 5.o Micke Dundee (U.S.A.) — Pesi leggeri: campione Tony Canzoneri (U.S.A.) — Pesi welter-junior: campione Tony Canzoneri (U.S.A.) — Pesi welters: campione Jack Thompson (U.S.A.) — Pesi medii: titolo vacante, 1.o Vince Dundee (U.S.A.); 9.o Vittorio Livan (Italia) — Pesi medio-massimi: campione Maxie Rosenbloo (U.S.A.; 2.o Lew Scorza (U.S.A.) — Pesi massimi: Max Schmeling (Germania); 1.o Stribling (U.S.A.); 2.o Sharkey (U.S.A.); 3.o Primo Carnera (Italia); 7.o Paolino Uzcudum (Spagna).

La partecipazione della Svizzera

alle Olimpiadi di Los Angeles

Ginevra, 23 sera.

Si annuncia che il Consiglio Federale Elvetico ha deciso di iscrivere nel bilancio della Confederazione la somma di frs. 60.000 come contributo per la partecipazione svizzera alle prossime Olimpiadi. Questa sovvenzione rappresenta circa il terzo di quello che costerà l'invio in America dei 60 campioni svizzeri concorrenti alle diverse prove delle Olimpiadi.

Date anche le speranze che si fondano sul contributo della colonia svizzera in America, si considera pertanto fin d'ora la partecipazione elvetica alle Olimpiadi di Los Angeles così come ai Giochi invernali di Lake Placide, come cosa certa.

I giornali salutino con molto favore la decisione di Berna, esprimendo vive lodi al Consiglio Federale

LA RIUNIONE MOTONAUTICA TORINESE

Gare d'ardimento sul Po

La presenza dei Principi di Piemonte e della Principessa Maria di Savoia -- Il grande successo della giornata

Il Concorso Motonautico ha segnato ieri un nuovo trionfo del fuoribordismo italiano. La sportivissima Torino, chiamata a pronunciarsi sullo sport della velocità marina e più precisamente di quella fuoribordistica, ha risposto «presente», superando ogni più rosea previsione.

La manifestazione di ieri — la prima organizzata in grande stile — è stata preparata e svolta con una larghezza di mezzi ed incorniciata in un panorama assai bello.

Il Comitato organizzatore, sorretto e guidato da un gentleman e sportman dei più completi quale il conte Theo Rossi di Montelera, può essere orgoglioso della sua fatica.

Le LL. AA. RR. i Principi di Piemonte e la gentile Principessa Maria di Savoia, hanno portato, con la Loro Augusta presenza, all'entusiasmo la folla che gremiva le due sponde del Po. Le tribune erano popolate di una folla elegante ed attenta, fra la quale spiccavano divise di ufficiali di tutte le armi.

Se il pubblico si è appassionato alle vertiginose corse dei canotti in gara, vuol dire che l'insieme delle gare e la leale lotta dei concorrenti sono stati di suo gradimento. Perchè era pure un punto interrogativo questa manifestazione, queste corse nuove per gli sportivi di Torino, che avevano solamente letto le prodezze dei nostri fuoribordisti.

Il collaudo del campo di gara è stato felice, ed il Po si è dimostrato atto alle più forti velocità dei fuoribordo.

Bella giornata e feconda per lo sport italiano. A noi marinai è sembrata una giostra ove l'entusiasmo si manifestava in certo domande.

Cos'è fuoribordismo come l'abbiamo visto ieri, se non un pazzo saettare, sull'acqua contorta ed innalzata in iridescenze che imbiancano poi gorgogliando? Uno, due, dieci scafi esili paralleli quasi all'acqua e dietro un gingillo fumoso che arranca l'elica nell'acqua a 4000-5000 giri. Un susseguirsi, rincorrersi di piccoli bolidi dipinti nei più svariati colori che arretrano, scivolano, deviano nella virata al gavitello, rallentano e poi si slanciano vieppiù veloci incorniciati di spuma.

Che dire dei campioni?

Si sono imposti i favoriti. Così la Turnbull ha vinto come ha voluto nella categoria B, mentre in quella C essa ha perduto di fronte a Lanfranchi — perfetto pilota — per allargamento nelle virate e forse anche per insufficienza del mezzo meccanico.

L'ing. Passerin col «Mariella V» ha entusiasmato per la sicurezza dello scafo in corsa, guidato — si è visto subito — da una mano esperta ed accorta. Ma anche Pedotti e Mereghetti hanno fatto una bella corsa regolare nei rettilinei e scarrocciante nelle virate.

