LA PRIMA GARA PER LA MAGLIA AZZURRA

Il Campionato Nazionale di marcia dei 50 km. vinto da RIVOLTA, dopo strenua lotta con PRETTI

L'atleta della Milizia di Roma è stato il più brillante animatore della prova, ma ha dovuto ritirarsi per una dolorosa crisi al 35° chilometro

MILANO, 22.

Ettore Rivolta, marciatore regolare ed instancabile, si è laureato oggi campione italiano dei cinquanta chilometri dopo quasi cinque ore di marcia veloce ed estenuante, sotto un sole, che basta definire di stagione.

La tattica del vincitore

La sua è stata una vittoria netta, convincente, come del resto ben dimostrano quei nove minuti, che lo separano dal secondo arrivato. Inoltre è apparso l'atleta più fresco in gara. Non ha dominato proprio per tutti i cinquanta chilometri, ma alla distanza il più energico, il più resistente, il più preparato si è dimostrato lui.

Rivolta infatti è apparso l'unico uomo che la *cotta* — il « babau » che aspettava al varco del trentìa chilometri i concorrenti — ha solo sfiorato. Gara giudiziosa la sua. Non ha avuto lo sprazzo di pura marcia del romano Pretti, ma ha sfoggiato la regolarità del vero marciatore di fondo.

Perchè è mancato Olivoni

E' un peccato che Olivoni doloroante per uno strappo a una gamba non abbia potuto partecipare alla gara per difendere il titolo conquistato due anni or sono e mantenuto validamente nella prova dello scorso anno, altrimenti si sarebbe potuto assistere a un bel duello. Ma forse un duello che sarebbe dovuto riuscire entusiasmante l'avremmo avuto lo stesso se Pretti non avesse abbandonato la gara, forse in seguito a decisione troppo affrettata per lo scoramento di sentirsi in preda a una leggera crisi.

Il vero protagonista della gara

Certo Pretti è stato una delle figure di maggior rilievo nella gara di oggi. Fin quanto è stato in lizza ha avuto il gesto autoritario di un dominatore, movimentando tutta la gara. Infatti egli, con uno strappo violento verso il sesto chilometro, frazionava il gruppo (avevano preso sì il via alle 7.12' del mattino, 35 concorrenti) solo in testa con Rivolta e il napoletano De Petra. Un altro strappo verso l'undecimo chilometro — questa volta decisivo — gli permetteva di restare veramente solo.

La fuga magnifica del romano condotta ad andatura di primato, durava una ventina di chilometri. Ottimo di stile, Pretti passava i quindici chilometri in 1.26', con due minuti netti di vantaggio sul trio De Petra, Rivolta, Capuozzo.

La fuga di Pretti...

Ai venti chilometri il suo vantaggio su Rivolta e De Petra (Capuozzo si era già ritirato) era di 1'49", ma ai venticinque chilometri era di 2'3", sempre su Rivolta e De Petra che precedevano attaccati.

Fu solo verso il trentesimo chilometro che Pretti sentì svanire adagio, adagio, tutto il terreno guadagnato. E quando Rivolta, con un bellissimo allungo gli fu a ridosso e lo superò, allora il romano che già si sentiva fiacco per l'incessante prodigarsi e che aveva un crampo a una gamba, e male alla milza, cedette e dopo breve lotta si ritirò.

...e le ragioni del suo abbandono

Qualcuno ha poi detto a Pretti che con un po' più di volontà egli avrebbe superato quel momentaneo periodo di crisi e avrebbe potuto tornare a lottare alla pari con il forte vincitore di oggi.

Lo stesso rimarco è stato mosso a De Petra. Il bravo napoletano, che ha abbandonato con sfiducia appena la « cotta » lo ha preso. E De Petra in quel momento (si era verso il 33.o chilometro) era ancora terzo!

Dopo il ritiro dei due maggiori antagonisti Rivolta si è trovato con la vittoria in pugno grazie al vantaggio, che si divideva dal giovane Mazza passato al secondo posto.

La sua marcia è divenuta allora trionfale ed è proceduta indisturbata fino all'arrivo.

