GLI SPORT

LA SAGRA MOTORISTICA ABRUZZESE

Pescara aduna i campioni

per il G. P. motociclistico, la «24 ore» e la Coppa Acerbo

Abbiamo altra volta esposte e vagliate le ragioni che fanno dell'imminente sagra motoristica abruzzese un complesso uno e trino di grandi avvenimenti, decisamente più importanti che ogni precedente edizione delle corse abruzzesi. Sostanzialmente il ciclo delle manifestazioni di Pescara risente del generale risveglio di combattività e di interesse registrato quest'anno da tutte le principali corse motoristiche: in modo particolare poi l'indovinata trasformazione operata sulla Targa Abruzzo, dapprima una semplice gara di contorno e di secondaria importanza, quest'anno balzata di colpo al rango di capo-scuola, per la sua formula originale, d'una categoria di manifestazioni interessantissima e ancor tutta da sfruttare in Italia — questa trasformazione, dicevamo, ha vivificato ed elevato il tono di tutto il complesso di gare, permettendogli di interessare tutte le categorie di sportivi, di appassionati, di tecnici, di studiosi di cose automobilistiche.

Si aggiunga che per il primo anno vedremo in lizza nella coppa Acerbo tutte e tre le grandi nazioni automobilistiche europee con la partecipazione ufficiale od ufficiosa delle cinque principali Marche, e si comprenderà come non certo per vana esagerazione abbiamo assegnato alla sagra abruzzese il rango di fulcro del calendario sportivo internazionale in questo scorcio di stagione.

I centauri per il campionato

Nelle note odierne, che voglion essere di complemento alle spezzettate notizie già fornite sull'organizzazione delle tre gare, converrà tuttavia, più che alla fisionomia generale che assumerà l'insieme degli avvenimenti, attenerci a qualche dettagliata e concreta notizia sulla loro ossatura.

Prima in ordine di tempo sarà la gara motociclistica, che si svolgerà nelle ore mattutine di domenica 12 corrente, sotto la denominazione di «Gran Premio Motociclistico Acerbo», corsa di velocità pura iscritta a calendario internazionale, organizzata dal Comitato Coppa Acerbo col concorso del Moto Club di Pescara, valevole per il campionato italiano di prima categoria ed aperta a questi corridori soltanto, nonchè ai corridori di federazioni estere con licenza equipollente. Il percorso è quello già descritto per tutte le manifestazioni pescaresi: Pescara - Spoltore - Cappelle - Montesilvano marina - Pescara, km. 25,800 (la lievissima differenza di chilometraggio dagli scorsi anni deriva dalla deviazione a ferro di cavallo appositamente introdotta per spezzare il rettilineo lungo mare in prossimità delle tribune) da ripetersi cinque volte dalle 175 e 250 e sei volte dalle 350 e 500.

La gara, oltre che il punteggio di campionato e i premi in denaro individuali, comporta una classifica per marche per la disputa del Trofeo Gran Premio Acerbo, challenge triennale, attribuita in ragione della miglior classifica delle macchine di una stessa marca, a qualunque classe appartengano: trofeo assegnato annualmente in riproduzione alla Casa vincitrice. Nel 1933 esso è stato vinto dalla Rudge.

Per questa gara — la notizia può interessare i numerosi corridori piemontesi partecipanti — è prevista la formula del carburante unico, benzina-benzolo al 50 per cento, fornito dagli organizzatori a spese del concorrente.

La partecipazione dei concorrenti — naturalmente selezionata e non numerosissima, come si addice a una gara di tanta importanza — è quanto di meglio si possa desiderare per un confronto severo e decisivo tra tutti i migliori elementi italiani che han saputo farsi luce nelle precedenti prove di campionato, e tra gli stessi e qualche campione estero che considera Pescara come la rivincita del Lario. Mellara, Vidal, Jeanin saranno con ogni probabilità tra i partenti, insieme coi nostri Aldrighetti, Bandini, Moretti Amilcare, Fumagalli, Gobetti (reduce ieri soltanto dalla brillante vittoria conseguita con l'Aquila-O.M.B. al Gran Premio di Carcassonne), Cavacciuti, Lama, Panella, Pigorini, Brusi, Rossetti, Susini, Spaggiari, Tenni, Nazzaro, Pagani ecc.: insomma, un'adunata di «assi» che ha pochi precedenti nelle recenti contese motociclistiche.

Sotto il profilo industriale, il Gran Premio Acerbo offrirà certamente una lotta ad oltranza della forte squadra della Guzzi, desiderosa di cancellare la sconfitta del Lario, contro la coalizione della Scuderia Ferrari e contro l'isolato Fumagalli, presente con la sua Bianchi benchè la Casa si sia astenuta dalla partecipazione ufficiale con la squadra. Numerosa specialmente la rappresentanza straniera nella 350, dove Songhi, Norton, Rudge e Velocette renderanno duro il cómpito alla Miller e all'Aquila.

