# GLI SPORT

NOVECENTO CHILOMETRI IN MOTOCICLETTA A PIU' DI 93 ALL'ORA

## Vittoria assoluta di Pigorini nella Milano-Roma-Napoli

### La Coppa Mussolini alla Gilera -- « Records » battuti e forte selezione di concorrenti

(Dal nostro inviato)

Milano, 24 mattino.

*Due erano, evidentemente, gli scopi di una Milano-Roma-Napoli anticipata e promossa al grado di corsa d'apertura della stagione motociclistica: collaudare inesorabilmente a fondo macchine e guidatori iscritti nei quadri dell'attività sportiva dell'anno undecimo, sottoponendo le une e gli altri — le prime specialmente — a una specie di eliminatoria preliminare che chiarisse i valori tecnici per le gare future, e interessare di colpo, con una grandiosa manifestazione di successo, l'opinione pubblica ai fasti dello sport motociclistico, manifestandone solennemente i progressi compiuti durante la sosta invernale.*

*Il primo scopo, il collaudo tecnico, si può ritenere dalla gara di ieri pienamente raggiunto, posto che la ragione d'ogni collaudo sia quella di constatare i limiti di resistenza, di provocare la rottura per ricavarne, a futuro insegnamento, i limiti di sicurezza. Ma il secondo scopo, quello della propaganda sportiva, riuscì purtroppo assai compromesso. I tecnici, i corridori, i dirigenti sportivi dello Caso potranno trarre dalla fantastica galoppata dei « centauri » dal Nord al Sud dell'Italia molti profittevoli — speriamo — ammaestramenti; ma la virtù trascinatrice dello sport motociclistico non esce dalla giornata di ieri con una delle sue affermazioni migliori, nonostante i records battuti, l'interesse suscitato in una innumerevole folla plaudente, i molti spunti emotivi che l'alterna vicenda della gara ha dispensato.*

*Circa il settanta per cento dei partenti ritirati per via o grandemente attardati; buona parte dei campioni più in vista e designati più sicuri candidati alla vittoria, scomparsi; ecco, in sintesi, il bilancio dei risultati.*

*Per contro tutti i records parziali di tutte le classi e tre dei records sul percorso totale — quello assoluto appartenente alla 500 cmc., quello della classe 350 e il record delle 175 — sono stati abbondantemente battuti, malgrado condizioni meteorologiche non così buone come lo scorso anno, per la pioggia che molestò i corridori da Roma a Napoli; e molti buoni elementi di secondo piano seppero emergere — taluno addirittura rivelarsi — movimentando intensamente la gara. Il che significa che il materiale per il successo c'era, e abbondante, che il progresso motociclistico ha fatto effettivamente un altro passo avanti; maggiore è, dunque, il disappunto che errori di tattica e di preparazione ne abbiano così indebolita la dimostrazione che si sperava trionfale.*

### Partenza a ritmo veloce

*Ottantaquattro sono i corridori, dei novantaquattro iscritti, che alle prime avvisaglie di un'alba che si annuncia limpida, tersa, smagliante, convergono a Rogaredo, sulla via di Piacenza, per prendere il via per la « più lunga corsa motociclistica del mondo ». Il servizio di partenza è disimpegnato dal Moto Club di Milano, presenti tutti i suoi dirigenti; esso si svolge ordinatamente, a partire dalle ore 5 precise. Il primo a gettarsi sulle strade del Sud è il romano Mangione, che monta l'anglo-torinese Linz: lo seguono a intervallo di un minuto i suoi trenta compagni della classe motoleggere, classe quanto mai varia ed eterogenea, dove la quasi totalità delle marche italiane — e due straniere: Excelsior e D.K.W. — sono rappresentate. Non mancano che le marche torinesi — fatta la mezza eccezione di cui sopra — alla completezza del quadro. Le motoleggere della nostra città disertano sistematicamente le corse di velocità, per la perentoria, ma poco simpatica, ragione che Torino non fabbrica oggi alcuna motoleggera da corsa. L'egemonia in questo campo rimane all'industria emiliana e marchigiana: non sarebbe desiderabile un po' di rotazione?*

*Dalle 5,35' alle 5,39' partono i cinque sidecars, tutti affidati a vecchi specialisti del « tre ruote ». Notiamo il torinese Moniotto, il seigiorniata Gilera, che parte favorito, e Ing. Selling, costruttore della MAS, che, installandosi come passeggero nel carrozzino di Bonatti, issa a bordo la voluminosa valigia col... campionario per i suoi clienti dell'Italia meridionale. Gli affari innanzi tutto!*

*Infine partono, tra le 5,50' e le 6,44', le macchine sciolte del gruppo oltre 175, dove sono promiscuamente raccolte le tre classi 250, 350 e 500, formanti quest'anno, come è noto, una famiglia sola, almeno in via ufficiale, ma separate in classifica agli effetti dei records e delle premiazioni speciali. Imponente è lo schieramento delle maggiori Case italiane: la Guzzi ha 14 corridori, 7 con la 500 e 7 con la 250 entrambe trionfatrici l'anno scorso; la nuova Bianchi 500 è presente in tre esemplari; Gilera ha una bella squadra di « valvole laterali », ritenendo prematuro esibire la nuova « valvole in testa » e preferendo concorrere alla speciale premiazione stabilita per questi motori; Miller e Aquila dividono i favori e i pronostici del folto pubblico presente.*

