GLI SPORT

Il motociclismo italiano ha i suoi nuovi campioni

"Centauri„ a 100 all'ora al Valentino

Colombo (*Miller* 500 cmc.) vincitore assoluto -- Vittorie di categoria di Bientinesi (*Benelli* 175 cmc.), Pagani (*Miller* 250 cmc.) e Nocchi (*Velocette* 350 cmc.) -- La maglia tricolore a Rossetti (175), Pagani (250), Pigorini (350) e Tenni (500)

Il vocabolario sportivo non si cura di precisare quando una corsa cominci a diventar «classica»: e forse il Circuito del Valentino, che si è svolto ieri trionfalmente per la terza volta, è ancora giovane per entrare nel novero delle battaglie sportive il cui nome si accompagna, per tacita convenzione, con gli attributi della classicità. Tuttavia il «Valentino» è, in fatto di corse, un allievo che ha superato tutti i maestri: la più bella, la più elettrizzante, la più emotiva delle grandi corse motociclistiche di velocità e tra le meglio organizzate di quante se ne disputino in Italia e fuori.

La edizione di ieri ha dato ragione alla nostra facile profezia del 1932, quando scrivemmo, in occasione della nascita di questo Circuito, organizzato allora dal nostro giornale, che veniva instaurata in Torino una tradizione nuova, rispondente a una necessità del popolo torinese, e destinata a durare. Il Valentino è rapidamente divenuta una corsa unica nel suo genere, indispensabile, insostituibile. Benchè tra le più difficili, per le innumerevoli e strette sue curve, i suoi saliscendi, le sue tortuosità, tra le grandi corse italiane, il nostro Circuito sembra offrire l'immunità agli animosi che lo affrontano, anche agli sfortunati costretti all'abbandono per cadute, tutte incruente o quasi. Esso pare offrire ancora la caratteristica di una decimazione particolarmente accentuata tra gli assi più famosi, e di alleato alla rivelazione o alla conferma di elementi di secondo piano: forse perchè in nessuna gara come in questa ha importanza l'abilità individuale, di cui molti giovani sono fornitissimi, mentre le macchine eccezionali, appannaggio dei grandi nomi, non trovano nel terreno di gara un vantaggio decisivo.

Infine, tra le belle tradizioni del Circuito del Valentino, non vanno dimenticati i suoi ottimi rapporti con la meteorologia celeste: per il terzo anno la minaccia o il maltempo della vigilia si danno in fuga pel giorno della gara, e sull'incantevole parco ridestato dai placidi silenzi dal vertiginoso carosello dei centauri splende il più limpido sole.

Quello di ieri, tanto più gradito dopo una burrascosa settimana, era di primissima qualità: soffuso di serenità settembrina, mitigato da una brezza leggera. Tempo ideale anche per le necessità tecniche di una corsa: tenuta dei motori e buona carburazione. Il pubblico torinese — e le numerose carovane giunte da fuori coi treni popolari e con ogni altro mezzo — ne profittarono largamente per riversarsi sul circuito, che registrò, se non il record di spettatori del primo anno, certo una cifra sensibilmente vicina, malgrado la distrazione operata sui «tifosi» del motore dal contemporaneo Circuito automobilistico di Biella.

Il Segretario Federale sulla pista

Alle 14,30, ricevuto dal comm. ing. Mussino, vice-presidente del Comitato Manifestazioni torinesi, dai dirigenti del Moto Club di Torino, organizzatore della gara — fatica particolare del dott. Pastore, onnipresente, infaticabile e scamiciato direttore di corsa — e dal vice-direttore ing. Ferrante Girotto, giunge sul Circuito il Console Ugo Leonardi, presidente del R. M. C. I.: egli ha compiuto in mattinata un giro del nuovo percorso, allungato col passaggio sopra e sotto la testata del Ponte Isabella, e non esita a dichiarare di non conoscere circuiti altrettanto simpatici e adatti per una grande contesa motociclistica.

Nuovo al circuito è invece il Segretario Federale di Torino comm. Piero Gazzotti, che giunge in moto poco prima delle 15, ossequiato dalle autorità e personalità presenti. Egli vuol rimediare alla lacuna compiendo un giro del percorso: ed eccolo lanciato sulla sua moto, battistrada d'onore ai centauri che stanno per ingaggiare la loro battaglia. Per la cronaca, confesserò di essermi trasformato in cronometrista per l'occasione, ciò che mi permise di registrare pel giro d'onore del nostro Gerarca, un tempo più che lusinghiero per qualsiasi consumato centauro... «Meglio ancora la moto!»: la lapidaria frase del Duce è ricordata a grandi caratteri su un vistoso striscione lungo il circuito.

Alle 15,10 il primo scaglione di corridori è allineato per la partenza. In testa i sette uomini della classe 350, che apriranno in gruppo la cavalcata. A un minuto partiranno i dieci della 250. Le due cilindrate intermedie, contrariamente alle abitudini, sono accoppiate: le 175 partiranno col secondo scaglione, subito dopo le 500.

