

GLI SPORT

Riscossa motociclistica

Oggi che l'esportazione dei nostri valori sportivi — vittorie italiane all'estero, vittorie sui campioni esteri in casa nostra — è giustamente diventata un elemento importante della nostra bilancia — mortale, chiusa nell'anno XI con un attivo trionfale, si rende indimenticabile un riscatto fatto dal problema anche in campo motociclistico.

Proprio nello sport prediletto e praticato dal Duce, nell'attività che gode di una situazione legislativa, burocratica e fiscale di specialissimo valore, in quello che per le sue caratteristiche economiche e abazantine, popolari e passionali appare la forma di locomozione più aderente ai gusti, ai bisogni, agli istinti degli italiani; nelle sport insomma in cui dovremmo logicamente essere degli specialisti, la nostra «aspettazione» di primati e di vittorie non è davvero notevole.

All'estero, partecipazioni scarse e non brillanti: in Italia, spettacolose vittorie nelle classi dove l'industria e gli atleti esteri non competono; e sistematiche sconfitte, tranne rare eccezioni, nelle classi in cui i concorrenti non hanno battaglia vinta in partenza, per l'assenza assoluta dei nostri colori.

Mancano forse nel nostro motociclismo i campioni? L'ipotesi è da scaricare a priori. L'elemento normo è riconosciuto: il riconoscimento della sua potenza — da parte degli sportivi stranieri — plebiscitario. Mancano le macchine? Il dubbio è importante: il motociclismo è sport meccanico per eccellenza, e non può in alcun modo prenderne il fattore motociclista. Come l'automobilismo, del resto: Vanzetti potrebbe ben essere — e nessuno escludere — che sia lui il più grande pilota del mondo, ma ogni sua vittoria, sino a che è stata ottenuta con macchina straniera, è lasciato sempre la bocca un po' amara. Contarci i campioni del volontà costruttiva con la propria macchina un'entità inconfondibile: una vittoria di uno solo tra gli elementi del binomio non sarà mai completa.

Tuttavia non è detto che alla domanda sulla consistenza del nostro patrimonio industriale si debba rispondere in modo catastrofico. E' noto, al contrario, che in alcuni campi la nostra produzione motociclistica è universalmente ritenuta inabilitabile; che, genericamente, noi dimostriamo quotidianamente di saper fare, in qualsiasi circostanza, meglio di ogni altro; che sia necessaria una certa attitudine amministrativa, per operare di artigiane isolate, piccoli capitolini destinati a oscurarsi ed effimeri vita, sempre stroncati prima della messa a punto dell'esemplare; che in tempi non lontani la nostra industria ha letteralmente sgominato ogni avversario anche nelle classi di 350 e di 500; che alcune delle marce straniere più celebrate e vittoriose si giovano dell'opera di tecnici italiani.

Il nostro difetto non è dunque né di ardore sportivo, né di capacità tecnica o di attitudini industriali. Se il motociclismo italiano non brilla, interamente per una ragione di politica organizzativa: perché il problema non è mai stato preso seriamente a cuore, sinora dai dirigenti e dagli organizzatori fisionomi.

In altri termini: la nostra industria produce la classe 175, di gran lunga più veloci del mondo, tali da non temere il più lottante confronto, con lo più progrediti costruttori esteri, e può comunque su una silla schiera di campioni specialisti di questa cilindrata: basti ricordare il recente «record» mondiale sul chilometro lanciato, batituito da Bonzani su M.M. a 162 Km/ora. Ma questa claramente suprema tecnica e sportiva rimane sterile per la più banale delle ragioni: perché nella grande gara internazionale che si avvolge all'estero — cominciando dalla più importante corsa del mondo, il «Tourist Trophy» inglese — la classe 175 non è ammessa.

Viceversa, le grosse battaglie si impennano nella classe 350 e 500; ma in queste cilindrate, come si è detto, non solo non siamo attrezzati per «empire» vittorie, ma neppure per difenderci in casa nostra.

