BOLOGNA - Anno III - N. 71

Sabato 23 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

IL PLEBISCITO

Il dovere degli sportivi

Anche il nostro giornale, che è solito ogni sabato invitare il suo appassionato pubblico agli spettacoli sportivi della domenica, mettendone in luce tutto l'interesse e fornendo ai lettori tutti gli elementi che intorno ad un avvenimento di sport possono interessare, ha oggi un altro e più alto compito: quello di richiamare gli sportivi a un loro dovere preciso, che domani 24 marzo deve essere compiuto, se, come crediamo, il nostro giornale è letto da cittadini consci dell'importanza dell'avvenimento che ha fatto giustamente sospendere quasi tutta l'attività spettacolistica sportiva in programma per domani.

Se pure siano magnifici gli spettacoli di forza, di bellezza giovanile, di volontà, di spirito agonistico che ogni domenica ormai in tutti i grandi e piccoli centri d'Italia, dànno i sani virgulti della nostra stirpe, l'Italia tutta è chiamata a dare domani al mondo, che attende e guarda, in gran parte con le diffidenze provocate dall'invidia, dalla gelosia e dall'impotenza, uno spettacolo grande e superbo come nessun altro: lo spettacolo della sua forza, della sua fede, della sua volontà unanime di affermarsi e di salire al posto che le spetta nel consorzio civile.

Domani il plebiscito, espressione del pensiero di tutti i cittadini, di tutti i produttori dell'Italia nuova, dev'essere la voce tonante di un popolo che faccia sentire intorno, in tutto il continente e al di là degli Oceani, quello che è e che vuol essere questo paese che marcia sulle vie nuove della civiltà con lo stesso passo col quale le quadrate legioni di Roma marciavano duemila anni or sono su tutto l'orbe conosciuto.

Domani, col voto plebiscitario per una lista di rappresentanti della Nazione che si riassume ed è simboleggiata nel primo Nome, nel Nome dell'Uomo che ha saputo segnare il nostro grande destino, l'Italia intera dirà la sua fiducia, la sua ammirazione, la sua riconoscenza per Benito Mussolini, creatore e duce; rinnoverà il giuramento di continuare salda e fedele sulla via che Mussolini le traccia e che porta alle mete più alte.

Gli sportivi saranno in prima linea in questa manifestazione destinata a restare memorabile. E' un dovere ed è un diritto. La giovinezza che ormai si avvia a falangi sempre più numerose sui campi dello sport, che rafforza il corpo e vivifica lo spirito con le sane e virili pratiche sportive abbandonando i luoghi del vizio, che prepara i quadri più saldi per le future eventuali battaglie, sa che se le è ora possibile trovare quegli appoggi e quei mezzi che le consentano di svolgere in disciplina e con la necessaria intensità le varie forme della sua attività, le è possibile soltanto perchè Benito Mussolini, insieme con gli uomini migliori del Fascismo, ha compreso e valutato in pieno quale sia la forza dello sport, ed ha saputo inquadrarlo e sorreggerlo, costituendone uno dei più validi strumenti dell'ascesa italiana.

Bene dunque gli sportivi daranno domani l'esempio dell'amore al loro Paese e della devozione alle nostre nuove e grandi istituzioni. E non sarà sacrifizio per nessuno l'aver rinunziato alla normale attività domenicale, per portare il modesto contributo individuale, ma imponente nella massa, all'affermazione della «Nazione unita» che si attende dal plebiscito di domani.

AUTOMOBILISMO

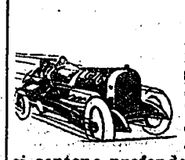
Campbell sicuro di battere il record di Seegrave

LONDRA, 22

Telegrammi dall'Africa del Sud annunziano che l'automobilista Campbell felicitando Seegrave per la sua recente performance, ha dichiarato che il successo del rivale e la tragica fine di Eible, non interromperanno i suoi preparativi. L'asso del volante ha aggiunto che eseguite le necessarie riparazioni ed innovazioni, la pista di Bluebid-Pan a Verneuk-Pan non avrà concorrenti in tutto il mondo per le corse di velocità. Campbell si dice sicuro di superare il nuovo record di 371,750 km. stabilito da Seegrave.

