I corridori belgi all'ordine del giorno nella terza tappa del Giro di Francia

Sei uomini precedono il gruppo a Metz e Schepers vince in volata davanti a Ronsse

Bernard fugge in partenza ed è ripreso a metà percorso -- Il successivo tentativo di Schepers, Ronsse, Buse, Rinaldi, Camusso e Hardiquest è coronato dal successo -- Guerra giunge con gli inseguitori a 1'44" -- Carlo Pelissier cade, si ferisce e giunge fuori tempo massimo -- La media: chilometri 35.906 -- Le prime dure salite nella tappa odierna

(DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE)

Metz, 29 notte.

Ancora una tappa di combattimento, di sorprese, di vivaci ed anche strane vicende. I belgi, che si sono schierati in grande forma in questo Tour, per numero e qualità, e che nelle prime due tappe avevano fatto sfoggio di brio, di aggressività, di smaniosa aspettazione del successo, non erano riusciti a cogliere il frutto che s'aspettavano da questo loro generoso e audace atteggiamento e dall'ambiente di favore in cui si trovavano, sia per strade che per clima. E' vero che sette di loro, a contare anche gli isolati, erano fra i primi otto in classifica, ma era loro mancata la vittoria di tappa e, alla fine dei conti, non avevano realizzato quei vantaggi che anche noi eravamo disposti alla vigilia di conceder loro.

L'atteggiamento dei belgi

Oggi le loro virtù, i loro meriti, i loro sforzi sono stati premiati. E noi, anche se non completamente soddisfatti, forse perchè desideriamo troppo, dobbiamo lealmente riconoscere che essi non hanno rubato la soddisfazione che li rende lieti, e sportivamente ammettere che le maglie nere cerchiate di giallo e di rosso vestono atleti ammirevoli per doti di corpo e di spirito, che sanno profondere a piene mani nella lotta, per la quale sembrano forgiati, e che li seduce, li inebria, li accende.

Da quando siamo partiti da Parigi, in tutti i cento e cento episodi che han reso spettacoloso questo inizio del Tour, un belga, o più, c'è sempre stato nel punto in cui più accanita ferveva la mischia, e la maggioranza di essi è stata da loro provocata. E, quando non li abbiam visti iniziatori di un attacco, li abbiamo trovati fra coloro che più prontamente lo sfruttavano e lo continuavano. Nelle loro file non si fa differenza di valore, distinzione fra uomo e uomo, fra l'aggruppato e l'isolato; essi sono, tutti, l'espressione viva di un temperamento, di uno stile, di un metodo. Si vede chiaramente che son cresciuti ad una scuola, ad una vita per la quale sport è combattimento e spettacolo; che hanno nel sangue l'istinto della combattività, che sentono la bellezza e la gioia della lotta. La vittoria misurata, calcolata, non li affascina. Preferiscono quella che costa fatica, che implica rischio. Questa tendenza, questa abitudine par quasi che li ponga al di sopra dei nostri corridori come intelligenza e come prontezza d'intuito; chè essi, come si temprano fisicamente, si affinano spiritualmente nelle astuzie e nei giuochi del mestiere. Può anche darsi che un belga non vinca questo Giro di Francia, ma ciò non toglie che se noi avessimo una dozzina di corridori tipo — lasciamo stare la classe — Ronsse, Aerts, Schepers, e anche Hardiquest, o Louyet o Decroix, le nostre corse non soffocherebbero sotto il peso del «fuori classe» che abbiamo la fortuna (o la sfortuna?) di avere da venti anni a questa parte. Dal confronto diretto con questi indemoniati avversari si comprende come sia necessario, per la bellezza del nostro sport, per la maggior possibilità di successi in campo internazionale, che ci avviciniamo e adattiamo al metodo di cui i belgi, più ancora dei francesi, sono esponenti e maestri.

La tappa di oggi si divide in due parti nettamente distinte; la prima è occupata tutta dalla lunga, ma vana fuga di un isolato; la seconda, che dall'inizio di un simile tentativo ha preso lo spunto, è stata un urto tra le forze belghe o, meglio, una parte di esse, e le francesi, e si è chiusa col prevalere di quelle.

La fuga di Bernard

Non è la prima volta che spetta a uno di quei corridori che corrono per conto loro, senza aiuti e senza vincoli, il vanto di dare una fisionomia e un colore alla corsa. Vi ricorderete di Louyet e Decroix nella prima tappa; di Cornez, di Roosemont, di Brugère nella seconda. Oggi è stata la volta di Bernard, che ricordo per altri scherzi del genere, e poi di Rinaldi. E' vero che essi approfittano della poca vigilanza, se non addirittura della noncuranza, almeno fino ad un certo punto, degli aggruppati nei loro confronti e che ad essi è molto più facile riesca la sorpresa iniziale, perchè gli «assi» hanno già il loro da fare a sorvegliarsi a vicenda per dare eccessivo peso a quel che fanno, con ben ridotte probabilità di successo, i più modesti avversari; ma è anche vero che essi danno una nuova prova dello spirito che li anima e che più sopra ho illustrato.

