GLI SPORT

Il Giro d'Italia è giunto alle tappe più severe

Il deciso attacco a Buse non deve tardare

Un giusto biasimo dell'on. Garelli agli « assi » per la loro condotta di gara - Continua la rivalità fra Guerra e Binda a tutto vantaggio del « leader » - La tappa odierna da Teramo a Lanciano si presenta favorevole per una decisa azione offensiva in salita

(SERVIZIO SPECIALE DEI NOSTRI INVIATI)

Continui ad essere un ignorante

Teramo, 21 notte.

Ieri ho detto che avrei scritto sul Giro ciclistico d'Italia un libro giallo e non avevo ancor finito di esprimere questo proponimento che fra i miei personaggi è avvenuto un primo colpo di scena. Piretta, il numero 125, che avevo messo tra i protagonisti dell'avventura sportiva, è scomparso dalla scena, ed è scomparso proprio mentre ricevevo questo telegramma speditomi dai suoi conterrazzani e che riporto testualmente:

« Sgroppate 125 inutili dannose. Preghiamo sua alta competenza svelargli segreto miglior piazzamento stop Chieresi ».

Ringrazio gli sportivi chieresi per quella « alta competenza » che tanto gentilmente mi attribuiscono, ma ho il dolore di comunicare loro che Piretta, sebbene a malincuore, abbandona la gara. Abbandona perchè ammalato, ammalato per aver mangiato malamente in una delle tappe precedenti. Come vedete il Giro è tutt'altro che privo di imprevisti e di mistero. Un mistero restano le sgroppate tirate alla diavola dal Piretta durante la corsa Vicenza-Udine e che hanno ben giustamente indignato gli sportivi chieresi, ma delle quali deve esserci stato un perchè. Cerchiamolo insieme.

Che cos'è un isolato

Tutti sanno che cosa siano gli isolati. Essi sono dei bravi ragazzi che, presi dalla passione della bicicletta e dall'illusione di balzare un bel giorno alla luce della ribalta, si sobbarcano eroicamente alle fatiche del Giro. Entrano nel gruppo col cuore in tumulto ed animati dai più seri propositi; sono giovani e si sentono forti; non sanno, non intuiscono neppure i dolori e le delusioni che li attendono. Il loro calvario comincia subito. Se la fatica si presenta troppo dura o superiore ai loro mezzi fisici, allora tornano immediatamente a casa, con una speranza di meno e non ci pensano più. La gioventù gode il supremo beneficio dell'oblio. Se invece essi resistono, la cosa diventa più seria e direi quasi tragica.

Un lotto di corridori come quelli che partecipano al Giro d'Italia costituisce una specie di casta. di una associazione nella quale non si entra se non si possiede la magica parola con la quale si aprono tutte le porte. Questa parola è « rinomanza, « notorietà, « popolarità » e via dicendo. Sceglìete voi quella che più vi piace. Gli sportivi possono addirittura chiamarla gloria; ma per arrivare ad avere il diritto di vestirsene, quante sofferenze, quante dolorose lotte si devono superare! Il plotone dei girini è precisamente — comincio ad accorgermene soltanto adesso — come un brandello di umanità che invece di camminare a piedi cammina in bicicletta. L'ultimo venuto, il novellino, il principiante, ancorchè sia munito di tutte le doti necessarie per vincere e farsi un nome, deve rimanere nell'ombra per molti e molti anni; deve patire senza lagnarsi; e deve rodersi l'anima senza protestare. Ingiustizia? Crudeltà? Raffinato egoismo? Non so precisamente quale diabolica combinazione di tutti questi elementi congiuri contro chi entra nella vita sportiva armato soltanto del suo entusiasmo, ma so che costui, prima di cingersi la fronte con la sospirata corona d'alloro, deve piantarsi in testa una corona di spine.

Il mio prossimo romanzo di avventure

L'isolato è l'intruso, il povero intruso che si insinua nello stuolo degli « assi » in mutandine. che batte i denti dal freddo quando la sera arriva alla tappa, che mangia quel che gli dànno e che dorme dove gli altri vogliono. Spesse volte non ha neppure un soldo per comperare un francobollo e scrivere a casa e agli amici di essere molto infelice. Guai a lui se, avendo dei mezzi eccezionali, viene preso dal desiderio di metterli in mostra, di sfoggiarli, facendo parlare di sè e dando del filo da torcere ai grandi arrivati! Allora sono nespole! Nespole! Non nel senso figurato della parola, ma nespole autentiche. Intendasi per nespole piccole violenze materiali che gli vengono gentilmente servite e senza risparmio durante e dopo la corsa.

Ho detto di voler scrivere prossimamente un romanzo di avventure, che avrà per sfondo una competizione del genere del Giro d'Italia, e quindi non nascondo nulla di quanto, giorno per giorno, vado scoprendo. Assumo da oggi la posizione di osservatore di questa competizione. Competizione, intendiamoci, che mi accende di entusiasmo, che ammiro profondamente e che soffro anch'io in tutta la sua grandiosità.

Un giorno, per esempio, ho veduto che ad un isolato venivano tirate sulla testa una certa quantità di uova fresche. La cosa mi ha procurato una certa impressione. Non avevo mai veduto nutrire un uomo con un simile sistema quanto mai pittoresco. All'arrivo, ho voluto rendermene ragione.

— Scusi — ho detto ad un competente — mi spieghi perchè hanno messo sul capo dell'isolato Tal dei Tali una frittata di così inusitata grandezza? Fanno bene le uova somministrate in questo modo piuttosto indelicato?