Oggi, con una esperienza maggiore del percorso, tutti dovrebbero migliorare le loro «chances». Lo speriamo vivamente ed attendiamo, con vivo e malcelato desiderio, i 75 Km. ora dal Laros «Mariella» di Passerin.

Così Torino dimostrerà che anche il Po è adatto ai tentativi di record.

Fra gli intervenuti abbiamo notati: LL. AA. RR. i Principi di Piemonte con la Principessa Maria di Savoia, i Conti Calvi di Bergolo, S. E. gr. uff. Ricci, Prefetto di Torino, S. E. ten. gen. gr. uff. G. Spiller, comandante il Corpo d'Armata, il Console generale Mastromattei, Commissario Federale, il Podestà conte Thaon di Revel, ten. gen. Alberti, comandante la Divisione, gr. uff. ing. Marchesi presidente dell'Eiar, comm. avv. G. De Micheli, conte Rossi L., di Montelera, ammiraglio L. Balbo Bertone di Sambuy, comm. A. Cagno.

Il Comitato di Corsa era composto da S. E. Augusto Turati, e dai commissari cav. uff. Balsamo ing. Vincenzo vice-presidella della F.I.M., avv. V. E. Fubini, commissario generale delle corse.

Gabriele d'Annunzio ha inviato al conte Theo Rossi di Montelera il seguente messaggio:

Mio caro Theo,

Non ho tralasciato di aggiunger luce ideale alla Coppa dell'Oltranza.

Edmondo Turci la recherà a Londra lunedì; perchè sia custodita dalla «Marine Motoring Association» fino al giorno delle nuove prove.

Ecco tre quadrati per tre de' tuoi corsieri eletti.

Ti abbraccio; e ardentemente mi ricordo di aver remato nel Po.

Spezziamo i remi.

«Prospero motu?». Non più.

23 maggio 1931. — Gabriele d'Annunzio.

Oggi alle 13 avranno luogo le gare della seconda giornata nella quale verranno assegnate le coppe in palio secondo i risultati complessivi della prima e della seconda giornata.

L. M.

I risultati

Coppa Montelera (1ª Prova, classe A: 250 cmc.).

1) «Rustici». (Italia) N. 16, il quale compie i km. 24 del percorso in 36'46" e 4/5, alla media oraria di km. 46,783.

Giro più veloce: «Rustici» in 5'4" e 1/5, alla media oraria di km. 47,337.

2) «Marechiaro 58» (Italia, Milano), pilota Winderling Noel, motore Lockwood, in 38'17" 3/5, alla media oraria di km. 37,694.

Coppa Club Motonautico di Torino (1ª Prova, classe B: 350 cmc.).

1) «Sunkist VI» (America) motore Johnson, pilotato da Miss Lorette Turnbull, la quale compie i km. 28 del percorso in 27'49" 4/5, alla media oraria di km. 60,366. Giro più veloce, Miss Turnbull (3º) alla media di km. 61,016.

2) «Nibbio» (N. 16) pilota Castiglioni dell'Amila in 31'3", alla media di km. 54,106, motore Johnson.

3) Feltrinelli (N. 5) motore Johnson, in 31'6", alla media di km. 53,041.

4) «Tato IV» (N. 28), pilota Gaggino, motore Caille, in 31'40" 1/5, alla media di km. 54,007.

5) Silvani (N. 48), motore Caille, in 37'51", alla media di km. 44,385.

Coppa Città di Torino (Classe C: 500 cmc. - 1ª Prova: giri 8, km. 32).

Il giro più veloce è stato il 2º, compiuto dal concorrente N. 45, Ing. Speluzzi, con motore Laros, in 3'18" 2/5, alla media oraria di km. 72,580.

1) N. 10, Lanfranchi (Italia) con motore Laros, che ha compiuto i km. 32 del percorso in 27'400" 3/5, alla media oraria di km. 69,372.

2) Miss Lorette Turnbull, motore Johnson, imbarcazione «Sunkist Kid V» (America), che ha compiuto i km. 32 del percorso in 28'17" 3/5, alla media oraria di km. 67,860.

3) «N. 45» Ing. Speluzzi, motore Laros, che ha compiuto i km. 32 del percorso in 28'39" 4/5 alla media oraria di km. 66,984.

4) «N. 001» Ossola, con motore Evinrude, che ha compiuto i km. 32 del percorso in 38'17" 3/5, alla media oraria di km. 50,139.

