BOLOGNA - Anno III - N. 62

Mercoledì 13 Marzo 1929 - (Anno VII)

IL LITTORIALE

"Littoriale" Bologna C.C.P. Cr.
Sig. Grattarola Cesare
Via S. Vitale, 3 CITTA'

ABBONAMENTI: Italia e Colonie: Anno L. 65; Semestre L. 33; Trimestre L. 17 - Estero: anno L. 150 - Sem. L. 78 - Trim. L. 40
REDAZIONE: Via Poeti, 7 - Tel. 32-01 - AMMINISTR.: Via Poeti, 7 - Tel. 16-16

QUOTIDIANO SPORTIVO
Fondatore LEANDRO ARPINATI

INSERZIONI: Tariffa: L. 3 il mm - Picc. pubblicità L. 0,60 per parola, minimo L. 6
Rivolgersi: Uff. pubbl. *Il Littoriale*, Via Poeti, 7 - Tel. 16-16; 32-01
UN NUMERO CENTESIMI 25

CICLISMO

La crisi della pista ed i possibili rimedi

Non occorreva il disgraziato epilogo della «*Sei Giorni*» di Milano per richiamare alla realtà ed ammonire gli interessati sulla gravità della crisi che travaglia lo sport ciclistico su pista; quella crisi è in atto già da qualche anno, ed il fallimento di Milano, triste fin che si vuole, non ne rappresenta che l'ultimo episodio.

Il ciclismo su pista in Italia è ammalato; e, almeno per ora, non si vede quale medicina possa guarirlo; le manifestazioni di Genova, Torino, Milano, ecc., svolte nel 1928 e finite quasi tutte con gravi perdite finanziarie, avevano già chiaramente illuminata la situazione; e il nostro giornale fu quindi facile profeta nel prevedere, prima ancora dell'inizio, l'insuccesso delle seconda *Sei Giorni del Palazzo dello Sport*. Perciò crediamo inutile ogni discussione sulle cause che hanno determinato il disastro dell'impresa milanese; se cioè si debba attribuire ad un errore degli organizzatori nella scelta del tempo o nella errata valutazione dei gusti e dell'intelligenza sportiva del pubblico o nella stanchezza della folla per la monotonia dei programmi. Non si deve e non si può condannare nessuno; è in noi la convinzione che quella corsa non avrebbe avuto fortuna in ogni modo perchè il suo male non risiedeva nell'incapacità organizzativa o nell'incomprensione del pubblico, bensì nel complesso degli errori che hanno provocata la crisi della pista, errori di cui si debbono ritenere responsabili corridori ed organizzatori insieme.

Le cause della crisi

Come siamo giunti alla grave situazione della pista in Italia è arcinoto e, aggiungiamo anche, era prevedibile: da un lato i corridori troppo lontani dalla realtà, pervasi dalla sete inestinguibile di guadagno, non capirono che a lungo andare le folle li avrebbero abbandonati e costretti, come lo è attualmente, a doversi recare all'estero in cerca di «*lavoro*»; da un'altra gli organizzatori, che si sono disputati gli «*astri*» a colpi di biglietti da mille, non ebbero la accortezza di prevedere che il conseguente rialzo delle pretese dei corridori avrebbe fatalmente condotto al crollo delle imprese anche più solide. Gli uni e gli altri quindi, in egual misura, si sono resi colpevoli dello stato di cose attuale e pagano ora il filo (fino a quando?) degli errori commessi in passato.

Quelli che più hanno sofferto e soffrono tuttora di quelli errori, sono i corridori delle specialità della pista, i veri *pistards*, che, oltre a trovarsi in difficoltà per mancanza di corse, non possono godere i benefici dei guadagni del passato come i loro colleghi più fortunati della strada, perchè, è noto, che la loro attività fu quasi totalmente interrotta dal giorno in cui i *routiers* si dedicarono alla pista. Lungi da noi l'intenzione di considerare i *pistards* delle «vittime», chè molte colpe vanno anche a essi attribuite per non aver saputo mantenere il prestigio sulle folle; dobbiamo però riconoscere che sono stati i più sacrificati.

