IL XII GRAN PREMIO AUTOMOBILISTICO D'ITALIA

Fagioli ha condotto la Mercedes alla vittoria

dopo una lotta che ha messo a dura prova uomini e macchine

Monza, 10 mattino.

L'imperviato, sul quale soltanto nelle sue note di pronostico avvertivo che si poteva contare per sperare nella vittoria di una macchina italiana, non si è verificato. O, per meglio dire, non in misura sufficiente per rovesciare le posizioni brillantemente e meritatamente conquistate dalle vetture tedesche nella prima metà della gara. Piccoli e banali contrattempi, deficienza di freni — a conferma di quanto vi telefonavo salutò sera dopo l'esito delle prove — e stanchezza di piloti hanno bensì colpito anche e specialmente le vetture tedesche: ma tutto ciò è valso unicamente a movimentare e, caso mai, a falsare i risultati della lotta a due, Auto-Union e Mercedes, privando la prima della vittoria di cui era forse apparsa degna più che la seconda. In nessun caso le nostre vetture avrebbero potuto profittarne: mai, durante le cinque lunghe ore di gara, si potè seriamente sperare che i nostri riuscissero, di forza, a prendere il sopravvento. E il pubblico innumerevole che gremiva ieri l'autodromo monzese lo compresa ben presto, tanto che, quando Fagioli prese il posto di Caracciola sulla vettura di questi, scoppiò in applausi calorosi. Che almeno l'onore di tagliare il traguardo vittorioso toccasse ad uno dei nostri migliori, modesto quanto valoroso, caro al cuore delle folle anche se al volante di una vettura che ha sfrondata la proverbiale supremazia delle rosse macchine italiane!

L'uomo e il motore

Poiché sul nuovo tracciato tortuosissimo del circuito di Monza una buona metà del successo è del pilota, sostanzioso conforto è il constatare la preziosa collaborazione del nostro Fagioli col tedesco Caracciola; tanto più che le altre due Mercedes non finirono la gara. Una di queste era appunto pilotata da Fagioli: troppo amara sarebbe stata la sorte del nostro «asso», memore ancora del trionfo monzese dello scorso anno e accompagnato ancora all'eco degli applausi strappati con il suo primato alla recente Coppa Acerbo, se — appiedato ieri quasi all'inizio della gara — non avesse potuto prendersi la rivincita con la macchina del suo compagno di squadra!

Tuttavia, come dicevo, forse più ancora della Mercedes, la vettura dal selvaggio caratteristico ululato lacerante, ha profondamente impressionato gli esperti la rivoluzionaria Auto-Union. Essa è apparsa nettamente la vettura più veloce di cui possa oggi disporre la costruzione mondiale. Presa la testa, con Stuck, al primo giro, essa la mantenne fino al 58.o, e non venne passata dalla Mercedes che durante la lunga fermata al box, per le operazioni di rifornimento e ricambio gomme, compiute con flemma forse di buona marca tedesca, ma certo eccessiva. E finchè dal box non ebbe ordine di rallentare, essa aveva letteralmente seminato gli avversari, prendendo in dieci giri 20 secondi di vantaggio sulla Mercedes di Caracciola e mezzo minuto su Nuvolari, primo dei nostri; seguendo, con Stuck, il giro più veloce in circa 10 secondi di meno delle migliori medie degli altri, e trascinando nella scia del primo anche Leiningen e Momberger. Per 18 giri, dal 18.o al 36.o, le tre Auto-Union occuparono la prima, terza e quarta posizione, minacciando di distanziare lo stesso Caracciola.

Due tendenze di fronte

Certo, a vederle saettare così rapide, così basse, così ben profilate, così salde sulla strada, con la caratteristica posizione del guidatore in avanti e il grosso motore nella parte posteriore, parevano di vedere in lotta non un gruppo di uomini o degli antagonismi industriali, ma due tendenze, due scuole, due ère di tecnica automobilistica: l'ieri e il domani. La tradizione contro il raziocinio. L'empirismo contro la scienza.

Le anomalie verificatesi nella seconda parte della gara hanno lasciato in sospeso questo interessantissimo confronto. Anzi, l'analisi obbiettiva della classifica parrebbe indicare che, nelle attuali condizioni di messa a punto, la semi-rivoluzionaria Mercedes — che sostanzialmente si stacca dalla produzione italo-francese soltanto per le quattro ruote indipendenti e per la gommatura enormemente maggiore al treno posteriore che all'anteriore — ha le maggiori probabilità di affermarsi nella ultra-rivoluzionaria Auto Union durante il necessario periodo di transizione.

Ciò non toglie che, in ogni caso, gli insegnamenti tecnici della giornata monzese non possano andar perduti per la nostra industria. Il primato delle nostre Case è — dopo Pescara, Berna e Monza — qualcosa di più che compromesso. Fortunatamente siamo all'ultima grande corsa della stagione. Ma non dobbiamo illuderci che per il 1935, dopo che entrambe le Case tedesche avranno ritoccate le loro vetture per eliminarne i punti deboli apparsi nella corrente stagione, anche le nostre Case possano ripresentarsi con dei semplici ritocchi. L'Italia automobilistica, che offre alle Case straniere i più forti corridori del mondo, ha sempre offerto e deve tornare ad offrire anche le macchine più veloci.

