gna con rosee frecce tutti i crocicchi ed i bivii, gli incroci e le piazze, e cammina e cammina, per tutta la notte, metodico e silenzioso, fino a che non arriva alla città di tappa. Qui giunto, provvede agli alloggi degli isolati, va a ritirar la corrispondenza agli uffici postali, prepara le buste delle «diarie», scarica le valigie o le fa trovar puntualmente in ogni camera, tutti i giorni, infallibile e preciso. Finisce tardi il suo lavoro. Quasi sempre a sera inoltrata, e subito dopo ricomincia. Una volta gli ho chiesto:

— Ma scusi, lei quando dorme?

— Per adesso non ho tempo. Faremo un conto solo al ritorno.

Cifre e cantastorie

Tutto questo fervore, tutta questa passione, tutto questo perfetto meccanismo di orologeria, che ha scandito per ventidue giorni ogni attimo ed ogni particolare organizzativo della lunga avventura, ora tace ed è fermo in poche cifre nude.

A rilaggerle ed a meditarle, c'è da scatenare nuovamente il capogiro. Pensate un poco: in dieci rifornimenti sono stati distribuiti 1600 pacchetti, ognuno dei quali conteneva due panini imbottiti, un quarto di pollo, due pezzi di marmellata, frutta assortita, un panettoncino, un pacco di biscotti, cinque palline di zucchero, un pezzo di cioccolata, una bottiglia di acqua minerale, due uova fresche... e scusate se è poco. A conti fatti, corridori isolati e «ufficiali» del seguito (organizzatori, commissari, giornalisti) hanno ingollato in dieci pasti 320 chili di pane, 1500 litri di acqua minerale, 3200 litri di caffè, 100 litri di tè, 400 litri di brodo, 3200 rossi d'uovo, 2000 banane, 2000 arancie, 1600 panettoncini, 400 polli e vi trascuro il resto!

«Giovannino», a sua volta, ha caricato e scaricato quotidianamente, insieme al suo fido scudiero non meglio identificato che con l'appellativo di «anima lunga», 170 valigie, sballottando cioè un peso totale di circa 36 tonnellate, suddivise in diciotto viaggi ed in oltre tremila chilometri. Se alle valigie aggiungete il resto che vi ho detto, la cancelleria e gli stampati, le casse con gli striscioni dei traguardi e con le maglie, i medicinali e le ceste cariche dell'elettrico ciarpame che il «Giro» trascina con sè, potete concludere che anche per «Giovannino» l'epilogo non è giunto ingrato.

Ieri sera ha lasciato per ultimo l'Arena, dopo aver rinchiuso e mandato in magazzino il macchinoso armamentario della sua zingaresca missione. Rimase allora, in quel gran silenzio delle scalee deserte, in quelle tenebre che lente scendevano sulle colonne e i plinti, soltanto l'eco dell'ultimo osanna.

FRANCESCO CARLI.

Da Bolzano a Milano

Milano, 29 mattino.

La cronaca della Bolzano-Milano riproduce fedelmente le previsioni della vigilia. La tappa, infatti, è stata corsa fino alla scalata del Tonale e all'Arena; per il resto fu una passeggiata. La salita del Passo della Mendola, iniziata a pochi chilometri dalla partenza, vide dapprima impegnati Gremo e Vietto in un non severo comando e poi Trueba in un'azione disgregatrice, che condusse alla formazione di un gruppo di testa composto da lui, Binda, Bertoni, Moretti, Vietto, Grandi, Demuysère, Erba e Gremo. In giornata poco felice sembrava Bovet. Un rallentamento dello spagnolo permise alcuni ricongiungimenti, fra i quali quelli di Piemontesi, Macchi, Olmo, Zanzi, Bovet, Morelli. Negli ultimi chilometri anche Binda si fece vedere al comando, ma alla fine s'ingaggiò un duetto Trueba-Piemontesi per l'onore del primato in vetta, e questo restò all'italiano.

L'ultima fatica

Nello scendere a valle la sparsa compagine si riunì e si rifornì in massa a Fucine, dopo aver fatta di buon accordo la prima parte della salita del Tonale. A Pizzano, dove il dislivello diventava più duro, prese l'iniziativa Romanatti, poi Rovida, poi Gremo; ma la selezione definitiva avvenne quando si mise a tirare Vietto, alla cui ruota rimasero solo Binda, Bertoni, Piemontesi, Sella, Gremo e Trueba, mentre Demuysère, staccato di un centinaio di metri, manteneva a lungo la distanza, facendosi però superare da Macchi, che veniva ad accrescere la pattuglia di testa. Alle spalle del belga inseguivano Bovet, Olmo, Moretti, Grandi. Eravamo in vista del telone dell'ultimo chilometro quando Trueba, dimenandosi e scotendosi come sotto una frustata, alla sua solita maniera, tentò sorprendere Binda mentre metteva mano alla leva del cambio. E, infatti, il campione, che non s'aspettava il colpo, perdette un centinaio di metri insieme agli altri, che immediatamente lasciò quando partì di scatto all'inseguimento della «pulce». Riprendere il terreno perduto, stare un attimo in attesa, ripartire a fondo e staccare il temerario avversario fu per Binda la cosa più semplice di questo mondo. I passaggi sulla più alta quota del Giro avvennero così: Binda; Bertoni, Sella e Trueba, nello spazio di due macchine, a 4"; Gremo a 22"; Macchi a 31"; Vietto a 40"; Piemontesi a 1'; Demuysère a 1'15"; Erba, Moretti, Morelli, Bovet, Olmo, Zanzi, Rovida, Loncke, Teani a 1'30"; Grandi a 1'42".

