In 4ª e 5ª pagina: **Le liste di trasferimento dei calciatori italia**

il littoriale

Anno XII - N. 195 | DIREZIONE, REDAZIONE, UFFICIO DIFFUSIONE: ROMA - Via Otto Cantoni n. 4 Telefoni 681-141 681-142 :: :: SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE | Una copia cent. 30

Sabato 6 Agosto 1938 - A. XV

IL LITTORIALE - Roma - Sped. abb. post. 140
Omaggio
15-149
Spett. Ufficio Sport. della Direzione del Partito Nazionale Fascista
Via dello Stadio, 14 ROMA (Aut.)

Alla ricerca degli atleti da affiancare a Bartali

Gli aspiranti alla MAGLIA AZZURRA disputeranno domani a Bologna la selezione pei campionati mondiali

Tra Olmo, Di Paco. Bizzi, Leoni, Cinelli, Rimoldi, Cimatti, Generati, ecc., la lotta sarà vivacissima

(GIARDINI MARGHERITA - Km. 214)

Mentre i componenti della squadra italiana che ha partecipato al Giro di Francia stanno raccogliendo allori e quattrini sulle varie piste europee, ed una pattuglia di uomini rudi, capeggiata dal vincitore del Giro d'Italia, inizia oggi il difficile Giro della Svizzera, gli altri maggiori atleti del ciclismo italiano si accingono a contendersi l'onore di far parte del quartetto azzurro che, con Bartali in testa, tenterà ai primi del prossimo settembre di riportare in Italia la maglia iridata.

Questa prova di selezione, da tempo indetta dalla F.C.I., avrà luogo sul circuito dei Giardini Margherita di Bologna, che da anni è divenuto il banco di prova preferito dai tecnici federali per la scelta degli atleti azzurri da inviare al Campionato mondiale.

Il circuito dei Giardini Margherita ha qualche analogia con quello di Walkenburg, ma non deve essere così difficile, com'è stato definito dallo stesso C. T. italiano, quello olandese, che appare più adatto per atleti forti che per dei levrieri.

Ad ogni modo la prova di selezione che avrà luogo domani assolverà gli scopi per i quali è stata indetta. Girardengo ha bisogno di rendersi conto delle condizioni di forma dei maggiori atleti nostri, esclusi quelli che hanno partecipato al Giro di Francia e che egli ha avuto sott'occhio costantemente per quasi un mese.

Quali saranno gli otto prescelti?

A questo proposito è giunta opportuna ieri una precisazione della F.C.I e cioè che tanto la gara di Bologna, quanto quella di Codogno per i dilettanti che avrà luogo egualmente domani, non avranno valore assoluto per la formazione della nostra squadra. Se è vero che le iscrizioni ai campionati mondiali si chiudono il 15 corrente, è altrettanto vero che le Federazioni sono autorizzate a comunicare, per le gare su strade, otto nominativi tra i quali, in un secondo tempo, saranno scelti i quattro titolari della squadra.

La F.C.I. intende approfittare di questa facoltà, che le consente di scegliere con maggiore calma e non soltanto dopo una prova sola, i corridori che dovranno indossare la maglia azzurra.

Quali saranno i nomi degli otto corridori che la F.C.I. comunicherà entro il 15 agosto alla Federazione olandese? Bartali, anche se non ufficialmente annunciato, è certo. Un altro che ha buone probabilità è Favalli, che non correrà a Bologna, ma che ha già ripreso gli allenamenti e che se ritroverà la forma dell'inizio di stagione, sarà uno dei nostri migliori nella corsa olandese.

Tra i reduci del «Tour», si parla con insistenza di Bini; mentre può darsi che Girardengo abbia pensato anche a Servadei, a Vicini oppure a Cottur.

Gli altri quattro o cinque corridori saranno scelti in base alle indicazioni della corsa bolognese.

Si può essere certi che domani la lotta sarà quanto mai vivace; la posta in palio è troppo importante.

Il campo dei partecipanti

La distanza della gara è stata fissata in un limite sensibile. Sono ben 214 i chilometri che i concorrenti dovranno percorrere, e data l'alta velocità presumibile, si può essere certi che la selezione fornirà indicazioni precise sull'attuale grado di forma degli invitati.

