

ILLUSTRO

ale "Bologna" S. P. Cr.
t. tarola Cesare
tale, 3 CITTÀ

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. 3 il mm. - Pice. pubblicità L. 0,60 per parola, minimo L. 6
Rivolgere: Uff. pubbl. "L'Illustrato", Via Poeti, 7 - Tel. 16-16; 32-01
UN NUMERO CENTESIMI 25

LE APPASSIONANTI VICENDE DELLA PIU' CLASSICA GARA AUTOMOBILISTICA ITALIANA

Divo su Bugatti vince la XX Targa Florio dopo durissima lotta con Minoia

A Minoia (Bugatti) il giro più veloce - La magnifica prova di Brilli Peri (Alfa Romeo) ed il travolgente inizio dello sfortunato Borzacchini (Maserati) - Quattro soli arrivati su diciannove partenti - Selezione severissima e tutti i "records", migliorati

LA CLASSIFICA GENERALE

1. DIVO ALBERTO su Bugatti (Dunlop), compiendo il Km. 540 in ore 7.15' 41", alla media di Km. 74.366.
 2. Minoia Fernando su Bugatti (Dunlop), in ore 7.17' 43".
 3. Brilli Peri Gastone su Alfa Romeo in ore 7.33' 22".
 4. Campari Giuseppe su Alfa Romeo in ore 7.34' 45".
- Giro più veloce: Minoia (1.0 giro), su Bugatti (Dunlop), in 1.25' 17", alla media di Km. 75.982.

Ombre sulla vittoria

Ancora una volta la Targa Florio è vinta dalla Bugatti. Quest'anno in modo ancora più netto che nel 1928, quando l'attuale vincitore, che vinse anche allora, ebbe a combattere strenuamente non contro un compagno di marca, ma contro Campari, che aveva guidato impetuosamente la sua Alfa Romeo fino a portarla al primo posto assoluto durante il terzo e quarto giro.

Quest'anno invece Divo, che non è stato sempre primo durante tutti i cinque giri, ha dovuto combattere contro Minoia, che come il francese era al volante di una Bugatti. Due grandi campioni si sono quindi agganciati a due primi posti, lasciando l'avversario più vicino, l'impetuoso Brilli Peri, con Alfa Romeo 1750, a circa otto minuti: dominando dunque abbastanza nettamente e rimanendo costantemente alla testa del vertiginoso carosello.



IL VINCITORE

(1 ora, 25' 17" Minoia), 1 ora, 25' 21" Borzacchini) Minoia e Divo, e quindi le vetture Bugatti, non avevano rostri troppo seri nella loro marcia meravigliosa.

Minoia conduceva in testa fino alla metà del quarto giro; poi Divo passava prima approfittando di un rallentamento di Minoia che pure aveva la macchina apparentemente in perfetto ordine. La lotta fra i due grandi campioni ha appassionato fino all'ultimo istante; e la vittoria del pilota francese, se pure abbia rappresentato una forte delusione per la folla la quale sperava che almeno la macchina francese fosse guidata al suo quarto trionfo nella Targa Florio da un corridore italiano, deve onestamente essere esaltata, perché Divo ha corso come un pilota di classe superiore, mantenendo costantemente una andatura sostenutissima e regolare durante tutti i cinque giri.

Divo ha migliorato il record totale del percorso detenuto da Costantini su Bugatti fin dall'anno 1926, di cinque minuti e quattro secondi. Questa differenza dice della magnifica corsa compiuta oggi dai due campioni.

Bisogna però ricordare che Minoia e Borzacchini furono più veloci sul giro e che Minoia fino alla metà del quarto giro aveva sempre guadagnato su Divo, il quale ha vinto la gara nel finale impetuoso che lo ha portato a superare il rivale solo dopo un rallentamento sensibile di questo che i tempi successivi dimostrano. Infatti, mentre per quanto alla macchina, o per stanchezza del guidatore, o per conseguenza di segnalazioni di rallentamento fatte a Minoia dal boz della Casa Bugatti.

