GLI SPORT

LA SESTA PROVA DEL CAMPIONATO MOTOCICLISTICO

Vittorie di Aldrighetti e Cavacciuti

nell'aspro e tortuoso circuito di Rimini

Rimini, 7 mattino.

(F. L.) Lo spettacolo offerto dalla IX Coppa dell'Adriatico, sesta prova del Campionato, è stato imponente e meraviglioso. La prova motoristica, che i soci della sezione riminese del Reale Moto Club d'Italia hanno offerto agli amatori del motociclismo, è stata la riconferma della grande passione e del grande entusiasmo che dimostra la folla locale per questa meravigliosa e audace dimostrazione di forza e di coraggio.

Nonostante che la più nera disdetta abbia perseguitato fin dall'inizio i campioni più quotati, pure la corsa è riuscita pienamente ed ha messo in evidenza la classe e il valore dei nostri motociclisti, i quali sul breve e difficile circuito che misurava appena tre chilometri di perimetro, si sono cimentati in una gara, oltrechè di velocità, anche di destrezza e di coraggio.

Le due corse, quella della categoria inferiore come quella della superiore, hanno messo a dura prova le macchine e gli uomini. Dei trenta partenti, appena una decina sono giunti al traguardo e fra questi non c'erano Bandini, Serafini, Tenni, Fumagalli, Pigorini, Lama, che erano partiti nella rosa dei favoriti. Sopratutto i freni hanno tradito i ritirati, i quali hanno dovuto far uso di questo mezzo continuamente, per il susseguirsi rapido delle innumerevoli curve difficili.

I due vincitori, Aldrighetti e Cavacciuti, sono pervenuti alla vittoria attraverso una corsa delle più regolari e la folla li ha applauditi calorosamente, sebbene fosse un poco delusa per il ritiro dei favoriti.

Attesissima era la partecipazione di Bandini, che i romagnoli hanno accolto con manifestazioni di simpatia, ma il forlivese al settimo giro è stato costretto al ritiro per la rottura del freno e per il riacutizzarsi della ferita alla spalla destra riportata in Inghilterra.

Dopo i vincitori vanno ricordati: Taruffi, dal quale, dopo la prova di Livorno, si sperava qualche cosa di più, Fagnani e Cerato nella categoria 500, il vecchio Moretti e Bonazzi nella 175.

L'organizzazione, curata in ogni particolare, ha dimostrato la maturità organizzativa degli sportivi riminesi, i quali hanno visto premiati i loro sforzi dall'intervento dei migliori corridori, di una folla immensa e di personalità politiche e sportive.

Un pubblico imponente ed entusiasta occupa le vastissime tribune che si ergono sul rettilineo di arrivo e altrettanto si nota sui margini dei viali. Il sole scotta senza pietà. Fortuna che c'è, di fronte, il mare, dal quale proviene una leggera brezza ristoratrice e, poi, tutt'intorno, ci sono gli alberi del parco, che offrono un poco di frescura e di ristoro.

La corsa delle 175 ha inizio alle ore 15,30 precise. Gli undici corridori partono velocissimi agli ordini dello «starter» d'eccezione, Bruno Mussolini.

Il pesarese Serafini è quello che, fin dai primi giri, dimostra di essere il più veloce. Lo seguono da vicino Cavacciuti, Pezzoli, Moretti e Bonazzi. All'ottavo giro Serafini è costretto a fermarsi per registrare il freno, guastatosi in una curva. Ne approfitta Cavacciuti per passare in testa. Il pesarese ripara in breve tempo e parte velocissimo, ponendosi all'inseguimento del più fortunato avversario. Frattanto Villa si ritira per guasto alla conduttura dell'olio. Serafini continua nel suo inseguimento e sembra debba aver ragione dell'ostinata resistenza di Cavacciuti. Ma, al ventesimo giro, è costretto a fermarsi nuovamente per la irreparabile rottura della pompa della lubrificazione. Il pubblico, che fino a questo momento l'aveva seguito e incitato, applaude, mentre lo sfortunato corridore si ritira e spinge fuori del circuito la macchina inservibile.

Frattanto si sono ritirati, per incidenti vari, anche Massa, Campanelli e Ugolini, cosicchè soltanto tre corridori sono rimasti in gara. Cavacciuti conduce l'ultimo giro ad andatura veloce e regolare, seguito lontano dal risorto Primo Moretti, il quale, con una vecchia Guzzi, compie miracoli di volontà e di coraggio.

L'arrivo del vincitore è accolto dal pubblico con un vivo e spontaneo applauso. Cavacciuti è molto lieto della vittoria e dichiara che la sua macchina ha sempre risposto in modo ammirabile alle esigenze della contesa. Anche Moretti è applaudito e così Bonazzi. La velocità conseguita dice che, anche macchine della cilindrata minore, hanno marciato forte.

Appena terminata la corsa delle 175, sono chiamati sul rettilineo di partenza i concorrenti della cilindrata maggiore. La folla chiama a gran voce i corridori più noti e Bandini, che veste la maglia tricolore, riscuote i maggiori applausi. Ancora Bruno Mussolini dà il segnale della partenza a diciassette corridori.

Subito, al primo giro, Aldrighetti, Taruffi, Tennis, Bandini si fanno notare per la loro maggiore velocità.

Tra questi è Tenni che trascina i compagni in una corsa vertiginosa e irruente, ma, al quinto giro, Aldrighetti, che ha una macchina con la «ripresa» maggiore, lo supera e passa, così, a condurre il veloce carosello.