5) «N. 40» Questa Renato, con motore Evinrude, che ha compiuto i km. 32 del percorso in 39'30", alla media oraria di km. 48,607.

I migliori tempi sul giro sono stati compiuti: 1º giro, Lanfranchi (Laros) in 3'25" 2/5, media oraria km. 70,106; 2º giro, Speluzzi (Laros) in 3'18" 2/5, media oraria km. 72,580; 3º giro, Lanfranchi (Laros) in 3'23" 1/5, media oraria km. 70,866; 4º giro, Speluzzi (Laros) in 3'23" 4/5, media oraria km. 70,657; 5º giro, Lanfranchi (Laros) in 3'24" 4/5, media oraria km. 70,312; 6º giro, Lanfranchi (Laros) in 3'24" 4/5, media oraria km. 70,312.

Coppa Duca di Genova (1ª Prova, fuoribordo classe D; km. 32).

1) Passarin (Italia) «Mariella V», motore Laros, che ha compiuto i km. 32 del percorso in 26'45" 2/5; media km. 71,757.

2) Venturi (Italia) «Mazzalla VII», motore Johnson, in 30'9" 2/5.

3) Petrano (Italia) «Maria», motore Johnson, in 39'39" 4/5.

Giro più veloce (2º), Passerin, in 3'17 2/5, media km. 72,948.

Coppa Principe di Piemonte (1ª prova, fuoribordo classe F; km. 36. Premi in denaro Lire 3300).

1) Mereghetti (Italia) «Savoia», motore Johnson, che ha compiuto i 36 km. del percorso in 30'57" 2/5, alla media di km. 69,774;

2) Pedotti (Italia) «Pantera I», motore Eko», in 35'43" 3/5.

Giro più veloce (5º), Mereghetti, in 3'23" 4/5, alla media di km. 70,657.

Calcio

Torino-Pro Vercelli

La partita che oppone i granata ai bianchi vercellesi è di quelle che, pur non vedendo impegnate due squadre in lotta per il primato, interessano il grande pubblico per lo spirito agonistico e la volontà di nettamente affermarsi che da anni anima i due undici quando le vicende del campionato li pongono di fronte. Sconfitto di misura a Vercelli, il Torino vorrà oggi rifarsi, ma la Pro Vercelli non è squadra da arrendersi facilmente e opporrà tutto il suo tradizionale impeto alla miglior tecnica dei concittadini. La partita servirà a collaudare la nuova formazione della difesa granata alla quale il gioco largo, volante, veloce e deciso del quintetto vercellese, darà molto filo da torcere. Ecco la probabile formazione delle squadre:

Pro Vercelli: Scansetti; Zanello, Dellaroia; Bajardi, Ardissone, Ferraris I; Santagostino, Gatti, Piola, Secoatore, Casalino.

Torino: Bosia; Monti, Martin II, Mongero, Jonni, Martin III; Cassaro, Baloncieri, Libonatti, Rossetti, Sitano.

Pugilato

Il manager di Locatelli

protesta contro il verdetto di Milano

Parigi, 23, notte.

Il manager del pugilista Anacleto Locatelli, signor Krassowski, scrive da Milano una lettera ad un giornale francese nella quale, a proposito dell'incontro di Milano con Orlandi, dice:

«Locatelli aveva vinto così nettamente che noi siamo rimasti stupefatti della decisione di match nullo. Locatelli era stato tanto superiore ad Orlandi, che non era possibile nessuna contestazione. Ho voluto esaminare i bollettini dei giudici. Il giudice presentato da Orlandi ha dato la vittoria ad Orlandi, il nostro giudice, signor Villa, ha invece assegnato la vittoria a Locatelli, mentre Mazzia, arbitro e terzo giudice ha dato match nullo, poichè vi erano soltanti tre punti di differenza in favore di Locatelli.

Se si fosse applicato il nuovo regolamento, il mio «poulain» sarebbe stato proclamato campione d'Italia. I giornali hanno protestato contro la decisione, ma alcuni hanno scritto che il titolo «resta nelle mani del boxeur italiano». Ciò mi fa sorridere, poichè in tal modo si vorrebbe considerare Locatelli come uno straniero, cioè come un parigino che non è più italiano. Comunque io ho fatto reclamo alla Federazione Pugilistica Italiana, perchè si esaminino i bollettini dei giudici. Poichè i due pugilatori dovevano disputare il titolo in competizione, è logico che si applichi il nuovo regolamento e che si dia il titolo a Locatelli».

