CLAMOROSO TRIONFO DELLE MACCHINE ITALIANE AL NURBURG RING

Caracciola, su Alfa Romeo, vince il G.P. di Germania

Nuvolari e Borzacchini seguono il vincitore - Il nostro successo completato da Tauber (Alfa Romeo) nella categoria fino a 1500 cmc. - La prodigiosa prova della piccola Maserati - Alfa Romeo e Nuvolari in testa al campionato internazionale

Dal nostro inviato

Adenau, 18 mattino.

Cominciamo ad esagerare. Se andiamo avanti di questo passo, un giorno o l'altro finirà che gli organizzatori, invece di pagare l'ingaggio, come è oggi di moda, per accaparrarsi i corridori, saranno costretti ad erogare cifre anche forti per non far correre gli italiani che, a lungo andare, creeranno il vuoto atmosferico attorno a loro. E' indiscutibile che lo sport italiano in campo automobilistico ha oggi raggiunto un primato assolutamente imponente. Alla fine di ogni competizione sembra che il limite sia stato raggiunto, ed ecco che alla gara successiva — o in un modo o nell'altro — tale limite viene superato. La vittoria di Reims, troppo netta, troppo schiacciante per essere prevedibile e che, perciò, ci entusiasmò in sommo grado, ci aveva, come si dice, guastato il palato. E questa volta, essendo previsto e prevedibile un nuovo successo trionfale, simile a quello dell'Alfa Romeo, l'entusiasmo sarebbe certo stato in noi soffocato dall'abitudine.

Ebbene, no. La buona sorte ha voluto regalarci dell'altro ancora per continuare a tenere viva la nostra passione, per far sì che la nostra anima sportiva avesse nuove vibrazioni, nuovi palpiti. La buona sorte ha voluto che, confermate le previsioni per la maggiore categoria, fosse ancora una macchina italiana a vincere anche la categoria di un litro e mezzo; e fosse ancora un'altra macchina italiana, classificandosi terza nella stessa categoria, passando un poderoso lotto di avversari, malgrado la notevole differenza di cilindrata, a finire in testa alle vetture di 1100, lasciando nella propria scia assi della fama e del valore del francese Scaron.

Il nostro bilancio

Io mi domando ancora che cosa si poteva ottenere di più, oggi, noi italiani. Partono tre Alfa Romeo nella massima categoria e giungono l'una dietro l'altra, ripetendo la parata di Reims, senza neppure essersi impegnate e permettendo, anzi, ai piloti di seguire ciecamente la condotta di gara prestabilita dalla Casa alla vigilia e distaccando l'unico superstite inseguitore Dreyfus di circa sette minuti. Altre due ne partono nella 1500 cmc., appartenenti a semplici privati, assolutamente ignorate dalla Casa, con molti chilometri al loro attivo, e di esse, una assume il comando della categoria fin dal secondo giro, davanti alla velocissima e potente Delage di Lord Howe e davanti ad un poderoso lotto di ben 14 macchine e così arriva in fondo, senza esitazioni, senza eccessivi... surmenages, con ben tredici minuti di vantaggio, mentre l'altra, quella dell'italo-ungherese Giulay, che già aveva vinto la sua categoria nell'ultima Mille Miglia, è la sola costretta al ritiro per banali incidenti a metà corsa, dopo aver detenuto per qualche tempo il terzo e poi il secondo posto. Infine la piccola Maserati di 1100 cmc., la ormai notissima 4 C.M., monoposto, che debuttò nella scorsa primavera a Roma e poi conquistò un bel successo alla Pontedecimo-Giovi, dopo una gara intelligente ed equilibrata, nella quale andò facendosi luce man mano, senza nervosismi e senza troppo arrischiare, è riuscita a conquistare il terzo posto della classe di 1500 cmc., battendo, come si è detto, le altre velocissime macchine di pari cilindrata.

La partecipazione italiana, di squadra e non, ha avuto dunque, complessivamente, il seguente risultato: su sette macchine partite, due sole ritirate (la Maserati 2500 dello sfortunato Ruggeri, il quale si è presa una bella rivincita sostituendo Ernesto Maserati al volante della 1100 e la suddetta Alfa 1500 di Giulay) e le altre... tutte nelle migliori posizioni. Io sono disposto a scommettere che, se ogni ci fosse stata una vetturetta italiana anche nella minima categoria, si sarebbe certamente registrata una vittoria di più. Perchè non proviamo a far correre la Balilla?

L'Alfa imbattibile

L'Alfa Romeo ha conquistato sul campo, e come meglio non si poteva, il titolo. E' la prima volta negli annali dello sport dell'automobile, che una Marca conquisti un campionato internazionale vincendo — e in che modo! — tutte le prove di esso. La stagione è tutt'altro che finita, perchè ancora parecchie prove, in casa e fuori, attendono i nostri campioni e le Case: ma tuttavia, essendo finiti con oggi i Gran Premi internazionali, è lecito, anzi, forse è doveroso soffermarsi un momento sui risultati di questa stagione di corse, per considerare ormai con numerose prove inconfutabili alla mano, che l'industria italiana dell'automobile è oggi imbattibile su tutti i campi siano quelli della velocità pura, siano quelli rudi di montagna, come, ad esempio, il Circuito delle Madonie e quello del Nurburg-Ring.