Ci eravamo stamane appena messi in marcia, al seguito dei sessantanove corridori rimasti in gara, e ancora vedevamo i comignoli di Charleville, che dovetti subito metter mano al mio taccuino per una nota tutt'altro che trascurabile. Bernard se n'era andato via a Flize, cioè al primo paese che avevamo attraversato, senza che nessuno si curasse di lui. Che cosa poteva fare questo ragazzo, che aveva davanti a sè 150 chilometri di strada? Non era pazzia sperare di poterli fare da solo? Eppure, Bernard, quando vide che lo lasciavano andare, mise la testa sul manubrio, accelerò e continuò. Gli «assi» si accontentarono di farsi condurre da Neuhard, che faticava troppo a portarsi dietro il gruppo indifferente. In cinque chilometri Bernard mise fra sè e gli altri un minuto e mezzo, che a Sedan (Km. 24) era diventato più del doppio. Nessun segno d'allarme nel gruppo che s'affidava alla malavoglia di Cornez per perdere sempre più terreno. Quando il ritardo salì a quattro minuti Ronsse sembrò voler scuotere l'apatia generale con uno di quegli scatti di cui pare abbia una riserva inesauribile; ma Grandi lo mise subito a freno e si mise a condurre più alla svelta, per alcuni chilometri. Ma durò poco questo risveglio; a Carignan il vantaggio di Bernard era di quasi sette minuti, che fu il massimo che raggiunse.

Un grave incidente a «Charlot»

Nelle vicinanze di Blagny (Km. 49) avvenne un incidente abbastanza grave: caddero, per uno scarto improvviso di una vettura al seguito, Pélissier e Grandi. L'italiano ne sortì con una contusione al fianco, visibile attraverso lo strappo che l'urto fece nei calzoncini, sul cui nero spiccò un triangolo di carne pesta e sanguinante. Ma non era niente di grave. Il francese, invece, rimase a terra dolorante a una spalla e ad una gamba. Immaginatevi lo sgomento del «patron» e di quanti hanno per Charlot una vera adorazione. Il corteo fu tutto fermo, i fotografi, che son così bene speculare sulle disgrazie altrui, si precipitarono fino a fermar sulle lastre la scena che avrebbe commosso tante belle donnine, i giornalisti furono attorno al disgraziato per raccogliere dalla sua bocca qualche parola da dare in pasto ai loro lettori, tutti si diedero il loro da fare per incuorare il caduto, la cui scomparsa dalla scena sarebbe stata una vera jattura per il «Tour». Dopo alcuni minuti Pélissier rimontò in macchina e, mezzo stordito, riprese a marciare, insieme a Le Calvez e Lapebie. Ma questi, quando videro che il compagno non poteva andare che a venti all'ora, lo abbandonarono al suo destino, o, meglio, all'assistenza di quanti, e furon sempre un nugolo, si diedero il cambio a fargli compagnia in bicicletta sino all'arrivo, dove, però, giunse molto fuori tempo massimo, sì che Desgrange non potè fare uso dei suoi poteri discrezionali per tenerlo in gara.

La scomparsa di Pélissier non è un danno indifferente per la squadra francese che, se in lui non aveva un probabile vincitore del Giro, aveva però un elemento che avrebbe potuto essere molto utile in certe circostanze di corsa e in volata. Comunque, bisogna rendere onore al coraggio e alla tenacia del delicato corridore che ha tentato sino all'ultimo di resistere alla sfortuna per non abbandonare il campo.

Dopo che Nehar ebbe compiuto un altro buon tratto al comando, lo sostituirono gli svizzeri fino a Montmedy, dove Folco forò una prima volta, e, per sua disgrazia, proprio quando, dopo un buon tiro di Cloarec, questi tentò una scappata con Le Graves, Le Gof, Monciero e Rinaldi, ai quali si unirono Grandi e Giacobbe; ma Guerra potè facilmente annullare i cento metri presi di slancio dai sette. Un altro tentativo di Rinaldi fu mandato a monte ad opera di Grandi e poi di Camusso, che riportò sotto tutto il gruppo.

Bernard raggiunto dopo tre ore

Frattando Bernard cominciava a dar segni di essere a corto di cartucce da sparare; il suo vantaggio a Longuyon era ridotto a 4'50". A questo punto la media del primo era di Km. 34,600. Nel paese, riprendeva Folco e forava Cornez. Un altro scatto di Geyer confermò l'impressione che i tedeschi volessero oggi uscire dall'ombra e tentare la sorpresa. La «maglia gialla» si assunse l'onere dell'inseguimento e fu il primo a riprendere il fuggitivo insieme a Trueba, Speicher, Guerra, Di Paco, Piemontesi. La folata durò per cinque chilometri. Battesini, cui si era rotta la ruota libera, dovette sostituirla con rapporto più forte, e, per quanto abbia poi dovuto faticare sulle montagne russe che tormentano il percorso di qui all'arrivo, non si trovò male del tutto, dato che da questo momento si entrava nel vivo della lotta. Ciò lo fece prevedere il fatto che parecchi concorrenti si fermavano a girare la ruota, specialmente belgi e tedeschi. Sulla salita dopo Mercy-le-Bas, Martano tirò via energicamente; era già in vista Bernard, che nella successiva discesa si abbandonò a ruota libera e si fece assorbire dal gruppo. Non ne poteva proprio più il coraggioso isolato dopo tre ore che si prodigava da solo; dal lungo naso gocciolava sudore come da una fontana e il volto era contratto in una smorfia che palesava l'esaurimento di ogni sua risorsa e l'amarezza per lo svanire del successo nel quale aveva a lungo sperato.

