GLI SPORT

NELL' IMMINENZA DEL XXVI GIRO DI FRANCIA

Sulle orme di Bottecchia

I primi corridori sono arrivati a Parigi -- Si aspettano gli Italiani -- Rievocazioni del « Tour de France »: da Gerbi a Guerra, passando pel duplice trionfo di Bottecchia

Dal nostro inviato speciale

Parigi, 1 notte.

Poco fa, nell'atrio di questo grande albergo a pochi passi dalla Gare du Nord, che guarda coi cento occhi delle sue finestre sulle vie congestionate dal traffico del tardo pomeriggio, ho visto un corridore del Giro di Francia. E' il primo che incontro dopo il mio arrivo a Parigi, ed è un tedesco. Era correttamente vestito alla sportiva; alto, secco, un po' calvo; col viso dai tratti accentuati come uno che si sia molto allenato sotto il sole; si chiama Sieronski ed è considerato il miglior uomo della squadra germanica. Indubbiamente, di tutti i Tedeschi che negli ultimi anni sono venuti a tentare la sorte nelle corse francesi, è quello che s'è comportato meglio. Ha debuttato nel marzo di quest'anno con una Parigi-Roubaix fantastica, ed è andato a un pelo dal vincere la Bordeaux-Parigi. Non gli avversari, e neppure quel Gijssels che sembra tanto bravo e che secondo i Belgi dovrebbe dar la paga a tutti nel Campionato del Mondo a Roma, lo batterono, sebbene l'inesperienza di questa specialissima corsa. Dicono che Sieronski corra « alla francese » meglio di tutti i Francesi; che sul passo è un castigo di Dio; mulo sulle salite; locomotiva da treno diretto in pianura. Sarà vero?

I primi italiani a Parigi

Non ho avuto tempo di chiederglielo, che un altro elegante giovanotto anche lui dall'aspetto di corridore, gli ha rivolto la parola in tedesco e insieme si sono messi a parlottare animatamente. Ma non mi mancherà l'occasione di vederlo all'opera e di riferire dei suoi fatti. Avrò tante cose e aspetti interessanti delle corse da ammirare in questo mese di luglio al seguito del Tour!

Quello che m'importava sapere era se c'erano in circolazione gl'Italiani della nostra squadra; ma all'albergo non sanno niente, fuor che le camere per essi sono prenotate e che li attendono da un'ora all'altra, come sono aspettati altri Tedeschi e i Belgi. Allora ho telefonato all'Auto e ho chiesto del noto signor Manchon che assume le funzioni di direttore di tutte le squadre straniere.

— Arriveranno domani mattina, ma alla spicciolata. Son due giorni che li aspetto per mettergli a posto le biciclette — mi è stato risposto all'altro capo del filo. Soltanto Di Paco, Gestri e Morelli sono a Parigi e hanno ritirato ieri le loro macchine.

Questione di ore, dunque, e poi potremo accompagnarci coi nostri corridori che s'apprestano a disputare, sotto gli occhi di milioni di appassionati, la più lunga e più importante di tutte le competizioni ciclistiche. Ben so, a questo riguardo, che l'istinto della folla non sbaglia. Si potranno offrire alla sete insaziabile di emozioni e di avventura degli sportivi, avvenimenti che pongono in giuoco titoli e interessi altissimi, ma nessuno colpisce la gente come questo che prossimamente avrà inizio e si svolgerà per la durata di venticinque giorni sulle belle strade di Francia. Tanto più quest'anno che l'Unione Velocipedistica Italiana ha voluto che la partecipazione della nostra squadra assumesse carattere ufficiale. Veramente i nostri corridori portano con sè qualcosa di più dei voti e delle speranze dell'anonima folla usa a trepidare, gioire, soffrire per ognuna di queste corse che sono anche battaglie in cui è impegnato l'amor proprio nazionale.

Perchè non c'è Guerra?

E altrettanto immagino per i discorsi che si fanno e si faranno sulla composizione della nostra squadra. E' veramente questa la migliore che si poteva formare, o non risente piuttosto delle incertezze dei selezionatori. incertezze, siamo esatti, giustificate in parte dalla incognita presentata dalla nuova disposizione regolamentare per cui mi sembrano particolarmente favoriti i velocisti per le tappe di pianura, che sono sedici su totali ventune? Anche si deve tener conto che, a differenza di quanto avviene ai giuocatori di calcio per la Squadra nazionale, i ciclisti possono rifiutarsi, com'è avvenuto, di partecipare al Giro di Francia. Avranno le loro buone ragioni, non discuto; gl'interessi d'una ditta costruttrice di biciclette sono diversi e d'altra mole di quelli delle Società di foot-ball che prestano Rosetta o Meazza; solamente constato un fatto che mi pare sia bene prospettare al pubblico il quale, ci scommetto la testa, proprio in questi giorni si starà domandando:

— Perchè non c'è Guerra?

Pensate quel che volete dell'idolismo, ma Learco si sarebbe per davvero portato in Francia il cuore degli sportivi italiani, anche di quelli che nessuno crederebbe invasati da tanto amore pel vecchio sport della bicicletta. Non si è visto, sulle nostre strade, per l'ultimo Giro, fiammeggiare con tanto ardore l'istintivo entusiasmo del popolo per queste corse? Questo spiega le fantastiche tirature dei giornali all'indomani delle grandi prove su strada; e se un incontro di foot-ball fra due squadre rappresentative non interessa che due Nazioni, quale diapason di passionalità potrà raggiungere nuovamente questa competizione che mette di fronte le squadre di cinque Paesi per la durata d'un mese, attraverso venti tappe che sono venti corse diverse, ognuna delle quali, anche grazie al nuovo regolamento scaturito dall'incontentabile cervello di Mr. Desgrange, può provocare lo scompiglio nella classifica e capovolgere le situazioni individuali?