Il campo dei partenti è formato da: Olmo, Di Paco, Bizzi, Guerra, Leoni, Rimoldi, Generati, Simonini, Chiappini, Bovet, Gotti, Bizzi, Cimatti, Marabelli, Cinelli, Lazzarini, Vignoli, Albani, Landi, Cafferata, Bailo, Cazzulani, Scorticati e Succi.

La lotta si presenta quanto mai incerta, anche perchè si è quasi totalmente all'oscuro sulle attuali condizioni di forma dei partecipanti, quasi tutti, da tempo, assenti dalle gare su strada. Martedì scorso si è svolta la Coppa dei Due Mari, ma la corsa è stata condotta così fiaccamente che ha detto ben poco nei riguardi dei suoi protagonisti. Tuttavia si è potuto rilevare che Leoni, malgrado dica che cammina piano, è in buone condizioni di forma, che Albani e Bailo sono tutt'altro che fermi, che anche Vignoli, Generati e Cafferata camminano.

Incertezza sulla forma dei concorrenti

Ma tutti costoro, ad eccezione di Leoni, non ci sembrano elementi molto quotati per entrare a far parte del gruppetto dei probabili per il campionato del mondo, così come Scorticati, Succi, Landi, Gotti, Bovet, Chiappini, Lazzarini, Cazzulani il cui comportamento nella gara di domani potrà però avere notevole influenza nella lotta che Leoni, Olmo, Bizzi, Di Paco, Cinelli, Rimoldi, Marabelli, Simonini ed anche Guerra ingaggeranno sia per la conquista della vittoria e delle altre piazze d'onore, sia per impressionare favorevolmente il C. T.

Naturalmente per questa gara non è il caso di fare pronostici. Bizzi è ritenuto da Gira adatto per il percorso del campionato del mondo, ma quali saranno le sue condizioni? Olmo, Di Paco, Guerra hanno corso negli ultimi tempi assai più su pista che su strada. Guerra potrà ancora rivaleggiare, a 36-38 all'ora, con i più giovani competitori? Maggior fiducia ispirano, sulla carta, si intende, Rimoldi, Marabelli, Simonini, ed in particolar modo Leoni.

Ad ogni modo questa selezione bolognese si presenta come una vera incognita. Tutti coloro che vi prenderanno parte aspirano ad indossare la maglia azzurra; ma i posti a disposizione, si sa, sono pochi.

Le tappe dell'atletica pesante italiana

I lottatori azzurri, migliori tecnici, superano la forte squadra jugoslava battendola con netto distacco: 6 a 1

La splendida Arena delle Feste della Mostra dell'O. N. D., riccamente addobbata con i colori delle due nazioni, presenta un colpo d'occhio veramente magnifico. Un pubblico numeroso ed elegante gremisce tutti gli ordini di posti.

Notiamo fra le autorità, il Ministro di Jugoslavia, l'Incaricato di Affari della Legazione di Jugoslavia e altri funzionari della Legazione.

Il primo incontro oppone i *gallo* Ilic e Bertoli. L'italiano appare atleticamente meno robusto dell'avversario, che lo domina in altezza. Ma Bertoli non si lascia impressionare e attacca subito con energia. Ilic, però, sfugge abilmente alla presa dell'italiano e cerca di temporeggiare. Ma al 3' Bertoli, con una magnifica chiave di braccio, atterra l'avversario e lo mette in pericolo Al 5' l'azzurro è ad un soffio dal successo, ma il colpo termina fuori dal tappeto. Tuttavia, la vittoria non può sfuggirgli. Al 6' Bertoli riesce a schiacciare di forza il ponte di Ilic e lo atterra.

La vittoria di Gavelli

Salgono poi sulla materassina Vujevic e Gavelli. Alla fine del primo tempo nessuna azione degna di rilievo si è verificata e i tre giudici sono concorsi nel sentenziare parità. Nella ripresa, Gavelli è, per primo, a terra. Vujevic attacca rabbiosamente, ma senza concludere. L'arbitro è costretto ad infliggere un avvertimento allo jugoslavo per presa irregolare. Va poi a terra Vujevic e Gavelli tenta una poderosa chiave di braccio. Il colpo ha esito felice, ma, disgraziatamente, finisce fuori de; tappeto. Al 12' Vujevic è in ponte, ma riesce agilmente a sfuggire alla presa dell'italiano. Nei tre minuti in piedi Gavelli tenta ancora di attaccare. Il jugoslavo riesce sempre a sfuggire. Al fischio finale il verdetto vede vincitore ai punti Gavelli per 3-0.