La 350 non è molto numerosa, ma si compone di nomi tutti illustri: Ghersi, Colombo, Girotto, Carrù, Rocci, Nocchi, Boccolini. Degli iscritti manca il solo Mottura. Al «via» dato dal console Leonardi scatta in testa Carrù, che scompare alla prima curva, a valle dell'Orto Botanico, tallonato da Nocchi. Ma ecco subito portarsi sulla linea del traguardo i campioni della 250: Pagani, Cavacciuti, Gobetti, Nazzaro, Mangioni, Bertinetti, Beatrice, Giacotto, Montanaro e Moncilli: manca Perosino. Mentre il rombo del primo plotone giunge, come una lontana eco temporalesca, dal viale lungo il Po, ecco il secondo gruppo gettarsi nella sua scia. In teoria il minuto di svantaggio delle 250 dovrebbe facilitare il raggiungimento da parte dei primi, dopo qualche giro: vedremo invece che gli uomini di punta della classe minore non solo non si lascieranno acciuffare, ma riesciranno a raggiungere le macchine maggiori partite prima. Pagani è il più veloce nella partenza e riesce a mantenere il comando sino alla fine del primo giro, seguito a ruota, però, dal suo grande rivale Cavacciuti che balzerà in testa durante il secondo giro e guiderà a travolgente andatura per 23 giri.

Il terzetto della «350»

Nella 350, subito la lotta appare ristretta fra Nocchi, che passa in testa al primo giro, Carrù e Colombo. I tre campioni passano vicinissimi, entrando in curva quasi a contatto di ruota, tra i brividi della folla, e superandosi vicendevolmente quasi ogni giro: al secondo infatti passano nell'ordine: Colombo, Carrù, Nocchi; al terzo: Colombo, Nocchi, Carrù; al quinto: Nocchi, Carrù, Colombo; al sesto il torinese è primo, seguito da Nocchi e Colombo. Nelle posizioni retrostanti Ghersi perde lentamente terreno: si riprenderà verso la fine della gara risalendo al secondo posto al 20.o giro, ma dovrà ancora rallentare nel finale, per difettoso funzionamento del cambio, accontentandosi del 3.o posto. Girotto prosegue regolare ma non velocissimo; Rocci rompe la catena e si ritira al 7.o giro, mentre Boccolini era stato eliminato per caduta sin dal primo giro.

Ma il terzetto di punta è scompaginato poco dopo la metà gara (la 350 deve compiere 30 giri, mentre la 250 finirà col 25.o) dal ritiro del torinese Carrù, per «grippaggio». Nocchi, che già in quel momento era in testa con qualche secondo di vantaggio, ha praticamente corsa vinta: infatti prosegue senza più forzare, tanto che la sua media, sia sul totale come sul giro più veloce, sarà inferiore a quella di entrambe le classi minori, 250 e 175.

Nella 250 intanto gli spettatori seguono con applausi e incitamenti clamorosi il duello tra Cavacciuti e Pagani, che si inseguono nell'ordine, a pochi secondi di distanza, con sensibile distacco sugli altri concorrenti. Il vantaggio di Cavacciuti, tuttavia, aumenta progressivamente, se pur lentamente: ma a due giri dalla fine, quando la sua vittoria appare ormai certa, egli non ricompare, e Pagani passa solo, facendo un gesto facilmente interpretabile. Cavacciuti è caduto! Si vive qualche momento di ansia: l'eccellente organizzazione ci permette di apprendere ben presto che il focoso campione della C.F. è uscito di curva, per eccesso di velocità, presso il laghetto, ferendosi non gravemente a una spalla.

I più terribili avversari dei due «assi», intanto, erano stati eliminati dalle vicende di gara: il solo a tener duro fino al 18.o giro era stato il torinese Gobetti, ritiratosi per rottura della catena quando ancora la sua presenza poteva costituire una minaccia. Nazzaro era attardato sin dal primo giro per slittamento della frizione, e dopo una fermata al box si ritirava definitivamente al quinto; Mangioni aveva guastata la macchina in una caduta ed era giunto a piedi; Giacotto perde terreno e finisce col ritirarsi anch'esso. Restano in gara, dietro a Pagani, unicamente Beatrice e Bertinetti, due entusiasti dilettanti piemontesi che, in mezzo alla decimazione della loro categoria, vedono premiata finalmente una perseveranza e una valentia degne di segnalazione e d'augurio per le corse del prossimo anno.