Comunque, è da fatto che, se Divo va esaltato per la sua magnifica vittoria, Minoia non merita lode meno alta del vincitore. Da lui dominato per due terzi della gara e poi lasciato passare in un finale appassionante e strano. Infatti, mentre Divo ha compiuto l'ultimo giro in 1.25' 17", tempo relativamente ottimo, Minoia ha girato addirittura in 1.30' 27", tempo troppo lontano, non diciamo da quello migliore, ma da quelli intermedi, tale da lasciar-

pensare o ad un guasto della macchina o alla stanchezza del pilota o ad altre ragioni che noi ignoriamo, ma che potrebbero essere ordini di scuderia e perciò non classificati da noi che dobbiamo considerare le pure ragioni sportive.

Concludendo, la vittoria della Bugatti è stata, dal punto di vista puramente meccanico, del tutto indiscutibile, come dimostrano i tempi

come lo stesso ordine d'arrivo, che conta troppo pochi nomi, dimostra. Fra i ritirati più disgraziati e valorosi va citato in prima linea Borzacchini, fermatosi sul rettilineo di Bonfornello a pochi chilometri dall'arrivo, mentre era quarto assoluto a circa tre minuti da Brilli Peri.



BRILLI PERI

A parte la classifica che avrebbe riportato Borzacchini, sta di fatto che il pilota ternano e la vettura bolognese hanno dimostrato di valere i più forti rivali, compresi i trionfatori e le loro vetture. Il giro più veloce di Borzacchini dice molto di più di qualsiasi altra considerazione e porta la macchina e il pilota, malgrado l'arresto a fine gara, all'altezza dei migliori. E' davvero un peccato che il costruttore bolognese non possa raggiungere la grande vittoria internazionale per

la sfortuna persistente; ma è affermato che Borzacchini e la Maserati saranno presto in condizione di tentare il grande trionfo.

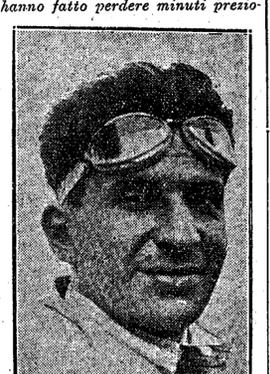
La selezione avvenuta ha colpito ottimi campioni che godevano e forse del pronostico. Conelli, Wagner, Varsi, Maserati Ernesto, sono stati fermati per guasti prima o dopo, ma dopo aver dato la netta impressione del loro valore; in particolare Varsi e Conelli, che lottarono validamente tenendo sempre le prime posizioni dietro i leaders.

Ruggeri, Lepori e il tedesco Bittmann sono stati costretti al ritiro dopo un'ottima prova che meritava maggior fortuna. Nessuna delle vetture della categoria 1100 è arrivata al traguardo. Nessun commentato, se non quello di raccomandare una maggiore preparazione, poiché

alcune di esse non sono riuscite che a compiere un solo giro, il che è poco. I records sono stati battuti. Questo dice anche della selezione, tanto severa da rasentare il mezzo disastro. O le macchine acquistando in velocità perdono in resistenza, o oggi i corridori si preparano meno che nel passato. Ma se pensiamo che si preparano con macchine preparate dalla Casa, non sappiamo se incolpare la sola preparazione imperfetta od altre ragioni.

Comunque, se si voleva dimostrare che la Targa Florio è una gara seria, nessuna dimostrazione è migliore di questa.

Dive dell'organizzazione è superfluo. Vincenzo Florio ha messo la firma sua anche a questa ventesima Targa che è riuscita trionfale.



MINOIA

Comunque, dietro Divo e Minoia, Brilli Peri sta ottimamente, perché otto minuti di distacco in una gara come la Targa non sono niente quando si ha una vettura meno potente e meno veloce come è l'Alfa Romeo 1750 davanti alla Bugatti 2000.

Campari non era in grande giornata ed inoltre accusava lievi noie alla vettura che lo inducevano a una più prudente marcia. Nonostante tutto Campari è riuscito a compiere il percorso in un tempo veramente ottimo e degno della massima lode.

La gara è stata oltremodo severa,

come lo stesso ordine d'arrivo, che conta troppo pochi nomi, dimostra. Fra i ritirati più disgraziati e valorosi va citato in prima linea Borzacchini, fermatosi sul rettilineo di Bonfornello a pochi chilometri dall'arrivo, mentre era quarto assoluto a circa tre minuti da Brilli Peri.

