GLI SPORT

Travolgente inizio del Giro ciclistico di Francia

Archambaud sbaraglia sul "pavé,, squadre e campioni e vince con distacco a Lilla

I belgi scatenano l'offensiva, cedono nel finale e il giovane francese coglie il successo -- I più quotati concorrenti in forte ritardo: Guerra è 13.o con 7 minuti di distacco, Martano 19.o a 9', Battesini 24.o a 12' -- Piemontesi, Camusso, Giacobbe e Di Paco seriamente svantaggiati -- La turbinosa gara alla media di Km. 33.536 -- Gestri e Viarengo costretti al ritiro

(DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE)

Lilla, 27 notte.

Se dovessi definire con due parole questa prima tappa del Tour, la chiamerei ubriacante, travolgente. Un aggettivo le si addice, perchè mai sono uscito così stordito dal seguito di una corsa come da questa Parigi-Lilla, e di più perchè il suo svolgimento è stato veramente turbinoso e il risultato così profondamente incisivo sulla situazione, da non avere nessun confronto nel passato.

La prevista battaglia

Vi dicevo ieri che la natura del percorso e il fondo stradale lasciavano prevedere un violento inizio di ostilità da parte dei belgi, un arrivo molto frazionato e forse un vincitore con distacco. Tutto ciò è stato oggi realtà e non può stupire. Quello che invece è veramente sorprendente è che siano saltati fuori alla fine uomini che non ci attendevamo di vedere alla ribalta, che chi ha voluto la lotta ne sia rimasto vittima e che elementi elevati alla vigilia al rango di protagonisti siano paurosamente crollati, che altri quasi completamente trascurati l'abbiano fatta da padroni. Ma tutto questo sarebbe impossibile illustrarvi se non sulla scorta dei fatti. Sarà più facile intenderci quando saprete come sono andate le cose.

L'alba aveva sorpreso i primi gruppi di curiosi davanti al portone dell'Auto, gente che deve aver saltato la notte affrontando stoicamente la prospettiva di due ore di attesa sui marciapiedi che fronteggiano lo sporco caseggiato ancora risonante del rumore delle rotative instancabili a buttar fuori carta stampata.

Quando sono entrato nel sacro recinto (erano già passate le 5) non vi ho trovato che pochi isolati; i pezzi grossi, gli « assi », sono giunti tutti insieme a bordo di un autobus che li aveva presi all'albergo e li scaricava davanti al portone. La folla ebbe appena il tempo di accorgersi della venuta dei campioni, di salutarli in furia con alte grida, che già essi avevano infilato la porticina ed erano scomparsi dalla scena sulla quale dovevano poi riapparire per la porta ufficiale. Alle 5,45 squillò la voce di Cazalis invitante i corridori all'appello e le cinque squadre si ordinarono sotto il porticato.

Il volto grinzoso del « patron » si illuminò di un sorriso di compiacenza dinanzi al successo che otteneva, come prologo dello spettacolo, la presentazione degli attori. A un cenno del direttore di scena, cominciò la sfilata della compagnia attraverso Parigi. Il folto gruppo, aperto da cinque ondate nettamente distinte dai colori nazionali e chiuso dalla mistura policroma degli isolati, si veniva presto scompigliando; poi procedette, allungandosi e smembrandosi sempre più, liberandosi dalla stretta degli agenti ciclisti che avrebbero avuto il compito di inquadrare il corteo. Gente ce n'era, sì, sul tragitto, ma non quanta ci eravamo immaginati, e forse meno degli anni scorsi. Ci volle un'ora e mezza di infernale baraonda, fra un nugolo di lussuose automobili ufficiali, di taxi scardassati, di motociclette e biciclette, più tormentose delle vespe, per sboccare finalmente sul vialone del Vesinet.

Il saluto di « Josephine »

Il tempo che ci rimaneva per far arrivare l'ora della partenza fu dedicato al ricevimento di Joséphine Backer, che ha una sontuosa villa in quel sobborgo di Parigi. Dai suoi giardini aveva colto tanti fiori da offrirne, di sua mano, un mazzetto a tutti i corridori. Ma non è stato questo l'unico e più grande regalo che la stella ha fatto; sulla guancia di ognuno ha stampato (è la parola giusta, perchè Guerra ne ha avuto segnato dal rossetto l'arco della bocca carnosa) un bel bacio, e anche due e tre, come a Di Paco e a Pélissier. Ne avrebbe voluto un supplemento di razione anche Camusso, che non si decideva a lasciare la manina della diva. Ma non è stato accontentato.

Quando Joséphine ebbe finita la distribuzione delle sue grazie e la esibizione delle sue smorfie e delle sue mosse scimmiesche, e quando i fotografi si furono sfogati a prendere quadretti e le « nazionali » una ad una (sullo sfondo di quella italiana verrà fuori la morettina delle banane issata sulle spalle di uno cui non è parso vero di stringere per un istante il corpicino della « venere nera »), si avanzò il buffo e cantastorie Biscot per dare il via.