*Le strade sono, fino a Bologna, ideali: il temporale notturno ha appena innaffiato il levigato asfalto, che del resto il primo sole ha già perfettamente asciugato; una delicata brezza primaverile, che scopre tutta la cerchia delle Alpi, è viatico ai corridori della terra lombarda. Non si può, in queste condizioni, esser prudenti o previdenti: e l'andatura del grosso plotone assume subito un ritmo travolgente.*

### Una sciagura

*Le funeste conseguenze di quest'impazienza non tardano a verificarsi. E purtroppo il primo incidente è il più grave della giornata, mortale. Ne è vittima il forte corridore di Avellino Giovanni Jeola, il simpatico ragazzone che aveva saputo conquistare il titolo di campione italiano di II categoria nella classe 350. In una curva oltre Melegnano, affrontata con la sua Norton a velocità impressionante, raschia in un muretto, sbanda, cade e vien travolto dalla macchina, sinchè l'impeto non ancora spento lo porta a finire sotto le ruote di una vettura che transita in senso contrario. La sua salma verrà subito pietosamente composta nel cimitero di Melegnano in mezzo ai fiori. Chi sa quanti amici — povero Jeola! — erano accorsi a Napoli per applaudirlo al traguardo!*

*Per incidenti vari di macchina si ritirano pure in questo primo tratto Moniotto, Cimatti, Allirighetti e Boccolini. Baschieri a Piacenza si accorge di avere una ruota in dissesto e abbandona. Numerosi altri tengon duro fino al primo controllo, a Bologna, dopo di aver talmente forzato da non poter proseguire: Amilcare Moretti, che lamenta noie al magnete della sua Guzzi, Cerato, Cavalleri, Taruffi, Vailati.*

*Naturalmente il record della Milano-Bologna (Km. 211) è abbassato di parecchio: il merito spetta a Sandri, che ha impiegato 1,31'50", alla media di 137,858 Km.-ora. Lo seguono i tre « guzzisti » Moretti, Colombo e Taruffi, incalzati, però, dalla Bianchi di Pigorini.*

*Al sesto posto è la prima delle 250, la Guzzi di Tenni, alla media (record) di 126,83; settimo è Brusi, ottavo Montesi (primo della 350), in 1,43'50", alla media di 121,92 Km. Panella, Nocchi, Prini, Ghersi e Cavalleri seguono quasi in gruppo. Il temuto Bandini è già attardato; egli proseguirà sino a Siena con frequenti fermate, e qui abbandonerà scoraggiato.*

*Nelle motoleggere, al controllo di Bologna, è in testa Alberti su Benelli, con 1,5' 32", alla media di 110,036; il crollo del vecchio record di classe è addirittura clamoroso. Segue Lama, anche su Benelli; quindi, in gruppo compatto, i tre difensori della C. M.*

*Sull'Appennino, tra Bologna e Firenze, la Guzzi, già provata da dolorosi ritiri, subisce il colpo di grazia nella classe maggiore: Sandri, che guidava vittoriosamente la cavalcata, cade e, senza ferirsi, rovina la macchina e si ritira. Anche Fumagalli, il trionfatore dell'anno scorso, è fortemente attardato da incidenti di macchina. La popolare marca di Mandello non può più ormai fare assegnamento che sulle sue piccole 250, che in realtà tengono una media sbalorditiva.*

### Dolorosi ritiri

*Infatti, al controllo di Firenze (Km. 345) le tre 250 di Tenni, di Brusi e di Panella, hanno quasi raggiunto la 500 di Pigorini, il solo che le preceda nella classifica generale (Pigorini 3,10' e 21", media Km. 108,730; Tenni 3,13' e 19", media Km. 107,161). Quinto è Montesi, con la Velocette 350, alla media di 100,05; seguono le altre due Guzzi 250 di Prini e di Ghersi, indi, all'8.o posto, la Norton 350 di Rossetti. La classe 500, come si vede, è già praticamente scomparsa; le sole Gilera a valvole laterali procedono non molto velocemente ma regolari e al completo.*

*Nei sidecar, Gilera, marciando a quasi 80 Km. di media, ha già guadagnato quasi un'ora al suo unico inseguitore Bonatti su Mas; degli altri due rimasti in gara mancano notizie, e solo più tardi si apprenderà il loro ritiro. Nelle motoleggere, l'ordine è invariato: Raffaele Alberti demolisce anche il record Milano-Firenze a 95,500 di media, seguito dal compagno di marca Lama e da Zini e Cavacciuti della C. M.*

