Le stranezze della Coppa Gemmaura

Valetti primo in classifica e Vignoli primo sul traguardo

Quei coraggiosi che sul percorso avevan sfidato la pioggia per quattro ore s'eran già dileguati nell'oscurità in cui s'andava assopendo la campagna; le prime luci dei casolari e dei paesi punteggiavano la collina e la valle; sul filo argenteo dei miei fari Vignoli serpeggiava giù per la discesa dell'Evemo e, giunto sulla strada del Pino, preso nel quadrato rosso dei fanalini di militi motociclisti, si gettava per prima nel corridoio buio di folla che sboccava sul traguardo, accolto come trionfatore della Coppa Gemmaura. Più di otto minuti dopo, quand'era notte piena, giunsero Valetti e Mollo, e il primo si ebbe i complimenti che spettano al vincitore.

Chi ha vinto ?

Ma allora chi ha vinto? ci si domandò; e c'era chi dava vincente Vignoli per il sempice fatto che era arrivato primo con quel po' di distacco, e chi dava Valetti perchè nelle classifiche dei sette traguardi aveva messo insieme quasi il doppio di punti dell'altro. Il caso era più unico che raro; bizzarro quanto il regolamento della corsa è il fatto che era venuto all'ultimo momento a modificarlo. Dovete sapere che questo regolamento (un capolavoro di assurdità e di sportività) aveva avuto, come doveva avere, trattandosi di una corsa «nazionale», l'approvazione dell'ente centrale, e solo a questo spettava, quindi, il potere di modificarlo.

Ed esso stabiliva che sarebbe riuscito vincitore quel concorrente che nei sette traguardi avesse assommato più punti; senza tener presente che, con questo sistema, avrebbe potuto vincere il corridore che, dopo aver preso tanti punti nei primi giri da non poter essere più raggiunto nel punteggio, fosse poi arrivato ultimo!

Per evitare questa... offesa allo sport, il commissario regionale — e qui esorbitò dai suoi poteri — fece sapere alla partenza ai corridori che, se uno fosse giunto con almeno tre minuti di vantaggio, avrebbe vinto qualunque fosse stato il suo punteggio. Nessuno fece obbiezione, ma ciò non toglie che avesse rinunciato ai diritti spettantigli da un regolamento scritto. Capitò in pratica che Valetti, impegnandosi a fondo, sin dall'inizio, fidandosi sul regolamento, staccò tutti al primo giro e, continuando solo quasi sino alla fine del quinto, si mise in tasca tanti punti da assicurarsi il primato nel punteggio, mentre Vignoli, distribuendo le sue forze — in base alla modifica del commissario — riguadagnò gradatamente il terreno perduto in principio, tornò nelle prime posizioni e sferrò alla fine l'attacco che doveva portarlo al traguardo con netto vantaggio.

Chi dei due ha vinto? Il regolamento e la giuria hanno dato Valetti; il buon senso e lo sport danno Vignoli.

E' stata, questa, una corsa eccezionalmente, eccessivamente dura. Si può calcolare che in 35 chilometri si sia dovuto salire di oltre 2500 metri, divisi in sette scalate, su strada resa fangosa e viscida dalla pioggia quasi continua, con temperatura autunnale, con vento contro. Tutti gli elementi naturali, cioè, hanno concorso a rendere estenuante la fatica, a intorpidire i muscoli, a tenderli sino allo spasimo. Lo stesso tratto di discesa che avrebbe potuto essere una tregua allo sforzo, si trasformava in tormento di freddo e in irrigidimento muscolare. «Ci sarebbe voluto per Di Paco una corsa simile — diceva Vignoli all'arrivo — e lo avremmo visto senza i denti che gli son rimasti!...». Noi abbiamo assistito al crollo di oltre il cinquanta per cento dei concorrenti, e i superstiti in condizioni alla fine pietose. Con un simile percorso è risaltata ancor più l'assurdità di una classifica a punti, come si trattasse di una corsa a traguardi su pista...

Valetti in testa

A stare ai criteri normali dello sport ciclistico, il miglior uomo in campo, il vincitore morale è stato senza dubbio Vignoli. I bolognese ha dominato alla distanza, e, quando tutti, prima o dopo, si davan vinti, ha sfoggiato una freschezza sorprendente, sbaragliando di forza, sino a dare l'impressione d'essere l'unico non fiaccato dalla massacrante impresa. Vignoli mi era piaciuto molto a Bari; qui mi ha impressionato, facendomi ricordare in lui l'uomo di una famosa tappa del Giro d'Italia e di una non meno famosa del Tour.

Valetti, invece, più pronto a mettersi in azione, più svelto all'inizio, fu meno solido alla fine, pur difendendosi con le risorse di una classe cui ancora manca, e forse mancherà sempre, il fondo. Non lo si può dire vittima della sua impetuosità, se a questa deve una vittoria per lo meno ufficiale. Non basta la sua intenzione di assicurarsi la vittoria ai punti per nascondere il suo crollo finale.

