I quadri tecnici e sportivi della Corsa dei Milioni

I trenta PILOTI che CORRERANNO nel XII Gran Premio di TRIPOLI

Cinque marche in linea: Alfa-corse, Maserati, Delahaye, Bugatti, Mercedes e tre Nazioni - Tredici macchine della formula e diciassette "millecinque,, - Piloti di 7 Nazioni: 18 italiani, 4 tedeschi, 4 francesi, 1 svizzero, 1 ungherese, 1 brasiliano, 1 nord-americano

Questo benedetto elenco dei corridori iniziati ed ammessi al XII Gran Premio di Tripoli, croce e delizia per organizzazioni e piloti, è, dunque, definitivamente formato. Tiriamo un bel respiro profondo, perchè la compilazione di questi trenta nomi non fu cosa facile, nè breve, nè sempre sicura.

Ma ecco questi trenta nomi, che da oggi interessano diversi milioni di persone, tante, almeno, quante sono quelle in possesso dei biglietti della famosa Lotteria tripolitana: Varzi, Trossi, Rocco, Caracciola, Lang, Brauchitsch, Dreyfus, Comotti, Scheil, Wimille, Chiron, Biondetti, Siena, Pietsch, Bianco, Villoresi, Lurani, Cortese, Taruffi, Ghersi, Battaglia, Righetti, Baruffi, Raph, Hug, Pintz' E., Teagno, Hartman, De Teffe e Sommer.

Le squadre ufficiali delle Case

Quante marche sono ufficialmente rappresentate? Cinque: l'Alfa-corse e la Maserati in campo nazionale, la Mercedes germanica e la Delahaye e la Bugatti francesi. Le squadre ufficiali avranno quest'ordine: 4 Alfa-corse con Varzi, Biondetti, Siena; Maserati con Varzi, Trossi e Rocco; Mercedes con Caracciola, Lang e Brauchitsch; Bugatti con Wimille; Delahaye con Dreyfus, Comotti e Scheil. Tutti gli altri piloti, compreso Sommer che disporrà di una delle macchine preparate dall'« Alfa-corse » sono individuali. Tutti i piloti facenti parte delle squadre ufficiali avranno a disposizione le stesse macchine proprimente d'ello formula internazionale, fatta eccezione per Rocco, il quale la Casa Maserati sembra debba affidare un 1500 cmc.

Tutti i piloti individuali, fatta eccezione per Sommer, che avrà una macchina assolutamente della formula, avranno, invece, a disposizione delle 1500 cmc. tetti di marca Maserati, a sei o a quattro cilindri.

Le vetture propriamente della formula

La prima considerazione che si affaccia al semplice primo esame di questo elenco di partecipanti a Tripoli è quella della inferiorità numerica delle grandi vetture rispetto alle cilindrate minori. Ci troveremo, nella migliore ipotesi, le vetture delle cilindrate massime che la formula consente per i motori con e senza compressore. Le 1500 cmc. saranno, invece, di numero, diciassette. Questo leggero squilibrio dei quadri tecnici tra massime da due ragioni soprattutto. In primo luogo dal fatto che il XII Gran Premio di Tripoli segnerà il due esperimenti di fine e che, perciò, più conviene farsi la prima vera grande prova vetta della nuova formula internazionale: in secondo luogo dal concetto lineare seguita dagli organizzatori nel mosso di vetture di 1500 cmc. di provata efficienza, tracciando di proposito tutte quelle altre vetture, anche di più alta cilindrata, che si potranno considerare come degli arrangiamenti di fortuna, assai meno efficienti delle nuove 1500 e, comunque, assai meno interessanti agli effetti pratici e tecnici di sperimento.

Le " 1500 „ alla ribalta in una grande gara

Il XII Gran Premio di Tripoli, prima grande manifestazione della nuova formula internazionale, ammetterà, come già distinte categorie di vetture: ciol le macchine appositamente costruite e preparate per la formula internazionale, senza compromessi più o meno logici e razionali quali avrebbero potuto essere, ad esempio, le vecchie 3000 Alfa Romeo o Maserati provenienti, niente meno, che dalla ormai dimenticata formula libera; e le 1500, rendenti anch'esse nella formula internazionale, che prevede, come è noto, una scala di cilindrate e di pesi, e interessantissime, anche se non rappresentanti l'interpretazione libera della formula stessa, perchè tecnicamente efficientissime e destinate, anzi di più, a sostenere un ruolo molto importante nella stagione sportiva in corso.