— Fanno male — mi ha risposto l'iniziato. — E' vero che non sono uova sode, ma, insomma, sono sempre dei proiettili. E chi le riceve non viene preso dal desiderio di sbellicarsi dalle risa.

— E allora perchè gliele hanno tirate?

— Mistero!

— Me lo sveli...

— Con piacere. Quell'isolato si era messo a sgroppare, sicchè gli « assi » venivano costretti a subire una tattica di corsa contraria ad ogni senso comune.

— La ringrazio tanto. Ma mi permetta ancora una domanda: se quell'isolato, anzichè coperto di torli d'uova come una cotoletta alla Bismark fosse riuscito a scappare e a distaccarsi dal gruppo, non avrebbe avuto ragione lui?

— Un isolato non potrà mai fare una cosa simile.

— E perchè?

— Perchè è un isolato. Provi lei ad essere un isolato nella vita!

— Questa è già filosofia!...

— Questo è ciclismo.

— Lei mi rivela delle cose che non sapevo e che mi fanno pensare.

— Se non sapeva queste cose, perchè partecipa come giornalista ad un Giro d'Italia?

— Il perchè non lo so neppure io.

— Credo che la sua posizione non sia allegra.

— Io ne sono addirittura persuaso. Faccia il favore: mi dia uno spunto per la corrispondenza d'oggi.

— Parli di Gerbi.

— Ne parlano tutti...

— Ma come non dovrebbero parlarne... Lei ha conosciuto Gerbi venti anni fa?

— Non ho avuto questo piacere.

— Sa che cosa restano ancora di questo grande campione piemontese? Gli occhi chiari e grigi, la volontà superba e indomabile. Ha quarantotto anni e va meglio di molti ventenni. Gliene voglio raccontare una piuttosto commovente. Ieri Gerbi. che durante i primi chilometri della corsa è sempre in testa, ha chiesto per favore che lo lasciassero scappare almeno per una mezz'oretta. L'ha chiesto con tanta umiltà che era una passione a sentirlo.

— E che cosa gli hanno risposto?

— Gli hanno risposto di sì; lo hanno lasciato distaccare duecento metri, poi lo hanno raggiunto. Gerbi ha compiuto tutta la corsa, da allora, in coda al plotone.

Io non conosco Gerbi, ma domani gli stringerò la mano. Bravo, vecchio Piemonte!

« Giovannino »: il padrone degli isolati

Oggi ho conosciuto un altro bel tipo: Giovannino, che è il padrone degli isolati. Giovannino è piccolo, ma imperativo; possiede un vagone ferroviario sul quale carica le valige degli isolati. Le carica, naturalmente quando vuole, cioè dodici ore prima della partenza. Con questo sistema draconiano egli ottiene il risultato voluto; cioè quello che tutti i suoi dipendenti, alle 8 di sera, nudi come dei poveri cristi, sono costretti a rifugiarsi nelle loro camere e a riposarsi e a prepararsi alla tappa del giorno successivo. E' Giovannino che li paga, è Giovannino che li spoglia, e Giovannino che distribuisce loro la corrispondenza, è Giovannino che li vigila durante la corsa. Questo piccolo uomo è dovunque, come la presenza dello Spirito Santo! ha nel cervello l'orario delle Ferrovie e fa camminare biciclette, automobili e vagoni. Io non riesco a capire come faccia. Per adesso io non sono riuscito ad entrare in perfetto orario che nella mia autobobile. Dico mia, ma in realtà chi comanda è il collega Ambrosini, del quale subisco tutte le prepotenze. Se, per esempio, ho voglia di dormire, egli mi ordina di star desto. Se ho voglia di seguire la corsa ad occhi aperti, egli mi ordina di chiuderli. Quando ho appetito mi ingiunge di non mangiare e magari la mattina, quando ho lo stomaco chiuso, mi obbliga ad ingurgitare una minestra in brodo. Sissignori, una minestra in brodo alle cinque del mattino. Egli, che è pratico, mi dice che fa bene. Ma io so che mi fa tanto male.

Adesso pretenderebbe che io abbandonassi il numero 119. E' geloso della mia passione, ma io seguito a coltivarla. Ho saputo che il 119 comincia a corrispondere alla mia simpatia. Nell'ambiente dei corridori si parla molto di questa cosa. Che successo per me se riuscissi a portare il mio *poulain* ad una vittoria!

Il mio ed il suo

Ieri sera il meccanico di una Casa mi ha confidato in tutta segretezza di aver tolto un dente ad un uomo della sua scuderia.

— Anch'io — gli ho risposto — me ne sono tolto uno...

— Lei è un corridore?

— No, sono un giornalista.

— E allora che c'entra? Io ho tolto un dente ad un pignone della bicicletta.

— Bravo!

— Dunque, lei mi dà ragione.

— Naturalmente! E gliene darei mille, di ragioni, se sapessi che cosa è un pignone;

Al campanile della chiesa di Teramo suonavano le 11. A quell'ora stessa io ricevevo la patente di ignorante da un uomo che non avevo mai visto nè conosciuto.

A proposito, ho anch'io ricevuto un telegramma dalla direzione del mio giornale, che, su per giù, suona così:

« Per carità, non cominci a voler entrare nel campo tecnico! Continui ad essere un ignorante ».

ERNESTO QUADRONE.

I deliberati della Giuria

Provvedimenti a carico di Stoopel e Piemontesi

Teramo, 21 notte.