Un bilancio tecnico

Tutto sommato ha vinto il più meritevole in gara. Scorrendo la classifica si troverà Brignoli al secondo posto. Brignoli dopo essere stato colpito dalla famigerata « cotta » ha avuto un finale impressionante tanto è vero che se ai trentacinque chilometri era stato a 13 minuti da Rivolta, all'arrivo lo si vede secondo ad appena nove minuti.

Ottime e regolari le prove dei giovani Mazza e Malaspina, ma tutti e nove gli arrivati in tempo massimo meritano il migliore elogio.

Si sono avuti la bellezza di ventitrè ritirati.

Poca serietà, impreparazione, o sopravvenuta indisposizione? A consigliare tanti abbandoni deve essere stata anche la forte andatura imposta dai primi. Ad ogni modo 23 sono sempre moltissimi e speriamo di non doverli registrare più in altre occasioni. Fra i ritirati segnaliamo il genovese Valente (al quinto giro), Capuozzo (al settimo giro), Bovone (al dodicesimo), Tosca (al dodicesimo), De Petra (al quindicesimo), Pretti (al sedicesimo). Come è noto la gara si è svolta su un circuito misto di metri 2313,20, stabilito attorno al recinto della Fiera di Milano. Il percorso è stato approntato dagli organizzatori con rara precisione: come del resto tutto il lavoro organizzativo è stato esperito magnificamente dagli appassionati che erano diretti dal prof. Nai. Alla gara ha presenziato il Segretario della Fidal.

La gara attraverso i passaggi

Meglio di qualsiasi cronaca dettagliata, i passaggi degli atleti di cinque in cinque chilometri offrono una chiara dimostrazione della tenace battaglia.

Cinque chilometri

Bodigoi, 28'23"; Capuozzo, 28'23"; Rivolta, 28'24"; Michelini, 28'24"; Sarchi, 28'24".

Dieci chilometri

Pretti, 55'12"; Rivolta, 55'12"; De Petra, 55'12"; Capuozzo 55'14"; Valente, 55'14".

Quindici chilometri

Pretti, 1.22'; Rivolta, 1.24'; De Petra, 1.24'; Capuozzo 1.24'19"; Brignole, 1.24'19".

Venti chilometri

Pretti, 1.49'5"; Rivolta 1.50'53"; De Petra, 1.50'53", Leoni, 1.52'42"; Brignole, 1.52'42".

Venticinque chilometri

Pretti, 2.16'28"; Rivolta, 2.18'31"; De Petra, 2.18'31"; Leoni, 2.20'30"; Mazza 2.21'24".

Trenta chilometri

Rivolta, 2.46'18"; Pretti 2.46'36", De Petra, 2.51'10"; Leoni, 2.51'11" Mazza 2.52'11".

Trentacinque chilometri

Rivolta, 3.14'55"; Pretti 3.17'12"; Mazza 3.21'40"; Leoni, 3.23'4"; Malaspina, 3.27'2".

Quaranta chilometri

Rivolta, 3.46'23"; Mazza, 3.54'36"; Leoni, 3.56'21"; Brignole, 3.58'3"; Malaspina, 3.59'58".

Quarantacinque chilometri

Rivolta, 4.17'53"; Brignole, 4.27'31"; Mazza, 4.37'50"; Malaspina 4.30'25"; Leoni, 4.32'26".

Ecco l'ordine di arrivo:

1. RIVOLTA Ettore, del Poligrafico Mussolini di Milano, che compie i 50 chilometri, in ore 4.49'37";6;
2. *Brignole*, Gruppo Socrate Loris di Milano, in 4.58'13";6;
3. Mazza, Dopolavoro Ferroviario Milano, in 5.0'38"; 4. Malaspina, Corniglano, 5.3'57";4; 5. Leoni, Comense, 5.8'14"; 6. Zetto, S. G. Triestina, 5.13'50";4; 7. Mauri, Comense, 5.15'43" e 4/10; 8. Michelini, S. G. Triestina, 5. 18'8"; 9. Volontieri, Comense, in 5.23'27";2.

ETANCELIN su macchina italiana

vince il Gran Premio a Dieppe

PARIGI, 22.