Ecco le classifiche del primo scaglione:

Classe 250 (giri 25, km. 117,500): *1. Pagani Nello (Müller), in ore 1,13'40" e 1/5, alla media di km. 95,697; 2. Beatrice (Linx), in 1,18'33"1/5; 3. Bertinetti (Itala), in 1,23'0" 2/5. Giro più veloce il 9.o di Cavacciuti: km. 4,7 in 2'53" 2/5, alla media di km. 97,577.*

Classe 350 (giri 30, km. 141): *1. Nocchi (Velocette), in ore 1,29'45", alla media di km. 94,261; 2. Girotto (Norton), in 1,31'4"1/5; 3. Ghersi (Aquila), in 1,32'31"4/5; 4. Colombo (Aquila) in ore 1,33'48"4/5.*

La corsa dei bolidi

Rapidamente vengono eseguite le operazioni per la partenza del secondo scaglione, che comprende le 500, in testa, e le 175, a un minuto. Il pubblico si è ancora infittito per la corsa delle massime cilindrate, che ha provocato un concentramento a Torino di tutti gli assi del motociclismo italiano, quale non si era ancora visto sulle strade piemontesi: Tenni, Aldrighetti, Fumagalli, Colombo, Moretti, Bandini, Pigorini, Garrettoni, Colabattisti, Rocco, Spaggiari, Sandri e Gariglio. L'attrattiva del campionato italiano, di cui il Valentino era l'ultima prova per la stagione 1934, aveva favorito la mobilitazione dei grandi nomi e delle grandi macchine. Commentata è la presenza nella classe 500 di Pigorini, il cui vantaggio nel punteggio già ha permesso di salutarlo campione italiano della 350 dopo Pescara; gli intimi del forte milanese vedono in questo suo gesto un atto di cameratistica collaborazione verso l'amico Aldrighetti, che è in vantaggio di due punti su Tenni. Ad Aldrighetti non basta quindi arrivare primo: occorre che Tenni sia terzo. E Pigorini gentilmente si appresta a fare da secondo... Vedremo subito come il diavolo abbia messa la coda in questo gioco di scuderia così ben combinato.

Alle 17 il Segretario Federale comm. Gazzotti dà il via alle 500, cui vengono, dopo il sacramentale minuto, le 6 ringhiose 175 di Rossetti, Alberti, Gobetti, Serafini, Bientinesi e Lama: nomi che non esigono commenti per spiegare i miracolosi risultati — senza dubbio i più eloquenti della giornata — ottenuti in questa classe.

La partenza delle grosse cilindrate è uno spettacolo memorabile: il solo Fumagalli è lievemente attardato e balza in sella 5" dopo gli altri: dodici corridori scattano fulmineamente, con rara simultaneità, e invece di snodarsi si gettano sulla prima curva in gruppo serrato, quasi intrecciati, in un impeto di ardimento che fa trattenere il respiro. Duro fatica a riconoscere nei due primi Pigorini e Garrettoni, affiancati a contatto di manubrio. Al paragone impallidisce la pur bellissima, compatta e saettante partenza delle motoleggere, tra le quali balzano in testa Gobetti e Lama.

Un fragore di uragano annuncia che al termine del primo giro il gruppo delle 500 è ancora compatto: ecco infatti balenare davanti alle tribune il luccichio di 5 o 6 macchine, lanciate a 160 all'ora, distanziate tra loro di pochi decimetri. Riconosco nei primi tre Tenni, Aldrighetti e Pigorini: la battaglia si delinea secondo le aspettative. La folla tace, attenta ed ansiosa.

Ma l'assalto della Scuderia Ferrari al capolista del campionato dura poco. Aldrighetti, campione italiano 1933, dominatore nella prima metà della stagione in corso, non è ancora abbandonato dalla sfortuna che l'ha perseguitato a Livorno, al Lario, a Pescara. Pur avendo scherzosamente provveduto a correggere, prima della partenza, il proprio numero di gara da 17 — numero poco gradito a chi... finge di credere nella iettatura — in 17 1/2, egli è fermo durante il secondo giro per irreparabile rottura del cambio: e sorte anche peggiore toccherà nel 4.o giro al compagno di scuderia Pigorini, che rasciando in velocità contro una balla di paglia si ferisce a un dito tanto da non poter più manovrare e da doversi ritirare.

Le disavventure degli «assi»

Scomparse le due Rudge della Scuderia Ferrari, la Guzzi, che partecipa con la squadra delle sue tre poderose bicilindriche, pare per qualche tempo padrona del campo, poichè anche Fumagalli, sulla Bianchi, si è ritirato per ingranamento del cambio: del resto egli non era mai stato tra le primissime posizioni. Infatti Tenni e Bandini si alternano al comando, distanziati di una frazione di secondo; terzo al quinto giro è Colombo che comincia a farsi luce. Moretti, con la Guzzi, ha qualche noia d'accensione: ferma a cambiare la candela posteriore e riparte con un giro di svantaggio sui compagni di squadra.

Nelle posizioni retrostanti, dopo il ritiro di Aldrighetti e di Pigorini, si registrano quelli di Rocco, di Sandri e di Garrettoni, tutti per guasti agli organi di trasmissione: il circuito del Valentino è un collaudo d'inaudita severità sotto questo aspetto. Rimangono, a metà gara, dietro alle Guzzi e a Colombo, unicamente Colabattisti e Spaggiari.