La strada e la pista

Un tempo la pista era riservata agli *sprinters* e mezzofondisti e non si può dire che essi non interessassero il pubblico. Molti esempi si potrebbero dare a dimostrazione che le riunioni del passato riuscirono anche dal lato finanziario. Poi vennero alla pista i corridori su strada con nuove specialità di corse, più movimentate ed appassionanti. Il pubblico cominciò quindi a modificare i suoi gusti, scartando le corse di velocità propriamente dette. Ai velocisti, gradatamente messi alla porta dagli organizzatori e dal pubblico, non rimase quindi che o dedicarsi alle corse di mezzofondo, o cambiar mestiere. Solo per gli *assi* rimase qualche via di scampo, rifugiando all'estero.

Occorrerà precisare a questo punto, per la verità dei fatti, che se i velocisti in un passato pur lontano furono colpevoli dell'abbandono della folla, i *routiers* che vennero alla pista in seguito, peccarono dello stesso peccato approfittando dell'entusiasmo popolare fino all'inverosimile. Vi fu un momento in Italia, in cui l'attività dei *routiers* in pista assunse aspetti addirittura riprovevoli, tanto che l'U. V. I. si trovò costretta ad intervenire con decisioni volte allo scopo, non solo di riportare i corridori e gli organizzatori sulla diritta via, ma anche di ridare alle riunioni su pista quelle serietà e quel prestigio che di giorno in giorno erano sempre più compromessi.

La pista avrebbe dovuto ritornare, se non interamente, chè i gusti del pubblico oramai non avrebbero più consentito, ai *pistards*; ed era opera di giustizia, diremo così, sinracale, in quanto la Federazione doveva cercare di difendere gli interessi dei propri affiliati. Perciò i corridori su strada avrebbero dovuto limitare al giusto le loro apparizioni in pista. Ma essi non capirono le necessità e obbligarono l'Unione a dividere i licenziati secondo le rispettive specialità e a vietare ai classificati *routiers* di correre su pista in dati giorni dell'anno sportivo, in occasione cioè di gare classiche su strada. Si gridò allora da più parti all'ingiustizia e si disse che i corridori, per il fatto di essere dei professionisti riconosciuti dalla Federazione, avevano il diritto di svolgere quella attività che loro rendeva di più, quando le Case dalle quali dipendevano lo avessero consentito. E chi erano a gridare più forte? Gli organizzatori: gli stessi che oggi lamentano maggiormente i danni della sopravvenuta crisi. In quanto ai corridori, fatta la legge trovato l'inganno, ed ecco che nella nuova situazione, essi cercavano le vie d'uscita per eludere il regolamento.

Era stato stabilito dall'U. V. I. che i corridori su strada non potevano correre in pista in quei dati giorni dell'anno, non si vietava però ai velocisti di correre su strada: stacando la licenza come corridori su pista era quindi logico che ad essi sarebbe stata garantita la massima libertà d'azione; ciò pensarono Girardengo e Linari, primi fra tutti, nel giorno in cui, per non essere più a servizio di case industriali, poterono dichiarare di dedicarsi alla pista solamente.

L'attuale U. V. I. però, che fin dalla sua assunzione aveva ritenuto i precedenti provvedimenti per la pista ottimi ed impostati su sani criteri e li aveva ribaditi rendendoli anzi ancora più severi, non solo rifiutò le licenze da *pistards* ai due «*assi*», ma ad evitare ulteriori richieste, decise l'abolizione della suddivisione dei corridori in specialità.

La deliberazione dell'U. V. I. di abolire le specialità sarà naturalmente inserita nelle nuove *carte federali* in via di pubblicazione integrata di tutte le disposizioni opportune ad evitare equivoci o malintesi di sorta sulla posizione precisa di ogni tesserato.

Guardiamo al futuro

L'abolizione delle specialità pone sullo stesso piano tutti i corridori dell'U. V. I. e con gli stessi doveri verso i regolamenti. E' chiaro che anche i *pistards* Bergamini, Bossi, Torricelli, Sevegnini, Mori, ecc. senza un ulteriore comunicato federale sarebbero costretti al riposo nei giorni di svolgimento delle classiche italiane. Ciò non può essere voluto dall'U. V. I. e non si può nemmeno pensarlo lontanamente tanto sarebbe contrario alla logica ed alla stessa volontà più volte espressa dalla presidenza di dare ogni incoraggiamento alla attività della pista per risollevare le specialità della velocità.