A parte la classifica che avrebbe riportato Borzacchini, sta di fatto che il pilota ternano e la vettura bolognese hanno dimostrato di valere i più forti rivali, compresi i trionfatori e le loro vetture. Il giro più veloce di Borzacchini dice molto di più di qualsiasi altra considerazione e porta la macchina e il pilota, malgrado l'arresto a fine gara, all'altezza dei migliori. E' davvero un peccato che il costruttore bolognese non possa raggiungere la grande vittoria internazionale per

I cinque giri della combattuta corsa

CERDA (Tribuna), 5

La partenza della prima vettura ha luogo alle 8 sotto un cielo sereno nel quale splende un sole scintillante, e davanti ad un folla immensa che è arrivata a Cerda con tutti i mezzi, affollando le tribune, il recinto e gli spalti del circuito.

Diciannove partenti

Il cronometrista Tascia inizia le partenze dando il «via» a Campari, che compie un bellissimo «demarage» con la sua Alfa Romeo. Seguono alle 8.3' Foresti su Bugatti; alle 8.12' Divo su Bugatti; alle 8.21' Borzacchini su Maserati; alle 8.24' Maserati Ernesto su Maserati; alle 8.27' Brilli Peri su Alfa Romeo; alle 8.30' Wagner su Bugatti; alle 8.33' Lepori su Bugatti; alle 8.36' Tranchina su Alfa Romeo; alle 8.42' Varsi su Alfa Romeo; alle 8.45' Candrilli su Bugatti; alle 8.48' Ruggeri su Maserati; alle 8.51' Minoia su Bugatti; alle 8.54' Bettmann su Bugatti; alle 8.57' Conelli su Bugatti.

Seguono le vetture della classe 1100: alle 9.5' Palmieri su Fiat; alle 9.7' Jacopo su Fiat; alle 9.11' Fagioli su Salmons; alle 9.15' Biondetti su Salmons.

Il totale dei partenti della classe oltre 1500 cmc è dunque di 15, cui nove con meccanico a bordo. Sono partiti senza meccanico Foresti, Borzacchini, Maserati, Brilli Peri, Campari, Varsi. Il totale dei partenti della classe 1100 è di quattro, tutti con meccanico a bordo. Delle 19 vetture partite, 18 montano gomme Dunlop.

La gara è iniziata assai velocemente. Infatti i tempi trasmessi da Calvaturo e Palmieri, e segnalati dall'avvisatore a Km. 31,847 dalla partenza, sono: per Campari 29 minuti, per Foresti 30, per Divo 28, per Maserati 27, per Borzacchini 28, per Brilli Peri 27, per Lepori 28, e da Polizzi, che dista dal traguardo di partenza Km. 56,318, si danno i tempi seguenti: Campari minuti 47, Foresti 51, Divo 47, Borzacchini 46, Maserati 47, Brilli Peri 46, Minoia 46, Conelli 47.

Verso le nove e mezzo è annunciata l'arrivo di Campari il quale passa quasi subito e ha così finito il primo dei cinque giri che la gara comprende. Campari ha compiuto i 108 chilometri del percorso in ore 1.28' 5", alla media di Km. 73.566. Si attende ora ansiosamente il passaggio degli altri concorrenti, dei quali, confrontando i passaggi a Calvaturo, Polizzi e Collesano, si apprende che marcano più veloci di Campari.

Il record di Borzacchini

Comunque, la gara appare velocissima ed estremamente incerta, con prevalenza di Divo, Borzacchini e Brilli Peri, i quali, per le notizie che si hanno, sembrano gli uomini più veloci, in attesa di confrontare i loro tempi con quelli di Minoia e di Conelli, che sono partiti nelle ultime posizioni.

Intanto continuano i passaggi; ecco Foresti che ha impiegato un'ora 37'; Divo che segna un bellissimo 1.25' 15"; Borzacchini che ha compiuto il giro in 1.25' 21" alla media di Km. 75.922 segnando intanto, poiché non è ancora avvenuto il passaggio di Minoia, il nuovo record sul giro con un vantaggio di 27 secondi sul tempo del compianto Materassi che aveva girato in 1.25' 48". La prova di Borzacchini e delle vetture Maserati è dunque meravigliosa, specie considerandosi che il record è stato battuto al primo giro, con partenza da fermo. La folla applaude entusiasticamente il pilota e la vettura bolognese.