Era appena chiusa la fase che aveva dato vita alla corsa per oltre cento chilometri, che Geyer e Lapebie non diedero fiato agli inseguitori e vartirono in volata; si iniziava così la fase che doveva portare alla soluzione della corsa. Quello del tedesco e del francese non ne era che un prologo; il vero spettacolo cominciava subito dopo e ne diede lo spunto un altro isolato, il marsigliese Rinaldi, il quale forse sperò di farla franca come Bernard. Ma Buse scattò subito dopo di lui e non gli permise che di guadagnare duecento metri. Rimaneva in testa Camusso, il quale, a vedersi fuggire i due di sotto al naso, si sentì un formicolio nel sangue, e si rivolse a Guerra dicendogli: «Lasciami andare». E il capo concesse piena libertà al gregario, mentre per conto suo non ritenne opportuno darsi alla caccia di due uomini che non lo interessavano. Quando, dopo Camusso, partì anche Ronsse, si fece avanti Piemontesi, che fu incaricato di far da guardia al belga, col quale se ne andò alla

SCHEPERS

caccia dei primi. Poi, dal gruppo che non si scuoteva, si staccarono Le Gof, quindi Cloarec, Schepers e Hardiquest, infine Degraeve. In attesa, rimaneva Guerra pensando che erano i francesi quelli più interessati a non perdere terreno. Non saprei assicurare che egli sia stato del tutto felice in questa tattica; comunque sia, certo è che il campione d'Italia non si impegnò di sua volontà e che tanto Piemontesi quanto Camusso lo lasciarono dietro sua autorizzazione.

La foratura di Piemontesi

Mentre Guerra faceva questo ragionamento, e i francesi non si decidevano a sobbarcarsi decisamente il compito di difendere la «maglia gialla», si venne maturando questa situazione: in testa Buse e Rinaldi, a duecento metri Schepers, Hardiquest, che avevano raggiunto Ronsse, Piemontesi e Camusso; a cinquecento metri il gruppo con Geyer in testa, Degraeve che ogni tanto lo sostituiva e Guerra che si manteneva in osservazione per impedire che i francesi lo sorprendessero. I cinque del secondo gruppetto stavano per prendere i primi due, quando Piemontesi forò; purtroppo Guerra non si accorse della sfortuna che veniva a colpire l'uomo che aveva mandato innanzi nella non vana speranza che, in volata, qualora egli non ci fosse stato, avrebbe potuto battere i belgi. Si trattava, quindi, ormai di veder se i fuggitivi sarebbero stati ripresi. Essi marciavano a trentasei all'ora e a La Malmaison avevano 1'5" di vantaggio. Folco forò per la seconda volta. All'impegno di Ronsse, Schepers e Hardiquest e Buse, corrispondeva quello di Lapébie, Le Calvez e Archambaud e per un po' quasi si equilibrarono, tanto che in quattro chilometri il distacco non aumentò che di due secondi.

Ma fu nei cinque successivi che si ebbe la sicura impressione che ormai fra belgi e francesi l'avrebbero spuntata i primi. Infatti a Auboueben 2' separavano i due gruppi e 20" di più a Amanvillers. La «maglia gialla» non si faceva pregare a condurre, e lo faceva con continuità, mentre Le Calvez e Lapèbie erano più nervosi, impetuosi, ma anche meno continui. La situazione si aggravò per i francesi quando forarono Leducq e Speicher. Il primo, che si era tenuto sempre in prudente difesa, non riuscì più a riprendere, mentre il secondo, accodandosi al corteo delle vetture, fece in tempo a tornare a far parte del gruppo più numeroso.

CAMUSSO

Non mancavano che dieci chilometri all'arrivo. Lasciai i corridori pensando che oltre due minuti avrebbero separato il primo plotone dal secondo; e invece l'ordine di arrivo vi dirà che il distacco è di solo 1'44"; il che significa che nell'ultimo tratto i belgi andarono leggermente calando.

La volata di Schepers

La volata si doveva fare su di un ampio vialone in leggera discesa, salvo gli ultimi cento metri, lungo circa mezzo chilometro. All'inizio del rettilineo vidi in testa Schepers, che teneva la sinistra lungo la staccionata. Accelerando, Hardiquest tentò portarsi all'altezza di Schepers, ma questi ai trecento metri reagì, mentre Ronsse lo attaccava sulla destra; a cento metri sembrò che l'ex-campione del mondo dovesse superare il suo compagno, ma poi cedette nettamente e fu costretto a difendersi da Buse che rinveniva fortissimo, dopo che Hardiquest finiva in coda al gruppo, preceduto anche da Rinaldi e Camusso.

