

Il caldo e la fatica fiaccano le energie dei concorrenti del "Giro,"

Marcia in gruppo da Lanciano a Bari e quarta vittoria in volata di Guerra

Tappa senza storia

(DAL NOSTRO INVIATO)

Bari, 27 mattino. Ieri mattina, due ore dopo aver lasciato Lanciano, ci ha sorpreso per via un'arsura da solenne che è venuta facendosi sempre più bruciante man mano che l'ora si avvicinava al meriggio e noi ci addentrammo nella piana pugliese, fino a sofferocarci e stordirci nell'atteso e improvvisato passaggio da una estate vera acerbata e stentata a un'estate piena e matura. Se a noi che seguivamo nella nostra arida e comoda l'ombra feroce l'effetto di un somnifero smercante, di un peso che impombava gli occhi e lo spirito, potete pensare come tagliò le gambe ai corridori e annientò ogni loro voglia di battaglia. A questo stroncamento di muscoli e di volontà, con la prospettiva di dieci ore di sella, si aggiungeva la mancanza di difficoltà che accendessero l'iniziativa dei concorrenti e, infine, il vento che dal mare ci venne quasi sempre incontro. Tutti questi elementi sfavorevoli alla combattività della corsa trovarono ottimo terreno nelle condizioni della quasi totalità dei concorrenti che già fin da ieri avevano cominciato, come vi dissi, ad accusare gli effetti di queste tappe che è lo state altrettanti assalti alla buccia.