Organizzazione perfetta

La cronaca della giornata monzese — una calda e propizia giornata, dapprima brumosa poi soleggiata — non può iniziarsi senza un fervido riconoscimento dei meriti eccezionali degli organizzatori che, in meno di due mesi, riuscirono a decidere, impostare e far disputare, su di un percorso arditamente nuovo, una gara di tanta importanza, creando un autentico capolavoro di organizzazione. L'on. Parisio e il comm. Renzo Castagneto possono andar fieri che il loro nuovo originale tracciato di 4310 metri abbia evitato, malgrado, anzi, mercè le sue undici strettissime curve, anche la più innocua uscita di strada; ma bisogna altresì dar loro atto che mai l'insieme dei servizi e dei cento vari apprestamenti funzionò con la precisione, la disciplina, l'efficienza di quest'anno.

Quando, per colmo di... raffinatezza, si doterà il Circuito anche di qualche nuovo e più comodo varco di uscita per gli spettatori dal Parco, più prossimo all'autodromo, per evitare i famigerati «imbottigliamenti» a fine gara, si potrà dire senza esagerare che avremo toccato la perfezione.

IL VINCITORE

Quindici macchine si allineano sulla pista, in direzione di sud, poco prima delle undici, agli ordini di S. E. il generale Baistrocchi, Sottosegretario alla Guerra, che, affiancato dall'on. Parisio e dal comm. Massara, direttore del servizio cronometrico, sarà il monsiere d'onore. Degli iscritti non manca che Brivio, il quale nelle ultime prove di sabato aveva rotto il compressore della propria Bugatti. Il recordaman mondiale di motociclismo Henne ha sostituito Brauchitsch sulla Mercedes; la quarta Alfa Romeo della Scuderia Ferrari è affidata a Comotti, mentre Tadini rimane di riserva. In prima fila si dispongono Caracciola e Varzi; in seconda Nuvolari e Stuck; in terza Fagioli, Trossi e Howe; in quarta Zehender e Momberger; in quinta Henne, Chiron e Straight; in sesta Leiningen, Comotti e Ruesch.

Stuck al comando

Un fragore inimmaginabile, dominato dall'infernale sirena del compressore delle tre Mercedes, annunzia nei più lontani recessi del Parco che la lotta è scatenata. I primi a districarsi dal groviglio e ad entrare nella curva grande sud sono Caracciola, Fagioli, Varzi e Nuvolari. Ma al primo giro Stuck, con l'Auto Union, è già riescito a portarsi in testa, mentre Varzi procede di una macchina Caracciola.

Al passaggio davanti ai box durante il secondo giro — dopo appena sei chilometri di gara — il gruppo è già frazionato in fila indiana, e Stuck ha preso circa 200 metri di vantaggio su tutti, marciando ad andatura impressionante. Varzi ha sposato evidentemente la tattica del «o la va o la spacca» e tenta, spingendo a fondo, di tenergli dietro. In quest'ordine passano i due bolidi al terzo giro: le altre vetture tedesche sono unite al gruppo delle nostre, ma già tendono ad accelerare. Nuvolari, dopo lo scatto iniziale, non pare impegnato a fondo e si limita a tallonare Caracciola.

Ma già al secondo giro una Mercedes si ferma al box: ne discende Henne, che scruta sotto il cofano, coi meccanici della Casa. Egli lamenta difetti nella circolazione dell'acqua; tenta di riparare, ma, dopo qualche minuto, preferisce ritirarsi. Sorte analoga toccherà, durante il 13.o giro, alla Mercedes di Fagioli, che arrestatosi per noie di candele, tenta invano di ripartire e si vede costretto al ritiro. Il pubblico constata con un certo compiacimento, sia per le maggiori probabilità dei nostri colori che per... l'incolumità delle proprie orecchie, come nel primo decimo della corsa delle tre Mercedes ne sia rimasta in gara una sola.

Tra il quinto e il decimo giro le Alfa perdono numerose posizioni: non solo Stuck, Caracciola e Leiningen si inseguono in testa, nell'ordine (eloquente è il buon piazzamento dell'Auto Union di Leiningen, il quale è alla sua prima grande corsa, e veniva giudicato tra i meno preparati e meno quotati corridori iscritti), ma anche Nuvolari, che comincia a forzare, ha superato Varzi di 5". Il galliatese è quinto; seguono Fagioli, Trossi, Momberger e Comotti, quasi in gruppo; sensibilmente staccati sono già Straight, Tehender, Ruesch, Chiron e Lord Howe. La media del primo, al decimo giro, è di chilometri 108,787: qualcosa di meno di quanto gli allenamenti non lasciassero prevedere, malgrado il giro compiuto da Stuck a 116,148, approfittando evidentemente di qualche minuto di via libera davanti a sè. Oltrepassarsi in curva, infatti, è tutt'altro che agevole su questo tormentato circuito: e Stuck, dopo pochi giri, già comincia a rimontare, col vantaggio di un giro, i meno veloci del gruppo.

