

Un'altra grande vittoria dell'industria automobilistica italiana

Caracciola su Alfa Romeo vince il Gran Premio Monza

La sfortuna si accanisce contro l'audace Nuvolari, che si vede strappata la vittoria agli ultimi giri - Le batterie vinte da Caracciola, Fagioli e Campari e il «repechage» da Brivio

(DAL NOSTRO INVIATO)

Milano, 12 mattino. Risultati a sorpresa in questo combattutissimo Gran Premio di Monza, che ha richiamato nel magnifico Parco una folla così strabocchevole quale da molti anni più non si vedeva alle manifestazioni dell'autodromo. Risultati che, se svolgono il pronostico, confermano ancora una volta la superiorità netta, assoluta, indiscutibile dell'industria automobilistica italiana su quella di tutto il mondo.

Si può dire che ieri a Monza, tanto nella disputa delle batterie, come specialmente nell'«spionaggio» finale, non sono esistite che due «marche», entrambe vittoriose: Alfa Romeo e Maserati. La numerosa e pur valida rappresentanza dell'industria francese inglese, tedesca e americana nulla ha potuto fare contro le rosse macchine dei nostri campioni; e se facilmente prevedibile era la troppo scarsa velocità della Miller di Duray, come della Talbot di Moradè e della Delage di lord Howe, che correvano in condizioni di assoluta inferiorità, da una loro piccola cilindrata, non altrettanto può dirsi a proposito delle grosse «Bugatti» di 5 litri di Varsi e di Chiron, che hanno completamente deluso, né della mastodontica «Mercedes» di Broeschek, che, malgrado i suoi setoli di cilindrata, abbassava bandiera e, pur qualificata nel «repechage», rinunciava a correre la finale.

La prima vittoria di Caracciola

Ma procediamo con ordine. E, prima ancora di una cronaca delle singole gare, diamo un breve sguardo all'autodromo, che sin dalle 10 del mattino presenta uno spettacolo indimenticabile. E' la grande folla dei tempi d'oro, quella folla che è venuta da tutte le parti d'Italia ed anche dall'estero, con ogni mezzo di locomozione, ma specie in automobile, la grande folla pronta a tutti gli entusiasmi, che affluisce dalle varie porte, rendendo ancora più evidente il solito inconveniente dell'immobilità nelle strade d'accesso, congestionate sino all'irrimediabile. Si può dire che dalle prime ore del mattino sin quasi a mezzogiorno l'afflusso non è cessato; e già quando Renzo Castagneto il «dux» ex machina della organizzazione, chiama in pista i concorrenti per la disputa della prima batteria, gli spalti erbori e fronzoli del grande anello di cemento neppure di follia per i «terzi» chilometri.

Le tribune sono al gran completo; nella tribuna d'onore centrale, di fronte al gran quadro dei tempi è preparato il palco reale, guarnito di broccati e tutto infiorato di garofani rosa; né l'Augusto Principe che ha promesso il suo intervento farà attendere molto la folla schiera di spettatori che saluteranno entusiasticamente il suo arrivo.

Alle 10,40, agli ordini di Castagneto e del comm. Florio, si allineano per la partenza i concorrenti alla prima batteria: in prima fila Minozzi sulla Maserati 2800 ott cilindri, Brivio sull'Alfa 2300, Caracciola sulla nuova Alfa monoposto 2650 e Varsi sulla grossa Bugatti 5 litri; in seconda fila lord Howe con la sua piccola, abbastrassimo Delage 1900 e Lehoux con la Bugatti 2300 Gran Prix. Accanto agli organizzatori è presente sulla pista, alle varie porte, l'Alto Commissario del R. A. C. I. onorevole Parisio.

Il più svelto a partire è Brivio, che, però, alla fine del rettilineo viene raggiunto e passato da Caracciola. La media è subito sostenuta: il primo giro è compiuto già a 180 Km. all'ora dal corridore tedesco, che passa in prima posizione per mantenerla sino alla fine. Seguono nell'ordine Minozzi, che dimostra una perizia ed un'audacia da gran campione, Lehoux, Varsi, Brivio e lord Howe; e le posizioni sono spostate solo al terzo giro dal progredire di Varsi che riesce faticosamente ad assicurarsi il terzo posto. Al settimo giro Caracciola segna il miglior tempo, con 3'18" e 1° quinte, alla media di Km. 181. La gara, pur velocissima, non ha momenti emozionanti, perché i corridori girano assai staccati, ognuno per proprio conto, e solo al penultimo giro si ha un episodio che rivivifica l'interesse generale: Minozzi, che ha mantenuto brillantemente il secondo posto dietro a Caracciola, passa con la gomma posteriore sinistra afflosciata; ma, per non lasciarsi raggiungere da Varsi, non ferma al box per ricambio e prosegue sul cerchione, velocissimo, lanciando sulla pista pezzi di copertura. La sua audace risoluzione gli vale nuovi applausi dal pubblico entusiastico.

