BOLOGNA - Anno II - N. 239

IL LITTORIALE

Lunedì 1 Ottobre 1928 - (Anno VI)

ABBONAMENTI: Italia e Colonie: Anno L. 65; Semestre L. 33; Trimestre L. 17,50 Estero il doppio - REDAZIONE: Via Poeti, 7 Tel. 32-01 - AMMINISTRAZIONE: Via Manzoni 4, Tel. - 16-70

QUOTIDIANO SPORTIVO
Fondatore LEANDRO ARPINATI

INSERZIONI: Tariffa L. 3 il mm. Piccola pubblicità L. 0,60 per parola, minimo L. 6 Rivolgersi: Uff. pubbl. del *Littoriale* Via Manzoni 4, Telefono 16-70
UN NUMERO CENTESIMI 25

LE CLASSICHE DEL MOTOCICLISMO INTERNAZIONALE

L'industria italiana trionfa nel settimo Gran Premio delle Nazioni con le Bianchi 350 di Nuvolari e Moretti

Le vittorie di Franconi, Mario Ghersi, Geiss e Del Monte nelle altre categorie - Il pauroso capitombolo di Luigi Arcangeli - I maggiori "récords„ sono rimasti imbattuti

LE CLASSIFICHE

Categoria 350 cmc.

1.o *Nuvolari* (Bianchi-Pirelli), che compie Km. 400 in ore 3.4'8" e 2 quinti, alla media oraria di chilometri 130.335.

2.o Moretti (Bianchi) in 3.4'38" e 3 quinti.

3.o Longman (Velocette) in 3.5'51".

4.o Zanchetta (Bianchi) in 3.19'56" e 2 quinti.

Giro più veloce: Nuvolari (Bianchi) al 12.o, in 4'21" e 4 quinti, alla media di Km. 137.509.

Categoria 500 cmc.

1.o *Franconi* (Sunbeam - Dunlop), che compie Km. 400 in ore 3.5'48", alla media di Km. 129.171.

2.o Klein (D.K.W.) in 3.14'34" e 2 quinti.

3.o Grana (Gilera) in 3.18'8" e 3 quinti.

Giro più veloce: Varzi (Sunbeam) al 30.o, in 4'7" e 3 quinti, alla media di Km. 145.395.

Categoria 250 cmc.

1.o *Ghersi Mario* (Guzzi) che compie Km. 300 in ore 2.21'21", alla media oraria di Km. 127.343.

2.o Nazzaro (Guzzi) in 2.23'47" e 2 quinti.

3.o Geissler (Guzzi) in 2.24'51".

4.o Raccagni (Guzzi) in 2.26'44".

5.o Manetti Guzzi) in 2.29'44" e 3 quinti.

6.o Panella (Ladetto Blatto) in ore 2.40'15".

7.o Longman (O. K. Supreme) in 2.40'43".

Giro più veloce: Ghersi (Guzzi) al 2.o, in 4'29", alla media di chilometri 133.829.

Categoria 175 cmc.

1.o *Geiss* (D.K.W) che compie chilometri 200 in ore 1.44'2" e 2 quinti, alla media oraria di Km. 115.340.

2.o Balagna (Ladetto Blatto) in ore 1.44'20".

3.o Lanza (Ladetto Blatto) in 1.47'51" e 2 quinti.

4.o Benelli (Benelli) in 1.51'33" e 2 quinti.

5.o Baschieri (G. D.) in 1.59'7" e 2 quinti.

6.o Coriolani (Ladetto Blatto) in ore 2.2'26".

Giro più veloce: Geiss (D.K.W.), al 14.o, in 5'0" e 1 quinto, alla media di Km. 119.920.

Categoria 125 cmc.

1.o *Del Monte* (M.M.) che compie Km. 200 in ore 1.54'17" e 4 quinti, alla media oraria di Km. 104.989.

2.o Baschieri (G.D.) in 1.56'8".

3.o Mariani (M.M.) in 1.56'32" e 2 quinti.

4.o Tigli (M.M.) in 2.2'46".

5.o Del Prato (Marini) in 2.12'45".

6.o Sartori (Marini) in 2.14'17" e 3 quinti.

Giro più veloce: Mariani (M.M.) al 16.o, in 5'35" e 3 quinti, alla media oraria di Km. 107.270.