Non dubitiamo quindi che prima dell'inizio ufficiale della stagione all'aperto un chiarimento sarà venuto e corridori ed organizzatori potranno in conseguenza fissare la loro attività futura.

Cosa sarà della stagione su pista del 1929? Noi non siamo pessimisti ad oltranza e crediamo, come in altra occasione abbiamo accennato, che, ridotte di numero e quindi più attese, le riunioni ciclistiche della prossima stagione riusciranno ad interessare il pubblico. Non si può pensare che la folla abbia abbandonato completamente i suoi beniamini, ma si deve invece ritenere che da essi reclama un maggiore rispetto e maggiore serietà. Ridotti così anche i corridori ad una attività giusta, il pubblico ritornerà alle riunioni in numero considerevole. L'U. V. I., che già ha pensato alle corse di velocità, obbligandole nei programmi e che ha anche pensato alle gare dei giovani ed ai campionati delle società, darà tutto il suo appoggio alle iniziative di quegli organizzatori che nelle attuali condizioni trovano ancora il coraggio di affrontare i rischi finanziari delle riunioni ciclistiche su pista.

Agli organizzatori stessi, ed alle società ciclistiche in special modo, sarà demandato il compito di rafforzare la ripresa della pista con la loro passione ed i rispettivi mezzi a disposizione. Curare i giovani all'amore delle specialità, indire ed organizzare, in quelle zone che hanno la fortuna di possedere la pista, molte gare per i dilettanti con premi di rappresentanza atti a richiamare le altre società con agguerrite rappresentanze, tentare gli incontri interclubs, interregionali, fra città e città, ecc. Favorire sfide ad inseguimento fra i dilettanti, i tentativi di records di categoria; far terminare le corse su strada in pista allo scopo di abituare i dilettanti alla padronanza dei loro mezzi; darsi in una parola con ogni energia a collaborare con l'U. V. I. per risolvere, non la crisi attuale, ma il problema generale della pista che è quello di ripopolarla di uomini nuovi, di cambiare i sistemi vigenti, di dare ad essa un indirizzo più rispondente alle moderne esigenze ed all'evoluzione sportiva del pubblico, ma sopratutto moralizzarla con corse più appassionanti e più sincere, il che non si può ottenere se non dagli uomini nuovi freschi di entusiasmo sportivo.

GUIDO GIARDINI

Leggete
Il Littoriale

Il fresco e sorridente aspetto di Mario Bianchi, vincitore del V. Criterium d'apertura, mentre firma il foglio di arrivo

(Foto Argo - Lastre Cappelli)

LA PRIMA DEL CAMPIONATO AUTOMOBILISTICO A TRIPOLI

Nuvolari e Varzi completano l'iscrizione degli Assi

Puntuali come tutti i grandi campioni, cioè all'ultimo momento, ma sempre in tempo e sempre bene accolti dagli organizzatori e dalla folla dagli appassionati, Varzi e Nuvolari si sono finalmente pronunciati circa la loro desiderata partecipazione al V Gran Premio di velocità dell'Automobile Club di Tripoli. E parteciperanno.

La prima gara del campionato automobilistico nazionale 1929, è così assurta a una importanza eccezionale, degna della qualifica e della classicità della manifestazione; e, sopratutto, confortante per gli organizzatori, che hanno fatto di tutto, dimostrando capacità buon volere e, diciamo pure, anche generosità verso i corridori, ai quali, nell'impossibilità di offrire ingaggi, per il noto divieto, hanno aperte altre vie... legali onde assicurare un compenso per l'entusiasmo e per il lungo costoso viaggio in Colonia.

Diciannove iscritti ha raccolto così il V Gran Premio di Tripoli. E che nomi e che macchine! Pensate: nella classe 1100 sette inscritti; fra questi Fagioli, Biondetti, Castelbarco. I primi due con Salmson G. P. e il secondo con Amilcar.