LA PRIMA GARA DEL CAMPIONATO AUTOMOBILISTICO

Il V Gran Premio di Tripoli, con la partecipazione degli Assi, aprirà trionfalmente la stagione 1929



TRIPOLI, 22

Accolti festosamente i partecipanti al raid, gli sportivi di Tripoli (e in questi giorni di eccezione tutti si sentono profondamente sportivi) rivolgono la loro attenzione e la loro attesa al V. Gran Premio di velocità che si svolgerà, come gli altri, sul vicino circuito della Mellaha.

Veramente, c'è di che sentirsi

BRILLI PERI

entusiasti della gara imminente. Per la presenza di celebrati campioni con eccezionali vetture a Tripoli non si fa che parlare della lotta accanitissima che domenica i partecipanti si daranno in tutte le classi di macchine; e della potenza e della velocità di tutte le vetture, le quali, negli allenamenti di ieri e di oggi, hanno dimostrato quanto da loro, i piloti e il pubblico potranno richiedere.

Agli allenamenti di questi giorni hanno assistito numerosissimi appassionati. Alla curva di porta Tagiura, uno dei punti strategici del circuito (curva ingannatrice della quale tutti i corridori hanno sacrosanto rispetto, si dice, per il ricordo del tremendo capitombolo che vi fece in allenamento il povero Materassi l'anno in cui vinse a tempo di record il Gran Premio Tripoli) e anche il più vicino alla città propriamente detta, una vera folla di curiosi ha sostato, commentato i tempi, giudicata l'abilità dei corridori e tirati infallibili pronostici per la gara di domenica.

Una grande gara

In verità mai, come quest'anno, la manifestazione dell'Automobile Club di Tripoli ha raccolto tanti e tanto provetti corridori. Nè l'anno in cui vinse il povero Materassi; nè l'anno scorso, in cui Nuvolari ebbe corsa vinta in partenza. Se vogliamo badare alla sola qualità, il V. Gran Premio di Tripoli, può stare a pari con le maggiori manifestazioni che si svolgono in Italia, nessuna esclusa. Un quintetto di assi nel vero senso della parola qual'è quello composto da Brilli Peri, Varzi, Nuvolari, Borzacchini e Arcangeli e macchine come le Talbot 1500 e 2000, la P. 2. Alfa Romeo,

VARZI

la Bugatti due litri con testa speciale di Nuvolari, e la Maserati 1700 tipo Monza di Borzacchini, costituirebbero motivo di sicuro successo per qualsiasi sia pure classicissima gara. Per Tripoli costituiscono, addirittura, una eccezione ed è bene mettere subito la cosa in chiaro ad onore dei corridori, che hanno voluto aderire alla manifestazione malgrado i notevoli sacrifici che la partecipazione comporta; e a soddisfazione degli organizzatori che hanno fatto quanto potevano per aiutare i corridori nei modi legali e consentiti.

Per numero di inscritti, il V.o Gran Premio di Tripoli, con la sua lista di diciannove corridori è a posto ugualmente e non si poteva desiderare di più.

Lotta a fondo per tutti

Infine, ciò che è tutto, in ogni classe di macchine vi sarà lotta a fondo per la vittoria. Perchè molti sono i concorrenti a pari condizioni e numerosi, perciò, i legittimi aspiranti al primo posto.

A Tripoli gli appassionati sono perfettamente a giorno di tutto questo.

Si sa che nella 1100 la lotta a tre, Fagioli Luigi, Biondetti e Castelbarco, farà vivere momenti di vera emozione; che nella classe 1500, anche se Brilli Peri e la Talbot soverchiano gli altri, fra Ruggeri, di cui si attende con tanta curiosità il debutto, Cortese e Nenzioni G. e Cracchi, e fra il migliore di questi tre e il campione fiorentino, vi sarà certamente del caldo; infine, che la classe 2000, dalla quale potrebbe uscire la macchina vincitrice della gara, con Varzi con la P. 2., Nuvolari con la Bugatti modificata, Borzacchini con la Maserati tipo Monza e Arcangeli con la Talbot di Cremona, è aperta a tutte le soluzioni e tanto ricca di promesse da fare pensare a una lotta mai vista su queste strade.