Ogni figura un fatto, si potrebbe dire dell'Alfa Romeo: ogni corsa un successo, ogni nuovo tipo di macchina, un nuovo passo avanti sulla via del progresso automobilistico. Dall'epoca ormai lontana in cui l'Alfa ritornò alle corse, in quella non dimenticata Targa Florio in cui la 1500 di Campari, carrozzata rudimentalmente, munita di impianto elettrico, giunse seconda, dietro la possente Bugatti e la minacciò da vicino, alle rinnovate gesta della P. 2, ai trionfi della 1750 e poi della 2300 e ora di questa formidabile 2654, che ovunque stupisce i pubblici per la sua stupenda concezione anche estetica, come per il risultato che sempre consegue, è stata tutta una marcia trionfale a vantaggio non soltanto del progresso dell'automobile, non soltanto del nome di una Casa, ma anche e soprattutto a vantaggio della fama che sempre più si è rafforzata a favore dell'Italia, riconosciuta ormai da tutti come una fra le Nazioni più industrialmente intelligenti, anzi, geniali del mondo.

Ma tant'è: non è il caso di addentrarci di più in questo problema, almeno per ora, e conviene, dunque, tornare subito alla gara odierna, dono la quale il titolo conquistato di diritto passa ormai di fatto all'Alfa Romeo e a Nuvolari e per entrambi con un punteggio assolutamente minimo. Poco ci resta da dire sulla corsa in parola, in quanto che, come del resto lo dichiara la cronaca che daremo qui di seguito, la gara non ebbe mai neppure un momento fasi emozionanti o anche semplicemente combattute. La vittoria è toccata a Caracciola, quale atto di omaggio alla sua nazionalità (del resto i nostri sportivi sanno che anche nelle gare ciclistiche suole avvenire così...): ma tutti e tre i bravi corridori dell'Alfa, meritavano quella vittoria, e tutti e tre, anche qui come a Reims, si possono mettere sullo stesso piano. Gli avversari non sono mai esistiti. Chiron fu tolto presto di mezzo, ma anche prima di ritirarsi non diede mai la sensazione di poter minacciare i nostri tre piloti. Vero è che, al secondo giro, il monegasco superò Borzacchini; ma, verosimilmente, fu questo sforzo che gli fu fatale. Dreyfus, dal canto suo, non riuscì che ad evitare che il distacco fra lui e le Alfa continuasse ad aumentare; e fu saggia condotta di corsa quella sua di non forzare; chè, se no, avrebbe fatto, con tutta probabilità, la stessa fine di Chiron.

Una media spettacolosa

Gli incidenti di corsa furono parecchi e molti, come lo dice l'elenco dei ritirati, che soggiacquero alle difficoltà del circuito e al ritmo della corsa, svoltasi in una cornice grigia di nebbia e con una temperatura addirittura invernale. Pur non essendovi notevole impegno, i corridori dell'Alfa Romeo, senza forzare, tennero alte le medie, che, su un circuito tormentato come quello del Nurburg-Ring, sono addirittura stupefacenti quando superano i centodieci all'ora. E qui ci troviamo addirittura in presenza dei centoventi.

Queste medie erano talmente incredibili che, per colpa di esse, è afflorata oggi una «questione elegante», come si suol dire in linguaggio giuridico, per la faccenda della classifica, la quale, a norma del regolamento internazionale, avrebbe dovuto essere fatta in base al percorso compiuto nelle cinque ore o più. L'Automobil Club di Germania, per non incorrere in complicazioni sulla valutazione di tale distanza, data la natura del circuito (tale valutazione facendosi in base a un certo calcolo del percorso compiuto durante l'ultimo giro che si inizia immediatamente avanti lo scadere delle cinque ore), aveva senz'altro stabilito di fare la classifica in base al prestabilito numero di giri, per compiere i quali si sarebbero dovute superare teoricamente le cinque ore occorrenti. Viceversa, il percorso stesso è stato compiuto in meno di cinque ore; tale questione, a nostro parere, essendo di ordine esclusivamente... formale, non potendo avere nessun valore allo stato attuale delle cose, merita tuttavia esame per l'avvenire, perchè potrebbe, talvolta, produrre conseguenze pericolose.

La corsa delle vetture più grosse ha distratto il pubblico da quella delle più piccole, fra le quali, tuttavia, non vi è stata neanche battaglia molto interessante. A nostro modo di vedere, comunque, non si dovrebbero immischiare nei Gran Premi di questo genere vetturette scarsamente veloci fra le grosse macchine di alta velocità. Molto meglio è stato disposto, sotto questo punto di vista, a Monza e a Reims. Tuttavia, le medie realizzate da queste piccole macchine, neanche modernissime, nè troppo... in gamba — almeno esteticamente — sono degne di nota su un percorso come questo, che bisogna vedere con i propri occhi per intenderne le difficoltà.