Il congegno della «24 ore»

La stessa giornata di domenica 12, a mezzogiorno, dopo ultimata la prova motociclistica, avrà inizio la «novità» della sagra motoristica 1934: la corsa automobilistica delle 24 ore per la disputa della Targa Abruzzo.

Come abbiam detto, è il primo anno che la Targa Abruzzo acquista carattere di corsa di gran fondo. Il successo di alcune grandi gare straniere basate su questa formula, e segnatamente della classica manifestazione belga, non poteva non colpire gli attivi organizzatori abruzzesi, tesi alla ricerca di nuovi elementi d'interesse e di pratica utilità dimostrativa per le loro giornate motoristiche. E nella patria delle Mille Miglia e della Coppa del Littorio, nessuna gara poteva trovare miglior rispondenza che una «24 ore», colmante veramente una lacuna del nostro calendario automobilistico.

Non solo, ma attraverso un razionale e ben ponderato regolamento, gli organizzatori sono riusciti a creare una manifestazione originale anche rispetto alle precedenti «24 ore» straniere, a conservare la combattività e l'interesse per la vittoria di classe, traducendo una formula di classifica che permetterà di proclamare un primo assoluto indipendentemente dalla cilindrata della vettura. Insomma, la conquista della Targa Abruzzo viene resa egualmente accessibile e probabile alle vetture più disparate, con o senza compressore, da turismo o da corsa, grandi e minuscole.

All'uopo, accanto alla classifica per classe stabilita in base al maggior chilometraggio assoluto compiuto nelle 24 ore da ogni macchina rispetto alle avversarie rispettivamente nelle classi 1100, 1500 2000, 2500, 3000 ed oltre 3000, nella bipartizione in ogni classe secondo la presenza o meno del compressore, è stabilita una tabella, frutto di paziente studio tecnico e statistico e dell'esperienza di un comitato di esperti, che fissa le distanze minime a percorrersi nelle 24 ore da ogni gruppo di cilindrate, con o senza compressore. La suddivisione è minuta e diligente: così le 1100 senza compressore devon percorrere almeno Km. 1900, le 1500 Km. 1985, le 1750 Km. 2036, le 2000 Km. 2087, le 2300 Km. 2125, ecc. Sarà classificato primo assoluto chi, superando il minimo stabilito pel proprio gruppo, segnerà il più alto scarto chilometrico percentuale: ad esempio la 1100 che riuscisse a compiere 1,35 volte il chilometraggio minimo avrebbe ragione della 3000 che compisse solo 1,18 la distanza fissata, pur vincendo quest'ultima nella propria classe.

Naturalmente il congegno è tutto basato sull'esattezza dei conteggi preventivi di tavolino, risolvendosi in una specie di handicap: ma poichè questi ultimi appaiono assennati e improntati a spirito di perequazione (fatta astrazione soltanto per l'assenza di una media riservata alle 1000, che differenzi le Balilla dalle Maserati, M.G. e altre 1100), così è sperabile che i risultati riesciranno regolari e ben accetti agli stessi interessati.

La Coppa Acerbo resterà in Italia?

La completezza dei ranghi per questa gara è quanto mai lusinghiera: 18 macchine (ognuna con una coppia di conduttori) sono iscritte nella categoria con compressore, e 34 nella categoria senza compressore. Notiamo tra le prime lo schieramento della Scuderia Ferrari, con Carraroli-Perrone e Moll-Ghersi, su Alfa 2600; la coppia Nuvolari-Sommer, su Alfa 3000, vincitrice a Spa e grande favorita per questo suo luminoso precedente; Dusio-Rovere, i brillanti nostri dilettanti, pure su Alfa 2600; gli specialisti svizzeri Ruesch-Maag — per non dire di altri nomi pure notissimi, anche se additati con minore insistenza dai feticisti del pronostico.

Infine, il 15 agosto, cadrà l'avvenimento più importante e solenne, atteso con maggiore interesse, o addirittura con più infervorata passione, che qualunque gran premio internazionale. In realtà la Coppa Acerbo 1934, gara di velocità pura per vetture da corsa, prova del campionato italiano di velocità, trascende per le sue ragioni di attrattiva gli stessi gran premi disputati nella corrente stagione, dei quali si appresta ad essere prova d'appello in grande stile.