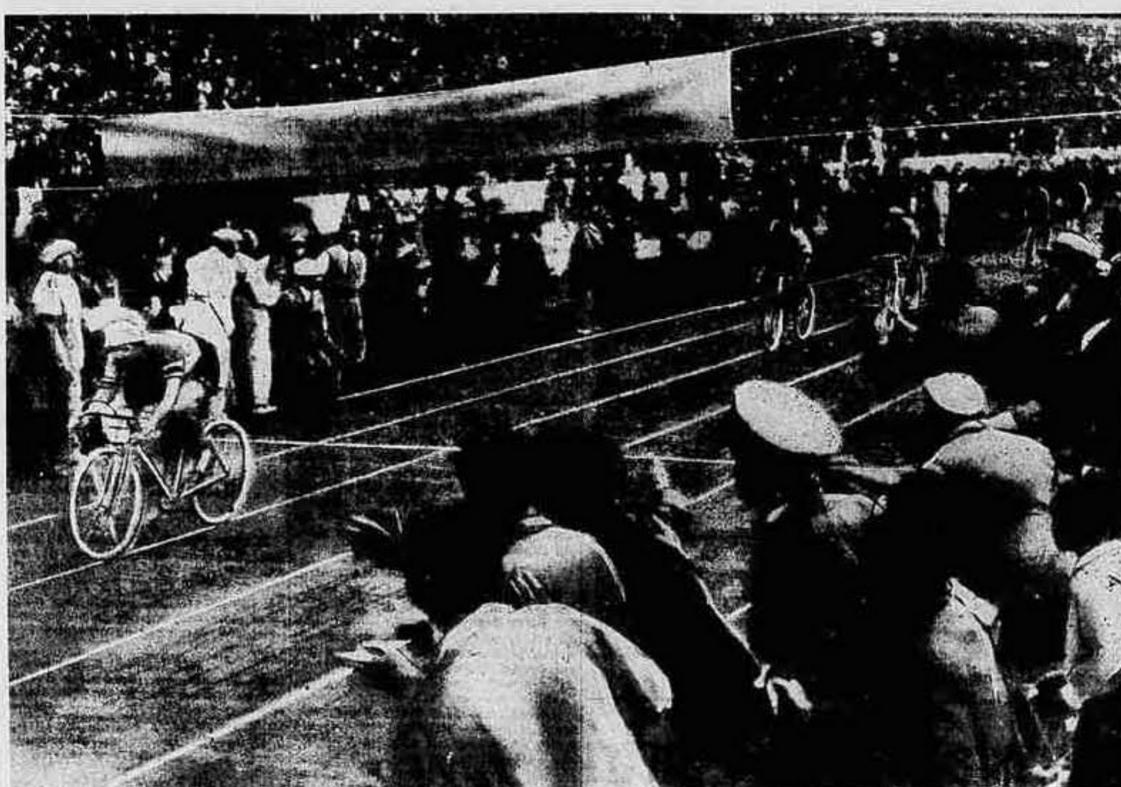
Una noiosa passeggiata

Questo terreno e questi semi hanno dato gli insidiosi frutti di una pesante e noiosa passeggiata, di un'assoluta tregua d'armi, di un'amara delusione per quanti speravano che quella di oggi fosse sullo stampo delle tappe precedenti e che traevano la previsione appunto dalla maggiore vulnerabilità di alcuni elementi in seguito alle fatiche sostenute e dalla possibilità di giocare di sorpresa in pianura. Ma abbiamo già visto che, seriamente provate le due pattuglie francesi che per una settimana si erano fatte iniziatrici dei più coloriti episodi attraverso le piane lombarde, venete, emiliane e marchigiane, e perseguitati dalla sfortuna i due capi dell'Archambaud e Leducq, sfiducato e male intenzionato quello dall'altra, Vietto, erano venuti a mancare gli elementi movimentati, quelli che più che propendere a un successo finale (forse solo il disgraziato Fontenay vera promessa del ciclismo d'alta montagna avrebbe potuto aspirare a tanto), sarebbero stati paghi di illustrare con qualche gesto riuscito, cioè con una vittoria di tappa, la competizione alla quale erano stati chiamati. In quanto ai nostri — domati dalle fatiche anche i « garibaldini » — le squadre di Guerra, Olmo e Binda avevano già dimostrato la riluttanza ad affrontare, a cercare il combattimento e vivevano da alcuni giorni, cioè da dopo la tappa a cronometro, in posizione di difesa e di attesa, nella quale oggi si sono costantemente tenute non solo perché è fuori delle abitudini dei nostri maggiori campioni di manovrare in pianura, ma anche perché ognuno guarda con una certa preoccupazione alla Bari-Napoli che è un po' la tappa centrale del giro, non solo topograficamente parlando.

Ho già detto che non mi sento di accollare ai concorrenti la colpa della tregua di combattività di cui si è avuto l'altro ieri il primo accento, e ieri una dimostrazione piena. Gli sbalzi di temperatura sono venuti per tutti gli atleti, ma più specialmente per quelli del pedale che non vi possono sfuggire o attenuarli e debbono sopportarli per ore e ore. Le strade di oltre un terzo del percorso erano della specie non certo desiderata dai corridori, ghiaccio e polverose; ma, ripeto, quando si è lottato con durezza e a lungo, e si ha davanti una tappa che è un po' la tappa centrale del giro, si ha ben diritto di raccogliere le forze, di rinfrescarle, di risparmiarle. E per di più si tenga in mente la ferrea legge che domina ogni corsa a tappe e per la quale essa deve, a un certo momento, passare per una zona morta che è, a seconda delle situazioni, di sistemazione, di raccoglimento, di preparazione. Quella che, credo, abbiamo finito di attraversare e che quindi si può dire sia stata brevissima, è stata di recupero delle battaglie passate e di allestimento per quelle avvenire.

Come si svolse la volata

Di essa Guerra ha approfittato per aumentare il suo bottino di vittorie in volata pur senza indurre i competenti alla convinzione che egli ha più sufficientemente e definitivamente dimostrato la sua assoluta superiorità su tutti nella velocità degli ultimi trecento metri. E parlo senz'altro di questo episodio che fu l'unico, si può dire, che abbia attirato la nostra attenzione nelle uniche e più ore che ci son volute per venire da Lanciano a Bari. Lo stadio barese del Littorio, una costruzione veramente degna degli sforzi che il Regime fa per lo sport di questa città, avviata ad armoniosa importanza edilizia e a fervore di opere, presentava un aspetto imponente, quando, precedendo i corridori, posammo l'occhio sugli spalti e sulle tribune nereggianti di folla. Tra un clamore crescente nel quale dominava il grido « Guerra! Guerra! » si abucarono sulla pista podistica Giacomo Maserati, Guerra, Demusyère, Binda, Piemontesi e gli altri in fila. Poco prima dell'ingresso a queste fermate e agli incidenti di voler farsi valere nella volata, forò e per la rabbia gettò la bicicletta fuori della strada. Per uno scarto quasi all'ingresso sulla pista Olmo aveva perso la ruota di Demusyère che, credendo di guidare il compagno, alla prima curva passò in testa. Ma sul primo rettilineo Piemontesi venne fuori come una saetta e si