*Ma la nera giornata della Guzzi riserva ancora altre sorprese: ecco ora anche le 250 colpite da quella che suol definirsi sfortuna. Tratte nella scia del veloce Pigorini a combattere per un primato assoluto contro la doppia cilindrata, esse cedono quasi contemporaneamente, e presso Siena si ritirano Nocchi, Tenni e poi Brusi. Il comando delle 250 passa quindi a Mario Ghersi, distanziato ormai di un buon quarto d'ora dal campione della Bianchi, che fugge indisturbato per le pittoresche montagne russe della Siena-Viterbo.*

*A Roma (Km. 642) la classifica è la seguente: Classe 500: 1. Pigorini, in 6,28'54", alla media di Km. 99,048; 2. Ghersi (250), in 6,48,40", alla media di Km. 94,250; 3. Prini (250), in 6,56'29"; 4. Montesi (350), in 6,56'59"; 5. Spaggiari (Norton 500), in 7,14'52"; seguono Villa, Secchio, Lotto su Gilera; al nono posto si fa luce il livornese Susini, concorrente come isolato sulla Guzzi 250.*

*Nelle motoleggere, Lama ha preso brevemente il sopravvento su Alberti, che presto ritornerà al comando; il suo tempo di 7,13'59" corrisponde alla bella media di 88,79 Km.-ora. Seguono le tre C. M., quindi Pagani; l'anzianissimo della Nord-Sud Enrico Manetti, Piccozzi e Scatragli. Ultimi i sidecar: la media di Gilera è scesa a Km. 74,293; la Mas incalza... a passo turistico.*

*La Capitale è imbronciata verso i « centauri »; il cielo è coperto e poco invitante; nuovi brividi di fresco accarezzano i corridori, che del resto già si son temprati ai 2 gradi sotto zero della Porrettana! Più avanti, verso Napoli, essi troveranno una pioggerella quasi autunnale, che accompagnerà i primi fin sul traguardo: questa la principale causa della sensibile caduta della media nella Roma-Napoli, alla quale dove aggiungersi, per Pigorini, l'ordine ricevuto di non forzare per mancanza assoluta di concorrenti! Senza questi due fromi, è fuor di dubbio che i cento di media sul percorso totale sarebbero stati superati.*

### Finale a tempo di record

*La lunga via e il maltempo continuano frattanto a falcidiare le file dei ventinove superstiti transitati da Roma. Prima di Frosinone cede la Guzzi 250 di Prini, per rottura di una valvola; e tra Frosinone e Cassino anche Ghersi, ultimo rimasto del rosso squadrone, è costretto al ritiro, e prosegue per l'ormai vicino traguardo in automobile. Lama, il capo-gruppo tra le motoleggere, rompe la leva del cambio e restituisce il comando ad Alberti; Rossetti lamenta una perdita al serbatoio e non può continuare.*

*La colossale fatica è finita. Pigorini è ormai riuscito a rimontare tutta la colonna dei superstiti, pur essendo partito tra gli ultimi, e taglia primo il traguardo di Napoli, dove una discreta folla sfida l'acquerugiola. Il telefono ha portato le poco brillanti notizie sullo svolgimento della gara: ciò non toglie che Pigorini, per quanto atteso, sia acclamatissimo. La sua media di 96,413, ottenuta senza lo stimolo di avversari, superiore di oltre tre chilometri al record di Fumagalli, lo promuove, da campione di grandi risorse quale già era, ad asso della motocicletta; e l'onore è fortunatamente condiviso da una macchina italiana, la nuova 500 Bianchi che non poteva sperare un debutto migliore. Secondo assoluto e primo delle 350 è Montesi, che rinnova la vittoria dell'anno scorso, migliorando di un chilometro il proprio record. Buon terzo, a soli due minuti, il modesto Spagiari con la Norton; quindi compatta la squadra della Gilera a valvole laterali, che ha conseguito ieri un'altra egregia affermazione e che si aggiudica, quale unica squadra arrivata al completo, la Coppa del Duce.*

*Nelle motoleggere Alberti, che con la sua Benelli ha realizzato una media di oltre 86, ha battuto di 6 Km. il precedente record della C.M.: quest'ultima, però, benchè notevolmente distanziata, ha rinnovato in parte la affermazione dell'anno scorso, occupando i due posti d'onore.*

*L'organizzazione, direttamente curata dal R. M. C. I., è stata eccellente lungo tutto il percorso, anche per l'entusiastico concorso delle autorità e del Partito.*

*La delusione della giornata, quella della Guzzi, che ha visto il solo Susini raggiungere il traguardo, primo ed unico della classe 250, è da attribuirsi a deficienza di organizzazione tattica. I corridori hanno gareggiato tra di loro, troppo sicuri di non aver da sorvegliare altri avversari che tra i compagni di squadra, ed hanno esagerato. Il loro eccessivo treno di marcia ha a sua volta trascinato le comparse minori e così i magnifici records battuti — degni di formare una pagina gloriosa del nostro motociclismo — vanno accomunati al record dei ritiri. Ma il gatto — c'è da augurarsi — non si scotta due volte.*

ALDO FARINELLI.