Valetti, dopo la partenza data dal Federale, attaccò non appena cominciò la salita e rimase subito solo, inseguito da Mollo, che forò, e Molinar. Pure appiedato fu al primo giro Marabelli, il quale nell'inseguimento fu di nuovo appiedato e, attardato anche dal cambio, dovette poi ritirarsi. Valetti finì il primo giro in 38'3", Molinar in 39'3", Giuppone, Romanatti, Benente e Cecchi in 39'33". Il secondo giro vide avanzare Benente alle spalle di Valetti, e retrocedere Cecchi per noie al cambio. I 38 chilometri furono compiuti da Valetti in ore 1.18'38", da Benente in ore 1.20'12", da Molinar in 1.20'25", da Romanatti in 1,20'31", da Giuppone in 1,20'43".

L'impresa di Vignoli

Mentre Valetti sembrava, aumentando il suo vantaggio, sicuro padrone della corsa, questa si movimentava alle sue spalle in alterne vicende. Al terzo giro Mollo, insistendo nell'inseguimento, passò Molinar, già provato, ma fu preso da Romanatti e Benente, mentre avanzavano Astrua e Introzzi. Il vantaggio di Valetti saliva a 3'34". Sulle salite del 4.o giro Introzzi e Astrua raggiunsero Mollo, Benente e Romanatti, ma poi Romanatti obbligò a cedere prima Benente, poi Mollo, poi Introzzi; ma Astrua e Mollo si rifecero sotto.

Al quinto giro avvenne il capovolgimento della situazione. Romanatti, appiedato, perse 5' per riparare. Vignoli cominciò a riapparire nelle prime posizioni, andando ad unirsi ad Astrua e Mollo, poi piantandoli. Ma, grazie a quanti, nel tratto più duro, distribuivano spinte a due mani (è stato, questo, un gesto serio per tutta la gara) Mollo riprese Vignoli e tutti e due raggiunsero Valetti al termine della salita. Ormai, però, egli aveva al suo attivo 103 punti e mezzo e si poteva, a base di regolamento, ritenere vincitore pur che avesse finito la corsa. Ciò non tolse che questa entrasse ora nella sua fase più interessante; riassunta nel duello tra i due grigio-rossi, in evidente calore, e il bianco-rosso, minaccioso e ancor fresco.

Una foratura di questo, all'inizio della salita, diede maggior rialto all'impresa che stava per compiere. I quasi due minuti che perse nel riparare, Vignoli li riguadagnò in un batter d'occhi, rimbambando prima di Pocetto sui due che non si erano certo illusi d'essersene liberati per sempre. Ricongiuntosi, Vignoli passò in testa e diede uno strappone al quale Mollo non seppe rispondere. E Valetti cedette al rinnovarsi dell'offensiva dello stupefacente ragazzo di Cavedini. Rimaneva ora da vedere se Vignoli avrebbe vinto in base al famigerato vantaggio di tre minuti. Ma fu cosa presto decisa, perchè bastarono i pochi chilometri che separavano dalla fine del sesto giro per capire che la misura sarebbe stata non solo raggiunta, ma largamente superata. Essa doveva, all'arrivo, toccare gli 8' 57", anche perchè Valetti dovette cambiare una gomma e Mollo gli tenne compagnia.

Dei due... vincitori ho già detto. Mollo, sfortunato all'inizio, si fece notare nell'inseguimento, di cui poi risentì. E' anch'egli un arrampicatore più agile che robusto. Introzzi s'è dimostrato più solido che regolare. Romanatti ha fatto un'ottima prova sin che non fu appiedato. La stessa scusante hanno Bavutti e Simonini. Più del previsto hanno dato Gualberto e Rocca. Ottima la rientrata in scena di Astrua.

Ed ora la corsa, volonterosamente organizzata, avrà le sue code a tavolino, non solo in sede di convalida del risultato, ma anche per le prevedibili sanzioni a chi ha beneficiato delle famigerate spinte. Ma non sarebbe stato meglio prevedere gli inconvenienti di una formula troppo originale e di un'organizzazione particolarmente difficile? Sta bene la ricerca delle novità, ma le astruserie è meglio lasciarle da parte e non permetterle.

Giuseppe Ambrosini.

LA CLASSIFICA

1. **Valetti**, punti 130, che compie i 133 chilometri in ore 5,18'27", alla media di Km. 25,090 - 2. Vignoli, punti 73, in ore 5,9'37" - 3. Mollo, p. 64, in ore 5,18'27" - 4. Romanatti, p. 53 - 5. Introzzi, p. 47 - 6. Astrua, p. 33 (primo degli indipendenti) - 7. Racca, p. 32 (secondo degli indipendenti) - 8. Simonini, p. 31 - 9. Bavutti, p. 19 - 10. Gualberto, p. 14 - 11. Oria - 12. Tasso.

