

# LITTON

"Littoriale" Bologna C.C.F. Cr.  
Sig. Grotterola Cesare  
Via S. Vitale, 3  
GITTA

ABBONAMENTI: Italia e Colonia: 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. 31 mm - Pica. pubblicata L. 0,60 per parola, minimo L. 6  
Rivolgarsi: Uff. pubbl. Littonale, Via Poeti, 7 - Tel. 16-16; 32-01  
UN NUMERO CENTESIMI 25

## NOTE DI CALCIO

### I rapporti internazionali

I recenti successi degli Azzurri d'Italia, resi anche più evidenti dai risultati conseguiti a Marsiglia e Parigi e Berlino, e per i prossimi incontri che le nostre squadre rappresentative dovranno sostenere fra breve all'Estero, suggeriscono alcune indicazioni e osservazioni sulla situazione calcistica italiana in campo internazionale.

#### I rapporti con la Svizzera

La Nazione con la quale il calcio italiano ha avuto dai suoi primordi ad oggi i maggiori contatti, è la Svizzera. Con la Nazionale elvetica gli Azzurri si sono infatti ormai incontrati ben 14 volte, senza mai una sola vittoria, le congratulazioni svizzere non sono mai mancate.

Con la squadra svizzera la nostra rappresentativa si incontra quasi ogni anno; e anche per la prossima stagione è in programma un incontro con il rosso crociato, in sostituzione della gara giocata a Ginevra e vinta in modo tanto brillante dagli Azzurri. Diciamo il retour match di Ginevra e non dell'ultimo incontro disputato a Zurigo, perché quest'ultimo match, valevole per la Coppa Internazionale, va appaiato con quello di Ginevra. In sostanza la Svizzera restituirà all'Italia un match amichevole.

#### Austria e Francia

Dopo la Svizzera, quanto al numero di partite giocate con l'Italia, stanno l'Austria e la Francia. Con l'Austria le relazioni continuano sempre nel modo più amichevole, e si può dire che nel campo sportivo internazionale le due federazioni si trovano costantemente affiancate, avendo, si può dire, un programma comune che mira soprattutto al varo del Campionato del Mondo e a dare comunque alle competizioni internazionali quel maggiore interesse derivante dal fatto che ciascuna sia, non già fine a se stessa, ma elemento per la conquista di trofei doppiamente ambiti per il loro valore intrinseco e morale.

Per dare una idea della cordialità delle relazioni fra le due Federazioni basta citare il fatto che nessun indennizzo una corrispondente fra le loro squadre nazionali. L'Austria poi è l'unica nazione di Europa che non sia mai stata dagli Azzurri battuta, sebbene l'Italia sia riuscita a strappare quattro incontri pari dei quali quello ottenuto a Vienna il 15 aprile 1923 segnò il record dell'affluenza di pubblico.

Per il 7 aprile a Vienna i nostri Azzurri sono ansiosamente attesi, e i bene informati dicono che fino da oggi la metà dei posti disponibili sul campo della Hofe Warthe il quale può contenere 60 mila persone, siano già venduti.

Con la Francia invece, pur essendo le relazioni fra i due Enti federali improntate alla massima cordialità, da due stagioni non si riesce a trovare l'accordo per un incontro che dovrebbe svolgersi in Italia e che è vivamente atteso dalle nostre folle desiderose di veder cancellare il ricordo del match nullo di Parigi, considerato allora un grave scacco per il nostro calcio. Si dice infatti che è presente che in undici partite, finora disputate fra le due Nazionali, la Francia è riuscita a vincere soltanto tre: una alle Olimpiadi di Anversa, la seconda a Torino nel 1912 col famoso quattro a tre che fu definito il «disastro Faroppa», e la terza a Saint Ouen nel 1913. Le nostre vittorie sono state sei, e gli incontri pari due.

#### Germania e Paesi iberici

Con la Germania gli Azzurri si sono incontrati finora due sole volte, ed in entrambe l'Italia ha vinto la vittoria: per 3 a 1 a Milano e per 1 a 0 a Duisburg. L'incontro del 28 aprile a Torino sarà il terzo della serie, e auguriamo che esso continui anche la serie delle nostre vittorie.