Ma ben presto cominciano le disavventure anche per gli uomini di punta della Guzzi: Tenni ha il serbatoio che perde benzina, in quantità gradualmente crescenti, e comincia una serie di fermate al box per rifornirsi, pur di finire comunque la gara e profittare della scomparsa di Aldrighetti per conquistare la maglia tricolore; Bandini cambia candele, inseguendo furiosamente, segna il giro più veloce, ma di nuovo è tradito dall'accensione e compie gli ultimi giri con la macchina che funziona a un solo cilindro. Al 23.o giro Colombo è primo e non verrà disturbato, mentre Tenni e Bandini saranno superati non solo da Colabattisti, ma da Moretti, e — il secondo — anche da Spaggiari.

Altrettanto movimentata, pur annoverando due soli ritiri, è la classe 175: qui i distacchi sono insignificanti e le classifiche s'invertono continuamente. Bientinesi e Alberti si alternano in testa sino alla fine, giungendo distanziati da 2/5 di secondo, dopo aver sventata la minaccia di Serafini che al 20.o giro era riuscito a superare entrambi, compiendo in un tempo sorprendente il giro più veloce della sua classe, a quasi 100 di media. Anche la lotta tra Gobetti, Rossetti e Lama per le posizioni d'onore, nella prima metà della gara, non manca di spunti interessanti. Scomparso il primo per guasto al cambio e il secondo per rottura della molla di una valvola, Rossetti finisce quarto, pago di conquistarsi egualmente la maglia tricolore.

I nuovi campioni d'Italia

I vincitori, tra gli applausi della folla, sono accompagnati alla tribuna di onore a ricevere i rallegramenti delle autorità.

Ecco le classifiche del secondo scaglione:

Classe 500: *1. Colombo (Miller) che compie i 141 Km. in ore 1,24'58" 3/5 alla media di Km. 99,948; 2. Colabattisti (Rudge) in 1,26'7"; 3. Moretti (Guzzi) in 1,27'21" 4/5; 4. Tenni (Guzzi) in 1,27'54" 2/5; 5. Spaggiari (Norton) in 1,32'44" 4/5; 6. Bandini (Guzzi) in 1,32'54" 3/5. Giro più veloce il 22.o di Bandini in 2'45", alla media di Km. 102,545.*

Classe 175: *1. Bientinesi (Benelli) che compie i Km. 117,500 in ore 1,13'58" 1/5 alla media di Km. 95,308; 2. Alberti (Benelli) in 1,13'58" 3/5; 3. Serafini (M. M.) in 1,17'49" 1/5; 4. Rossetti (Benelli) in 1,20'38" 3/5. Giro più veloce: il 20.o di Serafini in 2'50" 4/5, alla media di Km. 99,285.*

Superiore ad ogni elogio l'organizzazione, grandiosamente e meticolosamente curata in ogni particolare, degna dell'eccezionale importanza della gara. Celere e preciso il servizio cronometrico, diretto dai cav. Chiapella e Calosso.

Omologati i risultati del Valentino, i corridori Rossetti (175), Pagani (250), Pigorini (350) e Tenni (500) saranno proclamati campioni d'Italia.

Aldo Farinelli

La signora Pina Capé vittoriosa

alle gare motonautiche di Cannes

Cannes, 3 mattino.

A Cannes, dove si svolge la grande settimana motonautica, sono continuate ieri le belle affermazioni dei nostri colori per merito della signora Pina Capé, che si è aggiudicato il Gran Premio di S. A. il Bey di Tunisi. Il percorso di 50 chilometri è stato coperto dalla signora Pina Capé in 43'48", alla media oraria di chilometri 68,493; al secondo posto si è classificato Cutolo in 44'54"; al terzo posto si è classificato Tempano in 45'4".

Il campionato europeo in Carinzia

di regate a vela

Vienna, 3 mattino.

A Oberdellach, in Carinzia, si sono chiuse ieri le gare per il campionato europeo di regate a vela. Nella giornata di ieri è riuscita prima la Svizzera con 2 ore 47' e 37"; seconda l'Austria, in 2,52'48"; terza la Francia, in 2,55'6"; quarta l'Italia, in 2,55'23"; quinta l'Olanda, in 2,55'49"; sesta la Ungheria, in 3,2'24". Il risultato finale del campionato per il 1934 è il seguente: 1. Austria con 481 punti; 2. Svizzera, p. 287; 3. Italia, p. 236; 4. Ungheria, p. 196; 5. Francia, p. 193; 6. Olanda, p. 140.

Gli atleti torinesi

vincono a Lione per 65 a 58

Lione, 3 mattino.

Ancora una volta gli atleti torinesi sono usciti vittoriosi dall'annuale confronto con quelli di Lione. La superiorità della squadra di Torino si è ieri affermata con 7 punti di distacco al termine delle gare, che sono state tutte combattute ed interessanti, dando luogo a degli ottimi risultati tecnici. Un pubblico assai numeroso ha assistito alla manifestazione e le accoglienze ai nostri atleti sono state cordialissime.