Gli evidenti rimedi per uscire da questo stato d'inferiorità sono due: fare ammettere la 175 nelle gare internazionali, o allestire macchine di media e di grossa cilindrata in grado di competere con le celebri marche inglesi.

Entrambe le soluzioni sono possibili, anche simultaneamente: anzi, qualche tentativo si è cominciato, recentemente, a avvolgere in entrambe le direzioni. Con successo però, sinora, nessuno. Bisogna insistere e intensificare.

L'inclusione della classe 175 nelle principali corse europee del prossimo anno era all'ordine del giorno del recente congresso romano delle Federazioni motociclistiche. Ermelino e scaligero congresso, sui risultati del quale — che ritenevano di portare complessivamente modesta — è stato mantenuto un curioso riserbo. Sappiamo tuttavia che la testa italiana sulla questione delle cilindrate ha avuto che un accoglimento molto parziale, vaghe indicazioni di massima e decisione concreta solo per il Gran Premio dalla F.I.C. M. Quindi il riconoscimento della prodigious superpotenza italiana nel campo più sostanzialmente caratteristicamente aderente al motociclismo pratico. Già cilindrata di 175 è di gran lunga la più diffusa, in Italia, e tende a sopravanzare le cilindrate maggiori in tutte le nazioni europee: tarderà ancora un anno ad avverarsi.

La constatazione è dolorosa, e ci induce a formulare la domanda ai dirigenti del nostro sport motociclistico: proprio niente sono state sparate tutte le cartucce, o se altre rimangono nelle sacche? (ma tanto tutti agli organizzatori partecipazioni italiane alle 6 giornate internazionali, con l'ammissione dell'175 in qualche gran premio?) I legali tra industria e sport sono proprio, all'estero, così piacevoli, da non venir compresa l'opportunità che un Paese come l'Italia, dove le motociclette straniere si impongono ancora a migliaia e nessuno se ne scandalizza, possa quanto meno contrapporre sulla bilancia l'eco vittoriosa delle sue motoleggere?

Ma forse siamo magnificamente vicini alla seconda e più radicale soluzione: l'adattamento di una buona macchina da corsa italiana nella classe massima, per le vittorie assolute.

Il debutto della nuova «500» nazionale al Gran Premio d'Italia, sulla pista romana del Littorio non è stato trapiantato sulle esili esigenze prove fornite a Monza in collaudò, ha creato negli impazienti qualche delusione. Complicamente ingiustificata, del resto, perché solo un miracolo avrebbe permesso che alla sua prima uscita in gara un tipo radicalmente nuovo e, sotto certi aspetti, rivoluzionario di macchine, fosse risultato diverso. Anzi, all'osservatore prudente apparve tutta la «efficienza» della vittoria d'eccezione, destinata alla vittoriosa carriera. Non dunque pienamente sfiduciosi.

Tuttavia non bisogna illudersi che un solo modello di una sola marca possa tener fronte alla coalizione internazionale in tutte le gare di cartello. Tanto più trattandosi della più importante — come produzione numerica — Casa motociclistica italiana. Il ruolo di pionieri sui campi sportivi difficilmente può essere sostenuto dalla sua complessa organizzazione commerciale e dai relativi doveri verso associazioni e verità in clientela. Vediamo l'esempio automobilistico: in Italia, in Francia, in Inghilterra, in America.

Proprio nello sport prediletto e praticato dal Duce, nell'attività che gode di una situazione legislativa, burocratica e fiscale di specialissimo valore, in quello che per le sue caratteristiche economiche e abazantine, popolari e passionali appare la forma di locomozione più aderente ai gusti, ai bisogni, agli istinti degli italiani; nelle sport insomma in cui dovremmo logicamente essere degli specialisti, la nostra «aspettazione» di primati e di vittorie non è davvero notevole.