Otto partite l'Italia ha giocato contro la Spagna; di queste tre sono state vinte, tre chiuse alla pari e due perdute, una delle quali, giocata alle Olimpiadi di Anversa, segnò la rivelazione del calcio spagnolo. Quest'anno la Federazione spagnola aveva chiesto alla nostra l'invio della squadra nazionale in Spagna in occasione della esposizione ispano-americana di Barcellona per questo invito non è stato possibile accogliere dato che il calendario internazionale per l'attuale stagione è ormai completissimo.

nel novembre 1926 in Atene veniva fondata una Federazione calcistica che si affilia immediatamente alla FIFA e dava subito grande sviluppo alla propaganda.

Così oggi in Grecia si hanno anche quattro subfederazioni, una per Atene, l'altra per la zona del Pireo, la terza per la Macedonia e Tracia e la quarta per Patrasso. Ciascuna di queste subfederazioni fa disputare il proprio campionato, per poi giungere ad un girone finale che dà la squadra campione. La Coppa di Grecia invece viene disputata fra le squadre rappresentative delle quattro subfederazioni.

Il primo campionato, organizzato sul serio in modo regolare, si è svolto nel 1927-28 ed è stato vinto dal Club Aris di Salonico, club fortissimo, nel quale giocano però alcuni elementi non greci; e la fama di questa società è già uscita dai confini, in seguito a vittorie riportate su squadre turche, rumene e per qualche bella affermazione contro squadre ungheresi. Sarebbe anzi vivo desiderio di questo club

#### La prossima stagione

Questa la rassegna rapida e sintetica di tutti i grandi passi avanzi compiuti dall'Italia nel campo calcistico e anche in quello organizzativo. Ma il programma di attività internazionale è in continuo sviluppo, tanto che fra d'ora si possono prevedere per la prossima stagione le seguenti partite: all'estero contro l'Ungheria, l'Olanda e la Germania, che rappresentano tre retour matches; in Italia contro la Svizzera per la squadra A e contro la Grecia per la B. Sarà

concluso poi per la B anche il match col Lussemburgo in Italia, incontro per il quale quest'anno le due Federazioni non sono riuscite ad accordarsi sulla data.

Auguriamoci riescano le trattative per il match con l'Inghilterra, la quale si è già dichiarata disposta a prendere in esame la proposta italiana.

Infine ricordiamo che un progetto della nostra Federazione per la organizzazione del I Campionato calcistico del mondo nel 1930 è già davanti alla FIFA, e sarà discusso con grandissima probabilità di accettazione, nel prossimo congresso della FIFA a Barcellona, nel maggio. Se si avrà in Italia il I Campionato del mondo sarà questa volta la prova del fuoco per le nostre qualità organizzative oltreché per il valore tecnico del nostro calcio; prova che la Federazione italiana affronterà con sereno animo, conscia della propria gravissima responsabilità e della necessità di fare ancora una volta onore all'Italia.

## AUTOMOBILISMO

### Piena vittoria di piloti e macchine italiane nel raid Tunisi-Tripoli

(DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE)

#### LE CLASSIFICHE

Classe terza (oltre 2000 cmc. Tempo minimo di regolamento ore 8.32.30): Lo Mazzacorti (Lancia Lambda) in ore 8.54.53, penalizzato di punti 0,63. Media oraria a compiere 1 km. 70,9 del percorso km. 35,252. Unico arrivato della terza classe.

Classe seconda (fino a 1500 cmc. Tempo minimo ore 10.23): I. Lurani (Alfa Romeo) in ore 10.27.57, penalizzato di punti 0,0066. Media oraria km. 60,005. 2. Serie (B.C.N.) in ore 11.40.02, penalizzato di punti 0,0650; 3. Curtada (Fiat 509) in ore 11.48.02, penalizzato di punti 0,0650.

Classe prima (fino a 1100 cmc. Tempo minimo ore 11.41.31): I. Curcurullo (Fiat 509) in ore 11.41.29, penalizzato di punti 0,0066. Media oraria km. 60,005; 2. Serie (B.C.N.) in ore 11.40.02, penalizzato di punti 0,0650; 3. Curtada (Fiat 509) in ore 11.48.02, penalizzato di punti 0,0650.

TRIPOLI, 21 Sono arrivati, oggi, a Tripoli, i partecipanti al raid automobilistico Tunisi-Tripoli. La prima delle due grandi manifestazioni automobilistiche organizzate dall'Automobile Club di Tripoli.