Binda si fermò in vetta a girare la ruota, ma fu subito coi primi, che vennero man mano aggruppandosi di nuovo. A Ponte di Legno, dove Piemontesi vinse il traguardo, erano in 17, a Edolo erano in 21, a Ponte sull'Oglio in 29, a Bergamo in 50. C'erano anche Erba, Bovet, Rovida, Bertoni, Gremo, Lalle, che avevano forato; mancava Masi, che per indisposizione si era ritirato.

E' perfettamente superfluo informare dei piccoli e innocui incidenti di gomme e di macchina che capitarono da Bergamo a Milano. Tutti questi uomini fecero quasi contemporaneamente il loro ingresso all'Arena, che presentava un quadro imponente di folla sugli spalti e un'accolta illustre di personalità, di gerarchi, autorità nella tribuna. Assistevano S. A. R. il Duca di Bergamo, S. E. Starace, S. E. Teruzzi, S. E. Fornaciari, il Podestà Duca Visconti di Modrone, il Segretario federale console Brusa, il preside della Provincia Mataloni, Vito Mussolini, il generale Bollati, il conte Bonacossa, il generale Preti.

I primi corridori apparvero all'ingresso dell'Arena, dove cadeva Meini, nel seguente ordine: Rovida, Binda, Piemontesi, Stoepel, Cipriani, Loncke, Altenburger. Le posizioni e l'andatura non cambiarono sino alla campana poi Rovida accelerò, ma Binda, quando fu sul rettilineo opposto, passò in testa dinanzi a Piemontesi, Stoepel, Cipriani e Loncke. Binda, aumentando progressivamente, entrò sul rettilineo finale con due macchine di vantaggio su Piemontesi, che potè ridurre a meno di una con un bel ritorno, mentre Loncke rimontava Cipriani e Stoepel e Altenburger veniva a prendere il quinto posto.

La folla sembrò impazzire al trionfo finale di Binda. Le acclamazioni, che avevano accompagnato l'episodio della volata, proruppero in grida frenetiche le scalee s'agitarono nel saluto di una selva di braccia; la gente privilegiata del prato si precipitò come una fiumana verso la maglia rosa, la tolse di sulla macchina, la issò sulle spalle, la mostrò alta a cinquantamila persone. Quando Binda potè liberarsi dalla stretta che stava per soffocarlo si avvicinò al microfono della radio e lesse questo messaggio agli sportivi che aveva voluto stilare di suo pugno:

Quando, con voce quasi tremante e commossa, ebbe fatto conoscere agli sportivi che stavano ad ascoltarlo in tutta Italia il suo pensiero sulla impresa compiuta, Binda ebbe l'alto onore di essere ricevuto nella tribuna d'onore, dove il Duca di Bergamo e il Segretario del Partito vollero esprimergli il loro compiacimento per la meritata vittoria. A lungo chiamato, Binda passò ancora trionfante dinanzi alla folla, sollevando un ultimo uragano di applausi. Il XXI Giro d'Italia era finito.

Le dichiarazioni di Binda

Ecco il testo delle dichiarazioni rese da Alfredo Binda alla radio subito dopo il suo vittorioso arrivo:

«Sono molto contento di aver vinto per la quinta volta il Giro d'Italia dopo 13 anni di carriera e dopo aver vinto in tutto 40 tappe. Sono specialmente felice di aver battuto un forestiero di grande valore che mi ha dato non poco filo da torcere. Sono contento, per la vittoria, ma rattristato insieme per l'incidente di Roma perchè avrei voluto che non avvenisse. Mi sentivo molto bene e nemmeno le forature mi potevano impressionare in una corsa a tappe. Credo di poter ancora essere un uomo capace di difendersi bene contro chicchessia e anche di attaccare.

«Da circa un anno ho reso ancora più severo il mio regime di vita e mi pare di non aver più perso una gara, salvo che in casi di forza maggiore. Diverse volte sono stato sfortunato, ma sapendo che ciò succede a tutti non me ne sono mai lamentato. Penserò adesso cosa potrò fare e mi consulterò coi capi della mia Casa. Ad ogni modo mi atterrò agli ordini dei gerarchi sportivi. Sono soddisfatto di aver risposto bene alla fiducia di tutti gli amici e ringrazio di cuore le migliaia di sostenitori che per le strade italiane mi hanno festeggiato con cartelli così numerosi e prolissi che non avevo nemmeno il tempo per leggerli.