Nella 1500 cinque inscritti; un grande campione con una macchina di gran classe: Brilli Peri con la Talbot; un nome famoso e una grande volontà di vittoria; Ruggeri, al debutto, in gare per automobili, con la Maserati 1500; e tre giovani valorosi: Cortese, già affermatosi campione, e Cracchi e Nenzioni Giampietro, tutti e tre su Bugatti 1500 con compressore.

Nella 2000 7 iscritti: un quartetto di assi: Nuvolari, Varzi, Borzacchini, Arcangeli con quattro cannoni di macchine: Nuvolari con Bugatti 2 litri G. P.; Varzi con la P. A. Alfa Romeo; Borzacchini con la Maserati 1700 tipo Monza; Arcangeli con la Talbot di Cremona. Poi tre giovani pieni di ardire e di speranze: Nenzioni Cleto, Piccolo e Fisauli tutti e tre con la Maserati 2000.

Al bando le parole. Sono i fatti che contano e di fatti il V Gran Premio di Tripoli promette di offrirne molti e per tutti i gusti.

Morale: successo pieno e completo sotto tutti gli aspetti. Sportivo, perchè a Tripoli troveremo tutti i migliori esponenti dello sport automobilistico fatte poche eccezioni; tecnico, perchè la lotta fra Talbot, Bugatti, Alfa-Romeo e Maserati nelle classi maggiori è quanto dire lotta fra le migliori e le più potenti macchine da corsa in circolazione; e quella fra Salmson, Amilcar e Lombard nella classe minore non è meno interessante; propagandistico, perchè non sarà stato invano che a Tripoli saranno convenuti tanti campioni e tante macchine per una gara che si annuncia aperta, emozionante e ricca, come non mai, di colpi di scena.

Tutto sommato, la gara di apertura appare come un preludio di eccezionale importanza. A parte le sicuramente emozionanti fasi della lotta, e le performances assolute che a Tripoli potranno essere registrate, sta di fatto che la prima gara del campionato aprirà in grande stile l'attività dell'annata. La quale si annuncia, da questo primo atto, all'altezza delle più gloriose sue tradizioni.

A Tripoli, dunque, la prima parola. E sia per tutti quella di una buona promessa per l'avvenire.

*

Come annunciato, le macchine stanno per essere imbarcate. Da Livorno, da Genova e dai porti del meridionale e della Sicilia, in questi giorni, partiranno i concorrenti. Nessun *forfait* è in vista. Ritroveremo perciò tutte le macchine inscritte, le quali arriveranno nella quasi totalità martedì 19 a Tripoli. Saranno così iniziati senz'altro gli allenamenti sul classico velocissimo circuito che ci si dice completamente riattato. C'è da migliorare il *record* di Materassi, tanto sul giro che sulla distanza totale. A Varzi, a Borzacchini, a Nuvolari e ad Arcangeli e Brilli, compagni del grande pilota scomparso, il compito e l'onore d'essere degni di lui, che a Tripoli scrisse una delle sue pagine più belle. Animo, dunque.

CORRADO FILIPPINI

GLI ISCRITTI

Classe 1100

1. BIONDETTI - Salmson
2. CASTELBARCO - Amilcar
3. FAGIOLI L. - Salmson
4. MORESCO - Lombard
5. BISIGHIN - Lombard
6. PREMOLI - Salmson
7. MORADEI - Salmson

Classe 1500

1. BRILLI PERI - Talbot
2. CORTESE - Bugatti
3. RUGGERI - Maserati
4. NENZIONI GIAM - Bugatti
5. CRACCHI - Bugatti

Classe 2000

1. BORZACCHINI - Maserati 1700
2. FISAULI - Maserati 2000
3. PICCOLO - Maserati 2000
4. ARCANGELI - Talbot 2000
5. NENZIONI Cleto - Maserati 2000
6. VARZI A. - Alfa Romeo P.2
7. NUVOLARI - Bugatti 2000

MOTOCICLISMO

La II adunata dell'UCAM

(17 marzo)

MILANO, 12

Tanto per dimostrare che è tutt'altro che morta, anche per quanto riguarda le organizzazioni motociclistiche, la vecchia U.C.A.M. ritornata alle redini di Leonardo Acquati indice per domenica 17 corrente una simpatica adunata motociclistica, retta da un regolamento originale, fatto per conciliare la propaganda con lo svago.