Al pistoiese Bianchi il Gran Premio del Duce

Forlì, 13 mattino.

Si è disputato sul circuito della Rocca delle Caminate il Gr. Pr. del Duce. Vi hanno preso parte 61 concorrenti, che sono partiti agli ordini di Romano Mussolini. Era presente anche Donna Rachele Mussolini la quale ha seguito, insieme alla figlia Anna Maria, quasi tutte le fasi della gara. La vittoria è stata disputata in volata da un gruppo di otto corridori, fra i quali ha trionfato il pistoiese Bianchi.

Ecco l'ordine di arrivo:

1. Bianchi Bianco, dell'U. C. Pistoiese, Km. 151,500 in ore 4 e 14", media di Km. 35,784; 2. Bernacchi Quirico, Parioli di Roma, ad una macchina; 3. Gosi, del Comando Fed. di Cremona; 4. Cinelli G., dell'A. S. di Roma; 5. Spadolin M., id.; 6. Fantocci; 7. Remondini; 8. Ronconi; 9. Borgonami. Il Gran Premio del Duce è stato assegnato all'A. S. Roma, per merito di Cinelli e Spadolin. La coppa artistica è stata assegnata al Comando del Fascei Giovanili di Roma. La classifica per il Gran Premio della Montagna è stata la seguente: 1. Marangoni punti 26; 2. Cinelli p. 2.; 3. Maganzani, p. 17.

L'Italia batte la Francia

nell'incontro atletico a Parigi

Parigi, 13 mattino.

L'incontro di atletica Italia-Francia, disputatosi ieri allo Stadio olimpico di Colombes, alla presenza di un pubblico numerosissimo, è terminato con la vittoria degli italiani, che hanno battuto gli avversari per 75 punti a 73. Ecco i risultati delle gare:

100 m. piani. — 1. Mariani, 10" e 4/10; 2. *Dacilli*, 10" 6/10; 3. Stoltz; 4. Jourdan. Italia p. 27; Francia p. 23.

400 m. piani. — 1. *Lanzi*, 49" e 2/10; 2. *Missoni*, 49" 5/10; 3. Skawinski 49" 7/10; 4. Bertoino 49" 7/10. Italia p. 51; Francia punti 49.

800 m. piani. — 1. *Lanzi*, 1'54" e 7/10; 2. Goix 1' 56" 4/10; 3. *Pieraccini*, 1' 57" 5/10; 4. Leitchmann, 1' 58" 4/10. Francia p. 17; Italia punti 13.

1500 m. piani. — 1. *Beccali* in 4' 3" 2/10; 2. Messner, 4'3"6/10; 3. Chatillon, 4'4"7/10; 4. *Zipoli*, 4' 6" 4/10. Francia p. 68; Italia punti 62.

5000 m. piani. — 1. *Beviacqua* (Italia), 14' 58" 6/10; 2. Lefever, id.; 3. Lalanne, 15' 3" 5/10. Italia punti 32; Francia punti 28.

110 m. ostacoli: 1. *Caldana* 14" 9/10; 2. Matthiette 15"; 3. Makowski 15" 2/10; 4. *Guerci* 15" 3/8. Italia e Francia p. 40.

400 m. ostacoli: 1. Joye 54"1/10 2. *Mori* 55" 8/10; 3. Richard 56" 6/10; 4. *Massa* 57" 6/10. Francia p. 6, Italia p. 4.

Salto in alto: 1.o Mantran m. 1,84; 2. Puyfourcat m. 1,84; 3. *Dotti*, m. 1,81; 4. *Neri* m. 1,78. Francia p. 56, Italia p. 54.

Salto in lungo: 1. *Maffei* m. 7,63; 2 *Caldana* m. 6,97; 3. Paul m. 6,92; 4. Baudry m. 6,90. Francia p. 20, Italia p. 20.

Salto con l'asta: 1. Vintouski m. 3,90; 2. *Innocenti* m. 3,80; 3. Ramadier m. 3,80; 4. *Ratta* m. 3,70. Francia p. 46, Italia p. 44.

Getto del peso: 1. Noel metri 14.41; 2. Derck m. 14,04; 3. *Profeti* m. 13,52; 4. *Staviari* m. 13,20. Francia p. 63, Italia p. 57.

Lancio del disco: 1. Noel, m. 46,25; 2. Winter m. 42,80; 3. *Silvestri* m. 32,73; 4. *Oberweger* m. 30,51. Italia e Francia p. 35.

Tiro del giavellotto: 1. *Testa*, m. 61,29; 2. *Agosti* m. 57,76; 3. Frinot m. 52,30; 4. Doré m. 50,80. Italia e Francia p. 72.

Lancio del martello: 1. Wirtz, m. 47,76; 2. Saint Pé m. 45,56; 3. *Riccitelli* m. 44,63; 4. *Cantagalli* m. 44,33. Francia p. 13, Italia 7.