### Le classifiche

*Gruppo 500 cmc. (classi 500, 350 e 250)*

1. Pigorini Aldo, su Bianchi, che impiega ore 9,12'37" a compiere gli 888 Km. del percorso, alla media di Km. 96,413.

2. Montesi Ivo (Velocette), primo delle 350, in ore 9,57'4", alla media di Km. 89,233.

3. Spagiari Gino (Norton 500), in ore 9,59'11" - 4. Villa Ettore (Gilera valvole laterali 500), in ore 10,24'44" - 5. Secchi Silvestro (id. id.) - 6. Lotto Sandro (Gilera) - 7. Susini Federico (Guzzi), primo delle 250, in ore 11 e 5'40", alla media di Km. 80,03 - 8. Ferrara Albino (Gilera) - 9. De Sisto Cesare (Velocette), secondo delle 350, in ore 11,22'15" - 10. Samarelli Giovanni (Excelsior) - 11. Cerroni Gino (New Hudson).

*Records precedenti*: assoluto e classe 500: Fumagalli (Guzzi), in 9,32'22", media Km. 93,084 - Classe 350: Montesi Ivo (Velocette), in 10,4'44", media Km. 88,101.

*Record* imbattuto: classe 250: Brusi Riccardo (Guzzi), in ore 9,54'11", media Km. 89,667.

*Classe 175 cmc.*

1. Alberti Raffaele (Benelli), che impiega ore 10,18'50", alla media di chilometri 86,097.

2. Zini Primo (C.M.), in 10,57'45".

3. Cavacciuti Celeste (C.M.), in 11 e 5'11" - 4. Manetti Enrico (Crippa), in ore 11,21'50" - 5. Mangione Michele (Linx), in 11,50'33" - 6. Pagani Nello (Miller) - 7. Lanzani Vittorio (Ancora) - 8. Melmeluzzi Nicola (C.F.) - 9. Maudelli Cipriano (Ancora) - 10. Scatragli Guerrino (Gilera) - 11. Cantori Ulisse (Excelsior).

*Record* precedente: Cavacciuti (C. M.), in ore 11,6'32", alla media di chilometri 79,935.

La Coppa del Duce è assegnata alla Casa Gilera.

## La gara d'orientamento

### del Moto Club di Torino

L'esperimento di una nuova formula per le gare motociclistiche di regolarità, tentato ieri dagli organizzatori del Moto Club di Torino, per la disputa del Premio Firezone, è pienamente riuscito. Malgrado la complessità dell'organizzazione e le difficoltà della prova, il cui congegno era tale da livellare le possibilità di ciascun partecipante, ben 32 motociclisti hanno preso il « via » ieri mattina da Torino, ed uno da Biella — quest'ultimo proveniente da Sesto Calende — e 22 hanno tagliato il traguardo finale d'arrivo dopo varie peregrinazioni dall'uno all'altro lembo del Piemonte.

Le partenze vennero date a cominciare dalle ore 9 e con due minuti di intervallo, dal traguardo fissato in piazza Carlo Alberto, cronometrista il sig. Calosso. Assistevano il Presidente del Moco Club di Torino, cav. Cobalti, l'Ispettore regionale del R.M.C.I. rag. Bocca, il cav. Vinciguerra della M.V.S.N., il cav. Sarasino, in rappresentanza del Segretario federale, ecc.

Il Commissario generale di corsa, cav. dott. Pastore, si era portato ad uno dei controlli più strategici dei varii percorsi, quello di Portacomaro, assieme al cronometrista Chiappella; altri commissari ed altri cronometristi stazionavano agli altri controlli, stabiliti a Blanzè, a Bollengo, a Benevagenna, a Scarnafigi e a Lu. Erano in tutto sette controlli, compreso il traguardo di partenza e di arrivo a Torino, che funzionava pure da controllo intermedio, e tutti rimasero aperti dalle ore 9 sino alle 16 per i vari passaggi.

All'istante della partenza — anzi, dopo il segnale del « via » — ciascun concorrente riceveva una prima busta sigillata: solo dopo averla aperta, poteva conoscere il primo posto di controllo ove dirigere — a media rigorosamente prefissata — la sua marcia. I 32 concorrenti in partenza da Torino s'irradiarono, dunque, subito verso i sei paesi scelti fuori degli itinerari di grande transito, per aumentare le difficoltà della marcia. Arrivati al primo controllo ciascuno consegnava il primo foglio di marcia e riceveva una seconda busta sigillata, entro la quale trovava l'indicazione del secondo controllo a cui presentarsi: la strada da seguire doveva, invece, rintracciarla sulla carta topografica fornita dagli organizzatori a tutti gli iscritti.

Naturalmente, dato il meccanismo della gara, è impossibile fare una cronaca minuta del suo svolgimento, ciascun concorrente avendo marciato da solo, per proprio conto, regolandosi con la propria carta e col proprio cronometro. Le strade quasi ovunque buone e poco polverose, e la splendida giornata primaverile rallegrata da un sole quale alla vigilia nessuno osava sperare, hanno favorito la fatica dei gareggianti, ai quali era concesso anche un comodo tempo neutralizzato per la colazione durante il percorso.