Tenni si ferma al sesto giro per riparare il serra-sterzo, ma la riparazione è impossibile ed è costretto al ritiro. Ecco, così, il primo aspirante alla vittoria scomparire dalla lotta. Nel giro appresso è la volta di Bandini. Nel superare velocissimo la curva dopo la tribuna, tocca con la leva del freno a terra: la macchina sbanda paurosamente. Il pubblico è in preda a sgomento, ma il campione italiano si rialza e tenta di ripartire. Compie però il giro ad andatura ridotta e, giunto di fronte ai «box», si ritira. La sfortuna sembra perseguitare i più noti campioni.

Ormai la lotta è ristretta fra Aldrighetti, Taruffi e Fumagalli. A metà della corsa si hanno i seguenti risultati: 1. Aldrighetti in ore 1,3'45"4/5; 2. Taruffi, in 1,4'47"3/5; 3. Fagnani, in 1,6'4"2/5.

Taruffi tenta l'impossibile per raggiungere Aldrighetti e ripetere il risultato di Livorno, ma ciò non gli è più possi e, chè, anzi, il corridore della Rudge va sempre più aumentando il suo vantaggio. Frattanto si assiste a un bel duello Fagnani-Cerato per la conquista del terzo posto. Gamba è già molto lontano.

Aldrighetti è ormai alla fine della corsa: conoscendo il vantaggio che ha sul secondo, non spinge a fondo e termina fresco e sorridente. La folla applaude calorosamente. Taruffi arriva poco dopo e lamenta la cattiva carburazione delle candele. Fagnani e Cerato arrivano visibilmente distaccati, mentre Gamba è fermato al trentanovesimo giro.

Nella tribuna d'onore abbiamo notato, oltre al figlio del Duce, il Segretario politico del Fascio di Rimini, Rassoni, il Podestà e molte altre autorità.

Ecco i risultati:

Categoria fino a 250 cmc.: 1. Cavacciuti Celeste, su C.F. 175 cmc., che ha compiuto il percorso di Km. 105 in ore 1.25'2"3/5, alla media oraria di Km. 77,579; 2. Moretti Primo, su Guzzi 250, in 1.30'19"4/5; 3. Bonazzi Luigi, su M.M. 175, in 1.33'1"2/5.

Giro più veloce: Cavacciuti, al 12.o, in 2'10", alla media di Km. 83,070.

Categoria fino a 500 cmc.: 1. Aldrighetti Giordano, su Rudge, che ha compiuto i Km. 120 del percorso in ore 1.26'5"3/5, alla media di chilometri 83,674; 2. Taruffi Piero, su Norton, in 1.26'46"1/5; 3. Fagnani Alfredo, su Rudge, in 1.27'44"3/5; 4. Cera, su Rudge, in 1.30'50"3/5; 5. Gamba, su Norton, fermato al 39.o giro.

La Coppa delle Alpi

Milano, 7 mattino.

La disputa della V Coppa Spluga e Coppa delle Alpi, gara di regolarità motociclistica, non ha visto, cosa inconsueta per simili gare, nessun concorrente classificarsi senza penalizzazioni. I gareggianti, pur avendo tenuto bene la media sul percorso accidentato, sono stati penalizzati proprio nei punti più facili del percorso.

Ecco i risultati:

Gruppo A: Pagani (Ras) punti 1; Soragna (Ras) p. 2; Mandelli (Sertum) p. 2; Genzoni (Sertum) p. 3; Pirovano (Ras) p. 4; Brini (Sertum) p. 5; Dovo (Triumph) p. 8; Angonoa (Sertum) p. 13; Crippa (Crippa) p. 22; Camagna (Sertum) p. 30; Imperiali (Sertum) p. 50; Marinoni (Sertum) p. 60; Grieco (Sertum) p. 77.

Gruppo B: Opessi (Triumph) p. 1; Brunetto (Matches) p. 3; Asciamprener (Ariel) p. 4; Garattini (Ariel) p. 4; Secchi (A.J.S.) p. 4; Carinelli (P.S.A.) p. 9; Cavazzini (Norton) p. 9; Bellavita (Ariel) p. 10; Negri (Ariel) p. 12.

La Coppa delle Alpi viene assegnata alla Casa Sertum avente il maggior numero di classificati (8).

Per i campionati remieri d'Europa

Le selezioni di Livorno ad oggi

Un abbordaggio nel «doppio»

Livorno, 7 mattino.

L'annunciato e attesissimo confronto fra gli «otto» dell'Aniene e dell'Unione Canottieri Livornesi non ha potuto avere luogo, come d'altronde era facile a provedere, considerato che solo nel tardo pomeriggio del sabato è giunta a Livorno l'imbarcazione dei campioni di Italia, i quali sarebbero stati, quindi, costretti a scendere in gara senza avere provato il percorso con l'armo, regolare. Pertanto, in una riunione tenutasi nel pomeriggio di ieri ai Bagni Pancaldi, riunione alla quale partecipava pure il segretario del C.O.N.I. generale Vaccaro, si raggiungeva l'accordo fra gli equipaggi, e la giunta tecnica federale indiceva la gara per il pomeriggio di oggi, lunedì, alle ore 17,30 precise sul preordinato percorso di Tombolo.

La gara odierna, quindi, si limitava al «doppi» del Tevere Remo e della Canottieri Milano, per quanto dei dubbi si avanzassero sulla partecipazione dell'armo romano la cui seconda voga Melchiorri accusava una indisposizione tale da costringerlo a letto. Senonchè più tardi, grazie alle cure prodigategli, il romano si dichiarava disposto a scendere in gara.