L'INCONTRASTATA VOLATA DI GUERRA SULLA PISTA DELLO STADIO DI BARI SERVIZIO SPECIALE TELEFOTOGRAFICO DE «LA STAMPA» PER IL GIRO D'ITALIA

prese sulla ruota Guerra, al quale si attaccò Maserati, che precedeva Binda e Olmo. Piemontesi guidò fino al rettilineo opposto e poi scomparve dalle prime posizioni lasciando Guerra in testa che di slancio guadagnò una decina di metri coi quali entrò nell'ultima curva seguito da Binda che aveva nettamente superato Maserati. Per la mancanza di sopravvelocità e per il raggio ridotto della pista, tanto Guerra che gli altri dovettero fare la curva rallentando e all'uscita allargarono fino al limite esterno. Poi Guerra riprese di scatto negli ultimi cento metri il vantaggio su Binda, al quale Olmo non pensò neppure di parlare l'attacco, accontentandosi di superare Maserati, mentre Piubellini venne negli ultimi metri a battere ad affrontare, a cercare il combattimento e vivevano da alcuni giorni, cioè da dopo la tappa a cronometro, in posizione di difesa e di attesa, nella quale oggi si sono costantemente tenute non solo perché è fuori delle abitudini dei nostri maggiori campioni di manovrare in pianura, ma anche perché ognuno guarda con una certa preoccupazione alla Bari-Napoli che è un po' la tappa centrale del giro, non solo topograficamente parlando.

Bucature e soste alle fontane

E ora esaurirò rapidamente le mie note di cronaca che più che altro si riferiscono a numerose forature e ad altri incidenti di cui non pochi furono vittime, specialmente nei tratti di strada meno che mediocre. A Lanciano la schiera dei partenti si era ridotta di Loll, Fraccaroli e Ballo, che avevano preferito, di fronte ai trecento chilometri in vista, tornare a casa. Scesi alla stazione di Torino di Sangro, si salì a Casabonino con particolare impegno di Grandi, Martano, Cornes, Bergamaschi e Bertoni, che guadagnarono e poi ripersero duecento metri. Qui Archambaud forò la prima delle quattro gomme della giornata, ma tutti i suoi inseguimenti furono abbastanza facili per la ragione che mai si superò una media di ventotto all'ora. Forò anche Bergamaschi, ma anche a lui fu permesso di ricongiungersi senza fatica. Breve discesa, salita ancora più breve ed ecco a Vasto, dove la media è sotto i ventisei. Ancora ci deliziava una brezza di mare di cui l'assurdo si stesdeva sotto le colline che declinavano alla spiaggia, ricche di oliveti, vestite di prati grassi di trifoglio, ombrate di quercioni e ricche di fiori vivacissimi. L'inerzia dei corridori ci permetteva di godere questo chiaro e lieto quadro sul quale il lupo e polveroso corteo di ciclisti e di automobilisti stendeva un nastro nebbioso ed evanescente. Dopo Vasto bucarono Martano e Scorticelli. Il primo durante l'inseguimento dovette fermarsi per fissare la ruota e perse un altro minuto che riguadagnò in quattro chilometri. Forò pure Leducq ma, non contenta, la sorte lo attardò di parecchio per la rottura di una ruota causata da una caduta con Buttafocchi. Non occorre dire che tutti riaffluirono più o meno facilmente nel grosso e la salita di Serra Capriola, la più lunga della giornata, non vide altro che, alla fine, uno scatto di Della Latta, che volle intascare il premio di traguardo.