Per i piloti di queste «1500» che sono in massima parte altrettanti proprietari delle vetture, Tripoli rappresenta, per la fine che circonda la gara, per l'alta dotazione dei premi in denaro e per la considerazione del premio di partenza una specie di premio e di incoraggiamento, i cui effetti dovrebbero farsi sentire notevolmente sui bilanci di ciascuno.

L'industria di tre Nazioni in linea

Nelle condizioni attuali, il XII Gran Premio di Tripoli non avrebbe certamente potuto augurarsi una partecipazione migliore E' assolutamente che una Casa come l'Auto Union abbia deciso rinunciare, per insufficiente preparazione delle nuove vetture, ma in definitiva è il più piccolo degli impegni previsti cui il XII G.P. di Tripoli poteva andare incontro. Perchè, dopo tutto, l'industria germanica sarà, in ogni caso, più che sufficientemente rappresentata dalla Mercedes, perchè l'industria italiana sarà rappresentata in pieno da Alfa-corse e da Maserati, perchè per l'industria francese sarà in campo la Delahaye, che fra tutte è la più avanti nella preparazione. Ufficialmente è l'industria di tre Nazioni che sarà ufficialmente rappresentata a Tripoli. Vi è una linea di pantaggio, addirittura, sulla esclusione dell'anno passato, che vide, contro ogni aspettativa, partecipare italiana al formidabile schieramento germanico, assistito sensativo a imporsi.

Fra le vetture di «1500» si notera che manca una rappresentanza straniera. Non è che i piloti della ERA non siano stati invitati. E' che tanto la Casa quanto gli individuali hanno declinato l'invito adducendo motivi che hanno convinto solo in parte. La verità è che le ERA non gradiscono un percorso così severo come è il circuito di Tripoli. La distanza e la velocità eccessiva non non sono per tutti i motori. Le Maserati, brillantissime protagoniste della corsa dell'anno passato a medie sorprendenti, rimoneranno quest'anno la magnifica dimostrazione. E buon per tutti se a Tripoli alta-corse come non è certo ma neanche impossibile — potrà allineare anche la propria vincitrice. E cilindri 1500. Perchè ne deriverebbe un confronto quant'altri mai interessante ed istruttivo.

C. F.

AMICHEVOLE GENOVA-VERONA — Morselli e Barsanti saltano contemporaneamente per il possesso del pallone (foto Guanieri - prod. Perrania)

Osservatorio calcistico del Sud

Alle squadre indichiamo la via da seguire

Domenica scorsa cravamo a Taranto. Tra il Palermo, infatti si dice travagliato da crisi, e tra il Taranto che, si sa, dovrà retrocedere.

Invece: volti allegri e umore da gente spensierata e sicura dell'avvenire.

Hajos non negava la crisi del Palermo, ma concludeva anche per una sistemazione che se è lenta, è tanto matematicamente sicura che più si può prevedere una edizione palermitana con intenzioni da primato. Sul campo il Palermo ha ottenuto giudizi favorevolissimi: costruzione solida, sistema di gioco piacevole, atleti eccellenti (specie il Travaglio) ma specialmente elementi locali di superiori possibilità. Hatos ci ha additato Calò (portiere atleta, con intento, scatto e presa ferrea) ed è poi passato per Bo, Di Falco, Serio, Bazan, Di Falco, Serio, Bazan.

Il Palermo si ferma qui per ora. Ma smentire ogni forma di prostrazione ed ogni idea di disorganizzazione. C'è, e tuttavia, c'è disciplina (doveva allenarsi con gli Hajos), c'è accordo piena volontà.

Ci sarebbe da domandare cosa si pensa del Taranto. Intanto c'è da assicurare che mai società con la retrocessione in tasca ha presentato, in una zona di campionato senza interesse, tanta lealtà e tanta vigorie. Principalmente tanta serietà di programmi futuri. Che si vuole? Si vuole una squadra di giovani per conquistare un posto ed un primato. Il posto sta in Serie B, il primato sta nella considerazione degli osservatori che basano i giudizi sulla serietà e sulla conoscenza di situazioni difficilissime ed esser comprese!

Quando la squadra avrà eliminato qualche elemento che non si adatta alle nuove esigenze società basate sulla disciplina e sulla serietà, quando il Taranto avrà raccolto i giovani che vecchi era in Puglia e in zone esclusivamente meridionali avrà scritto la migliore delle pagine del suo sfortunato torneo di B.

