Tutti gli sport in tutto il mondo

IL « GRAN PREMIO MILANO » A SAN SIRO

Diciotto cavalli alla conquista del mezzo milione

Un avvenimento senza precedenti — Favoriti ed outsiders, indigeni e stranieri — Una gara apertissima — Sport e mondanità

La gran folla milanese e gli *sportsmen* che in largo numero, muovendo dai più importanti centri d'Italia, si stanno oggi convegno a Milano, all'ippodromo di San Siro, sono chiamati ad assistere ad una corsa di eccezione, interessantissima ed assai più aperta di quello che indichi la carta e voglia il betting.

Il record di partenti del Gran Premio di Milano (L. 500.000 Mt. 3.000) sarà battuto: 19 concorrenti, tra i quali tre buoni cavalli francesi ed il meglio che possano allineare le nostre scuderie. L'interesse e la curiosità per la massima prova italiana, che ha anche avuto una buona ma meritata stampa, sono quanto mai vivi: hanno valso a portarli ad un grado forse mai raggiunto il numero dei cavalli concorrenti per noi eccezionale, la nomina dei nostri migliori fantini e di tre autentiche celebrità d'oltre Alpe, ma soprattutto le voci... confidenziali che da alcuni giorni circolano negli ambienti ippici, le quali hanno fatto presa sul gran pubblico.

Tutti sanno oramai che Tommy Never ha giocato una forte somma sul suo Salpiglossis, che la Razza di Stupinigi afferma che Alena va magnificamente sui 3.000 metri e che Oberon cammina forte come alla vigilia del Derby, che nella scuderia Tesio non si è per nulla preoccupati della sorte del platonico che difenderà i colori bianco-rosso, che Orsini ha una illimitata fiducia in Sans Crainte, che in Francia si ritiene quasi sicura la vittoria di Guernanville e che si considerano pericolosissimi *outsiders* Bieur e Charlemagne, che Lorenzini, Guazzone, Locatelli, Flamminigo, De Montel tentano con qualche fiducia la sorte. Stando alle voci che corrono, tutti i proprietari credono sul loro pensionari.

I diciannove concorrenti

I diciannove cavalli dati partenti sono: *Charlemagne* (62 A Rabbe) e *Bieur* (60 M. Allemand) di G. Wildenstein; *Guernanville* (60 A. Esling) di L. Dry-Roederer; *Gérard* (60 Caprioli), *Inghilterra* (58 Renzoni) e *Gossaert* (51 1/2 Kriegelstein) di Federico Tesio; *Filarete* (60 Lamberti) e *Antinous* (60 Cinghiali) di Guazzone; *Fantasio* (60 Delpiani) *Ageratum* (51 1/2 R. Watkins) e *Salpiglossis* (51 1/2 Varga) di Tommy Never; *Texas* (60 Andor) di Flamminigo; *Volliano* (60 Bertini) di Locatelli; *Ilario* (51 1/2 Polgar) di Lorenzini; *Oberon* (51 1/2 Benson) ed *Alena* (49 1/2 S. Pacifici) della Razza di Stupinigi; *Sans Blaugue* (51 1/2 Romeo) e *Sans Crainte* (51 1/2 Orsini) della Razza del Soldo; *Omegna* (49 1/2 Camici) di De Montel.

In questo complesso di cavalli pur cercando di eliminare rapidamente... sulla carta le figure minori e quelle che sono in corsa per i compagni di scuderia, si rimane sempre con una quindicina di soggetti i quali, chi più chi meno, hanno le loro *chanches*. Si possono scartare con la quasi certezza di non commettere errori: *Antinous* (Town Gard ed Antiopa) *Ageratum* (Sardanapale e Agrippina), *Texas* (Muniba ed Aira) *Omegna* (Havresac II e Olba) e forse anche *Sans Blague* (Blandford e Sandlemac) che non ha sulla carta titoli recenti per essere considerato e che negli ambienti di San Siro si ritiene non ancora a punto.

Tra i concorrenti di secondo piano collochiamo *Volliano* (Bambino e Via Latina) perchè il regolarissimo e coraggioso cavallo sempre all'arrivo, ci sembra oggi in troppo numerosa ed elevata compagnia; *Fantasio* (Sagacity e La Fornarina) che malgrado il suo ricco bagaglio di vittorie è oggi chiuso da Sans Crainte; *Filarete* (Blandford e Pommade Divine) che sembra aver lasciato le sue migliori qualità a Parigi nello scorso autunno e che per di più sulla carta è preceduto da parecchi: *Ilario* (Androclus e Regina Romae) il coraggioso ed utilissimo rappresentante di Lorenzini, che pur non mancando di rappresentare validamente anche in questa corsa la sua scuderia, sulla carta è battuto da Volliano e da Salpiglossis.