DEGNA RICONSACRAZIONE

AUTODROMO MONZA, 30

Un grandioso, indimenticabile trionfo italiano ha riconsacrato l'Autodromo monzese dopo la luttuosa giornata del nove settembre. Al cospetto di una folla che ha detto con la sua partecipazione appassionata il più eloquente elogio della funzione delle piste ospitanti le battaglie dei motori, anche se purtroppo possono essere mutate in ordigni di morte, e pronunciato insieme la condanna dei disfattisti dello sport e dei corvi del malaugurio; al cospetto di questa folla saliente a 50.000 persone, ed osannante in Augusto Turati il fedele divulgatore del verbo del Duce, la industria nazionale ha riportato il più ambito e luminoso dei trionfi.

Vola sulle ali della fama, una volta ancora, il nome di Tazio Nuvolari, e figurano con lui quelli del degno compagno Moretti e della grande casa italiana che ha apprestato ed affilato le armi pel trionfo: quella Casa Bianchi e quel Nuvolari che contano quattro vittorie consecutive, dal 1925 al 1928. Prendetevi la briga di scorrere l'albo d'oro di qualsiasi Gran Premio, italiano o straniero: non troverete traccia d'una serie di successi paragonabile a quella che il binomio Nuvolari-Bianchi è venuta componendo in questi quattro anni.

Mutano i tempi, cambiano gli avversari, ma la superiorità della marca milanese e del popolare pilota non accennano a tramontare.

Fossero venuti a Monza l'inglese Handley e la sua Motosacoche: potremmo giurare che avrebbero trovato pane pei loro denti. Ma Handley ha preferito restarsene a casa, forse per non compromettere gli allori mietuti nel G.P. di Ginevra, ed è probabile ch'abbia fatto bene, visto la sorte che la gara ha riservato all'altro avversario quotatissimo nella 350, vale a dire l'inglese Longmann, che pilotava la Velocette trionfatrice nel T. T. di quest'anno. Non che Longmann abbia fatto una brutta corsa, dato che l'ha terminata anche lui al terzo posto, ma fu chiaro subito che contro Nuvolari e Moretti non poteva niente, assolutamente niente.

Dominatrice indisturbata della propria categoria, la Bianchi ha mirato più oltre, e le vicende della corsa l'hanno magnificamente aiutata a mutare un successo parziale nel più completo dei trionfi, in modo da ripetere il suo stesso exploit *del 1925, e quello più remoto della Garelli all'epoca del primo Gran Premio monzese.*

Perchè la 350 possa vincere un Gran Premio di velocità, è evidentemente indispensabile che le «mezzo litro» vengano meno al loro prestigio, e questo si è verificato precisamente oggi, come era già capitato nel 1925 e nel 1922 sul medesimo Autodromo.

Con la differenza, però, che, stavolta non è stata soltanto la deficente «tenuta» delle 500 a permettere la vittoria assoluta della minore cilindrata, ma c'è voluto anche, e sopratutto, il pauroso capi-

NUVOLARI

tombolo di cui rimase vittima Arcangeli, il quale non ha niente a che vedere con il funzionamento della Guzzi che il forlivese pilotava.

Senza dilungarmi a ripetere quello che si potrà leggere nella diffusa cronaca della gara delle 500, rileverò che Arcangeli è stato bruscamente eliminato dall'uscita di strada, fortunatamente risoltasi senza gravi conseguenze, quando si accingeva a ritogliere a Bentley (Gillet) quel primato che l'inglese aveva potuto riconquistare approfittando del rifornimento del forlivese.

L'inseguimento di Arcangeli avrebbe approdato al successo proprio al giro successivo a quello della sua eliminazione, poichè Bentley si fermava per un altro rifornimento, e doveva poi ritirarsi nella seconda metà della corsa.

La marcia di Arcangeli era stata così regolare, e al tempo stesso tutt'altro che «forzata», da vietarci di pensare che anche la sua macchina avrebbe seguito la sorte comune alla Gillet di Bentley, alla Sarolea di Self, alla Sumbeam di Dodson e alla Norton di Taruffi, cioè delle macchine che parteciparono direttamente alla lotta per il primato assoluto.

Il caso ha disposto altrimenti, ed il vincitore del Gran Premio del 1927 ha dovuto finire la giornata sì bene incominciata nella nuda stanzetta d'una camera d'albergo, con la testa fasciata, ringraziando il buon Dio d'averla scampata bella.