Se Guerra fosse stato presente, il favorito della folla e dei tecnici sarebbe stato certamente lui. La buona prova del Mantovano nel Giro d'Italia, non lascia dubbi. Learco assente, e contemporaneamente molto più agguerrite che nel passato le squadre belga e germanica, i nostri rappresentanti non palesano spiccate ed evidenti possibilità per una vittoria clamorosa. Sebbene si sia detto che Di Paco e Pesenti saranno i due uomini di punta della squadra — la quale dovrebbe operare ai loro ordini — io non riesco a levarmi dalla testa che anche qualche altro degli Italiani potrebbe vantaggiosamente sostituirli nel corso della faticosa competizione. Naturalmente questa affermazione apparirà eretica agli occhi degl'intenditori. Sento la loro obbiezione, fulminante come una pistolettata: — Ma dove trovare fra i nostri uno più veloce che Di Paco o più bravo sulle salite che Pesenti?

Disciplina e spirito di squadra

Voglio dire che se la nostra èquipe manca d'un « fuori classe » — tale nella estimazione della gente oltre che nella realtà — essa poggia le sue possibilità di onorevole affermazione in un complesso di uomini di valore, valore medio fin che si vuole, ma capace, appena le occasioni si presenteranno, di procreare una di quelle insperate rivelazioni di cui il Giro di Francia è prodigo elargitore. Debbo ricordare Bottecchia, o, più vicino a noi, Learco di Mantova? Forse è un bene che, alla vigilia e almeno per le prime tappe in pianura, non vi sia un favorito, il favorito che la folla ha posto al sommo della sua trepida aspettazione. Lo so: dovrei dire che il Di Paco ha molte chances di arrivare al piede delle prime montagne col gruzzolo di una decina di minuti di vantaggio accumulati con le probabili vittoriose volate di Caen, di Nantes e di Bordeaux, ma lasciate che me lo tenga per me. Non voglio concorrere ad approfondire le illusioni. Piuttosto è meglio che Pesenti e Camusso, che Di Paco e Marchisio siano considerati su uno stesso piano elementi votati a operare d'accordo pel conseguimento d'una vittoria nazionale: che questa debba avere per magnifico protagonista uno o l'altro dei nominati è indubbiamente difficile, ma non impossibile a raggiungere come, che dire, il disarmo universale. Auguriamoci, invece, che la concordia regni nella squadra italiana e che il vigile senso di obbedienza che il rappresentante dell'U.V.I. vorrà imporre agli uomini da lui comandati faccia ben comprendere a questi la responsabilità di cui sono partecipi. Comincio col dire, se a qualcuno gli può importare, che per quel che riguarda il modesto sottoscrittore delle presenti note egli sarà spietato verso chi mancherà al proprio dovere d'Italiano,

E che la passione della nostra moltitudine trovi alimento soddisfacente nel grande affetto che a cominciare da mercoledì si svolgerà sul periplo della Francia, lungo i bordi di questo immenso scacchiere di 600.000 chilometri quadrati di pianura grassa e verde come prato di presepio! Si può ritenere che l'idolismo non sia la manifestazione più nobile della propaganda sportiva che ha per scopo il miglioramento fisico e spirituale della razza, ma è indubitato che i campioni d'eccezione, anche se professionistici come in questo caso, esercitano tale forza d'attrazione e d'esempio sulla gioventù da indurla subitamente e gioiosamente a scegliere questo o quello sport onde praticarlo con entusiastico fervore. E' la cronaca d'ogni giorno che ce ne fa convinti. Questi campioni diventano quindi dei tipi e dei personaggi rappresentativi, che è bene sappiano di portare anche una responsabilità quando si cimentano in gare all'estero. Questo. due anni fa Binda non sentì. Questo, Guerra non ha avvertito rifiutando di partecipare nuovamente al Tour, o dimostrando altrimenti che lo interessa maggiormente la corsa di Roma pel Campionato del mondo a fine agosto. Auguriamoci che gl'Italiani concorrenti al Tour del 1932, non essendo altrettanto ricchi, ben pasciuti e mal consigliati, trovino anche nell'incentivo del guadagno una ragione in soprannumero onde comportarsi con fermezza e con ostinazione, senza lasciarsi abbattere da passeggere contrarietà, e tengano duro, in attesa di sempre possibili sorprese, in questa impresa che se è difficilissima non è però detto sia disperata.

I precursori italiani al « Tour »

Bisogna venir dal popolo, vivere con le moltitudini che i giorni di corse affollano in fitte catene le strade prima degli arrivi, onde farsi una ragione dell'interessamento che questa competizione sa destare. E' sempre stato così, d'altronde, e si ha avuto bel dire, talvolta, che il signor Desgrange è uno psicopatico a mandare i corridori incontro a tante fatiche pel sadico gusto di vederli soffrire, e l'hanno criticato e vilipeso per questo, ma il Giro di Francia è la competizione che più di tutte vorremmo salutar vinta da un Italiano. E ci vollero vent'anni prima che un nostro fratello riuscisse nell'impresa quasi favolosa, e sono altri sette anni che ancora si tenta e si ritenta, si prova e si cerca di rivincere, ma inutilmente. Si tratta di qualcosa che i giovani hanno respirato sin dal loro ingresso nel mondo dello sport; è lo spirito innegabile della tradizione che fa sentire la sua presenza, ed eccita le immaginazioni. Un Italiano vincitore del Tour de France! Per tanti anni questa parve impresa pazzesca come raggiungere la luna; per tanto tempo questo miraggio alimentò le speranze dei corridori e delle folle! Eppure la mèta restava inaccessibile agli sforzi di chi pur si sentiva degno di conquistarla. La rivalità s'era aperta molto, oh molto tempo prima, dal giorno che un Piemontese diciottenne, forte soltanto della sua audacia e armato soltanto della sua bicicletta e vestito d'una maglia rossa, aveva osato passare le Alpi e attaccare in casa loro i « giganti della strada » che da lontano parevano davvero gli orchi che si mangiano chi va a stuzzicarli.