Romagnoli supera Gruic

Il terzo combattimento è quello di Gruic contro Romagnoli. Il jugoslavo riesce subito ad atterrare Romagnoli, il quale, però, si difende energicamente a terra, e al 3' riesce a prendere il sopravvento. Lo avrebbe, anzi, schienato se il colpo non fosse fuori dal tappeto. Al 6' Gruic è in ponte e dopo un attimo di resistenza deve cedere alla pressione di Romagnoli. La vittoria dell'italiano è regolarissima.

Tozzi delude

Tozzi-A. Fischer. Al 3' l'arbitro da un avvertimento a Tozzi, perchè sfugge alla lotta. La punizione è forse un po' esagerata, perchè, in realtà, è il jugoslavo che spinge. Il primo tempo finisce senza che sia stato possibile vedere niente di tecnicamente pregevole. Il giudizio della giuria è, comunque, favorevole allo jugoslavo, che sceglie di lottare in piedi. Al 13' Fischer dà una forte testata a Tozzi. Al 15' Tozzi è a terra, in greca, ma Fischer non riesce a schienarlo. Al 16' altro grave pericolo corso dal torinese che si salva in ponte. Al 19' Tozzi è ancora a terra, ma il jugoslavo non sa concludere. La fine vede vittorioso Fischer ai punti.

Gallegati vince ai punti

Gallegati-D. Fischer. Gallegati attacca subito con energia e già al 2' Fischer si salva in ponte. Al 7' Fischer è nuovamente a terra e vi resta, senza poter reagire, fino alla fine del tempo. Il giudizio dopo il primo tempo è unanime a favore di Gallegati. Nella ripresa Fischer è a terra. Una magnifica presa in doppia elson è sciupata da un guizzo di Fischer che finisce fuori dal tappeto. Fischer tenta ripetutamente di sfuggire verso l'esterno, ma l'italiano lo inchtoda in una morsa d'acciaio. Il verdetto è unanime per Gallegati.

Silvestri-Palkovic. Al 3' il romano prende in cintura Palkovic e lo atterra. Nuova cintura, ma ancora Palkovic riesce a salvarsi in ponte ed a girarsi poi in greca. Al 6' bellissima chiave di braccio di Silvestri. Il jugoslavo resiste a lungo, ma deve poi cedere

(Continua in quinta pagina)

Il cameratesco saluto dei motociclisti milanesi a RENATO TASSINARI

MILANO, 5.

I dirigenti e gli appassionati del motociclismo milanese hanno voluto dare un cordiale e affettuoso saluto a Renato Tassinari che li lascia per assumere la direzione de *Il Littoriale*. Un riuscitissimo rancio ha riunito stasera intorno al nostro Direttore, il grand'uff. Tommaselli, il magg. Pesce, Vice Segretario del Fascio di Milano e presidente della A. M. Milano, il gr. uff. Bianchi, il prof. Rebecchi, Ferrario, Magnani, Reinach, Mariotti, Grassi, Cattaneo, Nacci, Curli, Libè, i colleghi Cucco, Boccali, Luraschi, ecc., i quali hanno manifestato a Tassinari la loro gioia per la nomina che corona e premia circa una ventina d'anni di appassionata milizia giornalistico-sportiva, svolta con particolare profitto dello sport motociclistico.

Ha fatto seguito, presso la sede dell'A. M. Milano, in Corso Sempione, un'adunata generale dei motociclisti milanesi, forte di alcune centinaia di presenti.

A Renato Tassinari è stato espresso il sentimento di simpatia e di stima della massa. Il magg. Pesce e il gr. uff. Bianchi gli hanno, con inspirate parole, porto il saluto del motociclismo milanese, e Renato Tassinari ha risposto con degne e infervorate parole, inneggiando al Duce e alla buona causa motociclistica di cui a Roma, non meno che a Milano, si è affermato pugnace alfiere.