Eliminato Arcangeli, l'industria belga sembrava dovesse prevalere, conquistando un successo insperato, ma nè l'abilità di Bentley nè quella di Self poterono avere ragione dei... capricci delle loro macchine.

GHERSI MARIO

In tal modo la 500 cedette completamente, riducendosi alla fine a tre macchine arrivate contro 22 partite!

Buon per le «mezzo litro» che a salvare in parte la reputazione sta la media sul giro realizzato da Achille Varzi con la Sumbeam, media che arrivando a chilometri 145,395 è vicinissima a quel famoso records di Ghersi, con Km. 146,699. Disgraziatamente Varzi, come del resto gli altri piloti di «Raggio di Sole», hanno dovuto lamentare gravi irregolarità nella carburazione sin dai primi giri, dimodochè la Sumbeam non ha mai potuto figurare nella fase più importante della prova. E' stato soltanto verso la fine che il li-

Del resto la... mortificazione delle basse medie è comune ai trionfatori: Nuvolari con Km. 130,771 cinese Franconi, l'unico superstite dello squadrone di Vailati, ha potuto farsi luce riconfermando alla Sumbeam il primato del 1926 e 1927.

Ma la vittoria è ben magra, poichè la «mezzo litro» non è che terza nella classifica generale, e la media di Km. 129,171 è non poco inferiore al record di Arcangeli, stabilito l'anno scorso con chilometri 136,973. Può far piacere che una volta tanto Franconi, corridore adusato alle «puntate» velocissime ed ai più dolorosi ritiri, trovandosi a dovere svolgere una tattica di corsa completamente opposta alla solita, abbia conquistato l'ambita vittoria.

sul percorso e 137,509 sul giro è rimasto piuttosto lontano dai suoi records del 1927 i Km. 135,493 sul percorso e Km. 140,955 sul giro.

Ma Nuvolari ha un'attenuante che può essere addirittura una giustificazione; egli non ha avuto, letteralmente, avversari. Come si fa a battere i records quando non c'è lotta?

*

La categoria 250, infeudata alla Guzzi dopo la diserzione della Motosacoche, non può nemmeno essa vantare l'abbassamento dei precedenti records, ma il vincitore Mario Ghersi ha mancato per un soffio il lusinghiero risultato.

Anche qui, del resto, non v'è stata competizione che fra i «guzzisti» ed ha vinto, indiscutibilmente, il migliore ed il più iniziato ai segreti delle grandi corse.

Una figura assai meschina l'ha fatta il binomio Longmann O. K. Supreme, pur vincitore del T. T. dell'annata, classificandosi ultimo senz'essere mai stato in gara.

FRANCONI

Il crollo dei records s'è invece registrato, e sensibilissimo, per le categorie 175 e 125 cmc.

Nella 125, allo stesso modo che nella 250, non c'è stata lotta che per le piazze dietro il vincitore.

La M. M. ha imposto la propria superiorità, ribadendo il successo dell'anno passato, ed il maceratese Del Monte s'è guadagnato i galloni mantenendo la testa dal primo all'ultimo giro. Il nuovo record sul giro, appannaggio questo di Mariani ma sempre della M. M., supera di circa un chilometro il precedente, quello sull'intero percorso è migliore di oltre sei chilometri.

Nelle 175 ha vinto l'unico straniero in casa. Si tratta del tedesco Geiss, che ha guidato magistralmente la D. K. W., la notissima macchina germanica. Tuttavia Geiss non avrebbe forse vinto se la disdetta non si fosse accanita contro Maffeis e Belagna su Ladetto e Blatto. Il fatto che Balagna ha terminato a un quarto di minuto dal vincitore, e che Maffeis prima e poi lui hanno tenuto parecchio il comando della corsa, sta a dimostrare che la marca piemontese è sempre all'altezza della propria fama. Non così può dirsi della Benelli, in testa ai primi due giri e poi nettamente superata dagli avversari.

Il binomio vittorioso ha migliorato di sei chilometri il precedente record sull'intero percorso, e di oltre tre chilometri quello sul giro.

Nelle minori categorie le percentuali degli arrivati sono altissime per la 250 e la 125; buone per la 175.

Mi resta a dire dell'organizzazione, ma me la caverò con una parola: eccellente.

Siano rese le giuste lodi all'avv. Corradi, a Renzo Castagneto e a tutti i loro solerti collaboratori.