La manifestazione, riservata alle macchine della categoria sport, a differenza degli anni scorsi, è stata disputata in una sola tappa e con un criterio di classifica assai più semplice e migliore. Sono state, infatti, stabilite delle medie minime e massime per ciascuna categoria di macchine. La classifica è basata sulla velocità di marcia relativa alla seguente media: Classe prima (fino a 1100 cmc.) media minima 50 massima 65; classe seconda (fino a 1500 cmc.) media minima 60 massima 75; classe terza (oltre 1500 cmc.) media minima 65 massima 85. Vincitori delle singole classi risultano i corridori che più si avvicinano alla media massima stabilita. E le classifiche seguenti sono stabilite con questo criterio: coloro che non hanno raggiunto le medie minime vengono senz'altro esclusi dalla classifica; quelli che superano la media massima sono penalizzati in modo che la loro media viene diminuita del doppio delle eccedenze sulla media massima stabilita. Gli altri, cioè quelli che arrivano sotto la media massima, sono classificati in ordine di media raggiunta.

Gara di regolarità e di velocità insieme Come si vede, corsa di regolarità un poco sul generis e corsa di velocità che tiene conto anche della regolarità.

La gara non pertanto è bella e severa. La distanza di per se stessa dice dello sforzo e delle difficoltà superate dai concorrenti. Da Tunisi a Tripoli corrono 700 chilometri di strada. Tra belle e brutte, tra facili e insidiose per difficoltà naturali. Oltre, naturalmente, le sorprese del fondo che riserva scherzi poco graditi nei punti in cui, per pioggia o per umidità naturale, i banchi di sale che non mancano, riducono la strada srucciolevole come uno specchio. Nel

1928 tre o quattro concorrenti (ed erano del luogo e perciò profondi conoscitori delle strade) finirono chi in un campo, chi addirittura, con le quattro ruote all'aria.

Da ultimo, a stabilire in modo definitivo della severità della gara, stanno le medie minime, che sono rispettabilissime; e quelle massime, che sono piuttosto alte. Dalle classifiche che mandiamo, ognuno potrà farsi una idea del valore delle «performances» compiute dai corridori partecipanti al raid, che si è concluso oggi davanti a una vera folla di appassionati, fra i quali, in prima fila, i campioni della velocità che domenica si daranno battaglia sul circuito della Mellaha per il Gran Premio Tripoli, la prima e ben importante gara del campionato automobilistico nazionale.

Il raid Tunisi-Tripoli, del quale riassumeremo le fasi attraverso i resoconti degli stessi partecipanti, ha anche un valore particolare che si stacca da quello di altre consimili adunate sportive. Il raid Tunisi-Tripoli ha importanza ai fini della propaganda e a quelli della affermazione dell'automobile quale mezzo rapido e sicuro di comunicazione sulle strade della Colonia. In altre parole, mentre si stanno prendendo saggi provvedimenti per assicurare alla Colonia, attraverso la istituzione di linee automobilistiche regolari, una buona rete di comunicazioni stabili per i bisogni della regione, e per lo sviluppo del turismo, arma di valorizzazione quanto mai potente, il raid che si è concluso con tanto successo, sta ad integrare e a precedere questa opera altamente benemerita dei reggitori della Colonia. Perché se si possono considerare un poco eccezionali le risultanze di questo raid, che ha impegnato vetture molto veloci e piloti abili e coraggiosi, si deve, peraltro, riconoscere che è una bella dimostrazione delle possibilità future rapide comunicazioni fra i centri della Tripolitania e fra la Tripolitania e la Tunisia, quella data dal raid Tunisi-Tripoli.

Un anno scorso noi scrivemmo delle belle cose che si vedono qua e là in tutti i campi. Ritornati negli stessi luoghi a distanza di dodici mesi, abbiamo trovato ancora le cose d'allora; e in più molte di nuove. Che dicono come allora non si vedesse male e non ci si abbandonasse al solo entusiasmo quando si disse il bene che si disse, della Colonia, degli italiani di qua e di là e del sicuro avvenire. E come si possa fare ancora meglio, sempre meglio, perché come non mancano gli uomini di buona volontà, essi non mancano le possibilità naturali per un più rapido, e più completo progredire.