Segue Brilli Peri, il quale col suo tempo di 1.25' 45" ha abbassato ancora l'età del record. Poi giunge Wagner che con la sua Bugatti ha girato in 1.30' 36"; si arresta al rifornimento per cambiare le gomme, e riparte poi subito.

Ecco l'arrivo di Lepori, che ha marciato anch'egli assai forte, girando in 1.28' 21". Si attende invano ansiosamente Ernesto Maserati, il quale avrebbe dovuto seguire Borzacchini, e del quale erano stati segnalati gli ottimi tempi ai passaggi di Calvaturo e di Polizzi. Si presume che egli abbia avuto un guasto di mac-

chine; e si apprenderà poi che infatti egli ha rotto l'alberino del magnete, ed è fermo irrimediabilmente a Collesano.

Ma Minoia va più forte...

Arriva poi Varsi, che ha superato Tranchina e che ha compiuto il giro in 1.27' 59". Ed ecco finalmente Minoia che ha girato velocissimo e che supera perfino Borzacchini, compiendo il primo giro nel tempo spettacoloso di 1.25' 17", nuovo record, alla media di Km. 75.982.

Passano quindi Tranchina in 1.44' 44"; Ruggeri che col suo 1.40' 25" è sempre primo delle vetture di classe 1500; Conelli che ha girato in 1.32' 37" e si ferma tre minuti al rifornimento; Bettmann che ha impiegato 1.32' 37"; infine Candrilli in 2.5' 51".

Dopo il primo giro le posizioni sono dunque stabilite come segue: Minoia è in testa, seguito da Borzacchini, Brilli Peri, Divo, Varsi, Campari, Lepori, Wagner, Conelli, Foresti, Bettmann, Ruggeri, Tranchina. Minoia e Borzacchini hanno migliorato il vecchio record del giro, e altrettanto ha fatto Brilli Peri. La gara è impostata sul preveduto duello Maserati-Bugatti e sulla minacciosa avanzata dell'Alfa Romeo.

Passano poi le 1100: prima Biondetti che ha superato Fagioli partito quattro minuti prima, e ha girato in 1.39' 14"; segue Jacopo in 1.50' 39"; Conelli in 2.0' 12"; Foresti in 2.0' 18".

Ormai l'attesa della folla in emozione per il secondo passaggio degli uomini di testa è breve. Poco prima delle 11, e prima che passi per la prima volta Palmieri, è segnalato l'arrivo di Campari. L'asso dell'Alfa Romeo arriva avendo compiuto i primi due giri in 2.56' 42", e si ferma per il rifornimento completo di gomme e benzina; operazione che viene fulmineamente compiuta, impiegando in tutto un minuto e 53 secondi. Mentre Campari riparte come un bolide, giunge Divo, che ha segnato un tempo totale di 2.52' 25". Arriva poi Foresti, impiegando in tutto 3.56'.

Nel pieno della battaglia

Borzacchini è in lieve ritardo, avendo dovuto effettuare il cambio delle gomme a Polizzi, dopo un giro e mezzo di corsa; ma il suo tempo è tuttavia di appena qualche secondo inferiore a quello di Divo e cioè di 2.52' 48".

Brilli Peri che sopraggiunge, ha impiegato 2.53' 21" e si arresta per circa tre minuti e mezzo al rifornimento. Anche Varsi che ha segnato un tempo di 2.59' 45", compie un rifornimento sbalorditivamente rapido impiegando soltanto un minuto e 17 secondi.

Ma ecco ancora Minoia sbalordire il movimento della folla. Egli, con marcia meravigliosa e sicura ha impiegato nel secondo giro 15 secondi soltanto in più del primo e cioè 1.25' 34" e segna in tutto un tempo di 2.50' 57". Conelli arriva in 3.5' 23"; Ruggeri in 3.25' 45"; Bettmann in 3.25' 38". Si attende invano il passaggio delle vetture della classe 1100, delle quali non si avrà notizia se non dopo il passaggio del terzo giro della categoria superiore.