Locatelli, secondo le affermazioni del «manager», sarebbe partito per Tunisi.

Peter Sanstol batte Arch Bell

e succede ad Al Brown

Montreal, 23, notte.

Il norvegese Peter Sanstol, ha battuto Arch Bell di Brooklyn ai punti in dieci riprese, ed è stato proclamato campione mondiale dei pesi bantam dalla Commissione Pugilistica di Montreal, in considerazione del fatto che il detentore del titolo, Al Brown, non ha tenuto conto delle sfide rivoltegli per la difesa del campionato.

Il norvegese si è mostrato superiore all'avversario durante tutto l'incontro e la sua vittoria è stata unanimemente riconosciuta dalla giuria. Egli ha vinto sette riprese; delle altre, due si sono chiuse con vantaggio di Arch Bell e la terza è risultata pari. Peso: Sanstol libre 115 e mezza; Bell libre 118.

Battalino batte La Barba

e conserva il titolo mondiale

New York, 23, notte.

Al Madison Square Garden, il pugilista italiano Cristoforo Battalino, campione del mondo dei pesi piuma, ha battuto Fedele La Barba ai punti in 15 riprese, conservando così il titolo.

I giudici sono stati unanimi nell'assegnare la vittoria a Battalino la cui vittoria ha sorpreso molti che avevano dimostrato di avere fiducia nell'avversario. Infatti prima dell'incontro, La Barba era favorito e nelle scommesse veniva dato a due contro uno.

Tennis

De Stefani vittorioso a Parigi

Parigi, 23, notte.

Nell'odierna giornata dei Campionati internazionali di tennis allo Stadio Roland Garros il barone De Stefani ha battuto Terriet per 7 a 5, 6 a 3, 7 a 5.

Unica sede:
Via Accademia Albertina 31
Torino
Succ.
BECCIO
Tessuti novità
per signora
per uomo
per la casa
Visitateci. Confrontate
prezzi ed articoli.

Ippica

Le corse d'oggi a Mirafiori

La quinta giornata delle corse a Mirafiori si impernia sul Premio Conte Giuseppe di Gropello, al quale sono rimasti iscritti Lullaby, Mita, Fluminigela, Vimarino, Cuor di Leone. La carta indica nettamente Fluminigela che ha già vinto facilmente a Mirafiori il Premio Torino e le Royal Mares battendo tra gli altri Lullaby alla sua *rentrée*. Noi crediamo invece che la corsa sia più aperta di quello che sembra e che il compito di Fluminigela non sia per nulla facile. Lullaby sarà certamente in condizioni migliori e con una corsa tirata la cavalla della Sangone è pericolosa all'arrivo; Vimarino, come tutti i Marcus, galoppa assai forte ed ha fiato.

La giornata si apre colla corsa siepi per G. R., il *Premio Susa* (L. 5000, metri 1800). Sembrano dover essere al palo Bruco, Baionetta, Totina, Vesta e Marsic. Indichiamo Baionetta e Totina. Limis, Bussola, California, la Belle Hélène, Straccione sono rimasti iscritti nel *Premio Valentino* (L. 7000, m. 1800). Alcuni cavalli hanno anche altre iscrizioni; se saranno al palo indichiamo Bussola e California. Il *Premio Gesso* (L. 7000, m. 1000) per i due anni che non abbiano vinto, sembra debba essere corso da Fiery, Miravalle, Erbavoglio, Hiram, Leone. Indichiamo Zanna, Leone, Fiery.

Nel *Premio Sangone* (L. 6000, metri 2000) sono dati partenti Astro, Signorina Si, Mago, Sturia, Giovio, Giuliana, Quirita, Noa Noa. Preferiamo Astro, Sturia, Bandiera.

Formiano, Lariano, Tresette, Ennius, Astemio, Serio, Ballerina, Coronella, Albiera, Bandiera si considerano presenti nel *Premio Taro* (L. 6000, m. 1500). Ci sembrano bene in corsa Formiano, Quirita ed Albiera.

Chiude la giornata il *Premio Dronero* (L. 7000, m. 1400) che avrà anch'esso un largo numero di partenti: Donno, Luce Radiosa, Foligno, Mimo, Galeotto, Suada, Lince, Lesa, Dangela. Preferiamo Galeotto, Suada, Mimo.