Quando la bandierina si abbassò erano passate di quattro minuti le otto. Il cielo, sul quale si erano sciolti i fiocchi di nuvole chiare che all'alba lo arabescavano, si era ripulito come uno specchio. In giornata avremo sole, qualche goccia di pioggia, vento di fianco; in complesso, un ambiente non pesante. L'inizio era svelto ma non velocissimo a opera dei belgi; ma a un tratto si dovette premere sull'acceleratore per tener dietro alla coda della fila che risalì di slancio. Allora vidi ben staccati — pattuglia di avanguardia — tre uomini che filavano a 45 all'ora sull'asfalto in leggera discesa. Erano Pélissier, Magne e Cornez, cui era già riuscito di prendere trecento metri di vantaggio su un gruppetto formato da Grandi, Martano, Folco e Scorticati, seguiti a cento metri dal grosso che Battesini e Bergamaschi scuotevano dalla sorpresa.

Le macchine che rimontavano il trio per individuarlo non erano certo sgradite a « Charlot », abilissimo nello sfruttarne il risucchio. Il tachimetro segnava più di cinquanta. In pochi minuti i tre misero dietro le loro spalle un vuoto di mezzo chilometro, ma gli inseguitori, o, per meglio dire, le « maglie verdi » che li guidavano, venivano prontamente alla riscossa, chè sarebbe stato troppo presto farci giuocare al principio della prima tappa.

In 10 chilometri la fulminea azione aveva il suo sbocco nel ricongiungimento effettuato a opera di Piemontesi e Battesini dopo Conflans. A darvi una idea della violenza dell'attacco francese, basterà vi dica che nei primi 21 chilometri, cioè compresi altri 8 fatti ad andatura molto ridotta dopo la ripresa che hanno portato a Pontoise, si toccò la media di 41, il che significa che per un quarto d'ora si è marciato a 47-48.

Chiusosi questo breve ma chiaro episodio che mi servì ad avere subito conferma di quanto avevo scritto nei giorni scorsi: essere cioè la nostra maglia tricolore il bersaglio più individuato e la nostra squadra quella destinata a più sfacchinare per non farsi sorprendere, non si ebbe ad Amiens che una schermaglia minuta che, se non ebbe risultato apparente, fu senza dubbio la causa di quelle condizioni di sminuita freschezza alle quali parecchi leaders debbono attribuire la perdita di minuti nella furiosa azione finale. Ronsse era il più nervoso e insistente negli attacchi, ma anche Lapebie e Decrois diedero ai nostri una buona parte di fastidi, perchè non solo Battesini e Piemontesi dovettero prodigarsi per parare i ripetuti colpi, ma anche Guerra fu costretto a in-

LOUYET

tervenire più volte. Grandi cercò di mettere un po' d'acqua sul fuoco portandosi in testa per condurre con moderazione e così si giunse tutti insieme a Beauvais, chilometri 73, passando sotto una ininterrotta arcata di festoni di carta, segno di festa per la commemorazione di Jeanne Hachette, eroina locale che costrinse Carlo il Temerario a levare con i suoi 80 mila uomini l'assedio alla città.

L'iniziativa di Archambaud

Altri scatti di Lapebie e Le Greves vengono soffocati da Guerra; ritorna la tranquillità, ed eccoci a Breteuil, cento chilometri esatti, alla media di 33,300. Per altri 30 chilometri ripresero Ronsse, Max Bulla e Buse a dare sgropponi e durante uno di questi Folco forò. Riprese quando Gaillot acquetò la marcia. Frattanto però la media era salita a 34,200.

Al controllo di Amiens i corridori furono fermati tre minuti per il rifornimento. Dopo Talmas ripresa delle offensive in un crescendo di accanimento. Scappò Cornez, ma ebbe appena tempo di avvantaggiarsi di cento metri che Pélissier, Le Calvez, Battesini, Schepers si gettarono decisamente all'inseguimento e in breve lo misero a freno; ma l'assenza di Guerra li indusse a insistere d'accordo nel tentativo. Il nostro campione però assolse ancora magnificamente il còmpito di annullarlo.

Era appena chiusa questa breve fase che Ronsse, veramente ammirevole per tenacia e coraggio, ne aprì un'altra, e ancora Guerra gli balzò sulla ruota insieme ad Archambaud e Thallinger. I quattro si staccarono subito nettamente dal gruppo e iniziarono la salita resa famosa dalla Parigi-Roubaix con quasi mezzo chilometro di vantaggio guadagnato esclusivamente per merito di Ronsse che si dimostrava il più deciso a fare sul serio. Poi ebbe anche la collaborazione volonterosa del francese e dell'austriaco, mentre Guerra non sembrava troppo convinto dell'opportunità di giocare il tutto per il tutto. Sulla salita si nota la facilità del nostro campione, mentre gli altri si scompongono, senza peraltro rafforzare il proprio rendimento. Sino a Fravent, cioè per quasi venti chilometri, il vantaggio cresce progressivamente, anche perchè Guerra fa la parte sua, per quanto sempre senza troppo impegno. E davvero non può spiegarsi come un combattente della tempra di Guerra abbia esitato a gettarsi a capofitto nella mischia dalla quale avrebbe avuto tutto da guadagnare, perchè avrebbe almeno evitato qualsiasi altra sorpresa sul pavé che andava diventando sempre più frequente e che fra poco sarebbe stato continuo.