Da quell'anno, non un anno sostò la lotta. Pareva un impegno d'onore, il destino d'una razza a cui non ci si può sottrarre, mentre non era che furore di rivincita e di conquista esasperato. Gerbi tentò ancora, e non gli riuscì. Dopo di lui, altri tornarono all'attacco: ed erano forti e degni atleti. Cadevano, ma si rialzavano; erano respinti, ma rinnovavano il tentativo, magnifici d'ostinazione, ammirevoli di tenacia, testardi, invasati, protervi come quegli esploratori che non hanno requie se non dopo che il passaggio è trovato, la barriera valicata, la terra vergine calpestata, la sfinge guardata in faccia, il mistero chiarito. I reduci raccontavano perchè non avevano potuto vincere, e come si sarebbe potuto vincere. L'esperienza cresceva dopo ogni prova, si affinava, si smaliziava. All'impeto leonino del Gerbi, alla possanza ingenua del Ganna, si aggiungeva la furbesca perizia del Pavesi che fu il primo Italiano a portare a termine il Tour classificandosi quattordicesimo. Poi vennero gli strattoni violenti di Albini che sui Pirenei seppe rimaner solo con Lapize; poi le vittoriose volate, dopo corse velocissime, di Borgarello e di Micheletto. Successi parziali; insuccessi finali. Ma le fatiche e le delusioni dei precursori non furono vane, se i successori se ne giovarono, finalmente, per superare i maestri.

Arriva il dominatore

E venne Bottecchia, l'atleta che sbalordì tutti i competenti, salvo... quelli di casa nostra che non gli perdonarono d'essersi imposto all'estero senza il loro consenso preventivo. Ma non bastò il secondo posto da lui conquistato nel Tour del '23 e le folgoranti vittorie di tappa: nessuna nostra Casa lo volle nella sua èquipe. Ritornò in Francia, s'iscrisse nuovamente alla corsa. Che divennero i facili allori delle gare nostrane che a quel tempo si disputavano all'amichevole, tutti in gruppo, entro l'obbligatoria media dei 25 chilometri orari, di fronte all'impresa tentata e riuscita al montanaro del Friuli? Niente tattica, niente furberia alla Girardengo, niente santa semplicità alla Belloni (erano i Binda-Guerra del momento). Gli uomini avevano dinanzi a sè i monti da scalare: salite tortuose, ripidissime, lanciate verso i valichi nascosti dalle nebbie.

Sfilavano i portatori de' più bei nomi del ciclismo europeo, gli atleti che avevamo imparato a conoscere e ad ammirare in tanti anni di corse al di qua e al di là delle Alpi: nomi formidabili di vittoriosi. Ma uno alla volta cedevano, vinti dall'asprezza del monte che mozza il respiro e indurisce le gambe. Qui non è questione di tattiche, nè di furberie; è l'atleta più forte e più sano che vince; è l'uomo che si è preparato in silenzio con ostinazione e pazienza, che ha saputo resistere alla noia degli allenamenti solitari, che è partito da casa con inchiodata nel cervello la persuasione di vincere e, per vincere, di dover sopportare ogni strazio e ogni dolore.

Per due lugli, per due Tour, così fu visto Bottecchia sugli alti colli dei Pirenei e delle Alpi. Saliva senza dondolarsi sulla macchina. Composto sulla leggera fida compagna, le braccia aderenti al tronco, la testa curva sul manubrio, le gambe premevano e sollevavano i pedali con azione sincronica e senza urti. Era calmo e rassegnato come il lavoratore al suo banco, non pugnace e irrequieto come il guerriero nella lotta. Egli sapeva che doveva salire queste e le altre rampe, nel minor tempo possibile onde aumentare il vantaggio che ha già preso agli avversari, che ora l'inseguono vanamente a qualche chilometro di distanza. Nessun gesto inutile, nessun spreco di forze, nell'azione di Bottecchia. Egli compieva il suo lavoro senza sorridere; sordo, insensibile agli applausi che partivano dagli spettatori ammassati sui cigli delle strade strette e sassose. Venivano in automobile fin lassù, da lontani paesi, sul Tourmalet e sul Col de Peyresourde, sull'Izoard e sul Galibier vigilato dalle nevi eterne, per godere l'attimo altrove introvabile di essere gli spettatori di un raro avvenimento sportivo riserbato a pochi privilegiati. Poi ne parleranno, nel ritorno, fra i conoscenti delle piccole cittadine ammantate di noia, e diranno di avere visto Bottescià, un atleta, un atleta celebre, di quelli che la natura molto raramente procrea per la gioia degli uomini che sanno intendere queste bellezze. e si chiamano Mayor Taylor — il Negro Volante — o Braglia, o Kramer, o Carpentier, o Nurmi, o Nedo...