Il plotone di Tesio merita una speciale considerazione anche per il fatto che molto probabilmente i tre cavalli, che hanno subito una speciale preparazione, faranno la loro corsa. *Inghilterra* (Hurry On e Viceversa) dovrebbe essere chiusa da Fantasio e da Alena, ma la cavalla, come ha recentemente dimostrato nel Premio Garbagnate, è in una forma spettacolosa; *Gérard* (Michelangelo e Giottina) ha vinto facilissimamente alle sue due ultime uscite: il Triennale ed il Bocchetta dove segnava un tempo *record*; *Gossaert* (Golden Myth e Giampetrina) sulla carta sarebbe chiuso da Ilario, Oberon e Salpiglossis, ma se Tesio lo fa partire è perchè gli accorda delle *chanches*. Voci dell'ultimo momento danno dubbia la presenza di *Gérard*; in questo caso Caprioli monterebbe Inghilterra.

Tra i rappresentanti della Razza di Stupinigi *Oberon* (Orpheus e Buza Kinase) ed *Alena* (Sagacity e Archippe), due altri cavalli che difenderanno le loro *chanches*, per il complesso delle corse disputate ci sembra che la femmina sia da preferire al vincitore del Derby, sebbene sulla carta sia chiusa da Salpiglossis.

Per *Sans Crainte* (Saneovino e Celina) bisogna considerare più la fiducia della sua scuderia e l'abilità del suo *trainer yochey* perchè il brillante e facile vincitore dei premi Schetbler, Littorio, Omnium, ha segnato un tempo d'arresto nel suo lavoro e dal 24 maggio non ha più corso. Tuttavia sono *performances* che non si possono dimenticare.

Tra i due rappresentanti della Scuderia Wildenstein *Charlemagne* (Nicolas o Sardanapale e Reine Marmande III) e *Bieur* (Joyeux Drille e Reine de Naples) il migliore ci sembra il primo; il miglior titolo di *Bieur* è la sua vittoria dell'anno scorso nel Gran Prix di Deauville, dove partito estremo *outsider* trionfava facilmente in un campo di 20 partenti; *Charlemagne* per un incidente successogli venerdì in allenamento molto probabilmente non sarà al palo.

Guernanville (Chubasco e Geisha) è il favorito dei francesi, i quali non esitano anche ad accordargli grandi *chanches* di vittoria. Il quattro anni il 6 aprile non si piazzava nel Prix Sablons (2.000 m.) dove precedeva Charlemagne, il 13 aprile vinceva il Prix Auguste du Bos (2.800 m.) il 26 aprile nel Biennal (m. 3.000) finiva secondo a 10 lunghezze da Amfortas.

Difficile pronostico

Salpiglossis (Teddy e Stella d'Italia) viene alla nostra massima prova con un ricco bagaglio di vittorie, facilmente conquistate: Gran Premio Allievi Fantini, Premio della Vittoria, Premio Gallarate, Premio d'Italia. Non a torto forse è considerato il nostro migliore tre anni.

Dovendo trarre il pronostico, facendo prudenziali riserve sul rendimento in corsa dei cavalli francesi, che per altro non consideriamo superiori a parecchi dei nostri, vediamo le maggiori probabilità di vittoria risirette a *Salpiglossis*, *Sans Crainte*, (*Gérard*) ed *Inghilterra* e consideriamo come *outsiders Ilario* e *Guernanville*. Crediamo che *Salpiglossis* non mancherà di raccogliere il generale suffragio della stampa, sebbene non si possa affatto considerare come una certezza; per gli altri posti con così largo numero di cavalli in corsa, non pensiamo che le indicazioni possano collimare: ogni collega avrà i suoi favoriti tratti più da convincimenti personali che dalle corse fornite e dalla greve distanza. L'augurio nostro sincero, indipendentemente da qualsiasi pronostico, è che vinca il cavallo che si mostrerà migliore e che il ricco premio rimanga in Italia.

Per gli amanti di statistica diremo che il Gran Premio di Milano, creato sullo scomparso Premio del Commercio, si corre dal 1924, che fu vinto nel 1924 e nel 1925 da *Manistee* di Fiamminigo; nel 1926, 1927, 1928 dalla Scuderia Tesio nel primo anno con *Apelle*, negli altri due con *Cranach*; nel 1929 da *Otello* di de Montel; nel 1930 la ricchissima moneta ritornò a Tesio per merito dell'imbattuto *Cavaliere d'Arpino*. I partenti in ordine cronologico furono dodici, undici, undici, dodici, sette, otto, dieci. Il *record* della prova appartiene alla Scuderia Tesio che con *Arpelle* segnò 3' 11" 3/5.

G. L. DELLEANI.

A Mirafiori

Le corse d'oggi a Mirafiori si imperniano sullo steeple-chase Premio Duca d'Aosta (L. 15.000, ed una coppa d'oro offerta da S.A.R. per il cavaliere del vincitore, m. 3600) riservato ai nostri gentlemen. Sono rimasti iscritti: Polo (75, Proprietario) del Conte di Collobiano), Soult (66 1/2, ten. Bamberti) del col. Locatelli, Cassia (65, cap. Corvino) del col. Amalfi, Faraby (63, cap. Baredson) del cap. Cacciandra, Usilla (63, sig. Gallina) del Duca Telesio. Sulla carta i migliori ci sembrano Soult e Usilla.