All'estero, partecipazioni scarse e non brillanti: in Italia, spettacolose vittorie nelle classi dove l'industria e gli atleti esteri non competono; e sistematiche sconfitte, tranne rare eccezioni, nelle classi in cui i concorrenti non hanno battaglia vinta in partenza, per l'assenza assoluta dei nostri colori.

ALDO FARINELLI

Il programma di Locatelli per la sua attività americana

Parigi, 30 notte.
Il campionato d'Europa dei pesi leggeri, Anacleto Locatelli, ha iniziato stamane un giro di visite di congedo ai suoi amici parigini. Egli ha confermato che mercoledì prossimo partirà per New York a bordo del transatlantico *Champlain*. L'italiano sarà accompagnato nel viaggio dal suo procuratore sportivo Al Francis.

Quando il piroscafo farà scalo a Plymouth si unirà ad esso il procuratore sportivo di Paolino Johnston, il quale ha approfittato di questo suo viaggio in Europa per portare al nostro campione i contratti di Madison Square Garden.

Per cominciare, Locatelli incontrerà al Madison Square Garden il temibile peso leggero italo-americano Billy Pott. Affronterà poi un altro eccezionale pugile, l'italo-americano Tony Canzonieri, che fino a poco tempo fa deteneva il titolo mondiale. Se tutto andrà bene, dopo altri due o tre combattimenti l'atletico campione d'Europa affronterà il titolo mondiale.

Ecco il programma di Locatelli per la sua attività americana:

1. G. A. Maffei (contro bogey handicapi); 1. Crivelli, 2. buche vinta;

2. Maffei alla pari; 3. H. Joll, 2 buche perse.

Seguono a pari merito: Ariotto, Campanari, Santi con 3 buche perse.

Match Interclub: Villa d'Este Golf Club a Rapallo Golf Club per 6 a 2.

Rappresentavano Villa d'Este: signore Isolino Crivelli e Sandra Schiaffino, signore Colaiato, D'Ombre e Santoni.

Rappresentavano Rapallo: signore De Meur, signorina Lida Leone, signore Maffei, Benvenuto, Marshall e Tassan.

Coppa San Tommaso (ai punti, pareggiata, 18 buche): 1. Maffei, punting netto netto 72; 2. Santi, id. 75; 3. Benvenuto id. 75; 4. signora Crivelli, id. 77.

Da una giornata all'altra nel campionato di calcio

Unità che emergono e squadre in difficoltà nel quadro della lotta che avrà domani il suo ottavo episodio

C'è questa volta, dovrà di motivi per il commento alla domenica calcistica. Ogni partita ne offre e, a voler scrivere su, ci sarebbe da riempire, come a considerare la nuova affermazione della Triestina, il passo falso della Juventus, gli insuccessi del Genova e del Torino, la disfatta della Roma, i primi sintomi di ripresa del Napoli, la mancanza di vittoria della Pro Vercelli, la bella impresa del Padova, la burrascone contesa di Livorno. Il solo risultato... di ordinaria amministrazione e, a conti fatti, quello di Paterno: per gli altri fatti e critici possono sbizzarrissi in chiacchia e nei deduzioni: fanno teste all'ottantasei idee.

Anziani e giovani

Le discussioni sui giovani e sugli anziani sono di moda. C'è chi sostiene a spada tratta i primi e chi giura nelle possibilità dei secondi. Naturalmente, in due fasi vengono suffragate da citazioni e da esempi. Dice uno: «Guardate la Juventus, la squadra dei trentadueni». Più che mai mai in pumba, e se ride dei giovani. La sua non è anzianità che significa logorarsi: è esperienza, maturità di forze, serietà.

Maglia una squadra di «pop» e che una di scapoli che si atteggiano a «bel giovani». Del resto in Inghilterra si hanno a quarant'anni calciatori che restano brillantemente sulla brace e che sono ancora più forti di quando erano giovani. E' più che mai in pumba, e se ride dei giovani. La sua non è anzianità che significa logorarsi: è esperienza, maturità di forze, serietà.