La seconda batteria è cominciata secondo posto alla metà della prima curva del rettilineo tedesco. Quando gli ultimi, Varsi sulla grossa Bugatti, partono, invece, dal prato nevicante di follia, i soliti fischi: il pubblico italiano non perdona all'«asso» di Galliate la sua ostinata preferenza per la macchina straniera.

Anche Lehoux, che ha un poco deluso, viene accolto placidamente, mentre qualche applauso isolato riscuote il gentileman inglese, che, buon ultimo, taglia il traguardo a velocità quasi turistica, levando alto il braccio del gesto del saluto romano.

Il duello Fagioli-Nuvolari

E' appena arrivato lord Howe, che già i concorrenti della seconda, più numerosa e più agguerrita batteria, vengono chiamati dalla sirena, ed entrano in pista spingendo a braccia la loro macchina per allinearsi al traguardo di partenza. Sfilano così, nell'ordine: Fagioli sulla grossa Maserati 2800, Campari sull'Alfa 2300, Nuvolari sull'Alfa monoposto 2650, Chiron sulla Bugatti 5 litri, Broeschek sulla bianca Mercedes delle imponenti dimensioni e dalla carrozzeria quasi da passeggero. Il francese Felix sull'Alfa 2300, Bernasconi sulla Bugatti Gran Prix, e Moradè sulla 1200 Talbot, in stesura che fu già del compagno suo concittadino Materassi, tragicamente perito sulla pista di Monza.

Il pubblico applaude freneticamente al mantovano, che è oggi il beniamino di tutti, quando Taruffi balza in testa con uno scatto fulmineo, incita Nuvolari a riprenderlo. Questi, naturalmente, non ha bisogno di alcun sprone: al primo passaggio, dopo mezzo giro, è già in testa, seguito a ruota da Fagioli che, dopo un giro riesce a superarlo all'uscita di curva. Si impugna così un duello assai interessante tra il difensore della Maserati e il mantovano; quest'ultimo compiendo il secondo giro alla media di 182,270 Km. all'ora riesce a riprendere il comando, ma per poco, che Fagioli incalza e al quarto giro è nuovamente primo. Il pubblico, preso dalla bellezza di questa accanita battaglia, partecipa incitando or l'uno o l'altro dei campioni, i quali, in uno dei loro continui superamenti reciproci, all'uscita dalla curva sud della pista, vengono a leggero contatto, ma senza conseguenze.

Al quinto giro, Nuvolari passa con la gomma anteriore sinistra afflosciata, e si ferma al box circa 50 secondi per sostituirlo.

Continuano intanto le fermate al box, per ricambi di gomma ed anche, come nel caso della Talbot per note d'accensione: oltre a Moradè, che ha due lunghi arresti, si ferma anche la Mercedes di Broeschek, che riparte quasi subito, ed al 7° giro Chiron, che, per cambiare tutte e quattro le gomme della sua grossa Bugatti, si allontana alquanto, tanto da venir superato dal tedesco. In testa procede ora indisturbato Fagioli, che taglia vittoriosamente il traguardo, malgrado un ritorno velocissimo di Nuvolari, che non ha potuto recuperare tutto il tempo perduto nel cambio della gomma.

L'infelice esibizione di Duray

Siamo ormai a mezzogiorno: nei recinti del prato e nelle tribune si nota il caratteristico movimento della folla in cerca di un buon posto per consumare le provviste al sacco, mediante le quali quasi tutti hanno risolto egregiamente il non facile problema logistico. Per i giornalisti provvede col tradizionale e provvidenziale cestino il Comitato organizzatore delle corse, e mentre, in una temperatura che va facendosi sempre più afosa con la comparsa del sole, ognuno sbocconella il pane quotidiano e il relativo companionatico, la sirena dell'autodromo chiama ancora una volta a raccolta i corridori per la disputa della terza batteria.