« Allez Bottescià! »

Veniva su, quell'uomo straordinario, passava indifferente e triste sotto l'arco degli evviva. Era cotto dal sole sulla faccia magra e patita. Portava un berrettino a spicchi come quello dei fantini, con una visiera appuntita che faceva più affilato e tagliente il suo profilo di uccello da rapina. Indossava una maglia d'un giallo violento di zafferano. e ci si attorcigliavano le gomme di ricambio e la bisaccia dei viveri. Era Bottecchia! La gente gli gridava: Allez Bottescià! Vive Bottescià! Non una stilla di sudore colava dalla sua fronte, che s'era bruciata al riflesso ardente del Carso ed aveva conosciuto i gelidi venti delle notti in vedetta sul Piave conteso. Egli è l'atleta che compie naturalmente il tremendo sforzo perchè è l'unico che vi si è preparato; quello che per gli altri avrebbe rappresentato l'eccezione, il record, il meraviglioso, per l'ex carrettiere friulano, spaccalegna d'inverno e muratore d'estate, non era che lavoro, buon lavoro, coscienziosamente preparato e compiuto, lautamente pagato. Perciò lo vedevano senza un sorriso scendere di sella, appoggiare la bicicletta alla parete rocciosa della strada, bere al rivolo che scende dal monte, smontare la ruota per cambiare il rapporto, sordo e indifferente, scontroso e irritato quasi. alle grida e alle vociferazioni dei presenti: — Allez Bottescià! Vive Bottescià!

Riudremo ancora, accomunato a un caro nome italiano. quel grido di cavalleresco omaggio e di spontaneo riconoscimento d'un valore che non conosce patrie? Potrebbe rispondercі il giudice Minosse, ma questo personaggio è già partito per la villeggiatura, sui Pirenei o sulle Alpi non so più bene. Andremo a fargli visita fra poco.

VITTORIO VARALE

La 3.a tappa del Giro d'Ungheria

Grande successo italiano

Una vittoriosa fuga di Andretta e Carlotti - Il ferrarese 1.o in classifica

(Nostro servizio particolare)

Debrecen, 1 notte.

La tappa odierna, la più lunga delle cinque del Giro di Ungheria, ha visto la vittoria di due atleti italiani: Andretta e Carlotti. Andretta è fuggito al 35° chilometro dall'arrivo; poco dopo Carlotti lo raggiungeva per proseguire insieme verso la vittoria. La battaglia non è stata facile, perchè nel gruppo dal quale si erano staccati i due italiani, ha inseguito con tutta forza alternando parecchi uomini al comando. Ma i loro sforzi sono stati vani, perchè Andretta e Carlotti, marciando a 32 all'ora e in qualche tratto a 36, hanno staccato di ben sei minuti il gruppo che è arrivato decimato, e in cui è arrivato pure Bucci, anche egli freschissimo, malgrado nel finale della gara avesse sofferto per la sete.

Con la vittoria odierna la squadra italiana passa al secondo posto in classifica per nazione con un distacco di 24 minuti dalla prima squadra ungherese e con un vantaggio di sette minuti sulla seconda. Lo svantaggio è ancora rilevante, ma nelle due tappe che ancora rimangono vi sarà forse la possibilità di migliorare la nostra posizione. Carlotti passa primo nella classifica generale con un vantaggio di otto primi sul secondo. Simon, il primo fino a ieri, è arrivato oggi con oltre 20 minuti di ritardo.

Andretta ha risalito molti posti in classifica, mentre il distacco di Bucci è ancora notevole. Molti concorrenti sono arrivati con forti ritardi ed esausti al traguardo.

Se ieri la tappa è stata dura per le salite, oggi la lunghezza del percorso, la polvere e il caldo eccezionale hanno messo a dura prova la resistenza fisica di non pochi atleti.

Fra gli avversari, ottimi i francesi, che si sono mantenuti sempre nelle posizioni di avanguardia. Anche gli ungheresi della squadra B si sono battuti energicamente; specialmente Liszkay, ha impressionato per la sua tenacia negli inseguimenti durante i quali non poteva contare sull'aiuto di nessuno.

Il doppio successo odierno ci conforta degli insuccessi delle tappe precedenti e servirà di sprone ai nostri per tentare di fare ancor meglio nelle tappe successive. Gli avversari, non c'è dubbio, daranno battaglia ai nostri, ma gli « azzurri », che sono tutti in perfetta efficienza, staranno sul « chi vive » e, se del caso, sapranno muovere alla controffensiva.

Si parte da Miskolc alle 6,30. Gli italiani sono oggi in tre, perchè Bordoni è stato fatto ritirare per le sue precarie condizioni di salute.

I primi chilometri sono percorsi a lenta andatura. Soltanto dopo 80 chilometri, per il distacco di Simon prima e per una foratura di Liszkay poi, il gruppo accelera per opera dei nostri. Ma i due riprendono e la calma ritorna nel gruppo. Ma più oltre Simon, il primo della classifica generale, perde nuovamente contatto, cade e poi si staccherà definitivamente dal gruppo di testa perchè sfinito dalla fatica compiuta ieri. Andretta a Nyiregyhaza scendeva di macchina ed applicava il rapporto grosso. A un passaggio a livello chiuso il vicentino parte deciso e malgrado la pronta reazione degli avversari prende un vantaggio di 500 metri, che gradatamente aumenta. Poi anche Carlotti lascia il gruppo e i due italiani si uniscono ed alternandosi al comando distaccano sempre più gli avversari.

Il tentativo si è iniziato 35 chilometri prima del traguardo. I due resistono nel loro sforzo, e mentre gli inseguitori rallentano e Liszkay, che si era messo al comando guidando con energia, perde terreno.