LEONE BOCCALI

Nuvolari e Moretti portati in trionfo dopo la vittoria

(Strazza - Photo reportage)

Il fantastico carosello dei centauri

MONZA, 30

Il cielo è grigio, e gli fan cortina le ombre fosche delle nubi, ma non fa molto freddo. E' questa la prima confortevole constatazione che fanno i concorrenti al Gran Premio delle Nazioni, affluiti per tempo all'Autodromo onde presenziare alla messa al campo che dovrà riconsacrare l'Autodromo e lo sport motoristico, dopo la tragedia del 9 settembre.

La messa al campo

Le tribune si vanno man mano affollando, e saranno gremite per l'inizio della competizione. Alle 9.25, contornato dalle autorità, giunge S. E. Turati, Segretario del Partito. Egli si porta immediatamente dinnanzi all'altare eretto sul bordo della pista, di fronte alla tribuna d'onore.

I concorrenti si dispongono sul rettilineo, aggruppati per nazionalità. Qualche balenio di sole indora il vasto panorama, circondato dalle creste verdi degli alberi.

Don Goli, il cappellano della sezione Legione Carroccio, si appresta all'ufficio divino. Il Segretario del Partito si irrigidisce sull'attenti allo squillo di tromba. Sono accanto a lui Nardo Giampaoli, il prefetto Siragusa, il sen. Crespi, il conte Bonacossa, il gr. uff. Mercanti, l'on. Fabbri, il gen. Cardini, il Console Dabbusi, l'on. Torrusio, ecc.

Giunto alla pagina dell'Evangelo, Don Giolli si volge al pubblico:

— Siamo qui per ricordare le vittime della giornata tragica — esclama il sacerdote — e per esaltare il loro sacrificio. Noi sappiamo che il progresso e le conquiste non si ottengono senza sacrificio».

Il sacerdote continua ricordando che lo stesso Vangelo ammonisce che non può nascere il frutto senza la morte del seme, e che l'Italia è anche essa risorta dai campi insanguinati della guerra. «I caduti in ogni ramo dell'attività umana non debbono servire che di incitamento a nuove opere e a nuove conquiste».

S. E. Turati da il via

Terminata la messa, le autorità si avviano al traguardo di partenza. S. E. Turati e Giampaoli sono fatti segno agli applausi e agli evviva della folla.

Con dieci minuti di ritardo sull'ora prevista, i 30 concorrenti nelle due maggiori categorie iniziano la competizione.

Prima di dar loro il *via*, S. E. Turati ha voluto compiere un giro della pista, affidandosi alla *Lambda* di Pietro Ghersi. Renzo Castagneti gli ha poi presentato alcuni concorrenti, e lo ha intrattenuto ad osservare le macchine.

Ecco l'elenco dei partecipanti:

Categoria 350 cmc.: Velocette (Longman), Velocette (Lama), Bianchi (Nuvolari), Bianchi (Moretti), Bianchi (Zanchetta), Chater Lea (Barsanti), Chater Lea (Jacopini), Nagas Ray (Pigorini).

Categoria 500 cmc.: Sarolea (Gregoire), Sarolea (Tom), Sarolea (Self), Sunbeam (Dodson), Sunbeam (Varzi), Sunbeam (Colombo), Sunbeam (Ruggeri), Sunbeam (Franconi), Guzzi (Arcangeli), Guzzi (Moretti), Guzzi (Fieschi), Gillet (Sbaiz), Gillet (Bentley), Norton (Taruffi), Scott (Maffei), D. K. W. (Klein), Rex Acme (Bonetto), Riva (Riva), Triumph (Giovannone), De Giovanni (De Giovanni), Gilera (Gilera), Gilera (Grana).

Uno dei concorrenti più quotati, Achille Varzi, deve immediatamente fermarsi al box, e sarà imitato al primo passaggio dai compagni di marca Colombo e Franconi. La più agguerrita *équipe* in corsa, la Sunbeam, vede perciò subitamente ridotti i propri effettivi.

Intanto il comando della corsa è stato assunto da Arcangeli, inseguito a pochi metri da Self, Bentley, Dodson, Tom. Si tratta, dunque, d'un duello a tre fra l'industria italiana, belga e inglese. Ma Dodson, per quanto sia il vincitore del T. T., non può «tenere» la ruota del focoso romagnolo, e l'ardua impresa viene invece assunta da Bentley, l'inglese in sella alla Gillet.