Partono in questa nell'ordine su due file di quattro macchine: Ruggieri sulla Maserati 8 cilindri 2800, Campari sulla nuova 8 cilindri Alfa monoposto, Borzacchini su una macchina eguale, Duray sulla piccola Miller (che non si rivivifica in adattezza ad un percorso difficile come quello di Monza), il francese De Maleplaine sulla Maserati 3500, Gazzabini sull'Alfa 2300, Romano sulla Bugatti 5 litri, Vecchio M.B., e Bondetti sulla sua solita M.B., che i torinesi hanno visto nel giugno scorso vittoriosa a Superga.

Campari scatta in testa, seguito nell'ordine da Borzacchini e Ruggieri. Al primo giro si ritira Romano, al terzo Gazzabini, al quinto anche Duray, che, dopo aver raccolto qualche nocciolo benevolo fischio per la scarsa velocità della sua macchina, esce di strada alla curva grande a sud del raccordo stradale, senza riportare follie di qualche entità, ma rovinando irreparabilmente il suo mezzo meccanico, che alla fine della gara viene caricato su di un autocarro e ritirato dalla circolazione.

Le posizioni fra i rimasti più non mutano. Il giro più veloce è compiuto da Campari (il nono, alla media di Km. 189,94).

Anchor meno interessante è il «repechage», al quale concorrono Brivio, lord Howe, Broeschek, Felix, Bernasconi, Moradè e De Maleplaine. Felix e Bernasconi riescono a partire in testa, ma sono subito superati da Brivio e Broeschek, che impregnano tra loro una lotta a velocità non troppo elevata. Lord Howe, partito in ritardo per dificiente funzionamento dell'accensione, nella fretta di riprendere il tempo perduto, esce di strada al primo giro, nella famosa curva di Lemo, che esce, però, incolore dall'incidente, e solo costretto al ritiro perché la macchina è completamente sfasciata.

Le posizioni dei corridori non cambiano dal primo giro sino alla fine, e cioè al quinto giro, poiché il «repechage» è di soli 20 chilometri.

La sorpresa della finale

Siamo finalmente all'epilogo delle grandi giornate monzese. Il pubblico si anima, s'infittisce nei pressi delle tribune, per ammirare la numerosissima schiera dei partecipanti - dovrebbero essere sedici - chiamati a disputare il Gran Premio di Monza sulla distanza di 200 chilometri (venti giri di pista). Ma, cosa non è, fra i concorrenti già allineati per la partenza su tre file di quattro macchine mancano tutti i quattro componenti della squadra ufficiale dell'Alfa Romeo: Nuvolari, Caracciola, Campari e Borzacchini. Sorpresa, qualche protesta e poi addirittura un pandemonio quando viene diramato dagli organizzatori un comunicato che dice: «La Casa Alfa Romeo ha ritirato la sua squadra non avendo ricevuto come pretendeva, e contrariamente al Regolamento, immediata risposta al reclamo presentato dal suo amministratore on. Gianfranti contro il corridore Fagioli».

La folla, sempre impulsiva, tonquela lungamente: quasi nessuno s'è accorto, infatti, che nella disputa della seconda batteria il leggero contatto fra

le macchine di Nuvolari e di Fagioli, dovuto alla irruenza dei due campioni, ha provocato leggere avarie nell'assale anteriore della macchina del mantovano, né comprende come dell'accaduto possa farsi colpa a Fagioli. Finalmente l'on. Gianfranti, con gesto altamente sportivo, ritira il suo reclamo, dispone che l'assale della macchina di Nuvolari sia sostituito con quello della vettura identica di Campari, e che la squadra, ridotta a soli tre uomini, prenda il via.

Seduto così il tumulto con piena soddisfazione generale, può aver luogo la partenza, che viene data personalmente dall'on. Parisio. Prendono il via: Minozzi, Brivio, Caracciola e Varsi in prima fila; Lehoux, Fagioli, Taruffi e Nuvolari in seconda; Chiron, Felix, Ruggieri e Borzacchini in terza; e in quarta De Maleplaine e Bondetti. Mancano Campari, che non ha più la macchina completa, e Broeschek, che dichiara forfait.