Ad ogni concorrente verrà consegnata una busta chiusa con scritto il nome della porta daziaria alla quale dovrà dirigersi e fermarsi, dove in presenza di apposito commissario la busta verrà aperta e il concorrente potrà prendere visione del foglio di percorso.

La classifica verrà stabilita tenendo conto tra la velocità massima oraria di chilometri 48 e la minima di chilometri 45 per motociclette della categoria 350, 500 e 750 e side oltre i 350. Fra la velocità massima oraria di chilometri 45 e minima di chilometri 40 per le motoleggere di 175 cmc., moto di 250 e side di 350.

Non verrà tenuto calcolo delle medie orarie superiori a quelle segnate.

La II.a adunata motociclistica sarà valevole per la classifica del campionato italiano turistico.

Le iscrizioni si ricevono presso l'U. C. A. M. (Caffè Verdi, C. P. Nuova) accompagnate dall'importo di lire 40 ogni concorrente.

PUGILATO

I campioni europei

PARIGI, 12

L'incontro di Milano fra Bernasconi e il belga Petit-Biquet fu l'ultimo della serie delle battaglie per il campionato europeo delle diverse categorie. Ecco la lista completa dei nuovi campioni del continente:

Pesi mosca: Pladner (Francia). - Pesi bantams: *Bernasconi* (Italia) - Pesi piuma: Knud Larsen (Danimarca). - Pesi leggeri: Raphael (Francia). - Pesi welters: Genon (Belgio). - Pesi medi: *Jacovacci* (Italia). - Pesi medio massimi: *Bonaglia* (Italia). - Pesi massimi: Pierre Charles (Belgio).

CALCIO

Lusinghieri giudizi francesi sul calcio italiano

PARIGI, 12

I giornali sportivi parigini dedicano il numero di martedì ai commenti dei fatti più salienti della domenica sportiva. Era quindi inevitabile che ai matches di calcio dedicassero il loro sapere, analizzando la meravigliosa partita giuocata sul campo dello stadio di Buffalo dall'undici della Roma; ed era logico che gli elogi di cui sono oggetto i romani dovessero estendersi al calcio italiano in genere.

Infatti tutti i quotidiani sono portati a riunire le quattro recenti vittorie italiane: il 3 marzo a Bologna la Nazionale Italiana batte quella Cecoslovacca per 4 a 2; il 10 marzo a Berlino Milano batte Berlino. A Parigi la Roma batte il Club Français per 5 a 0 ed infine a Marsiglia la Juventus batte la selezione Provenzale pure per 5 a 0. Che cosa ne deducono i critici francesi?

Vale la pena di trascrivere il loro giudizio. Gamblin nell'*Auto* scrive:

«Il foot-ball cecoslovacco era reputato otto giorni fa per essere il migliore, il primo del continente. La squadra di Berlino era considerata di primissimo ordine, quella del Club Français e dell'Olimpique di Marsiglia erano annoverate fra le migliori formazioni francesi, e vi sono per di più in Italia altre squadre all'infuori della Roma, del Milano, della Juventus e del Torino: la Pro Vercelli, il Bologna, il Genova, l'Alessandria figurano nei primissimi ranghi del calcio italiano.

Queste considerazioni non ci inducono solo a dire che il gioco italiano è in progresso, come già da tempo abbiamo constatato, ma bensì a dichiarare che l'Italia è probabilmente la prima nazione del continente europeo per ciò che riguarda il calcio. Sì, la prima davanti ai paesi centrali, perchè il suo gioco è molto più efficace anche se meno scientifico a metà campo».