La partecipazione delle squadre ufficiali dei nuovi bolidi tedeschi, l'Auto Union (con Stuck e Momberger) e la Mercedes (con Caracciola, von Brauchitsch e Fagioli), unitamente alla presenza della rinnovata Bugatti 3300 affidata al marchese Brivio, assicurano non solo l'internazionalità della contesa, ma un'incertezza elettrizzante di risultati per chiunque abbia saputo valutare al suo valore le prime clamorose affermazioni delle vetture tedesche. Il vecchio ritornello delle Alfa Romeo vittoriose in partenza per mancanza di avversari ha cessato di esistere: le grandi prove di questa stagione hanno distribuito le vittorie alle grandi Marche combattive con una sconcertante equità di ripartizione. Il predominio numerico dell'Alfa non è tale da rassicurare per l'esito dei nostri colori impegnati a Pescara, anche se affidati a nomi come Varzi, Ghersi, Moll e Chiron, se si considera che la maggior parte delle vittorie furono ottenute prima dell'impegno ufficiale della formidabile coalizione tedesca. L'Auto Union dapprima, poi la Mercedes (che si è riconfermata clamorosamente al Klausen domenica scorsa) hanno sconvolto il tran-tran della nostra scena aperitiva: a completar l'opera non son mancate neppure una netta vittoria di Maserati (che con Nuvolari può ben aspirare ad un vistoso «bis» sul circuito di Pescara) ed una, al G. P. del Belgio, di Bugatti.

A preparare apposta il terreno per la Coppa Acerbo non si sarebbe potuta desiderare una situazione più bella, sportivamente parlando — anche se l'addetto ai pronostici, questa volta, deve disertare il campo a testa china, con un abbagliante punto interrogativo davanti agli occhi...

A. F.

L'ordine di partenza dei concorrenti alla Coppa Acerbo

Pescara, 9 notte.

Ha avuto luogo oggi, presso la sede del R.A.C.I. di Pescara, alla presenza di tutti i concorrenti, ufficiali e cronometristi della corsa, l'assegnazione dei numeri di corsa e l'estrazione a sorte dell'ordine di partenza delle macchine partecipanti alle «24 ore» automobilistiche per la Targa Abruzzo e per la decima Coppa Acerbo.

Ecco l'ordine di partenza per la Coppa Acerbo:

N. 1. Auto-Union II n. 44; 2. Scuderia Ferrari n. IV, macchina n. 54; 3. Mercedes II n. 50; 4. Mercedes III n. 28; 5. Nuvolari, n. 30; 6. Straigt n. 40; 7. Corsi n. 58; 8. Hugues n. 48; 9. Maserati II n. 60; 10. Maserati n. 42; 11. Lord Howe n. 56; 12. Brivio n. 52; 13. Scuderia Ferrari macchina n. 2, n. 46; 14. Mercedes n. 34; 15. Borietto n. 38; 16. Scuderia Ferrari macchina n. 3, n. 36; 17. Scuderia Ferrari macchina n. 1, n. 62; 18. Hamilton n. 64.

La Coppa automobilistica delle Alpi

I concorrenti arrivano oggi a Venezia

Saint Moritz, 9 notte.

La terza tappa della Coppa automobilistica internazionale delle Alpi si è disputata oggi sul percorso da Interlaken a Saint Moritz di 362 chilometri. Il percorso era disseminato di asprissime salite quali la traversata dei colli della Grimsel, della Furka, dell'Oberalp, del Lucomagno, del San Bernardino, dello Spluga e della Maloggia.

Dei 127 concorrenti partiti stamane da Interlaken, 119 sono arrivati al termine della tappa; dei 7 eliminati, 5 hanno dovuto abbandonare per guasti meccanici.

Nella giornata di domani i concorrenti dovranno percorrere la tappa Saint Moritz-Venezia lunga ben 604 chilometri. Durante questa tappa i concorrenti parteciperanno a una prova di salita sullo Stelvio lungo un percorso di 18 chilometri e successivamente a una prova in piano di cui 10 chilometri sull'autostrada Padova-Venezia.