Staffetta 4 per 100: 1.o Italia, 41" 3/10; 2. Francia 43". Francia p. 69, Italia p. 65.

Staffetta 4 per 100: 1. Italia 3'19" 3/10; 2. Francia, 3'19" 8/10. Classifica finale: Italia p. 75, Francia p. 73.

I vogatori del *Conte di Savoia* si aggiudicano il Trofeo Hague

New York, 13 mattino.

Il campionato mondiale di voga per la marina mercantile è stato vinto dall'armo del *Conte di Savoia*. La regata si è svolta alla presenza di 450 mila persone ed è stata seguita dal principio alla fine col più grande interesse. L'equipaggio italiano era composto di nove uomini. L'imbarcazione ha coperto il percorso di due miglia in 22' 2". Con questa vittoria l'Italia si è aggiudicata per la terza volta il Trofeo Hague, avendolo conquistato successivamente nel 1934 e 1936. Alla gara hanno partecipato: l'Italia, Inghilterra, Germania, Francia e Stati Uniti.

Ieri è mancato il

Comm. Ing. Giovanni Sapegno

Fascista 1920

La moglie **Annetta Quaia**; i figli: **Anna Sofia** ved. **Monti**, Ing. Cav. **Gustavo** con la moglie **Enrica Sassi**, Dott. Prof. **Ennio**; il nipote **Giancarlo Monti** ed i parenti tutti ringraziano anticipatamente chi vorrà prender parte al loro dolore.

I funerali avranno luogo martedì 14 corr., alle ore 14,30, partendo da Corso Giuseppe Govone N. 28.

Pompe Funebri Genta - Telef. 46-018

Ieri, munito dei conforti religiosi, spirava serenamente

Puggini Cesare

Ne dànno il triste annunzio la moglie **Vaula Benedetta**; le figlie **Marcella** col marito Avv. **Enrico Perinetti** e bimbi **Cesare** e **Rina**; **Fernanda**; sorelle, cognati, nipoti e parenti tutti. I funerali avranno luogo martedì 14 corr., alle ore 8, partendo da Via Giacomo Medici, 196.

Pompe Funebri Genta - Telef. 46-018

IL G. P. AUTOMOBILISTICO D'ITALIA

Conferma di predominio germanico

1. Caracciola (Mercedes) 2. Long (Mercedes) 3. Rosemeyer (Auto Union)

(DAL NOSTRO INVIATO)

Livorno, 13 mattino.

La stagione dei Grandi Premi 1937 e l'epoca della formula internazionale del peso massimo si sono regolarmente conclusi secondo la logica, conformemente alle attese, col 15.o G. P. d'Italia, abbinato alla tradizionale Coppa Ciano. Corsa povera di storia e ancor più di insegnamenti, perchè non occorreva certo una nuova conferma della schiacciante superiorità delle vetture tedesche, in genere, e della Mercedes in particolare, sui circuiti accidentati e non velocissimi. Corsa riuscitissima invece, veramente fuori classe, per quanto riguarda lo spettacolo e la coreografia, che non hanno permesso di rimpiangere per nulla l'abbandonato parco monzese.

Gli altri e noi

Il cosidetto commento tecnico alla gara è, dunque, molto semplice. Ha vinto Caracciola con la Mercedes, cioè il più completo campione di Germania e la macchina meglio a punto: il rilievo, però, va integrato con la segnalazione di Lang, che, senza una breve sosta un po' misteriosa nel penultimo giro, avrebbe potuto agevolmente superare il compagno di squadra e vincere.

Il bilancio sportivo dell'annata a trarsi dopo il G. P. d'Italia, deve, dunque, contare in prima linea, come la rivelazione 1937, Lang, che, dopo essersi affermato principe dei velocisti con le vittorie di Tripoli e dell'Avus, ha saputo mostrarsi degno della vittoria anche in un circuito difficile. Comunque, il pronostico che indicava la Mercedes è stato rispettato. Ed è stato rispettato anche per quanto riguarda l'Auto Union, seconda come marca con Rosemeyer, a 1' 30" dai vincitori, benchè non tutta la squadra abbia risposto alle aspettative, in specie per quanto riguarda Varzi, dal quale l'innumerevole folla convenuta sul bellissimo circuito, calcolata in oltre 50 mila persone, si attendeva di più. Il gallitese ha finito al sesto posto con oltre un giro e mezzo di distacco, benchè la sua macchina non abbia palesato deficienze di importanza e richiesto arresti fuori programma: è evidente, tuttavia, anche per la conferma fornita da Stuck, pure assai attardato, che, in fatto di messa a punto, l'Auto Union merita il secondo posto cui la classifica generale della stagione l'ha confinata.