Così, alle 18,10 precise, gli armi erano pronti a partire. Dopo un allineamento laborioso per l'alta marea che spingeva le barche in direzione del percorso, l'ingegnere Boccalatte coglieva l'attimo propizio e dava il «via». Tevere e Remo attacca subito a grande andatura seguito da Milano. Ai 500 metri, malgrado la giuria si sbracci a richiamare nella sua acqua l'armo romano che tiene il percorso di sinistra, questo devia insensibilmente, ma progressivamente, tanto che, al chilometro, viene a chiudere la via ai milanesi. Perciò, quando ai 1200 metri, con azione sicura Paroli e Moretti forzano per passare in testa, l'abbordaggio è inevitabile ed i romani cadono in acqua. La regata è, così, interrotta per la scorretta gara dei romani, proprio quando stava per entrare nella fase decisiva.

La giuria, riunitasi immediatamente dopo la gara sul campo stesso di regata, ha dovuto riconoscere che, in regata ordinaria, l'armo romano avrebbe dovuto considerarsi perdente per squalifica, ma, «poichè non si tratta di affermazione, ma di determinare quale equipaggio sia attualmente il migliore per inviare ai campionati europei», la giuria deliberava di far ripetere la regata oggi, abbinandola all'altra fra gli «otto» di Livorno e di Aniene. Non sappiamo al momento in cui vi telefoniamo, se, però, questa gara sarà effettuabile, in quanto l'equipaggio milanese ha lasciato il campo di gara protestando e annunciando di ripartire per la sede con uno dei primi treni della notte.

Ippica

Le corse all'Ardenza

Livorno, 7 mattino.

Premio Montecristo (L. 4000, metri 1000): 1. Cecco Angiolieri (55 1/2, Whatins) di Costanti; 2. Fostia; 3. Ciso. - Due lungh., 1 lungh. e mezza - Tot. L. 10.

Premio Gabbro (L. 3500, m. 1450 - G.R.): 1. Carissima (73, tenente Marini) di Scuderia Saturnia; 2. Boccaccino; 3. Arcidosso. - Una lungh. e mezza; 1 lungh. - Tot. L. 8, 7, 7,50.

Premio Rosignano (L. 4000, metri 1450): 1. Oklaoma (52 1/2, A. Bertini) di Urbani; 2. Bimba d'oro; 3. Antenora. - Una lungh., 1 lungh. - Tot. L. 12, 7, 8.

Premio Accademia (L. 6500, metri 1900): 1. Bajuk (60 1/2, Romero) di Cintolesi; 2. Fontebranda; 3. Scilca. - 2 lungh., mezza lungh. - Tot. L. 7, 6,50, 9.

Premio Bolgheri (L. 3500, m. 1000): 1. Dulcamara (56, U. Gabrielli) di Scuderia Sangone; 2. Canidia; 3. Malta. - 1 lungh. e mezza; 5 lungh. - Tot. L. 6,50, 5, 5.

Premio Piombino (L. 4000, metri 1900): 1. Hiran (53, A. Bertini) di Radice Fossati; 2. Katia, 3. Arabia Albina. - Mezza lungh.; 2 lungh e mezza. - Tot. L. 7, 6,50, 5.

Premio Elba (L. 4000, m. 2250): 1. Protagonista (60, Whatins) di Lady Van Willegen; 2. Ossona; 3. Alpe. - 2 lungh, 3 lungh. - Tot. L. 12,50, 6, 7.

Il tragico G. P. di Svezia

Lo scontro di sette macchine e la morte di due concorrenti

Stoccolma, 7 mattino.

Il Gran Premio di Svezia ha attirato ad Helsingforg un pubblico «record». Fin dal mattino le rimesse di automobili erano letteralmente gremite di vetture. Le tribune innalzate a Nova Tram, dove è stata data la partenza, rigurgitavano di spettatori. Non si discute, nelle tribune, che sulle possibilità del francese Chiron e dell'italiano Brivio, che rimpiazza Borzacchini.

Alle 11,30 i corridori arrivano a Nova Tram. I due favoriti della gara: Chiron e Brivio, sono molto applauditi. Qualche prova di motori e quindi i meccanici spingono le vetture sulla linea di partenza. Alle 12,30 lo «starter» abbassa la bandiera. Le vetture partono rapidissimamente e spariscono alla prima curva in un nembo di polvere. La folla attende impaziente il primo passaggio dei concorrenti, ma disgraziatamente, e tra la sorpresa generale, non si vede passare che metà delle vetture partite. Gli altoparlanti comunicano poco dopo che una parte dei corridori è immobilizzata a qualche chilometro dalla partenza per un grave accidente. Luigi Chiron, sfortunato come sempre, ha rovinato la sua macchina in una terribile collisione prodottasi fra sette vetture ed è stato costretto ad abbandonare. Due corridori sono rimasti uccisi e si contano numerosi feriti. L'accidente si è verificato in seguito al fatto che una delle vetture concorrenti, incendiatasi, tagliava la strada alle altre. Le fiamme si sono comunicate alle case del villaggio. La corsa da questo momento ha perduto ogni interesse. A metà gara la classifica era la seguente: 1. Brivio su Alfa Romeo, 2. Straight pure su Alfa Romeo.

Immediatamente dopo l'accidente Chiron, che rappresentava i colori francesi, ha telefonato nel modo seguente al *Petit Parisien*: «Qualche minuto dopo la partenza un concorrente si è messo attraverso la strada. La sua vettura prese fuoco e sei vetture che la seguivano sono andate ad urtare una con l'altra. Io, disgraziatamente, mi trovavo in questo plotone. Ma se io ho potuto uscire dall'incidente completamente incolume due miei camerati sono rimasti uccisi sul colpo e le due vetture inutilizzabili».