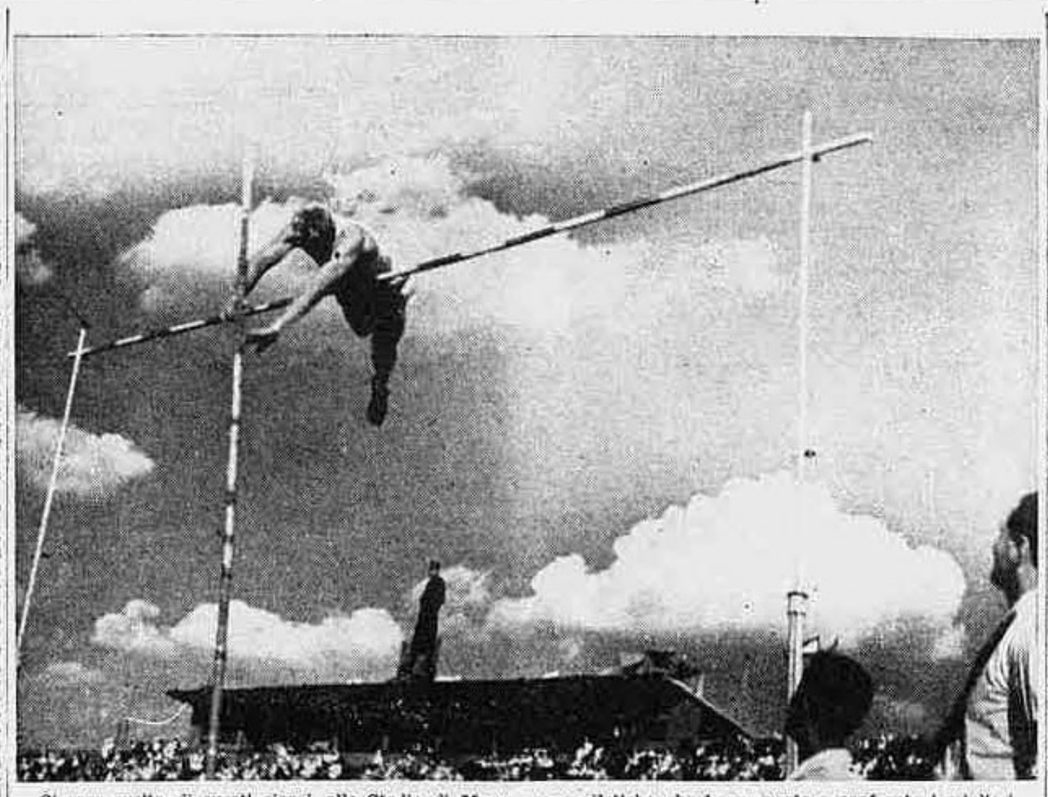
Sertorio nelle semifinali del campionato tennistico di Germania

Amburgo, 9 notte.

I quarti di finale del Campionato tennistico internazionale di Germania (singolo maschile) hanno segnato una altra vittoriosa affermazione di Sertorio che si è qualificato per le semifinali battendo con facilità il tedesco Gottschewski (6-2, 6-2, 6-0).

Nei successivi incontri il tedesco Von Cramm ha prevalso per 6-0, 6-1 e 6-4 sull'inglese Tuckey, l'australiano Quist ha eliminato l'altro concorrente inglese Tinkler per 6-2, 6-2 e 8-6. L'americano Burwell si è imposto al tedesco Henkel II battendolo per 6-3, 3-6, 6-2 e 6-1.

Nel campionato di singolo femminile, giunto anch'esso ai quarti di finale, si sono avute le attese vittorie di Aussem (Germania) su Couquerque (Olanda), di Payot (Svizzera) su Horn (Germania), di Scriven (Inghilterra) su Uilstein (Germania) e di Speling (Danimarca) su Dearman.



Si sono svolte, di questi giorni, allo Stadio di Mosca, gare atletiche che hanno posto a confronto i migliori campioni russi. La fotografia ritrae un bellissimo salto con l'asta di m. 3,80. L'atleta, superata appena l'asticella che segna la misura, appare librato nel cielo e la sua figura si staglia nello sfondo di nubi. La visione è di incomparabile bellezza e fra le più armoniose che lo sport possa offrire: c'è, in essa, espressione di forza, di stile, di eleganza.

Nell'imminenza dei campionati ciclistici mondiali

Le nostre speranze per Lipsia

Oggi sarà completato, con l'arrivo dei corridori su strada, il concentramento a Lipsia dei nostri rappresentanti ai campionati del mondo. La Federazione Ciclistica Italiana ha inviato alla massima competizione internazionale quattro velocisti dilettanti (Pola, Rigoni, Mozzo, Bambagiotti), quattro professionisti (Pelizzari, Bergamini, Linari e Lazzeretti), due mezzofondisti (Manera e Severgnini), quattro dilettanti per la corsa su strada (Favalli, Bini, Della Latta e Zandonà) e quattro professionisti (Guerra, Olmo, Rimoldi e Bergamaschi). La rappresentativa è, quindi, quantitativamente forte, e, anche se la qualità non è in diretta proporzione, è da approvarsi il criterio dei dirigenti che vogliono che il nostro ciclismo figuri in ogni specialità sia per rendersi conto del posto che esso occupa in campo internazionale, sia per dar modo a giovani e promettenti campioni di dimostrare i loro progressi e di accelerarli nel contatto e nel confronto con gli «assi» più celebrati.

Niente da fare in pista?