Premio Rioverde - L. 7000, m. 1800: Miramonti 56, Fiorita, 52, Eloisa 52, Pelluce 54, Bolide Rosso 56, La Belle Hélene 52.

Premio Maira (hand. disc. - a vendere) - L. 6000, m. 2300: Bona Dea (10000) 55, Scorza (10000) 54 1/2, Signorina Si (10000) 54, Baron, Gianna (10000) 50, Noa Noa ((10000) 49, Sturla (10000) 47 1/2, Marchesa Travasa (10000) 42.

Premio Mastellone (G. R.) - L. 4000, m. 1300: Astro 72 1/2, Montecristo 66 1/2, Serio (10000) 69 1/2, Gabriellino (10000) 61, Albiera (10000) 72 1/2, Tonina 72, Ubaldino (10000) 72 1/2, Summano (10000) 71 1/2, Falco 61, Lilium (10000) 72, My Land (10000) 69.

Premio Vico (vendere) - L. 6000, m. 1400: King's Bay (8000) 44, Ubaldino (8000) 55, Diavoletta (10000) 54, Donno (10000) 53, Fabula (8000) 52, Patanella (10000) 50, Lariano (10000) 54, Galeotto (20000) 62, Lilium (10000) 54, My Land (8000) 52, Noa Noa (12000) 53, Cirra (8000) 55, Carabina (20000) 55, Albana (8000) 47.

Premio Angrogna (hand. disc.) - L. 7000, m. 1500: Mimo 56, La Feniglia 50 1/2, Formiano 49, Lince 48, Carabina 48, Scorza 47 1/2, Yalla 46, Pantagruel 44 1/2, Arda 44.

Premio del Ministero d'Agricoltura e Foreste (siepi - mista) - L. 10.000, m. 3900: Sforzesca (25000) 64, Pianella (8000) 63, Gallura (25000) 68 1/2, Rabbata (15000) 65, Labridia (15000) 65, Bruco (15000) 65.

Preferiamo: *Premio Rioverde*: Bolide Rosso e Polluce; *Premio Maira*: Scorza, Signorina Si; *Premio Mastellone*: Summano, Ubaldino; *Premio Vico*: Diavoletta, Fabula; *Premio Angrogna*: Mimo, Pantagruel; *Premio Ministero Agricoltura*: Pianella, Labridia.

Il Premio Reale a Villa Glori

Roma, 20 notte.

Si disputerà domani, al trotter di Villa Glori, il Premio Reale, Lire 50.000, metri 2100, per puledri interi e puledre nate in Italia nel 1928. Il notevole evento trottistico della Capitale avrà luogo nello stesso giorno in cui si correrà il Gran Premio Milano, e di conseguenza esso, pure avendo un particolare valore ed una certa importanza, rimane inevitabilmente nell'ombra.

Il Giro di Francia

730.000 franchi di premi

Parigi, 20 notte.

Le somme raccolte per dotare di premi il prossimo Giro ciclistico di Francia hanno raggiunto sino a quest'oggi la somma di 730.000 franchi.

Concorso Pronostici Sportivi
de
LA STAMPA DELLA SERA

PRIMO PREMIO FINALE
AUTOMOBILE « FIAT 514 »

II° Concorso indipendente sul
Giro Ciclistico di Francia 1931

Dotazione premi
per il valore di diecimila lire :

1° Motocicletta « N.S.U. »
2° Renard « Rivella »
3° Macchina « Singer »
4° App. fotografico « Agfa »
5° Bicicletta « Legnano »
6° Bicicletta « Perla »
7° Sacco montagna equipaggiato «Bottega dello Sportivo »
8° Macch. caffè espr. «Amer»
9° Penna stilog. «The King»
10° Penna stilog. «The King»

Leggete
LA STAMPA DELLA SERA

Juventus-Ambrosiana

La partita dello scudetto

La Juventus gioca oggi l'ultima partita sul proprio campo ed al termine dell'incontro, se l'esito sarà favorevole, i concittadini saranno campioni d'Italia. Il calendario non poteva assegnare ai bianco-neri un incontro di maggiore importanza proprio all'epilogo del torneo. La squadra che detiene tuttora il titolo scende in campo di fronte a quella che con tutta probabilità lo conquisterà.