Ma diamogliamo e dobbiamo, invece, parlare del raid e delle prodezze di questi audaci automobilisti. Di quelli residenti e a Tripoli e a Tunisi e di quelli venuti dall'Italia ad incontrare i fratelli in una sana competizione sportiva, per una comune collaborazione ai fini del progresso e per l'affermazione di una superiorità, che è tanto sentita quanto è bella e utile.

#### La gara

Il raid si è svolto con la massima regolarità e, contrariamente a quanto accade lo scorso anno, con un tempo ideale. Da Tunisi sono partiti 18 concorrenti, e a Tripoli ne sono arrivati in tempo massimo otto.

La gara è risultata molto veloce per tutte le classi di macchine; e si è risolta con una completa vittoria italiana, tanto per quello che riguarda le macchine, quanto per i valorosi piloti.

Mazzacorti è il solo arrivato felicemente a Tripoli, dopo una corsa regolare e veloce, senza alcun incidente. La prova del vincitore è degna della più grande attenzione per la media altissima tenuta durante i 700 chilometri. Gli altri partecipanti della terza classe sono stati tutti costretti al ritiro da guasti alle macchine, dei quali sono rimasti vittime anche gli altri piloti della Lancia Lambda i quali hanno dovuto arrestarsi lungo il percorso per inconvenienti alla distribuzione e al cambio.

La seconda classe ha veduto una lotta accanita e vivacissima fra i due piloti dell'Alfa Romeo 1500, la magnifica creazione della grande casa italiana, e il tunisino Gaillard che pilotava una Chenard Walker. Tanto Gaillard come Lurani e Trifoni hanno raggiunto il traguardo nel tempo minimo. Lurani e Trifoni, calcolatori perfetti, hanno saputo usare meglio del cronometro, ed hanno avvicinato maggiormente il tempo minimo, aggiudicandosi così i due primi posti.

Lurani che nello scorso anno ha conquistato il primo posto nella stessa classe, è apparso anche oggi un accorto e audace guidatore. L'Alfa Romeo, come la Lancia, è apparsa ancora una volta una macchina in tutto perfetta, la cui prova ha suscitato la più viva ammirazione.

Nella prima classe il tunisino Curcurullo sulla Fiat 509 ha compiuto una prova magnifica, raggiungendo il traguardo nel tempo minimo, con uno scarto di soli tre secondi in meno.

Il secondo arrivato è il tunisino Berte su macchina B. N. C.; terzo Cuttaia su 509 Fiat, giunto con lievisimo ritardo.

Nell'insieme il raid è riuscito perfettamente, tanto per l'organizzazione che è apparsa davvero ottima, quanto per la partecipazione di eccellenti piloti e macchine di primo ordine, come è stato così ragionato il duplice scopo che la manifestazione si proponeva, di propaganda per l'uso dell'automobile in queste regioni e di dimostrazione della grande utilità che esso può dare. La percentuale degli arrivati è stata infatti alta e le medie raggiunte addirittura altissime. I ritardi che si sono verificati sono stati causati da guasti alle macchine, e perciò non sono addebitabili alle condizioni delle strade eppure ad altri ostacoli naturali. I corridori hanno potuto compiere regolarmente tutto il percorso e quelli che sono giunti a Tripoli si sono dichiarati soddisfatti delle condizioni delle strade e della organizzazione.

Tripoli ha accolto con grande entusiasmo gli audaci raidmen. Una folla imponente era in attesa al punto d'arrivo situato lungo il viale della Nuova Fiera. Assistevano anche tutte le autorità con a capo il Segretario generale della Colonia comm. Rava.

Un vivo elogio merita l'Automobile Club di Tripoli per la bella iniziativa e per l'ottima preparazione del raid.

## PUGILATO

### Bernasconi contro Alf Brown a Madrid

Domenico Bernasconi, il campione d'Europa del gallo, ha iniziato ieri l'altro il viaggio per la Spagna, avendo il suo manager Dorval concluso le trattative cogli organizzatori madrileni per l'incontro, che dovrà svolgersi sabato sera, di «Pasqualino» col campione mondiale della categoria Alf Brown.

Cadono così le speranze degli sportivi italiani, che hanno lottato e tentato fino all'ultimo di ottenere che l'attraentissimo incontro avesse come sede Milano.

