GLI SPORT

LA CAROVANA DEL TOUR HA RIPOSATO AD EVIAN

Magne o Martano?

Il duello italo-francese sui giganti alpini

(DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE)

Evian, 9 mattino.

La conca di Evian giunge a buon punto per dare una prima inquadratura agli avvenimenti che si sono svolti dalla nostra partenza da Parigi, e per allungare l'occhio su quelli che si preparano dalla riva del Lemano e quelle del Mediterraneo, le due zone del Tour che potranno definire delle pianure e delle Alpi.

Capita che noi, come questa volta, la conca si sia presentata con un suo avvenimento ben definito al termine della sua prima parte. La linea, su cui essa già si sfila, è chiara, semplice, geometrica, pur non pretendendo di essere definitiva.

Via di mezzo fra due sistemi

Parlare di cose già decise oggi, sarebbe un'imprudenza ed un'assurdità, perchè sappiamo che il Tour è la corsa dei rivolgimenti profondi, delle sorprese, dei colpi di scena. Le posizioni apparentemente possono crollare da un momento all'altro, quelle già conquistate possono diventare difficili, inespugnabili. Ma l'imprevedibile non è nelle nostre mani e finiremo di parlare a Parigi del Tour se vorremo, prima di ragionarne, aspettare di vedere come va a finire.

Io, perciò, vi debbo intrattenere su quello che è capitato fino ad oggi e su quello che è probabile avvenga nel prosieguo domani, e ciò specialmente per i nostri della nostra squadra, del suo temperamento e delle sue possibilità avvenire.

Guardavamo tutti, non è un mistero, con una certa preoccupazione a queste prime tappe quasi tutte piane. Mi. Il passato ci ammaestrava sull'accanimento che francesi e belgi mettevano sul terreno da essi preferito, per prendere un vantaggio, su chi vince, poi, in quello montagnoso, che è di nostro maggior gusto, o, per lo meno, per sfiancare, col loro sistema di corsa, degli avversari che pochissimo o niente lo conoscono e lo praticano. E sapevamo che i nostri avevano il loro da fare per non essere travolti da quest'offensiva, o perdere il meno possibile, nei confronti degli specialisti dello scatto e della velocità.

Ebbene, quest'anno si può dire che costoro hanno rinfoderato le loro armi, perchè non si può certo affermare che abbiano spadroneggiato nella condotta di gara, la quale, anzi, è stata più volte nostra che in loro mani. Non solo nella Lillà-Charleville, che è stata tutta intonata dall'offensiva degli italiani, ma anche nelle altre tappe, i nostri non hanno mai dovuto subire l'offensiva avversaria, con quella continuità quasi umiliante, che gli anni scorsi ci obbligava a chiudervi in serrata difesa. Pur essendo i più pronti a rintuzzare ogni tentativo di attacco (e non furono molti, nè pericolosi), essi hanno preso sempre l'iniziativa dell'episodio offensivo ed hanno dimostrato una sicurezza e un'autorità, che ha costituito anche nostra viva sorpresa.

Facendo il confronto col Giro d'Italia, direi quasi che, mentre la vittoria fra noi di ospiti stranieri francesizza sempre più le corse all'italiana, la nostra presenza qui italianizza di vino in vino le corse alla francese. E forse non è lontano il giorno in cui scomparirà questa netta differenza di due sistemi e si troverà la giusta via di mezzo fra due metodi che hanno i loro vantaggi e i loro difetti.

Se questo atteggiamento più autoritario e meno passivo può sollevare il nostro amor proprio, ci è costato, però, anche dei sacrifici.

Prime constatazioni

Il dolore al ginocchio che tormenta Bergamaschi, l'indolenzimento di muscoli che ha menomato in qualche tappa Goti, le leggere indisposizioni di Vignoli e di Gestri sono tutte conseguenze degli sforzi, che, con probabilità forse eccessiva e certo sproporzionata alla loro preparazione ed alle loro abitudini, essi hanno compiuto in questi giorni.

Solo la grande classe e la perfetta forma di Martano hanno potuto reggere a questa condotta aggressiva, per quanto anche lui in qualche momento, come al principio del Bollon d'Alsace e al termine della Fauville, non abbia sentito «girare» le gambe con la consueta scioltezza.

Anche Cazzulani, uno dei nostri più esperti, allo scatto è in magnifiche condizioni: ma la sua gara, per continuare o necessità tattiche, non ha avuto la continuità di quella del corpo. In quanto a Felco, che non riesce a trovare la sua forma, non ha fatto grande fatica per piazzarsi al quattordicesimo posto della classifica, e sarà forse l'uomo di cui potremo meglio disporre alla fine.

A dimostrare che fin qui la lotta ha avuto un tono relativamente moderato, appunto per l'incapacità o la riluttanza degli stranieri a dar battaglia a fondo, basta prendere due cifre. L'anno scorso, per venire da Parigi a Evian, Archambaud, primo in classifica, ci mise 35 ore 10' e 58". Quest'anno il tempo di Magne è di 36 ore 11' e 13". Oltre un'ora di più.