Al rifornimento di Termini la corsa era stata neutralizzata per tre minuti. Intanto il caldo aveva un crescendo impressionante. I corridori assetati, insonnoliti, facevano regna alle fontane. Nessuno più badava a queste fermate e agli incidenti di corsa, tanto era lungi da ognuno l'intenzione di approfittarne. Bucarono a breve distanza Folco, Pesenti, Cloarec, Rossi G., Zanzi, Demusyère, Mara E., Piubellini, Cade Camusso e dovette cambiare una ruota e continuare col manubrio confort. Finalmente trovammo la strada asfaltata. A Sansevero (chilometri

tri 142), raggiunta alla media di venticinque e mezzo, erano ancora insieme ottanta corridori degli ottantacinque partiti. Vinse il traguardo Zandonà, mentre quello di Foggia fu di Piubellini. Una breve scappata di Rovida alle porte di Cerignola, poi tutti insieme assalirono i tavoli di rifornimento di San Ferdinando. Durante la neutralizzazione Guerra e Battesini cambiarono una gomma che s'andava afflosciando. Alcuni scatti di Mara, una volata durante la quale Della Latta vinse su Zandonà il traguardo di Bisceglie, un leggero allungo di passo dovuto a Rovida sul finale, e ben ottanta uomini furono avvinati agli spalti dello stadio e diede inizio alle acclamazioni che accolsero i corridori al loro ingresso in pista. Quello che qui poi avvenne ve l'ho già raccontato.

Il nuovo Binda

La corsa non ha bisogno di altri commenti, né gli uomini possono individualmente suggerire particolari considerazioni se si tolgono Binda, il nuovo Binda, che ormai è guardato come una rivelazione, e Vietto le cui condizioni vanno tutt'altro che migliorando, tanto che ieri c'è voluto tutta l'insistenza di Trialoux per convincerlo a raggiungere Bari nella speranza che la giornata di riposo lo possa rimettere dall'indisposizione intestinale che da giorni lo menoma e lo avvilisce. La tappa ha fatto una sola vittima, il modesto Chiaverrini. La classifica rimane naturalmente immutata. L'esaminere domani, approfittando del secondo riposo per cercare di vedere quello che c'è di cambiato da Portocivitanova a Bari e come la gara si presenta alla vigilia della tappa più adatte per deciderla.

Giuseppe Ambrosini

L'ordine d'arrivo

- 1. Guerra Learco, di Mantova, alle ore 17,49'55". Impiegando ore 11,45' a percorrere la tappa Lanciano-Bari, di Km. 308, alla media oraria di chilometri 27,527.
2. Binda Alfredo, di Cittiglio.
3. Olmo Giuseppe, di Celle Ligure.
4. Maserati Attilio (1° degli isolati).
5. Piubellini G., Piemontesi. 7. Altenc

burger (1.º degli stranieri); 8. Folco; 9. Romanazzi (2.º degli isolati); 10. Morelli (3.º degli isolati) tutti col tempo del vincitore.
Restano classificati in ordine alfabetico, all'11.º posto, col tempo del vincitore: Archambaud, Baroni, Bartali, Battesini, Benente, Bergamaschi, Bernardi, Bertoni, Boccaccio, Bovet, Buttafocchi, Camusso, Canazza, Carboni, Castagnoli, Castiglioni, Cavallini, Caszulan, Cecchi, Cipriani, Clerici, Cloarec, Cornes, Debonne, Della Latta, Demusyère, Erba, Fantini, Franzl, Gabard, Gerini, Genti, Giacobbe, Giuppono, Gotti, Grandi, Grassi, Gulli, Introzzi, Landi, Lauck, Leducq, Le Goff, Leval, Mara, Marchisio, Martano, Mealli, Melni, Merlini, Montesi, Morbiato, Moretti, Moser, Negrini, Oggero, Orsi, Pesenti, Puppò, Rossi G., Rossi R., Scorticelli, Scorticelli, Teani, Terragni, Valle, Vietto, Zandonà, Zanzi, Zucchini;