«Ringrazio in particolar modo i giornalisti, che sempre mi confortarono del loro aiuto morale e tutti gli amici che mi hanno scritto durante il Giro. A molti di loro risponderò direttamente da Cittiglio, e pensando a casa mia, saluto affettuosamente la mia cara mamma, il mio buon papà, le mie sorelle, i miei fratelli.

«L'impressione che ho riportata è che il ciclismo italiano ha molti giovani di valore. Al Giro vi erano tutti corridori che avevano già vinto delle corse e invano si cercavano le «macchiette» di altre volte.

«Credo che in mezzo ai corridori del Giro oggi concluso ci siano dei campioni in formazione e che essi debbono soltanto impiegare più coraggio, più volontà, specie nel regime di vita, per riuscire ad emergere dalla massa. Credo anche che i corridori della mia generazione e quelli della generazione prima della mia fossero più severi con sè stessi.

«Per mio conto, prometto a tutti i miei amici di continuare a fare volentieri tutti quei sacrifici che sono indispensabili per riuscire a vincere, specie quando le energie non sono più fresche come a vent'anni. E spero di giungere così a conquistare qualche altra bella vittoria ai colori italiani e ad allinearmi senza... far competizione al Giro d'Italia dell'anno prossimo che sarà il nono della mia non breve serie».

L'ordine d'arrivo

1. BINDA Alfredo, alle 17,21'27", impiegando ore 10,3'27" a compiere la tappa Bolzano-Milano di Km. 284,500 alla media di Km. 28,292 (agli effetti della classifica il tempo è di 9,59'27" per bonifica di tre minuti in salita (1.o arrivato più 1' perchè vincitore della tappa);

2. *Piemontesi*; 3. Loncke; 4. Stoepel; 5. Altenburger; 6. Cipriani; 7. Moretti; 8. Scorticati (1.o isolati); 9. Bovet; 10. Giuntelli (2.o isolati); 11. Olmo; 12. Sella; 13. Bertoni (agli effetti della classifica il tempo è di 10,1'27" perchè secondo in salita); seguono classificati a pari merito al 14.o posto in ordine alfabetico tutti col tempo di Piemontesi: Andretta, Bidot, Binda Albino, Buse, Cornez, Canazza, Demuysère, Erba, Folco, Facciani, Figueras, Fraccaroli, Geyer, Grandi, Gremo, Lalle, Lavazza, Macchi, Marin, Morelli, Orecchia, Oria, Pagliazzi, Rimoldi, Rogora, Romanatti, Rovida, Teini, Tramontini, Trueba, Vietto per il quale agli effetti della classifica il tempo è di 10,2'27" perchè terzo in salita; Zanzi, Zucchini; 47. Dell'Arsina in 10,3'45"; 48. Tortolini; 49. Carlotti; 50. Segato, 10,3'57"; 51. Meini, 10,4'45"; ritirato Masi.

Vittoria del Velo Club Vicenza
nella Coppa Italia a squadre

Prato, 29 mattino.

Ieri, su un percorso di Km. 154, si è disputata la finale della corsa ciclistica a squadre, per la Coppa Italia.

Ecco la classifica: 1. Veloce Club Vicenza (Morbiatto, Zaramella, Lenzi, Zancan), alle ore 17.29'57" 3/5, che ha compiuto Km. 154,100 in ore 4.15'57" e 3/5, alla media oraria di Km. 35,122; 2. Veloce Club Ferrara, in ore 4.19'49" e 1/5 (media Km. 35,566); 3. Cesare Battisti di Milano, squadra B, in ore 4.23'2" e 2/5; 4. Veloce Club Bassano (4.24'34" e 2/5); 5. G. S. Fiat Torino (Perna, Bertazzini, Moretti, Pelazza) in 44.25'9" e 1/5 (media Km. 34,569); 6. A. C. Pratese (4.26'49"); 7. Sport Club Macarese di Roma (4.29'3"); 8. Velo Sport Trento (4.38'28" e 4/5). Non presentatisi S. S. Fulgor Savona, G. S. Fiat II di Torino, S. C. Vigor Torino, G. S. Fascio di Pola, Mensana di Siena.

Pallone elastico

La Coppa Gastaldi

Ieri, alla presenza di un pubblico numeroso, si è svolta, allo Sferisterio di via Napione, la partita al pallone elastico, valevole per la Coppa Gastaldi, tra le squadre del Dop. Mario Gioda Sez. Eda (Maggiorino-Rizieri) e della Cuneo Sportiva (Delpiano-Rugo). La vittoria è stata nettamente conquistata dai torinesi, che hanno dominato gli avversari per 11 giochi a 6. Arbitro Monteverde.

Oggi, alle ore 15.30, avrà luogo un incontro amichevole tra le due quadriglie dell'Eda di Solaro-Undorfe e Calzia-Salasco.