La folla che ha assistito a questo Gran Premio è stata veramente strabocchevole; confessiamo di non avere mai visto nulla di simile. Essa ha applaudito calorosamente il vincitore, suo beniamino, ma ha mostrato di non ricordarsi troppo che, dopo tutto, la vittoria, e non in una sola categoria, era italiana.

Nuvolari, la cui bella combattività ieri era frenata dalla necessità contingenti, ha compiuto il magnifico gesto di stabilire il giro più veloce, record del percorso, ad oltre centoventiquattro di media, dando così una più chiara idea delle possibilità sue e della sua magnifica macchina.

Quadro invernale

Da sabato sera è stato un corteo interminabile di automobili, di biciclette, di podisti che da ogni centro della Germania traevano al Nurburg-Ring per assistere al duello italo-francese, duello del quale, tuttavia, era previsto l'esito. Ma la folla tedesca, come già abbiamo avuto occasione di dire, è sportiva quant'altra mai e la passione non cede neanche davanti a un tempo assolutamente invernale, come quello che l'altra sera si era cominciato a manifestare qui ad Adenau e che ieri mattina, al risveglio, ci ha fatto assai sentire il dispiacere di abbandonare il tepore delle coltri. Moltissimi hanno dormito questa notte sui margini del circuito, improvvisando accampamenti rudimentali, fra i quali i fuochi accesi per temperare il gelo notturno mettevano una originale nota di colore.

Quando ieri mattina, tre ore prima dell'inizio della corsa, siamo giunti a Nurburg-Ring, cortesemente ospitati a bordo della macchina del marchese Vitelleschi, Console generale d'Italia a Reims, che con la gentile marchesa e i suoi sportivi e italianissimi figli, memore del successo italiano del Gran Premio di Francia, ha voluto portare anche qui ai piloti delle rosse macchine il suo cordiale e appassionato saluto, le tribune e i prati adiacenti al Circuito presentavano un aspetto fantastico, malgrado la pioggerella sottile che di tanto in tanto — come è d'abitudine, a quanto pare a Nurburg — si aggiungeva, assolutamente indesiderata, al vento decembrino che ci faceva assolutamente dimenticare che a quest'epoca, in generale, le spiagge anche settentrionali sogliono essere affollate di bagnanti. Qui, invece, non si vedono in giro che impermeabili e pesanti paletots. Lord Howe, prima di montare sulla sua veloce Delage, sfoggia il suo famoso paracqua colorato. Nei box circolano molte signore. Varzi assiste en touriste ai preparativi di partenza. Nuvolari, fedele al giallo, non potendo indossare la sua abituale maglietta, è coperto da un breve impermeabile traslucido color zafferano. Borzacchini e Caracciola sono in camice bianco. Nel modesto e solitario clan della Maserati si nutre fiducia nella prova che dovrebbe compiere la piccola 1100. Vediamo sulla pista, con i corridori italiani e i dirigenti dell'Alfa Romeo, on. Gianferrari, comm. Iano e l'infaticabile Aldo Giovannini, il Commissario del R.A.C.I., marchese on. Pietro Parisio, l'onorevole Ciarlantini, il gr. uff. Mercanti, Renzo Castagneto, il comm. Pozzo, il comm. Ciampani, segretario particolare di S. E. Acerbo, e pochi altri appassionati, venuti espressamente dall'Italia.

Le operazioni di partenza si svolgono con cura meticolosa e con assoluta puntualità. Poco prima delle ore dieci, i concorrenti vanno a prendere i posti di partenza. Gli impianti appaiono ottimi e funzioneranno poi rapidamente e senza incertezze. Di fronte alle tribune si erge un grande quadro dei tempi e un perfetto contagiri a sistema grafico. Sugli spalti garriscono al vento le bandiere di tutti gli Stati europei. La partenza avviene regolarmente alle 10 precise, fra l'attenzione appassionata della gran folla che si fa improvvisamente silenziosa, per scoppiare poi in un brouhaha che quasi sovrasta l'urlio dei motori lanciati a pieno regime. Ruggeri stenta un attimo ad avviarsi; ma poi parte sicuro. Guizza al comando subito Caracciola, favorito anche dal fatto che, recando il numero due di corsa, è in prima linea. Seguono immediatamente Nuvolari e Borzacchini, che hanno trovato con prontezza e audacia la propria strada; dietro vengono Chiron, Dreyfus, Lehoux e gli altri.

Anche le altre due categorie partono simultaneamente. Ma, sia per la minore prontezza di spinta, sia per le posizioni arretrate, anche i più veloci sono subito distaccati.

Trentun partenti

I concorrenti in gara sono, in totale, 31, così distribuiti:

Categoria oltre 1500: Caracciola, Nuvolari e Borzacchini su «Alfa Romeo 2654»; Ruggeri su «Maserati 2500»; Lehoux, Lewy, Chiron, Pietsch, Dreyfus su «Bugatti».