Il torneo che sta per chiudersi è stato durissimo; si è avuto un susseguirsi di battaglie avvincenti che hanno messo in rilievo il valore e la classe di numerose squadre, ma la Juventus, iniziato il campionato con una serie di strepitose vittorie e conquistata subito la posizione di comando, ha saputo sino ad oggi evitare di essere raggiunta. Si tratta ora di coronare con la vittoria più ambita i successi riportati in una stagione che per la squadra concittadina può ben definirsi trionfale. La partita odierna, « la partita dello scudetto », non è facile per la Juventus. Abbiamo nei giorni scorsi parlato ampiamente dell'incontro e prospettato le difficoltà che per gli uomini di Carcano cela il match *con l'Ambrosiana. L'undici milanese scende a Torino per vincere, approfittando anche delle minorate condizioni di efficienza della Juventus e, qualora riuscisse nell'intento, la squadra nero-azzurra potrebbe complicare ancora questo avvincente finale di campionato.*

La partita di oggi è dunque, agli effetti della classifica, la più importante della stagione e sarà giocata quindi con il massimo impegno. La folla sportiva torinese, che ha seguito la squadra bianco-nera attraverso il succedersi delle sue affermazioni, spera di poter salutare i suoi beniamini campioni d'Italia.

L'incontro avrà inizio alle 17,30 e la Juventus porrà in campo i seguenti uomini: Ghibaudo; Rosetta, Caligaris; Varglien II, Varglien I, Mosca; Munerati, Cesarini, Vecchina, Ferrari, Orsi. L'Ambrosiana è annunziata al gran completo nella stessa formazione nella quale ebbe recentemente a conquistare la brillante vittoria sulla Roma.

Balon-Boys-Roma

Sul campo del « Torino » si giocherà oggi il primo dei due incontri di finale del campionato italiano ragazzi, che dovranno decidere dell'assegnazione del titolo. La squadra dei Balon Boys, campione d'Italia, avrà per avversaria quella dei *boys* della « Roma », vincitrice della selezione centro meridionale. I concittadini dovranno impegnarsi non solo per vincere, ma anche, possibilmente, per affermarsi con un buon scarto di punti, poichè nei due *matches* varrà il *goal average*.

La squadra granata scenderà in campo nella solita formazione. L'incontro avrà inizio alle 16,30; saranno giocati due tempi di mezz'ora.

F. C. Caligaris-F. C. Valdoska

Oggi, alle 15, sul campo dell'U. S. Barca, si troveranno di fronte per la finale regionale del Trofeo Mairano, le due squadre torinesi del F. C. Valdoska e F. C. Caligaris, vincitrici delle eliminatorie Torino-Centro e Torino-Nord.

LE CLASSICHE COMPETIZIONI DELL'ARDIMENTO

L'odierna battaglia di motori

sull'aspro percorso della Biella-Oropa

Enorme attesa per l'attacco ai « records » — S. E. Turati e S. E. Teruzzi presenzieranno all'accanita contesa

Biella, 20 notte.

La vigilia della sedicesima Biella-Oropa motoristica ha visto affacendati, per i dettagli tecnici che una organizzazione d'una gara del genere, assunta come quest'anno a tanta importanza, richiede, il rag. Gian Mario Basini e Scanzio Ferruccio che, con il Presidente dell'Automobile Club di Biella comm. Adolfo Rivetti ed il dott. Mongilardi, sono stati gli artefici principali dell'organizzazione della prova.

Questa sera gli organizzatori si sono accinti alla ultima fatica: quella di sorteggiare i concorrenti per singole categorie si da dare ai 90 e più iscritti alla competizione, il numero progressivo di partenza. Ultima fatica non priva di importanza, chè ad accontentare tutti e ad accettare le nuove iscrizioni — perchè vi sono ancora altre iscrizioni — occorre tatto e spirito di sacrificio, che gli organizzatori di questa sedicesima Biella-Oropa hanno dimostrato di avere.

La Biella-Oropa, edizione 1931, ha assunto, per quanto si è potuto notare in questa vigilia piovosa, una importanza mai raggiunta. Al Santuario della Madonna Nera sono giunti sin da questa sera un numero eccezionale di automobili proveniente da Torino, Milano, Varese, Como, Genova ed anche da Venezia. Sono questi gli appassionati delle manifestazioni motoristiche in genere, previdenti al cento per cento. Domani all'alba e fino alle 13,30, la strada che da Biella si allaccia al famoso Santuario, sarà percorsa continuamente da automobili e motociclette e da ogni altro mezzo di trasporto.

Il poter orientarsi tra tanti autoveicoli, in una strada tutta curve e dislivelli improvvisi e forti, sarà un problema di abilità di piloti. Gli appassionati previdenti, hanno scelto con un giorno di anticipo i punti più strategici dell'arrivo. Ma l'importanza della gara è accentuata dal fatto che una Casa come la Fiat, ha disposto perchè si trovino al via con l'asso del volante comm. Felice Nazzaro, il cav. Follis, direttore della Fiat e l'avv. Guiot, direttore per il Piemonte. Altri importanti dirigenti torinesi saranno a Biella per presenziare alla classica prova di salita. Il comm. Nazaro, su un siluro, precederà la macchina di S. E. Turati, che chiuderà il percorso ed inizierà così lo svolgersi della grande gara su strada chiusa al transito.

Quest'oggi e questa notte sono continuate, febbrili, le prove dei concorrenti. La vallata di Oropa è stata per tutto il giorno sonante di rabbiosi frastuoni di motori, che incessantemente si rincorrevano nelle svolte più difficili, nelle salite più pure, per lo studio meticoloso dei rapporti.