Quando Ronsse vide che Guerra,

ARCHAMBAUD

L'ordine d'arrivo

1. MAURIZIO ARCHAMBAUD (Francia), che copre i 262 chilometri in ore 7,48' e 45", alla media di chilometri 33,536 (tempo valevole per la classifica: ore 7,50'17").

2. Leone Louyet (Belgio), primo degli individuali, in ore 7,51'17" (tempo valevole per la classifica: ore 7,50'17").

3. Jean Aerts (Belgio), in ore 7,51' e 17"; 4. Lemaire (Belgio), id.; 5. Rebry (Belgio), id. - 6. Decroix (Belgio), secondo degli individuali, in ore 7,53' e 16"; 7. Speicher (Francia), id.; 8. Stoepel (Germania), id.; 9. Jean Wauters (Belgio), id.; 10. Hardiquest (Belgio), terzo degli individuali, id. - 11. Deloor (Belgio), in ore 7,53'58"; 12. Schepers (Belgio), id. - 13. *Guerra (Italia)*, in ore 7,54'9" (distacco dal primo 7'24"); 14. Buse (Germania), id.; 15. Carlo Pelissier (Francia), id.; 16. Cloarec (Francia), quarto degli individuali); 17. Leducq (Francia), id.; 18. Peglion (Francia), individuale, id. - 19. *Martano (Italia)*, individuale, in ore 7 e 55'40" (distacco dal primo 8'55') - 20. Ronsse (Belgio), in ore 7,56'28" - 21. Geyer (Germania), in ore 7,57'41" - 22. Le Greves (Francia), in ore 7,58' e 44"; 23. Max Bulla (Austria), id.; 24. ex aequo Monciero (Francia); Le Goff (Francia); Rinaldi (Francia), Bernard (Francia); *Battesini (Italia)*, distacco dal primo 12'01"; Moerenhout (Belgio); J. Vervaeke (Belgio); Neuhard (Francia); *Folco (Italia)*; *Scorticati (Italia)*, tutti nello stesso tempo - 34. Fayolle (Francia), in ore 8,0'34" - 35. Thallinger (Austria), in ore 8,1'16" - 36. *Grandi (Italia)*, in ore 8,2'1", distacco dal primo 15'16"; 37. Dignef (Belgio), id. - 38. Blattman (Svizzera), in ore 8,3'25" - 39. Level (Francia), in ore 8,4'3"; 40. Antonino Magne (Francia), id.; 41. *Bettini (Italia)*, id.; 42. Cornez (Francia), id.; 43. Lapebie (Francia), id. - 44. Roosemont (Belgio), in ore 8,05' e 15" - 45. Driancourt (Francia), in ore 8,06'34" - 46. Degraeve (Belgio), in ore 8,07'35" - 47. Haas (Francia), in ore 8 e 08'46"; 48. Buttafuochi (Francia), id.; 49. Trueba (Spagna), id. - 50. *Piemontesi (Italia)*, in ore 8,11'20", distacco dal primo 24'35"; 51. Brugere (Francia), id.; 52. *Camusso (Italia)*, id., distacco dal primo 24'35" - 53. Benoit Faure (Francia), in ore 8,12'15" - 54. Gaillot (Francia), in ore 8,12'52" - 55. Alfredo Buchi (Svizzera), in ore 8,13' e 06"; 56. Pipoz (Svizzera), id.; 57. Kutschbach (Germania), id. - 58. Erne (Svizzera), in ore 8,14'24"; 59. *Giacobbe (Italia)*, id., distacco dal primo 27' e 39"; 60. Luisoni (Svizzera), id. - 61. Antenen (Svizzera), in ore 8,16'46"; 62. Le Calvez (Francia), id.; 63. Pastorelli (Francia), id.; 64. *Bergamaschi (Italia)*, id., distacco dal primo 30'01"; 65. *Firpo (Italia)*, id.; 66. Alberto Buchi (Svizzera), id.; 67. Alfredo Bula (Svizzera), id. - 68. Ignat (Francia), in ore 8,17'28" - 69. *Di Paco (Italia)*, in ore 8,18", distacco dal primo 31'15" - 70. Altenburger (Germania), in ore 8 e 32'46"; 71. Thierbach (Germania), id. - 72. Bisseron (Francia), in ore 8,23'53".

Sono stati eliminati il belga Emilio Joly, lo svizzero Strebel, il tedesco Sieronski, i francesi Intcegaray e Berenger, lo spagnolo Cepeda e gli italiani Gestri e Viarengo.