Pochi e non meritevoli di rilievo gli incidenti, relativamente pochi anche i ritiri, dovuti quasi tutti, più che a deficenze meccaniche, allo scoraggiamento di chi — nuovo a tal genere di gara — dopo aver preso un buon bagaglio di punti di penalizzazione in seguito ad un errore di percorso, preferiva rinunciare a proseguire la gara.

Fra i risultati è notevole la buona affermazione delle motoleggere, che, partite nell'esiguo numero di dieci, hanno tagliato quasi tutte il traguardo finale con ottima regolarità, dopo aver marciato per oltre 200 chilometri alla media fissa di Km. 40. Per le motociclette, invece, la media era fissata in 45 Km. all'ora, e, se complessivamente risultò più che ragionevole, pure impose a qualche gareggiante dei notevoli spunti velocistici, specie nei tratti brevi, ove una frazione non lieve del tempo disponibile doveva essere impiegata a consultare la carta topografica ed a riconoscere praticamente il terreno, ad orientarsi nelle viuzze dei paesi, a fare i calcoli con la tabella di marcia ed il cronometro.

Nel complesso la gara può dirsi riuscita non solo come esperimento e dal punto di vista propagandistico, ma anche come utile allenamento ed addestramento dei motociclisti, e dal lato tecnico, essendo la formula nuova riuscita a ridurre notevolmente il numero dei classificati ex-aequo.

Agli arrivi, che s'iniziarono poco dopo le ore 15, ancora in piazza Carlo Alberto, dopo che ciascun concorrente aveva toccato successivamente tre dei sei controlli periferici, assisteva una discreta folla: il servizio d'ordine era disimpegnato dalle Guardie Municipali.

Ecco la classifica:

Primi ex-aequo (classificati in ordine alfabetico): Accomolli (Guzzi), Aloi (Simplex 175), Giacotto (Simplex 175), Giani (Harley Davidson), Ferrero (F.N.), Mulinacci (Guzzi), Petrinetto (Est), tutti con 0 punti di penalizzazione. Seguono: Alassa (Ariel), 1 punto; Coen (Simplex 175), 1 punto; Poma (Brasdow), 2 punti; Mazza (Harley Davidson), 3 punti; Abrate (Simplex 175) e Palozzi (Palozzi 175), con 4 punti; De Ferrari (F.N.); Barsotti (Patriarca); Cerviato (B.S.A.); Pellini (Simplex); Costa R. (Minerva); Castaldi (Pupilla); Costa L. (Della Ferrera); Taberna (Linx); Balmas (Chianale).

L'APERTURA DELLA STAGIONE ATLETICA

## La Pro-Patria di Milano vince la Coppa Piaggio

### Vittorie di Toetti, Tavernari, Poggioli, Furia e Carfì -- Duplice successo di Facelli nelle corse con ostacoli

Genova, 24 mattino.

Ancora una volta Facelli, per quanto appena all'inizio di stagione, ha dimostrato tutta la sua classe vincendo le due prove con ostacoli e fornendo dei tempi sorprendenti. La prova maggiore l'ha fornita nella gara più dura, quella dei 110 metri con ostacoli, dove si è trovato di fronte Valle, un giovane che ha molte qualità e che ha già fatto parlare non poco di sè. Costretto ad impegnarsi a fondo Facelli ha battuto anche il cronometro, toccando 14" e 4/5. Tempo record se l'alessandrino non avesse fatto cadere un ostacolo. Nei 400 metri con ostacoli Facelli si è impegnato a fondo egualmente anche se non minacciato dai compagni di gara. I 400 metri piani sono stati appannaggio del risorto Tavernari con un tempo eccellente, considerando che siamo appena agli inizi della stagione: Carlini, suo diretto avversario, già provato dalla gara dei 110 ostacoli, si è ritirato a 100 metri dal traguardo. Magnifica gara è stata quella dei 100 m. piani, che ha visto la bella vittoria di Toetti; il secondo posto è stato conquistato da un giovane, il milanese Ferrario, che ha battuto Turba, Castelli e Brignole nell'ordine. Il padovano Furia, dopo una serrata lotta col bolognese Gordini, ha vinto i 1500 m. Discreti risultati si sono avuti nel lancio del martello, che ha segnato un'ennesima vittoria dell'anziano Poggioli sul genovese Carpi Tullio, e, finalmente, Carfì ha vinto il salto in lungo, dimostrando di aver conseguito notevoli progressi in confronto della passata stagione.

L'attenzione del pubblico era, però, rivolta all'americana, che ha raccolto ben 16 squadre composte di quattro concorrenti. Gara durissima, che ha messo a prova il fiato e la resistenza degli atleti e che ha messo ancora una volta in luce l'altissima classe del campione olimpionico Beccali, brillante animatore e dominatore della competizione. Degna di rilievo l'affermazione della « Giglio Rosso » di Firenze, che sola è riuscita a minacciare, all'inizio, il successo della Pro Patria di Milano.