Poma, Pellin, Barrini e Siviero sono stati i migliori della squadra torinese. Particolarmente interessante è riuscito il gioco di squadra di Poma e Viano nei 1000 m., che ha provocato il successo del primo e la sconfitta dei lionesi, che erano favoriti.

Corsa piana m. 100: 1. Garavol (L.) in 11" e 2/10; 2. Albout (L.), 11" 3/10; 3. Guasti (T.), 11"4/10; 4. Falcioni (T.)

Corsa piana m. 400: 1. Garavol (L.), in 50" e 8/10; 2. Vinardi (T.), 50"9/10; 3. Gerardi (T.), 51"1/10; 4. Vacheron (Lione).

Corsa piana m. 1000: 1. Poma (T.), in 2'39" e 3/10; 2. Viallon (L.) a 8 m.; 3. Gillot (L.) a 15 m.; 4. Viano (T.).

Corsa piana m. 5000: 1. Pellin (T.), in 15'50"; 2. Coiron (L.); 3. Roux (L.); 4. Robino (T).

Corsa ostacoli m. 110: 1. Gutin (L.), 16"3/10; 2. Peola (T.) 16"4/10; 3. Fracchia (T.), 16"6/10; 4. Aix (L.).

Corsa ostacoli m. 400: 1. Gutin (L.), 59"; 2. Ribotto (T.), 1'0"5/10; 3. Fracchia (T.), 1'3"1/10. Prat (L.), ritirato.

Salto in lungo: 1. Bologna (T.), metri 6,46; 2. (dopo «barrage») Villon (L.), m. 6,46; 3. Moiroud (L.); 4. Peola (T.).

Salto in alto: 1. Borrini (T.), m. 1,83; 2. Dupire (L.), m. 1,80; 3. Moiroud (L.) m. 1,80; 4. Travers (T.).

Getto del peso: 1. Almaire (L.), metri 13,04; 2. Moiroud (L.), m. 12,71; 3. Siviero (T.), m. 11,29; 4. Orgero (T.) m. 11,26.

Lancio del disco: 1. Siviero (T.), metri 37,46; 2. Orgero (T.), m. 35,73; 3. Moiroud (L.), m. 35,48; 4. Almaire m. 34,89.

Lancio del giavellotto: 1. Ricci (T.), m. 54,64; 2. Mottino (T), m. 47,58; 3. Violliet (L.) m. 46,51; 4. Durand (L.), m. 37,57.

Staffetta 400+300+200+100: 1. Torino in 2'3"2/5; 2. Lione a 4 metri.

Classifica finale: 1. Torino p. 65; 2. Lione p. 58.

Allo Stadio Mussolini

Gli allenamenti degli «azzurri»

Giornata di sosta quasi generale, quella di ieri, per gli atleti «azzurri» prescelti per i campionati europei. Solo nella mattinata qualche atleta ha fatto la sua comparsa allo Stadio Mussolini e fra questi i lanciatori Poggioli, Vandelli, Oberweger e Bononcini hanno effettuato parecchi lanci sotto l'assistenza di Jarvinen e Karikko; il più assiduo è stato Bononcini che in una riuscita prova ha gettato la palla di ferro a m. 14,13.

Erano pure presenti Betti e Bartolini, i quali, senza forzare, hanno compiuto parecchi giri della pista.

Prima dei campionati europei

La squadra atletica tedesca

battuta da quella svedese

Stoccolma, 3 mattino.

La seconda giornata dell'incontro internazionale di atletica leggera tra la Germania e la Svezia si è chiusa con una vittoria di stretta misura della squadra svedese per punti 101 e 1/3 contro 100 e 2/3 della squadra germanica. E' questa la prima sconfitta che l'atletica leggera tedesca ha subito in ventisette incontri internazionali disputati. Ecco il dettaglio delle gare di ieri:

100 metri: 1. Borchmeyer (Germania) in 10 7/10; 2. Hornberg (Germania) in 10" 9/10; 3. Strandberg (Svezia) in 11" 1/10.

1500 metri: 1. Ny (Svezia) in 3'55" 2/10; 2. Schaumburg (Germania) in 3'57"; 3. Paul (Germania) 3'58".

3000 metri ostacoli: 1. Larsson (Svezia) in 9'19" 6/10; 2. Ekman (Svezia) in 9'20" 4/10; 3. Dompert (Germania) in 9'27" 8/10.

10.000 metri: 1. Syring (Germania) in 31'42" 8/10; 2. Magnusson (Svezia) in 31'44" 4/10; 3. Bree (Germania) in 31'55" 4/10.

400 ostacoli: 1. Scheele (Germania) in 54'2"; 2. Dahlgren (Svezia), 55'3"; 3. Lundgren (Svezia), 58'8".

Staffetta 4 per 400: 1. Svezia (Stroemberg, Phil, Ericksson, Wachenfeldt) in 3'16" 8/10 (nuovo record svedese); 2. Germania (Hamann, Voigt, Single, Meimer) in 3'17" 4/10.