Categoria fino a 1500 cmc.: Lord Howe su «Delage»; Fano su «Frazer Nash»; Seibel su «Bugatti»; Simon su «Bugatti»; Frazer Nash su «Frazer Nash»; Tauber su «Alfa Romeo 1500»; Hatmann su «Bugatti»; Wagner su «Bugatti»; Madame Itier su «Bugatti»; Ernesto Maserati su «Maserati 1100»; Giulay su «Alfa Romeo 1500»; Scaron su «Amilcar»; Zigrand su «Bugatti»; Felix su «F. G.»; Burgaller su «Bugatti 8 cilindri».

Categoria fino a 800 cmc.: Macher su «D.K.W.»; Emmerich su «M.G.»; Belleroche su «Austin»; Baumer su «Austin»; Hamilton su «M. G.»; Hederich su «B.M.W.»; Kohlrausch su «B.M.W.».

Il gruppo delle macchine si frazione rapidamente e pochi secondi dopo, al passaggio in senso inverso sul rettilineo parallelo a quello di partenza appare pressochè delineata la fisionomia della corsa: le tre Alfa Romeo hanno già oltre duecento metri di vantaggio sulle vetture azzurre. Il gruppo è poi ancora punteggiato di altre macchine rosse: la Maserati di Ruggeri, le due Alfa 1500 di Tauber e Giulay e la Maserati 1100 pilotata dal costruttore. I due guidatori delle macchine bolognesi, tuttavia, sembrano non voler forzare all'inizio. Il primo giro è compiuto da Caracciola in 11'22" (media chilometri 120,400) seguito da Nuvolari, che ha impiegato 10" di più e da Borzacchini, in 11'56" 4/5. Seguono Chiron, Dreyfus, Lehoux e Lewy, tutti su Bugatti. Pietsch, con la sua Bugatti in disordine, si ritira. Anche Ruggeri non passa e sarà costretto a ritirarsi per incidenti — dicono — di gomme. Lord Howe è in testa alla sua categoria, avendo impiegato 13'3/5, seguito a 4" da Tauber e a pochi secondi ancora da Giulay. Fra le vetturette fino a 800 cmc. è in testa Kohlrausch che ha girato in 14'32" ed è seguito da Hamilton e Emmerich. Burgaller sosta qualche momento ai boxes.

Le vetture rosse in testa

Al secondo giro, che vede Caracciola e Nuvolari in testa, Borzacchini è leggermente in ritardo ed è stato superato di poche decine di metri da Chiron. Dreyfus è quinto, sesto Lehoux e settimo Lewy che si fa sostituire nella guida da Pietsch. Nell'altra categoria Tauber ha superato Lord Howe, mentre Giulay continua ad essere terzo. Nelle 800 Hamilton ha superato Kohlrausch. Macher, alquanto in ritardo, poco dopo abbandonerà. Al giro successivo di importante c'è solo da registrare che Borzacchini ha riconquistato il terzo posto, Chiron si ferma ai box per sostituire le candele e non partirà che sei minuti dopo, ma la sua sorte appare ormai decisa.

Nei giri che seguono la situazione rimane invariata: Chiron si ritira definitivamente al 7.o giro per cattivo funzionamento del motore, ed è imitato da qualche altro concorrente di secondo piano. Al sesto passaggio Lord Howe si ferma anche lui per candele e al giro successivo le due Alfa di Tauber e di Giulay sono rispettivamente prima e seconda della categoria.

Le tre Alfa della squadra ufficiale continuano indisturbate la loro corsa, guadagnando terreno su Dreyfus, che è l'unico superstite, del resto ammirevole e coraggioso, degli antagonisti degli italiani. Le vetture italiane sono ormai al comando in tutte le classi; al quinto giro, infatti, anche la piccola Maserati ha battuto le avversarie di pari cilindrata, avviandosi decisamente a minacciare le macchine più grosse. La gara prosegue monotona perchè la supremazia italiana si è confermata formidabile. Il pubblico delle tribune si ripara da questo rigido inverno fuori stagione nel ristorante, seguendo la corsa un po' distrattamente dietro le grandi vetrate.

Incontrastato dominio

All'ottavo giro anche Hartmann, su Bugatti, supera Lord Howe, che passa così quarto, mentre nella minima categoria si piazza al terzo posto Baumer, su Austin. La piccola Maserati si ferma per rifornimento e Ruggeri ne assume la guida. Al decimo giro Nuvolari ha superato Caracciola e passa in testa con meno di 4" di vantaggio; ma è chiaro che i tre corridori obbediscono a prestabiliti ordini di scuderia. Al decimo giro la classifica è la seguente:

Categoria oltre 1500: 1. Nuvolari, in 1,53'30"; 2. Caracciola, in 1,53'34"; 3. Borzacchini, 1,56'26"3 quinti; 4. Dreyfus, 1,57'49"1 quinto — Categoria fino a 1500: 1. Tauber (Alfa Romeo), in 2,6'16"1 quinto; 2. Giulay (Alfa), in 2,8'23"3 quinti; 3. Hartmann (Bugatti), 2,12'6" — Categoria fino a 800 cmc.: 1. Hamilton, in 2,19'28"; 2. Kohlrausch, in 2,27'50".