Le prove rumorose hanno avuto, per quanto riguarda le macchine, il battesimo del fuoco. Più d'una motocicletta, sbandando, è uscita di strada frantumando parafanghi ed organi più vitali. Così l'automobile del biellese conte Brivio Sforza, uscendo da una curva con la sua fedele Alfa Romeo, ha danneggiato l'assalle anteriore ed i parafanghi. Anche il conte Trossi, che per la valentia sua di pilota merita di essere incluso nella rosa dei migliori, ha avuto un parafango danneggiato.

I due biellesi su cui si appunta l'interesse del pubblico, hanno però tutto predisposto perchè nella notte, provetti meccanici mettano a punto le rispettive macchine, sì che possano allinearsi domani al via per contendere il primato.

Anche nel pubblico, solito ad assistere dai declivi ombrosi che costeggiano la strada Biella-Oropa, si è acuito il più vivo interesse. Oggi, una folla notevole si è infatti assiepata lungo il percorso, nei punti difficili per pregustare in anticipo le emozioni che le macchine, lanciate al massimo, concedono agli osservatori.

Appunto per fissare questo vivo interesse, l'Automobile Club ha predisposto che il cav. Sodano, cinematografi l'avvenimento.

La nuvolaglia nera come fuliggine, che questa notte si nota nella vallata di Oropa, e che ha dato abbondante pioggia, scomparirà sicuramente domattina, il sole luminoso e caldo, sorriderà ai centauri ed ai campioni del volante lanciati, in aspra contesa, per la via tortuosa di Oropa. Questo è l'augurio della folla degli appassionati sportivi biellesi che, nel tripudio del sole, tra il canto metallico dei motori in esibizione, saluterà domani l'abilità ed il coraggio dei singoli concorrenti.

S. E. l'on. Augusto Turati, S. E. Teruzzi e S. E. d'Eufemia, prefetto della Provincia, assisteranno alla prova, che sarà seguita a carattere d'oro, sia dal Moto Club biellese che dall'Automobil Club, nel libro delle loro migliori manifestazioni e della loro multiforme attività.

Questa sera, nelle sale della sede dell'Automobile Club di Biella, è stato effettuato il sorteggio dei singoli concorrenti alla manifestazione.

L'ordine di partenza

Ecco l'elenco per ordine di partenza (il numero che precede il nome dei corridori sarà quello che contraddistinguerà i singoli concorrenti in corsa):

Categoria sino a 175 cmc.: 1. Minetti Fortunato (Tommaselli); 2. Saini Camillo (Miller); 3. Balagna L. (Piazza); 4. Alberti Raffaele (Ancora); 5. Bonzetti Natale (Mcs); 6. Tommaselli Ugo (Tommaselli); 7. Brambilla Angelo (Benelli); 8. Magnarelli Edoardo (M.M. 125); 9. Pozzo Enzo (Benelli); 10. Monge Mario (Guizzardi 125); 11. Carrù Giuseppe (Giacomasso); 12. Zappoli Angelo (Piazza); 13. Giovara Giuseppe (Simplex); 14. Cornotto Luigi (Tommaselli); 15. Bocca Amedeo (Piazza); 16. Rapa Carlo (C.F.); 17. Ramella Ugo (Minetti); 18. Fiorina Aldo (Frera laterale).

Categoria fino a 350 cmc.: 26. Pigorini Aldo (Frera); 27. Moretti Amilcare (Velocette); 28. Panella Alfredo (Moto Guzzi 250); 29. Comunanone Mario (Rudge); 30. Cellerino Pietro (Guzzi 250); 31. Cerrone Ettore (A.I.S.); 32. Iglione Gottardo (Frera); 33. De Michelis Mario (Ariel 250); 34. Teresino Giuseppe (Frera); 35. Camosso Vincenzo (Gerelli); 36. Martinetto Pierino (Terrot laterale).

Categoria fino a 500 cmc.: 45. Fiaschi Virgilio (Miller); 47. Macchi Luigi (Frera); 48. Fagnani Aristide (Sarolea); 49. Zaro Giuso (Gilera); 50. Broggi Giovanni (Frera); 51. Sogno Ugo (Rudge); 52. Florio Nino (Sumbeam); 53. Marchisio Mario (Ariel); 54. Montefferrario Battista (Linck); 55. Carpano Felice (Rudge); 56. Boggio Guido (Sumbeam); 57. Macchi Felice (Frera laterale); 58. Bodo Gino (Frera); 59. Delpiano Giulio (Sarolea); 60. Villa Ettore (Gilera laterale); 61. Gariglio Giovanni (Gilera laterale); 62. Scanzio Ferruccio (Gilera laterale); 63. Cusari Gino (X); 64. Mosca Ernesto (Frera); 65. Pagri Mario (Jap-Garanzini); 66. Teagno Dino (Norton).