LE GARE MOTONAUTICHE SUL GARDA

Antonio Becchi ha vinto il Gran Premio delle Nazioni

Theo Rossi di Montelera manca per guasti ai motori il record del mondo per *racers 12 litri* dopo aver compiuto un passaggio a 114 Km. di media

Gardone, 29 mattino.

La manifestazione motonautica gardesana ha chiuso ieri sera il suo programma dopo aver offerto una superba pagina di sport marinaro. All'ultima giornata, perchè fosse maggiormente compensato il lavoro degli organizzatori e per appagare la numerosa folla accorsa sulle rive del lago, non doveva mancare la partecipazione del conte Theo Rossi di Montelera, con il suo rosso bolide; ma il tenace pilota italiano, stamane, quando ha saputo che durante le sfortunate prove di giovedì e di ieri l'altro era riuscito egualmente a superare la media dei cento chilometri, che lo portavano al primo posto per la Coppa dell'Oltranza, offerta da Gabriele d'Annunzio in memoria di Sir Henry Seegrave, ormai sicuro della vittoria, decideva di tentare di abbassare il record del mondo, racera 12 litri, che Antonio Becchi detiene da un anno.

Il tenace pilota italiano, stamane, nel tentare i regolamentari passaggi sul miglio, onde stabilire la media superiore ai cento chilometri orari per la conquista della Coppa dell'Oltranza offerta da Gabriele d'Annunzio per onorare la memoria di Seagrave, dopo avere raggiunto nella prima prova una media di 114 km. orari era costretto al ritiro. Il Principe Ruspoli stasera, sul suo Niniette, superava la media di ben 9 chilometri, aggiudicandosi la Coppa dell'Oltranza che nemmeno Kaye Don aveva potuto conquistare.

Alle 11,40 la motonave sulla quale da tre giorni hanno preso posto giuria, commissari, autorità politiche e sportive e giornalisti, si stacca dalla darsena del Club Gabriele d'Annunzio e si dirige verso la piazza del Rimbaldello, dove, come avvenne giovedì per la Cento miglia, vengono date le partenze alla gara per scafi da turismo, valevole anche per la seconda prova di campionato nazionale. Alle 12 precise partono i cruiser da 1, 1 e 5, 3 litri, alla distanza di cinque minuti, quelli da litri 7,2. Nelle altre categorie nessuno è presente. I concorrenti debbono percorrere tre giri dello stesso percorso delle 100 miglia, con un totale di Km. 96.

La partenza degli scafi di minor cilindrata è affascinante; le barche marciano a ridosso fino all'altezza della darsena d'Annunzio e presto scompaiono verso il golfo di Maderno. Al primo giro già si notano dei distacchi. A Gargnano Belgir sfascia lo scafo e si ritira, e Martoli, che in questa competizione non è stato per niente fortunato non giunge nemmeno al decimo chilometro. Anche Lina Feltrinelli, la sola donna in gara, segue la stessa sorte, e così pure Quintavalle. Con questi ritiri la gara, che si presentava ricca di incertezza, incomincia a perdere un po' del suo interesse. Ma i ritiri non sono finiti: Eugenio Silvani non termina il secondo giro ed al terzo giro si fermano Pedetti, Albertoni e Vittorio Rustici. La gara vede vincitore Maderno nella classe litri 1,5; Pasini in quella dei 3 litri e l'avv. Piccoli in quella di litri 1 e 7,2.

Siamo alla partenza del «Gran Premio Era Fascista - Anno XI», Campionato del Garda per fuori bordo da corsa, fino a 500 cmc. e da 500 cmc. a 1000 cmc., (classe X). Dieci sono i partenti nella «500» e dodici nella «1000». Quelli della categoria minore partono con tre minuti di vantaggio: al «via» è Brosio che si porta in testa, seguito dall'americano Ellsworth; poi, in gruppo, vengono Borghesio, Faralda, Bosco, Crotto, Pedrali, Mereghetti, Aroso; Stefano Feltrinelli si attarda nel mettere in moto il motore.

Con i concorrenti delle «500» parte anche Guerrini che corre nella categoria superiore: egli, però, si accorge, quando ha già superato la seconda boa, dell'errore e ritorna, arrivando sul traguardo quando i concorrenti della sua categoria hanno già preso il via; quando egli prende regolarmente la partenza è in ritardo e pende su di lui la squalifica.