Da Potenza una lettera rivela alla stampa della Serie C. Si vive il periodo più cruciale.

Verser ha precisato da Salerno.

C'è piena fiducia e l'ambiente sè rasserenato.

E credo sogni la vittoria

Ma cosa dicono Aquila e Ci-

Ecco qui IACOVAZZI, il giovanissimo salernitano al quale Hirzer predice brillante avvenire

vittavecchia? Piselli è muto come un pesce.

Quello è — diceva domenica un tarantino — pensa a lavorare ed attende gli eventi.

Ma in fondo, e si ricorda il Civitavecchia, a Potenza ci sarà pure una decisione. Per una o per tre?

Considerazioni. Il campionato della Salernitana, del Civitavecchia e dell'Aquila ha punti di riferimento reciproco: le tre squadre hanno accusato ugualie periodo gelato, ed hanno sfoggiato quasi l'identica bravura.

Intanto sbaglia chi crede che nelle graduatorie figurino nochi elementi nati ed educati tecnicamente nel Meridione. Perchè Riccardi è un prodotto anellinese: le domenica, a Taranto, abbiamo rivisto il primo maestro del salernitano: Enrico Cardellicchio). Fabiani è un allievo che Piselli scovò a Pescara come Di Santo, come D'Alberto, come Michetti, tutti compresi nella graduatorie. E tanti altri sono prodotti autentici del nostro Sud. E allora non si capisce proprio come possa trovare consistenza il dubbio di un meridionale che... non cammina sulla strada delle nazionalizzazioni.

Ma il tempo mantiene le sue promesse e chiede solo che le società, pronte a lavorare sempre nuli, vengano avanti e possano essere denunciate.

Il pericolo maggiore è l'opinione che si fa strada in noi che vivamo in ambiente di sud: ed è che noi anche se esorteremo, riusciremo a bas are a noi stessi?

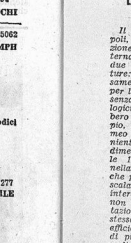
Intanto continuano le confusioni meravigliti. Che c'è di nuovo per noi del Sud? Il Taranto ha delineato chiaramente le sue posizioni e le sue intenzioni.

Ma il Catania va ricordato col Palermo e col Messina. Perchè anche il Messina è in vivo. E da laggiù hanno scritto.

— Il nostro futuro campionato sarà basato su una organica costruzione sociale e su una radicale direttiva tecnica differente dall'attuale. Impossibile che il Messina rascuri lo spettacolo ma possibilissimo che cerchi di ricuperare lo spettacolo da una attenta selezione di locali e meridionali.

C'è, insomma, dapprtutto, una realtà viva e attuale che ha meglio conosciuta prima che sia troppo facilmente glorificata. E lo altre squadre e società del sud da Potenza, a Stabia; a Manfredonia, a Foggia hanno sempre qualcosa di utile da presentare. Perchè è Castellammare non si perde di vista una più ampia organizzazione ed il Manfredonia la serietà sociale e la produzione che presenta moltissimi meridionali e il solo Renner settentrionale, presentano una realtà nuova nella storia dello sport meridionale: la disciplina nella osservanza dei poteri: gli atleti all'allenatore (e viceversa, dalle sue parole, ai dirigenti, ai consiglieri, ai presidenti, agli amministratori (e anche alla compilazione dei bilanci).

MARCA



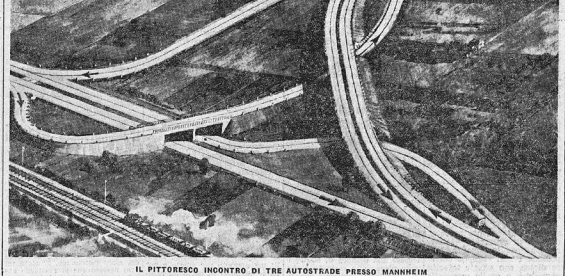
Goliardi!

Venerdì 6: Iniziative, attività, mète

dei Gruppi Universitari Fascisti

L'EDILIZIA STRADALE DEL REICH

I duemila chilometri di autostrade costruite in Germania sino al 1937



IL PITTORESCO INCONTRO DI TRE AUTOSTRADE PRESSO MANNHEIM

Alla fine del 1937, col compimento del programma stabilito per un anno, 2000 chilometri di autostrade del Reich sono stati aperti complessivamente al traffico. Inoltre più di 1500 chilometri di autostrade si trovano ancora in costruzione.