All'undicesimo giro ritorna al comando Caracciola, seguito sempre alla stessa distanza da Nuvolari e Borzacchini. Cominciano ora i rifornimenti: primo a fermarsi è Nuvolari, all'undicesimo giro; al dodicesimo è la volta di Caracciola e al successivo di Borzacchini. Tutti cambiano l'intero treno di gomme e fanno rifornimento completo impiegando 2'40", 2'54" e 2'27". Tutti i «bugattisti» sono ormai sparti dalla massima categoria, ad eccezione di Dreyfus. Minore è la selezione nelle altre categorie, specialmente in quella del litro e mezzo. Al quattordicesimo giro si ferma l'Alfa di Giulay per guasto alla pompa dell'olio e Zigrand passa di terzo posto, seguito da Ruggeri, che precede Scaron. Al sedicesimo giro Ruggeri si insedia decisamente al terzo posto della categoria, posto che manterrà fino alla fine. Nella categoria minima, dopo il ritiro di Baumer, non restano in lizza che le due piccole M. G. che, avendo ormai percorso il 10° giro, hanno finito la corsa. Nessun mutamento nelle altre due categorie. Al ventesimo e ventunesimo giro le Alfa compiono l'ultimo rifornimento.

L'inno inglese accoglie l'arrivo di Hamilton e poco dopo l'attesa della folla si fa più viva: Caracciola sta compiendo l'ultimo giro. Taglia il traguardo salutato dall'inno tedesco ed acclamato dai connazionali, che gli offrono fasci di fiori. Festeggiati anche gli italiani e Tauber, che giunge poco dopo.

RAFFAELLO GUZMANN.

Tiro alla fune

La 1.a Coppa Andrea Gastaldi

vinta dal C. G. F. Mario Gioda

Festa di atleti e di gioventù fascista ieri al parco Michelotti in occasione della disputa della prima Coppa Andrea Gastaldi di tiro alla fune per squadre di nove giocatori, suddivise nelle due categorie, pesi medi e pesi leggeri. Si può dire che tutti i Circoli Fascisti Rionali hanno risposto all'appello lanciato dal Dopolavoro provinciale ed hanno allestito forti squadre rappresentative per la difesa dei rispettivi colori.

Un centinaio sono quindi stati gli atleti che, alle ore 10 del mattino, alla presenza di numeroso pubblico, hanno — suddivisi in dodici squadre — iniziato i «tiri».

I primi incontri sono serviti di eliminazione delle squadre meno forti. Così l'Amos Maramotti è stato eliminato dal C. F. G. M. Sonzini in tre riprese, il C. R. F. Cesare Odone è stato battuto dal C. R. F. Dario Pini in due, il C. R. F. G. Giovanni Porcù è rimasto soccombente contro il C. R. F. Bazzani, ed il C. Scaraglio e la Pol. Mario Gioda hanno rispettivamente riportata una netta vittoria in due riprese ciascuna contro il C. F. Giovanile M. Gioda ed il C. R. Mario Sonzini B.

Maggiormente equilibrate sono riuscite le semifinali, dove il C. R. F. Bazzani ha battuto in tre riprese il C. R. F. Dario Pini, il C. R. F. Scaraglio ha avuto la meglio sul C. R. Mario Sonzini A in due riprese, e la Polisportiva Mario Gioda ha avuto partita vinta per sorteggio.

Nel pomeriggio poi, e sempre al parco Michelotti, è stato disputato il girone di finale dove il C. S. F. Scaraglio ha battuto prima la Pol. Mario Gioda e poi il C. R. Bazzani; e la Pol. Mario Gioda ha pure vinto contro il C. R. Bazzani.

Più semplice è stata la categoria dei pesi leggeri, dove due sole squadre si sono incontrate per la disputa della Coppa Andrea Gastaldi, e cioè il 1.o Comando Fascio Giovanile M. Gioda ed il 9.o Gruppo C. F. G. Giovanni Porcù. La vittoria è toccata alla prima, mentre la seconda si è distinta per la bella resistenza dimostrata.

Ecco le classifiche:

Categoria pesi medi: 1. 7.o Comando Fascio Giovanile Luigi Scaraglio; 2. Polisportiva Mario Gioda; 3. 5.o Comando Fascio Giovanile Lucio Bazzani.

Categoria pesi leggeri: 1.o Comando Fascio Giovanile M. Gioda; 2. 9.o Gruppo Comando Fascio Giovanile Giovanni Porcù.