Il duello Arcangeli Benthley

Il duello Arcangeli-Bentley caratterizza la prima fase dell'appassionante contesa, mentre nella categoria 350 la superiorità della Bianchi appare manifesta in tutta la sua estensione. In verità la marca nazionale, non essendo partito Handley con la Motosacoche e nemmeno Bandini con la A. J. S., non ha che un avversario dell'ultimo T. T., ma Longman dovrà limitarsi a contendere alla terza guida della Bianchi la conquista del terzo posto. Si vedrà in seguito come la marca di Viale Abruzzi difettando gli avversari nella sua cilindrata, abbia trovato di suo gusto vincere quelli, invero numerosissimi, della categoria superiore. Ma non anticipiamo la cronaca, e rifacciamoci al duello Arcangeli-Bentley.

L'inglese deve accontentarsi di seguire per i primi quattro giri la ruota del forlivese, ma al quinto giro, finalmente riuscirà a sorpassarlo. Non si tratta che di un vantaggio di pochi metri, destinato a sparire all'ottavo giro, quando Bentley deve sostare per il primo rifornimento, del che approfitta naturalmente Arcangeli per riprendere il primato. Bentley retrocede al quarto posto, perchè è preceduto anche da Self e Tom, i due piloti della *Sarolea*.

Le posizioni al 10.o giro sono le seguenti:

Categoria 500 cmc.: Bentley in 23'24" (media Km. 139.743); Arcangeli in 23'24" un quinto; Self in 23'35" tre quinti; Tom in 23'48"; Taruffi in 24'26" due quinti; Sbaiz in 24'59"; Gregoire in 25'6" un quinto; De Giovanni in 25'45"; Klein in 25'50" due quinti; Varzi in 25'56" quattro quinti; Dodson in 25'59"; Colombo in 26'35"; Gilera in 26'45" due quinti; Giovannone in 27'23"; Grana in 28'7" un quinto; Franconi in 28'28" due quinti.

Categoria 350 cmc.: Nuvolari in 47'8" (media Km. 133.026); Moretti in 47'19" un quinto; Longman in 48'41" due quinti; Zanchetta in 48'44"; Pigorini in 52'40" due quinti; Lama in 55'3".

Il distacco di Arcangeli su Self assomma a circa 15", ma se il varesino non può sperare di superare il pilota della Guzzi, ciò riesce ancora una volta a Bentley, e precisamente al 15.o giro. La cosa è possibile perchè Arcangeli ha dovuto anch'egli sostare pel rifornimento, impiegandovi circa un minuto e mezzo.

La classifica al 15.o giro reca: Bentley in 1.7'19" un quinto (media Km. 137.700); Arcangeli in 1.8'5" tre quinti; Self in 1.8'23" due quinti; Varzi in 1.10'23"; Taruffi in 1.10'33" un quinto; Sbaiz in 1.11'7" due quinti; Dodson in 1.12'2" tre quinti; Franconi in 1.12'24"; De Giovanni in 1.15'43"; Grana in 1.17'14" due quinti; Klein in 1.17'54" tre quinti; Giovannoni in 1.18'58".

Categoria 350 cmc.: Nuvolari in 1.9'28" (media Km. 133.445); Moretti in 1.10'5"; Zanchetta in 1.11'52" due quinti; Longman in 1.13'16";

Come si vede, il distacco fra il *leader* e Arcangeli non arriva nemmeno a un minuto primo. Tuttavia il campione italiano è deciso a riprendere rapidamente il comando della corsa, e forse questo generoso ardimento occasionerà l'incidente che ha tenuto in trepidazione per parecchi interminabili minuti l'animo della folla.

Il terrificante capitombolo

Proprio alla stess'ora — verso le 11 e mezza — e durante quel 18.o giro che fu fatale al povero Materassi, Arcangeli viene brutalmente eliminato dalla corsa da un terrificante capitombolo fuor della pista, che per fortuna non ha avuto conseguenze gravi.

Il fulmineo episodio si è svolto proprio sotto gli occhi della grande massa degli spettatori. Uscendo dalla piccola curva sud della pista, che aveva percorso tenendosi rasente il ciglio superiore, la macchina di Arcangeli urtava nel basamento del muretto che la delimita, e veniva proiettata nel prato adiacente, non senza che il disgraziato corridore compisse parecchi volteggi nell'aria, piombando poi pesantemente al suolo.