La classifica generale

- 1. Bergamaschi Vasco, in ore 42, 35'52".
2. Olmo 42,38'8", dist. 2'18".
3. Guerra 42,38'47", dist. 2'55".
4. Bartali 42,38'57", dist. 3'27".
5. Cecchi 42,39'19", dist. 3'27".
6. Binda 42,39'37", dist. 3'45".
7. Martano 42,39'42", dist. 3'50".
8. Morelli 42,39'54", dist. 4'2".
9. Bertoni 42,41'6", dist. 5'14".
10. Cipriani 42,41'27", dist. 5'35".
11. Camusso 42,41'38".
12. Introzzi 42,41'43".
13. Folco 42,42'48".
14. Teani 42,43'42".
15. Di Pace 42,45'53".
16. Genti 42,45'39".
17. Debonne (Francia) 42,46'40".
18. Albenburger (Germania) 42,46'44".
19. Romanazzi 42,47'11".
20. Baroni 42,47'37".
21. Archambaud (Francia) 42,47'57".
22. Piubellini 42,48'36".
23. Scorticelli 42,48'40".
24. Grandi 42,49'37".
25. Della Latta 42,49'38".
26. Leval (Francia) 42,49'31".
27. Cecchi 42,49'48".
28. Orsi 42,50'30".
29. Vietto (Francia) 42,50'56".
30. Gabard (Francia) 42,51'10".
31. Zucchini; 32. Giuppono; 33. Demusyère (Belgio); 34. Moretti; 35. Montesi; 36. Grassi; 37. Benente; 38. Fantini; 39. Negrini; 40. Giacobbe; 41. Piemontesi; 42. Merlini; 43. Gotti; 44. Scacicchi; 45. Leducq (Francia); 46. Gulli; 47. Lauck (Francia); 48. Morbiato; 49. Zandonà; 50. Puppò; 51. Bovet; 52. Ballo; 53. Buttafocchi (Francia); 54. Battesini; 55. Mara; 56. Cornes (Francia); 57. Le Goff (Francia); 58. Bernard (Francia); 59. Rossi R.; 60. Maserati; 61. Castagnoli; 62. Ciccolotti; 63. Oggero; 64. Franzl; 65. Gerini; 66. Caszulan; 67. Landi; 68. Ferragni; 69. Cloarec

Rigoni batte Pola a Forlì

Organizzata dalla A. S. Forlì, ha ieri avuto luogo una riunione ciclistica per dilettanti con la partecipazione del campione del mondo Pola. Il risultato del Gran Premio della velocità dilettanti è stato il seguente: 1. Rigoni; 2. Pola; 3. Loatti; 4. Maldini.

Il direttore tecnico degli italiani al Tour

Dopo quanto ci risulta il collega Aldo Borella avrebbe accettato l'incarico di direttore tecnico della squadra italiana al Giro di Francia e al Campionato del mondo. E quindi ora alla Federazione non resta che designare il commissario italiano che farà parte della giuria del Tour.

Il generale Vaccaro alla chiusura del Concorso ginnastico di Asti

Il XVII Concorso ginnastico federale organizzato dalla Fulgor di Asti nel trentesimo anniversario della sua fondazione si è concluso ieri con la superba parata e col saggio collettivo dei duemila atleti convenuti. A dare maggior rilievo alla manifestazione federale è giunto in mattinata il generale Giorgio Vaccaro, segretario del Cmi, che ha portato ai ginnasti di quattro Nazioni il saluto di S. E. Starace.

Il generale Vaccaro alla chiusura del Concorso ginnastico di Asti

Il Concorso ha segnato il primo atto ufficiale della preparazione olimpionica ed ha pienamente ottenuto lo scopo che la Federazione si era prefissa. A Concorso concluso, si può dire che la classe dei nostri ginnasti è notevolmente migliorata, e di avere nelle file una riserva da cui poter attingere per rinsanguare la squadra nazionale per le prossime Olimpiadi di Berlino.

Il generale Vaccaro alla chiusura del Concorso ginnastico di Asti

I risultati tecnici del Concorso sono stati seguiti dai vari rappresentanti esteri con molto interesse ed indubbiamente avranno nei vari Paesi convenuti al raduno astigiano ripercussioni notevoli, anche perché per la prima volta sono state provati gli esercizi obbligatori ai grandi atleti proposti per le Olimpiadi.

Il generale Vaccaro alla chiusura del Concorso ginnastico di Asti

Il Concorso ha avuto in serata una appendice con l'esibizione veramente superba di Neri, dei migliori olimpionici italiani e di Schmid, uno dei più valenti atletezzati d'Europa.

Il generale Vaccaro alla chiusura del Concorso ginnastico di Asti

Ecco i risultati finali:
Categoria settima (ginnasti 9): 1. Fratellanza Savonese, p. 247,25; 2. Cotonicelli Cantoni Castellana, p. 246,02; 3. Comense 1872, p. 245,41; 4. Amicoria di Cagliari, p. 244,88; 5. Pro Patria di Milano, p. 244,85; 6. Ardr di Padova, 7. Unione Melegnanese, 8. Casa Patronato Min. Corr. di Firenze, 9. G. S. Landia di Torino, 10. Virtus di Gallarate, Segugno altro 12.