L'elogio del Segretario del P.N.F. a NINO CANTALAMESSA

Il Segretario del P.N.F., Presidente del C.O.N.I., nel ricevere il fascista Nino Cantalamessa, che ha lasciato la direzione de «Il Littoriale» per assumere quella de «Il Gazzettino» di Venezia, gli ha espresso il suo vivo elogio per l'opera diligente svolta nel settore della propaganda sportiva.

Dichiarazioni del Gen. Vaccaro sul Giro di Francia 1939

MILANO, 5.

Questa sera al Velodromo Vigorelli, ultimata la cerimonia in onore di Bartali e degli azzurri reduci dal Giro di Francia, il gen. Vaccaro ha fatto la seguente dichiarazione:

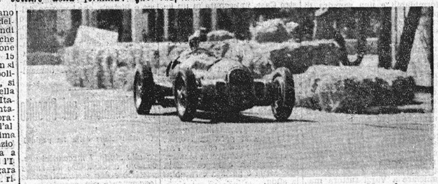
— Ogni discussione sulla partecipazione italiana al Giro di Francia 1939 è del tutto intempestiva e mi auguro non si abbia il cattivo gusto di incominciare a parlarne innanzi tempo. D'altra parte il Segretario del P.N.F., Presidente del C.O.N.I., per quanto riguarda il Giro testè concluso, si è ieri chiaramente espresso approvando in pieno lo operato della Federazione. E' anche chiaro sin d'ora che la Federazione, la sola ad avere i necessari elementi di giudizio, è l'unico ente competente a decidere in merito e che quando la sua decisione fosse convalidata dalle superiori gerarchie, sarà perfettamente inutile essere di altro avviso. A maggior ragione ciò per i corridori che devono uniformare la loro condotta a quanto le base prescriveranno in accordo con la F.C.I.

I motivi tecnici e sportivi della XV

Le MERCED trionfatrici della stagione passeranno facilmente anche all'Ardenza?

A contendere il passo a Caracciola, Brauchitsch e Lang si allineano Farina e Wimille con l'Alfa corse e Trossi con la Maserati - La bellezza del confronto fra le "1500" nazionali con Biondetti, Villoresi E., Severi per l'Alfa corse e Marazza, Villoresi L. e Cortese per la Maserati

Domenica: ore 15 - Corsa delle "1500": giri 25, km. 145
Corsa delle vetture della formula: giri 140, km. 232



Gli allenamenti all'Ardenza. Un passaggio del tedesco Lang su Mercedes

Con la XVIII Coppa Ciano riprende in Italia la serie delle corse dedicate alle grandi vetture o, della formula, che dire si voglia. Fatta eccezione per il G. P. di Tripoli del 15 maggio scorso, gara che non si svolse in territorio metropolitano, questa di Livorno è, si può dire, la prima corsa della stagione che si effettui in Italia quest'anno. Sorge spontanea una osservazione, allora: fu a Livorno che si svolse l'altro anno a settembre l'ultima corsa della formula internazionale scaduta; sarà ancora a Livorno che si correrà, per l'Italia almeno la prima gara della formula vigente. Un ricorso che può avere un interesse non solamente statistico o indicativo. Perchè come undici mesi or sono la formula scaduta si chiuse a Livorno nella chiara luce della superiorità costruttiva germanica nel campo della vettura, da corsa, nella stessa luce e in una diversa; come è certamente voto di tutti gli appassionati italiani, potrebbe proseguire ancora a Livorno la formula attuale, che della formidabile preparazione tedesca ha già avuto tre episodi ammonitori.

Fattori tecnici e sportivi di una grande gara

Questa XVIII Coppa Ciano, come si è osservato in altre occasioni, vanta diversi motivi di interesse tecnico e sportivo che elencheremo per maggiore semplicità e per più efficace chiarezza. Eccoveli, senza che il loro ordine determini una scala di valori assoluti: il ritorno alle corse delle due case nazionali Alfa-corse e Maserati; la partecipazione al completo della squadra Mercedes, trionfatrice delle tre prime corse per le nuove vetture della formula; il nuovo confronto fra la Mercedes e le macchine italiane; il ruolo che potranno assumere nei confronti delle macchine italiane e tedesche, tutte inspirate al concetto tecnico dell'impiego di motori con compressore, le due Delahaye della Squadra Azzurra, che sono macchine della formula, ma senza compressore.