Ordine d'arrivo

1. ANDRETTA (Italia), in ore 8,12'5", che compie i 235 km. della tappa Miskolc-Debrecen alla media di km. 28,710; 2. *Carlotti* (Italia), a due macchine; 3. Orchan (Ungheria) in 8,18' e 10"; 4. *Bucci* (Italia), idem; 5. Eross (Ungheria); 6. Borbely (Ungheria); 7. Nemet (Ungheria); 8. Belan (Ungheria); 9. Madi (Ungheria), tutti nello stesso tempo del terzo.

Classifica generale

1. CARLOTTI (Italia) in ore 22,43'; 2. Weissmayer (Austria) in 22,49'5"; 3. Liszkay (Ungheria) in 22,50'45"; 4. Eross (Ungheria) in 22,51'1"; 5. Nemetz (Ungheria) in 22,52'30"; 6. Vitez (Ungheria) in 22,54'15"; 7. *Andretta* (Italia) in 22,54'25"; 8. Nemes (Ungheria) in 22,55'25"; 9. Granier (Francia) in 22,59'35"; 10. Virag (Ungheria) in 22,59'35"; 22. *Bucci* (Italia) in 23'16'45".

Classifica per Nazione

1. UNGHERIA, squadra A, ore 68,33' e 45"; 2. *Italia*, ore 68,54'10"; 3. Ungheria, squadra B, ore 69,1'20"; 4. Austria ore 69,12'10"; 5. Francia ore 69,21'45; 6. Jugoslavia ore 70,26'.

Pugilato

L'incontro Piemonte-Lombardia

Questa sera - G. S. Fiat

Stassera alle ore 21, nella Palestra del G. S. Fiat in via Marochetti avrà luogo l'incontro tra la squadra dei dilettanti piemontesi con i forti avversari del G. S. Baracca di Milano, che costituiscono senza dubbio la più forte squadra di club italiano.

Lo stato di servizio di ciascuno dei rappresentanti della squadra, che combatte sotto i colori lombardi, è quanto mai eloquente e vale a lumeggiarne assai bene il valore altissimo.

Il mosca Pomi, infatti, ha un'esperienza di molti anni di *ring*, ed ha incontrato i migliori mosca italiani, con ottimi risultati.

Il gallo Serpi, è ben conosciuto dal nostro pubblico, giacchè proviene dalle file dell'A.P.T., nelle quali aveva saputo rivelarsi dominando in campo regionale.

Cogo, è il « super battant » della squadra, un picchiatore risoluto e continuo, che dal primo squillo del *gong*, sino alla fine dell'incontro si mantiene continuamente all'attacco, senza soste, nè esitazioni.

Di Paderni è inutile parlare a lungo, perchè ben conosciuto per la sua permanenza in una società cittadina.

Anche il fiorentino Cecchi, prelevato dalla « Baracca », dopo le ottime prove contro i « capifila » della sua categoria, è un boxeur combattivo ed ardente.

Il peso medio pugliese Curci, si è rivelato nelle preolimpioniche tenendo testa efficacemente all'olimpionico Longinotti.

Infine Alessandrini, l'anconitano ormai veterano della maglia azzurra, si presenta come l'asso indiscusso, del fortissimo squadrone, e la sua boxe poderosa ed efficace, sorprenderà favorevolmente tutti gli appassionati.

Ad affrontare così pericolosi avversari, il G. S. Fiat, pur dovendo fare a meno di alcuni ottimi elementi, attualmente indisponibili per svariate ragioni, ha scelto gli uomini migliori del momento, ed ha varato una squadra che dà affidamento di poter degnamente rappresentare i colori regionali.

Ragazzi giovani, volonterosi, ardenti, che con grande entusiasmo si sono sottoposti ad un allenamento intensivo, col solo miraggio d'una brillante affermazione. Sono stati prescelti a comporre la squadra, in ordine di peso, Serafino del G. S. Fiat, Pagano e Zignani del G. S. Spa, Saettone, Rosso, Goria della Fiat, e il siciliano Minutolo, un ottimo elemento, militare a Torino.

Gli incontri sono stati così fissati: pesi welter: Guglielmotto (Fiat) - Vitali (Spa); pesi mosca: Serafino (Piemonte) - Pomi (Lombardia); pesi gallo: Pagano (Piemonte) - Serpi (Lombardia); pesi piuma: Rosso (Piemonte) - Cogo (Lombardia); pesi leggeri: Saettone (Piemonte) - Cecchi (Lombardia); pesi leggeri: Zignani (Piem.) - Paderni (Lombardia); pesi welter: Minutolo (Piemonte) - Alessandrini (Lombardia); pesi medi: Goria (Piemonte) - Curci (Lombardia).

LE PROVE MOTORISTICHE INTERNAZIONALI

Due Gran Premi sul circuito di Reims

Oggi si corre la prova motociclistica con la partecipazione della Guzzi e della Benelli - Domani si rinnoverà il confronto italo-francese nella gara automobilistica

Il circuito permanente della Marna, alle porte di Reims, sul quale si concentra in questi giorni l'attenzione degli appassionati di motorismo di tutta Europa, rappresenta non forse una sopravvivenza, ma certo il più tipico esempio rimasto, tra i percorsi dei Grandi Premi europei, del percorso tradizionale caro ai velocisti d'anteguerra: il circuito stradale relativamente facile e con scarse ondulazioni in profilo, con qualche curva notevole ma non traditrice, senza una speciale preparazione di tipo pistaiolo.