Il generale Vaccaro alla chiusura del Concorso ginnastico di Asti

Categoria sesta (ginnasti 12): 1. Sportiva Roma, punti 247,50; 2. Pro Lissone, p. 246,80; 3. Ginnastica Varese, p. 246,44; 4. Ginnastica Pavese, p. 246,41; 5. Fortitudo di Bologna, p. 242,20; 6. Pro Novara, Segugno altro 5.

Il generale Vaccaro alla chiusura del Concorso ginnastico di Asti

Categoria quinta (16 ginnasti): 1. Pro Patria di Milano, p. 250,34; 2. Etruria di Prato, p. 245,93; 3. Andrea Goria di Genova, p. 243,25; 4. Forza e Coraggio di Milano, 5. Dopol. Dip. Com. di Genova.

Il generale Vaccaro alla chiusura del Concorso ginnastico di Asti

Categoria quarta (20-24 ginnasti): 1. Pro Patria di Busto A., p. 250,40; 2. Cristoforo Colombo, di Genova, p. 249,77; 3. Bustese Sportiva, p. 248,42; 4. Alacres di Pavia; 5. Sampedarenesi.

Il generale Vaccaro alla chiusura del Concorso ginnastico di Asti

Categoria terza (ginnasti 30): 1. Virtus, Bologna Sportiva, p. 247,24.

SQUADRE ESTERE

Divisione prima - Categoria IV (ginnasti 24): 1. Pro Patria di Tolono - Categoria V (ginnasti 16): 1. Sez. Federale di Chiasso; 2. La Renaissance Mourtillonnaise - Divisione VI (ginnasti 12): 1. La Nicolas di Nizza.

GARA ARTISTICA DI SQUADRA

(dal 16 al 18 anni)
Categoria VI (ginnasti 12): 1. Virtus, Bologna Sportiva, p. 238,80; 2. Cotonicelli Cantoni di Castellana, 238,54.
Categoria V (ginnasti 16): 1. Cotonicelli Cantoni di Legnano, p. 239,02; 2. Etruria di Prato, p. 236,35.

Gara artistica F. G. C. - Categoria VII (ginnasti 12): 1. F.G.C. Saronno, p. 237,08; 2. F.G.C. Pola, 251,13.

Gara atletica di squadra - Categoria VII (ginnasti 9): 1. Alacres di Pavia, p. 212,75. - Cat. VI (ginnasti 12): 1. Forti e Liberi di Monza, p. 214,30. - Cat. V (ginn. 16): 1. Gruppo Sport. Pompieri Milano, p. 215,15.

Gara atletica F. G. C. - Cat. VII (ginnasti 9): 1. Pavia, p. 213,40. - Cat. VI (ginn. 12): 1. Asti, p. 212,95.

Completano italiano di polli a spetto: 1. Maserati Sportiva; 2. Pro Patria di Milano; 3. Dopol. Vetrocche di Porto Marghera; 4. Pompieri di Milano.

LE GRANDI CORSE AUTOMOBILISTICHE

Fagioli precede Chiron all'Avus

Varzi al terzo posto - Caracciola segna la media di Km. 259 sul giro, ma si ritira nella finale - Farina, Nuvolari e Barbieri eliminati in batteria

Berlino, 27 mattino. (R. C.) Le più rosee previsioni non potevano consentire ai difensori del nostro colori sul circuito dell'Avus che la possibilità di un onorevole piazzamento: invece, attraverso fasi appassionanti ed emozionanti, che hanno lasciato la corsa indovisa fino all'ultimo, si è giunti all'affermazione di un pilota italiano su macchina tedesca, Fagioli, mentre al secondo posto, fra lo stupore del pubblico, si classificava Chiron sulla biomotore Alfa Romeo. Alle Auto Union rimanevano soltanto il terzo ed il quarto posto con Varzi e Von Stuck. La classifica di Chiron, più che un piazzamento onorevole, si può considerare quasi un vittorioso ovvio spugna mente agli scarsi mezzi ed alla modesta preparazione di cui la Scuderia Ferrari aveva potuto disporre all'Avus, il quartier generale delle agguerritissime e dotatissime marche tedesche.