L'Alfa Romeo ha pressochè evitata l'occasione di una nuova clamorosa sconfitta, ritirando praticamente prima della gara le sue nuove 12 cilindri e lasciando correre i paladini della scuderia Ferrari — Nuvolari, Farina, Trossi, Biondetti — per semplice atto di presenza e per amore di firma, con le vecchie macchine dello scorso anno, già definitivamente giudicate in confronto con le tedesche. Avrebbe potuto dare una più opportuna, convincente e totalitaria portata a questo suo gesto, ritirando anche l'unica 12 cilindri di nuovo tipo, che, invece, partì sotto il pretesto di un collaudo tecnico, affidata a Guidotti. (Ma si può collaudare una macchina notoriamente non a punto in un Gran Premio?). Naturalmente, delle vecchie vetture ne arrivarono due, oltre a quella dell'isolato Belmondo, mentre la nuova, senza mai avere brillato, non finì la gara.

A ciclo dolorosamente conchiuso, come si prevedeva, converrà pensare per il domani senza perdere tempo. Non è questo un problema da discutersi in questa sede: certo è che un'annata automobilistica come il 1937 non dovrà più ripetersi.

Se non ha storia la gara di ieri, esige tuttavia qualche breve spunto di cronaca, non fosse altro che per fissare il successo delle appassionate, volenterose ed esperte fatiche dei bravi organizzatori livornesi, che coadiuvarono ottimamente i poteri centrali del Raci per creare una manifestazione esemplare sotto ogni aspetto, direttore di scena quel maco specialista che è Renzo Castagneto.

La disputa del G. P. d'Italia fu onorata dalla presenza delle LL. AA. RR. le Principesse Maria di Savoia, Mafalda d'Assia, Jolanda Calvi di Bergolo, di Costanzo e Galeazzo Ciano con la consorte Edda Mussolini, di S. E. Mascagni e di altre personalità, fra cui tutte le autorità della provincia e i dirigenti del Raci attorno al presidente conte Benacossa.

Suggestiva la cerimonia iniziale della sfilata delle macchine per gruppi di marche al suono dei rispettivi inni nazionali e dell'alzabandiera.

Caracciola al comando

I corridori si sono allineati secondo i migliori tempi forniti nelle prove. Si susseguono dunque in fila di tre: Caracciola (Mercedes), Varzi (Auto Union), e Rosemeyer (Auto Union); Lang (Mercedes), Stuck (Auto Union) e Brautisch (Mercedes); Nuvolari (Alfa Romeo), Seaman (Mercedes), Trossi (Alfa Romeo); Muller (Auto Union), Guidotti (Alfa Romeo), Farina (Alfa Romeo); Biondetti (Alfa Romeo), Kautz (Mercedes), Belmondo (Alfa Romeo), complessivamente 15 corridori.

Al *via*, dato alle 15,25, prendono la fuga nell'ordine: Caracciola, Varzi, Rosemeyer, Stuck, Brautisch, Lang e Nuvolari; ma già alla fine del primo giro Lang è passato in terza posizione, che diventerà seconda al giro successivo e prima al terzo, mentre Varzi fin dal terzo giro passa in 5.a posizione, difendendola faticosamente fino a metà gara, quando passerà 7.o, per poi risalire di un posto nel brillante, convincente, ma tardivo finale. Nuvolari fin dal primo giro passa 6.o: posizione di mediocrità che manterrà con qualche fluttuazione fra il 5.o e l'8.o posto, finchè si farà sostituire da Farina per ultimare la gara. Eppure la sua non è stata una corsa incolore: qualche sprazzo si è pure avuto e perfino un accenno di duello con Varzi, che per qualche tempo permise di inserire un piccante episodio, sia pure vissuto a distanza dai fulminei galoppatori tedeschi, nel quadro un po' scialbo della corsa.

Meno convincente apparve il mantovano quando, sul finire della gara, perduta definitivamente ogni speranza di oncrevole piazzamento e visti ingigantire i minuti di distacco, passò la guida al compagno Farina per dividere con lui la sconfitta. Farina dal canto suo, sfortunato come al solito, battè il primato delle soste allo stallo di rifornimento prima di decidersi a ritirarsi: cinque ne contammo. Alfine smontò di vettura per risalire dopo qualche giro, come abbiamo detto, su quella di Nuvolari come pilota di riserva.

A metà gara (25 giri) le posizioni erano ormai precisate e non mutarono più, salvo i vantaggi ai superstiti derivanti dai ritiri (pochi, in verità, data la severità del percorso e il treno di marcia mantenuto). Caracciola si è piazzato davanti a Lang, che, però, non si lasciò staccare di cento metri; Rosemeyer stette a sua volta a ruota dei due, finchè uno scoppio di gomma non l'attardò senza, però, fargli perdere il terzo posto. Tutti gli altri vennero doppiati dal terzetto di testa. Brauchtlach, veloce, ma irregolare, si ritirò al 35.o giro quando era in quarta posizione. Hasse sostituì Stuck nel finale, ma con poco profitto. Caracciola e Lang giunsero sul traguardo quasi affiancati, ad acceleratore abbandonato, compiendo poi un lento giro d'onore fra gli applausi incessanti della folla, che invase il circuito, e sciamò lungamente sotto il fosco e freddo tramonto.