Classifica per Nazioni

1. BELGIO, in ore 23,33'51" - 2. Francia, in ore 23,36'10" (distacco 2'19") - 3. Germania, in ore 23,45'8" (distacco 11'15") - 4. *Italia*, in ore 23,54'54" (distacco 21'3") - 5. Svizzera, in ore 24 e 39'37" (distacco ore 1,5'46").

e anche Archambaud, erano più disposti a sfruttare la sua generosità che a sostenerla con tutte le loro forze, e capì che ciò non avrebbe che portato all'esaurimento delle sue, rinunziò al bel gesto e si rassegnò all'inevitabile, cioè alla ripresa degli altri che, condotti da Stoepel, Louyet e Speicher, andarono man mano riavvicinandosi per essere sui fuggitivi poco fuori Saint-Pol.

I primi a riprendere furono Stoepel con Louyet, Speicher e Geyer. Questi quattro avevano appena finito il loro inseguimento che Louyet ebbe l'audacia di tentare a sua volta una fuga. Guerra lo convinse che era fatica sprecata. La calma che sopravvenne permise il ricongiungimento anche di Lemaire, Buse, Max Bulla, Les Greves, Rebry, Moerenhout, Fayolle, Bernard e Decroix. Guerra fu chiamato al lavoro da un allarme destato da Bulla, poi da un altro di Decroix. Il fuoco di fila contro il nostro campione finalmente ebbe tregua. A ondate vennero dalle retrovie i ritardatari. Dei nostri, i primi furono Martano, Camusso e Folco; poi Scorticati, Piemontesi e Battesini; quindi Grandi e Giacobbe; in ultimo Di Paco.

Attraversata Bruaf, Decroix tornò alla carica con rabbiosi scatti, uno dei quali lo fece rimanere solo con Martano, seguiti da Les Greves, Ronsse, Rebry, Stoepel, Di Paco, Guerra, Buse, Archambaud. Ma presto sfumarono i duecento metri che costoro erano riusciti a prendere sugli altri. Il gruppo contava ancora una sessantina di unità; si poteva dunque dire che finora la corsa non era stata che di preparazione.

L'offensiva belga

A Bethune si entrò in pieno pavé e non destò quindi meraviglia vedere i belgi passare decisamente all'offensiva. Fu Wauters che saltò a fondo e in breve ridusse la compagnia a una ventina di uomini, fra i quali vi erano Guerra, Martano, Scorticati. Una prima selezione era fatta. Leducq, Stoepel e Rebry si unirono per farne una seconda, ma Ronsse, e poi Guerra, riportarono a contatto quasi tutti. Fu a questo punto che uno dei nostri isolati, Gestri, vide stroncata la sua impresa. Il toscano in una caduta si ferì a un ginocchio e avariò la macchina. Tentò di riparare al guasto, perse parecchi minuti senza riuscire a rimettere in piena e sicura efficienza la bicicletta, sentì sempre più vivo il dolore della ferita

AERTS

e non ebbe la forza di continuare. Tanto più spiace il suo ritiro in quanto egli aveva in più momenti della giornata dimostrato di marciar bene e di poter aspirare a farsi onore nella categoria.

Ma la sfortuna non si accanì solo in questo modo contro i nostri. Dirò subito, per non interrompere poi la narrazione dell'episodio principale, che sul pavé Piemontesi forò e Camusso ruppe un freno. Intanto accanimento di battaglia simili incidenti costano cari; a disagio sul terribile fondo stradale, soli nelle retrovie, i due tricolori si trovarono in netta condizione di inferiorità, senza aiuto, senza speranza e senza possibilità di riprendere. Così si spiega il tempo che essi hanno perso.

Ma eccomi all'apertura dell'episodio finale, dopo La Bassée. Saettarono sulla stretta banchina Geyer e Hardiquest; non furono presi lì per lì sul serio, o gli altri sperarono che ancora una volta Guerra facesse le spese della caccia, fatto sta che in un attimo il tedesco ed il belga presero 300 metri. Allora partì dal gruppo Archambaud, dietro questo Wauters, Stoepel e Speicher, mentre Guerra reagiva a stento e Leducq con Pélissier stavano a vedere quello che faceva il campione d'Italia. Questi non potè impedire che Aerts, Lemaire, Rébry, Decroix e Louyet, uno alla volta, gli sfuggissero per inseguire da soli i primi, imitati poco dopo da Deloor e Schepers. Questi due rimasero per un pezzo come punto d'appoggio al gruppetto di Guerra, che invitò Pélissier e Leducq ad aiutarlo; ma il primo disse che ne aveva abbastanza di poter stare a ruota ed il secondo conduceva al suo turno in modo da essere sempre in grado di poter attaccare ogni tanto l'italiano con improvvisi scatti. Insomma, Leducq non voleva portare sotto Guerra, ma staccarlo, e quando questi capì il giuoco si guardò bene dal prestarvisi. Ecco come frattanto si sistemarono le posizioni di testa: Geyer piegò sulle ginocchia, dovette lasciare Archambaud e Hardiquest, fu superato da altri 19 uomini e perse in 10 chilometri 9 minuti. Altrettanto successe alle porte di Lilla ad Hardiquest, che nella sola attraversata della città perse 4 minuti e mezzo.