Ma quel casco benedetto che ha salvato la vita a tanti motociclisti, e l'assenza di alberi sullo spiazzo erboso, che sta fra la curvetta e la grande curva della pista che è inoltre molle per la pioggia caduta di questi giorni, impedivano che il capitombolo avesse conseguenza gravi per Arcangeli.

Raccolto svenuto dai militi della Croce Verde, dopo essere stato prontamente soccorso dal corridore Giovannoni che percorreva la curvetta a passo d'uomo tenendosi alla corda, Arcangeli veniva raccolto e trasportato nell'infermeria dell'Autodromo, dove il medico di servizio aveva modo di tranquillizzare gli animi non constatando nel caduto che contusioni all'occhio sinistro e al malleolo sinistro, dichiarate guaribili in dieci giorni.

L'aduno degli spettatori poteva così rivolgersi ancora alla gara, che ci riservava uno sviluppo emozionantissimo e particolarmente gradito al nostro cuore di italiani.

Bentley, al comando delle «mezzo litro», si fermava per un secondo rifornimento al giro successivo all'infortunio di Arcangeli, vale a dire al 19.o. Self ne approfittava per passare in testa, seguito da Bentley, Taruffi e Dodson, ma anch'egli non tardava a seguire la dura sorte comune ai *leaders* della cat. 500. Infatti al 22.o giro Self abbandonava lungo il percorso, e Bentley per la terza volta capeggiava le 500, avendo dietro di sè Dodson e Taruffi.

La "passeggiata„ di Nuvolari

Nessuna speranza, dunque, di una vittoria italiana, fuor che nella categoria 350?

Un momento: Nuvolari e Moretti, i *leaders* della cat. 350, occupano ormai il secondo e il terzo posto nella classifica generale dietro l'inglese della Gillet. Che Bentley debba compiere soltanto un altro rifornimento, ed il mantovano e il suo compagno gli piomberanno addosso. Ma questo non è nemmeno necessario. Durante il 25.o giro, Bentley deve fermarsi a lungo sul percorso. Le cause? Non è possibile appurarle, ma certo è che l'inglese, dopo avere ripreso la corsa, finirà per abbandonarla non potendo mantenere un'andatura decente.

Intanto il suo ritardo se permette a Taruffi di passare in testa alle 500 fa sì che Nuvolari e Moretti, oltre all'inglese Longman, prendano decisamente il sopravvento sulla maggiore categoria, assurgendo al ruolo dei trionfatori della giornata.

I passaggi dei due popolari campioni della marca nazionale provocano ondate di applausi. La disgraziata caduta di Arcangeli non poteva tarpare le ali alla completa vittoria italiana, e se il campione della Guzzi è stato eliminato, altri uomini ed un'altra casa trionferanno nel modo più clamoroso, a maggior gloria dell'industria nazionale.

Dal 25.o al 40.o giro, non è che una «passeggiata di salute» per Nuvolari e Moretti, che con Longman e Zanchetta completano l'elenco dei... superstiti nella cat. 350. Fra le «mezzo litro» invece c'è un ultimo cambiamento da registrare: Taruffi deve ritirarsi al 31.o giro, cedendo il primato a Franconi, l'unico pilota ancora in gara della poderosa *équipe* della Sunbeam. Dietro Franconi ci sono il tedesco Klein e la Gilera di Grana: la categoria 500 non può farci contare che tre arrivati su 22 concorrenti partiti.

Nuvolari e Moretti vengono portati in trionfo in mezzo alla folla, dopo avere ricevuto le congratulazioni di S. E. Turati che interrompeva appositamente la colazione offertagli dagli organizzatori.

Ed a Cremaschi, il bravo meccanico del mantovano tocca l'onore di pronunciare alcune parole di circostanza.

Le corse delle categorie minori

Terminata la sfilata del convegno motociclistico, di cui si riferisce a parte, hanno inizio le prove delle minori categorie. Sono precisamente le 14,55 quando S. E. Turati dà il *via* ai seguenti concorrenti:

Categoria 250 cmc.: Gissler (Guzzi); Ghersi M. (Guzzi); Cimatti (Guzzi); Manetti (Guzzi); Nazzaro (Guzzi); Raccagni (Guzzi); Panella (Ladetto Blatto); Longman (O. K. Supreme); Moradeo (Moto Piana).