Aldo Farinelli

LE CLASSIFICHE

1. **Caracciola** (Mercedes) in ore 2,44' e 54"2/5, alla media di 131,210 chilometri; 2. Lang (Mercedes) in 2,44' e 54"4/5; 3. Rosemeyer (Auto Union) in 2,46'19"; 4. Seaman (Mercedes) in 2,45'28", fermato al 49.o giro; 5. Muller (Auto Union) in 2,45'40", fermato al 49.o giro; 6. Varzi (Auto Union) in 2,46'15", fermato al 49.o giro; 7. Nuvolari-Farina (Alfa Romeo) in 2,47'28" fermati al 49.o giro; 8. Trossi (Alfa Romeo), fermato al 47.o giro; 9. Stuck-Hasse (Auto Union) fermati al 46.o giro; 10. Belmondo (Alfa Romeo) fermato al 45.o giro. Giro più veloce: il 33.o di Caracciola e Lang, in 2'11"1/5, alla media di Km. 135,905.

Industrie e campioni italiani

trionfano nel Trofeo della Velocità

Monza, 13 mattino.

Giornata di trionfo della motocicletta quella di ieri all'autodromo di Monza; giornata di celebrazione dello sport e dell'industria italiana.

In mattinata si è svolta la gara delle macchine di 250 e di 350 cmc. Alla partenza data dal vicepresidente della Federazione Int. Krothe, alla presenza del gen. Vaocaro, si sono allineati 24 concorrenti, dei quali i soli Tenni, Pagani e Sandri difendevano i colori dell'industria nazionale con le loro Guzzi 250. Si dovevano compiere 300 chilometri (30 giri del circuito) e al 180.o chilometro si è ritirato Sandri: gli altri due, Pagani e Tenni si sono classificati al primo e al secondo posto della 250.

Nel pomeriggio si è effettuata la corsa delle 500, con dodici concorrenti e i primi tre arrivati sono tre italiani su macchine italiane; il vincitore è Aldrighetti, che, con la sua Gilera, ha preceduto Tenni e Sandri, entrambi su Guzzi. Non è da credere però che i concorrenti stranieri abbiano fatto da semplici comparse nelle due contese risoltesi col duplice successo italiano.

In mattinata Pagani, che ha assunto senza indugio il comando della gara tra le 250, ha trovato nella N.S.U. 350 di Fleishmann e nella Velocette 350 di Mellors due fieri antagonisti per una cinquantina di chilometri; l'inglese e il tedesco hanno poi ceduto e Tenni li ha a sua volta distaccati nettamente, inseguendo e raggiungendo Pagani. I due «guzziati» hanno tagliato il traguardo a 190 all'ora, distaccati di mezza macchina uno dall'altro. Il vincitore Nello Pagani, pur avendo soltanto 26 anni, ha già indossato la maglia di campione italiano.

Nel pomeriggio il difensore più accanito dell'industria straniera è stato il tedesco Gall, su B.M.W. Approfittando di un arresto di Aldrighetti al rifornimento, durato 55 secondi, Gall è passato al comando della gara, dopo cento chilometri di accanito duello con il rivale. A metà gara (chilometri 150) il tedesco precedeva Tenni di 20", Adrighetti di 22", Woods di 52" e Sandri di 53". Poi si è fermato per rifornirsi Tenni, poi Gall, poi ancora Aldrighetti, per ben un minuto e 8". La corsa ha così tenuto costantemente vivo l'interesse della folla per il continuo avvicendarsi delle posizioni. Al 25.o giro era in testa Tenni seguito nell'ordine da Aldrighetti e da Gall, e al 26.o giro l'impetuoso Aldrighetti è passato decisamente al primo posto mentre Sandri completava il successo italiano.

La vittoria di Aldrighetti con la Gilera e il brillante secondo posto di Tenni con la Guzzi dimostrano che oggi il motociclismo italiano può difendere la propria supremazia in Italia ed all'estero con due marche anzichè con una sola. Si noti poi che Aldrighetti ha realizzato un nuovo primato sul giro, avendo superato la media di quello preesistente di circa cinque chilometri. La classifica del torneo internazionale di velocità vede al primo posto l'Italia seguita dalla Germania.

Classifica finale classe 500 cmc. — 1. Aldrighetti (Giordano (Gilera) in 1 e 46'29"2/5, media Km. 169,029; 2. Tenni (Guzzi), in 1,46'47"5/5; 3. Sandri (Guzzi), in 1,47'37"2/5; 4. Gall Karl (B.M.W.) in 1,48'40"2/5; 5. Woods (Guzzi) in 1,48'47"1/5; 6. Ley Otto (B.M.W.) in 1,48'8"2/5, fermato al 29.o giro; 7. Serafini (Bianchi) in 1,47'30" e 3/5, fermato al 28.o giro. Il giro più veloce è stato il 16.o di Aldrighetti, in 3'23", alla media di Km. 177,340. Ritirati: Corley, all'11.o giro; Villa, al 4.o giro; Mellors, all'8.o giro; Lafon, al 13.o; André, al 3.o.