Si unirono Louyet, Aerts, Lemaire e Rébry; Wauters lasciò Stoepel, Decroix, Speicher, che avevano raccolto Hardiquest, ma poi fu ripreso; Deloor e Schepers si mantennero fra questo quintetto ed il gruppo in cui Guerra non era efficacemente aiutato che da Buse.

Così Archambaud entrò solo nell'immenso Ippodromo e per mezzo minuto non si prese, oltre i due minuti riservati al vincitore, anche i tre per il distacco di altrettanto sul secondo che risultò Louyet, vittorioso in una volata di cui Aerts tentò contestare la regolarità. Decroix fu il più veloce del secondo gruppo e Guerra del quarto.

E tutta la corsa di oggi è stata bella, agitata, colorita, e gli ultimi 30 chilometri ne hanno riassunto e concretato la passionalità sportiva e il significato tecnico. Della prima non so se vi ho comunicato le vibrazioni con la mia narrazione; sul secondo voglio intrattenermi perchè è quello che più vi deve interessare se vi stanno a cuore le sorti dei nostri colori.

Ho già detto che la Parigi-Lilla ha mietuto vittime illustri, più o meno alle radici. Di esse ve ne è in ogni squadra e la meno colpita anzi è la nostra. La sfortuna e una non completezza di forma che male si addiceva in una tappa così ingrata (ve lo dicono i quasi 34 chilometri di media) hanno gravato la mano sulla posizione di Camusso. Dire che egli oggi ha perduto la speranza di vincere il Giro non è essere pessimisti o frettolosi; è dire la semplice verità che sarebbe puerile nascondere. Ma il piemontese in fondo era il comandante in seconda della squadra e speriamo di non averne bisogno per sostituire quello in prima. Che cosa devono dire in confronto i francesi che oggi hanno visto Magne perdere un quarto d'ora sui suoi diretti rivali? Può essere loro sufficiente consolazione il pensare ai minuti che ha guadagnato Archambaud, l'uomo che non è eccellente in salita e non guadagnerà mai una tappa in volata, cioè non è il più indicato per fare da alfiere dei colori nazionali?

Non credo. E i belgi non hanno forse Ronsse in ritardo sugli altri capi squadra? Quando io penso a quello che oggi ha compiuto Guerra contro belgi, francesi e tedeschi, ha del miracoloso il fatto che in classifica egli sia alla pari di Leducq e a pochi secondi da Stoeppel e Schepers.

Le condizioni di Guerra

La constatazione della forma del mantovano deve essere per noi motivo di nuova fiducia, anche se l'atteggiamento aggressivo degli avversari nei suoi confronti, del resto previsto, ci conferma che il suo compito sarà difficilissimo anche in seguito. Ma la situazione che si è venuta a creare nell'odierna tappa volge più a nostro favore che a quello delle squadre avversarie.

Se un dubbio ci poteva essere sulle possibilità degli uomini, una incrinatura nella disciplina dell'assieme, oggi esso non esiste più. La squadra ha, da questo momento, un solo capo ed egli avrà la spontanea collaborazione dei suoi compagni. Si può dire altrettanto della rappresentativa francese che ha al comando un elemento cui, nonostante il successo odierno meritatissimo, non può andare la fiducia di coloro che dovrebbero sacrificarsi per lui? E il distacco tra Aerts, Lemaire e Schepers e Ronsse, è sufficiente a stabilire senz'altro una gerarchia? Credo di poter rispondere negativamente a queste domande e di dedurne che dalla battaglia di oggi noi usciamo non solo con l'onore delle armi, ma con una più salda compattezza e con più chiara visione sul da farsi dei nostri avversari.

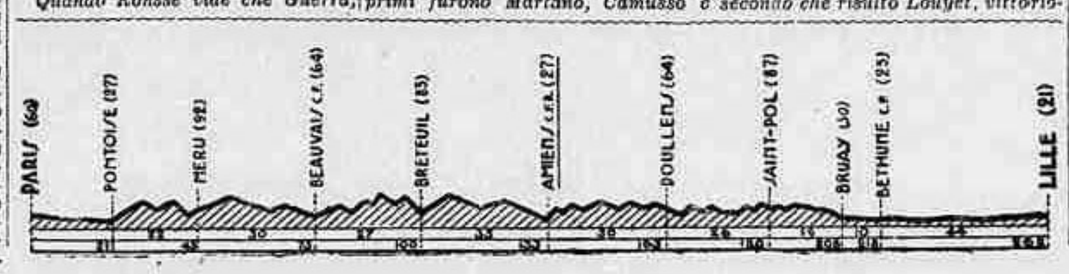
Nè ritengo che debba provocare eccessive preoccupazioni il fatto, innegabile, che la nostra squadra ha funzionato solo nella prima parte della gara, quando Battesini, Grandi, e anche Piemontesi, hanno reso ottimi servizi, e che nella seconda, Guerra ha dovuto fare da sè. Non bisogna dimenticare che la lotta ha stroncato uomini di classe superiore, che il percorso non si addiceva ai nostri corridori, che il compito del gregario, quando è così grave come è stato oggi finisce fatalmente con l'esaurire. Da domani non ci sarà solamente Guerra da battere; il suo compito e quello dei suoi compagni dovrebbe essere non di poco alleggerito.