L'azione dei belgi e la volata hanno confermato che nella loro squadra non c'è ancora una gerarchia, un'intesa che non sia quella di fare ognuno i propri interessi. Ronsse e Schepers non si sono affatto preoccupati, nella loro fuga, del fatto che Aerts li precede in classifica, e altrettanto ha fatto il secondo nei confronti del primo. Vincendo, oggi Ronsse sarebbe passato davanti a Guerra in classifica, e invece ha voluto vincere Schepers. In realtà, a parte la poca differenza che separa i belgi nel computo totale dei tempi, nessuno di essi ha ancora dato prova di valere nettamente più degli altri. Sei della squadra sono nei primi dieci, e separati il primo dall'ultimo di tre minuti e mezzo. E' più che logico che ognuno speri ancora di essere il vincitore del Tour e che la lotta la facciano anche in famiglia, e noi vorremmo che ciò continuasse ancora per un pezzo...

I francesi, invece, sembrano orientarsi verso Archambaud o, per lo meno, si preoccupano della sua «maglia gialla», in attesa di vedere come essa si comporterà in salita (dato che da lui c'è poco da sperare in velocità, in cui è meno che mediocre), come Specher farà in seguito, come Magne saprà prendersi la rivincita sulle Alpi e sui Pirenei, dato che ormai tanto Leducq quanto Lapebie sono gravemente compromessi e Le Calvez e Le Greves continueranno a far da gregari.

Non troppo accordo ci deve essere fra i tedeschi, divisi fra il gruppo che fa capo a Buse e quello che simpatizza e crede più a Stoepel.

Il bilancio italiano

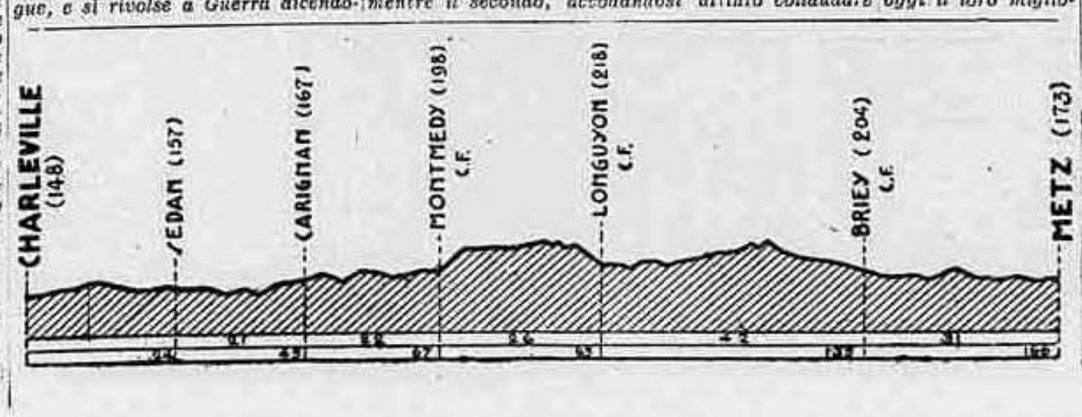
Il bilancio della nostra squadra si chiude oggi in leggero passivo. Guerra deve lasciare il quinto posto ad Hardiquest e perdere terreno in confronto a Ronsse e Schepers. Ma ciò non ci deve minimamente preoccupare o impressionare. Vi ho spiegato la ragione per la quale Guerra non ha voluto, pur trovandosi in condizioni di farlo, impegnarsi nell'azione finale. Può avere commesso, ripeto, un errore, che può anche essere giustificato dal piccolo rapporto che aveva, ma ciò non menoma affatto la fiducia che abbiamo in lui. All'arrivo era freschissimo e dichiarava, guardandosi nello specchio, di meravigliarsi di aver fatto due sfaticate come nelle prime tappe. E neppure quella di oggi è stata uno scherzo, ve lo dice la media. D'altra parte quest'uomo, che si aspetta altri attacchi, ha ben diritto di non buttarsi a corpo morto ogni giorno nella lotta.

Di più, anche la squadra mi pare che cominci ad aver miglior carburazione. Che piacere, stamane, stare in mezzo ai nostri corridori, mentre davan saggio di quel che è l'appetito di ragazzi che sentono il gusto di dare alimento alla propria forza e salute! Si respirava ancora la letizia per la vittoria di ieri e una maggior fiducia e concordia d'animi verso l'uomo che ormai è riconosciuto da tutti come degno d'ogni sacrificio e rinuncia. E' vero che sin da Parigi, come vi avevo detto, esisteva una gerarchia di gradi, almeno formalmente, che faceva capo a Guerra; ma qualche velleità ancora sussisteva, e Piemontesi, Camusso e Di Paco non avevano perso la speranza, se non la pretesa, di fare qualcosa di più che non votarsi interamente al campione. Da stamane lo spirito della squadra è compatto, cementato dalla convinzione che solo Guerra può pretendere al successo finale, e dall'intesa che tutti concorreranno in parti uguali a dividersi i lauti guadagni. Non è da escludere che il cemento a questo blocco abbiano finito di metterlo quei cinquemila franchi che Guerra ieri ha ricevuto in dono da un ammiratore, oltre quelli altrettanti che ha guadagnato da sè, in confronto almeno della metà guadagnata da tutti gli altri.