Classifica del Trofeo internazionale di velocità — 1. Italia (Pagani, Guzzi 25); Aldrighetti, Gilera 500; Tenni, Guzzi 500) - 2. Germania (Kluge, D. K.W. 250; Fleischmann, N.S.U. 350; Gall, B.M.W.).

Classifica classe 250 cmc. — 1. Pagani Nello (Guzzi), Km. 300 in ore 2,5'22", alla media di Km. 145,078; 2. Tenni Omobono (Guzzi), in 2,5'22" e 1/5; 3. Kluge Ewald (D.K.W.), in 2,05'59"3/5 (28 giri); 4. Winkler Walfried (D.K.W.), in 2,08'31"3/5 (26 giri), giro più veloce: Pagani, in 4'1"4/5 (media Km. 146,883).

Classifica classe 350 cmc. — 1. Mellors E. A. (Velocette), Km. 300 in ore 2,06'03"1/5, alla media di 142,796 chilometri; 2. Hamelehle Walter (Norton), in 2,06'07"3/5; 3. Loyer Roger (Velocette), in 2,08'01"4/5; 4. Thomas E. R. (id.), in 2,09'04"3/5; 5. Fleischmann (N.S.U.), in 2,09'19"; 6. Noechl (Norton), in 2,09'15"2/5; 7. Anderson Fergus (N.S.U.), in 2,10'08"3/5; 8. Little L. F. (Velocette), in 2,06,35"3/5 (29 giri); 9. Binder P. T. (id.), in 2,06' e 35"4/5 (29 giri); 10. Gulich Rolf (Sarolea), in 2,07'19"1/5 (28 giri); 11. Simo Miguel (Terrot), in 2,07'24" (28 giri); 12. Panella Alfredo (Norton), in 2,09'26"4/5 (26 giri). Giro più veloce: Mellors, in 4'1"4/5 (Km. 148,883).

Risultati vari

TORINO — Coppa D. Chiesa (ciclistica per G. F.): 1. Tosco M. (D. Pini), Km. 90 in 2,40', media 35,250; 2. Coggiola G. (id.); 3. Cornaglia (id.); 4. Aimasso P. (D. Chiesa); 5. Bertolino (M. Gioda); 6. Gavello (L. Bazzani); 7. Fornaca (M. Gioda); 8. Curti (Corridoni); 9. Aimasso M. (D. Chiesa); 10. Carrera (M. Sonzini). La Coppa D. Chiesa al C. R. F. Dario Pini.

TORINO — Incontro atletico Guf Torino-Alessandria (Stadio Mussolini), camp. Società. Ha. 400 m.: 1. Rubaglino M. (T.) 52"7/10; 2. Scagno (id.); 3. Moldine (A.) - Salto lungo: 1. Bologna (T.) m. 6,67; 2. Giacchero (T.); 3. Ratti (T.); 4. Castello (A.) - Giavellotto: 1. Ricci (A.) 52,20; 2. Accornero (T.); 3. Bazzano (A.); 4. Santi (A.) - M. 400: 1 Rubaglino M. (T.) 52"5/10; 2. Pedrocca (T.); 3. Benzi (A.) - Disco: 1. Siviero (T.) 39,05; 2. Accornero (T.); 3. Picollo (A.) - Metri 5000: 1. Miglietta (A.) 16'44"8/10; 2. Gastaldetti (T.); 3. Eberto (A.) - Peso: 1. Lanti (A.) 11,50; 2. Celoria (A.); 3. Rossi (A.) - Salto asta: 1. Doverchelli (A.) 3,40; 2. Gatti (A.); 3. Greci (T.) - Salto alto: 1. Colla (A.) 1,70; 2. Scolari (T.); 3. Peola (A.) - Staffetta 4 per 100: 1. Guf Torino 44"9/10; 2. Alessandria 46"2/10 - Classifica: 1. Alessandria punti 57,83; 2. Guf Torino punti 42,25.

TORINO — Eliminatoria incontro atletico Torino-Lione: corsa m. 1500: 1. Bard G. (Fiat) 4'22"8/10; 2. Balangero (V. Unica); 3. Visconti (Alessandria); 4. Cerutti; 5. Gesignone; 6. Costa.

I campionati nazionali

delle Universitarie e G. F.