Al primo giro della «500» è in testa l'americano, che ha distanziato Borghesio di circa 300 metri; al terzo posto è Bosco, seguito da Bosio, quindi Pedrali, Crotto, Mereghetti, Faraldo, Gaetano Lanfranchi e Stefano Feltrinelli, che è partito con mezzo giro di ritardo. Fino al terzo giro le posizioni non mutano e, cioè, fino a quando Aroso, che si trovava al penultimo posto, si rovescia presso la curva di Portesi. Ellsworth, che fino al quinto giro ha fatto una superba gara, al sesto è costretto a fermarsi per cattivo funzionamento delle candele; passa, così, in testa Borghesio

Nella categoria superiore la lotta si presenta, fin dalla partenza, emozionante. Al «via» è il conte Casalini che conduce; il giovane pilota italiano, però, sul rettilineo di Fasano è superato da Bouchon, che, portatosi in prima posizione, non la lascierà più, nonostante i ripetuti attacchi, tanto di Casalini che di Guerrini. Al quinto giro vediamo primo Bouchon, secondo Casalini, terzo Guerrini, quarto De Puj, quinto Carcano, sesto Agostino Lanfranchi, settimo Soriano de Ivanrey, ottavo Mora, nono Dino Feltrinelli. Da questo momento il marchese De Ivanrey comincia ad avvantaggiare. Interessante è la lotta tra i «Marielliati» Crotto, Pedrali e Mereghetti, i quali si contendono il terzo posto. Alla fine dell'ottavo giro della classe X, Casalini è costretto a fermarsi presso il traguardo e quando riparte ha già perso sette posizioni. Passano: 1. Bouchon, che si ferma per fare rifornimento di carburante, e quindi Guerrini, Carcano, Soriano, che ha guadagnato quattro posti, Lanfranchi Agostino, Mora, De Puj, che fa anch'egli rifornimento e riparte poi fortissimo e, infine, Dino Feltrinelli. Soriano De Ivanrey continua il suo brillante inseguimento e tenta rimontare anche Carcano che, però, gli resiste.

Nella classe «500» Brosio perde verso il quindicesimo giro il terzo posto e passa al quinto, mentre avanzano Bosco e Crotto; Feltrinelli invece si ritira ed all'ottavo posto va l'americano, il quale poi finirà anch'egli per rinunciare alla gara.

Al quindicesimo giro le posizioni della classe X non sono mutate se non nel caso di Lanfranchi che si è fermato per cattiva carburazione ed è superato così da Mora e da Feltrinelli. Al sedicesimo giro Soriano si porta al terzo posto che manterrà fino alla fine. Nella classe «500» Brosio si ritira al diciottesimo giro per affondamento della barca e Lanfranchi si ferma a soccorrere Mereghetti anch'egli in pericolo di affondare.

Siamo alla fine: la gara che ha raggruppato le due categorie da corsa per fuori bordo, ha entusiasmato la folla che ha seguito le diverse fasi con il più vivo interesse.

Amedeo Bouchon e Borghesio, appena tagliato il traguardo, si portano presso la motonave sulla quale vengono issate le bandiere d'Italia e di Francia al suono dell'Inno della Motonautica.

Alle 17,25 prendono il «via» i concorrenti al Gran Premio delle Nazioni. Partono: i «racers» da litri 1,5 pilotati da Pasini, Castiglioni, Feltrinelli, Pedotti e Bompiani. Passarin, che era il più quotato, non si presenta, e così pure Belgir e Albertoni, i quali sono stati tolti, per gli incidenti noti, dalle gare precedenti. Tre minuti dopo parte, nella classe litri sei, il Principe Ruspoli e, nella classe dodici litri, Becchi, Wanamaker, Feltrinelli, Cattaneo.

La lotta in tutte le categorie subito si delinea, ma, mentre in quella dei litri 1,5 e 3, nulla di interessante si denota, la contesa è assai ricca, invece, di fasi interessanti nella categoria dodici litri: Becchi, che è partito in prima posizione, è superato al primo giro dall'americano, ma è cosa di breve durata: il pilota del «Lia III» subito riprende e supera il rivale il quale è incalzato ora dal Principe Ruspoli. Al sesto giro Becchi è già in netto vantaggio su Cattaneo, Feltrinelli e Ruspoli; l'americano è a mezzo giro. Da questo momento, ad eccezione delle ultime due posizioni, dove Feltrinelli è superato da Cattaneo, non si hanno più mutamenti.

Antonio Becchi vince così il Gran Premio delle Nazioni; l'americano è secondo assoluto; terzo il Principe Ruspoli che è primo della categoria 6 litri.

Ha quindi inizio la gara di abilità manovriera, la quale anche questa volta diventa un rompicapo per chi vi concorre e per chi vi assiste.

Alla presenza delle autorità politiche e sportive, di tutti i concorrenti e dei rappresentanti esteri, stasera, il conte Theo Rossi, presidente del Club Motonautico, ha solennemente premiato i vincitori. Hanno parlato, oltre al conte Rossi, il podestà cav. Cozzaglì e il commodoro Tomson per i concorrenti stranieri.

Le classifiche

Trofeo Nazionale dei Motoscafi da Turismo. 2.a prova serie litri 1,5; 3; 5; 6 e 7,2. - Giri 3, km. 96: Classe 1500: 1. Maderna Ferruccio (Picchiotti-Gray). — Classe 3000: 1. Pasini Enrico (Cinchisi-B.P.M.) ore 1,35'18"2/5, media km. 60.436. — Classe 7200: 1. Avv. Emilio Piccoli (Cristi-Craft) in 1'56'58", alla media di km. 49.293.