Si tratta di una massa di duemillesimo chilometro dà occasione ad un breve sguardo retrospettivo sul lavoro compiuto.

Cifre astronomiche

Le masse di terra rimesse durante la costruzione delle autostrade del Reich hanno raggiunto nel 1937 un volume di circa 350 milioni di metri cubi. Con ciò la più grande rimozione di terra registrata nella storia della tecnica — 220 milioni di metri cubi per la costruzione del canale di Panama — è stata già di gran lunga superata. Il quantitativo di cemento idraulico usato per le piste e le costruzioni ha oltrepassato la massa di 10 milioni di metri cubi; ciò corrisponde pressapoco al volume di 3 piramidi di Cheope. Più di 4 milioni di tonnellate di cemento sono stati fornite, per il a 260 mila vagoni ferroviari. Questo treno merci di cemento coprirebbe con la sua lunghezza la distanza da Stoccarda a Conisberga o via Berlino e ritorno! Il numero di piloni per un anno, 2000 chilometri di autostrade del Reich sono stati aperti complessivamente al traffico. Inoltre più di 1500 chilometri di autostrade si trovano ancora in costruzione.

Una messa a terra

Una messa a terra di duemillesimo chilometro dà occasione ad un breve sguardo retrospettivo sul lavoro compiuto.

Cifre astronomiche

Le masse di terra rimesse durante la costruzione delle autostrade del Reich hanno raggiunto nel 1937 un volume di circa 350 milioni di metri cubi. Con ciò la più grande rimozione di terra registrata nella storia della tecnica — 220 milioni di metri cubi per la costruzione del canale di Panama — è stata già di gran lunga superata. Il quantitativo di cemento idraulico usato per le piste e le costruzioni ha oltrepassato la massa di 10 milioni di metri cubi; ciò corrisponde pressapoco al volume di 3 piramidi di Cheope. Più di 4 milioni di tonnellate di cemento sono stati fornite, per il a 260 mila vagoni ferroviari. Questo treno merci di cemento coprirebbe con la sua lunghezza la distanza da Stoccarda a Conisberga o via Berlino e ritorno! Il numero di piloni

co sulle autostrade raggiunse il massimo di 200 mila automezzi. Individuato è anche già oggi la straordinaria forza di attrazione che le autostrade del Reich hanno per il movimento internazionale dei forestieri. Ciò si palesa assai chiaramente nel numero dei automobili stranieri che vi hanno entrate in Germania, salite negli ultimi anni a 700.000 mentre nel 1932, non superava ancora 1.250.000.

L'importanza economica delle autostrade per il movimento automobilistico in Germania viene dimostrata dai sorprendenti risultati ottenuti durante delle corse di prova. Ai cuni automobili ed autocarri furono provvisti per queste corse di speciali strumenti misuratori, che resero possibili dei le oltremodo interessanti registrazioni. Un automobile per esempio, percorse ripetutamente il tratto Bad Nauheim-Francoforte-Bruchsal, alternando l'autostrada alla vecchia strada dei Reich. Si ebbero le seguenti misurazioni:

Lunghezza del percorso: Strada del Reich: 161 km.; Autostrada: 147 km., abbreviazione: 14 km., ossia 9%

Durata con corsa tenuce: Strada del Reich: ore 2.16', Autostrada: ore 1.14'.

Consumo per ogni 100 km. di strada del Reich: 17 litri; auto strada anche 17 litri. Dunque l'andamento della macchina è stato, con pari consumo di benzina, del 60% più veloce sull'autostrada. Con una velocità media fissata a 70 chilometri all'ora, il consumo di benzina è stato rispettivamente: sulla Strada del Reich litri 17, sull'autostrada litri 11.

Dunque, procedendo sull'autostrada con velocità media, l'autista risparmia la metà in parti tempo a quello impiega to percorrendo la strada vecchia ad alta velocità, e risparmia inoltre il 30-40% di carburante. Il motivo di questi veramente sorprendenti risultati è stato trovato e dimostrato dalle seguenti speciali misurazioni: il cambio di velocità è stato adoperato sull'autostrada 4 volte, sulla Strada del Reich invece 300 oscillazioni sulla molla sinistra e 600 sulla destra! Il movimento della mano allo sterzo era sull'autostrada pari in totale ad un tragitto di 2 metri e 10; sulla Strada del Reich un consumo di 48, 2 litri per ogni 100 km., sull'autostrada 33, 4 litri. Il convoglio scarico consumò 36,3 litri di carburante, a pieno carico invece 33,4 litri. Ad ogni modo il risparmio di carburante anche per autocarri si aggira sul 40% rispetto alla vecchia strada.