La testa della numerosa galoppata è subito presa di prepotenza da Nuvolari, che mantiene il primo posto per quasi tutta la gara: vengono poi nell'ordine Borzacchini, Ruggieri, Caracciola e Fagioli. Al secondo giro Caracciola supera il romagnolo e il ternano e si porta quasi a ruota di Nuvolari, mentre Ruggieri è presto superato da Fagioli; Bondetti si ritira, imitato da De Maleplaine, e Minozzi, ferito ad un occhio da un pezzo di cemento della pista lanciato da una macchina in corsa, viene sostituito al box dal costruttore Maserati, dopo il quarto giro.

Intanto Caracciola, spingendo a fondo, riesce a superare, al sesto giro, Nuvolari, ed a prendere qualche decina di metri di vantaggio; ma all'ottavo giro il mantovano accelera ancora e sorpassa nuovamente il rivale, mentre Fagioli appare ormai irrimediabilmente staccato, lontano in terza posizione. La classifica ai decimo giro è la seguente:

1. Nuvolari, in 33'41", media chilometri 178,129; 2. Caracciola, in 33'41" e due quinti; 3. Fagioli, in 34'25"; 4. Ruggieri, in 34'30"; 5. Varsi, in 35'11" e un quinto; 6. Borzacchini, in 35'19" e un quinto; 7. Chiron, in 35'45" e due quinti; 8. Brivio, in 36' e tre quinti; 9. Taruffi, in 36'11" e un quinto; 10. Maserati, in 36'53"; 11. Felix, in 39'28" e tre quinti; 12. Lehoux, in 40'20" e tre quinti.

Subito dopo appare ancora in testa Caracciola, ma per poco, che Nuvolari, deciso a sbarazzarsi del pericoloso rivale, riprende impetuosamente ed accelera ancora, tanto da segnare al 14° giro il record della giornata, e il nuovo record assoluto sul giro, in 3'17" e due quinti, alla media di Km. 182,370. Il mantovano può così assicurarsi non solo il primo posto, ma un buon vantaggio sul suo diretto inseguitore, vantaggio che va progressivamente aumentando sino al 19° giro. Mancano ormai pochi minuti alla fine, quando capita il colpo di scena: la generale sorpresa, Nuvolari a metà dell'ultimo giro, transita lentamente, e si ferma al box per rifornirsi. E' un attimo, ma bastano pochi secondi perché sul mantovano, fermo, arrivi lanciato Caracciola, che ha ormai corsa vinta.

Nuvolari parte con qualche sesto, ma non è ancora in velocità che arriva alle sue spalle il rosso bolide di Fagioli, a nulla vale il coraggioso inseguimento dell'«asso» di Alfa Romeo: la Maserati è ormai irraggiungibile.

Così il Gran Premio di Monza vede primo il tedesco, che, nella nuova Alfa Romeo ha fatto ieri due corse veloci e coraggiosissime, confermando in una classe che lo pone ormai alla pari coi migliori guidatori del mondo; e secondo il perseverante Fagioli, che, grazie alla maggior potenza della sua macchina, ha potuto conseguire un nuovo bel successo, pur senza dare mai l'impressione d'impugnarsi a fondo.

Alla gara hanno assistito, dal palco d'onore della tribuna centrale, le LL. AA. RR. i Principi di Piemonte, accompagnati dal generale Clerici, dal marchese Brivio e dal capitano Montezemoli, e ossequiati dal conte Alberto Bonaccossa. Fra le Autorità abbiamo notato il Prefetto, il Questore e il Podestà di Milano, il Segretario federale, l'on. Parisio (commissario del R.A.C.I.), l'on. Acerbo, i senatori Crespi e Puricelli, il Podestà di Monza, il comm. Florio, ecc.

E, F, F,

Le classifiche

La BATTERIA (Km. 100)

1. CARACCIOLA (Alfa Romeo) in 35' 24" 1/5, alla media di Km. 179,622; 2. Minozzi (Maserati) in 35' 1" 4/5; 3. Varsi (Bugatti) in 35' 25" 2/5; 4. Lehoux (Bugatti) in 36' 7" 1/5; 5. Frivio (Alfa Romeo) in 36' 31" 1/5; 6. Lord Howe (Delage) in 37' 12".

2a BATTERIA (Km. 100)

1. FAGIOLI (Maserati) in 35' 3" 4/5 alla media di Km. 171,118; 2. Nuvolari (Alfa Romeo) in 36' 10" 3/5; 3. Taruffi (Alfa Romeo) in 36' 58" 2/5; 4. Chiron (Bugatti) in 40' 23" 4/5; 5. Felix (Alfa Romeo) in 40' 29" 4/5; 6. Broeschek (Mercedes) in 40' 34" 3/5; 7. Bernasconi (Bugatti) in 45' 25" 4/5 (fuori tempo massimo).