La corsa è continuata senza ulteriori mutamenti nella classifica e Brivio ha tagliato per primo il traguardo. Si è, così, conclusa con una nuova vittoria italiana anche la più grande corsa svedese.

La classifica: 1. Brivio, su Alfa Romeo, alla media oraria di km. 124,400; 2. Whitney Straight (Inghilterra), su Alfa Romeo; 3. Bioernstad (Norvegia), su Alfa Romeo.

Allo sferisterio di Alba

Alba, 7 mattino.

Ha avuto luogo la prima partita valevole per la Gran Coppa Città di Alba fra le quadriglie di Ricca, del Dopolavoro di Alba, e quella di Rossi, del Dopolavoro di Cuneo. I primi 8 giuochi sono stati conquistati alternativamente dai due capisquadra con una lotta veramente interessante. Poi Rossi è riuscito a prevalere di forza e a staccare l'avversario per undici giuochi a otto.

Atletica

Spartaco Morelli vince la «Coppa Federaz. Combattenti»

La Polisportiva G. Doglia-Madonna di Campagna ha fatto disputare ieri pomeriggio una interessante corsa podistica di km. 6, su di un percorso comprendente il triplo giro della Borgata Vittoria. Al «via» i ventun partenti si sono subito selezionati e Robino ha immediatamente preso il comando seguito da Vianello, Roccati, Frola, Berbotto e Morelli. Ma, a metà gara, un incidente ha danneggiato il torinese. Proprio mentre transitava in via Stradella una locomotiva, Morelli, più astuto, balzava coraggiosamente con una volata davanti al veicolo conquistando una ventina di metri. Egli riusciva a mantenere quasi intatto il vantaggio sugli inseguitori. Robino, preso dallo scoramento, terminava lento.

Ecco l'ordine d'arrivo: 1. Morelli Spartaco, libero, di Milano, in 17'47"; 2. Vianello Salvatore (Dop. Fiat); 3. Roccati Francesco (S. C. Audace di Roma); 4. Frola Luigi (Dop. Fiat); 5. Gilardi Giuseppe (id.); 6. Bergero (id.); 7. Berbotto (R. S. Ginnastica); 8. Robino (Fiat); 9. Morano (id.); 10. Saba (F. G. L. Bazzani); 11. Puddu; 12. Tettamanzi; 13. Falchero; 14. Prasola; 15. Miele; 16. Volpe; 17. Perotti.

La Coppa Federazione Combattenti di Torino è stata vinta dal Dop. Fiat.

NUOVI ALLORI AI PILOTI ED ALLE MACCHINE D'ITALIA

Nuvolari trionfatore del Gran Premio di Nizza

Il mantovano domina in gara ed è portato in trionfo al termine della durissima corsa = Etancelin costretto al ritiro dopo essere stato il più pericoloso avversario del vincitore

Nizza, 7 mattino.

E' sinto tanto e tale il successo del Gran Premio automobilistico di Nizza, che esso è ormai considerato come l'avvenimento più importante della stagione sulla Costa Azzurra; un avvenimento che, pur non avendo il passato glorioso del Gran Premio dell'Automobile Club di Francia o del Gran Premio di Montecarlo, ha saputo richiamare, dopo appena due anni, la attenzione ammirata degli sportivi e dei tecnici dell'automobilismo europeo. Infatti, questa corsa di velocità nella città (il circuito racchiude la Promenade des Anglais e la Piazza Massena, 305 Km., pari a 95 giri) svoltasi sotto una formula nuova, ha saputo riunire alla partenza i migliori specialisti delle grandi prove di velocità ed ha richiamato sul luogo del suo svolgimento una folla enorme.

Veramente si è poco abituati ad attendere la caduta del giorno per vedere dare la partenza ad una corsa, ma questa volta la cosa è spiegata dal gran caldo che rischia di fondere il catrame della strada; non di meno non potevano essere i felici bagnanti accorsi da ogni parte della Costa Azzurra ad avere paura dei raggi solari, e, dalle prime ore del pomeriggio la più policroma folla di spettatori che possa immaginarsi è venuta a prendere possesso dei posti ad essa assegnati. Le strade in prossimità del circuito formavano dei grandi depositi di vetture, e, alle 14,30 (la partenza non sarà data che alle 16) le tribune sono già quasi colme. Alcune di esse assumono festoso aspetto, popolate come sono dai brillanti ufficiali e marinai italiani della squadra navale, qui giunta, invitati dalle autorità municipali di Nizza.

La «corsa nella città», rappresenta veramente un successo formidabile, tanti sono gli spettatori che si pigiano l'un contro l'altro. Da tutti i punti della costa è accorsa gente, ciò che conferisce al Gran Premio una cornice curiosa e pittoresca fatta di belle ragazze in pigiama o in pantaloni corti alla moda dei giocatori di Coppa Davis e di giovanotti in tenuta standard: pantaloni bianchi e maglietta dalle maniche corte.