Le prime graduatorie

della stagione del nuoto

In quest'annata così intensa e che avrà certamente anche un bilancio consuntivo degno dei migliori anni, non con cui tutti sono tornati al lavoro sarà interessante vedere le prime graduatorie delle graduatorie nazionali in vasca delle distanze principali.

Il materiale a disposizione ha in primo luogo la sua fonte nei risultati dei sei incontri internazionali che hanno impegnato a fondo i migliori campioni per quindici giorni di intensa attività agonistica. Molte delle prove incluse sono state ripetute e migliorate successivamente dai nuotatori di punta e probabilmente lo saranno ancora nel corso dell'annata, permettendo, di registrare ben presto un progresso rispetto i tempi e le medie pur ottime, dell'anno scorso.

Con l'accresciuto interesse degli appassionati per queste classifiche e l'importanza che con l'andare degli anni hanno assunto, esse hanno deciso stavolta di estenderle sino dall'inizio della stagione a tutte le specialità più pratiticate, convinti di favorire così l'applicazione di tutti i migliori nelle varie prove.

Se già in aprile il materiale è così abbondante — partiamo dai primi di gennaio) molto merito ne va alla Coppa Mussolini ed alle riunioni milanesi ma in gran parte anche agli organizzatori torinesi che ci forniscono, ad ogni giornata dell'origine, ritorno dei partimati », gli elenchi dei tempi segnati ad ogni giornata di cronometristi dai nuotatori di quella sona. In Piemonte si è fatto quindi non solo del lavoro utile alla statistica ma della propaganda indovinatissima di cui si vedono già i magnifici effetti.

Ecco la prima graduatoria di quest'annata che comprende salvo rare eccezioni (limiti individuali o grandi garetempi di gare individuali e non di staffette.

NUOTATORI

METRI 100

1.	Lisardi (Genova, 30-4)	1'00"8
2.	Costa (Milano, 15-1)	1'00"8
3.	Luciani (Milano, 15-1)	1'01"4
4.	Gambetta (Genova 23-4)	1'03"2
5.	Signori (Milano, 26-1)	1'03"6
6.	Rocela (Genova, 30-4)	1'06"2
7.	Gandolfo (Genova, 5-2)	1'04"8
8.	Foti (Genova, 30-4)	1'04"8
9.	Bertuccelli (Gen., 19-4)	1'05"3
10.	Da Pozzo (Genova, 19-4)	1'05"6

METRI 200

1.	Signori (Genova, 23-4)	2'21"6
2.	Luciani (Genova, 23-4)	2'22"9
3.	Costa (Milano, 15-1)	2'23"4
4.	Ognio (Genova, 30-4)	2'27"2

METRI 400

1.	Signori (Genova, 23-4)	5'13"3
2.	Luciani (Genova, 23-4)	5'13"4
3.	Gambetta (Genova, 23-4)	5'22"2
4.	Ognio (Roma, 28-4)	5'24"8

METRI 100 DORSO

1.	Costa (Milano, 26-4)	1'14"6
2.	Ravera (Milano, 15-1)	1'15"8
3.	Ognio (Genova, 30-4)	1'16"3
4.	Harept (Genova, 9-4)	1'17"1
5.	Granata (Roma, 26-3)	1'18"1
6.	Scalia (Genova, 30-4)	1'19"6
7.	Medri (Roma 26-3)	1'20"3
8.	Cosel (Roma, 27-4)	1'20"9
9.	Fenoglio (Torino, 20-3)	1'21"7

METRI 100 RANA

1.	Bocca (Genova, 30-4)	1'17"4
2.	Bresca (Milano, 15-1)	1'19"5
3.	Ilari (Milano, 19-4)	1'19"6
4.	Bocchesi (Milano, 8-2)	1'20"6
5.	Boglietti (Milano, 19-4)	1'22"1
6.	Viardo (Genova, 23-4)	1'22"8
7.	Beniami G. (Mil., 18-2)	1'23"1
8.	Genoni (Milano, 19-4)	1'32"2
9.	Tofini II (Genova, 9-4)	1'34"2
10.	Ferrarcio (Mil., 18-1)	1'39"