Salto triplo: 1. Svensson (Svezia) con m. 14,68; 2. Holmberg (Svezia) m. 14,56; 3. Gottlieb (Germania), m. 13,88.

Salto con l'asta: 1. Wegner, Mueller (Germania) e Lyungberg (Svezia) tutti con m. 3,90.

Lancio del martello: 1. Jansson (Svezia), m. 51,57; 2. Skoeld (Svezia), m. 50,55.

Lancio del disco: 1. Andersson (Svezia), m. 50,55; 2. Sievert (Germania), m. 49,97 (nuovo record tedesco); 3. Seeger (Germania), m. 49,16.

Getto della palla di ferro: 1. Attervall (Svezia), m. 66,14; 2. Weimann (Germania), m. 65,67; 3. Stoeck (Germania), m. 64,50.

Cecoslovacchia-Austria 69-61

Praga, 3 mattino.

Ieri a Budweis ha avuto luogo l'incontro di atletica fra le squadre cecoslovacca e austriaca. I cecoslovacchi, che sono alla vigilia della partenza per Torino, hanno vinto facilmente l'incontro con il punteggio di 69 contro 61. I risultati ottenuti non sono stati notevoli a causa delle cattive condizioni della pista dovute alla pioggia degli ultimi giorni.

Il Guf Torino ha vinto

Il V Gran Premio Esordienti

Un centinaio di atleti, della città e della provincia, si sono dati convegno ieri sul campo annesso allo Stadio Mussolini per disputare il Gran Premio Esordienti. L'ottima manifestazione di propaganda ideata dal Comitato I Zona della Fidal, che è, con quest'anno, alla sua quinta edizione, ha ottenuto un significativo successo. Essa, ancora una volta, ha servito a mettere in vista giovani dotati di volontà e di mezzi, avviando all'atletica leggera elementi che costituiranno in un prossimo domani una salda riserva del nostro sport.

Tre *records* della manifestazione sono stati battuti per merito di Berretta nel salto in lungo, di Viarengo nel salto in alto e di Marini nel lancio del disco. Specialmente notevole appare la misura raggiunta da Viarengo del Guf di Torino, che è riuscito a sorpassare nettamente m. 1,75 mancando per poco l'1,80. Un altro «massimo» è stato eguagliato dal Giovane Fascista Marocco nei 300 ad ostacoli. Nella classifica per società ha nettamente primeggiato il Guf di Torino dinnanzi alle volonterose ed affiatate squadre del Fascio Giovanile di Gassino e del Dopol. Fossanese.

Ecco i risultati:

Salto in lungo: 1. Berretta Libero (Dop. Fossanese) m. 5,78; 2. Motetti; 3. Ferrero; 4. Giannasso; 5. Gilli; 6. Pisani.

Getto del peso: 1. Capello Aldo (R. S. Ginnastica) m. 12,34; 2. Pagliari; 3. Marini; 4. Gerione; 5. Mellea; 6. Arù.

Salto con l'asta: 1. Castello Francesco (Dop. Fossanese) m. 2,24; 2. Alberti.

Corsa m. 1200: 1. Marocco Alessandro (F.G.C. Gassino) in 3'32"1/5; 2. Gianello; 3. Stefanati; 4. Palma; 5. Belloni; 6. Lucon.

Corsa m. 110 hs: 1. Bruno Nino (G. S. Unica) in 19"5/10; 2. Martinotti; 3. Fina; 4. De Alessandro; 5. Poncini; 6. Emanuelli.

Salto in alto: 1. Viarengo Giovanni (Guf Torino) m. 1,75; 2. Scolari; 3. Grosso; 4. Benech; 5. Castello; 6. Crivellino.

Corsa m. 80: 1. Bodino Maurizio (S. C. Galvani) in 9"7/10; 2. Garelli; 3. Scolari; 4. Meacci; 5. Ferrero; 6. Ruchetto.

Lancio del disco: 1. Marini Ruggero (libero) m. 35,11; 2. Acornero; 3. Rossetti; 4. Zillo; 5. Mellano; 6. Cappello.

Corsa m. 600: 1. Galligani Riccardo (Dop. Fiat) in 1'31"3/10; 2. Grosso; 3. Ghittino; 4. Quinzio; 5. Legger; 6. Bertolino.

Corsa m. 300 hs: 1. Marocco Alessandro (F.G.C. Gassino) in 45"7/10; 2. Bruno; 3. Fina; 4. Poncini; 5. De Alessandri; 6. Emanuelli.

Corsa m. 300: 1. Garelli Franco (Guf Torino) in 38"8/10; 2. Ardizzone; 3. Detomati; 4. Racchetta; 5. Meda; 6. Capello.

Giavellotto: 1. Bellomi Francesco (libero) m. 39,01; 2. Accornero; 3. Accosto; 4. Gianasso M.; 5. Mellano; 6. Gianasso P.