Ancora una volta, come da anni, per non dire da decenni, dobbiamo purtroppo rilevare alla vigilia di questa adunata mondiale che il nostro debole riguarda la pista. Ben poco, e si potrebbe dire nulla, c'è da sperare dai velocisti professionisti che da tempo hanno oltrepassato il vertice della loro carriera, come Bergamini, o che, come Linari, non sono mai stati specialisti puri, per quanto ne avessero le più spiccate qualità. E nel professionismo Pelizzari ha mancato alle promesse che ci aveva fatto da dilettante, mentre Lazzeretti non ha mai dimostrato di essere un elemento di classe internazionale. Di questi quattro uomini l'unico che potrebbe riservarci qualche lieta sorpresa è Linari, che non mi stupirebbe di veder andare sino ai quarti di finale. Più severa eliminazione non credo possa superare nessuno dei nostri rappresentanti in questa categoria e specialità, in cui militano gli Scherens, i Gerardin, i Michard, i Richter, i Falck Hansen.

Più aperta mi sembra la via per i nostri velocisti dilettanti, per quanto anche ad essi si prospetti difficilissimo raggiungere la meta più alta. I giovani che Francesco Verri, con la competenza che non può essergli negata e la passione che gli riconosciamo, ha preparato alle competizioni di Lipsia non sono, salvo uno, dei novizi del campionato mondiale e devono, dalle loro ultime prove aver compiuto sensibili progressi. Su Mozzo, Pola e Rigoni dovremmo poter contare per un'onorevole affermazione, chè, salvo Merkens, gli altri sono elementi coi quali essi possono lottare con buone probabilità di successo.

Fino all'anno scorso il campo in cui eravamo più chiusi era quello del mezzofondo dietro motori. Di grandi stayers noi ne abbiamo avuti sempre pochi, eravamo giunti al punto di non disporre per le prove classiche che di Manera, il quale, per quanto ancora giovane, non ci assicura di poter entrare quanto prima nel ristretto novero dei «fuori classe» del rullo. A risollevare le nostre speranze è venuto a buon punto un ex-velocista, come tale non molto più di una mediocrità, Edoardo Severgnini, che uno dei più famosi allenatori, il Pasquier senior, ha preso sotto la sua direzione. Nel campionato nazionale e, quel che più conta, nella recente riunione di Amsterdam, il milanese ha dato ai competenti tale dimostrazione di esser già padrone del difficile mestiere e di disporre di ottime doti di agilità e di fiato da farlo pronosticare uno stayer di grande avvenire. Aver battuto, infatti, Metze, campione di Germania e vincitore del Gran Premio dell'U.V.F. dinanzi a Wambst e Grassin, Leddy, campione d'Olanda, e Ronsse, campione del Belgio, è un titolo di cui potrebbero vantarsi i più quotati specialisti del genere. Con ogni probabilità Severgnini dovrebbe conquistarsi il suo posto in finale e qui far onore ai nostri colori. Ma più in là non vado. Considerarlo già alla pari dei Lacquehay e dei Paillard mi pare un po' azzardato e prematuro, perchè in nessuna specialità, e tanto meno in questa, i campioni del mondo si improvvisano.

Tirate le somme, la pista potrà darci qualche bella soddisfazione (e saremo lieti se il bilancio segnerà un maggior attivo che per il passato) ma alle maglie iridate sarebbe un'illusione pretendere.

Riscattare Montlhéry

Possiamo guardare con maggior fiducia alla strada. Strada per modo di dire, perchè è a tutti noto che i successori di Speicher e Egli saranno scelti sul circuito completamente piano, di nove chilometri, che si svolge nel parco di Lipsia. E' inutile insistere sull'assurdità di tale percorso; ma colgo l'occasione per far presente che sarebbe ora che i delegati in seno alla Federazione internazionale — e i nostri in prima fila — promovessero una modifica al regolamento che lascia piena libertà agli organizzatori circa la scelta del terreno sul quale si deve stabilire qual'è il miglior corridore del mondo su strada.

Ci presentiamo a Lipsia con un difficile compito e una grave responsabilità: riscattare la disfatta di Montlhéry, ridare al nostro sport un primato che da sette anni era il nostro orgoglio. Per i dilettanti si è proceduto per tempo e con cura al lavoro di selezione e preparazione. Osservatori regionali hanno segnalato al centro i migliori elementi, che son stati collaudati in prove speciali. E' impossibile fare dei confronti e dei calcoli di probabilità sulla carta; ma chi conosce specialmente Bini e Favalli, certo i migliori della nostra squadra, può dire che essi hanno i numeri sufficienti per diventare campioni del mondo. L'unico pericolo per essi è la diversità dell'ambiente e del tipo di gara che troveranno a Lipsia, per il quale si richiederà prontezza di scatto e d'intuito, vigilanza continua, spirito d'iniziativa. Ma queste doti, che la prevalenza degli «assi» e delle squadre sminuisce nel nostro campo professionistico, sono ancor fresche e genuine fra i dilettanti, per cui è da ritenere che il trio azzurro non si lascerà giocar di sorpresa e tanto meno di forza. E in un finale in volata tanto Bini che Favalli dovrebbero trovarsi a loro agio.