Ciò nonostante, la corsa ha già una sua fisionomia ben marcata.

Prima constatazione: i belgi, che l'anno scorso erano al 2.o, 3.o, 4.o e 8.o posto della classifica, quest'anno ad Evian sono già liquidati. Il meglio classificato, De Caluwé è al 13.o posto con 23' di ritardo. E, se si pensa che essi hanno dimostrato di non essere grandi arrampicatori e che non gradiscono affatto il caldo che è pesante — ma lo sarà ancora di più nel Mezzogiorno — si deve concludere che a Nizza la loro situazione non sarà migliorata.

Dei tedeschi, gli unici che si portino senza infamia sono Geyer e Buse. Ma ormai conosciamo il valore di questi due combattivi, ma non eccellenti corridori, e non si può certo concedere loro che la probabilità di una discreta figura. Non parlo degli svizzeri, che bisogna andare a cercare dal 26.o posto in giù e accennano agli spagnoli solo per quello che potranno fare (e non credo che sarà poco) sui monti da essi preferiti: saranno buoni attori, e anche protagonisti, sulle Alpi e sui Pirenei, ma la pianura toglie ad essi ogni probabilità di affermazione.

Rimaniamo alla fine faccia a faccia con i francesi. Uno il plurale, tanto per noi che per loro, solo perchè esistono le squadre, ma, per essere più preciso, potrei dire che rimane Martano di fronte a Magne.

Se vi ricordate, avevo considerato fin dalla vigilia il vincitore di Lyon Gargan come il più pericoloso avversario del nostro rappresentante. Ma non cedeva che così facilmente alle mani così presto e che il loro duello costituisse fin da Evian il principale, se non l'unico, motivo di vero interesse del Tour.

I due grandi rivali

Perchè quel Le Grevès, che è indubbiamente il meglio dotato di spunto di velocità, o quel Lauviot, che pedala a meraviglia, o quel Lapébie, che una gli è da uomo, non si danno nessun affidamento per le salite, dove tutto lascia credere che si deciderà anche questo Giro.

In quanto a Speicher, poi, che ha sofferto nelle ultime tappe di molle alle gambe e che si è appena ora rimesso, dovrebbe risalire troppi posti per essere minaccioso, almeno per ora, e un salto maggiore, impari alle sue forze, dovrebbe fare Vietto, mentre Pélissier, che deve le sue pessime prove alle conseguenze della caduta che fece in pista la domenica prima del Tour, attende ancora l'Evian-Aix-les-Bains per poi decidere se deve tornare a casa, o no. D'altra parte, le posizioni di classifica hanno già stabilito una gerarchia nella squadra francese, decisa in una riunione che ha avuto luogo ieri sera e che pone tutti i suoi componenti agli ordini di Magne, che sarà d'ora innanzi il capo indiscusso.

In casa nostra, il bastone del comando, specie dopo il doloroso «caso Bergamaschi», è andato esclusivamente a Martano.

Si può, dunque, dire che, di tutto lo schieramento che ha fatto parata a Parigi, non sono rimaste in piedi che due squadre, meglio ancora, due uomini.

Un giornalista francese, venendo ieri sera a queste mie conclusioni, diceva che esse diminuiscono grandemente l'interesse del Tour: e, dal suo punto di vista, non aveva tutti i torti.

Per noi, che siamo venuti in terra di Francia con un solo uomo capace di vincere, questa restrizione delle prospettive di corsa non menoma affatto l'attesa che ci avvince al suo sviluppo, anzi accentua e acuisce l'ansia per lo svolgimento del duello in cui è impegnato il nostro campione.

La natura delle prossime tappe, essenzialmente montagnose, farà maggiormente spiccare questa individualità di contrasti.

Non credo, infatti, che Magne faccia grande assegnamento sui suoi compagni per le scalate, nè credo che Martano possa farne uno maggiore sui suoi.

All'attacco delle montagne

Il ginocchio di Bergamaschi non ha nulla di grave, dice Manchon; forse si tratta di una strappo muscolare, ma avrebbe bisogno di riposo e un giorno non potrà bastare per rimetterlo a posto. Forse, anche domattina partiremo con la preoccupazione di non vedere il manifesto arrivare ad Aix in tempo massimo. E sarebbe proprio un miracolo, se egli riuscisse, poi, a superare il Galibier. Gotti ci dà l'impressione di cominciare a risentire il Giro d'Italia e così pure Vignoli: ma sono giovani e non mancano di doti di rincupero. Gestri è stato ieri disturbato allo stomaco da una cattiva bevanda, ma si è quasi rimesso e da lui c'è da attendersi sempre la gran prova come la delusione completa. Felco farà ancora da lanterna rossa, finchè non sarà a punto. Migliore affiatamento lo dà Cazzulani, fresco, audacioso e animato da grandi propositi.

Abbiamo davanti cinque tappe sulle Alpi con altrettante dure scalate e relativi abbuoni. Cominciamo domani col Colle des Arravis (1470 metri); poi seguirà il Galibier (2658), la salita di Leffrey (910), il Colle de Vars (2115) e il Col d'Allos (2250). Avremo tempo di esaminare come si presentano queste scalate e quali sviluppi può avere nelle relative tappe la corsa.