Dopo avere detto la soddisfazione dei francesi per essere stati battuti solo di stretta misura dalla squadra italiana ai giochi olimpici, lo scrittore dice tutta la sua ammirazione per la bella prestanza fisica dei giocatori romani, ammirazione di cui noi stessi abbiamo udito sincere espressioni il giorno del match. Egli scrive:

«Raramente ci è stato dato di ammirare una squadra tanto atletica, e dobbiamo confessare che noi francesi non abbiamo nessuna formazione che possa rivaleggiare su questo punto con l'associazione sportiva di Roma. E' evidente che quando il gioco del calcio è praticato da simili atleti acquista rapidamente un valore molto al di sopra della media. E che differenza poi nella concezione del gioco che svolgono in rapidità e abilità gli italiani, con quello praticato dai cecoslovacchi e dagli ungheresi! Questi malgrado il loro grande valore tecnico e la ostinata applicazione di combinazioni imparate a memoria, progrediscono sul terreno a piani successivi, parallelamente alla linea del goal avversario. Gli italiani non hanno che un solo scopo: puntare verso la rete avversaria. I centrali dimostrerebbero cattivo gusto a non volerlo riconoscere».

Il Gamblin chiude l'articolo esprimendo il rammarico dei francesi di non potere assistere più sovente a partite come quella di domenica.

Anche Maurizio Pefferkorn nell'*Echo de Sports* è indotto a fare le stesse constatazioni del suo collega dell'*Auto*. Riconosce che i francesi riescono sovente a imporsi, davanti ai centrali, grazia alla loro velocità e alla loro furia che permette di battere la tecnica cecoslovacca e ungherese; ma davanti agli italiani che posseggono in eguale misura le qualità dei francesi, velocità e abilità, e dei centrali, tecnica e controllo del pallone, è tutt'altra cosa.

La mancanza di spazio ci impedisce di riportare le critiche degli altri colleghi parigini; limitiamoci a dire che su per giù tutti sono d'accordo con Gamblin e riconoscono agli italiani il primato continentale.

Festose accoglienze ai milanesi reduci dalla vittoria di Berlino

MILANO, 12

Questa sera col diretto di Chiasso sono giunti alla nostra Stazione Centrale i giocatori del Milan e dell'Ambrosiana reduci dalla trionfale partita sostenuta a Berlino. Erano ad attenderli un foltissimo gruppo di appassionati, oltre 200 persone, fra i quali i membri del Direttorio Divisioni Superiori Marchese D'Arcais e avv. Beltrami e parecchi giornalisti.

I giocatori furono oggetto di liete accoglienze: al buffet della stazione fu loro offerta una bicchierata. I calciatori milanesi, che erano accompagnati dai trainer Viola dell'Ambrosiana e Konig del Milan, si sono dichiarati entusiasti delle accoglienze avute a Berlino tanto dalla colonia italiana, come dai circoli sportivi della Metropoli prussiana.

Diffondete
Il Littoriale

Il sen. Borletti sostituisce l'on. Torrusio alla presidenza dell'Ambrosiana

ROMA, 12

Attraverso l'Ente Sportivo Provinciale di Milano sono giunte al C.O.N.I. le dimissioni dell'on. Ernesto Torrusio da Presidente della S. S. Ambrosiana.

Il Commissario del C.O.N.I. Augusto Turati le ha accettate ed ha preso atto della proposta, fatta dallo stesso Ente fascista, dell'assunzione a Presidente effettivo della Ambrosiana del sen. Senatore Borletti. Questi assumerà le sue funzioni nella settimana entrante, dopo le consegne che gli verranno fatte dal consiglio cessante.

AUTOMOBILISMO

I propositi di Segrave dopo il suo magnifico record

NEW YORK, 12

Telegrammi da Daytona Beach recano altre notizie sul record di velocità ottenute dal maggiore inglese Seyrave colla media di Km. 372.540 orari. Intervistato dai giornalisti presenti, il nuovo recordmann ha dichiarato che la sua carriera automobilistica deve considerarsi terminata.

Egli non parteciperà più a gare di questo genere, nè farà alcun tentativo di record.

«Credo con questo, egli ha detto, di averne avuto abbastanza. Le due corse del tentativo di ieri ad una velocità mai raggiunta su terra da alcun altro uomo, rappresentano la più forte emozione e la maggiore soddisfazione di tutta la mia carriera di corridore. Sopra tutto volevo ridonare al mio paese il primato ed il record che l'America gli aveva tolto. Ci sono riuscito e sono completamente soddisfatto. Ed ora è giusto che io assecondi il desiderio legittimamente espresso da mia moglie, che io rinunci ad ulteriori rischiose imprese e mi dichiari pago del mio trionfo».