Tutto questo è pura e semplice verità. Aggiungete la curiosità che suscita la presenza della gloriosa P. 2. Alfa di Varzi, non più veduta dopo la prova di Maggi nel 1926; quella del debutto di Brilli Peri con la Talbot, del debutto di Ruggeri, della Bugatti modificata di Nuvolari e la viva speranza con la quale si attende lo squadrone Ma-

NUVOLARI

serati, Borzacchini, Ruggeri e Nenzioni in testa, e avrete una idea esatta e della importanza della gara e della sua passionalità; e, anche, dell'interessamento che essa suscita qui, dove ci si sarebbe contentati d'assai di meno.

Inoltre, questa, è la prima gara dell'anno, la prima del campionato, la prima nella quale si ritrovano di fronte gran parte delle macchine e degli uomini che assumeranno le prime parti nella stagione di corse, che si inizierà appunto quaggiù.

Tutto sommato, il V.o Gran Premio di Tripoli è davvero una grande e bella manifestazione. Una manifestazione ricca di valore tecnico e sportivo e piena di promesse e di incognite, insieme.

Chi vincerà?

Siamo sempre lì: chi vincerà? E' il chiodo fisso d'ogni appassionato che si rispetti. Chi scrive soffre di questo chiodo; e ne soffre quanta maggiore difficoltà può trovare nel compito. Perchè? Perchè è così. Ma a conoscere bene questi campioni e a ricordare di ognuno le molte qualità e i pochi difetti; ad esaminare le loro macchine e a considerare cos'è una corsa di velocità su una distanza di oltre quattrocento chilometri, invece di stillare un pronostico, verrebbe la voglia di disertare penna e calamaio per andarsene a spasso, sotto questo magnifico sole di Tripoli, che fa bene al corpo e allieta lo spirito.

Ma tant'è. Siamo schiavi del mestiere e facciamoci onore. Se si coglierà nel segno ne meneremo gran vanto. Se si fallerà, pazienza: in mancanza di un arbitro cui dare la colpa, diremo come fu e come non fu. E chiederemo scusa ai lettori. Tanto fra persone intelligenti ci si intende sempre, non è vero?

Fagioli e Biondetti

Fatto sta che è difficile iniziare le pratiche divinatorie. Diciamo, allora: chi vincerà nella classe 1100? Noi abbiamo tre nomi da fare: Fagioli e Biondetti, con Salmson con compressore quattro cilindri; Castelbarco con la sei cilindri Amilcar sovralimentata. Fra i tre quale il migliore? Difficile da dire. Le macchine, in velocità, presso a poco si equivalgono. Fagioli

BORZACCHINI

è un vero campione, corretto e riflessivo; non è mai uscito di strada e la macchina la sa anche rispettare. Biondetti è l'ira di Dio; quando è in corsa non sente più freno. Va e va forte. Non è riflessivo come Fagioli, ma non gli cede in fatto di abilità. Castelbarco è un poco più giovane, ma va molto bene. Forse è inferiore come esperienza. Morale: i nostri favoriti sono Fagioli e Biondetti. Ma facciamo maggior credito al primo che al secondo. Per il temperamento; non per l'audacia e la classe, che in Biondetti sono pari a quelle di Fagioli. Agli altri inscritti nella classe, il ruolo di interessanti partecipanti, ma non più.

Nella 1500: Brilli Peri

Nella classe 1500 un uomo e una macchina senza discussioni: Brilli Peri e la Talbot. Senza incidenti, niente da fare con l'uomo e la macchina, che potranno tirare anche al primato assoluto. Ruggeri, Cortese, Nenzioni e Cracchi in questo caso potranno rinunziare al primo posto. Ma è fra questi quattro che la lotta divamperà. Tre Bugatti e una Maserati. Quest'ultima è la macchina più veloce senz'altro. Resta da vedere come se la caverà Ruggeri alla prima battaglia in automobile. Noi abbiamo molta fiducia in questo grande corridore. E ne facciamo il nostro favorito dopo Brilli Peri. Poi mettiamo Cortese, che è un ottimo guidatore; poi Cracchi, pilota di ottime qualità, e infine, il debuttante Nenzioni Giampietro, che non conosciamo a fondo per quanto lo si dica di una audacia sorprendente.