Per ora mi limiterò a parlare della Evian-Aix les Bains che affronteremo domani.

La tappa è lunga 207 chilometri e la vetta del Colle di Arravis è al novantaduesimo, cioè a 115 chilometri dall'arrivo.

C'è, poi, da superare il Col de la Tomie, a 138 km., ma è una salita non eccessivamente dura e che troverà molto probabilmente i corridori già rinnamassati dopo l'Arravis.

Questi rilievi mi fanno pensare che il duello Magne-Martano debba, con ogni probabilità, limitarsi alla conquista degli abbuoni. Solo se qualche altro, per esempio gli spagnoli o qualche nostro isolato come Vignoli o Morelli, venissero a trovarsi, come sul Bollon d'Alsace, in testa col nostro rappresentante, potrebbe essere possibile a questi di condurre a fondo l'azione fino all'arrivo: il che, in base all'esperienza dell'altro giorno, è tutt'altro che da escludersi.

Le sorprese di Verraecke e Le Grevès hanno un po' turbato la chiarezza delle risultanze dei valori sul Bollon d'Alsace e la foratura di Martano le ha addirittura rovesciate. Speriamo che domani ciò non avvenga, perchè, se effettivamente Martano è il migliore scalatore del Tour, non ha tempo da perdere per annullare il distacco da Magne e mettere al suo attivo un vantaggio che gli dia una certa sicurezza per le ultime tappe, in cui si verificherebbe certamente la riscossa della squadra francese.

Martano parte da Evian con 7'57" di ritardo su Magne. L'anno scorso ne aveva su Archambaud 16'7" e Speicher, che poi doveva vincere, aveva 6" su di lui. La situazione è, quindi, migliore.

Si inizia domani la fase in cui Martano dovrà cominciare a giuocare le sue carte. E, a sera, spero di potervi dire che la sua partita con Magne volge a suo vantaggio.

E non dimentichiamo questi bravi ragazzi di isolati che possono darci altre soddisfazioni.

L'isolato Morelli

Meini non va incontro al percorso da lui preferito. Non so dire di Frazzi, che, però, pare si difenda bene in salita. Molinar non può ormai sperare che ad affermazioni di tappa, come quella che ha già ottenuta sul Ballon d'Alsace.

Le nostre speranze per la vittoria finale di categoria sono tutte su Morelli, che rimpiangiamo di non vedere in squadra. Egli non ha davanti a sè che Le Goff per quattro minuti e mezzo. Il francese è un buon arrampicatore, ma non è detto sia migliore di Morelli, che, certo, lo supera in pianura. Il nostro isolato è in ottima salute e forma. Anch'egli dovrà farci intravvedere domani le sue possibilità per l'avvenire.

Questa è la nostra situazione in gara, che la sorte non ha voluto fosse migliore, ma che ci lascia più che sul sperare in un successo, che noi siamo venuti a cercare.

Il Tour, sfrondato di molti motivi che alla vigilia ne costituivano la complessa attrattiva, conserva, per noi, gli elementi per farci vivere giornate di vibrante passione e per farci guardare innanzi con la fiducia con la quale siamo partiti.

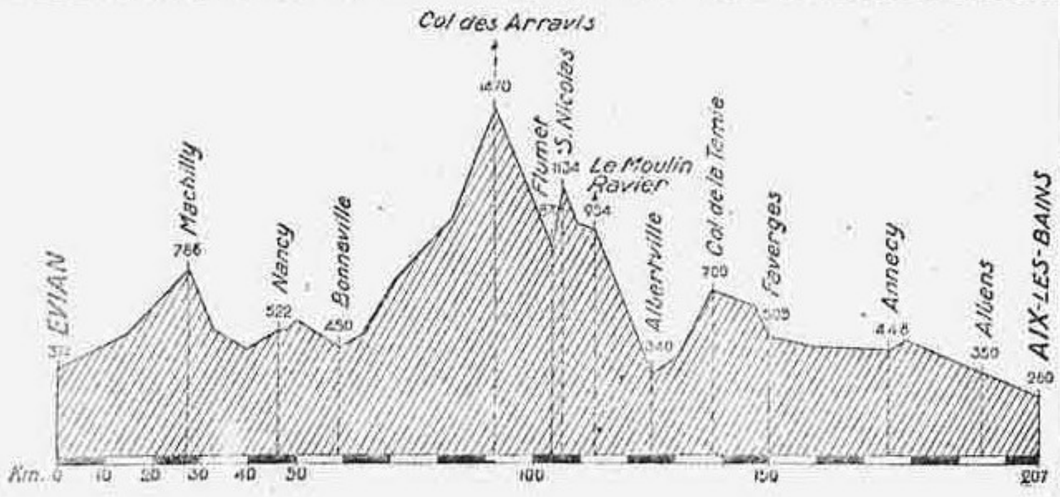
Si avveri l'augurio che, nelle terre che ci sono particolarmente care per la vicinanza alla nostra e per il nome che portano, gli atleti d'Italia possano tenere alti i colori della Patria nelle dure battaglie che li attendono.