Gran Premio Era Fascista (per fuori bordo da turismo da 500 cmc. e da 500 a 1000 cmc. classe X, km. 100): Classe 500: 1. Borghesio Carlo (Riva-Elto) in 1,27'15" 3/5, media chilometri 68.770; 2. Bosco (Britt-Elto) in ore 1,29'14" 2/5; 3. Crotto Pietro (Passarin-Laros) in 1,29'22" 3/5; 4. Pedrali Noi (Passarin-Laros, in 1,29'31" 3/5; 5. Mergotti (Passarin-Johnson) in ore 1,30'12" 2/5; 6. Lanfranchi (Riva-Johnson) in 1,32'47" 1/5. — Classe X: 1. Amedeo Bouchon (Soriano-Soriano) in ore 1,15'43", media km. 79.243; 2. Soriano d'Ivanrey (Soriano-Soriano), in 1,22'25"; 3. Carcano (Riva-Laros), in 1,24'48" 3/5; 4. Jean du Pu, (Sorinno-Soriano), in 1,26'56"; 5. Feltrinelli (Feltrinelli-Laros), 1,28'36"2/5; 6. Mora (Riva-Elto), in 1,31'23".

Gran Premio delle Nazioni (12 giri km. 60): 1. Becchi Antonio, Lia III, (Bagletto-Isotta Fraschini), in 37'41", media km. 95.533; 2. capitano Wanamaker (X-Packard), in 37'59", media km. 94.779; 3. Principe Ruspoli (Cinti-Bugatti), in 45'25" 3/5, media 79.249 (1. della serie 6 litri); 4. Cattaneo (Celli-Isotta Fraschini), in 45'39"2/5, media km. 78.849. — Classe 3 litri: 1. Silvani Eugenio (Silvani-Gray) 57'51", media km. 62.230; 2. Pesenti (X-X), in 59'47" 1/5, media km. 60.314. — Classe litri 1,5: 1. Pedotti (X-B.P.M.), in ore 1,0'17" 2/5, media km. 59.755; 2. Castiglioni (Riva-B.P.M.), in 1,3'3", media 57.641; 3. Feltrinelli (Feltrinelli-Hispano Suiza).

Gara di abilità manovriera: 1. Mora Paolo; 2. Borghesio Carlo; 3. Faraldo Pier Luigi. Seguono altri sette.

La Coppa Cartesegna-G. P. «La Stampa»

Il Principe di Piemonte assiste
alle gare della quarta riunione

Ieri pomeriggio, come abbiamo annunciato, si è svolto nel campo atletico dello Stadio Mussolini, impeccabilmente organizzato dallo S. C. Galvani, la quarta riunione della manifestazione atletica Coppa Cartesegna, Gran Premio *La Stampa*, organizzata dal nostro giornale in unione alle società torinesi di atletica leggera.

Le gare sono state onorate dalla presenza di S.A.R. il Principe di Piemonte, che, in visita al grande stadio torinese, si è fermato nel campo atletico, assistendo a buona parte della manifestazione.

Lo S. C. Galvani, al termine della riunione, è risultato complessivamente il migliore dei sodalizi partecipanti alle gare; e questo per merito di un bel manipolo di giovani atleti assai promettenti. E' quasi del tutto mancata la partecipazione degli atleti del G.U.F. di Torino, la cui attività è assorbita in questi tempi dalla preparazione agli esami. Ciononostante il Guf continua a mantenere il primato nella classifica per la Coppa Cartesegna, ma lo S. C. Galvani e la Soc. Ginnastica gli si avvicinano notevolmente.

Ecco la classifica dopo la quarta riunione: 1. Guf Torino, p. 193; 2. S. C. Galvani e Soc. Ginnastica, p. 129; 4. Michelin, p. 117; 5. Unica, p. 105; 6. Fiat.

Diamo ora i risultati delle gare di ieri:

Lancio del disco: 1. Giaccone Franc. (Unica), con m. 49,39 (vantaggio 19,52); 2. Ribotto Giuseppe (Michelin), m. 48.79 (vantaggio 21); 3. Masino Giov. (Ginnastica), m. 46,56 (vant. 20); 4. Cavagià Michele (Unica), m. 45.43 (vant. 20); 5. Reggio Lanfranco (Galvani), m. 45,72 (vant. 22); 6. Virano Ottavio (Ginnastica), m. 45,62 (vant. 18,25).

Corsa piana m. 5000: 1. Robino Giuseppe (Dop. Fiat), in 15'31" 4/5 (vant. 190); 2. Dusio Carlo (Ginnastica), in 15'39" 2/5 (vant. 290); 3. Vianello Salvatore (Fiat), in 15'50" (vant. 199); 4. Bigando Angelo (Unica), in 15'54" (vant. 500); 5. Berbotto Arturo (Ginnastica), in 16'3" (vant. 190); 6. Saba Franc. (Unica) in 16'25" (vant. 375).