A proposito della tappa Rimini-Teramo, la giuria del « Giro » ha preso le seguenti deliberazioni:

In seguito all'incidente avvenuto ieri a circa 200 metri dal traguardo e del quale furono protagonisti il corridore Stoepel (Atala) e il corridore Piemontesi (Gloria), la Giuria: stabilito che il primo scarto è stato operato dal corridore Stoepel, il quale, deviando dalla propria linea appoggiava a destra; stabilito che a pochi metri dal traguardo il corridore Stoepel, con un gesto che è sembrato di reazione, ha scansato da sè, dopo averlo superato, il corridore Piemontesi; mantiene il provvedimento preso subito dopo l'arrivo nei riguardi dello Stoepel.

Nei confronti del corridore Piemontesi, appurato che egli, nel momento in cui lo Stoepel deviava dalla propria linea, lo afferrava per la maglia, provocando nel gruppo uno sbandamento generale, decide di distanziarlo dal quarto al trentasettesimo posto dell'ordine di arrivo. La Giuria ammonisce inoltre il corridore Piemontesi che in ripetute occasioni, a torto o con presunta ragione, leva la mano dal manubrio per appoggiarla violentemente sulle spalle sulle braccia o sui fianchi degli avversari.

Al corridore Rovida, che nella disputa del traguardo a premio di Macerata ha tentato di danneggiare, sia pure inutilmente, il corridore Cacioni, infligge l'ammenda di lire cento. Richiama lo stesso Rovida alla osservanza del regolamento per quanto concerne gli obblighi dei corridori isolati in confronto di quelli raggruppati.

Al corridore Fossati, che al controllo-rifornimento di Jesi ha tenuto un contegno scorretto al tavolo delle cibarie, contegno tanto più riprovole in quanto gli organizzatori avevano disposto per una adeguata neutralizzazione, infligge la ammenda di lire cinquanta.

La Giuria prende atto che il corridore Cacioni, partito da Milano come concorrente isolato montando bicicletta Olimpia, è passato a far parte della squadra Olimpia, e gli assegna il numero 51 (rosa) della categoria raggruppati.

Battaglia alla maglia "rosa,,

Teramo, 21 notte.

L'on. Garelli, Presidente dell'Unione Velocipedistica Italiana, sportivo di squisita sensibilità e gerarca sempre in ispirito presente e vigilante su ogni manifestazione dello sport che gli è affidato, ha fatto sapere al collega Colombo che è tutt'altro che sodaisfatto del contegno in questa corsa dei nostri maggiori esponenti e che attende da essi ben altra dimostrazione del loro valore.

L'espressione del pensiero e della volontà di chi ha sempre posto a capo del suo programma la valorizzazione del ciclismo italiano in campo internazionale, è stata comunicata stamane agli interessati, e speriamo faccia il suo effetto.

Occorre agire

Veramente, questo stato d'animo degli sportivi d'Italia, che i più umili ed i più schietti esprimevano da tre giorni nelle iscrizioni mastodontiche che ogni tanto attraversavano il nostro cammino da Udine a Rimini a Ferrara a Teramo, non era ignoto a coloro che le folle considerano alfieri dei nostri colori; ma essi non sembravano commuoversene troppo e sono rimasti chiusi nella concezione dei loro interessi, indifferenti a questa commozione di folla che ogni giorno diventa più forte, direi quasi più acerba e potrebbe da un momento all'altro diventare irritazione se non indignazione.

So benissimo che il Giro d'Italia non è ancora a metà, che sono ancora da superare le difficoltà più aspre, che le sue sorti sono ben lungi dall'essere decise, ma il popolo, che è sempre stato così pronto, così largo nell'ammirazione dei suoi campioni, che con la sua idolatria ha creato la loro fama e la loro fortuna, ha ben diritto di pretendere da essi altrettanta generosità e sensibilità. E il fatto che da quattro tappe il primo in classifica generale è un tedesco, il secondo un francese, lo delude, lo umilia e lo irrita.

Ma come? Noi che vantiamo di avere i più grandi corridori su strada, e questa superiorità abbiamo san-to con tre campionati del mondo su cinque, dobbiamo vedere una cosa simile proprio in casa nostra? E' dunque un bluff questo primato o il nostro ciclismo è in netta decadenza? Niente di tutto questo.

Finora di positivo, dal lato tecnico, non v'è che questo: la fuga di un uomo che non era abbastanza considerato ma che non bisogna sopravalutare e che è stato favorito da un dualismo, quello fra Guerra e Binda, che fino dalla vigilia avevo prospettato come motivo dominante di questa competizione, che assorbe e smorza le iniziative che potrebbero venire da altra parte, senza per altro essere capace di averne di sue. E fra i litiganti vi è Buse che gode, che ogni volta aspetta di essere attaccato sul serio e ogni volta che sta per vederla brutta si vede risparmiato perchè nessuno osa arrischiare del suo per dargli il colpo di grazia, nella preoccupazione che il colpo vada a beneficio di altri.

Binda, Guerra ed il loro duello

Binda, che ho interrogato anche stamane, mi dice che sarebbe pronto allo sforzo che può demolire Buse, ma pensa che ad approfittare delle conseguenze verrebbe fuori Guerra. E questi fa lo stesso discorso e lo stesso ragionamento. Tutti e due, insomma, sono prigionieri di un circolo chiuso e vi giuocano dentro a « tocca a me, tocca a tre », o a « prima tu e poi io ».