3a BATTERIA (Km. 100)

1. CAMPARI (Alfa Romeo) in 33' 21" 1/5 alla media di Km. 178,997; 2. Borzacchini (Alfa Romeo) in 34' 25" 2/5; 3. Ruggieri (Maserati) in 35' 28" 2/5; 4. Bondetti (M. B.) in 40' 24" 4/5; 5. De Maleplaine (Maserati) in 40' 33" 2/5.

REPECHAGE (Km. 50)

1. BRIVIO (Alfa Romeo) in 15' 30" 2/5 alla media di Km. 162,100; 2. Broeschek (Mercedes) in 15' 41" 2/5; 3. Broeschek (Mercedes) in 15' 41" 2/5; 3. Broeschek (Mercedes) in 15' 41" 2/5.

FINALE (Km. 200)

1. CARACCIOLA (Alfa Romeo) in ore 1, 7' 15" 2/5 (media Km. 178,402); 2. Fagioli (Maserati) in 1, 8' 54" 1/5; 3. Nuvolari (Alfa Romeo) in 1, 9' 9" 2/5; 4. Borzacchini (Alfa Romeo) in ore 1, 9' 23" 4/5; 5. Varsi (Bugatti) in ore 1, 10' 8" 4/5; 6. Chiron (Bugatti) in 1, 11' 15" 2/5; 7. Brivio (Alfa Romeo) in 1, 11' 31" 4/5; 8. Taruffi (Alfa Romeo) in 1, 11' 51" 1/5; 9. Ruggieri (Maserati) in 1, 13' 31" 3/5; 10. Minozzi (Maserati) in 1, 14' 22" 4/5; 11. Felix (Alfa Romeo) fermato al 19° giro.

Nuovo

Gamba I.o nella traversata del Garda

Gardone, 12 mattino. Alla presenza di tutte le autorità della sponda occidentale del Garda e della provincia di Brescia, il Dopolavoro di Gargnano ha fatto disputare ieri l'annunziata traversata a nuoto del Garda, con partenza da Pal (sponda veronese) e arrivo a Gargnano. Questa gara, che ha visto la partecipazione di uno stuolo numeroso di concorrenti di valore indiscusso, fra cui il campione italiano Gamba e il vincitore della scorsa competizione Signori, ha avuto per contorno un programma di gare ricco e interessante, che ha suscitato il più vivo interesse fra gli spettatori.

Il cielo sereno e l'acqua calma hanno favorito lo svolgersi delle gare, particolarmente di quella di fondo, che è stata fin da principio combattutissima, tanto da rendere l'esito incerto fino a pochi metri dal traguardo.

La traversata del lago ha visto alla partenza, oltre a Gamba e Signori, Mondani di Bologna, Zamproni, Verdi, Cambiè e una decina di altri concorrenti. Al via, che è stato dato alle 15,30, ha preso subito il comando Gamba, stretto da vicino da Signori e da Zamproni. A 1000 metri le posizioni erano immutate e il gruppo degli inseguitori, composto di una decina di concorrenti, seguiva a non più di 30 m. A metà gara il campione italiano segnava 76 bracciate al minuto e prendeva risolutamente il comando, sorpassando di una decina di metri Signori, che lo scorso anno l'aveva battuto sulla stessa distanza. A un chilometro dal traguardo, Gamba aveva ancora aumentato il suo vantaggio su Signori, che, a sua volta, ha avuto la meglio su Zamproni. Interessante è stata la lotta per la conquista degli ultimi metri.

Vinti e vincitori al loro arrivo al traguardo sono stati vivamente applauditi dalla folla e complimentati dalle Autorità.

Ecco i risultati:

Traversata del Garda (Km. 7): 1. Gamba Giacomo, «Rari Nantes» di Milano, in ore 1,54'48"; 2. Signori Giacomo, idem, in ore 1,58'28"; 3. Zamproni Francesco, «Fanfulla» di Lodi, in ore 1,59'51"; 4. Zamproni Pietro, idem; 5. Cambiè Bruno, Fascio Giovanile di Lodi; 6. Verdi Luigi, «Fanfulla» di Lodi. Seguono altri 10 in tempo massimo.