Corsa m. 110 ostacoli: 1. Frecchia Luigi (Michelin), in 19" 8/10 (avant. 10.40); 2. Travas Guido (Galvani), in 20" (avant. 8,50); 3. Rivolta Gabriele (Galvani); 4. Fartoni Luciano (Galvani); 5. Marchi Libero (Unica). Genero del Michelin è squalificato per aver abbattuto tre ostacoli.

Corsa m. 400 piani: 1. Genovese Prospero (Unica), in 48" 8/10; (vant. 32.90); 2. Bullano Giuseppe (Unica), in 48" 9/10 (vant. 42,40); 3. De' Sperati Enrico (Galvani); 4. Becchio Michele (Galvani); 5. Verga Bruno (Galvani).

Staffetta 4×800: 1. Ginnastica (Dusio M., Ferrero, Dusio Carlo, Berbotto), in 8'41" 2/5; 2. Guf Torino (Ricaldi, Avanza, Marsaglia, Gastaldetti) in 8'52"; 3. Michelin (Campana, Pasquello, Antonietti, Ribotto); 4. Galvani A; 5. Galvani B; 6. Unica; 7. Galvani C.

Salto in alto: 1. Spezzani Oscar (Galvani), con m. 2,10 (vant. 0,60); 2. Caruzzo Carlo (Michelin), m. 2,05 (vant. 0,45); 3. Travas Guido (Galvani), m. 2,01 (vant. 0,31); 4. Civalleri Andrea (Ginnastica), m. 2,01 (vant. 0,36); 5. Basso Petrino Luigi (Galvani), m. 2 (vant. 0,50); 6. Drago Vincenzo (Galvani), m. 2 (vant. 0,60);

Lancio del giavellotto: 1. Gianna Alessandro (Galvani), m. 68.60 (vant. 25); 2. Barberis Giovanni (Galvani), m. 67,17 (vantaggio [illegible]); 3. Danusso Angelo (Unica), m. 65,37 (vant. 33); 4. Alisio Giacomo (Michelin), m. 65,15 (vant. 27); 5. Scolari Mario (Ginnastica), m. 64,82 (vant. 30); 6. Leonardi Francesco (Michelin), m. 63,12 (vant. 26).

Classifica per Società: 1. Galvani S. C., p. 57; 2. G. S. Unica, p. 32; 3. Ginnastica Torino, p. 29; 4 Michelin S. C., p. 29; 5. Dop. Fiat, p. 10; 6. Guf, p. 10.

Il Premio d'Italia

Pilade batte Ello
in un combattuto finale

Milano, 29 mattino.

Il Premio d'Italia, corso ieri a San Siro in un pomeriggio di sole, su un terreno resistente e alla presenza di un pubblico imponente, è stato vinto dal favorito Pilade, della Razza del Soldo che dopo esser stato battuto nel Premio Emanuele Filiberto, aveva trionfato nel Derby. La generazione del 1930 ha dunque il suo campione e Pilade ha dimostrato con le due vittorie più significative di essere un grande cavallo, forse un «crack»: questo potrà essere confermato nel Gran Premio di Milano.

La corsa del Premio d'Italia si è svolta in una amotsfera di grande passionalità ed anche se gli scommettitori non manifestavano dubbi sulle sorti della prova appoggiando nettamente Pilade, era in tutti il dubbio e in molti la speranza che sul terreno di San Siro Ello avrebbe saputo riscattare l'onta del Derby. Ed Ello con una corsa spettacolosa e drammatica ha saputo dare un tono sostenutissimo al finale, ha lottato con la tenacia che aveva rivelato alla sua prima grande vittoria, è stato battuto di men di una lunghezza. Pilade ha meritato di vincere, ora indubbiamente il più forte ieri, perchè solo un grande cavallo può permettersi di vincere come ha vinto Pilade, ma Ello matura una rivincita ed ha titoli per chiederla, perchè il cavallo del signor De Montel non ha potuto dare ieri tutto quello che gli si poteva chiedere.

I partenti annunciati alla vigilia si sono presentati tutti ai nastri; le quote di partenza eran presso a poco le stesse dell'apertura del gioco: Pilade a 4/5, Ello a 3/1, Crapom a 3 1/4, Dossa Dossi a 4/1, Adige a 5/1, Varsoviana a 7/1, Crames a 25/1. Quando la campana ha suonato il monta in sella si cercava dapperiutto Ello, ma il cavallo di De Montel è arrivato solo all'ultimo momento, è stato sellato nella sua scuderia, lontano dagli occhi dei curiosi ed ha varcato il cancello dell'ippodromo quando già i suoi avversari stavano per entrare in pista. Gli si è potuto dare solo un'occhiata e non si è potuto neppure giudicarne la condizione perchè il nuovo regolamento delle corse vieta la sfilata d'onore e quindi il «cauter» che piaceva al pubblico dei grandi premi e faceva da eccellente preludio ad ogni classica prova.