Il sole è cocente, l'atmosfera è fatta di color vivo e rilucente e al di sopra di ogni cosa regna un azzurro da Paradiso che si fonde all'orizzonte col ceruleo del Mediterraneo. L'organizzazione, che pure era stata meticolosamente studiata, si è rivelata in pratica alquanto difettosa, specie per quanto si riferisce al servizio di avviamento degli spettatori verso le tribune. Dietro le barriere di protezione, difatti, si muove una folla enorme, pericolosa e indisciplinata, tanto che più di una volta la pista se ne è trovata invasa. Man mano che si avvicina l'ora della partenza, l'attesa diviene frenetica e i nomi dei corridori più popolari sono gridati a gran voce dal pubblico impaziente. Nuvolari concentra la grande maggioranza dei pronostici e quando appare rivestito del suo classico maglione giallo su cui è appuntato un piccolo portafortuna in argento, un clamore altissimo si leva dalla massa degli spettatori.

Ad uno ad uno arrivano gli altri piloti: Zehnder, con la sua vettura azzurra, Campari, l'inglese Lewis, Dreyfus e Varzi, Fagioli, che dovrà essere il più sfortunato della giornata. Le vetture si allineano. Felice Nazzaro passa tra i corridori, incoraggiandoli. Di lì a pochi secondi darà il via. Su sei file si presentano allo start: Wimille (Alfa Romeo), Etancelin (Alfa Romeo), Nuvolari (Maserati), Lehoux (Bugatti), Sommer (Alfa Romeo), Varzi (Bugatti), Fagioli (Alfa Romeo), Campari (Maserati), Dreyfus (Bugatti), Jellen (Alfa Romeo), Lewis (Alfa Romeo), Minozzi (Maserati), Zehender (Maserati), Felix (Alfa Romeo), Lord Howe (Bugatti).

La partenza è data alle 16,26 precise ed è velocissima. Nuvolari prende immediatamente il comando seguito da Etancelin e da Lehoux. I tre, a cento metri l'uno dall'altro, sembrano distaccarsi nettamente dal grosso del plotone. Durante i primi dieci giri essi conservano, sia pure in posizioni diverse, ma sempre ad una velocità straordinaria, questi tre primi posti. Dietro di essi, stretti dappresso, incalzano gli altri, capitanati da Varzi, che è costretto ad arrestarsi improvvisamente per 10" al posto di rifornimento per cambiare le lenti difettose. Al quinto giro Nuvolari è sorpassato da Etancelin, mentre Varzi è costretto a fermarsi ancora per noie alle candele. Quando riparte, Nuvolari è già ritornato al comando e conta un giro di vantaggio sul campione della Bugatti. Poi è Etancelin ad avere la meglio e al decimo giro — da segnalare il ritiro di Jellen verso l'ottavo giro — la classifica è la seguente: 1. Etancelin, in 18'33" alla media di 103,959; 2. Nuvolari in 18'34"; 3. Lehoux; 4. Wimille; 5. Dreyfus. Chiude la marcia Fagioli a 11" dal primo.

Fino a questo momento il miglior giro è stato appannaggio di Nuvolari che ha segnato 1'48". Sommer, che si era arrestato, ha abbandonato. Etancelin rimane al primo posto fino al 18.o giro, ma il suo sforzo non può essere sostenuto e Nuvolari, che non ha mai cessato di tallonarlo, passa al comando. Sei giri più tardi però il mantovano è costretto ad arrestarsi per una trentina di secondi onde regolare i freni che oggi non funzionano in modo molto soddisfacente. Ne approfitta Etancelin per tornare al comando, seguito da Lehoux e Dreyfus, ma Nuvolari, che ha ripreso a grande velocità, riconquista ben presto il terzo posto e si butta all'inseguimento dei due leaders.

Al 25.o giro la classifica è la seguente: 1. Etancelin in 45'33"; 2. Lehoux, 46'11"; 3. Nuvolari, 46'30"; 4. Dreyfus 46'42"; 5. Wimille 46'46"; 6. Minozzi, 47'14"; 7. Moll 47'30"; 8. Lewis 47'35"; 9. Campari 48'9"; 10. Felix 48'46"; 11. Fagioli.

Al 31.o giro, Nuvolari non è più che a 23" da Etancelin. Il campione italiano compie a questo momento il giro più veloce, segnando 1'47", pari alla media oraria di Km. 108,135. Proseguendo nel magnifico sforzo, Nuvolari riesce a portarsi nuovamente al comando della gara, che non abbandonerà più.

Al 50.o giro le posizioni sono così stabilite: 1. Nuvolari, 1.31'46", alla media oraria di Km. 105,071; 2. Etancelin 1.32'15"; 3. Dreyfus 1.33'3".

Etancelin si ritira al 56.o giro. La corsa è virtualmente terminata, e Nuvolari rallenta il suo slancio. All'ottantesimo giro, Nuvolari è sempre primo con un giro di vantaggio su Dreyfus che precede Moll. La situazione rimane immutata sino all'arrivo.

Ecco la classifica finale: 1. Nuvolari, che ha coperto i 305 chilometri e 305 metri del percorso in ore 2.56'17" e 3/5, alla media oraria di chilometri 103,910; 2. Dreyfus, in ore 2.57'47" 1/5; 3. Moll, a un giro; 4. Fagioli a due giri; 5. Lehoux a 3 giri; 6. Lewis; 7. Felix a 4 giri; 8. Campari a 4 giri.

Appena passato il traguardo, Nuvolari riceve un'ovazione formidabile: la folla invade la pista e dei marinai della Squadra italiana, riusciti a farsi largo tra la folla, provocano una nuova grande dimostrazione portando in trionfo il vincitore.

Il Circuito Principe di Piemonte

Siena 1.o e Balestrero 2.o

Avellino, 7 mattino.