A questo bel giuoco stanno ad assistere i belgi, che trovano la scusante della loro inattività nel caldo, i francesi, che si accontentano del secondo posto di Louviot e nella mischia, potrebbero perdere anche questo, i biancocelesti, che non hanno uomini da portare avanti e possono dire di essere i primi degli italiani, gli svizzeri, che hanno già troppo da difendersi, i bianco-neri, che sono poi ridotti a Barral, i grigio-blu, che hanno Camusso già in ritardo.

Ma ogni bel giuoco deve durare poco, il circolo deve essere spezzato, il « Giro » deve prendere un'altra piega. Lo esige il nostro amor proprio nazionale, lo consiglia lo stesso interesse personale di Guerra, per il quale non sarebbe certo un successo fallire anche quest'anno nella prova che ancora non è riuscito a vincere; e di Binda che, appunto perchè può dire di aver vinto quattro Giri d'Italia e tre consecutivi, non troverà nessuno che sminuisca il suo valore se dovesse cadere nel combattimento da lui provocato, mentre raccoglierebbe un plebiscito di simpatie e di ammirazione se dovesse uscirne vittorioso.

E' voce molto diffusa fra i competenti che seguono il « Giro » e gli stessi corridori che la Teramo-Lanciano e la Lanciano-Foggia saranno due tappe decisive e che, se Buse dovesse mercoledì sera mantenere la stessa posizione che ha oggi, avrebbe novanta probabilità su cento di rientrare a Milano vincitore. Quella di domani, infatti, per quanto non eccessivamente lunga, sarà una delle più aspre tappe per dislivelli. Se Buse non dovesse essere messo alla prova del fuoco, supererebbe un altro serio ostacolo alla sua marcia di leader. I duecentoventi chilometri, che ci fanno attraversare l'Abruzzo, hanno queste nette caratteristiche: dopo quattordici chilometri di brevi dislivelli si inizierà la salita del Passo alle Capannelle, che in trentotto chilometri ci porterà da 263 a 1283 metri di altitudine. Voglio vedere se i nostri « assi » diranno che ciò non è sufficiente per staccare la maglia « rosa »; ma non stupirei se essi obbiettassero che al termine di questa scalata ci sono ancora 170 chilometri per andare a Lanciano e che in questo lungo tratto, una volta lasciato il tedesco, non ci fosse l'accordo per impedire il suo ritorno.

Ma appunto perchè ci sono tutti questi chilometri, l'occasione è propizia per riguadagnare molti minuti e demolire di colpo la fortezza di Buse. Perchè se si dovesse aspettare la salita vicina all'arrivo, essa resisterebbe, sia pure con qualche falla. Ciò che potrebbe capitare se al Passo delle Capannelle gli arrampicatori si concedessero tregua fino al bivio per Pescara, dove comincia la non dura salita per Chieti, l'ultima della giornata, dopo 55 chilometri di discesa e a 53 chilometri da Lanciano, tutti di basso piano e di discesa. Secondo me, dunque, le sorti del vincitore di Udine sono in mano dei nostri campioni, fra i quali ce ne sono almeno sei che possono sicuramente precederlo con largo scarto al passo delle Capannelle. Sono sei che, lavorando d'insieme, possono poi resistere fino alla fine a qualunque impresa. Se ciò domani non dovesse avvenire dovremo trarne ben severo giudizio per chi porta i nostri colori.

GIUSEPPE AMBROSINI.

Il campionato di calcio

La « Juventus » a Roma

Roma, 21 notte.

La squadra juventina è giunta a Roma accompagnata da Carcano e da Levi. Essa è scesa in uno degli alberghi centrali della capitale, composta di tutti i suoi uomini migliori.

Fino all'ora del pranzo, i giocatori juventini hanno compiuto un giro per la città. Nel pomeriggio si sono recati a Villa Borghese, alle 20 hanno cenato e alle 22 erano già a letto sorvegliati da Carcano.

Tutti i bianco-neri sono in ottime condizioni fisiche. Carcano è soddisfattissimo dei suoi uomini anche se sul buon esito della partita di domani la sua sicurezza non è assoluta.

Negli ambienti laziali si nutrono serie preoccupazioni. Rizzetti non sarà in condizioni di poter giocare e alcuni giocatori hanno dimostrato di essere in non buone condizioni fisiche.

Le squadre scenderanno in campo nella seguente formazione:

Lazio: Sclavi; Mattei, Del Debbio; Pardini, Furiani, Fantoni; Guarisi, Malatesta, Fantoni, Castelli, De Maria.

Juventus: Combi; Rosetta, Calligaris; Varglien, Monti, Bertolini; Munerati, Cesarini, Vecchina, Ferrari, Orsi.

Il Torino contro la Roma

La squadra « granata » incontrerà oggi la Roma, uno degli squadroni che lottano alle spalle della Juventus e del Bologna per la conquista del terzo posto in classifica. L'unità « giallo-rossa » non ha sfoggiato quest'anno quella regolarità di marcia che le permise nella scorsa stagione di essere la più pericolosa avversaria della Juventus; tuttavia l'undici, che ha conservato tutti i suoi *atouts*, è ancora fortissimo. La Roma ha avuto, nel corso di questo campionato, disavventure di vario genere ma, con il ritorno di Bernardini, ha ripreso a vincere. Il Torino avrà dunque un difficile avversario da piegare. L'undici « granata » intende cancellare la non buona prova fornita nell'incontro con la Juventus e ciò fa pensare che si batterà strenuamente per confermare, con un nuovo successo la vittoria brillantissima conseguita a Roma nell'incontro di andata.

Un nuovo centro attacco al Torino

Firenze, 21 notte.

Da fonte attendibile si apprende che il giovane giocatore Busoni, centro attacco del Montevarchi, vestirà nella prossima stagione la maglia «granata» del Torino, essendo stato acquistato da quella Società per 60 mila lire.