Varzi ha un forte ritorno tra il 12.o e il 16.o giro, durante i quali, raggiunto Nuvolari, riesce a precederlo di qualche decina di metri. Ma il mantovano forza e ripassa. Il pubblico vede in questo duello una promessa di strenua difesa contro l'assalto tedesco e applaude freneticamente, incitando in special modo Nuvolari che, con la sua perseveranza non fiaccata dalla sfortuna che da tempo lo perseguita, è più che mai l'universale beniamino: ma a raffreddare l'entusiasmo ecco la terza Auto Union, di Momberger, che, quasi davanti alle tribune, passa in volata i due duellanti. A loro volta questi vengono incalzati da Trossi, che ha compiuto ieri una gara egregia, dando per qualche tempo seri affidamenti di riuscire a incunearsi nella coppia a testa delle vetture straniere.

Tra Varzi, Nuvolari e Trossi

Nessun cambiamento fino al trentesimo giro, tranne il nuovo passaggio di Varzi davanti a Nuvolari, per due secondi. Sul galliatese, la vettura tedesca ha ora un minuto e 35" di vantaggio; la sua media è salita a 109,246. L'ordine vien mantenuto fino al 36.o giro, quando Momberger, primo di tutti, ferma al box per cambiare le gomme — le vere cirenee di questo circuito, e non trascurabile fattore della classifica — e Stuck raggiunge e doppia Nuvolari e si lancia all'inseguimento di Varzi, che doppierà al 42.o giro.

Mentre la vettura di Momberger riparte guidata da Sebastian — che non saprà più riprendere il tempo impiegato nella sosta, anzi, andrà gradualmente perdendo altro terreno e rinnovando con una certa frequenza le fermate al box — ferma a cambiar gomme anche Nuvolari. La classifica al quarantesimo giro ne riesce, dunque, alquanto sconvolta; eccola: 1. Stuck, in ore 1,34'57", alla media di 108,95; 2. Caracciola in 1,35'34"; 3. Leiningen in 1,35'58"; 4. Varzi in 1,37'15"; 5. Trossi in 1,37'46"; 6. Comotti; 7. Momberger-Sebastian; 8. Nuvolari; 9. Straight; 10. Chiron; 11. Ruesch; 12. Zehender; 13. Lord Howe. Quest'ultimo ha ben 22 minuti di distacco dai primi, ma non si perde d'animo: dirà, anzi, che ha compiuto la corsa più regolare, più metodica di tutti.

Da pilota a podista

Egli è battuto in perseveranza soltanto da Ruesch che, rimasto senza benzina proprio davanti alle tribune, smonta e — ligio al regolamento che vieta di tagliare la pista — fa il giro a piedi, passando per la curva del dietro-front, sino al box, si munisce di una latta di carburante, rifà un chilometro di corsa podistica, e riparte alla conquista... del penultimo posto!

Una disavventura analoga capita all'Auto Union di Leiningen, finora in terza posizione: ma egli si trova troppo lontano, e si ritira, tornando ai box a piedi. Data la meticolosa organizzazione dei tedeschi, è da credere che questa mancanza di carburante dipenda da rottura di serbatoio o da cattivo funzionamento implicante maggior consumo del normale: comunque, ecco lo Auto Union ridotte a due, di cui una sola minacciosa. Anzi, per un certo tempo parve che anche quest'una dovesse cessare dal minacciare i nostri: dopo la lunga sosta ai box, di cui si è già detto, al 58.o giro, protratta per quasi 3 minuti, durante i quali Caracciola passa in testa, Stuck è fermo ancora al 75.o giro per nuovo cambio di gomme e registrazione dei freni, nonchè, a quanto pare, per momentaneo malessere: egli, infatti, ha sensibilmente rallentato e già il pubblico ne ritiene prossimo il ritiro. Infatti, durante questa seconda sosta, anche Varzi, Trossi e Nuvolari gli passano davanti, tra grandi incitamenti della folla. Ma Leiningen, che riparte al posto di von Stuck, dissipa presto ogni illusione: la macchina, benchè a corto di freni, come si constata dalla crescente distanza prima di ogni curva a cui viene rilasciato il motore, dispone ancora di risorse velocistiche che le consentono di raggiungere i fuggitivi e di riprendere il secondo posto in classifica, con un vantaggio sufficiente per una ultima breve fermata per ridare la guida a Stuck, rimessosi dallo stordimento e desideroso di ultimar la gara sulla sua vettura.