Va rilevato, ad ogni modo, che, relativamente ai mezzi meccanici d'oggi, praticamente insensibili ad una modesta e breve salita, eccezionalmente stabili nelle curve di non strettissimo raggio, il Circuito di Reims, costituito da un triangolo di 8 chilometri con una sola lieve salita e tre curve, piuttosto vivaci, di raccordo, si può classificare tra i percorsi facili, di alta velocità. Esso sta, per fare un esempio, al nostro Circuito di Monza, come la media chilometrica del nostro giro più veloce (180) sta ai 160-162 che con ogni probabilità si raggiungeranno domani alla Marna.

I migliori motociclisti europei

Il Gran Premio Motociclistico vede in partenza 43 corridori, ripartiti nelle quattro categorie classiche. La più nutrita è, naturalmente, la 500 cmc, con 16 iscritti, che difendono i colori delle industrie francese, inglese e belga. Italia e Germania sono assenti nelle maggiori cilindrate.

La squadra più agguerrita appare quella della Norton, la trionfatrice del « Tourist Trophy » e delle massime competizioni internazionali della stagione: essa allinea un corridore della fama di Woods, accanto a Percy Hunt e al francese Richard. Il passato di Woods reclama a suo favore la maggioranza dei pronostici per una vittoria di categoria e assoluta. Vien fatto di osservare, tuttavia, che, forse, il Circuito della Marna ha caratteristiche di velocità e di facilità che non rappresentano le condizioni ideali per una vittoria della Norton, specialista dei circuiti misti, e certamente minacciata quest'oggi dalle marche notoriamente attrezzate per l'alta velocità assoluta: non stupirebbe, ad esempio, una brillante affermazione della Sunbeam di Nieuport, o della Rudge di Rolland o di Lempereur.

L'industria franco-belga è presente con F.N., Saroléa, Monet-Goyon e Motobécane, quest'ultima affidata a Lovenfosse, che non si acconcerà certo ad una classifica di secondo piano.

Nelle 350, predomina l'industria francese: accanto alla Koeler-Escoffier e alla Monet-Goyon troviamo, infatti, la squadra della Jonghi, vittoriosa a Roma e ben quotata anche oggi per la vittoria di categoria. Alla quale, però, è autorevolissimo candidato anche l'inglese Simpson, con la Norton. L'Inghilterra è inoltre rappresentata dalla Velocette, affidata a tre corridori francesi.

Nelle due minori categorie è degnamente rappresentata anche l'Italia. Nella 250, Panella e Brusi corrono con le stesse Guzzi 250 che han loro consentita la trionfale affermazione della Milano-Napoli. Per quanto la loro preparazione sia stata, per un complesso di cause e di contrattempi, non solo affrettata, ma praticamente nulla, e le loro macchine siano cariche di chilometri ancor più che di gloria, noi fidiamo nel loro genio d'improvvisazione. E non ci rassegnamo, come il buon senso vorrebbe, a pronosticar vincente l'inglese Davenport sulla New Imperial, il trionfatore del recente T. T., che costituisce il colosso della categoria, subito seguito nel calcolo delle probabilità da Longman, su Excelsior-Jap.

Nella 175, accanto all'inglese Excelsior, alla francese Monet-Goyon e alla tedesca D.K.W., partono le due Benelli di Baschieri e di Serafini. Anche in questa categoria, la preparazione dei nostri lascia molto a desiderare e il compito sarà molto arduo: tuttavia una vittoria della marca pesarese non appare impossibile « a priori ».

Il duello Alfa Romeo-Bugatti

Ventitre corridori, ma praticamente due sole Marche, Alfa-Romeo e Bugatti, hanno aderito al Gran Premio di Francia, a meno che, cosa probabile, qualche superstite « X » dell'elenco delle iscrizioni sveli oggi, alla chiusura delle operazioni di verifica e degli allenamenti, la presenza di qualche altra macchina affidata alle figure di secondo piano: il che, d'altra parte, non muterebbe il carattere sostanziale della corsa, ristretta a un duello tra le due Case e le due Nazioni latine.

C'era da attendersi, dopo i risultati dell'Avus, che la Germania inviasse anche la Mercedes: la partecipazione sarebbe stata logica, anche perchè la Germania è una delle tre sole Nazioni — con l'Italia e la Francia — che abbiano aderito alla creazione del campionato internazionale dei costruttori proposto dall'Italia, ma non accettato dall'Inghilterra e dal Belgio, e ristretto pertanto alle tre prove di Monza, di Reims e del Nürburg-ring. Come è noto, tutti e tre questi Grandi Premi si svolgono con la formula delle 5 ore: durata fissa, classifica in base alla maggior distanza coperta, formula che già a Monza ha dimostrato le sue notevoli virtù e i suoi piccoli difetti — da noi rilevati all'indomani della prova monzese —, cioè, in complesso, un bilancio favorevole. Al costruttore che, dopo le tre prove, avrà conseguito il minor punteggio verrà assegnato il titolo di campione internazionale.

L'Alfa-Romeo è attualmente in testa alla classifica con un punto; la Maserati ne ha due, la Bugatti cinque. E', dunque, un peccato che la Maserati diserti la gara di domani e venga così a compromettere quasi irrimediabilmente la sua posizione nel campionato. Il quale ultimo, tuttavia — sia detto a conforto degli assenti — ha perduto, in mezzo a tante vicissitudini, buona parte di quella importanza che... forse non ha mai avuto.