GIUSEPPE AMBROSINI

Le Grevès penalizzato di 30"

Evian, 9 mattino.

La giuria si è riunita ieri e, fra le altre deliberazioni meno importanti ha preso quella di penalizzare il corridore Le Grevès di 30" per irregolare rifornimento.



Lolli primo in volata

nel Giro del Sestrières

L'edizione 1934 del classico Giro del Sestrières ha costituito il confronto, a carattere esclusivamente regionale, dei migliori indipendenti e dilettanti piemontesi.

Questi ultimi hanno avuto la meglio sui colleghi della categoria superiore, in quanto Lolli, che è appunto un dilettante, ha riportato la vittoria in volata, davanti a due ottimi indipendenti, già distintisi in varie tappe dell'ultimo Giro d'Italia, Castiglione e Scazzola, che erano seguiti a loro volta da Armando e Valetti.

Lolli è risultato indubbiamente il miglior uomo in gara: è sempre stato nelle primissime posizioni e sulla vetta del Sestrières transitava a soli 35" da Castiglione, che aveva visto il traguardo a premio.

All'arrivo, poi, il bravo milite della I Legione Sabauda, s'è comportato assai accortamente, lasciando, cioè, l'iniziativa agli altri limitandosi, dopo essere «rimasto sulle ruote», ad uscire irresistibilmente ai cinquanta metri, con la corsa ormai vinta.

La media non è stata eccezionale, e ciò dipende dallo scarso impegno posto da chi, via via, s'alternava al comando.

Anche l'attesa battaglia sul Sestrières è in parte mancata, e solamente coll'approssimarsi della vetta s'è assistito a qualche energico scatto.

I cosidetti giovani, sono completamente mancati, ed a loro attenuante possono invocare la grave fatica, oltre che l'eccessivo ed inusitato chilometraggio, per il quale non sono ancora maturi.

Si parte alle 10.14 e si infila lo stradone di Orbassano. L'unica defezione notevole è quella di Moro jr. campione piemontese dei dilettanti. Abate, Valetti, Cavaglia, Oggero e Varetto sono i più solleciti a portarsi in testa e tirano ad un'andatura sostenuta, che, dopo Beinasco, accenna, però, a calare. Ad Avigliana, dove Stefanazzi fora, il gruppo, forte di un centinaio di unità transita alle 10,57.

Verso Sant'Ambrogio una maglia rossa del Fiat fugge ed acquista un lieve vantaggio, che, a Bussone (ore 11.24') è salito a 30". E' Costantino, ed alla sua caccia, partono, staccandosi dal gruppo, Varetto e Bovio, che lo raggiungono dopo Bussoleno, dove, intanto, il fuggitivo s'è aggiudicato il traguardo a premio. Il terzetto ha, a Susa, 1' di vantaggio, ma, coll'inizio della salita, Penna e Glaudo hanno incominciato a tirare forte, tanto che, a Mollare, i fuggitivi vengono assorbiti da un gruppo composto d'una ventina di unità, alla cui testa sono sempre Glaudo e Penna.

Il durissimo strappo di Exilles, che costringe molti corridori a mettere piede a terra, frazIona il gruppo ed è superato, nell'ordine, da Lolli e Pelissero, mentre, leggermente staccati, seguono Pelassa, Migliasso, Glaudo e Scazzola. Sono in ritardo Castiglione, Astrua, Oggero, che ha forato, e Solano; si nota, intanto, che Valetti rinviene forte.

I falsopiani di Oulx e Cesana appartano, però, modifiche notevoli: a Cesana, infatti, Astrua, che ha compiuto un bell'inseguimento, precede di poco Lolli, Pelissero e Glaudo. A 30" seguono Castiglione, Migliasso, Scazzola e Valetti.

S'incomincia l'erta del Sestrières e le prime durissime svolte provocano il distacco di Glaudo, ma permettono a Migliasso e Scazzola, che appaiono considerevolmente freschi, di riportarsi sul gruppetto dei primi, che ora è formato da Castiglione, Lolli, Astrua e Pelissero.

Dopo un breve falsopiano, a Champlas du Col, la fatica si fa severa e, allo scatto di Castiglione, il solo Lolli può rispondere efficacemente, mentre Astrua, Migliasso, che aziona un rapporto troppo forte, e Pelissero cedono di schianto. Valetti sale, invece, con uno stile bello, pulito, e non è molto distante dai primi, mentre si nota un sorprendente ed inspiegabile (o troppo spiegabile!?...) ritorno di Armando, che raggiunge e supera con facilità Valetti e Scazzola.

Verso la vetta, Castiglione scatta e giunge solo, applauditissimo, sul Sestrières alle 13,58'. Lolli passa 35" dopo, mentre Armando e Scazzola hanno perduto 1'37". Seguono: a 1'50" Valetti; a 2'48" Oggero; a 2'49" Pelissero e Vietto; a 5'28" Migliasso e Pelassa; a 6'25" Girone; a 6'46" Glaudo e Albesano; a 7'15" Piretta, Bovio e Bassi; a 8' Astrua, che appare provatissimo.