Fagioli sostituisce Caracciola

Le classifiche intermedie, in questa fase della corsa, hanno importanza molto relativa, perchè risentono delle fermate ai singoli box per rifornimento, ricambio delle gomme, registrazione o addirittura ricambio dei freni, e sostituzione del corridore col guidatore di riserva o con altro ritirato in precedenza. I freni specialmente hanno rivelato d'essere impari allo sforzo immane del difficilissimo circuito: le medie calano perchè buona parte dei corridori abbandona l'acceleratore molto prima della curva, e frena col cambio. Anche la resistenza fisica degli uomini comincia a venir meno: il nuovo percorso è stato un collaudatore spietato anche sotto questo riguardo. Delle figure di primo piano può dirsi che soltanto Nuvolari e Chiron abbiano ultimata la gara senza smontar di macchina. Tra gli altri, Fagioli sostituisce Caracciola al 59.o giro; Comotti si fa sostituire da Marinoni all'80.o, ed a sua volta sostituisce Trossi al 100.o giro; Varzi, la cui macchina gira ora sensibilmente più piano, si fa sostituire da Tadini. Ma il compito di quest'ultimo è di breve durata: alle palesi deficienze generiche di motore si aggiunge, al 97.o giro, la rottura del cambio e il conseguente ritiro. L'irruento, valorosissimo Trossi — che in questa fase è tra i corridori che girano più veloci — viene, così, a trovarsi terzo assoluto e primo degli italiani.

Oramai la gara volge al termine, e le classifiche sono definite. La Mercedes di Fagioli continua in testa, impetuosa, col suo travolgente ululato, e non può più subire minacce. L'ultimo simpatico episodio di combattività viene fornito da Nuvolari, che improvvisamente, a pochi giri dalla fine, comincia a forzare. Il suo distacco non può più, evidentemente, venir colmato: egli è confinato in ogni caso al quarto posto. Tuttavia la sua energica ripresa trascina all'entusiasmo. Il nuovissimo sei cilindri di tre litri e mezzo che i fratelli Maserati han preparato per lui per questa corsa ha subito un collaudo più che lodevole e, forse, insperato.

Ed ecco Fagioli tagliare, nel 116.o giro, il traguardo finale. Secondo il regolamento, tutti i corridori vengono fermati al primo passaggio successivo, e classificati in base al percorso compiuto. Sale sul pennone la bandiera tedesca, e dagli ottoni della banda l'Inno del Reich, cui seguono Marcia Reale e «Giovinezza».

L'anno venturo — questo s'intende — l'ordine delle suonate dovrà essere invertito...

Aldo Farinelli

La classifica

1. Fagioli - Caracciola (Mercedes-Benz), che compie i 116 giri pari a 500 km. in ore 4,45'47", alla media di km. 105,175; 2. Von Stuck-Leiningen (Auto-Union), 115 giri in 4,47'25"1/5; 3. Trossi (Alfa Romeo), 114 giri in 4,45'49"2/5; 4. Nuvolari (Maserati), 113 giri in 4,46'46"2/5; 5. Comotti-Marinoni (Alfa Romeo), 113 giri in 4,47'27"4/5; 6. Chiron (Alfa Romeo), 112 giri in 4,45'59"1/5; 7. Momberger-Sebastian (Auto-Union), 112 giri in 4,47'27"1/5; 8. Straight (Maserati), 112 giri in 4,47'27"3/5; 9. Ruesch (Maserati), 105 giri in 4,48'20"2/5; 10. Lord Howe (Bugatti), 104 giri in 4,48'28" e 3/5.

Giro più veloce: il 5.o di Von Stuck in 2'13"3/5, alla media di km. 116,148.

Fauna vince il Premio Omnibus

Milano, 10 mattino.

Premio Dormello (L. 10.000, m. 1200) — 1. La Sirenusa (52, Watkins) di Scuderia Mantova; 2. Catilina, 3. Wellington. - N.P.: Ginger, Morazzone, Marcantonio Colonna, Bonzo, Forgiano. - 5 lungh., 3/4 di lungh., testa. - Total. L. 22,50, 8, 11, 6,50.

Premio Besana (L. 12.000, m. 2200) — 1. Osimo, (56, Camici) di De Montel; 2. Partenio, - 1 lungh. e 1/2. - Tot. 5.

Premio Garbate (L. 8000, m. 1200). 1. Rodomonte (58, Caprioli) di Razza del Soldo; 2. Critone, 3. Farfalla. - N.P. Savona, Minerva, Carese, Giulia Lanna, Coquette. - 1/2 lungh., 4 lungh. - Tot. L. 18, 6,50, 6,50, 9.

Premio Melgara (L. 5000, m. 1400). — 1. Nereide (57 1/2, Benzoni) di Massola; 2. Lete; 3. Gabbia. - N.P.: Arabis Alpina, Zorro, Bel Tenebroso, Bengala, Camerano, Gigoggin, Sacre, Coronella, Hiran, Capelvenere, Iseo, Mirella, Alesia. - Incoll. 1 lungh. e 1/2. - Tot. L. 39,50, 11,50, 10,50, 11.