Categoria moto corazzette fino a 1200 cmc.: 75. Mognotto Attilio (moto B.M.W.); 76. Gilera Luigi (Gilera).

Classe prima fino a 1500 cmc. - Concorrenti non esperti: 1. Biccardi Diego (Citroen); 2. Antonaci Gerolamo (Fiat 509); 3. Jermin (Fiat 509); 4. Paschetta Spartaco (Fiat 509); 5. Quaglia Silvestro (Fiat 509); 6. Tosa Perino (Fiat 509); 7. Strobino Oreste (Lombard); 8. Danese Ernesto (Bugatti); 9. Villa Luigi (Bugatti); 10. Ramella Guido (Fiat 514 mm.); 11. Roveda Aldo (Bugatti); 12. Gola Emilio (Alfa Romeo); 14. Petrini Carlo (Maserati). — *Concorrenti esperti*: 15. Clerici Abele (Alfa Romeo); 16. Premoli Conte Luigi (Salmson); 17. Carrasoli L. (Alfa Romeo).

Classe seconda - oltre 1500 cmc.: - Concorrenti non esperti: 21. Tabarini Roberto (Alfa Romeo); 22. Rivetti Alessandro (Alfa Romeo); 23 Cazzaniga Carlo (Alfa Romeo); 24. Guala Giuseppe (Alfa Romeo); 25. Piacentini Edoardo (O.M.); 26. Coda Mario (Lombda); 27. Cornaggia Medici Giovanni (Alfa Romeo); 28. Consiglio Ignazio (Alfa Romeo); 29. Dusio Pietro (Alfa Romeo). — Concorrenti esperti: 30. Brivio Marchese Antonio (Alfa Romeo); 31. Rosa Archimede (O. M.); 32. Strazza Gildo (Dilanda); 33 Trossi Conte Carlo Felice (Mercedes).

I concorrenti fino al N. 7 compreso, partiranno ad intervalli di due minuti ciascuno; gli altri ad intervalli di tre minuti. Tra una classe e l'altra vi saranno 4 minuti di intervallo. Gli organizzatori hanno disposto che al termine della gara, dato l'eccezionale affollamento, le automobili in discesa dal Favaro, debbono proseguire per Biella attraverso Pollone.

Allo sbarramento della ferrovia, tutti gli automobilisti ed i pedoni sono tenuti ad attenersi strettamente alle disposizioni che saranno impartite dagli agenti preposti alla sorveglianza.

Gli avvenimenti d'oggi

IPPICA — (Mirafiori), ore 15: 10ª giornata di corse al galoppo.

CALCIO — (Campionato Nazionale). Campo Juventus, ore Juventus-Ambrosiana.

(Finale Torneo Mairano). Campo U. S. Barca, ore 15: F. C. Caligaris-F. C. Valdoska.

BOCCE — « Coppa La Piemonte »: individuale per le tre categorie. Rocc. Michelotti; Piemonte-Farina, Dip. Comunali, ore 6,30.

CICLISMO — « Coppa Giacchetti », Guorgnè 3.a e 4.a categoria, km. 150; ritrovo ore 10,30.

« G. P. Giacchetti e Coppa Vianino » (allievi); part. corsa Ponte Mosca, ore 14, ove avverrà l'arrivo; km. 100.

IL GRAN PREMIO DELL'A. C. DI FRANCIA

Gli "assi,, dell'automobilismo europeo a Montlhery

La grande corsa francese raduna allo « start » i migliori piloti - La forte rappresentativa italiana impegnata in una battaglia durissima - Dieci ore di lotta per un ambito primato

Parigi, 20 notte.

La formula del Grand Prix che l'Automobile Club di Francia organizza per domani sulla pista stradale dell'autodromo di Linas Montlhery, è estremamente semplice ed alla portata di tutti: costruttori, corridori e pubblico.

Si parte alle 8 per fuggire durante 10 ore e ci si ferma alle 18. Colui che, nello spazio di 10 ore, avrà compiuto il più gran numero di chilometri, quale che sia cilindrata, qualunque sia il consumo fatto dal motore, vincerà il primo premio di 50 mila franchi. Allora i piloti iscritti alla prova correranno a più non posso per tutte le 10 ore della gara, a condizione che la macchina resista; gli uomini resisteranno senza dubbio, poichè ciascun corridore è autorizzato a cedere il posto in piena corsa al sostituto che egli avrà già designato.

I migliori « assi » del volante

Abitualmente si attribuisce ad un Grand Prix automobilistico una specie di carattere tecnico, ma domani, la tecnica, in omaggio forse ai principii democratici del Paese, lascierà il posto alla corsa libera, eguale e fraterna nel suo internazionalismo, poichè vi parteciperanno, insieme con gli « assi » francesi del volante, i migliori piloti d'Italia, della Germania e dell'Inghilterra. I gruppi organizzati che scenderanno in lizza saranno soltanto gli italiani ed i francesi. Bugatti, Alfa Romeo e Maserati, si presentano infatti con le loro squadre ufficiali. Vi sono poi i « teams » composti da indipendenti, sia celebri sia oscuri, che piloteranno vetture di grande fama: due Mercedes, due Peugeot, una Alfa Romeo, tre Delage, una Maserati, una Stutz, una Sunbeam, una Demo, ed otto Bugatti.