Le macchine di Alfa corse

Ma veniamo al sodo. Veniamo, cioè, a un esame dei diversi motivi elencati. E principiamo dalle vetture nazionali, da Alfa corse, ad esempio. Quali macchine Alfa-corse metterà in campo? Una 12 cilindri e una sedici cilindri, entrambe di 3000 cmc. con compressore. La 12 cilindri 1938 è una vettura che deriva strettamente dal tipo costruito dall'Alfa Romeo in «extremis» della formula precedente, successivamente adattata alle condizioni della formula nuova. Originariamente questa macchina aveva un motore, sempre a 12 cilindri, di 4500 cmc., ridotto poi a 3000 cmc. Nel complesso meccanico, salvo qualche modifica alla direzione e alla sospensione posteriore, questa vettura è, presso a poco, immutata. A Tripoli il comportamento, senza essere eccezionale, fu complessivamente buono. Un solo appunto potè farsi a questa vettura allora: la minor potenza e le minori velocità nei diretti confronti delle Mercedes. La 16 cilindri è, ad un tempo, una macchina vecchia e nuova. E' nuova nella parte motore in quanto questo 16 cilindri Alfa-corse è stata progettata e costruito fra il gennaio e l'aprile di quest'anno; è vecchia in quanto lo «chassis» è quello delle 8 cilindri 3800 Alfa Romeo della formula scaduta. A Tripoli questa macchina partecipò soltanto alle prove. Come potenza e velocità apparve singolarmente dotata, tanto che Biondetti potè girare in un ottimo 3'34". Non altrettanto a punto parve, invece, la tenuta di strada e la stabilità. Il vecchio «chassis» lasciava, insomma, molto a desiderare.

Da allora si è lavorato attorno a queste vetture. Ad aumentare, ad esempio, la potenza delle 12 cilindri; a migliorare la resistenza allo sforzo del nuovo 16 cilindri, che accusava inconveniente di bronzine; a migliorare anche le doti complessive di impiego migliorando gli «chassis», in attesa che fosse pronto quello nuovo completamente per il motore 16 cilindri.

La Maserati, le Mercedes e le Delahaye

Maserati, dal canto suo, aveva una base migliore di partenza e perciò problemi meno vasti da affrontare. La nuova 3000 Maserati otto-cilindri a Tripoli, fece, come si ricorderà, ottima prova, pur non terminando la corsa. Trossi passò, addirittura, in testa a tutti, stabilendo in corsa anche il giro migliore. Per una macchina visibilmente tutt'altro che a punto, il debutto non poteva essere migliore. Nei mesi che seguirono venne, così, sostituito il ponte, che aveva ceduto a Tripoli, venne allestito un nuovo cambio, diverse migliorie ricevette anche il motore non a punto come alimentazione e come raffreddamento. La macchina sembra attualmente a punto. Essa è potente, è stabile, è ben frenata. Unico interrogativo, la sua resistenza a uno sforzo in corsa, non potuto ancora affrontare.

Passiamo al campo delle vetture straniere. Mercedes, fino ad oggi, ha dominato. Ha dominato perchè dispone di vetture completamente nuove, perfettamente a punto, velocissime, stabili, potenti. Macchine da levarsi tanto di cappello. Una sola gara incerta: quella di Pau; tre trionfi: quelli di Tripoli, di Reims e del Nurburgring. Le incertezze di

CORRADO FILIPPINI

(Continua in seconda pagina)

GLI ALLENAMENTI SUL CIRCUITO

TROSSI segna con la MASERATI il tempo migliore ad oltre 142 di media

Il confronto tra le due marche nazionali delle "1500": Trossi, anche con la piccola Maserati, gira ad oltre 134 chilometri di media

LIVORNO, 5.

A ruoli quasi completi, giacchè degli iscritti, oltre ad unità isolate, mancavano soltanto le due Delahaye della squadra azzurra, non ancora arrivate a Livorno, s'è svolta oggi la seconda giornata di allenamenti e di prove della XVIII Coppa Ciano.

La giornata prevedeva due distinte prove, quella delle vetture di 1500 cmc., e quella delle grandi vetture della formula. V'era molta aspettativa per l'allenamento odierno, e bisogna dire che l'attesa non è andata delusa. Infatti, giunte nella nottata dalla officina di Bologna le Maserati, si è avuto oggi un primo saggio di quella che sarà certamente un'ardente e difficile battaglia fra le nuove Alfa-corse 1500 cmc. e le Maserati 6 cilindri, impegnate in un duro confronto. Sulle Alfa-corse, che sono apparse invero bellissime e brillantissime macchine, salivano oggi per l'allenamento Severi, Biondetti e Villoresi Emilio. Sulle tre Maserati provavano invece Villoresi Luigi, Cortese e Marazza.