Un intermezzo rappresentato dalla prova riservata alle motociclette di 500 cmc. e, quindi, viene dato il « via » per la finale della prova automobilistica, su dieci giri del percorso, pari a chilometri 109,061.

Si allineano a coppie e nell'ordine: Stuck e Caracciola, Varzi e Fagioli, Dreyfus e Brauchitsch, Geyer e Chiron. Anche questa volta von Stuck parte velocissimo e si porta immediatamente in testa, ma Chiron, che è il più veloce, si fa sempre primo, seguito nell'ordine da Fagioli, Varzi, Caracciola, Brauchitsch; le stesse posizioni si registrano al secondo giro, nel corso del quale Geyer è costretto ad una breve sosta per l'innescamento inelastico della giornata. Lotta serrata, ma nulla di immutato anche nel giro successivo, appena terminato il quale, però, von Stuck è costretto a rimediare ad un incidente di gomme sorte che tocca, poi, anche a Brauchitsch.

Questi incidenti fanno sì che il quarto giro sia condotto a termine successivamente da Fagioli, Varzi, Caracciola, Stuck e Brauchitsch. Geyer è, poi, vittima di una panne di motore e si ritira. Posizioni immutate al quinto giro che registra di notevole soltanto il progredire di Chiron che ha soppiantato Brauchitsch. Incidenti di gomme di cui sono vittime Varzi e Caracciola non inibiscono sui passaggi al termine del sesto giro.

Un colpo di scena di certo interesse vi è subito dopo, quando Caracciola è costretto al ritiro per un guasto al compressore. La cronaca è costretta a registrare un nuovo cambio di gomme di Stuck che, questa volta, perde il terzo posto nel quale subentra Chiron. Quinto è Brauchitsch che al giro successivo precederà Stuck. Fagioli ormai non è più disturbato e continua con regolarità verso la vittoria finale.

Pochi minuti dopo le 13 veniva dato il « via » alle motociclette della classe 350 seguite a un minuto di distanza dalle 250 cmc.

Al termine della corsa venivano disputati due giri di pista, pari a chilometri 98,695.

Per la prima batteria si allineavano nell'ordine e a coppie: Von Stuck (Auto Union), Rosemeyer (id.), Nuvolari (Alfa Romeo biomotore), Fagioli (Mercedes), Geyer (id.), Farina (Maserati), Dreyfus (Alfa Romeo biomotore), Binda (Maserati), Dudley (Bugatti), Zehender (Maserati).

Von Stuck parte fulmineo e si stacca immediatamente dal compagno Rosemeyer che è seguito da Fagioli, Geyer e gli altri. Von Stuck è primo al traguardo del primo giro con qualche secondo di vantaggio su Rosemeyer che è tallonato dappresso da Fagioli, mentre gli altri seguono già nettamente le distanze. Nuvolari è in ottima posizione. Le posizioni non mutano al secondo giro successivo che vede l'ancora più netto vantaggio di von Stuck, il quale, al terzo giro, aumenta il vantaggio su Rosemeyer che è ancora a fermarsi per cambiare una gomma, mentre Nuvolari, il quale, però, al giro successivo sarà vittima dello stesso incidente e non sarà più in lotta per la qualificazione. Il quarto giro registra qualche mutamento, infatti, mentre von Stuck è sempre primo, Rosemeyer è fermo alla curva nord per lo scoppio di una gomma posteriore, che per poco non provoca il ribaltamento della vettura, viene superato da Fagioli. Mentre Nuvolari come abbiamo detto prima, si ferma al rifornimento per il cambio di un pneumatico, Zehender si ritira. Scampato Rosemeyer dalla lotta, il traguardo finale della batteria è tagliato nell'ordine da von Stuck, Fagioli, con 39" di ritardo, Dreyfus, Geyer, Farina e Nuvolari. Sono così qualificati per la finale: Stuck, Fagioli, Dreyfus e Geyer.

Per la seconda batteria si allineano: Varzi (Auto Union), von Brauchitsch (Mercedes), Caracciola (id.), Leininger (Auto Union), Chiron (Alfa Romeo biomotore), Hartmann (Maserati), Barbieri (Alfa Romeo), Maserati (Maserati), Etancelin (id.).