Questa larghissima partecipazione dello Bugatti si spiega con l'impegno, anzi l'accanimento, che il costruttore italo-francese Bugatti porrà per prendersi una rivincita dello scacco subito domenica scorsa sul circuito del Mans. Nell'intento di mettersi in condizioni il più possibile identiche a quelle delle macchine italiane, Bugatti ha dotato i suoi veicoli degli stessi pneumatici adottati dagli italiani. Certo la corsa che sta per avere inizio equivale ad un nuovo esperimento che si tenta dopo quello di Pau dello scorso anno. L'ultimo Grand Prix d'ante guerra, corso nel 1914, fu vinto dal tedesco Lautenschlager. Allora si correva a « cilindrata » limitata a 4 litri e 500; alla ripresa del Grand Prix, nel 1921, si limitò la cilindrata a tre litri, poi a due litri dal 1923 al 1925; e poi ancora 1500 cmc. nel 1926 e 1927.

Poichè non si poteva ragionevolmente discendere a 1100 cmc., si adottò per il 1928 la formula libera, ma nessuno ne volle sapere. Nel 1929 si esperimentò la formula di consumo, che non riscosse il successo sperato ed infine lo scorso anno prevalse il regolamento della formula libera. I vincitori negli ultimi anni, di questa corsa organizzata dall'Automobile Club di Francia, sono stati: Nel 1921 a Mans: Murphy; nel 1922 a Strasburgo: Nazzaro; nel 1923 a Tours: Scegrave; nel 1924 a Lione: Campari; nel 1925 a Montlhery: Robert Benoist; nel 1926 a Miramas: Goux; nel 1926 a Montlhery: Robert Benoist; nel 1928 al Comminges: Williams; nel 1930 a Parigi: Entancelin a più di 145 chilometri di media oraria.

Questa è la più vecchia corsa del mondo che si compete sul più bel circuito del mondo. Fu organizzata nel 1925 sul circuito di Auvergne e vinta dal compianto Leone Thery.

I partenti

Il gran premio dell'A.C.F. ha dunque oltre 25 anni di vita. Quest'anno i più valenti assi, rappresentanti di marche di cinque differenti nazionalità, nonchè piloti irregimentati in squadre, che comprendono i più eccellenti signori del volante che esistono al giorno d'oggi, si trovano alle prese in una lotta che, per la sua durata quasi anormale, (10 ore senza un minuto di respiro), risulterà nel medesimo tempo palpitante ed indecisiva. Si avranno battaglie senza dubbio straordinarie.

Ecco la lista dei competitori, la quale comprende i numeri della vettura, dei piloti, quelli di prima e di seconda, e le marche dei veicoli:

N. 2: Scott-Ayn (Delage); N. 4: Minoia-Zehender (Alfa Romeo); N. 6: Givandan-Vagnier (Bugatti); N. 8: Kaye Don (Bugatti); N. 10: Fagioli-Maserati (Maserati); N. 12: Dunfee-Cyril Paul (Sunbeam); N. 14: Monteiro-Deperi (Demo); N. 16: Dribus (Peugeot); N. 18: Campari-Borzacchini (Alfa Romeo); Numero 20: Dreyfus-Ghersi (Maserati); N. 22: Arnoux-Toselli (Bugatti); N. 24: Ferrant (Peugeot); N. 26: Ivanowsky-Stoffel (Mercedes); N. 28: Divo-Bouriat (Bugatti); N. 30: Lord Hove-B. E. Lewis (Bugatti); N. 32: Chiron-Conelli (Bugatti); N. 34: Eminente-Bourlier (Bugatti); N. 36: Sénéchal-Fretet (Delage); N. 38: Wimille-Gaupillat (Bugatti); N. 40: Birkin-Eyston (Maserati); N. 42: Varzi (Bugatti); N. 44: Nuvolari-Minozzi (Alfa Romeo); N. 46: Biondetti-Parenti (Maserati); N. 48: Pes-Felix (Alfa Romeo); N. 50: Grimaldi (Bugatti); Numero 52: Lehoux-Etancelin (Bugatti); N. 54: William-Durau (Bugatti); N. 56: E. H. Brisson-Cattaneo (Stutz); N. 58: Caracciola-Merz (Mercedes); N. 60: R. O. Williams-Richard (Delage).

E' molto probabile che la composizione della squadra italiana sia cambiata all'ultimo momento e risulti come segue: Campari-Nuvolari; Minoia-Borzacchini; Zehender-Minozzi. Tutti sono concordi nel magnificare in termini di simpaticissima ammirazione la bella falange dei campioni forniti dall'Italia.