La discesa, intanto, ha riunito Lolli, Scazzola e Armando a Castiglione ed il quartetto transita da Fenestrelle alle 14,34'. Valetti insegue, solo, a 55", mentre Oggero, che è venuto già prudentemente, ha qui 4'30" di distacco, e verrà più tardi assorbito da un gruppo che comprende Pelassa, Bovio, Pelissero e Vietto.

A Perosa Argentina, dove Castiglione s'aggiudica il traguardo a premio, Valetti rientra, ma è evidentemente provato: infatti non passerà mai in testa a tirare. Pelassa e Oggero si prodigano fra gli inseguitori, tanto da diminuire il distacco, che, a Pinerolo, è di 3'30", a Piossasco, di 2'15".

Ma in testa evidentemente c'è chi ha pensato a dare l'allarme e Scazzola, Lolli e Castiglione aumentano l'andatura, in modo da conservare all'arrivo 1'24" sugli immediati inseguitori.

La volata è attaccata lontano da Castiglione, che, trascinandosi Lolli, stanca di varie lunghezze gli altri. Ai cento metri, Lolli avanza, si affianca per un po' all'avversario, per scattare, poi, decisamente ai cinquanta metri, e vincere nettamente. Bella la volata successiva tra Oggero e Pelassa.

Ecco l'ordine d'arrivo: 1. Lolli Onorato (G. S. Fiat e I Legione Sabauda) che compie i km. 195,4 del percorso in ore 6,9'16", alla media oraria di km. 31,438 (1.o dei dilettanti); 2. Castiglione Remo (S. C. Paracchi) 1.o degli indipendenti; 3. Scazzola Aurelio (ind. - S. C. Vigor); 4. Armando Ettore (dil. - Dopol. B. Nazzaro); 5. Valetti Giovanni (dil. - S. C. Vigor); 6. Oggero (dil. -G. S. Fiat) in 6,10'40"; 7. Pelassa G. (dil. id.); 8. Bovio M. (ind. - U. S. Ausonia); 9. Pelissero G. (dil. - S. C. Michelin) in 6,17'55"; 10. Piretta M. (dil. - S. C. P. Palazzo) in 6,19'30"; 11. Bassi; 12. Vietto; 13. Albesano; 14. Lardone; 15. Girone. Seguono altri in tempo massimo.

La presente classifica non è ufficiale.

Vittoria di Piubellini

nel giro ciclistico della Bergamasca

Bergamo, 9 mattino.

Su un percorso di Km. 195 si è svolto ieri il decimo giro ciclistico della Bergamasca per professionisti e indipendenti. La gara, a cui hanno partecipato una ventina di corridori, è stata assai combattuta. Dopo fasi alterne di lotta, lo stadio di Crespi d'Adda ha visto la volata finale di quattro corridori. Piubellini, dell'U. S. Legnanese, aveva nettamente la meglio su Baroni, Grassi e Argentieri nell'ordine. Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Piubellini (U. S. Legnanese), che ha compiuto il percorso in 6,16'16"; 2. Baroni (S. C. Genova); 3. Grassi («Cesare Battisti.» di Milano); 4. Argentieri (U. S. Milanese); 5. Romanatti (U. S. Legnanese) a 1'1"; 6. Casaretti (U. C. Bergamasca) a 53".

La Coppa «Silvio Crespi» è assegnata all'U. S. Legnanese

Pellizzari, Pola e Severgnini campioni italiani su pista

Roma, 9 mattino.

Ieri sera si sono esaurite le prove dei campionati italiani di velocità e il pubblico vi ha assistito in maggior numero che non nelle serate precedenti.

Com'già l'altra sera, in tutte le prove si sono imposti i favoriti. Forse non si prevedeva la sconfitta di Mozzo da parte di Rigoni, ma costui, più agile e più fresco, ha battuto l'avversario nettamente. Nelle finali, molto combattute ed entusiasmanti, la classe di Pola si imponeva.

Per i professionisti il discorso è lo stesso. Linari, forse non completamente a posto, ha perduto contro Bergamini nella semifinale, mentre Pellizzari non ha faticato molto a regolare Lazzaretti. Oltre alle tre finali regolamentari, altre sono state interessanti, o per l'attività dei concorrenti, o per scorrettezze di Pellizzari, al quale la giuria ha applicato una multa.

Nella finale degli *stayers* una vera delusione è stata la prova di Gilardi, mentre Severgnini si imponeva con facilità.

Nella corsa, di notevole il record sul giro.

Ecco i risultati:

Velocità professionisti. - Prima semifinale: 1. Bergamini, 2. Linari, ultimi 200 m. in 12"1/5; seconda semifinale: 1. Pellizzari, 2. Lazzaretti, ultimi 200 m. in 12"4/5; finale: 1.a prova: 1. Bergamini, 2 Pellizzari a una ruota (12"2/5); 2.a prova: 1. Pellizzari, 2. Bergamini a 20 cm. (12"2/5); 3.a prova: 1. Pellizzari, 2. Bergamini (12"2/5). - Finale per il 3.o e 4.o posto: 1. Linari, 2. Lazzaretti (12"). - Classifica: 1. Pellizzari, 2. Bergamini, 3. Linari, 4. Lazzaretti.