Piemontesi e Camusso hanno voluto collaudare oggi il loro miglioramento di forma con l'iniziativa permessa dal loro capitano; e non v'è dubbio che essi hanno lasciato l'impressione di aver molto migliorato dall'inizio. E' un vero peccato che la sfortuna non abbia permesso a Piemontesi di far vedere quello che può fare in volata con gli avversari più pericolosi. Battesini, Giacobbe e Grandi, ora che è finito il pavè, si ripromettono di far meglio, e anche Di Paco, per quanto oggi staccato nel finale, sembra in migliori condizioni. Martano si porta dal diciannovesimo al quindicesimo posto in classifica, e certo avrebbe migliorato il suo anche Folco se non avesse forato due volte.

Il Ballon d'Alsace sarà la prima vera salita del Tour, e la incontreremo domani prima di Belfort. Non si tratta di una delle più dure scalate del Giro, ma se sarà attaccata energicamente, potrà mettere in evidenza quelli che saranno i migliori arrampicatori delle Alpi e dei Pirenei. Dalla cima del colle reso famoso dalle prodezze di Pottier, non ci saranno che trenta chilometri, tutti in discesa, per arrivare a Belfort. C'è da aspettarsi un finale a gran galoppo, domani; ma non abbiamo in Guerra un puro sangue da Gran Premio? Guardiamo quindi fiduciosi alla quarta giornata del Tour.

GIUSEPPE AMBROSINI.



L'ordine d'arrivo

1. SCHEPERS ALFONSO (Belgio) che compie i 176 Km. della terza tappa in ore 4,37'24", alla media di Km. 35,906 (tempo per la classifica ore 4,35'24");
2. RONSSE GIORGIO (Belgio) in 4,37'24" (tempo per la classifica 4,36'24");
3. Buse Ermanno (Germania) in ore 4,37'24";
4. Rinaldi (Francia) primo degli individuali;
5. *Camusso* (Italia); 6. Hardiquest (Belgio) secondo degli individuali, tutti in ore 4,37'24"; 7. Lapebie (Francia) in 4,39'8"; 8. Cornez (Francia) terzo degli individuali; 9. Max Bulla (Germania); 10. Rebry (Belgio); 11. Legreves (Francia); 12. Le Calvez (Francia) tutti in 4,39'8"; 13. ex aequo: Aerts (Belgio); Lemaire (Belgio); Wauters (Belgio); Morenhout (Belgio); *Guerra* (Italia); Archambaud (Francia); Magne (Francia); Degraeve (Belgio); Decroix (Belgio); Louyet (Belgio); *Scorticati* (Italia); *Martano* (Italia); Level (Francia); Buttafuochi (Francia); Driancourt (Francia); Ignat (Francia); Neuhard (Francia); Le Goff (Francia); Speicher, *Battesini*, *Giacobbe*, Al. Buchi, Al. Bula, Stoepel, Thierbach, Geyer, tutti nel tempo del 7.o; 39. Gayot, in 4,39'51"; 40. Pastorelli, in 4,40'8"; 41. Dignief, id.; 42. Pipoz, in 4,40'17"; 43. Luisoni; 44. Bettini; 45. *Di Paco*; 46. *Bergamaschi*; 47. *Piemontesi* nello stesso tempo; 48. Monciero, in 4,40'37"; 49. Cloarec, in 4,42'13"; 50. Fayolle; 51. Leducq; 52. Deloor; 53. Altenburger, stesso tempo; 54. *Folco*, in ore 4,42'44"; 55. Verwaecke, in 4,43'1"; 56. Peglion, in 4,43'50"; 57. Blattmann; 58. Kutsbach; 59. Trueba, stesso tempo; 60. Alberto Buchi, in 4,44'38"; 61. Roosmont, id.; 62. *Grandi*, in 4,45'5"; 63. Firpo, in 4,47'13"; 64. Brugere, id.; 65. Haas, in 4,50'29"; 66. Antenen, in 4,51'52"; 67. Thallenger, in 4,54'58"; 68. Bernard, in 4,59'30".

E' stato eliminato Carlo Pelissier in ritardo per caduta.

La classifica generale

1. Archambaud	b.	17,56'45".	
2. Aerts	»	18, 3',17"	» 6'32"
3. Lemaire	»	18, 4'17"	» 7'32".
3. Rebry	»	18, 4'17"	» 7'32".
5. Hardiquest (I)	»	18, 4'32"	» 7'47"
6. *Guerra*	»	18, 5'9"	» 8'24".
7. Buse	»	18, 5'25"	» 8'40".
8. Wauters	»	18, 6'16"	» 9'31".
9. Ronsse	»	18, 6'44"	» 9'59".
10. Schepers	»	18, 6'47"	» 10' 2".