A Roma: l'Omnium

Alle Capannelle si corre oggi l'*Omnium* (L. 100.000, m. 2400) per cavalli interi e femmine di 3 anni ed oltre di ogni paese. La prova romana si presenta quest'anno quanto mai interessante per la partecipazione di Emanuele Filiberto e di Filarete, i due maggiori protagonisti del *Derby* dello scorso anno, di Fantasio che ha raccolto più di un grande successo, di Voltiano la cui recente brillante vittoria milanese è da tutti ricordata, di Sans Crainte, uno dei due *cracks* dei fratelli Crespi che col compagno Sans Blague avrà l'onore e l'onere di rappresentare i colori italiani all'estero.

Il campo dei partenti sembra dover essere così composto: Mino d'Arezzo (62 1/2) U. Ginghiali, del Fr. Massicci, Voltiano (60 1/2) A. Bertini, del col. Locatelli, Filarete (60 1/2) V. Lamberti e Antinous (60 1/2) J. H. Benson, del conte Guazzone, Fantasio (60 1/2) F. Andor, di Tommy Never, Emanuele Filiberto (60 1/2) L. Varga, di Centurini, Sains Crainte (52) P. Orsini, della R. del Soldo, Decimo Bruto (52) V. Cetti, di Centurini.

In quasi tutte le grandi prove la carta ha fino ad ora mentito; anche nella ricca corsa delle Capannelle vi è un cavallo che si impone agli altri; vedremo se riuscirà vincitore o se il successo arriderà ad un *outsider*.

Procedendo per selezione si possono prima di tutti eliminare Antinous e Decimo Bruto che evidentemente sono in corsa per favorire i compagni di scuderia. Mino d'Arezzo ci sembra in declino ed in una compagnia troppo elevata per accampare serie pretese di vittoria. Voltiano dovrebbe risentire delle fatiche di Milano e del doppio dislocamento.

Emanuele Filiberto tra i vecchi vanta le migliori recenti *performances*. Il suo coetaneo e rivale Filarete, che da qualche tempo non corre, potrebbe forse trovarsi in una insospettata forma. Fantasio avrebbe necessità di un terreno allentato e di poter regolare l'andatura a suo piacimento, cosa quest'ultima che si può ritenere impossibile.

Sains Crainte, venuto gradualmente alla sua migliore forma attraverso a prove pubbliche, è il concorrente più in vista per questa corsa e non mancherà di partire col favore del *betting*.

Concludendo indichiamo Sans Crainte, Emanuele Filiberto e Filarete.

A Milano: il Legnano

A Milano avremo due interessanti prove: il classico Premio Legnano (L. 50.000, m. 2000) per femmine di tre anni ed oltre di ogni paese ed il Premio Gornate (L. 20.000, m. 1000) per femmine di 2 anni nate in Italia od importate *foals* o *yearlings*.

Queste due prove riservate alle femmine non mancheranno di essere seguite con attenzione dagli appassionati.

Nel *Premio Legnano* sono date partenti Ingoberta (57 1/2) Ain's she sweet (52), Italia (56), Alena (50), Viola (50), Galeata (50), Nogara (50). Sulla carta la favorita non può essere che Alena; per il secondo posto indichiamo Nogara.

Nel *Premio Gornate* dove tutte le concorrenti ad eccezione di Bona Mens non hanno ancora corso, Bona Mens ha vinto sugli 800 metri una corsa a vendere; ci sembra oggi in troppo elevata compagnia per vincere ancora. Diamo la preferenza alla Razza del Soldo ed a Urea.

Il Gran Premio Etruria all'Ippodromo delle Muline

Firenze, 23, notte.

All'ippodromo delle Muline, affollatissimo del pubblico più elegante della nostra città, è stato effettuato il primo percorso del Gran Premio Etruria, la bellissima gara che ha in palio la Coppa di S. M. il Re per il cavaliere vincitore e una automobile Fiat per il proprietario del cavallo. La riunione è stata onorata dalla presenza del maresciallo d'Italia, conte Pecori Giraldi. La classifica dopo l'effettuazione del primo percorso è la seguente: 1. Cap. Fonchi (Italia), su Hesperia, in 1'59" 2/5; 2. Cap. Pinna (Italia), su Gagliardo, in 1'59" 1/5; 3. Maggiore Lombardi (Italia), su Roccabruna, in 1'54" 4/5; 4. Maggiore Lamberti (Italia), su Galwon, in 1'57" 1/5; 5. Cap. Filipponi (Italia), su Nasello, in 1'57" 4/5; 6. Cap. Fontana (Italia), su Risorgimento, in 1'59" 1/5; 7. Maggiore Bettoni (Italia), su Gandigliana, in 2'3" 3/5; 8.