Campionato del Garda (m. 1300): 1. Coccardi Antonio «Rari Nantes» di Milano in 30'; 2. Bianchi Roberto, di Gargnano, a 20 m.; 3. Simonelli Bernardo. Seguono altri dodici.

Gara Giovi Facisti (m. 120): 1. Vancini Luigi «Bologna Sportiva»; 2. Franzoni Umberto; 3. Mondani Francesco.

Gara per Ballia: 1. Giacomini Giuseppe, 81a Centuria Ballia di Gargnano; 2. Franzoni; 3. Rossi. Seguono altri 15.

Gara tutt: 1. a pari merito: Zanc Luigi di Salò e Cobelli Giulio di Gardone Riviera. Seguono altri 5.

Il campionato del miglio marino vinto da Cocchetto

Genova, 12 mattino. La manifestazione natatoria indetta ed organizzata dalla Società «La Sportiva Sturla Quarto» ha avuto un esito brillante. Il clou della manifestazione era costituito dalla disputa del campionato regionale del miglio marino (m. 1852), gara dedicata alla memoria di un grande atleta scomparso, Enrico Rossi. La gara, che era dotata di ricchi premi, ha richiamato otto nuotatori di fondo, tra i quali Cocchetto, Gamba ed altri.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Cocchetto Tommaso della Polisportiva Fascista Corniglianese, che ha compiuto il percorso di m. 1852 in 31' e 30"; 2. Amoretti Lino della Rari Nantes di Camogli in 31'50"; 3. 10 metri; 4. Gamba G. del Dopol. di Finale Ligure in 23'50"; 5. 60 metri; 4. Olivari Mario dello S. C. Albarese, in 33'10"; 5. Briada Leonardo della Sportiva Sturla Quarto; 6. Firpo Agostino dell'Andrea Doria. Gli altri due si sono ritirati.

Bruzzo vince tre gare a Savona

Savona, 12 mattino. Promossi dal Commissariato provinciale della Federazione del nuoto e organizzati dal Dopolavoro provinciale di Savona, hanno avuto luogo ieri, davanti allo stabilimento balneare Miramaro, i campionati provinciali di nuoto per liberi nuotatori. Assisteva un numeroso pubblico. Ecco i risultati:

Gara m. 100: 1. Bruzzone E. in 1'15" Fascio Giovanile di Finale Ligure; 2. Vicino G. id., in 1'19"; 3. Madella, del Lancia F. B. C. Savona, in 1'25".

Gara m. 200: 1. Bruzzone E. in 2' e 45"; 2. Rosello V., Lancia F. B. C. Savona, in 2'50"; 3. Larghero G., Fascio Giovanile di Finale Ligure, in 3'.

Gara metri 400: 1. Bruzzone E. in 6'9"; 2. Rosello V. in 6'9"; 3. un quinto; 4. Larghero in 6'40".

Gara ondie, m. 50: 1. Rosso Jolanda, in 45", Dopolavoro di Savona; 2. Raffagelli Ada, id., in 43"; 3. Beri Lidia, id.

Le corse a San Viro

Milano, 12 mattino. Premio Espora (L. 10.000, m. 2000) — 1. Semprevivo di Forlanini, N. 2; 2. Forzi. Due lung. Tot. L. 5,50.

Premio Sabbianello (L. 8.000, metri 2800) — 1. Nicolò Pisano di Tesolin; 2. Harro; 3. Cuor di Leone. N. P.; 4. Agostino Bianchi. Due lung. Lunghezze e mezza, corta infollatura. Tot. ore 6,50, 5, 6.

Premio Garlate (L. 8.000, m. 1200) — 1. Fambro di Roncati; Don Rodrigo; Biavetti; N. P.; 2. Fano; Euforbia; Camiano; Mrs. H. Colombo. Una lung. tre quarti. Tot. ore 14, 8, 15, 8.

Premio Molgora (L. 5.000, m. 1400) — 1. Cina di B. Doria; 2. Zenith; 3. Coronella; N. P.; 4. Pandelina; Viola; Palli; Lariano; Douga; Cortina. Una mezza lung. Tot. L. 81, 18,50, 10, 21.

Premio Dornello (L. 12.000, m. 1200) — 1. Adige di Radice Fossati; 2. Lavandula; 3. Oropa. N. P.; Fioralido; E. Serezo. Cinque lung. tre quarti di lung. Tot. L. 25,50, 11, 21.