11. Louyet (I) in ore 18,6'56"; 12. Stoepel in ore 18,8'55"; 13. Decroix (I), Speicher in ore 18,9'49"; 15. *Martano* (I) in ore 18,11'19" (d. 14'34"); 16. Legreves, Morenhout in ore 18,11'44"; 18. Cloarec (I) in ore 18,12'52"; 19. Rinaldi, in ore 18,13'33"; 20. Deloor in ore 18, 13'36"; 21. Leducq in ore 18,13'47"; 22. Geyer in ore 18,14'14"; 23. Max Bulla in ore 18,14'23"; 24. Neuhard, *Battesini* in ore 18,15'17" (d. 18'32"); 26. Vervaecke in ore 18,15'37"; 27. Monciero in ore 18,16'46"; 28. Magne in ore 18, 17'3"; 29. *Folco*, in ore 18,18'53" (d. 22'8"); 30. Lapebie, Cornez, Level in ore 18,20'36"; 33. *Bettini* in ore 18,21' 45"; 34. Le Goff in ore 18,23'3"; 35. Driancourt in ore 18,23'7"; 36. *Grandi* in ore 18,24'31" (d. 27'46"); 37. *Camusso*, in ore 18,25'15" (d. 28'30"); 38. *Piemontesi* in ore 18,28'8" (d. 31'23"); 39. *Scorticati* in ore 18,28'49"; 40. Alfredo Buchi in ore 18,29'39"; 41. Trueba in ore 18,30'1"; 42. *Giacobbe* in ore 18,30' 57" (d. 34'12"); 43. Dignef in ore 18,31' 27"; 44. Degraeve in ore 18,31'31"; 45. Le Calvez in ore 18,33'19"; 46. Ignac in ore 18,34'1"; 47. Rosemont in ore 18, 35'4"; 48. Brugère in ore 18,35'58"; 49. Galliot in ore 18,36'40"; 50. Buttafuochi in ore 18,37'12"; 51. Blattmann in ore 18,38'12"; 52. Alberto Buchi in ore 18, 38'49"; 53. Thierbach in ore 18,39'19"; 54. Peglion in ore 18,41'12"; 55. Pipox in ore 18,44'20"; 56. Luisoni in ore 18, 45'38"; 57. Fayolle in ore 18,46'0"; 58. Pastorelli in ore 18,47'51"; 59. Haas in ore 18,48'33"; 60. Kutsbach in ore 18, 48'57"; 61. Barnard in ore 18,50'15"; 62. *Firpo* in ore 18,53'17"; 63. Aktenburger in ore 18,55'56"; 64. Alfredo Bula in ore 18,59'7"; 65. Thallinger in ore 18,59'27"; 66. *Bergamaschi* in ore 19,0' 16" (d. ore 1,3'31"); 67. Antenen in ore 19,0'39"; 68. *Di Paco* in ore 19,1'30" (d. ore 1,4'45").

Classifica per Nazioni

1. Belgio, in ore 54,11'51"; 2. Francia, in 54,18'18" (d. 6'27"); 3. Germania, in 54,28'34" (d. 10'16"); 4. Italia, in 54,44'57" (d. 33'6"); 5. Svizzera, in 55,46'40" (d. 34'49").

Servadei vince la seconda tappa del Giro d'Ungheria

Szombathely, 29 notte.

La tappa odierna non ha avuto alcunchè di emozionante, ma la sfortuna si è nuovamente accanita contro i nostri, ed in modo particolare contro Morbiato. Ad eccezione di una fuga di un isolato ungherese, all'inizio della gara, che è costata un lungo inseguimento, nulla di notevole si è verificato. I nostri attendevano qualche incidente al *leader* della classifica, ma quando questo incidente si è verificato i nostri vennero fermati nel tentativo, da un incidente di macchina a Morbiato. Il telaio del sellino, infatti, cominciava ad incrinarsi ed egli dovette scendere di macchina a 87 chilometri dalla partenza per una sommaria riparazione perdendo così 10 minuti. Risalito in macchina si dava all'inseguimento e dopo 20 chilometri riusciva ad avvistare il gruppo di testa. Ma nello stesso momento il telaio cedeva completamente e si spaccava in due. Con mezzi di fortuna (filo di ferro, spago e pezzi di legno) Morbiato riparava il grave guasto e perdeva in questa operazione quasi mezz'ora.

Dobbiamo esaltare la ferrea volontà e la calma perfetta con la quale il veneto si è accinto a questo lavoro, che altri corridori avrebbero in simili circostanze indubbiamente preferito abbandonare. Questo si verificava poco dopo Nagykanizsa, a 100 chilometri dal traguardo. Poi, tutto solo, si poneva all'inseguimento.