Un altro uomo da battere sarà quello in « maglia gialla », e non sarà poco che le forze francesi non pesino esclusivamente sulle nostre spalle. Archambaud è indubbiamente un corridore di grande classe, che ha avuto una spettacolosa giornata. Nonostante l'impresa compiuta, egli era oggi all'arrivo l'uomo più fresco. Ma io voglio aspettare a giudicarlo appieno sulle salite e in velocità, per dire che mi sono sbagliato nel giudizio della vigilia. Nella sua vittoria è sboccata l'insistente offensiva di Ronsse che poi ha pagato a caro prezzo la sua eccessiva generosità, poi quelle improvvise di Geyer, crollato troppo presto, e di Hardiquest, nonchè delle minori che sono venute da Aerts e Lemaire, da Decroix e Louyet. In altre parole i belgi hanno seminato e un francese ha raccolto. Ciò non toglie che sia ampiamente dimostrato quanto conta la familiarità e la preferenza del percorso dalla presenza di nove belgi sui primi dodici classificati.

A piene mani hanno raccolto i loro frutti i corridori del pavé nella categoria isolati. Ma sapevamo già che essi avrebbero dominato in questo campo. Non è detto, però, che Louyet, Decroix e Hardiquest non debbano ancora fare i conti col nostro Martano, che oggi ci ha ha fatto prevedere quello che sarà capace di darci su altre strade.

Anche domani avremo il pavé, ma solo in principio, e ciò ci spaventa meno. La tappa è anch'essa a percorso ondulato, ma più breve. Credo che sia più difficile di oggi evitare un arrivo in volata, e noi dobbiamo augurarcelo, purchè non sia di quelli che hanno reso tristemente famosa la pista di Charleville.

GIUSEPPE AMBROSINI.



La massima corsa automobilistica in salita

I migliori specialisti iscritti alla Susa-Moncenisio

Già abbiamo parlato delle caratteristiche di massima della prossima grande corsa automobilistica in salita, che richiamerà sulla nostra regione l'attenzione di tutti gli appassionati italiani dell'automobile: la XIII Susa-Moncenisio, che la sede di Torino del RACI farà disputare domenica 2 luglio. Abbiamo pure sottolineato il suo carattere di gara internazionale e di prova del campionato italiano velocità e del campionato italiano vetture sport 1933.

A completare il nostro sguardo preventivo sull'ossatura organica della manifestazione, rimane da commentare un dettaglio importante del regolamento della gara: la suddivisione in vari gruppi dei concorrenti.

Nei circuiti, infatti, specialmente se di lungo sviluppo, il concorrente sacrificato dalla qualità della propria macchina o dalla cilindrata, sa di poter fare un certo assegnamento sulla fortuna — e cioè sulla sfortuna degli altri —; sa di potere entro certi limiti rimediare, coll'alleggerimento della macchina e l'adatta scelta dei rapporti, al proprio *handicap* velocistico; sa infine di poter offrire al pubblico ripetuto sfoggio del proprio virtuosismo relativo, e di poter scindere le proprie responsabilità di guidatore da quelle della macchina: anche senza premio, la sua soddisfazione morale è a posto.

Ma nella corsa in salita, dove l'elemento fortuna è praticamente quasi bandito, dove il pubblico giudica essenzialmente in base ai valori individuali, dove la classe del concorrente viene definita non tanto dall'esibizione quanto dal cronometro, è particolarmente opportuno che il lotto dei concorrenti sia frazionato in relazione alle diverse possibilità delle macchine e dei guidatori. Quello stesso frazionamento di classifiche che nel circuito pianeggiante porta talora ad una caotica interpretazione dei risultati, nella corsa in salita è automaticamente attuabile dalle partenze successive anzichè in gruppo: anzi, esso serve a giustificare distacchi tra classe e classe, che possono giungere preziosi nell'evitare superamenti per via, assicurando così la regolarità della manifestazione.

Macchine, corsa, sport e utilitarie

Opportunamente adunque gli organizzatori della XIII Susa-Moncenisio hanno ristretto alla Categoria Corsa la partecipazione dei corridori « esperti », i fuori-classe dell'automobilismo, riservando la categoria Sport ai corridori di 1.a e ai dilettanti. Salva per questi ultimi la facoltà, di cui qualcuno ha approfittato, di iscriversi anche nella « Corsa », a misurarsi coi primi; ma non viceversa.