Al « via » Varzi scatta, tallonato da Caracciola e dagli altri. La battaglia è interessantissima per l'accanimento dei concorrenti e lo dimostra il fatto che al primo giro passa primo Varzi seguito a due soli secondi da Caracciola, con un secondo di ritardo, Chiron, Geyer, pol. Leininger, Brauchitsch; Chiron è quinto, distanziato. Egli esce di strada alla curva nord e deve arrestarsi al rifornimento perché la leva del cambio è bloccata, ma la sosta dura pochi secondi in caso al quale il francese riparte velocissimo. Balesstrero si ferma alla curva sud e si ritira. Al terzo giro le prime quattro posizioni sono invariate, mentre al successivo Caracciola riesce a superare Varzi, vittima lui pure di un incidente di gomme. Il più puro di un incidente di gomme, il campione d'Italia riparte in 20". Nella ventina di chilometri del quinto ed ultimo giro i primi quattro posti non registrano cambiamenti di guida che entrano in finale Caracciola, Varzi, Brauchitsch e Chiron. Etancelin, Barbieri e

Hartmann sono rispettivamente quinto, sesto e settimo.

Le classifiche
AUTOMOBILI
Prima batteria: 1. Von Stuck in 23'33" 4/10 (Km. 249); 2. Fagioli in 24'17" 3/10 (Km. 241,600); 3. Dreyfus 26'32" 4/10; 4. Geyer, 27'05" 1/10; 5. Farina, 27'48"; 6. Nuvolari, 29'15" 2/10.
Seconda batteria: 1. Caracciola in 24'24" Km. 238,800; 2. Fagioli, 25'39" 3/10 (225,500); 3. Brauchitsch 26'39" 3/10; 4. Chiron 27'07" 1/10; 5. Etancelin, 28'40" 4/10; 6. Barbieri, in 30'02" 4/10; 7. Hartmann, 30'03" 2/10.
Finale: 1. Fagioli (Mercedes) in 49'13" 2/10; (media Km. 238,500); 2. Chiron (Alfa-Romeo) in 50'48" 4/10 (media Km. 231); 3. Varzi (Auto Union) in 51'27" 4/10 (media chilometri 228); 4. Von Stuck (Auto Union) in 51'36" 4/10 (chilometri 227,400); 5. Brauchitsch in 53'18" 4/10 (Km. 220); 7. Dreyfus, in 54'24" 4/10 (chilometri 215,500).

MOTOCICLETTE
Classe 250: 1. Winkler (D.K.W.) in 25'08" 2/10 (media Km. 142,500). In Classe 350: 1. Rindow (Rudow) in 24'15" 1/10 (media Km. 147). - Classe 500: 1. Sunnqvist (Husvarna) in 34'29" 2/10 (media Km. 171,700).

Affermazione della Ballila in Francia

Parigi, 27 mattino. Davanti a numerosi spettatori, Gordani, su Fiat Ballila tipo sport, vincitore l'altra domenica del Bol-d'Or automobilistico, ha trionfato di nuovo ieri nel circuito di Orly, che misura chilometri 6,500. Gordani ha coperto gli 11 giri in 28' 39", giungendo primo della categoria vetture sport di 1100 cmc. La brillantissima affermazione della Fiat in Francia è stata completata dal secondo posto nella stessa categoria da un'altra Fiat pilotata da Felé.

Benoit 1.º nel Circuito di Piccardia

Parigi, 27 mattino. E' stata disputata la corsa automobilistica sul circuito di Piccardia. Di undici partecipanti restavano in lizza solo sei dopo i primi dieci giri. La nuova Maserati pilotata da Falchetto era immobilizzata fin dal secondo giro. Anche Scoffetti si ritirava. Ecco l'ordine di arrivo:
1. Robert Benoit (Bugatti), chilometri 390,800 in ore 2,59'48" 1/5, alla media oraria di Km. 130,342 (record battuto); 2. Lord Howe (Bugatti) a un giro; 3. Sommer (Alfa Romeo), a un giro e mezzo; 4. signorina Hellé Nich (Alfa Romeo), a tre giri; 5. Delorme (Bugatti); 6. signora Stier (Bugatti).



TUTTI IN GRUPPO ANCHE IN SALITA! I CORRIDORI TRANSITANO SUL MONTERO SERVIZIO SPECIALE TELEFOTOGRAFICO DE «LA STAMPA» PER IL GIRO D'ITALIA