Nuvolari è favorito

La stessa gara di domani, del resto, avrebbe avuto, se non una importanza di non primissimo rango, certo un interesse sportivo affievolito dalla troppo probabile vittoria dell'Alfa-Romeo, se Bugatti non avesse provvidenzialmente annunciato di avere notevolmente ritoccate e rimesse a punto le sue 2300. Queste macchine, che tante prove mediocri hanno accumulate nella presente stagione, si presentano, dunque, come macchine pressochè nuove. La principale modifica pare che risieda in un leggero aumento della cilindrata e del rapporto di compressione, ottenuto rialzando le canne dei cilindri; è stato apportato qualche alleggerimento allo chassis e alla carrozzeria ch'è divenuta monoposto, e sono stati radicalmente riveduti i numerosi punti deboli, quali il cambio, emersi dagli sfortunati collaudi precedenti. Pare, però, certo che, accanto alle nuove monoposto 2300, avremo anche, nella squadra ufficiale della marca, una 4900 cmc., ritoccata anch'essa, ma meno radicalmente.

Potrà, comunque, il fecondo costruttore alsaziano tener testa allo slancio, apparso a Monza irresistibile, delle nostre Alfa P. 3? Non crediamo che in noi parli solo la speranza di un rinnovato trionfo italiano, quando diamo alla domanda una risposta negativa. Nuvolari, Borzacchini, Caracciola e Campari — tali saranno i difensori ufficiali dei nostri colori — hanno tutti al loro attivo, quest'anno, affermazioni di tal mole da escludere che una macchina non nettamente superiore alla loro possa piegarli sulla distanza. E poichè non solo non è il caso di parlare di una superiorità meccanica della Bugatti, ma forse, nonostante tutto, neppure di una approssimativa parità, così il ragionato pronostico si chiude in modo decisamente conforme allo voci del nostro sentimento: Nuvolari, Alfa-Romeo, Italia!

I difensori ufficiali della Bugatti saranno Varzi, Chiron e Divo o Bouriat (un corridore funzionerà da riserva, come il nostro Campari per la squadra dell'Alfa). Tuttavia non sono trascurabili anche i numerosi isolati dell'una e dell'altra marca: basti citare Etancelin, Zehender e Wimille per l'Alfa, Lehoux, Dreyfus, Williams e Kaye Don per la Bugatti. Ognuno di questi uomini può aspirare ad un secondo posto od anche al primato, ove una serie d'incidenti eliminasse di gara gli uomini di punta delle squadre ufficiali.

E' prevedibile pel vincitore una media, sul totale delle cinque ore, di 145-150 Km.-ora, cioè un chilometraggio tra i 720 e i 750 Km.

A. F.

Le ultime prove

Nuvolari batte il record del giro

(Dal nostro inviato)

Reims, 1 notte.

Dopo essere stati abbondantemente inaffiati al nostro arrivo a Reims, e non precisamente dal biondo vino dello Champagne, il tempo si è rinfrancato ed è venuto fuori un po' di sole, e un po' di estate ha cominciato a farsi sentire nel tardo pomeriggio. Con questi repentini cambiamenti atmosferici, con questa estate tardiva, che il calendario segna ma il barometro non annunzia, i corridori ed i direttori sportivi non sanno, si può dire, che pesci pigliare. Nuvolari, però, mi diceva che l'avere provato stamane sotto la pioggia non è stato male. Così almeno i piloti hanno studiato il circuito anche bagnato, e sono preparati per l'evenienza che anche domenica il tempo non sia clemente.

Oggi, nel pomeriggio, hanno punzonato le motociclette. Il morale fra i nostri rappresentanti è altissimo. Baschieri e Serafini, col loro direttore Giovanni Bonelli e i loro meccanici, si sono allogati a Gueux sul circuito. Anche i corridori della « Guzzi » sono abbastanza fiduciosi, pur sapendo che l'impresa di vincere contro uomini come Davenport, Longman e Martin è ardua. Oltre alle due « Guzzi » ufficiali, correrà anche l'altra di Padovani, un appassionato di Marsiglia, che è assai ben quotato per aver partecipato con ottimo esito a diverse corse a Nizza e nel Sud della Francia.

Le prove sono state anche stamattina assai animate. Le « Benelli » e le « Guzzi » non hanno fatto molti giri e tutte le possibilità non sono state impiegate. Sugli otto chilometri Baschieri ha raggiunto un 4'25", che potrà essere, però, ancora di parecchio migliorato. Anche Brusi e Panella hanno girato velocemente. La vittoria nelle 175 dovrebbe essere quasi certa, perchè l'unico avversario pericoloso è Fenihough, che ha dimostrato di essere assai bene preparato. Nelle 250, invece, le supposizioni di vigilia non sono altrettanto rosee.

La più grande attesa è per la corsa delle automobili, che si inizierà domenica a mezzogiorno. Molta fiducia e molta speranza regnano in campo italiano.

L'« Alfa Romeo » correrà con tre sole monoposto nel caso di bel tempo, affidate a Caracciola, Nuvolari e Borzacchini; nel caso di pioggia, scenderà in lizza anche Campari, con una otto cilindri di 2300 cmc. Guidotti sarà la guida di riserva; ma la Casa ha iscritto tutti e cinque i suoi piloti di riserva. Il fondo del circuito è leggermente ondulato, cosa questa che nuoce certamente alla velocità, e infatti i corridori se ne lagnano. Tuttavia, Nuvolari ha segnato il miglior tempo finora conseguito in 2'59", alla fantastica media di km. 160,893. Meo Costantini, direttore della Bugatti, non ci nascondeva oggi la sua sicurezza in una vittoria dell'« Alfa Romeo ».

La nota gaia è stata data dall'arrivo dell'inglese Lord Howe, il quale è arrivato su una specie di autocarro che conteneva dentro la sua vettura da corsa. Il membro della Camera dei Lords, che a 56 anni gira per tutta l'Europa, prima di scendere si è fatto accuratamente aprire il parapioggia e, così coperto, ha proceduto allo sbarco della sua vettura. Non appena la vettura è stata messa a terra, Lord Howe ha chiuso il parapioggia, ha preso posto sulla macchina e un minuto appresso girava a 160 all'ora, facendosi incurantemente schiaffeggiare dalla pioggia.