Intanto il gruppo di testa, sempre compatto, si avvicinava al traguardo. Alcuni strappi, specie quando qualche svizzero rimaneva distaccato, non sortirono effetto; cosicchè al traguardo giunse tutto il gruppo unito, composto di circa venticinque atleti. Prima di giungere allo striscione di arrivo si dovette fare un lungo tragitto attraverso le vie della città, tutte gremite di gente. Valetti si poneva subito in testa per tirare Servadei e ai 300 m. il bolognese scattava e vinceva nettamente seguito dall'ungherese Orczan.

Una folla enorme e una banda che suonava «Giovinezza» hanno salutato la vittoria di Servadei, al quale una bambina ha offerto un mazzo di fiori. La vittoria di tappa ci ha un po' ripagato dell'amarezza provata per la sfortuna che ha colpito Morbiato. Con il gran ritardo odierno retrocediamo nella classifica di squadra dal secondo al terzo posto, ma la posizione degli svizzeri non sembra neppure oggi inattaccabile.

La severa tappa odierna ha provocato l'abbandono di altri cinque concorrenti e la carovana è ridotta ora a trenta corridori.

L'ordine d'arrivo

1. *Servadei* (Italia), che compie i 249 chilometri in ore 10,11'50", alla media di Km. 24,500 circa; 2. Orczan (Ungheria), a ruota; 3. Durin (Francia); 4. Nemeth (Ungheria); 5. Notas (Ungheria); 6. Surrault (Francia), tutti nello stesso tempo del primo; 7. Sadorjan (Ungheria), in ore 10,11' e 51" e a pari merito altri 16 corridori tra i quali Valetti e Merlini; 24. Morbiato, in ore 10,29',58".

CLASSIFICA GENERALE

1. Stettler (Svizzera), ore 17,6',26"; 2. *Servadei* (Italia), ore 17,10',16" (distacco 3',50"); 3. Händel (Germania), ore 17,10',16"; 4. Martin (Svizzera), ore 17,12',14"; 5. Notas (Ungheria), ore 17,12',52"; 6. Nemeth (Ungheria), ore 17,12',53"; 7. Saladin (Svizzera), ore 17,16',34"; 8. Rappald (Svizzera), ore 17,17',12"; 9. Nemes (Ungheria), ore 17,17',13"; 10. Liszkay (Ungheria), ore 17,17',21"; 14. *Valetti*, ore 17,18' e 48" (d. 12',22"); 23. *Merlini*, ore 17,24' e 27" (d. 18',1"); 27. *Morbiato*, ore 17,29',36" (d. 23',10").

CLASSIFICA PER NAZIONI

1. Svizzera, ore 51,35',14"; 2. Ungheria, squadra B, ore 51,46',34"; 3. Italia, ore 51,53',31"; 4. Ungheria squadra A, ore 51,55',22"; 5. Germania, ore 51,56',55"; 6. Francia squadra A, ore 52,17',29". Sono eliminate per la gara a squadre la Polonia e la Francia B, rimaste con due concorrenti ciascuna.

La classica dell'automobilismo in salita

La XIII^a Susa-Moncenisio

Dedichiamo queste poche righe a rinfrescar la memoria di quanti — meno che familiari con la classicissima italiana della salita o dimentichi delle sue concrete difficoltà di percorso — si apprestano a sostenere, nella mattinata di domenica prossima, il sempre allettante ruolo di spettatori dei virtuosismi che sulla strada napoleonica da Susa al Colle del Cenisio sfoggeranno i migliori campioni italiani dell'automobile.

Per poter valutare, infatti, secondo il loro merito, le esibizioni dei corridori, non basta portarsi a Susa al traguardo di partenza, o arrampicarsi lungo le prime curve della salita; la Susa-Moncenisio ha un particolare segreto: quello della velocità incomparabilmente più elevata di altre corse di pari o di minori difficoltà. Bisogna dunque — se non si ha familiare per ragioni turistiche la classica strada — percorrerla tutta, in automezzo: osservare l'alterno susseguirsi di ripide (talora ripidissime) arrampicate e di traditori falsopiani; contare le curve e i tornanti; calcolare il numero dei cambiamenti di marcia, delle fermate, dei colpi di ripresa necessari; sbirciare al di là dei parapetti il pauroso «a picco» della roccia scoscesa. Solo dopo questo esame, acquisterà un vivo, tangibile significato l'attuale *record* assoluto della corsa, segnato nel 1931 da Achille Varzi ad oltre ottanta di media! Ed acquisteranno vivida luce i generosi e, probabilmente, fortunati tentativi di domenica prossima per migliorare ancora questo *record* spettacoloso, che ai profani — non meno che ai tecnici — appare assolutamente sproporzionato alle caratteristiche del percorso.

In che cosa consista questo segreto dell'alta velocità sarebbe difficile determinare: si possono invocare la larghezza della strada, la razionalità delle sue curve, la pavimentazione in *macadam* molto aderente e più stabile dell'asfalto, l'atmosfera umida favorevole a un'ottima carburazione, forse la stessa appassionata fittissima cornice di pubblico incitante. Certo è che, come dicevamo, molte altre corse con minore dislivello, a minori altitudini con maggior abbondanza di rettilinei e curve meno numerose, non hanno sinora permesso, anche ad assi famosi, il conseguimento di medie siffatte.