Le varie gare hanno dato modo agli atleti del Guf di Torino una bella affermazione. Tutti e quattro i partecipanti hanno fatto del loro meglio ottenendo risultati più che promettenti. La classifica migliore l'ha conseguita il valoroso Rabaglino che si è piazzato al secondo posto nella gara dei quattrocento metri con ostacoli realizzando un buon tempo, che dimostra quali rapidi progressi vada compiendo il giovane atleta torinese. Mori, nella stessa gara, è finito al terzo posto perchè non ancora preparato a dovere. Alba, secondo nel salto in lungo, ha per pochi centimetri mancato il primo posto ed ha distanziato notevolmente Motto. Piccaluga e Castelli. Per ultimo Viano ha ottenuto un buon terzo posto nella gara dei 1500 metri vinta dal veloce Turba. La rappresentativa torinese che difendeva le probabilità del Guf Littoriale ha quindi realizzato, anche se composta di soli quattro atleti, affermazioni degne di nota.

I risultati:

Corsa piana m. 100. — 1. Toetti Edgardo (Pro Patria Milano), in 11"; 2. Ferrario Angelo (id.), 11" e 1/5; 3. Turba Giovanni (id.), a spalla; 4. Castelli Giuseppe (S. Giorgio Genova); 5. Brignole Nicola (id.). Rit.: Giovenzana.

La prima partenza è subito quella buona; gli atleti si mantengono su una stessa linea fino a metà percorso, poi Toetti si distacca nettamente e, agli 80 metri Ferrario, con un ritorno poderoso, può precedere il consocio Turba. Castelli e Brignole arrivano a ridosso dei primi.

Corsa piana m. 400. — 1. Tavernari Ettore (Fratellanza Modena) in 50" e 1/5; 2. Gerbella Mario (S. C. Audace Spezia), in 53" 2/5; 3. Pentore Giovanni (S. Giorgio Genova) 53"4/5; 4. Caracci Pietro (S. Giorgio Genova). Rit.: Carlini.

Tavernari e Carlini appaiono subito i protagonisti della gara, ma ai 200 metri, il genovese improvvisamente rallenta ed abbandona. Il modenese ha, così, gara vinta e giunge nettamente primo senza più essere minacciato.

*Corsa piana m. 1500.* — 1. Furia Alfredo (A.F.C. Padova), in 4'9" e 3/5; 2. Gordini Giuseppe (Virtus Bolognai, in 4'12" e 2/5; 3. Viano Luigi (G.U.F. Torino), 4'17"1/5; 4. Pullo Giovanni (Pro Patria Milano), 4'19"1/5; 5. Lavagnino; 6. Moreno; 7. Canepari; 8. Ottolia; 9. Minola.

Il francese Moreno conduce per il primo giro, poi viene ingoiato dal gruppo dal quale si stacca Furia. Il padovano tira sempre in testa, tallonato da Gordini e non è più seriamente minacciato.

*Corsa piana m. 1000 allievi.* — 1. Bellini Mario (Forti e Liberi Monza), in 2'44" e 2/5; 2. Bragalini Angelo (So.. S. Lazio), in 2'44" e 4/5; 3. Petror (Scarpa e Magnano Savona); 4. Galarra (San Giorgio); 5. Galazzo (Juventus Spezia); 6. Porzio; 7. Sassu; 8. Cipriani; 9. Servello; 10. Foglia; 11. Galletto.

*Corsa m. 80 femminile.* — 1. Pedemonte Margherita (G.U.F. Genova Scienze), in 12"; 2. Enrico Luisa (id.); 3. Ferrando Albina; 4. Musante Luigina; 5. Testino Luisa.

*Corsa m. 110 ostacoli.* — 1. Facelli Luigi (libero), in 14"4/5; 2. Valle Corrado (U. S. Pisa), in 15"; 3. Carlini Giacomo (San Giorgio Genova); 4. Mori Emilio (G.U.F. Torino); 5. Setti Fulvio (Fratellanza Modena).

La gara, velocemente condotta perchè favorita dal vento, si risolve sugli ultimi ostacoli. L'olimpionico, con un ultimo sforzo riesce a precedere il giovane Valle, mentre Carlini arriva a spalla. Il tempo segnato sarebbe inferiore al *record* italiano, ma non potrà essere omologato, avendo Facelli abbattuto un ostacolo.

*Corsa m. 400 ostacoli*: 1. Facelli Luigi (libero), in 55" e 4/5; 2. Rabaglino Mario (Guf, Torino) in 58" e 2/5; 3. Mori Emilio (id.), in 58" e 4/5; 4. Carati Aldo (Virtus, Bologna); 5. Vinara Erberto (S. Giorgio).

*Lancio del martello*: 1. Poggioli Armando (Fratellanza, Modena), metri 43,34; 2. Carpi Tullio (S. Giorgio), metri 42,84; 3. Carpi Annibale (id.), metri 42; 4. Caprile Germano (libero), m. 36,58.