Le discussioni sui giovani e sugli anziani sono di moda. C'è chi sostiene a spada tratta i primi e chi giura nelle possibilità dei secondi. Naturalmente, in due fasi vengono suffragate da citazioni e da esempi. Dice uno: «Guardate la Juventus, la squadra dei trentadueni. Più che mai mai in pumba, e se ride dei giovani. La sua non è anzianità che significa logorarsi: è esperienza, maturità di forze, serietà.

Maglia una squadra di «pop» e che una di scapoli che si atteggiano a «bel giovani». Del resto in Inghilterra si hanno a quarant'anni calciatori che restano brillantemente sulla brace e che sono ancora più forti di quando erano giovani. E' più che mai in pumba, e se ride dei giovani. La sua non è anzianità che significa logorarsi: è esperienza, maturità di forze, serietà.

Di campo in campo

Bisogni continuare a fare dei goals. A Torino non andava, L'Aviornio la squadrone per averne la sua solida di impianto. Ma hanno altre ragioni coloro che affermano che, quando effettivamente i giovani stanno in possesso di buone doti, occorre lanciarli, valorizzarli, instaurare su di essi anche se l'affermazione non è decretata subito alle prime apparizioni. A vent'anni, se si ha classe e salute, già si deve essere campioni. Lo erano a quell'età, Combi e Rosetta, Caligaris e Monti, Orsi e Baloncieri, Da Vecchi e Milanesi, Bernardini e Janini, Laboratori e Schiavio, Meazza e Cevenini, Alberti, Burlando, Colombari, Ferraris IV, Milano I, Pitti, Conti, Delta Valle, Ferraro, Levratto, Magazzini, Rossetti, Salustro. Loro sono, ora, Borsi, Piola, Fazio, Busoni, Blasoni, molti altri, e ancora non hanno ultimato le vetute della celebrità, pure figurano come titolari anche in squadre di gioventù.

Sono gli uomini che alla distanza, anche calare, emergono e danno alle loro squadre una solida di impianto.

Ma hanno altre ragioni coloro che affermano che, quando effettivamente i giovani stanno in possesso di buone doti, occorre lanciarli, valorizzarli, instaurare su di essi anche se l'affermazione non è decretata subito alle prime apparizioni. A vent'anni, se si ha classe e salute, già si deve essere campioni. Lo erano a quell'età, Combi e Rosetta, Caligaris e Monti, Orsi e Baloncieri, Da Vecchi e Milanesi, Bernardini e Janini, Laboratori e Schiavio, Meazza e Cevenini, Alberti, Burlando, Colombari, Ferraris IV, Milano I, Pitti, Conti, Delta Valle, Ferraro, Levratto, Magazzini, Rossetti, Salustro. Loro sono, ora, Borsi, Piola, Fazio, Busoni, Blasoni, molti altri, e ancora non hanno ultimato le vetute della celebrità, pure figurano come titolari anche in squadre di gioventù.

Hanno, dunque, ragione sia i fautori degli anziani che i sostentori dei giovani. Non è tanto questione di età quanto di classe, e si può essere campioni a diciott'anni ed esser ancora a trentacinque. Erano nel giugno scorso, quando avvaloravano la loro tesi portando quale esempio il comportamento della nostra nazionale a Budapest e lo stesso parimente quanti anni, ormai più di dieci, di distanza, dicono che la Triestina è il vero esempio da seguire.

E veniamo, già che siamo entrati in argomento, alla partita di Torino. Non crediamo che le stanchezze denotate dalla Juventus nell'ultima mezz'ora di gioco sia un sintomo allarmante. La

squadra ha viaggiato troppo in queste ultime settimane: s'è spinta da Torino a Palermo, da Palermo a Budapest, da Budapest a Torino. Ha sostenuto degli incontri durissimi ed umano che abbia accusato la stanchezza. Ma si prenderà certo, perché ha energie sufficienti, una grande volontà, uomini temprati alle dure lotte. L'attendono difficili serie e può darsi che il suo cammino non sia tutto consenso di rovesce, ma certo l'unità rinserirà le fila e cercherà di superare al più presto e con il minimo dispendio di punti questo momento scivoloso.