Premio Omnibus (L. 20.000, m. 2000) — 1. Fauna (51 1/2, Caprioli) di Razza del Soldo, 2. Oropa, 3. Dulcamara. - N.P.: Serolla, Sorisland, Cherry Brandy, Galliera, Diagridio, Fulgenzia, Sodalot, Fossano. - Corta incoll., 3 lungh. - Tot. 16, 7, 8,50, 8,50.

Premio Brianza (L. 10.000, m. 1000) — 1. Antioco (58, Watkins) di Macchi di Cellere, 2. Sirenia, 3. Gallo. - N.P.: Tiberia, Buonarotta, Mira. - 1/2 lungh. 1 lungh. e mezza. - Tot. 30,50, 17, 20.

Premio Valtellina (L. 6000, m. 1600) 1. Sibilla (46, Grilli) di Scuderia Cerbonesch, 2. Lattenina, 3. Valda. - N.P.: Treviso, Cortina, Pantagruel, Ghibli, Linette, Gubbio, Elisa, Marie Leczinska, Mancina, Perosa, Sava, Popy. - 3/4 lungh., 1 lungh. - Tot. L. 26, 7,50, 7, 7.

Premio Soffioncello (L. 8000, metri 2800). — 1. Grand Marnier (52, Romero) di Radice Fossati, 2. Vermeer, 3. Ussi. - N.P.: Fluoro, Hamsin. - 3 lungh., 5 lungh. - Tot. 12, 6, 6,50.

Il Gran Premio di Chantilly

Parigi, 10 mattino.

All'Ippodromo di Longchamps si è corso il Gran Premio di Chantilly per cavalli di tre anni, dotato di 59.000 franchi. Facile vincitore è stato Astronomer con otto lunghezze di vantaggio; 2. Formasterus; 3. Castel Gandolfo.

Il Campionato di lotta a squadre

S. G. Ponticello b. M. Gioda 4-3

Benchè a corto di allenamento, i lottatori torinesi hanno ieri sera opposto a quelli di Genova, per la disputa del secondo girone del campionato italiano a squadre, una tenace resistenza. Il primo incontro è stato vinto da Bullano del M. Gioda, che ha sfoggiato una bella sicurezza nell'attaccare, poi Nizzola ha pareggiato per gli ospiti contro Borgna.

Bianchi ha colto la seconda vittoria per il «Mario Gioda» con un atterramento dell'avversario fulmineo e Tozzi Silvio, nettamente superiore di classe, ha battuto facilmente il più pesante Polidori. Dopo questa terza vittoria i torinesi non hanno più prevalso, nonostante il bellissimo combattimento fatto da Stroppiana contro il campione d'Italia Fullè. Fullè, Rossi e Bonassin hanno segnato i quattro punti per la «Ponticello», unitamente a Nizzola.

L'interessante riunione si è svolta nella palestra della R. S. Ginnastica, alla presenza di un folto pubblico. Ecco i risultati:

Pesi gallo: Bullano (T.) b. Vaj (G.) ai punti. - *Pesi piuma:* Nizzola (G.) atterra Borgna (T.) in 13'45" per doppia presa di braccia e ponte schiacciato. - *Pesi leggeri:* Bianco (T.) atterra Marchini (G.) in 3' per ancata. - *Pesi medio-leggeri:* Fullè (G.) b. Stroppiana (T.) ai punti. - *Pesi medi:* Tozzi Silvio (T.) atterra Polidori (G.) in 11' e 45" per rovesciata. - *Pesi medio-massimi:* Rossi (G.) atterra Thomas (T.) in 4'5" per ponte schiacciato. - *Pesi massimi:* Bonassin (G.) b. Fusero (T.) ai punti.

I campionati liguri di ginnastica artistica

Savona, 10 mattino.

Ieri, organizzati dalla Fratellanza Ginnastica Savonese, si sono disputati i campionati regionali liguri di ginnastica artistica, ai quali hanno partecipato le associazioni ginnastiche di tutta la Liguria. Ecco i risultati:

Categoria principianti: 1. Alfron Sergio, dell'U. S. Sestrese; 2 Scandoli Armando, dell'A. Doria di Genova; 3. Giannoni Ugo, dell'U. S. Sestrese; 4. Veniali Aldo, dell'U. S. Sampierdarenese; 5. Ceccaldi Ettore della Cristoforo Colombo di Genova.

Categoria Juniores: 1. Pallenzona Armando della Sampierdarenese; 2. Pedersani Gastone di Sampierdarena; 3. Castellari Giuseppe dell'Andrea Doria di Genova; 4. Cafferata Angelo dell'A. Doria di Genova; 5. Madella Dante della Fratellanza Ginn. Savonese.

Categoria seniores: 1. Tronci Niccolò della Cristoforo Colombo di Genova; 2. Lestora Mario della Cristoforo Colombo di Genova; 3. Laviola Mario della Cristoforo Colombo di Genova; 4. Martinisi Aurelio dell'U. S. Sestrese.