I nostri uomini

L'uomo che per la quinta volta vestirà la maglia tricolore è stato designato capo della nostra squadra professionisti fin da questa primavera, quando la Federazione gli negò il nulla osta per il Giro di Francia. E, data la natura del percorso, la designazione ottenne il consenso unanime. Pure d'autorità è stato messo a fianco di Guerra quella che tutti considerano la più bella promessa del nostro sport, Giuseppe Olmo. Il ligure, che fisicamente è un atleta armonioso, se non altrettanto solido, e stilisticamente è uno dei pochi corretti e piacevoli nostri corridori, eccelle in doti di agilità e di velocità. L'unico punto sul quale non potrei per lui giurare è, nonostante i notevoli progressi compiuti, la resistenza. Olmo è un veltro, nervoso, brillante, e la corsa di Lipsia lo troverà a suo agio solo se non esaurirà il suo fondo prima del limite. In questo caso il giovane potrà far quanto e anche meglio dell'anziano campione. Con la sua designazione si è voluto avere, oltre che un compagno per Guerra, un suo sostituto, un rincalzo capace di strappare la vittoria.

Bergamaschi o Rimoldi saranno, invece, sicuri gregari. Solo alla vigilia Girardengo stabilirà chi dei due scenderà in campo. Buoni passisti, se non altrettanto buoni e sperimentati scattatori, essi serviranno a Guerra e Olmo in quel lavoro di difesa dai replicati attacchi di sorpresa coi quali gli avversari cercheranno di eliminare il temutissimo nostro campione e il giovane che ha saputo battere un Richard sul passo e il suo stesso compagno in velocità.

Dire che i due titoli su strada torneranno certamente in casa nostra è un fare i conti senza tutte quelle incognite che sempre nasconde una prova internazionale. Ma la speranza ci sorregge e la fiducia anche. I nostri avversari più temibili saranno i francesi e i belgi. Ma l'esame del quadro completo di queste due prove mi riservo di farlo sul posto, quando mi potrà essere illuminato anche dalla conoscenza del percorso e dalle ultime notizie sulla precisa formazione delle squadre e sulle condizioni dei rispettivi componenti.

Giuseppe Ambrosini

Le gare atletiche di Mosca: un magnifico salto triplo di m. 13,19. L'atleta, in pieno sforzo, assume una posizione statuaria che l'obiettivo fotografico ha colto nel momento più bello.

La partenza da Milano

Milano, 9 notte.

I ciclisti destinati a rappresentare lo sport italiano ai Campionati del mondo su strada, che si svolgeranno a Lipsia il 18 agosto, sono partiti questa sera alle 20 per la Germania con il diretto del Brennero.

Cogli otto «azzurri» sono partiti i dilettanti Generati, Cecchi, Toccaceli, Latini, Reggianini e Preti che parteciperanno ad una corsa a Lipsia fissata per il 19 agosto.

Vigilia di battaglia a Lucerna

Le probabilità degli italiani di fronte ai migliori equipaggi europei

Lucerna, 9 notte.

Oggi, vigilia dell'inizio della grande competizione per la disputa dei campionati d'Europa di canottaggio, la città di Lucerna ha assunto un aspetto festoso. Un pubblico numeroso si è riversato sulle rive del Rotsee per vedere gli allenamenti dei vari concorrenti. Per quanto riguarda gli equipaggi italiani, essi si sono limitati essenzialmente a provare le partenze sotto la guida dei dirigenti tecnici ed in particolare dell'ing. Boccalatte di Torino.

Le previsioni che si possono fare per la disputa delle varie batterie sono in generale ispirate a ottimismo per quanto riguarda i nostri, data la posizione nelle batterie stesse risultata per gli armi italiani dall'estrazione a sorte.

Per scendere a un esame più dettagliato si può notare, così, che la batteria per noi più favorevole è quella dell'«otto». Nonostante che si tratti proprio della gara che raccoglie il maggior numero di partecipanti, si ha nei nostri la quasi assoluta certezza di entrare in finale. La batteria in cui figura l'Aniene di Roma non comporta infatti gli avversari temibili dell'altra batteria, dove figurano, per esempio, l'Ungheria, la Germania e la Svizzera.

Anche nel «quattro con timoniere» la gara è da considerarsi relativamente facile per i nostri e quasi sicuramente essi potranno piazzarsi per la finale. Gli avversari degli italiani in questa gara sono Svizzera, Polonia, Francia, Cecoslovacchia, che non appaiono particolarmente minacciosi per un equipaggio come quello della Pullino.