A sua volta, la categoria « Corsa » è divisa secondo le cilindrate delle macchine in tre classi, agli effetti della classifica di gara (fino a 1100 cmc., fino a 2000, oltre 2000) e in quattro agli effetti del punteggio per il campionato, tenendosi conto, con una speciale classifica, anche della classe 1500 cmc.

La categoria Sport è divisa in due gruppi: corridori di 1.a categoria e corridori dilettanti. Ogni gruppo, poi, è suddiviso in classi secondo le cilindrate, analogamente alla categoria corsa.

Inoltre, in seno alla categoria sport, sarà fatta una speciale classifica per le macchine utilitarie, intendendosi per tali le vetture di non oltre 1 500 cmc. di cilindrata, il cui prezzo di listino dello chassis non superi le lire 18.000. Nel caso di vetture non vendute al pubblico se non complete, la carrozzeria verrà calcolata in L. 4000.

Questa utilissima differenziazione rispecchia con buona approssimazione, pur agendo sul solo elemento del prezzo, i limiti delle macchine, se non « utilitarie » nel senso economico della parola, quanto meno « turistiche »; essa dà vita, in altri termini, al diritto di gareggiare senza i fischi del pubblico anche a quelle macchine che l'enorme maggioranza degli utenti guida quotidianamente, delle quali tutti gli spettatori hanno dimestichezza, e che rappresentano quindi la più proficua materia d'un giudizio comparativo.

Correlativamente a questa generosa suddivisione di classi e di categorie, molte delle quali non potranno, necessariamente avere che uno o due... inquilini, la sede di Torino del RACI è stata generosa nella fissazione dei premi in palio: i soli premi in denaro ammontano a L. 100.000, delle quali 15.000 al 1.o assoluto, cumulabili coi premi di classe; 3000 pel minor tempo sulle « Scale » e altrettante per le prime due vetture utilitarie, tutti cumulabili; 3000 a suddividersi tra gli arrivati in tempo massimo esclusi da altri premi, ecc. E' in palio inoltre la Coppa della Commissione Sportiva del RACI per il vincitore assoluto di tre dispute, anche non consecutive: su di essa è già iscritto il nome di Campari e quello di Varzi, entrambi con una vittoria.

Tra i campioni iscritti

Le iscrizioni alla 13.a Susa-Moncenisio, ormai definitivamente chiuse, ammontano a una cinquantina: quante bastano, per numero e per qualità, ad assicurare il tradizionale grandioso successo a questo caposaldo della stagione automobilistica piemontese e della pittoresca serie delle grandi manifestazioni in salita europee.

Riservandoci di pubblicare l'elenco completo quando la Commissione Sportiva del RACI abbia comunicato tutti i dati di ogni iscritto che valgano a fissarne l'assegnazione alle singole categorie e classi, possiamo sin d'ora prevedere la lotta più interessante, quella per la conquista del primato assoluto in categoria « Corsa ». Due nomi s'impongono alla passione dei « tifosi »: Varzi e Borzacchini. Il primo, che quest'anno ha saputo scuotere leoninamente la sfortuna che lo scorso anno lo aveva perseguitato, correrà con la famosa 5 litri a trazione integrale sulle quattro ruote, che tanta curiosità ha destato tra i tecnici di tutto il mondo, e che sarà di estremo interesse ammirare sulle tortuosissime « Scale ». Borzacchini, che da un biennio a questa parte ha dimostrato di sapere perfettamente equivalere il galliatese, avrà la sua Alfa Romeo modificata a 2550, che in salita è apparsa anche più a posto che in circuito piano. La lotta tra i due sarà decisa a secondi, forse a quinti, probabilmente al di sotto dell'antico record di Varzi, pur segnato ad oltre 80 Km. orari di media! E non è affatto da escludersi che taluno degli ottimi altri specialisti della salita — basti citare Ghersi, Gianni Battaglia, Aymini, Minozzi, Castelbarco, tutti qualificati per una vittoria anche assoluta — riesca a lasciar di stucco gli innumerevoli partigiani dei due protagonisti.

Anche nella categoria sport — globalmente considerata, per ora — abbondano i campioni capaci di elettrizzare il pubblico per le loro prodezze in salita, e di staccare nettamente gli avversari: si ricordino i precedenti di Dusio, di Balestrero, di Tuffanelli, di Bona, di Restelli, di Cornaggia. Insomma, malgrado la dispersione che la concomitanza di numerose manifestazioni internazionali di domenica prossima ha provocato tra le « Scuderie », la Susa-Moncenisio ha saputo accaparrarsi il più ed il meglio, per elargire agli innumerevoli spettatori che converranno sulla strada napoleonica un'emozionante giornata di sport.