Avevamo detto, dopo le prime belle

imprese della Triestina, che non era opposto pronuncia senza ulteriori sul volto della simpatica squadra giuliana.

Il suo esordio era stato certo brillante con la franca vittoria sul Napoli ed il paraggio conseguente a Roma, ma il calendario pieno di difficoltà per gli «alloddi» consigliava di attendere, almeno sino alla settima giornata. Ebbe, la Triestina ha fatto di più di quanto si poteva attendersi i suoi stessi fautori. E' passata in mezzo al fuoco divampante senza scottarsi. La

Il torneo di golf di Rapallo

Rapallo, 30 notte.

Con esito splendido ha avuto termine il torneo autunnale che ha raccolto considerevole numero di ottimi giocatori e molti spettatori italiani e stranieri.

Coppa Child Medal (handicap 38 buche): 1. G. A. Maffei punting netto netto 145; 2. Signora Rivolta, id. 146; 3. Marchese Rolandi Ricci, id. 148; 4. H. Weisz, id. 150.

Coppa Boccardo (gara a buche per eliminazione handicapi). Finale: Maffei b. Santi per 2 buche.

Coppa Velle Cristi (contro bogey handicapi): 1. Crivelli, 2. buche vinta;

2. Maffei alla pari; 3. H. Joll, 2 buche perse.

Match Interclub: Villa d'Este Golf Club a Rapallo Golf Club per 6 a 2.

Rappresentavano Villa d'Este: signore Isolino Crivelli e Sandra Schiaffino, signore Colaiato, D'Ombre e Santoni.

Rappresentavano Rapallo: signore De Meur, signorina Lida Leone, signore Maffei, Benvenuto, Marshall e Tassan.

Coppa San Tommaso (ai punti, pareggiata, 18 buche): 1. Maffei, punting netto netto 72; 2. Santi, id. 75; 3. Benvenuto id. 75; 4. signora Crivelli, id. 77.

Note d'Ippica

Rapallo, 30 notte.

Premio del Campione - Tra gli appassionati romani - Il nuovo ippodromo di Napoli

Pampino, della Scuderia torinese Sangone, non è certamente un cavallo fortunato. Rivelatosi quest'autunno, forse anche per il cambiamento di fantino, ha compiuto una serie di corse brillanti, ma gli è sempre sfuggito il grande successo. Sono risapute, tra le altre, le vittorie di St. Leger e contro Elie, col Boschetti. Domani e domenica, a pari merito, Arlettis e Léger, e contro Elie, col Boschetti. Domani, partita favorita, a San Siro, nel Sempione, quando tutto lascia sperare che le ultime 100.000 lire della stagione sarebbero passate alla Scuderia torinese, che non ce era affatto indegno, è trovato Sciarra che lo ha relegato al secondo posto.

Sciarra (Captain Cuttle e Specchio di Montel), ha battuto nettamente il figlio di Zambò e Piroetta, non lasciando dubbi alcuni sulla regolarità della vittoria. Il terreno pesante ed i 45 Kg. sono fatti sentire nel finale, dove la cavalla non è mai stata minacciata malgrado la caviglia rotta.

Proseguono in questo scorso di stagione, ricche di partenti e con le innumerevoli inversioni di forma, le corse dei due anni. Sabato scorso ha fatto ottima impressione Partenio (Cranach e Partenope) che nel Velate, corso con terreno pesante, ha battuto, tra gli altri, la favorita Ubaldino (Captain Cuttle e Duet).

Sabato scorso, il Cavaliere (Captain Cuttle e Duet), ha battuto nettamente il suo predecessore, ma non è stato