La partenza è stata ritardata qualche minuto dalle resistenze di Pilade ed è stata data su un allineamento perfetto. Pilade si è portato allo steccato davanti a Ello. Dossa Dossi e Adige, mentre Crapom, più lento a mettersi in azione, chiudeva il gruppo dei sette concorrenti e si faceva presto distaccare di qualche lunghezza. L'andatura per tutta la retta di fronte è stata sostenuta ed ha provocato un certo sgranamento nei ranghi; perdeva infatti contatto Valsoiana, che passava in coda, mentre Ello retrocedeva in quarta posizione dietro Pilade, Crames e Dossa Dossi che mantenevan quest'ordine per tutta la curva.

All'inizio della dirittura Caprioli reggeva ancora a piene braccia Pilade che non doveva essere minimamente richiesto per respingere un attacco di Crames, che è stato il primo ad impegnarsi a fondo, per scomparire quasi subito dalle posizioni d'avanguardia. L'iniziativa di Crames ha dato il segnale della battaglia ed ecco sortire dal gruppo Ello che si trascina dietro Dossa Dossi. Camici impegna energicamente il suo cavallo che si distende in potenti folate, si stacca da Dossa Dossi e si avvicina a Pilade. Al parco delle vetture non c'è che una lunghezza, tra Pilade ed Ello. Camici alza la frusta e il suo cavallo dà un brusco scarto e perde terreno, sbandando al largo. Caprioli intuita la minaccia, parte deciso e non desiste dal «montare» Pilade anche quando vede Ello scartare.

Il puledro di De Montel, ripreso con tutta l'energia che si può chiedere a Camici, ritrova la sua azione migliore e a duecento metri dall'arivo è tutto lanciato in folate entusiasmanti, guadagna metro su metro, giunge alla sella di Pilade, il pubblico in piedi trascinato dalla irruenza dell'attacco grida già il suo nome, ma ecco che al momento decisivo Ello scarta di nuovo. La corsa è finita: Pilade, che non ha avuto un rallentamento nel ritmo della sua azione, ha ormai vinto, e Caprioli, senza minaccia, passa il traguardo senza insistere. Ello gli è a men di una lunghezza, ma ormai sfinito e forse Camici è più affaticato ancor del cavallo. A due lunghezze dai primi Dossa Dossi viene a prendere la terza moneta, battendo Adige. Crapom, che non ha mai avuto un momento brillante ed è apparso l'ombra del Crapom del Derby, è in testa ai battuti.

Il cronometro ha segnato per il vincitore il tempo di 2'29"3/5, che ha così battuto il record della corsa stabilito da Ortello con 2'29"4/5 nel 1929. Applausi al vincitore, effervescenza di commenti sotto l'impressione della splendida corsa.

Si sostiene che Ello ha perduto per i reiterati scarti e che una monta più forte avrebbe mutato le sorti del Premio d'Italia in favore del figlio di Havrosac. Che Ello sia stato danneggiato sensibilmente è indubbio, ma chi può pensare quel che sarebbe stato capace di fare Pilade se avesse dovuto difendersi fino al traguardo?

Il puledro della Razza del Soldo ha condotto da un capo all'altro ed ha stabilito il nuovo *record* della corsa; quale miglior dimostrazione di forza si poteva chiedergli? La tattica adottata da Caprioli è la più pericolosa e può essere tentata solo con dei campioni. Orbene, Pilade ha vinto il Derby venendo a battere Kennebec a 200 metri dall'arrivo, ha vinto con un impiego di mezzi del tutto differente il Premio d'Italia; è un cavallo che è stato battuto solo in circostanze irregolari nel Premio Emanuele Filiberto quando la sua scuderia lo aveva messo in corsa con probabilità subordinate a quelle del compagno Crapom. Cosa si vuole di più convincente per esaltarne i meriti? Si parla già del Gran Premio di Milano e ci prepariamo ad assistere ad un nuovo duello che ci auguriamo debba dissipare ogni dubbio sulla legittimità della supremazia di Pilade.

Nato nell'allevamento di R. Gualino a Mirafiori, Pilade è figlio di Cappani Cuttle e Piera. E' il primo grande prodotto dello scomparso stallone che costò alcuni milioni e morì prima che uno dei suoi discendenti sapesse illustrarsi sulle piste italiane. La sua gloria e i suoi benefici servizi per le sorti del nostro allevamento saranno affidati a Pilade, un sauro che per imponenza di modello non avrebbe sfigurato certo accanto al suo illustre genitore.

Premio Oldaniga (L. 10.000, m. 1000): 1. Djambol (58 Lamberti) di Lorenzini; 2. Lattucina; 3. Coltreau N. P. Zurlo. 6 lungh., 5 lungh. Tot. 16,50; 24,50; 8,50.

Premio Redefossi (L. 8000, m. 1600): 1. Alva (57 Furio) di Lady Victora; 2. Mrs H; 3. Banderiliero. N. P. El Sereno. 5 lungh., 4 lungh. Tot. 65; 12; 7.

Premio Mestre (L. 8000, m. 1000): 1. Icaro (56 Parifici) di Castellini; 2. Bototo; 3. Arpa. N. P. Bensoe, Erit