Interessante è notare che questa caratteristica della Susa-Moncenisio pare esserle sempre stata propria, dalle prime dispute della gara. Nel 1902, quando le prime corse in circuito piano si vincevano a 50-60 chilometri orari di media, la Fiat 24 HP. di Vincenzo Lancia già realizzava, inaugurando il libro d'oro della corsa, la rispettabile media di km. 44 all'ora, che in quel tempo mandò in visibilio. Nel 1904 lo stesso Lancia sfiorava i 60 di media, e nel 1905 l'indimenticabile Felice Nazzaro avvicinava i 70, con quel tempo di 19' e 18" contro il quale s'infransero i tentativi dei migliori campioni del tempo nelle dispute successive, fino al 1922, quando Alfieri Maserati, su Isotta Fraschini, riusciva a migliorarlo di pochi secondi.

Ma nel 1926 l'abbassamento sistematico del *record* ad ogni nuova edizione riprese, finchè si giunse all'attuale.

Ecco come la lancetta del cronometrista d'arrivo sull'alto dello storico Passo alpino abbia scandito passo passo la storia gloriosa dell'automobilismo italiano. Chi non vorrà presenziare al nuovo balzo in avanti che — così è nei voti di tutti — verrà segnato domenica?

Il Circuito di Sassari vinto da Pietro Ghersi

Sassari, 29 notte.

Su quattro giri del nuovo Circuito di Sassari di 40 km., che si è rivelato veloce e interessante nonostante le sue accidentalità, si è disputata oggi la principale corsa automobilistica che la Sardegna abbia avuto sinora. Al Circuito di Sassari hanno partecipato parecchi dei migliori campioni italiani, impegnandosi a fondo, applauditi da un pubblico fittissimo.

La vittoria assoluta è arrisa a Pietro Ghersi, che ha compiuto i 200 km. della gara in ore 1,42'49" 1/5, alla media di km. 116,780, sull'Alfa Romeo 2300 cmc. compressore. Lo stesso corridore ha compiuto anche il giro più veloce, a quasi 118 di media. Secondo con meno di cinque minuti di distacco il conte Castelbarco. Degno di nota il terzo posto assoluto conquistato da Tufanelli sulla Maserati di soli 1500 cmc. che ha gareggiato coraggiosamente tra l'entusiasmo del pubblico.

Buona l'organizzazione lungo tutto il percorso e al rettilineo d'arrivo, dove presenziavano le autorità cittadine. Ecco le classifiche: 1. Ghersi Pietro, su Alfa Romeo oltre 1500, in ore 1,42' 49" 1/5, alla media di km. 116.780; 2. Castelbarco, su Alfa Romeo oltre 1500, in ore 1,47'31" 4/5, alla media di km. 111,598; 3. Tufanelli, su Maserati 1550, in ore 1,51'3" 1/5, alla media di km. 108,230; 4. Pellegrini, su Alfa Romeo oltre 1500, in ore 1,52'3". Il giro più veloce è stato compiuto da Ghersi in 20'20" 4/5, alla media di km. 117.955.

La riunione di Mirafiori

Pubblico discretamente numeroso alla riunione di ieri a Mirafiori; numerosi i partenti nella maggior parte delle corse; sport interessante.

Dopo la comoda passeggiata di Regina Sancia nella prima corsa, cinque cavalli prendevano la partenza nella corsa siepi per ufficiali. Iseo, il favorito, vinceva fermando.

Altra facile vittoria riportava la favorita Fierina nel Premio Versa. Nel Premio Cassa di Risparmio Gerbido otteneva un nuovo successo contro Lady Gay, la preferita del «betting». Un reclamo contro il vincitore per taglio di strada non veniva accolto.

Mita trovava la sua corsa nel Premio Cambiano, e l'«outsider» Loreto, dopo una corsa d'attesa, regolava facilmente tutti gli avversari nel Premio Racconigi, siepi, che chiudeva la giornata.

Domenica 2 luglio, penultima giornata della riunione con la disputa del Premio della Moda.

Premio della Società degli Steeple-Chase (steeple-chase, L. 6000, metri 3000): Corre solo Regina Sancia (72, Micciarelli) del cav. Gallina, che compie regolarmente il percorso.

Premio Pincrolo (siepi, Ufficiali in uniforme, L. 3000, m. 2800): 1. Iseo (70 1/2, cap. Argenton) del cap. Papi; 2. Destrosio (65, cap. Dusmet); 3. Tetragone (69 1/2, cap. Corvino). - N. P.: Mamilia (70 1/2, ten. Manucco); Edelweiss (70 1/2, ten. Caradonna). - 7 lungh., 1 lungh. - Tot.: 8, 6, 6.

Premio Versa (L. 5000, m. 1000): 1. Fierina (54, Gabrielli) di Cottini; 2. My Land (48 1/2, Barbieri); 3. Bentivoglio (61, Menichetti). - N. P.: Ciodio (55, Temperini); Geri (52, Marchetti); Ardenna (48 1/2, Lucchesi); Faustina (45