La domenica ippica

A Mirafiori

La terza giornata di corse che avrà luogo oggi a Mirafiori si presenta sotto i più lieti auspici: corse interessanti per la loro condizione, largo numero di cavalli iscritti, tra i quali parecchi spiccano per la loro qualità. Siamo certi che anche oggi, come si è verificato nelle due precedenti giornate, il pubblico accorrerà numeroso in ogni ordine di posti e che nel *pesage* si noteranno, portate dalle nostre eleganti signore, le ultime novità della moda.

La giornata si apre col *Premio Gesso*, riservato ai due anni; sono dati partenti Sandwich, Vestale, Lucky Strike, Lionetta. Sulle corse fino ad ora disputate preferiamo Lucky, Strike e Lionetta.

La seconda prova della giornata, il *Premio Susa*, è una corsa di siepi riservata ai gentlemen. Dovrebbero correre i cinque rimasti iscritti: La Torretta, Fortunello, Trento, Baionetta, Tamarix. La prima nominata si presenta in corsa dopo quattro vittorie consecutive e non può non partire favorita, per il secondo posto preferiamo Baionetta.

Anienus, Zaffiro, Carissima, Conte di Virtù, Lima, Limis, Bona Dea e Dama sono dati partenti nel *Premio Sangone* a vendere. Alcuni cavalli sono nuovi per la nostra pista e manca per essi un termine diretto di paragone. Crediamo che si possa favorire Carissima, la quale nella sua prima uscita ha dimostrato di essere in buona forma. Per le piazze si mettono in vista Conte di Virtù ed Anienus, già vincitori sulla nostra pista.

Il *Premio Valentino* sarà corso da Pupilla, Menelik, Simplicissimus, Discolo e Danubio. Indichiamo Simplicissimus e Pupilla.

Alcuni buoni cavalli radunerà il *Premio Groppello* nel quale, salvo *forfait* dell'ultima ora, correranno Antinous, Fiery, Scoperta, Damo, Luna Park e Pomia. Sulla carta la corsa sembra di Pomia; occorre però ricordare che Antinous ha sempre corso ottimamente a Roma e che Luna Park, anche in buona compagnia, ha vinto più di una corsa. Voci lusinghiere corrono negli ambienti su Damo. Dopo Pomia, preferiamo Luna Park.

Il campo dei partenti nel *Premio Dronero* sembra dover essere composto da Montoria, Pantagruel, Zanna, Hiran, Coronella, Fulina: tra questi modesti concorrenti ci sembra che dovrebbe prevalere Zanna seguita da Pantagruel.

Chiude la giornata il *Premio Taro*, dove saranno al palo Hamilton, Lariano, Miramonti, Ballerina, Hartson, Katia. Sulla corsa di domenica, malgrado il peso, è ancora raccomandabile Lariana, per le piazze indichiamo Miramonti e Hamilton.

Giovedì 26 corr. m. avrà luogo la quarta giornata di corse che si impernia sui Premi *Conte di Sambuy* per gentlemen e del *Jockey Club*, per i quali sono state fatte le seguenti nominazioni:

Premio Conte Ernesto Di Sambuy (G. R.; hand. discend.; L. 8000; metri 2000): Cuor di leone, 80; Andorno, 76; Conte di Virtù, 74,50; Scoperta, 72,50; Limis, 72; Bona Dea, 72; Acroclinio, 71,50; Ursus, 71,50; Fiea, 70,50; Straccions, 69; Cassia, 68,50; Personaggio, 68,50; Regina d'oro, 67,50; Alceessa, 66,50; Lupello, 66; Ballerina, 66; Tacsonia, 64,50; Golden Fleece, 64; Eloisa, 63,50; Discolo, 63; Zaffiro, 62; Tamarix, 61,50; Gioacchino Murat, 61,50; Tresina, 61; Tetragone, 60.

Premio del Jockey Club (L. 8000; m. 2000): Anienus, Fiery, Mita, Simon Memmi, Danubio.

A Milano

L'odierna riunione di San Siro si impernia sui Premi Legnano (Lire 25.000; m. 2000) e Handicap Limitato (L. 25.000; m. 2000).

Nella prima prova sono dati partenti Fila Via, Bianca, Demetra, Aint'she Sweet. La corsa sembra a disposizione delle ultime due nominate.

Nell'Handicap partiranno Glorieuse (54,50); Bromo (51,50); Niger (51,50); Dragone del Re (51,50); Aristillo (50); Carletto (47); Abelmosco (46); Termine (46); Stelvio (45,50); Speranza mia! (45); Nella di Vanni (44,50); Fedra (43). All'attuale distacco dei pesi è ancora da preferire Glorieuse, sebbene sia alla prima corsa dell'anno. Per le piazze crediamo in Niger ed Aristillo.

A Roma

All'Ippodromo delle Capannelle si corre il Premio del Littorio (Omnium), L. 100.000, m. 2400. Il campo dei partenti dovrebbe essere formato da Delta (60,50, Emery) della R. del Soldo; Bona Mens (50, Bertini) di Zanoleti; Crapotti (60,50, R. Watkins) della Scuderia Ambrosiana; Rumex (52, Lamberti) di Never; Salaam (58,50, Orsini) di Tesio-Incisa; Sanzio (60,50; E. Watkins) di Luchino Visconti; Buonconvento (52, Romero) e Don Garzia (52, Cinghiali) di Costanti.