GIOVANI FASCISTE. — *200 m.*: 1. Penzo (Milano) 27"4/10; 2. Piccinini (Alessandria); 3. Di Fede (Napoli); 4. Ambrosoli (Roma); 5. Carabelli (Milano); 6. Caldera (Torino). — *M. 50*: 1. Gera (Torino) 7"; 2. Zaniboni (Rovigo); 3. Ancherani (Roma); 4. Pietrostefani (Roma); 5. Benzi (Alessandria); 6. Mozza (Cuneo); 7. De Ponti (Milano). — *Staffetta 4 per 100*: 1. Milano, 52" e 4/10; 2. Torino; 3. Trieste; 4. Napoli, 5. Roma; 6. Genova. — *M. 100*: Lucchini (Vicenza) 13" e 8/10; 2. Atzoi (Padova); 3. Paschetta (Cuneo); 7. Davicini (Torino); 8. Piccabiotto (Torino). — *Giavellotto*: 1. Milanesio (Genova), m. 29.33; 2. Sarzina (Napoli); 3. Mestroni (Zara); 13. Enzi (Alessandria); 14. Battaglia (Torino). — *Salto in lungo*: 1. Paschetta (Cuneo) m. 4,84; 2. Tedeschi (Roma); 3. Colombo (Milano); 4. Comiasso (Alessandria); 7. Mezzani (Torino). — *Classifica finale per Fasci femminili per l'Atletica*: 1. Milano, p. 223; 2. Roma, 222; 3. Torino, 176; 4. Genova; 5. Trieste; 6. Fiume; 7. Alessandria; 8. Napoli; 9. Bologna; 10. Vicenza; 11. Cuneo. — *Pallacanestro*: Trieste-Forlì 29-14; Venezia-Napoli 20-15; Torino-Roma 14-4; Genova-Milano 22-3. — *Classifica finale*: 1. Genova; 2. Milano; 3. Torino; 4. Roma; 5. Trieste; 6. Napoli; 7. Venezia; 8. Forlì; 9. Aquila; 10. Treviso. — *Tennis*: Finale - Singolare: Riboli (Fiume) b. Gritti (Milano), 6-2, 6-0.

UNIVERSITARIE. — *M. 80*: 1. Guillot (Torino) 11"; 2. Luzzi (Urbino; 3. Masoero (Torino); 4. Antonelli (Roma); 5. Durantini (Roma); 6. Malabutti (Ferrara); 7. Tartari (Firenze). — *Staffetta 4×100*: 1. Trieste, in 57" 8/10; 2. Ferrara; 3. Genova; 4. Padova; 5. Torino. — *Tennis*: finale: Arosio (Milano) b. Trombetta (Genova) 6-0, 6-1. — *Disco*: 1. Treleani (Trieste) m. 28.19; 2. Marzi (Trieste); 3. Ferrari (Genova); 4. Franzini (Milano); 5. Zennoni (Roma); 6. Schipper (Torino); 9. Peracchio (Torino).

Classifica generale per Guf - Atletica: 1. Roma, p. 134,5; 2. Trieste, 122; 3. Torino, 105,5; 4. Genova; 5. Urbino; 6. Padova; 7. Ferrara; 8. Firenze; 9. Milano; 10. Napoli.

Classifica generale per Guf dopo la ginnastica, nuoto, scherma e atletica leggera: 1. Trieste, p. 326; 2. Roma, 321; 3. Genova, 316; 4. Torino, 302; 5. Napoli; 6. Milano; 7. Firenze; 8. Ferrara; 9. Palermo; 10. Urbino.

Classifica generale per Federazioni Prov. Femminili: 1. Milano, p. 748,50; 2. Genova, p. 735,50; 3. Torino, p. 734,50; 4. Trieste, p. 714,75; 5. Roma, p. 711,50; 6. Fiume; 7. Venezia; 8. Gorizia; 9. Napoli; 10. Bologna; 11. Alessandria, p. 581. Seguono: 24. Cuneo, p. 434; 60. Novara, p. 209,50; 67. Aosta, p. 180,03; 78. Vercelli, p. 85.

Caudano
COLTELLERIE·CASALINGHI
PIAZ. C. FELICE . 10
TORINO
non è un bazar
POSATERIE
Il più importante Emporio di arredi, forniture ed ornamenti della tavola, di lusso e comuni, di tutte le più accreditate Fabbriche, ai prezzi più convenienti.
Catalogo gratis.

Convenientissima offerta autunnale
a scopo di propaganda
ABITO lire 300
SOPRABITO lire 275
con ottimi TESSUTI PURA LANA
su misura - Taglio e lavorazione garantiti di prim'ordine

Da BOSSU' trovate il migliore, il più vasto assortimento di tessuti della piazza

Provate una volta sola a vestirvi da BOSSU', non cambierete più sarto

PRIMARIA SARTORIA
BOSSU'
Via Stampatori, 21 Palazzo Adriatica (quasi angolo Via Cernaia)
TELEFONO 49-475 - TORINO
Prossimamente PALETOT con ottimi tessuti PURA LANA Lire 300
SI ACCETTANO PRENOTAZIONI