Corsa m. 3000: 1. Vezzosi Gino (Dopol. Tubi Met.) in 10'3"; 2. Titton; 3. Varetto; 4. Musso; 5. Chiesa; 6. Vaudano.

Staffetta svedese: 1. Guf Torino (Meda, Gavelli, Scolari, Mendola) in 2'16"; 2. Dop. Aziende Sip; 3. F.G.C. Gassino; 4. S. C. Galvani; 5. Dop. Fiat; 6. F.G.C. Bazzani.

Classifica Società: 1. Guf Torino con punti 53; 2. F.G.C. Gassino p. 44; 3. Dopol. Fossano p. 37; 4. G. S. Unica p. 28; 5. Dop. Aziende Sip p. 21; 6. S. C. Galvani p. 20.

Vittoria dell'U. S. Imola a Faenza

nel campionato di lotta a squadre

Faenza, 3 mattino.

Ieri sera, nella vastissima palestra del «Palazzo del podestà», ha avuto luogo, alla presenza di un folto pubblico, l'incontro di lotta greco-romana tra l'U. S. Imolese e il Guf di Faenza.

Ecco i risultati degli incontri:

Pesi gallo: Belletti (Guf di Faenza) b. Ganni (U. S. Imola) in 2'31" per americhe; Venturini (U. S. Imola) b. Collina (Guf Faenza) in 4'15" per ancata a cintura. Pesi leggeri: Martignani (U. S. Imola) b. Vicchi (Guf Faenza) in 3'34" per mezza elson. Pesi medio-leggeri: Sangiorgi (U. S. Imola) b. Santi (Guf Faenza) in 2'49" per leva ascellare. Pesi medi: Neri (Guf Faenza) b. Lanzoni (U. S. Imola) per forfait. Pesi medio-massimi: Zannoni (Guf Faenza) b. Peppi (U. S. Imola) in 1'21" per mezza elson. Pesi massimi: Caldelli (U. S. Imola) b. Bucci (Guf Faenza) per forfait.

Una nuova prova per gli "assi„ del volante

Trossi e Varzi dominano nel Circuito di Biella

Farina primo dei dilettanti e terzo assoluto - Il grandioso successo della gara

Biella, 3 mattino.

Secondo le previsioni della vigilia, il Circuito automobilistico biellese ha ottenuto ieri un successo completo, degno di rinnovarsi in ininterrotta serie negli anni venturi. Sin dalle ore 13 una folla fittissima ha preso letteralmente d'assalto le tribune, e gli spazi destinati al pubblico lungo i 2200 metri del vario ed interessante percorso. La giornata superba di sole e limpidissima, l'interesse suscitato dalla prospettiva di una strenua lotta tra i due campioni locali, Trossi e Brivio, e i due più popolari «assi» mondiali del volante, Varzi e Nuvolari, hanno fatto affluire nella bella cittadina ai piedi delle Alpi un numero mai visto di vetture da tutte le parti del Piemonte: si calcola che oltre 30 mila siano stati ieri gli spettatori alla gara biellese.

Quando poco prima delle 14 compiamo l'ultimo giro di ispezione sul Circuito, non un posto è lasciato libero. Al di là delle solide barriere che fiancheggiano il nastro di asfalto, costituite da vere muraglie di balle di paglia pressata, con rinforzi in tralicci metallici nei punti più pericolosi, nereggia la folla delle grandi occasioni. Ardente ed impaziente di applaudire i suoi beniamini. Le finestre e i balconi che guardano sul circuito — come si sa, snodantesi in gran parte attraverso le vie della città — sono tutti occupati e imbandierati a festa: rigurgitanti sono i portici, perfetto ovunque, il servizio di ordine, che assicurerà alle gare il più regolare svolgimento, senza il minimo incidente, malgrado le numerose e paurose abandate.

La prima batteria

Nella tribuna d'onore, di fronte all'aereo stallo dei cronometristi, al grande quadro dei tempi, ed alla sovrastante tribuna della stampa, vediamo il Segretario Federale cav. Piero Pozzo, l'on. marchese Parisio, commissario straordinario del R.A.C.I., l'on. Leone Garbaccio, presidente dell'Unione Industriale provinciale, il Preside della Provincia comm. Ettore Coda, il Podestà di Biella comm. Serralunga, il Segretario del Fascio dott. Bragagnolo, il seniore Mino comandante la Coorte della M.V.S.N. il comm. Rivetti, sub-commissario al R.A.C.I. — Sezione di Biella — che ha organizzato questa prima grande gara automobilistica biellese, col direttore di corsa cav. Basini e tutte le altre autorità cittadine.