Oggi, alle operazioni di pesaggio, effettuate sull'autodromo, i nostri sono stati i primi ad essere chiamati. Alle 15 si sono presentati Minoia e Zehender, Campari e Borzacchini, Nuvolari e Minozzi. E' stato poi il turno delle Delage e di due Bugatti; quindi, alle 15,20, è sfilata l'intera coorte delle Maserati e cioè Fagioli ed E. Maserati; Dreyfus e Ghersi, Biondetti e Parenti. Sono seguite, via via, tutte le altre macchine in ordine di numerazione.

Il turno delle Maserati e delle Alfa Romeo indipendenti, pilotate dalle coppie Birkin-Eyston, che vinse domenica scorsa a Le Mans, e Pesati-Felix, si è effettuato alle 16,10. Un quarto d'ora prima delle 5 le operazioni erano terminate. La partenza sarà data alle 8 precise della mattina dal sottosegretario di Stato al Turismo on. Gaston Gérard. Fino ad ora il tempo non promette di volgere al bello. Il cielo è coperto di nuvole basse e cariche: spira vento di tempesta.

Atleti italiani all'estero

L'atletismo italiano manifesta la sua vitalità non concedendosi periodi di riposo. Oggi, un manipolo di bravi atleti parteciperà alla giornata Sigrand a Lione, alla quale saranno presenti i migliori francesi e i rappresentanti dell'atletismo inglese.

Il compito degli azzurri è tutt'altro che facile. C'è da lottare contro avversari di classe elevata. Tuttavia noi siamo certi che i nostri rappresentanti forniranno prove più che onorevoli.

Fanno parte della rappresentanza italiana: Facelli, Cariini, Castelli, Maffei, Pighi e Gardini.

Volate

Trofeo Ubaldo Boggio

Oggi sul Campo Sip alle ore 16,30 avrà luogo la gara di sfida per il Trofeo « Ubaldo Boggio » fra le squadre dell'U. S. Fulgor e G. S. Spa. Precederà alle ore 15 una gara amichevole fra le squadre del C. V. Susa e Dop. Bazzani. Sul campo Stige avranno luogo due gare di ricupero del Campionato di 1.a categoria fra le squadre del Diena e Moncalieri alle ore 14,30 e Stige Snia Veneria alle ore 15,45.

Seguirà alle ore 17 una gara amichevole fra una squadra rappresentativa degli arbitri torinesi e la squadra B del C. V. Susa.

Il III raid Pavia-Venezia

Le varie imbarcazioni a confronto

nella maratona motonautica

Pavia, 20 notte.

Vigilia di battaglia sul Ticino. Fra poche ore le 37 imbarcazioni prenderanno il « via » dal ponte coperto: metà finale l'approdo ai Giardini, oltre il bacino di San Marco. La gara sarà bella e appassionante; la vigilia è fervida, incessante, fragorosa.

Idroscivolanti, *cruisers*, *racers*, fuoribordo hanno ultimato la laboriosa toeletta di preparazione, collaudo definitivo di scafi e messa a punto di motori. Stamane l'intenso azzurro del fiume è stato violato dagli idroscivolanti, questi anfibi del cielo e dell'acqua, i pronosticati vincitori del *raid*, poi hanno riposato: il « Millemiglia » del conte Mazzotti nella baia di Paride, il « Montelera » del conte Rossi nell'idroscalo, e i grandi motori sono incappucciati e silenziosi.

Alle 19 i commissari ultimavano i controlli, e nella favorevole luce del tramonto si intensificavano gli assaggi di velocità tra il rombare dei motori e le laceranti sfrecciate dei fuoribordo. Abbiamo incontrato Ettore Negri, il vincitore del primo *raid* Pavia-Venezia sul zatterone... di casa sua. Questa dei Negri è discendenza di lupi del fiume. Paride, il padre, correrà anche quest'anno col suo fuoribordo, in gara coi figli Ettore e Giuseppe. Ma il vigoroso e bruno *recordmann* del 1929, che riuscì col suo « Pesciolino » a battere di tre ore gli altri fuoribordo e di un'ora e 20 minuti lo stesso conte Mazzotti, guarda con certa invidia gli idroscivolanti che dovrebbero ormai avere gara vinta sugli altri motoscafi.

Cerchiamo di sentire il suo parere sulla lotta tra i *cruisers* e i fuoribordo, che si presenta più che mai aperta e appassionata. Alcuni scafi grossi sono giunti stamane dopo aver percorso a ritroso il Po per scrutarne i fondali e per riconoscere il nastro mutevole e insidioso; è questa una buona preparazione che aggiunta alla potenza dei motori fa di questi natanti di grossa mole dei temibili concorrenti. Ma la minaccia dei fuoribordo è più che mai evidente: snellezza maggiore, pescaggio limitato, leggerezza estrema sono i loro requisiti, e le sorprese dello scorso anno ripetono quante probabilità di vittoria siano nel turbinare delle loro eliche.

Il Podestà di Milano, Duca Visconti di Modrone, ha affidato all'ing.