*Salto in lungo*: 1. Carfì Bruno (S. A. San Giorgio, Genova), m. 6,74; 2. Alba Carlo (Guf, Torino), m. 6,70; 3. Motto Romeo (La Spezia), m. 6,27; 4. Piccaluga Tullio (Fratellanza Sestrese), metri 6,20; 5. Castelli Giuseppe (S. Giorgio), m. 6,07.

*Americana a squadre* (internazionale, sulla mezz'ora): 1. Pro Patria, Milano (Kochasky, Beccali, Bonfà, Capoferri), che percorre km. 11,237 in 30' e 54"; 2. Giglio Rosso, Firenze (Giovanardi, Lippi, Lazzerini, Betti), a 100 metri; 3. Squadra mista Savona (Ottolia, Cavallero, Petrone e Furia); 4. Virtus, Bologna (Gordini, Martelli, Manganelli, Guermandi); 5. Squadra mista Genova (De Florentis, Costella, Viale, Frencia); 6. San Giorgio, Genova (Denegri, Malachina, Menotti, Laghi); 7. Trionfo Ligure, Genova (Davoli, Garaventa, Franceschini, Pellegrino); 8. U. S. Sirene, Marsiglia (Sevilla, Bono A., Bono B., Solan).

La gara è animatissima per effetto delle numerose squadre partecipanti, che si danno battaglia subito. Beccali passa immediatamente in testa, ma nei primi cambi la squadra milanese è sempre tallonata dagli atleti della Giglio Rosso; però ogni intervento del campione olimpionico porta alla sua squadra un netto vantaggio, cosicchè, a metà gara, la Pro Patria è già nettamente prima. Malgrado la perseveranza dei fiorentini, la classe di Beccali si impone ed il distacco regolarmente aumenta tanto che, verso la fine, la lotta è solo impegnata per le piazze d'onore.

La Coppa Piaggio è stata vinta dalla Pro Patria.

## I campionati piemontesi allievi

Ieri, sul campo del Michelin S. C., si sono svolti i campionati piemontesi di atletica leggera, che hanno visto una larga partecipazione di giovani atleti. Diamo qui i risultati.

*Corsa piana m. 100.* — 1. Vigna Nelson (Ratti di Alessandria) in 12"; 2. Canau Eraldo (Michelin), a spalla; 3. Giacchero Enzo (Guf); 4. D'Onza; 5. Russo.

*Corsa piana m. 300.* — 1. Genovese Prospero (Unica), in 39" 2/10; 2. Piccioni (Guf), 40" 2/10; 3. Marsaglia Stefano (Guf); 4. Impallomeni; 5. Petrini.

*Corsa piana m. 1000.* — 1. Poma (Guf) in 2'45" 1/10; 2. Barbero Mario (Fiat) in 2'48" 6/10; 3. Briboto Giuseppe (Michelin) in 2'32" 6/10; 4. Antonietti; 5. Cavallera; 6. Cerbi.

*Corsa piana m. 3000.* — 1. Zaninetti (Dop. Sport. Novara), in 9'42" 5/10; 2. Rista Giuseppe (Galvani) in 9'44"; 3. Colpo Paolo (Pietro Micca, Biella); 4. Miglio; 5. Gastaldetti; 6. Grangetti.

*Corsa ostacoli m. 110.* — 1. Fracchia Luigi (Michelin) in 18" 5/10; 2. Gennero Antonio (Michelin), in 18" 8/10; 3. Brotti Riccardo (Guf); 4. Fantone. Tommasella eliminato per aver abbattuto 4 ostacoli.

*Corsa ostacoli m. 300.* — 1. Gennero Antonio (Michelin) in 43" 9/10; 2. Scagno (Guf); 3. Fracchia Luigi (Michelin); 4. Soldi.

*Salto in alto.* — 1. Civalleri Andrea (Ginnastica), m. 1,65; 2. Cane Giovanni (Michelin), m. 1,65; 3. Maffioli (Guf); 4. Bonaudo; 5. Bastino; 6. Milanese.

*Salto in lungo.* — 1. Bologna Guido (Ginnastica), m. 6,32; 2. Biscaldi (Dop. Sport. Novara), m. 6,09; 3. Feher (Guf); 4. Milanese; 5. Antoniola; 6. Bullano.

*Salto triplo.* — 1. Milanese Antonio (Michelin), m. 13,115; 2. Feher Alessio (Guf), m. 12,86; 3. Delleani Augusto (Dop. Biella); 4. Biscaldi; 5. Bretti.

*Salto con l'asta.* — 1. Ajolfi Nestore (F. G. Biella), m. 3,08; 2. Soldi Perlele (Guf Torino), m. 3,03; 3. Delco (F. G. Biella); 4. Maffei; 5. Costa; 6. Caruzzo.

*Getto del peso.* — 1. Civalleri Andrea (Ginnastica), m. 11,55; 2. Fragonara Luigi (Ginnastica), m. 11,37; 3. Manfredi (Ginnastica); 4. Travostino; 5. Abate; 6. Alisio.