Il duello Alfa corse-Maserati

I tre moschettieri della casa bolognese, dopo un inizio cauto da parte dei piloti della Maserati, che erano nuovi al circuito, il confronto attraverso i tempi si faceva più serrato. Il primo tempo brillante della giornata era segnato da Villoresi Emilio, su una delle Alfa-corse da 1500 cmc. in 2'38" corrispondente ad una velocità media di circa 130 chilometri all'ora. Allora, anche da parte dei piloti della Maserati s'è potuto avere il primo assaggio a fondo ed ecco un 2'40" di Cortese ed un 2'41"2 di Marazza.

Era questo il limite per le macchine bolognesi? Spettava a Trossi, prima ed a Villoresi Luigi subito dopo, di affermare che il limite non era ancora quello. Trossi, che saliva sulla 1500 cmc. per prendere conoscenza delle strade, faceva presto a scendere a tempi eccezionali. Prima stabiliva un ottimo 2'38", che eguagliava il tempo di Villoresi Emilio, poi girava in 2'36"6 ed infine compiva un brillantissimo 2'35" netto; corrispondente ad una media di km. 134,536. Subito dopo saliva sulla stessa macchina anche Villoresi Luigi, che emulava il fuori classe biellese, stabilendo un 2'36"5 che era così ufficialmente il tempo migliore della giornata per i piloti delle macchine di 1500 cmc., fatta eccezione per quello di Trossi, non considerabile tuttavia come tempo ufficiale.

La prova di Trossi

Subito dopo scendevano in pista le grandi vetture della Mercedes. Partiva immediatamente Caracciola, che non tardava molto us cendere all'ottimo tempo di 2'26"8, corrispondente ad una velocità media di km. 142,234. Farina, che si era gettato nella scia del pilota tedesco, stabiliva a sua volta un ottimo 2'29"3. Lang, della Mercedes, faceva meglio, girando in 2'27"6 mentre Brauchitsch non poteva scendere al di sotto di 2'30". Un'altra Alfa Romeo s'era dunque incastrata fra le tre argentee Mercedes ed era già un'impresa degna veramente di nota. Ma ecco entrare ancora in scena Carlo Felice Trossi ed ecco rischiararsi ancor di più l'orizzonte italiano. Salito sulla otto cilindri 3000 cmc. Maserati, Trossi compiva tre giri di ricognizione senza spingere a fondo. Poi ferma-

(Continua in seconda pagina)

DOMANI alle 17,30
al Campo della Rondinella
AVIA contro **MATER**
per la finale
del **Torneo del LITTORIALE**

Prodezza

CANDELOTTI supera il primato individuale al piattello con 178 su 178

Un altro interessante primato ha conquistato ieri il cav. Alfredo Candelotti, del Dopolavoro de «Il Littoriale», che già deteneva con 33 piccioni su 33 quello individuale italiano al piccione vivente.

Presentatosi in pedana alle 11, ha iniziato i tentativi per superare il primato italiano individuale al piccione d'argilla (piattello) che apparteneva al «moschettiere» romano Gustavo Beretta con 166 su 166. Dopo sette prove infruttuose veniva la buona, e Candelotti rompeva di seguito 167 piattelli superando con ciò il primato precedente. Preso qualche minuto di riposo per cercare, con nuova lena, di portare avanti il più possibile il nuovo primato, Candelotti si trovava di fronte ad una difficoltà: quella di un sensibile vento che si era levato nel frattempo e che, dopo undici piattelli buoni, gli faceva «volare» il dodicesimo sotto i due colpi. Il nuovo primato veniva perciò stabilito con 178 su 178, e durante l'intera serie la seconda canna è stata usata soltanto undici volte. La prova è terminata alle ore 15.10. Ha controllato i tentativi una giuria composta dal gr. uff. Stacchini, presidente della Fitav, dal prof. Ferri, segretario della Fitav e dai sigg. Castellani e Sagnotti.