Ed eccoci allo scoglio.... grosso: la classe 2000 alla vittoria nella quale, e, quindi, anche al primato

ARCANGELI

assoluto avanzano pretese Varzi, Borzacchini, Arcangeli e Nuvolari. Affari seri a scegliere signori miei! Le macchine: la P. 2. Alfa Romeo, la più veloce del gruppo; la Maserati 1700, molto veloce e molto stabile; la Bugatti 2000, una specie di novità nel caso specifico per la applicazione dei due alberi alla distribuzione e la carrozzeria monoposto, cose che dovrebbero averne aumentata la velocità già notevole; infine la Talbot, macchina di cui occorrerà solo ricordare la vittoria di Cremona a oltre 160 di media sulle duecento miglia.

Per la vittoria assoluta

Diciamo, allora, è possibile dire vincerà il tale, vincerà il tal'altro? No. O non si sa cos'è una corsa per automobili, o si vuol fare una meschina figura per forza. Si può, tutt'al più, dire questo: la P. 2. è certo la macchina più completa, la più veloce e anche la più resistente; la Talbot (anzi le Talbot perchè, c'è anche la 1500 di Brilli Peri) le macchine più vicine alla P. 2. in velocità e resistenza; la Bugatti e la Maserati forse meno veloci, ma più adatte al circuito, che è veloce, ma che non è precisamente una pista. Se il circuito della Mellaha avesse il fondo di Cremona o quello di Monza, diremmo o Varzi o Brilli Peri o Arcangeli. Il circuito della Mellaha è quello che è e allora diciamo: azzeccare il pronostico è come vincere un terno al lotto, che si vince se i numeri.... escono.

Certo che le condizioni delle strade e anche il modo in cui verrà impostata la lotta potranno valere agli effetti del risultato. Brilli e Arcangeli, Varzi e Nuvolari, compagni di squadra, correranno con una tattica prestabilita. Borzacchini, invece, potrà fare da solo. Forse sarà quello che giocherà, sempre e per intera la propria *chance*.

La nostra speranza

Non diremo di più. La nostra speranza è Varzi con la P. 2. E i due più pericolosi avversari del galliatese ci sembrano Brilli e Arcangeli. Borzacchini è per noi l'*outsider* pericoloso, mentre di Nuvolari non possiamo dire nulla, oltre il già noto. Cioè che in lui c'è la classe per vincere. Ci trattiene la macchina; meglio, l'applicazione che su di essa si è fatta. Perchè le macchine da corsa non sono molle che si possan tirare quando fa comodo. E temiamo che la maggior velocità conseguibile con i due alberi in testa possa andare a scapito della resistenza, che è fattore importante in circuiti di velocità come questi. Se la Bugatti tiene, Nuvolari ha diritto di raggiungere almeno Arcangeli e Brilli, perchè la Bugatti, per il resto può dare dei numeri alle altre, e l'uomo non deve temere rivali. Nenzioni Cleto, Piccolo e Fisauli sono chiusi dagli altri. Ma se la selezione si farà sentire essi potranno occupare i posti d'onore, specie Nenzioni, che va bene.

Quello che si poteva dire s'è detto. Vedremo come l'andrà. A proposito, cadrà il record del povero Materassi sul giro e quello sulla distanza totale? Salvo imprevisti noi crediamo di sì. Ma sarà impresa notevole cui potranno arrivare in pochi. Forse soltanto il primo.

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 GIAN - 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

ATLETICA

Le reclute azzurre corrono oggi il cross delle dieci Nazioni

a fianco dei più forti e preparati specialisti d'Europa

I rappresentanti italiani delle gare di mezzofondo e di fondo, forse le uniche specialità in campo atletico italiano dove da parecchi anni non si sia fatto alcun passo innanzi e dove i segni di un prossimo miglioramento sono appena quasi avvertiti, sosterranno oggi, nel magnifico ippodromo di Vincennes a Parigi il difficile confronto con le squadre di altre nove Nazioni in taluna delle quali il Cross Country è grandemente curato e ha innumerevoli cultori.

La partecipazione italiana alla difficile prova è bene che avvenga e qualunque siano i risultati che saranno registrati, avrà servito ottimamente a scuotere l'ambiente ed a fare propaganda a favore di quelle gare di mezzofondo che la Fidal con recenti provvedimenti vuole portare alla pari delle altre specialità atletiche.