La Coppa del Municipio è stata perciò vinta dal 7.o Comando Fascio Giovanile Luigi Scaraglio e quella donata dal Segretario federale Andrea Gastaldi è stata vinta dal 1.o C. F. G. Mario Gioda.

Erano presenti il cent. Voltolina, in rappresentanza del Segretario federale, ed il cav. uff. G. Giro, ispettore superiore dell'O. N. D. Provinciale. Ottima è stata l'organizzazione per merito del sig. Montelatici, delegato regionale del gioco di tiro alla fune, e dei signori M. Giolito, R. Rocca e F. Allegri.

LA FINALE EUROPEA DELLA COPPA DAVIS

L'incontro Italia-Germania

si chiude con pieno punteggio dei tedeschi

Milano, 18 mattino.

L'incontro tennistico Italia-Germania si è chiuso con punteggio pieno a favore dei tedeschi. Neanche la terza ed ultima giornata ci è stata favorevole malgrado la squadra nostra avversaria abbia fatto scendere in campo una riserva.

Se poco si poteva sperare dalla partita tra von Cramm e Del Bono era tuttavia lecito contare sul punto di Palmieri. Neanche la soddisfazione del salvataggio del cosidetto onore ci è toccata.

Malgrado fosse chiuso dalla superiore classe del suo avversario, Tito Del Bono ha giocato una soddisfacente partita, riuscendo anche a strappare un *set* a von Cramm. E non è a dire che il giovane germanico abbia giocato al disotto del suo normale valore, chè ha mantenuto quasi per tutto l'incontro quel gioco energico, veloce, vario che gli è caratteristico.

L'italiano ha potuto poche volte far passare quella sua prima palla che può essere un punto sicuro; viceversa si è anche lasciato andare a commettere dei doppi falli, genere questo di errore che dovrebbe essere totalmente bandito dal repertorio dei giocatori impegnati in una disputa così importante come è la Coppa Davis.

In complesso, però, come abbiamo detto, la prova del tennista romano è da ritenersi come soddisfacente. Si è sopratutto notato in lui una costante preoccupazione a voler far bene. Non ha però potuto nascondere le già più volte riscontrate lacune del suo gioco; specialmente la deficienza assoluta del suo rovescio che è per lui sempre un colpo del tutto di ripiego che in luogo di mettere l'avversario in difficoltà, lo porta nelle condizioni migliori di poter segnare il punto. Del Bono non batte di rovescio, solo che quando vi è chiamato dalla necessità; preferisce invece spostarsi tutto sulla sua sinistra per poter ribattere di diritto; il che lo porta a lasciar sguernita buona parte del campo, fatto questo che invita l'avversario a piazzare subito da quella parte. Lavorando molto il suo rovescio in allenamento e applicandosi di più sul servizio Del Bono potrebbe anche diventare un più che discreto giocatore di singolare; è benissimo attrezzato per potervi riuscire. Così com'è adesso, però, non va troppo bene, malgrado il chiaro vantaggio che sembra avergli dato l'adozione degli occhiali in gioco.

Non ugualmente lodevole è stata invece la partita che ha giocato Palmieri contro Jaenecke. Il romano si è forse tutto esaurito nella partita contro Satoh? E' legittimo sospettarlo poichè in queste partite da lui sostenute ad appena una settimana di distanza è apparso come del tutto avuotato e fuori forma in maniera allarmante. E' ben vero che in Palmieri non possediamo un numero «due» di doti eccelse, ma almeno sulla indicazione delle prove in precedenza fornite, si poteva pretendere da lui la possibilità di strappare un punto ad un giocatore di forza relativa quale è il giovane germanico Jaenecke.

Questi è il portiere della nazionale germanica di *hockey* sul ghiaccio e tratta spesso la palla come potrebbe trattare il *pelot*; a gran colpacci che non si mantengono sempre entro una linea stilisticamente ortodossa. Ha chiari difetti d'impostazione, specie nel servizio e nel rovescio. Le sue risorse principali sono due gambe da struzzo, un'agilità scimmiesca e una caparbietà veramente... germanica. Occorre accreditargli anche un ottimo senso del piazzamento e una prontezza veramente rimarchevole nel saper approfittare dei lati lasciati momentaneamente scoperti dall'avversario.

A proposito di Palmieri bisogna anche dire che il popolare nostro *Giovannino* è stato anche un po' sfortunato: ha perduto molti punti per quella solita differenza di millimetri che può arrestare una palla sul cavo della rete e al di là di una linea. Ma la fortuna non si può averla sempre per alleata!

Le due partite

L'incontro Von Cramm-Del Bono è stato arbitrato dal signor R. De Luca. Il primo servizio è di Del Bono, che lo perde a zero. Anche il susseguente va al germanico, che in breve si porta in vantaggio per 5-3. Ma al nono gioco, con battuta di Del Bono, ha inizio una energica rimonta dell'italiano, che vince tre *games* consecutivi, lasciando sempre a 30 il tedesco, e va in vantaggio a sua volta per 6-5. Sembra che il «set» debba essere per l'Italia, ma Von Cramm si assegna a sua volta tre giochi, lasciando sempre a 30 Del Bono e vince il «set» al primo «set ball», svolgendo un giuoco magnifico, specie per le ribattute di volo.