Quella del «singolo» appare invece una gara difficile per la presenza, nella batteria in cui figura il nostro rappresentante, di elementi fortissimi come quelli allineati dalla Germania, dalla Cecoslovacchia e dalla Francia. Amante, benchè sia al suo debutto internazionale, appare però assai bene preparato e quindi le speranze per un piazzamento in finale non sono da considerarsi assolutamente avventate. Nel «due con timoniere» l'armo del Napoli dovrebbe pure ottenere un posto in finale dato il valore di Cesi e di Jaccarino. Nel «quattro senza timoniere» un avversario particolarmente temibile per i nostri è quello allineato dalla Svizzera. Se però i giovanissimi vogatori lodigiani dell'Adda sapranno mantenere la rotta — ed è infatti su questo punto che essi appaiono un po' difettosi — non è escluso che possano essi pure entrare in finale.

In questa rapida rassegna delle possibilità dei nostri nelle singole gare si è tralasciato di parlare del «due senza timoniere», gara nella quale l'Italia è rappresentata dal «Giovinezza» di Napoli. Si sa però che di questa gara verrà corsa solo la finale nella giornata di domenica. L'armo più forte che figura in questa prova è, senza contestazioni, quello tedesco. Il «duo» italiano (D'Angelo e Imperiali) è però da considerarsi senz'altro sullo stesso piano degli altri concorrenti austriaci e svizzeri.

Da quello che si è potuto vedere in questi ultimi giorni, degli equipaggi preparatissimi che sono presenti a Lucerna gli armi svizzeri hanno sollevato particolare impressione nel corso dei loro allenamenti. Si tratta di armi con stile specialissimo in cui è quasi completamente soppresso il lavoro delle braccia.

L'inizio a Londra dei campionati mondiali femminili

Londra, 9 notte.

Alle 15 di oggi, con la cerimonia della liberazione di un colombo bianco, lord Lonsdale ha aperto allo Stadio di White City i campionati mondiali femminili di atletica leggera, a cui prendono parte alcune centinaia di rappresentanti di 19 nazioni.

La giornata odierna è cominciata con le eliminatorie dei 60 metri. Le tre prime arrivate delle due eliminatorie entrano in finale. Ecco i risultati:

Corsa m. 60. — Prima eliminatoria: 1. Walasiewicz (Polonia) 7" 3/5; 2. Johnson (Inghilterra); 3. Burke (Stati Uniti). - Seconda eliminatoria: 1. Schurmann (Olanda) 7" 3/5; 2. Kuhlmann (Germania); 3. Maguire (Inghilterra).

Corsa m. 100: (Gara di pentathlon): 1. Pekarova (Cecoslovacchia) 12" 4/5; 2. Gottlieb (Austria) 13"; 3. Mauermeyer (Germania) 13"; 4. Clark (Sud Africa) 13"; 5. Svedberg (Svezia) 13" 1/5; 6. Phillips (Inghilterra) 13" 1/5; 7. Busch (Germania) 13" 1/5; 8. Borsani (Italia) 13" 2/5; 9. Wasniewska (Polonia) 14" 1/5; 10. Lifscuetz (Palestina) 14" 4/5.

Salto in alto. — Entrano in finale: Milne (Inghilterra); Dawes (Canadà); Belt (Canadà); Clark (Sud Africa); Grieme (Germania); Kaun (Germania); Stevens (Belgio).

Corsa m. 80 con ostacoli. — Prima eliminatoria: 1. Valla (Italia) 12"; 2. Webb (Inghilterra); 3. Friewald (Polonia). - Seconda eliminatoria: 1. Clark (Sud Africa) 12"; 2. Pirch (Germania); 3. Atkins (Canadà). - Terza eliminatoria: Horst (Olanda) 12" 1/2; 2. Green (Inghilterra); 3. Burstyn (Palestina). - Quarta eliminatoria: 1. Englehardt (Germania) 12" 1/5; 2. Taylor (Canadà).

Corsa 100 metri — 1.a batteria: 1. Morgan (Sud Africa) 12"4/5; 2. Doppler (Austria) - 2.a batt.: 1. Dearnely (Canadà), 12"7/10; 2. Burke (Sud Africa) - 3.a batt.: 1. Dollinger (Germania) 12"1/5; 2. Maguire (Inghilterra) - 4.a batt.: 1. Krauss (Germania) 12" e 1/5; 2. Vancuva (Austria) - 5.a batt.: 1. Hiscock (Inghilterra) 12"1/5; 2. Krausova (Cecoslovacchia) - 6.a batt.: 1. Waleslevicz (Polonia) 12"3/10; 2. Martin (Olanda). Le due prime arrivate di ogni eliminatoria entrano in finale.

Corsa 800 metri — Le prime cinque di ogni eliminatoria entrano in finale. 1.a elim.: 1. Lunn (Inghilterra) 2'22"; 2. Zoubkova (Cecoslovacchia); 3. Gouffriau (Belgio); 4. Gelle (Germania); 5. Nakamura (Giappone) - 2.a elim.: 1. Wretman (Svezia) 2'23"3/5; 2. Jones (Inghilterra); 3. Radke (Germania); 4. Idota (Giappone); 5. Morgan (Sud Africa).