Il sesto Circuito Principe di Piemonte ad Avellino ha conseguito il successo tecnico e sportivo che è diventato ormai tradizionale per questa bella gara, organizzata con tanta passione dall'A. C. di Avellino. *Starter* ha voluto essere l'Augusto Patrono della manifestazione, Umberto di Savoia, cui il popolo di Avellino ha tributato una indimenticabile manifestazione di affetto e di attaccamento.

Alle 15 precise il Principe ha abbassato la bandiera dando il via al primo gruppo di dieci vetture, seguito a due minuti dal secondo gruppo. I venti partenti hanno iniziato ad andatura velocissima e sin dai primi giri la lotta si è ristretta a quattro piloti, dai quali doveva uscire il vincitore: Premoli, Castelbarco, Balestrero e Siena. Premoli ha assunto il comando con autorità e dietro di lui, separati da brevissimi intervalli, si sono alternati i tenacissimi avversari. Siena prima, e Castelbarco poi, si sono avvicendati in seconda posizione alle spalle del *leader*. A metà corsa (125 chilometri) le posizioni erano le seguenti: 1. Premoli; 2. Castelbarco; 3. Siena; 4. Balestrero. Premoli guidava sempre in testa con bella sicurezza, ma Castelbarco, con regolarità ammirevole, lo tallonava inesorabilmente e dando prova di sbalorditiva regolarità all'ottavo giro assumeva il comando, aumentando progressivamente il vantaggio. All'ultimo giro, che i concorrenti avevano iniziato in questo ordine: Castelbarco, Premoli e Siena, si aveva il colpo di scena. A meno di due chilometri dal traguardo Castelbarco si accorgeva di avere esaurito la benzina ed era costretto a fermarsi. Premoli passava così al comando della corsa, ma per poco, poichè Siena, con un velocissimo finale, riusciva a batterlo di pochi secondi. Dei venti partiti, undici si sono ritirati.

Ecco la classifica assoluta:

1. Siena (Alfa Romeo 2600) della Souderia Ferrari, in ore 2,44',43" 4/5; 2. Balestrero (Alfa Romeo 2300), in 2,44',59" 4/5; 3. Premoli (M. B. 3000), in 2,46',58" 3/5; 4. Cornaggia (Alfa Romeo), in 2,47',18" 3/5; 5. Rocco (Alfa Romeo 2300), in 2,47',24"; 6. Auricchio (Alfa Romeo 2300), in 2,54',19" e 1/5; 7. Bonetti (Alfa Romeo 2300) in ore 2,55',57" 2/5; 8. Almini (Maserati 2300), in 3,40" 2/5; 9. Rondina (O. M. 2000), in 3,3',45" 3/5.

Pugilato

Quadrini-Abbruciati: pari

Turiello batte Mortale ai punti

Roma, 7 mattino.

Alla presenza di un numeroso pubblico, si è svolta ieri l'annunciata riunione pugilistica indetta dalla Società Borgo Prati Trionfale. L'attrattiva della riunione era costituita dall'incontro tra l'ex-campione europeo Quadrini ed il campione italiano Abbruciati della categoria dei piuma. Il combattimento, chiusosi alla pari, è stato veramente entusiasmante per l'equilibrio dei valori dimostrato. Il verdetto di nullità rispecchia pienamente l'andamento del combattimento ed è stato vivamente applaudito dal pubblico. Quadrini, dopo un paio d'anni di assenza dai *rings*, ha dimostrato di essere ancora pienamente in possesso di tutte le sue ottime qualità: infatti egli ha perfettamente equivalso il giovane avversario diciannovenne.

Pesi gallo: Ansini (Roma) b. ai punti in 6 riprese Romeo (Roma).

Pesi piuma: Di Paolo (Roma) b. ai punti in 8 riprese Frontaloni (Roma).

Pesi leggeri: Turiello di Milano batte ai punti in 10 riprese Mortale di Roma.

Pesi piuma: Abbruciati (campione d'Italia) di Roma, e Quadrini di Isola del Liri, *match* nullo in 10 riprese.

I CAMPIONATI CICLISTICI DEL MONDO

Gli "azzurri,, sono giunti a Parigi

Binda intervistato per telefono - La probabile inclusione di Bertoni nel terzetto dei nostri partecipanti

Parigi, 7 mattino.

Ieri mattina, alle 7,10, sono giunti alla *Gare de Lion* i corridori italiani che prenderanno parte ai campionati ciclistici del mondo. Nonostante l'ora mattutina, un folto gruppo di sportivi e di giornalisti era alla stazione ad attendere l'arrivo dei campioni.

La squadra degli atleti italiani è giunta accompagnata dal massaggiatore Villa e ha subito proseguito, dividendosi in due gruppi, per le residenze di allenamento scelte dai dirigenti dell'U.V.I. I corridori su strada, infatti, prenderanno alloggio al Padiglione Luigi XV al Parco Beausejour, a pochi chilometri da Montlhéry, mentre i partecipanti ai campionati di velocità hanno scelto come quartiere generale l'Hotel Piacid a Grenelle.

Una sorpresa, però, attendeva coloro che erano in attesa degli «azzurri»: nè Binda, nè Guerra facevano parte della comitiva. Guerra è stato trattenuto in Italia da impegni professionali e giungerà a Parigi domattina; e Binda ha dato di persona a un giornalista francese, che si è preso la briga di telefonare direttamente a Cittiglio, la spiegazione della mancata venuta.

— Perchè non sono giunto con gli altri? — ha risposto il campione del mondo al telefono. — Per il semplice fatto che la mia bicicletta non era ancora pronta al momento della partenza. Essa non mi sarà consegnata che lunedì sera tardi, e io penso di partire da Milano martedì sera, per essere a Parigi nella mattinata di mercoledì.