Sono state inoltre disputate tre coppe interregionali sempre per ginnastica artistica, che sono state assegnate come segue: Coppa Giuseppe Sanvenero alla Cristoforo Colombo di Genova per la categoria seniores; Coppa Gigi Sanvenero alla Sampierdarenese per la categoria juniores; Coppa Pierino Astengo alla Cristoforo Colombo di Genova per la categoria principianti.

Il G. P. motociclistico di Francia

Trionfo di macchine italiane nella cat. 175 - Un luttuoso incidente

Parigi, 10 mattino.

Il Gran Premio di Francia motociclistico è stato funestato ieri da un grave incidente. Parecchi concorrenti partecipanti alla categoria dei 500 cmc valevole per la quinta prova del Gran Premio di Francia, giravano a vivace andatura quando su uno dei rettilinei due guidatori, Cochet e Marchal, si urtarono in piena velocità. L'uno e l'altro gravemente feriti furono trasportati d'urgenza all'ospedale, ma le ferite di Marchal erano così gravi che, qualche istante dopo l'avvenuto ricovero, lo sfortunato corridore decedeva. In quanto a Cochet il suo stato è giudicato molto grave.

Tutte le prove valevoli per il Gran Premio di Francia sono state aspramente combattute sul rapido circuito di 5 chilometri dell'autodromo di Montlhery. Grande impressione hanno suscitato le macchine italiane che nella categoria 175 cmc. hanno assolutamente dominato, riportando la seguente classifica:

Categoria 175 cmc. (70 chilometri): 1. Yvan Goor su Benelli in 44'44"5/10 alla media di Km. 93,872; 2. Couturier su Benelli in 45'14"7/10; 3. Barthe su Aquila, 46'04"3/10.

Il giro più veloce è stato effettuato da Yvan Geor in 3'7"2/10 alla media oraria di Km. 96,153.

Ecco le altre classifiche:

Vetture e cyclecars 1100 cmc. a compressore e 1500 senza compressore (80 chilometri): 1. Girod; 2. Mestinier; 3. Toul.

Motociclette 250 cmc. (75 chilometri): 1. Jeannin su Jonghy, alla media di Km. 111.

Vetture e cyclecars 750 cmc. con compressore e 1100 cmc. senza compressore (70 chilometri): 1. Herkuleyns su M. G. Midget, alla media di Km. 112.

Motociclette 500 cmc. (90 chilometri): 1. Ljautaud su Monet Goyon, alla media di Km. 121; 2. Renier su Norton.

Motociclette 350 cmc. (80 chilometri): 1. Cora, alla media di Km. 117; 2. Loyer; 3. Tessari.

Vetture da 1500 cmc. con compressore (90 chilometri): 1. Falchetto in 38'36"5/10, alla media di Km. 139; 2. Bouriet in 40'36"2/10.

Alla fine della riunione ha avuto luogo, su cinque giri di pista, una originale gara tra l'aviatore Doret, con il suo apparecchio da acrobazie, e il corridore Falchetto, con la sua macchina da corsa. Falchetto, che si era avvantaggiato nella prima metà del percorso, ha ceduto alla fine al più veloce mezzo dell'avversario.

250 motociclisti al raduno di Chivasso

Chivasso, 10 mattino.

Ieri, a Chivasso, ha avuto luogo il 1.o Raduno Motociclistico che, organizzato dalla Sezione motociclistica del locale Gruppo Sportivo Fascista per il 26 agosto, era stato rinviato per il maltempo.

Oltre 250 motociclisti in sella a 217 macchine, hanno risposto all'appello, affollando dalle ore 9 alle 15 il controllo d'arrivo in piazza Carlo Noè. Notati, fra i provenienti da maggior distanza, il colonn. Balp da Bordighera, il sig. Del Santo da La Spezia, il sig. Gherra da Locarno, ecc. Tra i gruppi dopolavoristici e aziendali, notevole la partecipazione del Circolo rionale Damiano Chiesa, con 42 partecipanti, del Dopolav. del Pubblico Impiego con 34, del Dopolav. «Fiat» con 27, del Dopolavoro Tranviario di Torino con 26, e quello della II Legione Alpina della M.V.S.N. con 32.

Alle ore 15 il lungo corteo attraversava in ordinata colonna la città per recare una corona d'alloro al Monumento dei Caduti; quindi, in piazza Vittorio Emanuele, aveva luogo la premiazione dei gruppi e il sorteggio dei numerosi premi individuali. L'adunata rumorosa e festante si scioglieva alle ore 17,30. I maggiori premi toccavano al Moto Club di Ivrea, che con 34 soci partecipanti si aggiudicava la Coppa Città di Chivasso e la Coppa dell'on. Enzo Casilli.

Il veneziano Nelson vincitore della Coppa Scarioni

Levanto, 10 mattino.