Premio Omabio (L. 20.000, m. 2000) — 1. Fiery di Scuderia Monviso; 2. Vinea; 3. Arbio. N. P.; Velmar; Anilunno; Diagrillo; Hiran; Eufroglio; Basso; Lariano; Douga; Cortina. Una lung. e mezza; una lung. Totalizzatore lire 54,50, 13, 9,50, 12,50.

Premio Brianza (L. 5.000, m. 2000) — 1. Follino di F. Gallina; 2. La Riva; 3. B. Tenobono; N. P.; Iseo; Sita; Damo; Minolo; Dero; Argenta. Una lunghezza; mezza lung. Totalizzatore lire 13, 8,50, 9,50, 17.

Barcellona, 12 mattino. Sono partiti entusiasti i corridori, e ne sono arrivati quaranta. Come la classifica generale comunicata ieri l'altro lasciava prevedere, la vittoria è stata riportata dallo spagnolo Juan Canardo, che il corridore barcelonense, appena sceso di bicicletta, è stato portato in trionfo da una folla delirante. Si calcola che 300.000 persone abbiano invaso le strade asfaltate dei giardini dell'Esposizione, che hanno seguito da vicino per la fase finale della gara di Canardo, che i cronometri danno come probabile vincitore all'ultimo traguardo, ha compiuto in curva uno scarto brusco, del quale ha approfittato il belga Dignef per prendere alcuni lunghezze di vantaggio, ed il nostro rappresentante, in un sforzo supremo, tornò a compiere nell'inseguimento, ma non ha potuto rimontare completamente l'avversario, le cui forze negli ultimi cinquanta metri sono apparse decuplicate dalla visione della vittoria.

Il Canardo, che ha portato trionfatore nella sua città natale.

Accanto a lui e con lo stesso merito sta Domenico Piemontesi, il rude atleta di Borgomanero, che in questa occasione ha saputo difendere strenuamente, in una corsa non troppo adatta ai suoi mezzi, il primato conquistato in Italia. Piemontesi si è dimostrato forte più completo del suo fortunato rivale, che deve a due incidenti, toccati all'italiano nelle vanguardie di due arrivi di tappa, il lieve vantaggio che lo ha fatto precedere in classifica.

Grandi e Cavallini hanno inoltre bravamente difeso il primato conquistato nel corridore di Casteggio, è stato superiore ad ogni attesa, mentre il carpignano, difeso con molto coraggio nelle prime tappe, è stato ancora lui vittima della sfortuna, proprio quando accusava un ritorno in forma, visto che tentava una manovra di aggancio.

I corridori belgi amatori della gara, nel primo mezzo di gara, sono stati eliminati in seguito in modo improvviso. Però il giovane Dignef è riuscito a salvarsi, facendosi assai onore.

Degli altri concorrenti hanno deluso Riccardo Montero e Carlotta, mentre il ventenne Fiumera si è rivelato una speranza del ciclismo locale.

La tappa odierna quantunque priva di una continua e spinta gara combattuta, fin al traguardo, segna gli ultimi 18 Km. percorsi su un circuito attorno all'Esposizione, hanno costituito un vero calvario per la durezza delle salite che racchiudevano.

La fase decisiva è avvenuta proprio in tale tratto, mentre da Manresa alla Pineda di San Viro, un collinello di 12 Km. non si sono registrati fatti degni di speciale menzione, accettata una caduta di Meini, avvenuta ad 8 Km. da Barcellona e, in seguito alla quale, egli si è visto costretto a perdere alcuni minuti, avendo spezzato la ruota.

La capitale catalana ha offerto al superstiti del giro uno spettacolo inaspettato. Centinaia di migliaia di persone si accalcarono al loro passaggio all'entrata in città e lungo i 4 Km. del circuito finale. Difficilmente avvenne un passo, ma fu molto più alta la popolazione in Spagna, come quella che ha ieri fatto alla al passaggio dei corridori.

Sulla linea di traguardo erano state costruite due immense tribune, in una delle quali avevano preso posto l'Assessorato locale, capitanato dal colonnello Macià, presidente della delegazione di Catalogna. Al fianco di una potente sirena, i corridori hanno fatto il loro ingresso nel recinto della Esposizione, verso le ore 12. Poi hanno iniziato le prime salite del circuito. Il passaggio davanti alle tribune è stato primo Canardo, seguito da Piemontesi; nei giri successivi il comando è stato preso dal francese Meirel, il quale aveva alla ruota al fianco il belga Dignef, seguito da Meirel, tra i quali gli italiani, meno Meini, giunto con un lieve ritardo a causa dell'incidente a cui abbiamo accennato.