Le corse a San Siro

Premio Maddalena (L. 6 mila, metri 3500): 1. Regina Sancia (Taddei); 2. Rebus; Aleramo rifiutato. Molte lunghezze. Tot.: L. 24.

Premio Rottole (L. 8 mila, metri 2400): 1. Dante (Caprioli); 2. Livigno; 3. Noa Noa. Due lunghezze, incollatura, una lunghezza.

Premio Pontenure (L. 15 mila, metri 1000): 1. Alcone (Andor); 2. Eimetto; 3. Gargnano. Tre lunghezze, due lunghezze, incollatura. Tot.: L. 8,50, 7, 9.

Premio Nirone (L. 6 mila, metri 1600): 1. Cortona (Lorandi); 2. Selica; 3. Dangela. Tre quarti di lunghezza, una lunghezza e mezza, mezza lunghezza. Tot.: L. 26,50, 10, 9, 10. Cortona comperato per lire 14 mila dal signor Castellini.

Premio Adige (L. 10 mila metri mille): 1. Aliseo (Lamberti); 2. Silver Eagle; 3. Il Guado. Incollatura, cinque lunghezze, 3 lunghezze. Tot.: L. 23,50, 11,50, 17,50.

Premio Lovere (L. 8 mila metri 1300): 1. Verrenes (Watchins); 2. Vindelicus; 3. Galeata. Mezza lunghezza, 4 lunghezze, incollatura. Tot.: L. 75,50, 16,50, 6,50.

Premio della società degli steeple-chases (L. 8 mila, metri 3 mila): 1. Lantanina (Emery); 2. Foligno; 3. Spica. Tre lungh., 6 lungh., una lungh. Tot.: 17,50, 9, 6.

NOTIZIARIO

CALCIO

Alessandria - Apprendiamo che il trainer di grigi, sig. Carlo Sturmer lascierà, alla fine della corrente annata calcistica, la direzione tecnica della squadra alessandrina che ha saputo portare ad una ambita classificazione nell'attuale campionato. A quanto sembra, il sig. Sturmer sarà assunto per la nuova annata calcistica dalla Lazio di Roma.

La squadra dei grigi è stata invitata per una tournée calcistica in Algeria da effettuarsi entro la seconda quindicina del prossimo giugno: attualmente sono già in programma due incontri; il 19 ad Algeri ed il 26 giugno ad Orano e non è escluso che venga fissata qualche altra partita a fine mese.

GLI AGONALI DEL GARDA

Vigilia di uomini e di macchine

Gardone, 21 notte.

Tutti pronti, qui, per la festa dei motori che comincia domani. Prima di sera i concorrenti hanno provato per l'ultima volta il punto di perfezione dei motori; il grado di collaborazione raggiunto fra questi, gli scafi e l'acqua, il punto di intesa personale che sono riusciti a stabilire coi loro mezzi meccanici. E tutti si dichiarano soddisfatti. Gli « ufficiali » hanno controllato la esatta posizione dei segni sui vari circuiti, hanno verificato il funzionamento dei mezzi di segnalazione. E tutto è a posto.

A giudicarlo dall'angolo sportivo, il III Concorso motonautico del Garda si presenta con numeri di primo ordine ed ormai ha raggiunto nel campo internazionale una posizione preminente.

Il tentativo per il record del mondo

Durante la settimana di riunione ci saranno cinque giornate di corse le altre due essendo dedicate al riposo (thè e vermouth d'onore) e alla preparazione per il grandissimo evento in cui Kaye Don darà, ancora una volta, l'assalto al *record* mondiale, già conquistato all'Inghilterra sul Garda e perduto insieme al « Miss England II » nel *match* del febbraio scorso contro il « Miss America IX » di Gar Wood. Ci furono grosse polemiche sul modo come avvenne l'accidente che mandò a mollo il pilota e a fondo il motoscafo britannico. Ma a Londra non hanno lamentato troppo a lungo nè la fortuna avversa nè il caso di avversari che avevano coalizzato, si disse, alla preparazione di gran stile una tattica nella quale, se qualche cosa difettava, questa era la sportività.

Si sono messi, gli Inglesi, subito al lavoro; hanno costruito uno scafo di grandi pregi nautici, gli hanno applicato due motori simili, ma migliori, di quelli che equipaggiavano il « Miss England II », ma capaci di dare al terzo « Miss » un aumento di velocità che fra pochi giorni — forse poche ore — misureremo con esattezza sullo specchio d'acqua di fronte a Gardone.

Nelle prove di ieri e di oggi Kaye Don e la sua imbarcazione hanno dato una prova di perizia e di potenza che autorizzano a prevedere il crollo del *record*. Negli ultimi due anni la velocità massima sull'acqua è andata avanti di poche unità; gli elementi, di fronte a ogni nuovo assalto, cedevano di poco. Per far nomi, numeri e date, e traducendo le miglia marine nei più familiari chilometri, vediamo che dai quasi 159 all'ora di Seegrave, giugno del 1927; Gar Wood col « Miss America IX » passava a 164 e rotti nel marzo 1931; Kaye Don, il 2 aprile dello stesso anno, riprese il trofeo filando sulle acque del Paranà a 166 e mezzo all'ora, e aumentò poi il vantaggio battendo 177,440 km. all'ora sul Garda nel luglio successivo. Poi quello che, sportivamente, si potrebbe chiamare « il fattaccio » di Miami con Kaye Don che va a fondo e Gar Wood che si aggiudica il *record* a 179,741 all'ora.