*Lancio del disco.* — 1. Alisio Alessandro (Michelin), m. 34,51; 2. Fragonara Luigi (Ginnastica), m. 30,35; 3. Abate Mario; 4. Miglietti; 5. Giaccone; 6. Virano.

*Lancio del giavellotto.* — 1. Previero Oscar (Guf), m. 47,22; 2. Civalleri Andrea (Ginn.) 42,88; 3. Viana (Dop. Sp. Novara); 4. Concio; 5. Leonardi; 6. Fragonara.

*Lancio del martello.* — 1. Caranzano Aldo (Ginnastica), m. 26,12; 2. Manfredi Mario (Ginnastica), m. 23,90; 3. Roggero; 4. Caruzzo.

*Staffetta 4×100.* — 1. Guf A (Giacchero, Cereia, Antoniola, Russo), in 48"; 2. Unica (Rosati, Bullano, Danusso, Genovese), in 48"8/10; 3. Michelin A; 4. Guf B; 5. Guf C.

*Staffetta 200×4.* — 1. Guf A (Giacchero, Corte, Piccione, Scagno), in 2,41" e 6/10; 2. Galvani A (Palestro, Campi, Desperatis, Bertola), in 2'43" e 4/10; 3. Michelin A; 4. Guf C; 5. Guf B; 6. Fiat.

I PILOTI ITALIANI SONO I MIGLIORI DEL MONDO

## Varzi dopo un'emozionante duello con Nuvolari

### vince il Gran Premio di Monaco

Monaco Principato, 24 mattino.

La notte scorsa organizzatori e corridori convenuti a Monaco erano ben lontani dall'immaginare una giornata radiosa di sole come quella odierna. Aveva piovuto tutto il sabato, non solo, ma sui monti circostanti era persino apparsa la neve. Con le prime ore del mattino ogni apprensione è però svanita. Il G. P. automobilistico di Monaco ha ritrovato il suo tempo abituale, il suo sole, il suo cielo, a rendere più suggestivo il quadro incomparabile di questa corsa veramente unica nel suo genere.

La quinta edizione del G. P. di Monaco ha certamente superato le precedenti e si è mostrata degna della classificazione che l'Automobile Club internazionale le aveva assegnato quest'anno, ponendola per la prima volta fra le otto maggiori prove del mondo. Successo più completo, sotto tutti i punti di vista, non poteva dunque arriderle.

Mai come quest'anno la corsa monegasca è apparsa come la classica competizione di piloti, più che di macchine. Sul caratteristico percorso dal tracciato difficilissimo e vario come nessun altro, il vantaggio di qualche cavallo di più vantato da alcune macchine si è annullato. I mezzi meccanici dei più forti, concorrenti hanno mostrato di equivalersi e, per ciò stesso, la corsa ha potuto svolgersi incerta, combattuta metro per metro, da giro a giro, sin proprio all'ultimo istante.

Due uomini, due nomi egualmente cari alle folle italiane, si sono imposti come i migliori: Varzi e Nuvolari. Il galliatese è stato forse più accorto, più tattico. Evitata la battaglia estenuante sulla distanza, pur fornendo uno spettacolo palpitante per il pubblico, ha saputo riservarsi per gli ultimi cinque giri e, quindi, ha saputo certo meglio sfruttare le possibilità del suo motore. Tanto Varzi che Nuvolari nell'ultima salita devono avere spinto in terza sino a settemila giri, nella lotta disperata per la vittoria finale. Il vincitore ha ben meritato il clamoroso successo, ma la sconfitta di Nuvolari, specialmente per le circostanze in cui si è dovuta registrare, a poco più di un chilometro dal traguardo, quando già egli si sentiva sicuro della vittoria, e con lui tutta la folla degli spettatori, riesce particolarmente dolorosa.

Regolari le prove di Borzacchini, Dreyfus, Chiron e Trossi, che persin dai primi giri hanno dato l'impressione di essere chiusi da Nuvolari e Varzi. E così dicasi degli altri concorrenti che, praticamente, non sono mai stati in gara, se si fa eccezione per Etancélin, autore di un brillantissimo inseguimento che doveva, però, tornargli fatale.

La vittoria di Bugatti assicura nuovo e maggiore interesse alle prossime competizioni automobilistiche.

### Lotta palpitante

Sono le 13,33 precise quando si inizia il V Gran Premio di Monaco. Nessun « forfait », dopo quello noto di Caracciola. I 17 concorrenti prendono fulminei il « via » al segnale di Ch. Faroux. Varzi ha la corda nella prima fila e si porta subito in testa. Non è ancora sparita l'ultima vettura su in cima alla salita che dal tunnel sottostante appare una macchina azzurra: è Varzi. Lo seguono, quasi a ruota, Borzacchini, Nuvolari, poi Lehoux, Dreyfuss e gli altri.

Le macchine rosse incalzano e Nuvolari al secondo