L'attesa per il quinto e ultimo giro è stata spasmodica. Finalmente da lontano si è visto il belga Dignef, seguito da Canardo, che ha preso il comando. L'italiano si è gettato all'inseguimento, malgrado le asperità degli ultimi metri, ed è riuscito a riacquistare quasi tutto il terreno perduto. Ma il belga si spinge a fondo con rinnovata energia, e, ostacolato dall'arrivo di una mezza ruota, dietro i primi sono seguiti Canardo, Meirel, Grandi, Cavallini e altri ancora.

Appena i primi ebbero tagliato il traguardo, il belga Dignef si è precipitato in mezzo alla folla, che si era ostacolata, dando sfogo al suo entusiasmo.

La serata pugilistica di Mondovì

Mondovì, 12 mattino. La serata pugilistica organizzata dal Comitato festeggiamenti settembre è riuscita ottimamente, sia per il numerosissimo concorso di pubblico che per la combattività di tutti gli incontri. La serata è stata anche un'ottima propaganda per lo sport del pugilato, e da essa la Federazione molto si ripromette per la costituzione di una sezione pugilistica nella nostra città, dove si ripeteranno altre serate del genere. Vi fu una vera e propria esibizione dell'ex campione del medio massimo Merlo Precias, dimostratosi in ottima forma e superiore ai suo avversario Pierre Castel, della Martinica, col quale ha fatto un combattimento dimostrativo di cinque riprese di due minuti che hanno entusiasmato il folto pubblico. Molto interessante anche il combattimento di Marco Balocco, peso leggero, di Carrù, contro Antonio Bargin di Torino, in quattro riprese di due minuti.

Hanno preceduto tre incontri di dilettanti di tre riprese di tre minuti fra i pesi gallo Serafino Arturo e Mario Vacheri, il quale ultimo è risultato vincitore ai punti; fra i pesi piuma Pietro Pagano, dello Spa e Guido Salvi libero, chiusosi alla pari, e fra i pesi leggeri Guglielmo Racchetti, libero, e Giuseppe Orselli, del Fiat, finito pure alla pari. Ottima l'organizzazione sotto tutti i rapporti e l'arbitraggio del signor Lambertini, rappresentante della F. P. I.

ORDINE D'ARRIVO

1. Dignef (Belgio), in ore 4,33'11"; 2. Piemontesi (Italia), a mezza ruota; 3. Canardo, a tre lunghezze; 4. Meirel; a ruota; 5. Alvarez, 6. Cavallini; 7. a pari merito e con lo stesso tempo dei vincitori: Grandi, Fiumera, Montero; 8. Meirel; 9. Meirel, in ore 4,41'13"; 10. Meirel, in ore 4,43'55"; 11. Meirel, in ore 4,44'00"; 12. Nicolo, stesso tempo, ed altri ancora alla spicciolata.

CLASSIFICA GENERALE

1. CANARDO (Spagna), in ore 40,33" e 14 secondi; 2. Piemontesi (Italia), in ore 40,57" e 16"; 3. Figueras (Spagna), in ore 41,29"; 4. Dignef (Belgio), in ore 41,33'21"; 5. Cavallini (Italia), in ore 41,36'21"; 6. Meirel, in ore 41,38'44"; 7. Grandi, in ore 41,38'24"; 8. Meirel, in ore 41,44'24"; 9. R. Montero, in ore 41,47'34"; 10. Cardona, in ore 42' e 30"; 11. L'italiano Meini si è classificato trentesimo, con il tempo di ore 43 e 12,34 secondi.

La Coppa Meino vinta da Della Latta

Alessandria, 12 mattino. Sul percorso Spinetta Marengo, Tortona, Spinetta Marengo, Novi Ligure, Spinetta Marengo, Alessandria, Valenza, Spinetta Marengo (Km. 110), si è svolta oggi la corsa ciclistica «Coppa Giovanni Meino», per dilettanti di 3a o 4a categoria. Il «via» ai 44 concorrenti è stato dato dal cav. Giovanni Meino, donatore della Coppa.

La gara movimentatissima,