Al fine del secondo giro la gara è impostata come nel giro precedente. Minoia è sempre in testa e conduce con andatura velocissima, mantenendosi costantemente sotto il vecchio record; seguono Divo e Borzacchini, separati da pochi secondi; molto vicino è Brilli Peri, e Campari è in lieve ritardo, seguito da Lepori e da Varsi. Comunque, la prevalenza di Minoia, che è un guidatore perfetto, è della Bugatti, cioè di una vettura specialmente adatta a questo circuito, fanno prevedere fin d'ora la vittoria del pilota italiano sulla vettura francese, salvo naturalmente incidenti imprevedibili.

Borzacchini e la Maserati si dimostrano tuttavia avversari pericolosissimi, confermando la classe del pilota e le qualità della vettura bolognese, che è pari alle migliori macchine attuali. La Alfa Romeo sono pure ottimamente in gara; ma esse sono meno veloci delle Bugatti e delle Maserati, che sono macchine da corsa, mentre le Alfa Romeo ricordano la

loro origine di vetture di categoria sport. Brilli Peri è il pilota più veloce finora dell'Alfa Romeo, mentre Campari è in lieve ritardo e Varsi sta compiendo un circuito del tutto nuovo per lui una coraggiosa prova. Conelli, ritardato da note di macchina, è tuttavia ancora assai bene in forma, e Lepori appare veramente ottimo.

Ruggeri è primo delle vetture 1500 e sta compiendo una gara regolare. Minoia, come abbiamo detto, ha battuto fino al secondo giro tutti i records assoluti. Wagner e Tranchina sono invece in grande ritardo; e mentre si attende il passaggio del terzo giro, giunge la notizia ufficiale del ritiro di Fagioli, che del resto si immagina, per guasto al motore.

Campari passa ancora in testa al terzo giro, impiegando in tutto ore 4 30' 30". Ma lo segue vicinissimo Divo, il quale ha guadagnato molto tempo ed ha un tempo complessivo di 4.20' 06". Borzacchini al suo passaggio segna 4.29' 54"; si ferma al rifornimento e riparte subito. Brilli Peri, giunto al rifornimento quasi insieme a Borzacchini dopo aver impiegato 4.24' 17", riparte dopo aver cambiata la ruota di scorta, avendo lungo la strada fatto una gomma.

Varsi impiega a compiere i tre giri 4.33' 11". Lepori, che si ferma ai boxes, è arrivato in 4.49' 28". Il tempo di Conelli è migliore: 4.34' 48". Foresti è invece in grande ritardo con 5.47' 06". Ruggeri impiega 5.12' 50"; e Bettmann, che si ferma anch'egli ai boxes, 5.14' 31". Le vetture della classe 1100, delle quali nessuna ha ancora finito il suo secondo giro, debbono considerarsi ormai tutte fuori gara, poiché nessuna di esse è ancora dentro il tempo massimo.

Comunque la lotta per la vittoria assoluta appare ormai ristretta fra Minoia e Divo i quali distano poco luno dall'altro. Osservando i tempi ottenuti giro per giro, Minoia appare più veloce dell'avversario francese, il quale per altro alla fine del terzo giro non è staccato che di soli 44". Brilli Peri è terzo assoluto e Borzacchini è quarto davanti a Campari e a Varsi. Si ha intanto notizia che Brilli Peri ha dovuto fermarsi al rifornimento di Cerda per correggere un errato montaggio della gomma anteriore e che Borzacchini ha preso un chiodo lungo il percorso ed ha dovuto cambiare la ruota da solo. Degli altri Campari non è veloce come in altre occasioni. Varsi sta compiendo un'ottima e coraggiosa gara; Conelli, ritardato al primo giro, insegua brillantissimo e Lepori conferma le sue ottime doti di guidatore.

Il duello Divo-Minoia

Foresti è invece in grande ritardo, mentre Ruggeri continua a girare con sicurezza la sua corsa, conservando con sicurezza il suo posto.

Alla fine di questo giro restano in gara soltanto undici concorrenti nello spazio di un'ora e mezza circa, il tempo di Minoia è infatti di ore 4.19' 22" mentre quello di Foresti, che è decimo, è di 5.47' 06".