Alle 14 precise, con perfetta puntualità, si allineano per la partenza le cinque macchine della prima batteria: non si presentano Restelli e Arezzi. La partenza vien data al gruppo dal Podestà di Biella. Appena abbassata la bandiera i concorrenti scattano e guadagnano la prima difficile curva ad angolo retto che segue a 60 metri il traguardo. Sembra che Trossi, il favorito in questa batteria, riesca ad infilare la curva per primo; poco dopo però, al primo giro, ripassa al traguardo, velocissimo, Biondetti, avendo a ruota Minozzi e Trossi. Premoli sbanda nella curva immediatamente precedente il traguardo, ed infila col radiatore le balle di paglia di protezione: rimasto in posizione trasversale alla strada deve attendere il passaggio degli altri corridori, prima di potersi liberare, a retromarcia, dall'incomoda posizione, perdendo così nell'incidente una ventina di preziosi secondi.

Nei giri successivi Minozzi, che marcia assai forte, e sembra in ottima giornata, guadagna la testa, mentre Trossi supera di forza Biondetti portandosi in seconda posizione. Al 4.o giro Casareto fa un paurioso dietro-front alla curva dell'Ospedale, e si ferma contro i ripari senza danni; ma la macchina più non riparte, ed egli si ritira.

Al quinto giro è sempre in testa Minozzi, in 8'20", segue Trossi in 8'25" e 2/5, poi Biondetti in 8'30"2/5 e ultimo Premoli in 8'40". Le posizioni non mutano per altri 8 giri: al dodicesimo però Trossi, che ha accelerato sensibilmente, si porta a ruota di Minozzi, che sorpassa al 13.o giro, poco prima del traguardo, tra gli applausi della folla. Ormai la batteria non ha più storia poichè è decisa: i quattro concorrenti passano e ripassano nell'ordine con grande regolarità, e solo nel finale aumenta il distacco di Premoli, il cui motore accusa irregolarità.

La classifica della prima batteria vede dunque primo Trossi, che con la sua Alfa Romeo tre litri ha compiuto i 25 giri, pari a km. 55, in 40'44"1/5, alla media di km. 81,008; secondo Minozzi in 41'26"4/5, terzo Biondetti in 42'9"3/5; Premoli viene fermato dopo il 23.o giro. Anche il primato sul giro è, in questa batteria, appannaggio di Trossi (il 7.o, in 1'33"3, media chilometri 84,560).

Un successo di Nuvolari

Alle 15 precise parte la seconda batteria: *starter* d'onore il Segretario Federale. E' questa la gara più incerta e combattuta; degli iscritti manca il solo Aymini, la cui macchina non potè esser apprestata in tempo. In prima linea sono dalla sinistra: l'Alfa biposto 2600 di Nuvolari, l'Alfa tre litri di Comotti, e l'Alfa 2600 di Balestrero; nella seconda linea le due piccole 1500 Maserati di Farina e di Castelbarco e la grossa 2300 Sport Alfa Romeo di Pages. Al «via» sembra che Nuvolari, chiuso da Comotti e Balestrero, non riesca a passare, ma alla prima curva il mantovano, che ha ritrovato la baldanza delle sue migliori giornate, guascia via tagliando per la corda, e distacca nettamente tutti gli altri concorrenti. Ai primi giri egli passa solo in testa, inseguito da Farina e da Comotti: quest'ultimo riesce a superare di poco il battagliero corridore torinese, al terzo giro, ma Farina ingaggia subito un duello emozionante, che si conclude alla curva dopo il traguardo, al sesto giro, in modo assai movimentato. I due antagonisti entrano insieme in curva, ma Comotti, troppo alla corda, urta i ripari, e rimane con la sua macchina incastrato nei ripari di paglia, tanto che occorre un buon minuto per liberarla. Così egli perde anche il terzo posto, che gli avrebbe meritatamente assicurato l'ingresso in finale, e retrocede in quinta posizione.

Poco dopo anche Castelbarco è costretto a fermare ai rifornimenti per cambiare la ruota posteriore sinistra, e passa così alla retroguardia, superato da Pages.

Al quindicesimo giro Nuvolari è in testa, in 24'28"1/5, seguito da Farina in 24'31"2/5; da Balestrero in 24'57" e 1/5; Comotti, dopo uno strenuo inseguimento, ha superato nuovamente Pages, e transita quarto, in 25'49".

A questo punto il giovane corridore della Scuderia Subalpina, che vede a poche decine di metri avanti a sè Nuvolari, forza l'andatura tentando di raggiungerlo. Al 17.o giro, dopo aver compiuto il circuito nel tempo record di 1'33"4/5, Farina giunge alla ruota di Nuvolari, e con magnifica audacia tenta di passarlo. Ma il mantovano rintuzza l'attacco e accelera ancora; al giro seguente — il 18.o — segna un nuovo primato con 1'33"2/5, alla media di km. 84,796 (il migliore delle due prime batterie) e stacca di forza il giovane rivale. Ormai le posizioni sono delineate; al 25.o giro la classifica della seconda batteria vede primo Nuvolari, che con una vecchia Alfa, protagonista di tante battaglie, ha compiuto i 55 km. in 40'19", alla media di chilometri 81,852; secondo è Farina in 40'39"2/5; terzo