A fare recedere il coraggioso Segreve dal suo proposito è però subentrato un fatto nuovo. Com'è noto trovasi nella stessa Daytona il recordman detronizzato Ray Keech il quale a bordo di una potente Triplex, ieri stesso voleva tentare di ritornare in possesso del suo titolo. Ma la marea crescente ha invaso la spiaggia e Keech ha avuto impedito il nuovo tentativo. Se non chè si spera che la marea si ritiri in modo che nel pomeriggio d'oggi Keech possa tentare la prova.

Segreve non appena appresa la decisione del suo rivale americano, ha dichiarato che nel caso che questi dovesse riuscire a superare il suo record, egli è deciso a ritentare la prova, poichè è convinto che la sua automobile, la Freccia d'oro, *è in grado di raggiungere una velocità dalle 8 alle 10 miglia circa all'ora superiore a quella del record di ieri. E ciò se sarà necessario per riconquistare per la seconda volta all'Inghilterra questo ambito record. Se invece il tentativo dell'americano non avrà successo, allora Segrave terrà fede alla promessa fatta di abbandonare le corse ed i records.*

Le prime modeste prove di Campbell

LONDRA, 12

Le prime prove di Campbell — completamente ristabilito dalle ferite riportate in un recente infortunio aviatorio — sulla pianura di Berneuk (Pan nell'Africa del Sud, non diedero gli attesi risultati.

Informano i telegrammi da Capo di Buona Speranza che l'automobilista britannico non ha superato colla sua nuova macchina i 160 chilometri all'ora, ciò che è molto al disotto degli ultimi records automobilistici mondiali. Il terreno non si presterebbe a maggiori velocità. Sembra che, nonostante la forte spesa prevista, Campbell intenda far eseguire sulla pista scelta alcuni lavori di riparazione. Per conseguenza i tentativi subiranno una assai lunga interruzione.

OLIMPIADI

Il programma dei lavori del raduno del Comitato Olimpico Internazionale

BERNA, 12

Il comitato olimpico internazionale doveva riunirsi, come noto, ad Alessandria d'Egitto in occasione delle «Olimpiadi africane».

Alla organizzazione dell'importante riunione di atletismo leggero si è definitivamente rinunciato. Per conseguenza il comitato ha deciso di tenere le sue assise a Losanna dall'8 all'11 aprile.

L'ordine del giorno è elaborato e comprende le seguenti numerose questioni: Mutamenti nel seno del comitato; Olimpiadi africane; congresso olimpionico a Berlino nel 1930; revisione del programma olimpionico; proposte delle Federazioni del nuoto, della palla al cesto, dell'unione ciclistica ecc.; interpellanza della Francia sulla situazione sportiva dei rifugiati russi; differenze fra atleti leggeri e ginnasti circa il salto coll'asta; rapporti del comitato olimpico internazionale colle federazioni del calcio e di tennis; diploma agli atleti; i giuochi della Decima Olimpiade; terze olimpiadi invernali; candidature per le Olimpiadi del 1936; Olimpiadi dell'America centrale nel 1930; questione dei campi da giuoco.

La palla a nuoto in America

Molti appassionati non riescono a spiegarsi come l'America del Nord, con tutto il suo esercito di nuotatori fenomeno, non sia mai riuscita ad affermarsi contro i waterpolisti europei. Certo, anche per la palla a nuoto, saper nuotare bene vuol dire molto: ma non è tutto.

Ad Amsterdam, per esempio, abbiamo visto Johnny Weissmuller, del tutto smarcato, ricevere un passaggio ottimo, e invece di tentare una fuga, mettersi a girare *indietro* con la palla, senza decidersi ad una qualsiasi azione. Non solo tatticamente egli non sapeva che pesci pigliare; ma anche dal punto di vista dell'esecuzione, l'asso americano dava l'impressione di esser timoroso tanto di tenere il pallone, quanto di passarlo male.