Come sono state formate le squadre

La gara, come abbiamo osservato altre volte, presenta quest'anno un interesse assai maggiore di tutte le precedenti edizioni e va avviandosi a diventare effettivamente il vero campionato europeo di corsa campestre, specialmente se, come si spera, l'*International Board*, che si aduna domenica mattina a Parigi, allargherà la cerchia dei suoi partecipanti e darà modo così alla prova di svolgersi più spesso nel Continente.

Dell'importanza che i vari Paesi vi annettono, abbiamo avuto una prova dalla cura messa dalle varie Federazioni nelle selezioni, seguite con vivo interessamento dalla stampa e dagli sportivi.

Questa selezione di regola ha avuto luogo nell'occasione della disputa del Campionato Nazionale: così in Italia, dove i primi nove classificati a San Siro sono stati prescelti a vestire la maglia azzurra.

Non tutte le Nazioni in lizza però hanno proceduto in questo senso: la Francia ad esempio ha prescelto i primi 8 del suo «National», ma per quanto riguarda il nono arrivato, Prevost, lo ha lasciato fuori preferendogli Gramer, atleta certo di migliore classe, ma che nel «Campionato» si era ritirato prima di metà percorso. La sostituzione ha dato luogo a polemiche vivacissime cessate ora, anche perchè, essendo indisposto uno dei selezionati e precisamente Michot, il suo posto verrà occupato da Prevost. Così i partigiani delle due soluzioni avranno modo in campo di constatare chi aveva ragione.

Il Belgio pure non si è attenuto scrupolosamente ai risultati del suo «National» svoltosi forse poco opportunamente domenica diciasette a soli sei giorni dalla grande prova parigina. Dei nove suoi rappresentanti, soltanto i primi sette sono arrivati nell'ordine nel campionato. Gli altri due sono precisamente Edgard Viseur che è considerato il migliore steeplechaser del Belgio, che per un lutto di famiglia non ha potuto partecipare alla prova, ed Emilio Gooetleven, corridore possente e regolare, che in questa stagione ha vinto parecchie gare importanti, ma che nel «National» ha dovuto abbandonare per un forte raffreddore. Di quest'ultimo però non è sicura la partenza perchè subordinata all'esito della visita medica....

Chi ha tenuto ben poco calcolo dei risultati del Campionato nazionale è stata l'Inghilterra. Infatti i suoi prescelti si sono classificati come appresso: Harper (primo), Kak (secondo), Cotterell (terzo), Houden (nono), Light (quindicesimo), Muggridge (decimo), Oddie (settimo), Pajne (ottavo) e Winfield (sesto).

Fra gli esclusi è Webster, uno dei vincitori della prova e classificatosi quarto al campionato, ma l'esclusione di questi è dovuta al fatto che egli è istruttore e quindi non può competere in campo dilettantistico.

Fra le altre nazioni concorrenti, la Spagna, non si è servita del suo campionato per la selezione. La sua partecipazione è stata indecisa fino all'ultimo ed ha potuto essere effettuata soltanto dopo l'esito ottimo di una sottoscrizione popolare che ha fornito i mezzi necessari. La squadra è stata formata d'autorità, ma è stata rimaneggiata, ed anzi si è perfino parlato seriamente, il che ci sembra enorme, di una ultima selezione che avrebbe dovuto avere luogo martedì scorso diciannove corrente vale a dire a quattro giorni dalla grande competizione.

Come si presenta la lotta

E' pacifico che la lotta per la vittoria di squadra, la più ambita, debba essere limitata alla Francia od all'Inghilterra.

In Francia si va anzi più in là e si dà la vittoria dei propri colori come sicura. Sembra che in Inghilterra, dopo le vittorie francesi degli ultimi anni nel cross delle sei Nazioni, la corsa campestre non desti più gli entusiasmi dei primi anni; difatti i giornali inglesi consacrano a mala pena qualche riga al grande avvenimento che in addietro faceva riempire di colonne le loro gazzette sportive. Di più la «grippe» ha tolto dalla squadra inglese Bevers che dovette ritirarsi dopo cinque chilometri ed Eckerselej, vincitore dello scorso anno, che non si presentò alla partenza perchè ammalato. Sono quindi con Webster, tre elementi di gran classe che vengono a mancare alla squadra inglese e che avrebbero indubbiamente pesato sulla bilancia. La speranza francese non sembra quindi avventata per quanto la squadra inglese vanti uomini di grande classe. La veloce squadra francese poi dovrebbe trovarsi a suo agio sul terreno di Vincennes, che è considerato adattatissimo per una gara condotta velocemente.