Categoria 175 cmc.: Maffeis (Ladetto Blatto); Coriolani (Ladetto Blatto); Balagna (Ladetto Blatto); Bashieri (G. D.); Benelli (Benelli); Brusi (Benelli); Serafini (Benelli); Zacchetti (Miller); Fumagalli (Miller); Vitale (Gianoglio); Remorino (Ibis); Geiss (D.K.W.); Roncini (Superba); Lanza (Ladetto Blatto)

Categoria 125 cmc.: Cornaggia (Dardo); Tigli (M.M.); Mariani M.M.); Del Monte (M.M.); Baschieri (G.D.); Sandri (G.D.); Sartori (Marini); Del Prato (Marini); Monesi (G.G.).

Al primo giro passano in testa nel l'ordine Ghersi, Raccagni, Nazzaro, Geissler su Guzzi, Moradei su Moto Piana, Longman su O. K. Supreme nelle 250; Benelli su Benelli, Geiss su D.K.W., Balagna su Ladetto Blatto, Maffei su Ladetto Blatto, Serafini su Benelli, Lanza su Ladetto Blatto, ecc. nelle 175. Del Monte su M.M., Baschieri su G.D., Tigli su M.M., Del Prato su Marini comandano il lotto delle 125 cmc.

Le posizioni mutano per la categoria 175 al terzo giro, nel quale il tedesco Geiss riesce a superare Benelli, mentre dietro di loro le Ladetto Blatto di Maffeis e Balagna riguadagnano continuamente terreno.

Al quinto giro le classifiche recano:

Categoria 250 cmc.: 1.o Ghersi M. in 25'0" e 3 quinti (media Km. 130.739); 2.o Nazzaro in 25'46" e 1 quinto; 3.o Raccagni in 25'51" e 1 quinto; 4.o Geissler in 26'3" 2 quinti; 5.o Panella in 27'33"; 6.o Moradei in 27'53"; 7.o Manetti in 27'54" e 3 quinti; 8.o Longman in 29'7" e 3 quinti; 9.o Cimatti in 30'3" e 3 quinti.

Categoria 175 cmc.: 1.o Geiss in 27'56" e 1 quinto (media Km. 117.050); 2.o Benelli in 28'11" e 1 quinto; 3.o Maffeis in 28'12" e 4 quinti; 4.o Balagna in 28'13" e 1 quinto; 5.o Serafini in 29'5"; 6.o Lanza in 29'19" e 3 quinti; 7.o Baschieri in 30'5" e 2 quinti; 8.o Ramorino in 30'5" e 4 quinti; 9.o Coriolani in 33'32".

Categoria 125 cmc.: 1.o Del Monte in 31'6" e 2 quinti (media Km. 105.122); 2.o Baschieri in 31'33"; 3.o Tigli in 32'23" e 1 quinto; 4.o Mariani in 33'25" e 3 quinti; 5.o Del Prato in 34'48" e 3 quinti; 6.o Sartori in 35'7" e 3 quinti; 8.o Moresi in 39'8" e 1 quinto; 8.o Cornaggia in 42'16" e 3 quinti.

Si ritirano nel frattempo Fumagalli, Vitale e Brusi.

Proseguendo nella loro marcia incalzante, Maffeis e Balagna riescono a portarsi in testa nella categoria 175, mentre nelle altre due categorie le posizioni di testa rimangono invariate, e Ghersi aumenta il suo vantaggio nella 250, relegando all'ultimo posto il vincitore del T.T.

Al dodicesimo giro si verifica un altro mutamento nella categoria 175: infatti Maffeis deve abbandonare il primato al compagno di marca Balagna. Ma il destino vuole che l'industria nazionale non abbia la fortuna alleata al merito per quanto riguarda le motoleggere, ed anche Balagna subisce un ritardo lungo il percorso che permette a Geiss di riprendere il comando della gara. Il vantaggio del Tedesco si riduce a pochi secondi, ma non potrà essere colmato nei sessanta chilometri che ancora mancano per terminare la prova, ed anzi Geiss riesce a portare il proprio vantaggio da 4 a 18 secondi.

Intanto finisce anche la gara delle 125, con la vittoria di Del Monte, che ha tenuto testa per tutti i venti giri.

Quanto alle 250, Mario Ghersi termina fra gli applausi, davanti al lotto dei giovani e valorosi piloti della grande marca di Mandello.