Classifica stayers: 1. Severgnini, che compie i 192 giri pari a Km. 75, in ore 1,1'57"2/5, 2. Bresciani a giri 2 e mezzo, in 1,2'44"3/5; 3. Da Ros a 5 giri; 4. Gilardi.

Velocità dilettanti: prima semifinale: 1. Rigoni, 2. Mozzo (12"2/5); seconda semifinale: 1. Pola, 2. Bambagiotti (12"4/5); finale: 1.a prova: 1. Pola, 2. Rigoni (12"1/5); 2.a prova: 1. Pola, 2. Rigoni (12"3/5). Finale per il 3.o e 4.o posto: 1. Mozzo, 2. Bambagiotti.

Linari ha stabilito il «record» sul giro con partenza da fermo. La pista misura m. 388,600 e Linari ha impiegato a percorrerla 24", alla media di Km. 58,290.

Olmo e Guerra vittoriosi sulla pista di Ancona

Ancona, 9 mattino.

Ieri, in occasione dell'inaugurazione della II Fiera Adriatica della pesca, si è svolta al campo sportivo del Littorio una importante riunione ciclistica su pista con la partecipazione di alcuni tra i più noti campioni.

Ecco i risultati:

Velocità professionisti. — Gran premio Fiera Adriatica della Pesca (due giri di pista). Le batterie sono vinte da Olmo, Guerra e Binda. La finale è vinta da Olmo seguito da Binda. Guerra ritirato. — *Corsa ad inseguimento* (10 giri): 1. Guerra in 13"; 2. Olmo a 25 metri. — *Giro d'Italia in pista* (giri 64): Classifica finale: 1. Olmo, punti 27; 2. Zucchini p. 24; 3. Mara p. 18; 4. Guerra p. 13.

Le macchine italiane sono senza rivali

Chiron vince anche il G. P. della Marna

Moll e Varzi lo seguono in classifica

Reims, 9 mattino.

Il decimo Gran Premio automobilistico della Marna, disputato sul circuito di Reims (un giro della pista di Km. 7.826 ripetuto 64 volte per un totale di Km. 500,864) è stato vinto da Luigi Chiron su Alfa Romeo.

Il vincitore del G. P. dell'A. C. di Francia ha coperto la distanza in ore 3,25'51" e 4/5, alla media oraria di Km. 145,385. Resta, quindi intatto il record stabilito nel 1932 da Tazio Nuvolari, pure su Alfa Romeo, il quale fece registrare la media di Km. 148,363.

Stavolta, però Nuvolari ha abbandonato, come, del resto, Etancelin, Sommer, Zehender e Straight.

Achille Varzi, che nella seduta di allenamento di sabato aveva nettamente battuto il record del giro, era il grande favorito della corsa. Effettivamente l'italiano è apparso stavolta come un formidabile dominatore. Lo si vedeva spesso involarsi sul chilometro e mezzo del rettilineo che va dalla curva alle tribune a circa duecento chilometri all'ora. Egli, del resto, ha battuto il record del giro, portandolo alla media di Km. 153,351. A metà corsa era ancora in testa alla classifica; poi cedeva il comando della sua Alfa Romeo al capo meccanico della scuderia Ferrari e, così, perdeva la possibilità di affermarsi.

Comunque, ha dato una prova clamorosa della sua eccellenza di pilota, nella quale è stato eguagliato, e forse superato, da Tazio Nuvolari nei pochi colpi di volante che il mantovano ha potuto dare alla sua Maserati.

Il successo dell'industria automobilistica italiana su terra francese è stato, ad ogni modo, ancora una volta trionfale, schiacciante.

Il vertiginoso inizio di Varzi...

Le prime quattro macchine classificate sono le tre Alfa Romeo di Chiron, Moll e Varzi — tutte e tre della scuderia Ferrari — e la Maserati di Hamilton. Segue al quinto posto Lord Howe su Bugatti a cinque giri, precedendo di poco Soffietti al volante di un'altra Alfa Romeo.

Come la domenica precedente al circuito di Montlhery, anche al circuito della Marna sono stati battuti tutti i records di incanto. Un pubblico enorme ha presenziato a questa festa sportiva e alla nuova affermazione del genio costruttivo italiano.

Alla partenza si presentano 14 corridori che assumono le posizioni seguenti: prima linea: Etancelin (Maserati), Varzi (Alfa Romeo), Moll (Alfa Romeo); seconda linea: Nuvolari (Maserati) e Chiron (Alfa); terza linea: W. Straight (Alfa), Sommer (Maserati) e Hamilton (Maserati); quarta linea: Soffietti (Alfa) e Brunet (Bugatti); quinta linea: Lord Howe (Bugatti), Zehender (Maserati), Balestrero (Alfa Romeo). Chiude la marcia Biondetti (Alfa).

Al «via» avvenuto regolarmente, il motore di Sommer stenta a mettersi in movimento. Il caldo è torrido.