Messe da parte la Francia e l'Inghilterra per la vittoria, viene fatto di domandarsi cosa farà l'Italia contro il lotto formidabile delle altre Nazioni.

La risposta è difficile perchè è quasi impossibile lo stabilire un raffronto fra i rappresentanti delle varie Nazioni in lizza. I termini per un confronto serio mancano quasi completamente ed i tempi impiegati nelle varie prove non possono servire che molto relativamente e per ovvie ragioni.

Di più in questa gara un fattore avrà importanza quasi decisiva sull'esito. Questo fattore è dato dal modo con il quale i componenti sapranno intendersi per il giuoco di équipe.

In questa tattica gli inglesi, i francesi e gli uomini di parecchie altre Nazioni concorrenti sono maestri perchè agguerriti in tale campo. Di solito sono i francesi che si incaricano di scatenare un'offensiva immediata per sfiancare gli avversari e per vivere poi sul vantaggio acquistato.

Sulla carta la nostra rappresentanza dovrebbe come squadra e come classe dei suoi rappresentanti, potere lottare con qualche speranza per il quarto posto e forse anche per il terzo. Il che sarebbe un risultato onorevolissimo, ma sul quale non bisogna farsi soverchie illusioni. Perchè i fattori di successo sono molti, ma può bastare una tattica sbagliata di qualcuno dei nostri migliori per capovolgere i risultati.

La più temibile avversaria dopo la Francia e l'Inghilterra appare la Spagna che lo scorso anno in vari cross internazionali ha dimostrato poter contare su elementi non troppo distanti dai campioni francesi. Non sappiamo però se quest'anno abbia migliorato ancora oppure se le recenti beghe verificatesi in campo federale abbiano avuta una ripercussione dannosa anche sulla preparazione degli atleti che sembrava ottimamente avviata.

Anche il Belgio presenta una buona squadra per quanto ci sembri un poco handicappata dalla gara pesantissima disputata domenica. La Svizzera ha compreso nella sua squadra anche Schnellmann, che risiede da molti anni a Parigi. Egli, che è stato più volte internazionale francese, di questa specialità, pur non potendo vantare la forma di qualche anno fa, è sempre un rude avversario ed utilissimo per la sua esperienza come capo équipe alla squadra. Non abbiamo dati per valutare le squadre scozzese, gallese, irlandese e lussemburghese, ma ci sembra che non possano giuocare un ruolo di prim'ordine.

In campo individuale

In campo individuale i francesi sperano pure nella vittoria di Beddari, l'algerino dalla falcata rapida e leggera che quest'anno s'è dimostrato in grande forma, ma al di là della Manica si puntano molte speranze sullo scozzese Smith, che lo scorso anno arrivò secondo e che quest'anno viene annunciato in condizione spettacolosa. Sui nostri non arrischiamo il pronostico individuale. La gara è di squadra e noi ci lusinghiamo che tutti gli azzurri e specialmente i migliori si preoccupino come è necessario, più di finire il percorso che di giuocare una carta, che potrebbe anche essere consentita dalla loro classe. Badiali, Prato, Amerio, Falchero ed Albano non destano preoccupazioni per la distanza; qualche timore viene invece espresso per Lippi, Venturi, Scarpellini e Ciacci.

Francamente pensiamo che questi timori siano esagerati purchè gli italiani non si facciano travolgere dall'ardore della battaglia che si delineerà implacabile nei primi chilometri fra i novanta uomini in gara, dei quali alcuni avranno la consegna di sfiancare gli avversari.

Se i nostri terranno i nervi a posto, confidiamo di vederli all'arrivo in posizione onorevole, poichè tanto Lippi quanto Venturi giunsero all'arrivo a San Siro in condizioni fisiche ottime ed anche gli altri non erano eccessivamente af-

TEATRO VERDI

Lunedì 25 Marzo - Ore 21, inizio dell'eccezionale settimana di varietà

TOURNÉE "PRIMA PERLA"

PREZZI: Seconda Galleria L. 3 - Prima Galleria L. 4 - Poltrone L. 5,45 - Poltronissime d'orchestra numerate L. 8
(Oltre 10 per cento Tassa erariale)