Il successo del Convegno motociclistico

MONZA, 30.

Veramente imponente e suggestiva è riuscita la sfilata delle forze motociclistiche partecipanti al Convegno indetto nell'occasione del Gran Premio delle Nazioni.

Si può calcolare che circa 1500 «centauri», fra quelli inquadrati nelle Legioni della Milizia e gli altri schierati nei diversi Moto Clubs, abbiano animato la pista nell'intervallo fra le gare del mattino e quelle del pomeriggio.

S. E. Turati e le Autorità hanno assistito alla sfilata dall'alto della tribunetta dei cronometristi, ed il Segretario del Partito ebbe a compiacersi vivamente col conte Bonacossa e con Castagneto per l'ammirevole spettacolo di disciplina, di abilità e di forza offerto dai motociclisti.

Il corteo, che ha compiuto alcuni giri della pista, era aperto dai reparti della Milizia motociclistica, al comando generale del Console Dabbusi. Particolarmente applaudito lo squadrone della Legione Carroccio, comandato dal collega Centurione Renato Tassinari, e forte di ben novantaquattro unità. Dopo i militi, venivano i gruppi borghesi, fra cui si distinguevano le numerosissime rappresentanze della S. S. Ambrosiana, della Pro Vercelli, del M. G. Brescia, dell'A. M. C. Bergamo, del M. C. Cavaria. Ecco del resto l'elenco preciso delle rappresentanze intervenute:

1. Legione Carroccio Milano, 2. Legione Como, 3. Legione Torino, 4. Legione Pistoia, 5. Legione Mantova, 6. Legione Monza, 7. Legione S. Remo, 8. Legione Verona, 9. Legione Asti, 10. Legione Vercelli, 11. Legione Reggio E., 12. Corpo Vigilanza Notturna Milano, 13. Moto Club Lombardo, 14. S. S. Ambrosiana, 15. A.M. C. Bergamo, 16. M. C. Cavaria, 17. U. S. Vercelli, 18. M. C. Risorgimento, 19. M. C. Como, 20. M. C. Luino, 21. Soc. Sim, 22. M. C. Crema, 23. S. S. Precotto, 24. S. C. Spallanzani, 25. M. C. Piacenza, 26. M. C. Brescia, 27. M. C. Varese, 28. S. C. Milano, 29. S. S. elzo, 30. M. C. Lodi, 31. G. S. Siap Genova, 32. Soc. Fulgor Asti, 33. M. C. Edolo.

PUGILATO

Un match Roberti-Godfrey

a Nuova York

NEW YORK, 30 notte

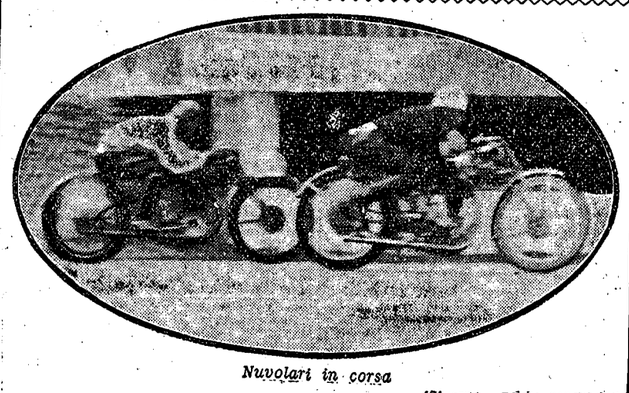
Il peso massimo italiano Roberto Roberti si batterà mercoledì prossimo all'Ebbert's Field di Brooklin con il pugilatore negro George Godfrey in un match di 10 riprese. Lo incontro è atteso con grande interesse nel mondo sportivo date le qualità combattive dei due avversari e dato il fatto che il match darà al vincitore l'opportunità di misurarsi con un pugilatore di classe superiore. I competenti affermano che l'incontro segnerà la prova del fuoco della carriera di Roberti.

Il match Bonaglia-Buffi

TORINO, 30

Ecco il programma dell'interessante riunione torinese di sabato prossimo 6 Ottobre:

Pesi massimi: Michele Bonaglia contro Luigi Buffi; Pesi welters: Garzena-Vaccari; Pesi leggeri: Merlo Preciso-Pavesi; Pesi massimi: Islas (negro)-Carlo Scotti.



Nuvolari in corsa

(Strazza - Photo reportage)

58