Tra i « forfaits » annunziati sono quelli di Tebalde, Sommer, Birkin e Kaje Don.

Nel tardo pomeriggio tutti i corridori e le maestranze dell'« Alfa Romeo », le personalità presenti a Reims e numerosi inviati speciali dei giornali accompagnati dal marchese Vitelleschi, Console generale d'Italia a Reims, dal Segretario del Fascio comm. Mangione, si sono recati a Bligny per compiere una devota visita al cimitero di guerra ove sono sepolti cinquemila italiani Caduti nella grande battaglia del 15 luglio 1918, sostando prima al cimitero misto francese.

R. G.

La prima giornata

del Concorso ginnico dopolavoristico

Roma, 1 notte.

Bella, sana, forte gioventù quella che ha invaso stamane gli ombrosi viali, i prati, la piscina, il poligono, gli immensi campi sportivi di questo stadio militare che è fra i più belli e i più completi d'Italia.

Sono ben 509 le squadre partecipanti le quali debbono successivamente compiere sette esercizi diversi. Non è facile organizzare un concorso del genere, ma più difficile è portarlo a termine a pieno ritmo, senza rallentamenti e senza intoppi.

Diamo uno sguardo ai vari settori del concorso. Si incomincia con la prova di canto. Davanti all'olimpionico Sarocchi le squadre eseguono l'inno del Dopolavoro e Giovinezza. Nel poligono della Farnesina, quindi, i dopolavoristi si cimentano nella gara di tiro e anche qui i progressi sono notevoli. Dopo le squadre passano ad eseguire il salto delle siepi: pochissimi gli scarti, perfetto stile ginnastico. A mano a mano le squadre si portano sulla grande « pelouse » del campo della Farnesina dove sono installate le giurie per le evoluzioni, gli esercizi militari, il getto del peso e la corsa.

Le prove sono seguite con la maggiore attenzione dai tecnici e l'impressione generale è gradevolissima. E' difficile stabilire quale è la squadra migliore: si tratta, nel complesso, di ginnasti provetti degni di qualsiasi concorso nazionale e anche internazionale.

Il Dopolavoro Ferroviario di Roma ha totalizzato 123,40, il Dopol. di Firenze 122,20, l'Atag 120,45, Reggio Emilia 120,35, lo Spedalieri di Roma 120, il Comunale di Noceto 118,50, il Consorzio autonomo di Genova 118,30, il Dopolavoro D'Amato di Napoli 118,30. Però anche le squadre che hanno ottenuto le migliori classifiche non si possono dire sicure perchè vi sono ancora moltissime compagini di gran valore che debbono provare. Ecco infatti la Magona d'Italia, che totalizza 130,20, la Società Ginnastica di Pavia 129,30, il Dopolavoro di Pesaro 128,70. il Ferroviario A di Verona 127,40 e il Dopolavoro di Vicenza 126,30.

Fra le squadre che hanno ottenuto i migliori punteggi si notano il Dopolavoro Ansaldo di Sampierdarena con 126,20, il Dopolavoro Richard Ginori di Colonnata con 125,65.

Altri buoni punteggi complessivi so-

Anche i pompieri di Venezia ottengono un ottimo punteggio (130,40) portandosi fra le squadre più quotate per il primato. Il Dopolavoro di Modena supera tutti i punteggi ottenuti con una somma di 132 punti; quando si pensi che il massimo considerato nel regolamento è di 133, si può vedere quanto valga questo risultato. Lo segue da presso l'Atag B, che ha conseguito 131,30. Crediamo che difficilmente e da poche squadre questi punteggi potranno essere raggiunti.

Nel tardo pomeriggio iniziano le prove la Forza e Costanza di Brescia, vincitrice dello scorso anno, comandata dal capo-squadra Duilio Prota, e i Civici Pompieri di Brescia, classificati secondi lo scorso anno. V'è moltissimo interesse per la gara di queste due squadre. La Forza e Costanza — 14 ragazzi affiatatissimi — l'ammiriamo nella prova del salto. Esecuzione perfetta: gli stessi giurati si congratulano con Prota. Ma ci sono le altre prove da superare e da vincere. « Se i miei ragazzi non mi mancano », ci dice il bravo capo-squadra « ho una grande speranza di vincere! ». Bisogna far onore a Brescia! Sì, caro Prota, come i bolognesi debbono fare onore a Bologna, i torinesi a Torino, i milanesi a Milano, i romani a Roma; farsi onore! Lottare fino allo spasimo per il solo gusto di vincere senza attendere compensi e senza avere neppure l'applauso della folla!

Calcio

Gli acquisti italiani in Uruguay

Montevideo, 1 notte.

E' giunto nella nostra città, il giocatore Petrone della « Fiorentina », qui venuto per ingaggiare tre elementi: il mezzo destro Ruggero, il terzino Mascheroni e il mezzo sinistro Matta, tutti del Peñarol. Le trattative per l'ingaggio sono a buon punto, anzi, si può dire fin d'ora che Petrone farà ritorno in Italia in agosto insieme ai tre assi uruguayani.

Dall'Uruguay salperanno pure per l'Italia i giocatori: Ochiuzi, centro mediano del Wanderers e della « Nazionale » ingaggiato dal « Bologna », e Frioni, ala destra del Wanderers, ingaggiato dall'« Ambrosiana ».