La macchina di Bettmann, dopo essersi arrestata ai boxes, riparte per il quarto giro cambiando guida.

Ordini di scuderia?

Siamo ormai verso la fine della combattutissima e massacrante gara. Minoia e Divo proseguono nella loro accanissima battaglia a distanza che si vive oltreché nei passaggi al traguardo, nelle segnalazioni dei loro passaggi successivi negli diversi località del Circuito.

Al quarto passaggio da Polizzi, il paese che è al sommo della salita, Divo e Minoia segnano l'eguale tempo di ore 5.6". A Collesano ancora

la lotta è uguale ore 5.31". La lotta è dunque meravigliosa e incerta fra i due grandi piloti che guidano una vettura di eguale potenza. Si spera nella vittoria del pilota italiano, che è nuovo recordman sul giro.

Ma alla fine del quarto giro ecco Divo che passa per primo, col tempo migliore, conquistando 39" di vantaggio a Minoia, il quale inspiegabilmente sembra rallentare la sua marcia che i tempi dei precedenti giri lasciavano intendere assai più veloce di quello del pilota francese.

Comunque la lotta e la vittoria sono ancora molto incise e la folla aspettata lungo il circuito, spera ancora nella vittoria del pilota italiano che ha dominato l'avversario con tempi assai inferiori, come nel primo giro nel quale Minoia ha girato in un tempo inferiore di 57".

La gara a Vincenzo Florio

Si è svolta sabato alle 11 del mattino nella sede dell'Automobile Club di Sicilia, la cerimonia in onore di Vincenzo Florio con la partecipazione dei rappresentanti degli Automobili Clubs provinciali, di personalità automobilistiche e di molti giornalisti sportivi italiani e francesi. Era presente il gagliardetto degli Automobili Clubs provinciali di Aosta, Verelli, Crespi, Palermo, Biella, Novara, Cuneo, Torino, Genova, Avellino, Napoli, Terni, Cremona, Mantova, Verona, Alessandria, Ravenna, Ancona, Bologna, Siracusa, Messina, Catania, Ferrara, Sulmona e Casenza.

Hanno pronunciato discorsi il Vicepresidente del R.A.C.I. Barone Federici di Abriola a nome del paese. Crespi e dell'Automobile Club.

E' giunto in questo momento il Gr. Uff. Mercanti arrivato in Automobile da Milano, insieme a poche macchine fra le quali una proveniente da Ferrara e pilotata dal notissimo raidman con le Guinelli e un'altra da Novara pilotata dal giovanissimo sportman Gerardi il quale accompagnava la sua signora e la madre. Il Gr. Uff. Mercanti ha offerto a Vincenzo Florio il conio della medaglia della Commissione Sportiva e una medaglia d'argento benedetta dal Papa inneggiando con un vibrante discorso al pioniere dello sport automobilistico nazionale. Ha fatto seguito l'avv. De Miceli che ha parlato a nome delle fabbriche italiane; e quindi il barone Di Raimone a nome dell'Automobile Club

di Sicilia e degli amici del Florio ha offerto con accorde parole una pergamena e una coppa d'oro.

Infine ha preso la parola S. E. Mori, Prefetto di Palermo, per aggiungere il suo plauso alla nobile manifestazione. L'ultimo discorso è stato del collega Canestrini a nome della stampa sportiva e del sindacato corridori.

Moltissime sono state le adesioni con telegrammi e con lettere, da parte di autorità automobilistiche sportive e di giornalisti. L'Automobile Club di Bologna era rappresentato dal comm. Santi e da Tonino Zanelli. La cerimonia ha avuto un carattere di spontanea sincera cordiale ed entusiastica manifestazione intorno al grande pioniere dell'automobilismo, il quale ha risposto ringraziando della meravigliosa attenzione di affetto giungatagli dagli automobilisti italiani convenuti da tutte le città del Regno.