— Vi allenerete in questi giorni? — ha chiesto, poi, il giornalista a Binda.

— Ho percorso ancora centosessantacinque chilometri questa mattina e riservo a martedì di buon'ora un'altra uscita del genere.

— Sempre solo?

— Sì, poichè Bertoni è partito.

— Dicono che siete in forma eccellente.

— Non è vero... non è più come una volta...

E su questa frase la conversazione telefonica è finita. Ma il solerte collega parigino, nel commentare l'ultima risposta del campione, scrive: «Ma noi conosciamo troppo Binda per credere a una simile affermazione».

Gli atleti italiani sono stati ricevuti, nella loro nuova momentanea residenza, dal segretario generale dell'U.V.I., Vittorio Sposito, qui giunto da ieri sera, onde accertarsi che ogni cosa fosse in ordine.

Interrogato da alcuni giornalisti, il Segretario dell'U.V.I. non ha taciuto la fiducia da lui riposta in Binda.

— Io credo ancora in Binda — ha affermato Vittorio Spositi. — Egli si è preparato con metodo, come lui solo sa fare. Ho ragione di credere che tale preparazione sia stata curata particolarmente per i percorsi in salita.

— E gli altri?

— Anche gli altri hanno del valore.

— Chi teme di più? — è stato ancora chiesto al dirigente italiano.

— Chocque — ha risposto Spositi. — Perchè Chocque è un'incognita. Lapebie e Magne sono conosciuti dai corridori; Chocque, al contrario, rappresenta l'imprevisto, una vera incognita, vi dico. E poi, egli deve essere riposato e in ottime condizioni di salute. Ricordo la sua ottima prova compiuta a Roma su un percorso molto duro. Egli, come ricorderete, finì a ridosso di Martano.

Un attimo di riflessione e Spositi riprendo: — Ma vi è ancora una vittoria alla quale io tengo moltissimo, ed è quella della prova per dilettanti, per la quale sono stati scelti particolarmente degli arrampicatori.

Non rimane ora — vi telefoniamo il succo delle varie interviste pubblicate dai giornali della sera — che una questione delicata a porre al Segretario dell'U.V.I.:

— Quali saranno i nomi dei corridori che prenderanno il «via» nel campionato su strada professionisti?

La risposta di Spositi è stata netta: — La scelta definitiva sarà fatta soltanto dopo l'allenamento di Montlhéry.

Ma, si soggiunge, sembra ormai accertato che Bertoni sarà preferito a Bovet a ragione della sua perfetta intesa con Binda e anche per le sue maggiori doti di arrampicatore. Come l'anno scorso, dunque — conclude la stampa francese — la squadra italiana sarà formata da Binda, Guerra e Bertoni.

Linari sfiora il record mondiale del chilometro con partenza da fermo

Parigi, 7 mattino.

Si è svolta ieri, nel vasto Parco dei Principi, sotto una temperatura torrida, un'importante riunione ciclistica, che ha visto, tra l'altro, la disputa di un Omnium internazionale, al quale prendeva parte Pietro Linari. La partecipazione del magnifico atleta italiano ha valso alla riunione uno dei più notevoli risultati tecnici della giornata: il fiorentino è, infatti, riuscito a segnare il meraviglioso tempo di 1' e 11" netti sul chilometro con partenza da fermo, sfiorando, cioè, il record mondiale della specialità e battendo degli specialisti come Boucheron e Lemoine di oltre 1".

Diamo i risultati delle varie prove:

Prima prova (5 Km., a punteggio): 1. Kaera, p. 24; 2. Lemoine, 13; 3. Boucheron, 11; 4. Ehmer, 6. Guimbretière, p. 6; 6. Linari, p. 3.

Seconda prova (chilometro con partenza da fermo): 1. Linari in 1'11"; 2. Boucheron in 1'12" e 1/5; 3. Lemoine in 1'12" e 3/5.

Terza prova (inseguimento): 1. Guimbretière, 2. Boucheron, 3. Linari.

Lo svizzero Alfredo Buchi primo nel Giro del Lago Lemano

Ginevra, 7 mattino.

Il Giro del Lago Lemano, disputatosi ieri, ha visto la vittoria dello svizzero Alfredo Buchi, il quale ha coperto i 162 chilometri del circuito in ore 4,19'14" e 3/10. Il «record» di questa prova, detenuto sin dal 1922 da Girardengo in 4,39'44", è stato, così, battuto nettamente. Sembra, tuttavia, che il percorso non fosse perfettamente quello dell'edizione 1922; ad ogni modo le modificazioni apportate al fondo stradale possono pure spiegare la cosa. Alla manifestazione odierna avrebbero dovuto partecipare diversi corridori italiani, fra cui Mara, Rimoldi, Morelli e Meini, ma la loro partecipazione è venuta all'ultimo momento a mancare.

Ecco l'ordine di arrivo: 1. Alfredo Buchi (Svizzera), in ore 4,19'14" e 3/10; 2. Altenburger (Germania), in 4,20'13"; 3. Sigel (Germania), in 4,20'13" e 2/10; 4. Alberto Buchi (Svizzera), in 4,20'13" e 3/10; 5. Antenen (Svizzera), in 4,25'; 6. Wullschleger (Svizzera).

Sieronski primo e Soffietti quarto nel Circuito del Monte Bianco

Ginevra, 7 mattino.