METRI 200 RANA

1.	Tofini (Genova, 23-4)	2'59"2
2.	Ghio (Milano, 15-3)	3'00"5
3.	Gozso (Tor no, 21-4)	3'02"
4.	Solini (Genova, 30-4)	3'02"5
5.	Molteco (Genova, 19-3)	3'05"5
6.	Benuzzi (Mil., 18-2)	3'06"3

NUOTATRICI

METRI 100

1.	Figari (Genova 9-4)	1'18"4
2.	Voltolini (Genova 9-4)	1'20"
3.	Panarari (Genova) 2-4)	1'20"8
4.	Pagliasanti (Tor. 20-3)	1'22"8
5.	Brizzia. E. (Torino 30-2)	1'25"8
6.	Volpi (Ita Torino 29-3)	1'26"5
7.	Bragila M. Torino 20-2)	1'29"
8.	Credani (Torino, 16-4)	1'30"

METRI 100 DORSO

1.	Samuel (Torino 30-2)	1'32"5
2.	Pagliasachi (Tor. 8-4)	1'39"5
3.	Rosa (Torino 20-4)	1'42"8
4.	Gambetta (Genova 23-4)	1'03"2
5.	Signori (Milano, 26-1)	1'03"6
6.	Rocela (Genova, 30-4)	1'06"2
7.	Gandolfo (Genova, 5-2)	1'04"8
8.	Foti (Genova, 30-4)	1'04"8
9.	Bertuccelli (Gen., 19-4)	1'05"3
10.	Da Pozzo (Genova, 19-4)	1'05"6

METRI 200

1.	Signori (Genova, 23-4)	2'21"6
2.	Luciani (Milano, 15-2)	2'22"9
3.	Costa (Milano, 15-1)	2'23"4
4.	Ognio (Genova, 30-4)	2'27"2

METRI 400

1.	Signori (Genova, 23-4)	5'13"3
2.	Luciani (Genova, 23-4)	5'13"4
3.	Gambetta (Genova, 23-4)	5'22"2
4.	Ognio (Roma, 28-4)	5'24"8

METRI 100 DORSO

1.	Costa (Milano, 26-4)	1'14"6
2.	Ravera (Milano, 15-1)	1'15"8
3.	Ognio (Genova, 30-4)	1'16"3
4.	Harept (Genova, 9-4)	1'17"1
5.	Granata (Roma, 26-3)	1'18"1
6.	Scalia (Genova, 30-4)	1'19"6
7.	Medri (Roma 26-3)	1'20"3
8.	Cosel (Roma, 27-4)	1'20"9
9.	Fenoglio (Torino, 20-3)	1'21"7

METRI 100 RANA

1.	Bocca (Genova, 30-4)	1'17"4
2.	Bresca (Milano, 15-1)	1'19"5
3.	Ilari (Milano, 19-4)	1'19"6
4.	Bocchesi (Milano, 8-2)	1'20"6
5.	Boglietti (Milano, 19-4)	1'22"1
6.	Viardo (Genova, 23-4)	1'22"8
7.	Beniami G. (Mil., 18-2)	1'23"1
8.	Genoni (Milano, 19-4)	1'32"2
9.	Tofini II (Genova, 9-4)	1'34"2
10.	Ferrarcio (Mil., 18-1)	1'39"

METRI 200 RANA

1.	Tofini (Genova, 23-4)	2'59"2
2.	Ghio (Milano, 15-3)	3'00"5
3.	Gozso (Tor no, 21-4)	3'02"
4.	Solini (Genova, 30-4)	3'02"5
5.	Molteco (Genova, 19-3)	3'05"5
6.	Benuzzi (Mil., 18-2)	3'06"3

NUOTATRICI

METRI 100

1.	Figari (Genova 9-4)	1'18"4
2.	Voltolini (Genova 9-4)	1'20"
3.	Panarari (Genova) 2-4)	1'20"8
4.	Pagliasanti (Tor. 20-3)	1'22"8
5.	Brizzia. E. (Torino 30-2)	1'25"8
6.	Volpi (Ita Torino 29-3)	1'26"5
7.	Bragila M. Torino 20-2)	1'29"
8.	Credani (Torino, 16-4)	1'30"

METRI 100 DORSO

1.	Samuel (Torino 30-2)	1'32"5
2.	Pagliasachi (Tor. 8-4)	1'39"5
3.	Rosa (Torino 20-4)	1'42"8

L'attore che qui vedete nell'atto di tuffarsi in una piscina, è Riccardo Greene, una nuova speranza del cinema hollywoodiano. Come si vede, il cinema recluta i suoi giovani dello sport del nuoto