Saccomanni vince il Giro del Cantone di Vaud

BERNA, 5 notte

Quest'oggi fu disputato il giro del Cantone di Vaud con la partecipazione di alcuni campioni tedeschi. Tra i professionisti, l'italiano Alfredo Saccomanni si è impadronito ed ha ottenuto una brillante vittoria percorrendo i 175 Km. in 5 ore 31' 32" seguito da Alberto Meyer in 5.35' 33" e da Schneider in 5.35' 33". Il tedesco Zinder occupa il settimo posto. Nella categoria dilettanti Alfredo Bula vinse in 5.36' 37", 2.0 Salomon in una ruota, 3.0 Alfredo Ruegg in 3.36' 10".

Faucheux campione francese di velocità

PARIGI, 5 notte

Gli undici classificati per la finale del campionato di Francia di mezzo fondo, hanno disputato oggi al Parco dei Principi la finale che comportava una sola prova di cento chilometri dietro motori. Caudal, detentore del titolo, ha abbandonato a pochi giri dalla fine, mentre Krassin, pure in cattive condizioni e in pessima giornata aveva abbandonato al cinquantaseiesimo chilometro.

Ecco i risultati della corsa:

1.0 Paillard Km. 100 in 1.28' 36" e tre quarti, 2.0 Pariset a 3 giri, 3.0 Blanc Garin a 5 giri, 4.0 Sausin a 5 giri e mezzo, 5.0 Breau a 8 giri, 6.0 Sadi Paport a 8 giri e 200 m., 7.0 Wambst a 8 giri e mezzo, 8.0 Gaillard a 8 giri e mezzo, 9.0 Miquel a 16 giri.

Il programma comprendeva anche la disputa del campionato di Francia di velocità. La batteria fu finora vinta da Faucheux, Matheron, Richard, Chaplain, Mourand, Schilles. Nelle semi finali Faucheux ha battuto Chaplain e Matheron si sbarazzava facilmente di Schilles, Matheron e Mourand venivano eliminati nei tre quarti di finale. La finale opponeva dunque il biondo Faucheux al campione del mondo di velocità Richard. I due avversari vinsero ciascuno una prova e fu necessaria un'ultima prova che fu vinta da Faucheux. Quest'ultimo è campione di Francia di velocità.

I pistards italiani a Oerlikon

BERNA, 5

Sulla pista del Velodromo di Oerlikon è stato disputato il secondo incontro ciclistico dell'anno Italia-Svizzera che è terminato con la vittoria degli elvetici. Degli italiani Martinetti fra i velocisti e Manera fra gli stayers furono i migliori.

Corsa velocità: Prima prova: 1.0 Martinetti, 2.0 Brunner. Seconda prova: 1.0 Bergamini, 2.0 Richli. Terza prova: 1.0 Kaufmann, 2.0 Severgnini. Quarta prova: 1.0 Brunner, 2.0 Bergamini. Quinta prova: 1.0 Severgnini, 2.0 Richli. Sesta prova: 1.0 Kaufmann, 2.0 Martinetti. Settima prova: 1.0 Brunner, 2.0 Severgnini. Ottava prova: 1.0 Martinetti, 2.0 Richli. Nonna prova: 1.0 Kaufmann, 2.0 Bergamini.

Risultato: Svizzera 5-Italia 4.

Corsa inseguimento: La squadra svizzera raggiunge la squadra italiana al nono giro: Svizzera 3 punti, Italia punti 0.

Corsa stayers: 4 prove di 25 km.: Prima prova: 1.0 Manera, 2.0 Blattmann, 3.0 Merlo, 4.0 Lauppi. Seconda prova: 1.0 Manera, 2.0 Blattmann, 3.0 Lauppi, 4.0 Merlo. Terza prova: 1.0 Manera, 2.0 Lauppi, 3.0 Blattmann, 4.0 Merlo. Quarta prova: 1.0 Manera, 2.0 Lauppi, 3.0 Blattmann, 4.0 Merlo.

Classifica generale: 1.0 Manera punti 4, 2.0 Blattmann punti 10, 3.0 Lauppi punti 11, 4.0 Merlo punti 15.

Risultato: Svizzera 6 unti, Italia 6 punti.

Classifica generale: Svizzera 14 punti, Italia 10 punti.

Comunque, se si voleva dimostrare che la Targa Florio è una gara seria, nessuna dimostrazione è migliore di questa.

Dive dell'organizzazione è superfluo. Vincenzo Florio ha messo la firma sua anche a questa ventesima Targa che è riuscita trionfale.