...e il vittorioso finale di Chiron

Fin dai primi giri Varzi assume il comando, effettuando il primo passaggio alla velocità di km. 144,860. Dietro di lui vengono Moll, Nuvolari, Chiron, Etancelin, Straight, Hamilton, Soffietti, Zehender, lord Howe, Brunet, Balestrero, Biondetti e Sommer.

Al secondo giro, Varzi percorre a 200 all'ora il rettilineo dinanzi alle tribune, riscuotendo una salve vivissima di battimani coperti dal rombo dei motori. Il nostro pilota ha già 7" di vantaggio su Nuvolari e 14" su Moll, mentre Straight, Etancelin e Soffietti sono obbligati a fermarsi al rifornimento. Straight non riparte più. Nuvolari diminuisce il proprio ritardo su Varzi, riducendolo a 4", ma deve fermarsi a sua volta per cambio di pneumatici. Sul rettilineo di 1500 metri Varzi fila, cronometro alla mano, alla media di km. 245,500.

All'8.o giro un duello fra Chiron e Moll per occupare il secondo posto dietro l'italiano viene vinto facilmente da Chiron, perchè il suo giovane avversario deve fermarsi per prendere un altro paio di occhiali. Al 10.o giro Varzi batte il record, coprendo i km. 7,826 alla media oraria di km. 152,951. Al giro successivo il gallifetese è in testa alla media di km. 149,390, precedendo di 15" Chiron, di 18" Moll, di 1'56" Etancelin, di 2' Hamilton, di 2'10" Nuvolari.

Poi Chiron attacca Varzi, lo supera, ma si fa sorpassare di nuovo. Questo giochetto si ripeterà più di una volta. Ormai questi due ottimi piloti sono padroni della situazione.

Le posizioni sono le seguenti al 15.o giro: 1. Varzi in 47'11"; 2. Chiron 47' e 12"; 3. Etancelin 48'39"; 4. Moll, 48' e 43"; 5. Hamilton 49'26".

Nuvolari è in sesta posizione e deve fermarsi ancora una volta per cambiare una ruota. Si rimette in gara, ma poi si ritira definitivamente. Eppure l'intrepido pilota mantovano, a uno dei suoi passaggi precedenti, aveva dato il brivido di emozione agli spettatori delle tribune, avendo filato dinanzi al pubblico ad oltre 250 km. all'ora. Anche Etancelin fa ritorno al suo box, col ponte superiore spezzato per non ripartirne più. Al 30.o giro Varzi è ancora primo in 1,39'11" alla media di km. 149,159; 2. Chiron 1,34'29"; 3. Moll 1,36'33"; 4. Hamilton 1,39'2"; 5. Lord Howe 1,42'17"; 6. Soffietti 1,42'32".

Quindi Varzi si ferma al rifornimento e Chiron assume il comando dinanzi a Varzi e Moll. Questi tre corridori della scuderia Ferrari si seguono a qualche metro e sembra non cerchino di forzare l'andatura; ciò, del resto, non servirebbe a nulla, perchè non vi è una sola macchina che possa lontanamente minacciare le Alfa Romeo. Al 40.o giro Varzi torna ad occupare il primo posto, ma si ferma al giro seguente imitato da Moll. Nel frattempo si ritirano l'italiano Zehender (Maserati) e Sommer la cui Maserati prende fuoco.

Al 47.o giro Varzi perde due minuti al rifornimento e poi affida il volante della sua macchina a Marinoni, il meccanico capo della scuderia Ferrari. In questo momento Moll è secondo, ma ha un certo ritardo su Chiron. Questi aumenta il vantaggio, accelerando di continuo il ritmo della corsa, tanto che, al 50.o giro, ha quasi 4' di vantaggio.

Alla fine dei 50 giri la classifica è la seguente: 1. Chiron in ore 2,40'15" e 6/10; 2. Moll in ore 2,44'13"3/10; 3. Marinoni 2,47'44".

Le posizioni non mutano al 60.o giro e gli ultimi giri vengono effettuati senza alcun incidente degno di rilievo.

Chiron (Alfa Romeo) rallenta nell'avvicinarsi al traguardo che supera quasi da fermo, avendo coperto i 64 giri in ore 3,25'51" e 4/5, alla media oraria di km. 145,385; dietro di lui vengono: 2. Guy Moll (Alfa Romeo) in ore 3,30'27" e 8/10; 3. Marinoni-Varzi (Alfa Romeo); 4. Hamilton (Maserati) a 3 giri; 5. Lord Howe (Bugatti) a 5 giri; 6. Soffietti (Alfa Romeo) a 5 giri.

D. L. PARISET

Brillanti prove delle macchine italiane

alle "10 ore" di Spa

Bruxelles, 9 mattino.

Con un tempo magnifico si è disputata ieri, sul circuito di Spa-Francorchamps, la corsa automobilistica delle «10 ore», organizzata dal Royal Automobil Club del Belgio. La gara è stata aspramente disputata nelle varie categorie e la media realizzata si avvicina quasi ai records. Ciò costituisce un grande successo per i concorrenti e per le vetture, se si tiene conto che queste ultime erano strettamente di serie. La «Fiat», impegnata nella categoria fino a 1100 cmc., ha fornito una corsa superba.