Italia-Francia ad Orleans

Come sarà formata la squadra delle nostre atlete

Roma, 9 notte.

La F.I.D.A.L. ha così formato la rappresentativa femminile italiana che domenica, 19 agosto, dovrà incontrare a Orleans la rappresentativa francese:

M. 80: Bongiovanni (Guf Torino); Bullano (G.S. Unica, Torino). - M. 200: Michycis (G. S. Unica); Testoni (Bologna Sportiva) - M. 800: Burzacchi (G. S. Unica); Frazioli (Guf Torino) - M. 80 ostacoli: Bongiovanni (Guf Torino); Valla (Bologna Sportiva) - Salto in alto: Cosselli (S. G. Triestina); Valla (Bologna Sportiva) - Salto in lungo: Bullano (G. S. Unica); Testoni (Bologna Sportiva) - Disco: Bertolini (G. S. Unica), Borsani (idem) - Giavellotto: Bertolini (G. S. Unica), Borsani (idem); Peso: Bertolini (G. S. Unica), Borsani (idem) - Staffetta 4x100: Bullano, Cosselli, Testoni e Valla.

Il campione del mondo Rosembloom mantiene il titolo di fronte a Lorgi

Parigi, 9 notte.

Un messaggio da San Francisco segnala che il campione del mondo dei pesi medio-massimi Maxi Rosembloom è riuscito a conservare il suo titolo, battendo ieri sera ai punti in 10 riprese, a Oakland in California, l'italiano Pietro Lorgi.

I goliardi nuotatori torinesi e la loro bella vittoria di Genova

Il GUF di Torino, che da anni tenacemente combatte per la rinascita dello sport natatorio nella nostra città, ancora recentemente ha fornito una prova dell'efficienza raggiunta dalla propria Sezione Nuoto. Cinque goliardi domenica scorsa a Genova hanno conquistato una stupenda vittoria aggiudicandosi con un primato assoluto in tutte le gare la Coppa Federale messa in palio per la prima prova del Campionato Nazionale di Nuoto Divisione B.

Società del luogo, che vantano magnifiche tradizioni natatorie, hanno dovuto cedere alla classe superiore dei nostri Fascisti universitari, che, con tale ottimo inizio, possono ora contare su maggiori probabilità di vittoria per la classifica finale. Al conseguimento di tale risultato, oltre all'abilità ed all'entusiasmo dei vincitori, hanno contribuito assai l'esempio e le assidue cure del Fiduciario della Sezione, camerata Cenni, e l'infaticabile opera dell'allenatore Bianchi. A tutti questi camerati il Segretario del Guf ha rivolto un vivo elogio.

Rossi e Manzo nella finale della Coppa Gastaldi al pallone elastico

Per il torneo Coppa Andrea Gastaldi per squadre di 1 categoria, si sono incontrate ieri il Dop. Asti (fratelli Manzo) e il Dop. M. Gioda, sez. Eda (Cappello-Undorte). La partita, interessantissima, ha visto un'energica offensiva iniziale della squadra torinese, che si portava a 7 giochi contro 3 realizzati dall'antagonista. A questo punto si assisteva alla viva reazione dei fratelli Manzo che, guidati dal prodigioso Augusto, con una magnifica azione progressiva colmavano lo svantaggio iniziale non solo, ma, inchiodando i torinesi sul loro risultato, li battevano nettamente per 11 a 7. Arbitro federale avv. Pistone.

Con l'incontro di ieri sono state precisate le due squadre finaliste del riuscito torneo, che sono il Dop. Alba (Rossi-Bonino) e il Dop. Asti (frat. Manzo). Queste squadre, per disposizione del rag. Gaveglio, direttore tecnico della F.I.P.I., disputeranno la finale il 19 agosto.

Una gara di marcia per Giovani Fascisti a Torino

L'attivo Fascio Giovanile di Combattimento «Gustavo Doglia» si è reso iniziatore di una gara di marcia che avrà luogo domenica ventura su un percorso di 16 chilometri. La prova è riservata ai Giovani Fascisti di Torino e provincia e le iscrizioni si ricevono presso il F. G. organizzatore (via Stradella 249) fino ad un'ora prima della partenza, fissata per le ore 14,30. E' in palio la targa Doglia per il Fascio Giovanile con i migliori arrivati in tempo massimo.

che sconvolgendo lo stomaco fanno più male che bene. Regolate l'intestino dei ragazzi con gli squisiti bomboni di polpa di frutta RIM che libera, purifica e rinfresca l'intestino senza irritarlo.

RIM
RICETTA MURRI

AUTOR. PREFETT. N. 6651 del 24-2-1928 - MILANO