Nella seconda partita, dopo 1-1, il germanico si avvantaggia per 3-1 e poi per 4-2. Del Bono guadagna autorevolmente una sua battuta, ma Von Cramm vince poi la sua susseguente a zero. Del Bono serve di nuovo e si trova presto a 30-40, ma il primo «set ball» è messo ingenuamente fuori dal tedesco, di «smash». Ma al secondo «set ball» Del Bono è battuto da una astuta rimessa.

Il terzo «set» vede Del Bono in netta ripresa. Von Cramm serve per primo e guadagna due giuochi, ma l'italiano ne infila una serie di quattro e prende a condurre nettamente il punteggio. Un terzo gioco di Von Cramm, guadagnato facilmente col servizio ed è poi Del Bono che va a 5, dopo aver avuto e perduto due vantaggi.

La battuta di Von Cramm è risolutiva, il germanico è subito avantaggiato con 15-40, fa ancora un punto su errore di Del Bono, ma questi si aggiudica il «set» alla seconda palla con una bella «volèe» piazzatissima.

Il riposo sembra aver nuociuto al nostro rappresentante, che torna in campo quanto mai falloso. Tre giuochi sono subito del tedesco; poi Del Bono guadagna faticosamente una battuta dell'avversario.

Ultimo sprazzo; qualche accenno di resistenza, altri due giochi germanici, battuta di Del Bono e presto 0-40. Von Cramm vince il suo terzo set alla prima palla su una rimessa di Del Bono, di volo, a rete.

La partita di Palmieri e Jaenecke è diretta dal capitano De Nelica. Batte per primo Palmieri che guadagna i due *games* iniziali. Sembra si debba assistere ad una facile vittoria italiana, ma non è così. Lo strambo tedesco comincia ad accumulare punti con quel suo gioco noioso ma efficace su Palmieri: pareggia a 2, ripareggia a 3 e poi segna altri tre giochi di fila, l'ultimo dei quali su servizio di Palmieri che perde al primo *set ball* sbagliando un facile *smash* dopo essere risalito sino a 30 da 0-40.

Alla seconda partita Palmieri sembra essersi ripreso ed aver capito quale tipo di gioco occorre per venire a capo del coriaceo tedesco che rimanda tutte le palle. Il *set* è una sequela di giochi italiani senza che Jaenecke possa riservarsene uno. Ma alla terza partita le sorti si capovolgono; è il tedesco che si fa valere. Palmieri pareggia ad 1 e poi perde punti e giochi su giochi al 7.o gioco, su servizio Jaenecke vince il *set* dopo essere risalito da 0-40.

Nuovo capovolgimento di situazione al quarto *set* che si apre con 2 *games* italiani, il primo dei quali a zero. Il tedesco pareggia ma non può fare di più; gli altri quattro giochi sono di Palmieri che accenna nuovamente ad una ripresa basata su un gioco piuttosto sostenuto e relativamente preciso. Il *set* decisivo si apre col servizio di Palmieri che vince il gioco a 40. Intanto, come il solito, è cominciato a piovere. Pare che il germanico, già visibilmente stanco, ne goda e ne avvantaggi perchè ricomincia a giocar forte e a vincere sei *games* in serie, l'ultimo dei quali a 30; senza che Palmieri possa mettere un freno qualunque alla sua rinnovata e desolante fallosità. I risultati dell'ultima giornata sono dunque stati i seguenti:

Von Cramm batte Del Bono: 8-6, 6-3, 3-6, 6-1. — Jaenecke batte Palmieri: 6-3, 0-6, 6-1, 2-6, 6-1.

UMBERTO MAGGIOLI.

Motonautica

Gli italiani dominano al «meeting» di Parigi

Parigi, 18 mattino.

Cominciato giovedì nel cuore di Parigi, dinanzi a parecchie migliaia di spettatori, il *meeting* motonautico di Francia è terminato ieri. Becchi, Turci, Feltrinelli e Casalini, il primo a bordo del 12 litri «Lia III», e gli altri al comando dei fuori bordo standardizzati, ci hanno fatto assistere ad un trionfo italiano. La nostra vittoria nel G. P. di Francia è stata conseguita dopo una battaglia davvero emozionante: «Yzmona IV» del francese Vasseur, ha sostenuto una strenua lotta contro «Lia III». Si può dire che si è assistito ad un bordo a bordo costante e il bolide bianco italiano, dopo avere rallentato l'andatura nell'ultima parte del percorso è giunto primo al traguardo per soli 3". Invece nel *match* Francia-Italia, sulla distanza di quaranta chilometri, la battaglia è risultata di breve durata, poichè subito dopo la prima curva «Yzmona IV», che era in testa, doveva arrestarsi per panne. Allora «Lia III» non ha più avuto alcuna difficoltà a dominare gli altri concorrenti, precedendo «Gardone» del conte Rossi, «Incognito IV» dei francesi Meyer e Davion. Anche nei fuori bordo come diciamo più sopra gli italiani hanno dominato in pieno.