E' interessante rilevare come, nel breve tempo corso fra la perdita del « Miss England II » gli inglesi siano riusciti a costruire uno scafo che presenta particolari costruttivi veramente innovatori, anche se in linee complessive, sembra vicinissimo al fratello minore.

I motori sono due Rolls-Royce del tipo preparato per gli idrocorsa supermarine vincitori della Schmieder e del *record* mondiale di velocità assoluta. Sono dei « dodici cilindri » in due gruppi di sei. Diametro e corsa sono identici, grande riserbo si mantiene intorno al rapporto di compressione, ma non è difficile pensare che esso è inferiore, e forse di parecchio, a quello addottato per i motori degli idrocorsa. C'è per contro un turbocompressore rotante a 35 mila giri per minuto che forza la miscela nei cilindri di ciascun gruppo. La forza complessiva affidata al controllo di un uomo e raccolta in un palo di metri quadrati, risulta di 3950 cavalli.

Pochi? Molti? Esamineremo più oltre coi raffinati le qualità nautiche e meccaniche del nuovo scafo britannico. Prima però cerchiamo un termine di riferimento che possa dare di questa potenza una rappresentazione vicina alla vita d'ogni giorno: quattromila, meno cinquanta, cavalli, costituiscono una forza che è, per tonnellata, di ottocento volte maggiore a quelle del più moderno transatlantico; 3950 cavalli applicati a una automobile non troverebbero oggi, qualità di gomme abbastanza resistenti per sopportare lo sforzo oltre due minuti di corsa: 3950 cavalli, alzano a tremila e passa metri nello spazio di un secondo, un quintale di peso. Nè abbiamo cercato termine di paragone fatti per sbalordire. L'esame minuto dell'imbarcazione, i raffronti fra questo « Miss » e i suoi fratelli maggiori sono interessantissimi. Lo scafo, costruito tutto in mogano, misura, in lungo, 10 metri e 66 centimetri; in largo, due metri e novanta. Quattro travi di ferro disposte parallelamente e in senso longitudinale all'imbarcazione, sorreggono i motori e costituiscono per lo scafo un'ossatura di enorme resistenza senza eccessivamente aumentarne il peso e, com'è risaputo, in queste costruzioni marine destinate alle alte velocità, il peso dello scafo è questione di vitale importanza. Riuscire a costruire uno scafo così ampio e di tanta robustezza con peso specifico che, a carico completo, con motori e accessori installati è soltanto di un chilogramma e mezzo per cavallo, rappresenta in verità un risultato singolare.

Il nuovo « Miss England »

Il peso specifico del nuovo « Miss England » è pressapoco pari a quello del « Miss England II ». Però il nuovo ha, sul vecchio, il vantaggio di aver dedicato il maggior peso, ha accorgimenti meccanici che ne aumentano la velocità e la stabilità, sia in rettifilo che in virata, senza comprometterne la sicurezza. L'adozione della doppia elica ha — per esempio — aumentato il peso specialmente perchè comporta la necessità di due *carter* e la duplicazione degli assi portaelica: di più la capacità dei serbatoi ha dovuto essere aumentata in rapporto alla maggior forza dei motori mentre si è dovuto provvedere a una doppia distribuzione del lubrificante.

Al contrario nessun maggior peso è venuto dalla doppia trasmissione indiretta (cioè con rinvio dal motore all'elica) principio già addottato nei precedenti tipi delle imbarcazioni di Lord Wakefield. Nè si è perduto molto in peso per consentire al pilota il controllo contemporaneo sui due motori e sulle due trasmissioni. Mediante questo dispositivo i due acceleratori sono comandati da un unico pedale, ma nello stesso tempo il guidatore può disimpegnare il motore di babordo da quello di tribordo e viceversa. Il quadro dei comandi, che può costituire argomenti di alto interesse per i conoscitori, è un enigma di semplici curiosi: sul cruscotto vi sono diciotto quadranti oltre a due orologi e a sette o otto bottoni che aprono e chiudono l'accensione, comandano il passaggio del carburante, regolano il flusso dell'olio.

Kaye Don è soddisfatto

Dopo le prime prove di Kaye Don tutti siamo restati impressionati dalla veemente velocità del « Miss England ». A un certo momento, dopo che i motori avevano tenuto il tono di un canto durante il tempo in cui il pilota e il meccanico il riscaldavano, hanno preso a urlare mentre l'acqua e l'aria erano squassate tutt'intorno.

Queste le impressioni da terra e durante le prove: ma ci sono ancora dei particolari ignoti circa i mezzi tecnici che il pilota britannico userà per il suo assalto al *record*. Niente si sa con precisione a proposito del « rapporto d'elica »: le prime prove sono state fatte con eliche da 7000 giri al minuto; ieri sono state provate quelle da 7200; stamane la prova è stata ripetuta con eliche che giravano 6900 volte al minuto. Sono differenze che si tradurranno in un aumento di velocità misurabili in centinaia di metri all'ora. Inezie per il pubblico che apprenderà e, apprendendo, si sbalordirà che l'uomo si è fatto portare da una macchina, sull'acqua, a 200 chilometri all'ora; ma dati di grande interesse per quelli che dai prossimi risultati trarranno materia per nuovi ardimenti e nuove conquiste.

Kaye Don, per conto suo, è ermetico: dice soltanto di essere più che soddisfatto della seconda « Miss » e di essere sicuro, con essa, di riconquistare al suo Paese il primato stabilito dalla « Miss » di Seegrave alla memoria del quale è dedicato il Trofeo più ambito di questi Agonali.