La Coppa Europa

L'allenamento della Juventus e l'arrivo dell'Ujpest

La squadra della Juventus si è allenata ieri sul campo dello Stadio Mussolini in vista dell'incontro che dovrà sostenere, domani giovedì, con l'Ujpest per l'ammissione al girone semifinale della « Coppa Europa ». Il terreno è in condizioni magnifiche di fondo, completamente ricoperto d'erba e di dimensioni assai vaste. I campioni d'Italia hanno giocato due tempi, avendo per allenatore un undici misto di riserve e di allievi, ed hanno segnato numerosi goals, confermando le loro grandi condizioni attuali di efficienza. Nel primo tempo la squadra si è allineata nella sua solita formazione; nel secondo, invece, i due portieri Combi e Vallinasso si sono cambiati di porta e Munerati e Cesarini hanno sostituito Sernagiotto e Varglien II. E' però confermato che lo schieramento per la gara di domani sarà quello che colse la prima vittoria del torneo a Budapest.

Ieri sera intanto sono giunti nella nostra città i giuocatori dell'Ujpest, accompagnati dal vicepresidente del club dott. Arany e dall'allenatore Toth. A ricevere gli ospiti erano alla stazione l'avv. Tapparone, l'ing. Gola ed il sig. Masino della direzione della Juventus, nonchè numerosi sportivi che hanno salutato i campioni d'Ungheria con vibranti applausi. I calciatori hanno subito raggiunto in torpedone l'albergo.

Tennis

Il torneo di Wimbledon Perry eliminato

Wimbledon, 27 notte.

Anche oggi, nella seconda giornata dei campionati internazionali di tennis, si è avuta una grande sorpresa: il giovane sud-africano studente a Cambridge Norman Farquharson ha battuto nel secondo girone del singolare uomini Fred Perry, giocatore numero uno della squadra inglese e il primo dei concorrenti al titolo di campione, per 7-5, 6-1, 3-6, 4-6, 6-4.

Altri risultati notevoli del secondo girone: Sutter batte Boussus per 4-6, 10-8, 6-4, 6-2; Mac Grath batte Siba per 7-5, 6-3, 3-6, 7-9, 7-5; Menzel batte Gregory per 9-7, 6-3, 6-4; Cochet batte Tuckey per 4-6, 6-2, 6-1, 6-4; Austin batte Brugnon per 6-2, 3-6, 7-5, 6-0; Vines batte England per 6-1, 4-6, 7-5, 6-1; Lee batte Fisher per 6-8, 3-6, 6-3, 6-3; Stoeffen batte Nunoi per 9-7, 2-6, 9-7, 1-6, 6-2; Gledhill batte Quist per 6-2, 9-7, 6-2.

Si sono inoltre iniziati oggi gli incontri femminili e nel primo girone la signorina Scriven ha battuto la signorina Sigart per 7-5, 7-5. Nel secondo girone la signora Helen Wills Moody ha battuto la signora Mac Ready per 6-0, 6-0.

De Stefani (Italia) batte Williams (Inghilterra) per 6-2, 6-3, 11-9.

Bocce

Il torneo notturno degli « assi »

Molto pubblico ha presenziato ieri sera alla nona serie di partite del Torneo degli « assi » che si svolge sotto il patrocinio de *La Stampa*. La partita più attesa, quella fra il Dop. Ferroviario ed il G. S. Lancia è riuscita oltremodo interessante ed il primo ha vinto bene. Ecco i risultati: S. B. Moncalieresa batte G. S. Fiat 16-3; S. B. Savoia batte S.N.I.A. 16-13 e due bocce; S.I.P. batte G. S. Farina 16 a 4; G. S. Meroni e Caremi batte Corale Po 16 a 13 ed una boccia; Dop. Ferroviario batte G. S. Lancia 16-13 ed una boccia; S. C. Edera batte S. C. Michelin 16-12 e cinque bocce; G. S. Unica batte U. S. La Piemonte 16 a 15; G. S. A. Armonia batte G. S. A. Tramvieri 16 a 9 e 2 bocce rimaste.

Ecco la classifica: 1. Dop. Ferroviario di Torino vittorie 8, punti 180, bocce 14; 2. Meroni Caremi 7, 165, 8; 3. U. S. La Piemonte 6, 177, 7; 4. G. S. Fiat 6, 177, 2; 5. G. S. Lancia 6, 171, 2; 6. S. B. Moncalieresa 6, 165, 10; 7. S. C. Edera 5, 133, 8; 8. G. S. Tramvieri 4, 153, 8; 9. A. Armonia 4, 153, 2; 10. S.I.P. 4, 152, 1. Seguono nell'ordine: G. S. Unica, S. C. Michelin, G. S. Farina, Corale Po, S.N.I.A. e S. B. Savoia.

Le corse al trotto a San Siro

Milano, 27 notte.

Premio Arconate (L. 5000, m. 1620) partenti 4: 1. Germana Jockey (m. 1620) di Daniele Palazzoli, guidato da Dueffenbacher; 2. Guy Garner (m. 1620), 3. Gladio (m.1660). Tempo: 2'28" (1'31" 4/10). Tot.: 6,50; 5,50; 7; secondo vincente, 27.

Premio Pescate (L. 5000, m. 2000) partenti 5: 1. Fior di Maggio (m. 2000) del comm. Riva, guidato da Finn; 2. Meraviglia (m. 2040);