Si è disputato ieri, su un percorso di 212 chilometri, il Circuito del Monte Bianco, gara ciclistica con passaggio da Annecy alla valle di Arves e ritorno attraverso il Colle des Arravis. La prova è stata vinta dal tedesco Sieronski in ore 6.27'. Gli italiani Soffietti e Bianco, residenti a Lione, i quali già avevano riportato lusinghiere affermazioni nel recente Giro delle due Savoie, si sono classificati rispettivamente al 4.o e al 7.o posto.

Meritata vittoria di Molinar nella prima Torino-Graglia

Biella, 7 mattino.

La prima corsa ciclistica Torino-Graglia si è svolta con l'intervento dei migliori elementi di seconda e terza categoria piemontesi e con la partecipazione di qualche forte corridore lombardo. Gli organizzatori dell'U. C. A. Biellese e dello S. C. Vigor di Torino possono essere orgogliosi del successo di questa prima corsa, avviata sicuramente verso la classicità sia per il magnifico percorso che per l'eccezionale dotazione di premi. Figuravano infatti alla partenza uomini del valore di Sella, Oggero, Molinar, Astrua, Oria, Cazzulani, Castiglione, Lupo e numerosi altri corridori della terza categoria. Su tutti si è imposto Edoardo Molinar, il forte e completo atleta della Frejus. Il vincitore del giro di Liguria si è dimostrato sicuro sul piano, resistente in salita e specialmente audace in discesa. E' forse a quest'ultima sua qualità che egli deve la sua odierna vittoria perchè è appunto negli ultimi chilometri del percorso che Molinar ha lasciato i compagni lanciandosi coraggiosamente nella discesa su Graglia.

Fra i battuti ha brillato di viva luce il biellese Astrua. Il biondo corridore che trovasi in precarie condizioni di salute, sentiva questa gara in modo particolare e ha dato nella battaglia il massimo delle sue energie. Nell'ultimo tratto, su strade a lui familiari, pratico delle insidie delle discese, sorretto da una volontà massima di ben figurare, è riuscito a compiere un finale degno di un campione. Il suo secondo posto è quindi meritatissimo.

Degni di citazione Lupo, dominatore nei tratti in salita, Giuppone, che decisamente quest'anno va molto forte, Scazzola, Balmamion. Sfortunati Cazzulani, Oria, Sella e sfortunatissimo Oggero.

Perfetta l'organizzazione, per merito precipuo dei signori Griffa e del geometra Vittino.

Partenza veloce e fuga iniziale di Sella che tiene duro fino a Cavaglià. Qui il vercellese è ripreso e si riforma il gruppo che transiterà con calma da Biella. Appena fuori dell'industre città ricominciano le scaramucce per merito di Lupo, Cazzulani e Astrua. All'attacco della Serra, Lupo insiste al comando e acquista un lieve vantaggio. Ricongiungimento a Ivrea e nuovo scatto del vigorino a Borgofranco. A metà della difficile salita di Andrate Lupo è solo al comando. Una bucatura stroncherà però le aspirazioni del giovane campione. Si fa notare frattanto, per combattività e generosità nel condurre l'inseguimento, Molinar, il quale transita da Andrate con un gruppetto formato da Astrua, Lupo, Giuppone, Balmamion. La gara è stata fin qui appassionante e combattuta al massimo. Ammirevoli l'energia e la tenacia di tutti i concorrenti rimasti in gara che si prodigano con coraggio e abnegazione. Ha qui inizio la fase finale, dalla quale dovrà balzare il vincitore e che costituirà la più fedele graduatoria del valore degli uomini rimasti in corsa. Molinar stacca tutti. Astrua si difende a denti stretti e con disperata energia. Gli altri concorrenti si fanno ammirare per resistenza e volontà. Molinar frattanto marcia sicuro e deciso verso il traguardo finale che è posto alla borgata Campra. Una folla numerosa di appassionati lo acclama generosamente. Gli applausi si rinnovano ancora più calorosi quando sulla linea di traguardo erompe il concittadino Astrua. Ecco l'ordine di arrivo:

1. Edoardo Molinar (II cat.) del G. S. Fiat Torino, alle 16,29', che impiega a compiere i 135 km. ore 4,23', alla media di km. 31; 2. Battista Astrua (II cat.), S. C. Vigor, 16,30'; 3. Michele Lupo (primo di III cat.), idem, 16,31'; 4. Stefano Giuppone (secondo di III cat.), Cuneo Sportiva, 16,32'; 5. Aurelio Scazzola (terzo di III cat.), Velo Club Alessandria, 16,33'; 6. Ettore Balmamion, S. S. S. Maurizio Canavese, 16,33'20"; 7. Antonio Folco, S. C. Paracchi, 16,34'; 8. Remo Castiglioni, Polisportiva Doglio; 9. Felice Massaglia, U. S. Ausonia; 10. Francesco Bonino, G. S. Fiat; 11. Giovanni Cazzulani, S. C. Genova, Milano; 12. Vittorio Bassi, S. C. Nazzaro; 13. Genesio Cavallo, Pedale Astigiano; 14. Domenico Cerrato, D. L. S. Pietro, Asti; 15. Michele Baj, S. C. Vigor, Torino. Iscritti 42, partenti 34.

La Coppa Lessona a Biella

Biella, 7 mattino.

La quarta Coppa Lessona a coppie, a cronometro (km. 100), ha dato i seguenti risultati: 1. Dante Drago e Giuseppe Mazzon (Fascio Giovanile di Combattimento di Lessona) in 3.17'51"; 2. Cerutti e Biscaldi (idem di Biella) in 3.19'11"; 3. Aldo Mazzon e Mario Mazzon (idem Lessona); 4. Marangoni e Bicili (idem Biella).