Automobilismo

Oggi si corre il Circuito dell'AVUS

Il Gran Premio dell'A.D.A.C., che si svolge alle porte di Berlino e che rappresenta la massima contesa automobilistica tedesca, è sempre stata contrassegnata da una larga internazionalità di macchine e uomini partecipanti, che non ha riscontro nelle maggiori competizioni dei Paesi mediterranei. Anche quest'anno essa può contare su una quarantina di partenti, quasi tutti autentici campioni; numero rècord tra i varii grandi premi internazionali già disputati in questa stagione.

L'industria italiana è presente con l'Alfa Romeo di Täuber nella categoria fino a 1500, e nella categoria maggiore con le Alfa di Caracciola e di Zanelli e le Maserati di Ernesto Maserati (che guiderà la 16 cilindri, 5 litri), di Dreyfus e del tedesco Kotte. D'altri corridori italiani su macchine straniere, non parte che Varzi sulla grossa Bugatti 5 litri, avendo Nuvolari, già iscritto, ritirata la propria iscrizione.

Contro ai nostri rappresentati si allinea in entrambe le categorie un nutrito stuolo di Bugatti, tra le quali primeggiano i nomi di Chiron e di Divo (quest'ultimo nelle prove ha girato a oltre 213 di media): la Mercedes-Benz 7 litri compressore del campione tedesco Stuck; la Sumbeam speciale 4 litri compressore del campione mondiale di velocità Sir Campbell; la grossa e veloce Bentley di Sir Zirkin; oltre a numerose D.K.W., B.M.W. e Amilcar nella categoria minore.

Non è il caso di tentare un pronostico, perchè il vincitore (che avvicinerà sensibilmente la media dei 200 orari) più che alle proprie doti individuali e alla tenuta del motore, dovrà la propria vittoria all'incognita delle gomme.

Bocce

Il IV Torneo notturno degli « assi » organizzato da « La Stampa »

Nei prossimi giorni avrà inizio nel bocciodromo del Parco Michelotti il IV Torneo Notturno Bocciofilo degli « assi », indetto ed organizzato da « La Stampa » con l'approvazione dell'O.N.D. direzione tecnica bocciofila. Alla prova, che dovrà svolgersi nel periodo che corre da maggio ad ottobre, parteciperanno sicuramente tutti i migliori giuocatori in rappresentanza delle più forti società. I premi in palio sono ricchi e numerosi; la gara è entrata ormai nel novero delle « classiche » e gode nel mondo dei bocciofili e fra gli appassionati vaste simpatie. Il successo appare quindi assicurato alla manifestazione, che per il valore delle squadre impegnate, per la perfetta organizzazione, si presenta come una delle più interessanti della stagione.

Il nostro Concorso pronostici

Il 2.o e 3.o tagliando della 29.a giornata

Il secondo tagliando del nostro Concorso pronostici per la XXIX giornata del Campionato di calcio, si riferiva alle partite: Bologna-Pro Patria; Roma-Ambrosiana; Triestina-Alessandria i cui rispettivi risultati sono stati i seguenti: 4-0; 2-1; 1-4.

PUNTI 27: Anfossi Armando, Torino; Antonellini Giovanni, San Remo; Audisio Luigi, Bertolina Gioacchino, Torino; Biancotti Edmondo, Novara; Bigorra Guglielmo, Savona; Bonacossa Eugenia, Bonardi Claudio, Bortolin Ferruccio, Bosia Ernaldo, Calvario Silvio, Torino; Calvi Alberto, Brandizzo; Candellero Calisto, Torino; Capelli Vincenzo, Valenza Po; Cappelli Aldo, Spezia; Carello Costantino, Carrera Mario, Torino; Cenni Camillo, Regina Margherita; Chiappo Renato, Vercelli; Ciarlo Agostino, Savona; Ciglieri Emilio, Lavagnola; Colombo Battista, Torino; Colombo Giuseppe, Novara; Cordano Umberto, Genova; Costanzini Umberto, Vignola; Cottino Luigi, Coveri Giuseppe, Crida Cesare, Torino; Delle Piane Nicola, Sestri Ponente; Ferrero Aldo, Fogliano Ugo, Frecchio Rosa, Gallo Giuseppe, Gancia Ugo, Torino; Ghirardi Giorgio, Genova; Giulio Cesare, Gremo Giuseppe, Greppi Battista, Torino; Inaudi Luigi, Cuneo; Loda Carlo, Brescia; Lombardi Piero, Torino; Manca Enrico, Cagliari; Maggia Eusebio, Cossato; Malacco Adolfo, Torino; Mantelli Nino, Carignano; Massa Bacicino, Camogli; Mirabelli L[illegible], Torino; Morgan Giovanni, Busalla; Orsi Felice, Pagliassotti Clemente, Petrolo Eugenio, Torino; Perfetti Francesco, Omegna; Polacchini Adolfo, Bologna; Polidori Francesco, Riccardo Isabella, Torino; Rognone Francesco, Milano; Roveda Tommaso, Cuneo; Saglietti Cesare, Torino; Samba Ferruccio, Pinerolo; Scioppi Albino, Fiume; Sterzi Luciano, Torino; Striglia Carlo, Chivasso; Tarenzi Giuseppe, Vaccino Achille, Zoccola Luigi, Torino.

Il terzo tagliando si riferiva agli incontri: Fiorentina-Casale; Modena-Napoli; Juventus-Torino; i cui risultati sono stati i seguenti: 4-1, 2-2, 3-0.

PUNTI 36: Bonacossa Eugenia, Torino; Cordone Giuseppe, Novi Ligure; Masoero Mario, S. Damiano d'Asti.