Si tratta di professionisti, e di un manager che tutela come crede i suoi interessi e quelli dei suoi amministrati; ma stavolta la preferenza da lui accordata agli spagnoli implica circostanze che fanno di un comune contratto un atto poco simpatico e poco opportuno.

Oltre l'altrezza non ingente della somma che Bernasconi guadagnerà (diecimila pesetas, pari a meno di 30.000 lire) somma che si sarebbe potuta avvicinare, se non uguagliare, anche in Italia, resta il fatto che Bernasconi affronterà il campione del mondo dopo parecchi giorni di ozio, e appena giunto da un faticoso viaggio; quindi in cattive condizioni di preparazione.

Dorval lo sapeva bene; ma ha preferito che Bernasconi, in forma precaria, affrontasse la difficilissima prova in terra straniera, piuttosto che tentare, con l'appoggio degli sportivi nazionali, che la prova si svolgesse in Italia, con un Bernasconi ben preparato; e ciò, più che per altro, per una differenza minima di compenso.

Dorval riteneva forse che l'occasione di contrapporre il suo pugilato al campione del mondo potesse sfuggirgli; ma ci sembra che egli abbia tentato la sorte in modo imprudente e inopportuno; e se anche la sorte, cosa improbabile, gli dovesse essere favorevole, questo non ci farà dimenticare che l'episodio presente sembra ricollegarsi ad altri analoghi.

Senza infatti disconoscere i meriti di Dorval come allenatore e come affarista, ricordiamo come egli abbia spesso subordinato al guadagno le chances dei suoi uomini. Per parlare solo dei casi più significativi, constatiamo che Quadri si ha disputato le tre più dure battaglie per il titolo europeo in Spagna o in Danimarca; e che, contro Larsen, ha dovuto accettare la prima volta il manager del suo rivale nel collegio giudicante; e la seconda sopportare, con la conseguente mancata conquista del titolo, l'handicap dell'ambiente straniero.

Ricordiamo, *en passant*, sempre a proposito di Quadri, come questi non abbia voluto accettare l'offerta di Carpegna per l'ultimo incontro con Redaelli, ed abbia preferito la disputa in privato.

Jean Joup e Bianchi, crediamo, hanno incontrato avversari più pesanti. Bernasconi, a Parigi, ha reso sul ring più di quattro chili a Gaston Charles. Lo scarto, o meglio i mezzi eccezionali dell'italiano, gli hanno fatto superare il gravoso handicap, ma l'accettazione di condizioni eccezionalmente gravose non si annulla per questo.

La nuova prova alla quale si porta domani Bernasconi ha una volta ancora, e più accentuati i caratteri del rischio e dell'inopportunità. Auguriamo al valoroso «Pasqualino» la miglior fortuna; ma, qualunque sia l'esito, non possiamo tralasciare di esprimere, in questa occasione, la nostra decisa disapprovazione.

G. B.

### Roversi batte Carmen Spagnola

NEW YORK, 21 Abbiamo da Camden (Philadelphia) che il forte peso welter italiano Egidio Roversi (Tony Gil- do) ha battuto la settimana scorsa, in bello stile, dopo un combattimento durissimo, il pari peso di Germantown Carmen Spagnola. Lo Spagnola ha dovuto scappare due volte il tappeto sui precisi sinistri dell'italiano.

Maurice Holtzer, il peso piuma francese che sta mettendo allora in America e che nella stessa riunione batteva Al Jackson, si è espresso assai favorevolmente sull'italiano che, a suo giudizio, darà del filo da torcere a tutti i velters europei. E' noto infatti che Roversi tra non molto ritornerà in Patria.

### La rivincita Pladner-Genaro

PARIGI, 21 E' stato ufficialmente concluso il combattimento rivincita fra Pladner e Genaro.

Il match si svolgerà al velodromo d'Inverno il 18 aprile; gli allenamenti di Genaro saranno curati dal pugilista americano Benny Valger.



MILANO - SAN REMO: Verso la salita della Colletta (Foto: G. B. 24/3)

**Cicli "TEGNANO" e "Wolsit"**

Concessionari per la vendita in Bologna: DITTA FRATELLI CHERICHI di Gius.

Via Indipendenza, 55-57 **Pagamenti rateali**