Categoria fino a 1100 cmc.: 1. Fiat (Pizzomenti-Breyer), che copre nelle 10 ore km. 972,663; 2. Midget (Humblot-Hilgers), km. 939,196.

Categoria 3000 cmc.: 1. Bugatti (Desvignes e Male) con km. 1166,110; 2. Lancia (Pintacuda e Naudini), chilometri 1107,723.

Categoria 3000-4000 cmc.: 1. Hotkins con km. 1180,944; 2. Buick, chilometri 1060,011.

Categoria oltre 4000 cmc.: 1. Hudson con km. 1037,496; 2. Bentley, chilometri 839,329.

Premoli nuovo "recordman" della Varese-Campo di Fiori

Varese, 9 mattino.

Si è svolta ieri la quarta edizione della classica corsa automobilistica in salita Varese-Campo dei Fiori, su un percorso di km. 10. La gara ha visto alla partenza 50 concorrenti. Il *record* detenuto da Balestrero in 8'40"3/5 è stato battuto da Premoli, che ha compiuto il pittoresco percorso in 8'20"2/5, sfiorando la media di km. 72 all'ora.

Ecco le classifiche:

Classe oltre 2000 cmc.: 1. Luigi Premoli (B.M.P.) in 8'20" e 2/5, media km. 71,942 (primo assoluto); 2. Cornaggia (Alfa Romeo 2300 cmc.); 3. Giussano (id.).

Classe fino a 2000 cmc.: 1. Lurani (Maserati 1500 cmc.) in 8'40", media km. 69,230; 2. Aymini (Alfa Romeo 1750); 3. Restelli (Alfa Romeo 1920).

Categoria fino a 1100 cmc.: 1. Ruggeri (Fiat Balilla) in 9'41"2/5, media km. 61,919; 2. Sciutti (Fiat Balilla); 3. Bergamini (Fiat Balilla). Seguono altri 15 in t. m.

ABBONAMENTI STRAORDINARI PER LA VILLEGGIATURA CON QUALSIASI DECORRENZA

	Italia e Colonie 6 num. settim.	Italia e Colonie Coll'ed. del lun.	Estero 6 num. settim.	Estero Coll'ed. del lun.
Giorni 15	2,50	2,80	6,70	7,80
» 30	5,00	5,60	13,40	15,00
» 45	7,30	8,40	19,90	23,40
» 60	9,50	10,80	26,30	30,80
» 75	11,60	13,50	32,70	38,50

Ai prezzi di cui sopra aggiungere cent. 30 per tasse di bollo e quietanza.

Moretti e Tenni si affermano

nel Gran Premio motociclistico della Svizzera

Berna, 9 mattino.

Nelle giornate di sabato e di domenica Berna è stata teatro del Gran Premio delle motociclette, manifestazione che è ormai fra le più importanti competizioni del continente. L'industria italiana, benchè danneggiata da diversi incidenti che hanno tolto dalla gara alcuni dei migliori concorrenti, si è affermata magnificamente, conquistando il primo posto nella 250 cmc. con Moretti e il secondo posto nella 500 cmc. con Tenni.

Nella prima giornata si è disputata la prova delle 350 cmc. che ha riunito una ventina di concorrenti. Il solo concorrente italiano in questa categoria, Self su Aquila, è stato eliminato al 20.o giro. Ecco il risultato:

1. Simpson su Northon che compie i km. 328,500 del percorso in 2,33'20" (media oraria km. 128,500); 2. Nott su Husqvan in 2,34'15"; 3. Rusk su Norton; 4. Pauli.

Nella giornata di domenica il concorso è stato aperto nella mattinata con la prova delle 250 che vedeva in lizza, fra gli altri, Tenni il quale sostituiva per la Guzzi il famoso corridore inglese Wood. Purtroppo Tenni al 18.o giro è vittima di un incidente alla macchina e deve abbandonare. Ma Moretti, su Guzzi, con una ripresa meravigliosa, si avvicina giro per giro al gruppo di testa riuscendo a raggiungerlo al 35.o giro. Moretti approfitta di un arresto per rifornimento di Mellora e passa al primo posto terminando brillantemente primo nonostante l'inseguimento dei due inglesi. Ecco la classifica:

1. Moretti su Guzzi che copre i 292 km. in ore 2,27'54" (media km. 116,440); 2. Mellora su Excelsior in 2,28'6"; 3. Smith su Rudge in 2,28'26"; 7. Gobetti su Aquila.

Dopo le corse dei sidecars, vinte rispettivamente nelle categorie dei 1000 cmc. dall'inglese Moritz su Victoria, e nella 600 da Starkie su NSU, si passa alle gare delle 500 cmc. Trenta corridori sono in lizza. La gara è di una rapidità eccezionale e molti corridori vengono eliminati da diversi incidenti. Fra questi è l'italiano Bandini. Anche stavolta però un altro italiano, Tenni, si fa luce e riesce a portarsi vicinissimo al gruppo di testa e a terminare al secondo posto.

Ecco la