Arne Borg ha almeno una certa abilità tattica, poichè in Isvezia ha avuto modo di vedere in più d'una occasione del bel giuoco; ma gli americani non vogliono perdere tempo e fatica per imparare tutti i sottili accorgimenti di questo bello ma difficilissimo giuoco; e come non provano piacere ad esercitarsi nel foot-ball association, dando la preferenza al robusto rugby, anche per lo sport acqueo hanno creato un water polo tutto loro proprio, dove la forza brutale ha la prevalenza. La raffinatezza di giochi come il calcio e la palla a nuoto europea sono poco apprezzati, necessariamente, nel paese dello spietato «struggle for life»....

Infatti, invece del water polo a regolamento internazionale, è maggiormente diffuso negli Stati Uniti una specie di rugby acquatico, giocato secondo gli «intercollegiate rules» che vuol dire il regolamento interuniversitario. Il capitano della Marina Inglese signor D. A. C. Shepand assistendo a tali partite, ne era addirittura sbalordito, e si chiedeva come mai il bel giuoco del water polo, di origine inglese, avesse potuto degenerare in tal modo. La rudezza della partita che aveva sotto gli occhi gli strappava una esclamazione, che tradotta in italiano significa: «sport barbaro».

Vediamo in ogni modo questo famoso regolamento. Il campo è delle solite misure dei campi europei water polo. Le porte sono sostituite da tavole della misura di due metri per trentatre centimetri, poste orizzontalmente a 33 centimetri dal pelo dell'acqua. Lo scopo del gioco è o di toccare con la palla contro le tavole, guadagnando in questo caso tre punti, o di lanciare la palla stessa contro le tavole con un tiro che però deve essere seguito a non meno di 5 metri dalla porta, guadagnando in tal caso 5 punti. Se un goal è segnato col lancio da una distanza inferiore ai 5 metri, non solo non conta per il punteggio, ma è considerato fallo a danno di chi abbia fatto il tiro. Sembra che, oltre alle linee laterali e di fondo, sul campo siano segnate soltanto le linee dei 5 metri.

A prima vista si potrebbe credere che segnare con un tiro da 5 metri sia più facile che cercare di avvicinarsi fino a toccare. Ma la palla è costruita con gomma sottile, scarsamente gonfiata, e con una copertura spugnosa che permette di afferrarla e di trattenerla con facilità. Per le stesse ragioni diventa abbastanza difficile colpire con un proiettile del genere il bersaglio da una distanza di 5 metri; e infine anche il sistema del gioco non consente spesso di trovarsi in condizioni favorevoli al tiro.

Le squadre, dopo il sorteggio, si allineano sulla linea di goal. Quella che perde il sorteggio, ha la palla. L'arbitro con un colpo di fischietto inizia il gioco. Uno dei giocatori getta la palla verso il centro del campo e tutte due le squadre nuotano in avanti. Le squadre sono composte di 6 uomini ciascuna. Il gioco si svolge nel modo seguente:

Un giocatore si impossessa della palla e tutti i compagni di squadra lo circondano, formando una specie di guardia. Così il gruppo procede verso il goal avversario «in massa» mentre gli avversari tentano con ogni mezzo di impadronirsi alla loro volta della palla.

Uno dei pochi articoli del «regolamento» prescrive che un giocatore non può essere affondato se non sia a m. 1,30 o più vicino alla palla. Il gioco perciò in genere si risolve in una gara di reciproci affondamenti; e non è raro vedere una mezza dozzina di persone attaccate l'una all'altra, leticando violentemente senza che il pallone sia in possesso di nessuno di loro. Come possa poi l'arbitro constatare se l'uomo sia stato affondato a un metro e 30 o più lontano dalla palla, non è affatto chiaro. Ma sembra anche poco probabile che l'arbitro conceda punizioni anche quando l'affondamento sia avvenuto a più di 4 piedi inglesi dalla palla.

Guai allo sfortunato che capita in mezzo all'anello dei difensori! Sarà trattato con ben... poca considerazione; e cioè immediatamente sommerso e pestato coi piedi sott'acqua. Se per caso riuscisse ancora ad emergere, si troverebbe di nuovo in pericolo, e rimesso ancora a fondo, possibilmente prima che abbia avuto il tempo di respirare e con i polmoni pieni a metà d'acqua. Succede così spesso che un giocatore in condizioni pietose, semi annegato, debba essere tratto fuori d'acqua per essere sostituito da una riserva.