Nella bellissima piscina di Levanto, alla presenza di elegante pubblico, si è disputata ieri la finalissima della Coppa Scarioni; dei quaranta finalisti, solo ventitre hanno risposto all'appello. Le gare eliminatorie hanno avuto inizio al mattino per concludersi nel pomeriggio con la finale.

Vincitore è riuscito il diciannovenne veneziano Corsa Nelson, che si è dimostrato un vero velocista, oltre che un abile stilista. Infatti egli ha coperto i cento metri in 1'6", tempo che sta a dimostrare le sue belle doti di nuotatore. Il torinese Alfio Biscaglia è riuscito a piazzarsi quarto, dopo Miele di Piombino e Luciani di Milano.

Ecco il risultato della finalissima: 1. Nelson Corsa (Venezia) in 1'6"; 2. Miele Iginio (Piombino) in 1'8"; 3. Luciani Luciano (Milano) 1'9" e 4 quinti; 4. Biscaglia Alfio (Torino) 1'10" e un quinto; 5. Zerlali Bruno (Capodistria); 6. Tassotti Mario (Genova).

Le regate di Celle

Varazze, 10 mattino.

Si sono svolte ieri a Celle Ligure interessanti regate a vela delle serie popolari, delle quali trasmettiamo i risultati:

Serie m. 5,50: 1. Magda, del signor Savio; 2. Ina; 3. Luisa. — Serie Lega Navale m. 4,25: 1. Maia, dell'ing. Mezzano; 2. Sansaui, dell'avv. Tizzani; 3. Anna, del dott. Scolari. — Serie m. 3,50: 1. Angela, dei signori Ottonello; 2. Parva Favilla, dei fratelli Fazio; 3. Benedetta, dei fratelli Fazio; 4. Clara, del signor Conti; 5. Ardito, del signor Tarattini. — Serie m. 3,25: 1. Cerenella, della signora Defacqz; 2. Nanarie, delle signorine Rosso; 3. Corsara, del signor Calcagno. — Serie 12 piedi dinghies: 1. Anna, del signor Giusti; 2. Laura, del signor Baghetto; 3. Kid, del signor Cartegni.

Il Campionato nazionale al pallone elastico

L'incontro al pallone elastico per il Campionato italiano di I categoria, giocatosi ieri nello Sferisterio Eda tra il Dop. Asti (fratelli Manzo) e il Dop. Alba (Rossi-Rizieri) è stato vinto dal primo per 11 a 6. La superiorità dimostrata dalla squadra astigiana è stata netta, anche se, per buona parte della partita, essa ha giocato con 3 soli uomini, essendo stato espulso dall'arbitro signor Porta, il terzino Tommaso Manzo.

Oggi partita di campionato di II categoria, fra il Dop. Caraglio (Perotti-Ellena) e il Dop. M. Gioda (Bravi-Underte).

Sullo sferisterio di Alba

Alba, 10 mattino.

Oggi si concluderà, nel nostro sferisterio, il torneo al pallone elastico per la Coppa Giovanni Morra. Nella partita finalissima saranno di fronte le quadriglie dell'«Eda» di Torino (Capello-Maurizio) e del Dop. Alba (Rossi-Parisotto).

La «direttissima» del Cimon della Pala aperta da una cordata italiana

S. Martino di Castrozza, 10 matt.

Un'altra spettacolosa affermazione dell'arrampicamento italiano è stata ottenuta nei giorni scorsi nel gruppo delle nostre Pale: nel centro dell'imponente parete sud-ovest del Cimone della Pala, la massima cima del gruppo raggiungente i 3200 metri, detta il «Cermino delle Dolomiti», che domina la strada del Passo di Rolle e la verde conca di S. Martino, la cordata composta dall'agordino Alvise Andrich, dalla signora milanese Mary Varale e dall'«accademico» bellunese Furio Bianchet ha aperto, con una nuova scalata che tocca il limite del possibile la «via direttissima» invano tentata, anteguerra e ancora recentemente, da alpinisti italiani e stranieri. Si ricorderà appunto che un tentativo effettuato tre anni or sono da una cordata tedesca veniva troncata da tragiche circostanze.

Partiti alle 4 dal rifugio del Col Verde, i tre arrampicatori giungevano due ore dopo alla base della parete, e immediatamente iniziavano l'ascensione, dapprima tagliando la «via Leuchs» (l'unica esistente su questo versante e che ha un andamento trasversale), poscia proseguendo verticalmente in alto, senza mai deviare, e vincendo lunghi e numerosi tratti estremamente difficili, nel superamento dei quali ancora si palesavano le straordinarie doti del giovanissimo capo cordata Andrich.