Ecco i risultati:

Corsa di 100 Km. per fuori bordo: Classe F. (1000 cmc.): 1. «Tango» di Feltrinelli (Feltrinelli-Eito) in 1,28'31", alla media di Km. 67,784; 2. «F.I. 126» del conte Casalini in 1,28'54" alla media di Km. 67,492.

Classe D. (660 cmc.): 1. «Ibis» di Turci (Feltrinelli-Larosi) in ore 1,38'9" alla media di Km. 61,151.

Gara di 20 Km. per fuori bordo: Classe F.: 1. Tango, di Feltrinelli (Feltrinelli-Eito) in 17'59" alla media di Km. 66,728.

Gran Premio di Francia (50 Km.) per *racers* di 12 litri: 1. Lia III, del signor Becchi (Baglietto-Isotta Fraschini) in 29'44", alla media di Km. 100,897; 2. Yzmona IV, di Vasseur, in 29'47", alla media di Km. 100,727; 3. Gardone, del conte Rossi in 35', alla media di Km. 85,673; 4. Incognito IV, dei sigg. Meyer e Davion in 36'25", alla media di chilometri 82,380.

Coppa del Marchese De Ivancy (20 Km.): Fuori bordo standardizzati, classe F: 1. Tango, di Feltrinelli in 17'54" Categoria B: 1. Ibis, di Turci in 19'14"

Corsa di 20 Km. per fuori bordo standardizzati: Classe F: 1. Tango, di Feltrinelli in 17'35", alla media di Km. 68,702.

Match Francia-Italia, riservato alla alla classe dei 12 litri internazionali e sulla distanza di 40 Km.: 1. Lia III, di Becchi in 27'47", alla media di chilometri 86,383; 2. Gardone, del conte Rossi in 30'4", alla media di Km. 79,82"; 3. Incognito IV, del sigg. Meyer e Davion in 30'23", alla media di chilometri 78,560.

Nuoto

Vittoria del Guf Torino

nei campionati piemontesi

Acqui, 18 mattino.

Si sono disputati ieri i campionati piemontesi di nuoto e tuffi nella piscina delle Terme di Acqui. Oltre ottomila spettatori erano presenti e fra essi S. E. Casalini, Sottosegretario alle Finanze, il Podestà di Acqui marchese Spinola, il Segretario politico colonnello Bocca, il presidente della Società Acqui Terme, conte Veggi, ed i rappresentanti della Federazione Italiana Nuoto maggiori Vaudano e Bianchi.

Ecco i risultati:

Metri 1500 stile libero: 1. Devoto (Dopolavoro Fiat) in 27' 33"; 2. Sebastiani (Armida) in 27' 55"; 3. Giordano (Dop. Fiat).

Metri 100 sul dorso: 1. Ravera (Novara) in 1' 28"; 2. Devoto (Dopol. Fiat) in 1' 38"; 3. Allacevick (Guf) in 1' 43".

Metri 100 stile libero: 1. Micheia (Guf) in 1' 10"; 2. Ravera (Novara) in 1' 10"; 3. Devoto (Dopol. Fiat) in 1' 10".

Metri 50 stile libero, ondine: 1. Viarengo (Ginnastica Torino) in 47"; 2. Minuto (id.) in 50"; 3. Canavesio (O. N. B.) in 59"; 4. Bongiovanni (id.).

Metri 200 a rana: 1. Mascheroni (Guf) in 3' 26"; 2. Mazzucato (Novara) in 3' 27"; 3. Buratti (Novara).

Metri 400 stile libero: 1. Ravera (Novara) in 5' 58"; 2. Michela (Guf Torino) in 6' 40"; 3. Devoto (Dopol. Fiat) in 6' 41".

Staffetta 5 per 40 stile libero: 1. Guf Torino A. in 2' 50"; 2. Guf Torino B. in 2' 55"; 3. Guf Novara A.

Classifica tuffi da metri 3: 1. Masoero E. (Guf Torino) punti 70,10; 2. Vaccari (id.) punti 69,43; 3. Masoero S. (id.) punti 60,77.

Metri 5: 1. Masoero E. (Guf Torino) punti 60,17; 2. Masoero S. (id.) punti 59,90; 3. Costa (Armida) punti 25,24.

Esibizione tuffi metri 10 dei fratelli Masoero.

Staffetta artistica 3 per 50: 1. Novara in 1' 57"; 2. Guf Torino A. in 1' 59"; 3. Guf Torino B.

Staffetta 5 per 50, stile libero: 1. Guf Torino A. in 2' 50"; 2. Guf Torino B. in 2' 55"; 3. Novara A; 4. Fiat A.; 5. Guf Torino C.

Classifica generale: 1. Guf Torino, punti 109; 2. Pro Novara