Per tutta la giornata la scalata proseguiva lentamente ma felicemente, mentre da S. Martino villeggianti e guide (che dapprima avevano creduto a uno sbaglio di direzione dalla «via Leuchs») seguivano con canocchiali i tre audaci impegnati in una impresa che non solo nella nostra zona desterà molto scalpore. Alle 7 e mezza di sera la cordata si fermava a bivaccare in una stretta fessurina strapiombante sulla parete, e al mattino successivo, alle 5 e mezza, riprendevano l'arrampicata trovandosi immediatamente alle prese con un catenuante tratto di estrema difficoltà, finchè dopo una pericolosa traversata sul ghiacciato versante Nord, essi mettevano piede sulla vetta del Cimone. Indi, dopo un breve riposo, scendevano per la via normale al Rifugio della Rosetta.

La scalata, che ha avuto la durata di 26 ore di cui 17 effettive, per le continue ed estreme difficoltà superate e per la lunghezza del percorso (700 metri) deve, a giudizio del capo-cordata, essere considerata di sesto grado. Lo Andrich, fratello del noto «accademico», sebbene appena diciannovenne ed al suo primo anno di alpinismo, non è alla sua prima vittoria, avendo già effettuato, nello spazio di poche settimane, due altre «prime assolute» di sesto grado sulla parete N.-O. della Punta Civetta e sullo spigolo S.-O. della Torre Venezia; e tutt'e tre gli ardimentosi componenti la cordata oltrechè rispettivamente alla sezione del C. A. I. di Agordo e al C. A. I. di Belluno appartengono ad organizzazioni fasciste: lo Andrich ai Fasci Giovanili di Combattimento, il Bianchet alla 43.a Legione Alpina Piave della M.V.S.N. e la Varale al Gruppo Arrampicatori Fascisti di Lecco. Nella scalata furono adoperati 40 chiodi d'assicurazione, di cui 15 lasciati infissi nella roccia.

Il torneo tennistico di Venezia

Venezia, 10 mattino.

Ricca di interesse per la conclusione di numerose gare e per le brillanti partite, è stata la giornata domenicale del torneo internazionale del Lido che vedrà nel pomeriggio di oggi la sua conclusione.

Ecco i risultati dei principali incontri:

Singolare signore. Semifinale: Scriven b. Adamoff 3-6, 6-0, 6-2.

Targhe Volpi (doppio uomini). Finale: Malfroy-Steadman (Nuova Zelanda) b. von Cramm-Kleinschroth (Germania) 6-3, 7-5, 8-6.

Coppe Morosini (doppio uomini). Finale: Boussous-Artens b. Radio-Palmieri 2-6, 6-4, 6-2, 0-6, 6-1.

Coppe Revedi (doppio signore). Finale: Aussen-Adamoff b. Scriven-Valerio 6-2, 6-3.

Le gare nazionali a Casale

Casale, 10 mattino.

Singolare uomini: Lemmi b. Zanotti 6-0, 7-5; Barozzi b. Solerio 6-3, 6-0; Christillin b. Panelli 6-4, 3-6, 7-5; Pugliaro b. Coppo 6-3, 6-3; Cerrato b. Castoldi 6-4, 6-4; Colombo b. Truffa 6-0, 6-0; Boscarolli b. Carpani 6-4, 6-4; Ariotti b. Piacenza 6-3, 6-3; Lemmi b. Barozzi 6-0, 6-2; Pugliaro b. Christillin 6-2, 7-5; Ariotti b. Cerrato 6-2, 6-4; Colombo b. Boscarolli 6-0, 3-6, 6-1.

Semifinali: Pugliaro b. Lemmi 6-2, 6-3; Colombo b. Ariotti 6-3, 6-2. — Finale: Colombo (Milano) b. Pugliaro (Torino) 6-2, 6-1, aggiudicandosi la Coppa Città di Casale.

Doppio uomini: Barozzi-Bermani b. Carpani-Rivera 6-3, 6-0; Boscarolli-Pugliaro b. Cerrato-Moncalvi 6-1, 7-5; Lemmi-Colombo b. Solerio-Truffa 6-4, 12-10; Christillin-Piacenza b. Castoldi-Coppo 7-9, 6-3, 6-4; Ariotti-Panelli b. Barozzi-Bermani 6-4, 6-2; Boscarolli-Pugliaro b. Lemmi-Colombo 6-0, 6-3; Christillin-Piacenza b. Ariotti-Panelli 6-4, 6-2.

Finale: Pugliaro-Boscarolli b. Christillin-Piacenza 6-2, 6-4, 6-3.

Il torneo di Pallanza

Pallanza, 10 mattino.

Coppa Città di Pallanza. Finale singolare uomini II categoria: Milic b. Valerio Vasco 8-6, 6-3, 6-3. Milic vince la coppa; 2. Valerio; 3. a pari merito Alfieri e Cuccioli.

Coppa Azienda autonoma. Finale singolare signore II categoria: San Donnino b. Manfredi 6-3, 6-2. Classifica finale: 1. San Donnino; 2. Manfredi; 3. Molazzi.

Doppio uomini: Pisoni-Mei b. Alfieri-Valerio 6-8, 6-4, 6-3, 6-1. Classifica: 1. Pisoni-Mei; 2. Alfieri-Valerio.

Risultati vari

TORINO — *Gran Premio