Il Gran Premio di Dieppe, che si è svolto con la formula già adottata di varii anni a Monza e cioè due batterie e una finale, ha registrato un'altra vittoria dell'industria italiana. Questa volta è a «Maserati» di Etancelin che ha strappato il successo nonostante la presenza in gara di due «Alfa-Romeo» della Scuderia Ferrari. Tanto Chiron che Lehoux, che erano al volante della macchina milanese, sono stati perseguitati dalla sfortuna. Chiron, dopo aver vinto facilmente la prima batteria è scomparso dalla finale fino dal primo giro per avarie agli ammortizzatori. Lehoux ha lottato invece aspramente con il suo rivale Etancelin, ma verso la fine, quando ancora poteva aspirare alla vittoria, ha dovuto fermarsi per il cambio delle candele e la breve sosta allo *stand* gli è stata fatale.

La prima batteria,

1. Etancelin (Maserati) che compie nell'ora km. 127,836; 2. Lehoux (Alfa-Romeo), km. 127,026; 3. Stanisland (Maserati) km. 123,859; 4. Penn Hughes (Alfa-Romeo) km. 123,435; 5. Scaron (id.) chilometri 122,412; 6. De Villa Patierna (Maserati) km. 114,790.

Nella seconda batteria si sono eliminati altri 10 concorrenti e l'ordine di arrivo è stato questo:

1. Chiron (Alfa-Romeo), che copre nell'ora km. 122,051; 2. Zehender (Maserati) km. 118,731; 3. Lord Hove (id.) chilometri 117,147; 4. Rose Richard (Bugatti) km. 115,401; 5. sig.na Helle Nice, chilometri 104,309.

Mentre le due batterie erano state disputate nella mattinata, la finale si è svolta nel pomeriggio sulla distanza di 2 ore. Si sono allineati alla partenza i classificati delle due batterie. La classifica finale ha dato questo risultato:

1. ETANCELIN (Maserati) che compie nelle 2 ore km. 421,928 alla media oraria di km. 120,964.

2. Lehoux (Alfa-Romeo), km. 238,731.

3. *Lord Hove* (Maserati), km. 236,466.

4. Richard, km. 236,273; 5. Penn Hughes, km. 236,065; 6. Scaron, km. 233,710; 7. signorina Helle Nice, km. 208,156.

Il Gran Premio Motociclistico di Dieppe, che si era svolto nella mattinata sullo stesso circuito aveva dato questo risultato:

Categoria 250: 1. Mellors (Excelsior), km. 153,051 alla media di km. 102,034.

Categoria 500: 1. White (Norton) chilometri 163, in 1.30', alla media di km. 108,730.

Categoria 350: 1. Willing (Velocette), **km. 155,799 media km. 103,866.**

I CAMPIONATI REMIERI NAZIONALI A CASTELGANDOLFO

Anche ieri il vento ha ostacolato le regate

Si sono corse solamente le batterie della "jole a quattro„ vinte dal Dopolavoro Portuale di Livorno (7'34"4/5), dalla Bucintoro Querini (7'38"1/5) e dal Dopolavoro Ferroviario di Roma (7'49"3/5) - S. E. STARACE ha assistito alle gare

Eliminatorie delle jole di mare a quattro — La Portuale di Livorno vincitore della prima batteria

CASTELGANDOLFO, 22.

(eudan) — *Iniziatasi sotto i più lieti auspici — cielo sgombro di nuvole e lago levigatissimo, simile a panno steso di fresco — la quattrocentesima edizione dei campionati italiani di canottaggio sarà ricordata fra le più avversate dal maltempo. Ieri, come sapete, il lago si è mostrato turbolento al punto da consigliare la giuria a sopprimere i recuperi e, per conseguenza, a rendere più nutrita la partecipazione degli equipaggi alle finali. Tutto ciò, s'intende, nella speranza che oggi il lago si fosse rabbonito.*

Ma, ahinoi, il vento, lungi dal cessare la ginnastica polmonare, ha soffiato a soffiare nella notte, e all'alba era tutt'altro che placato.

Delle prime ore di oggi, concorrenti, dirigenti e pubblico — ce n'era già molto alle 8,30 alla sfilata dei vogatori dinanzi all'ara dei Caduti in guerra e alla lapide in memoria di Arnaldo Mussolini — hanno cominciato a sfogliare la margherita: si corre? non si corre? La sfogliavano ancora alle 15,30, ora d'inizio delle regate, secondo il programma.

Il lago ha continuato a mantenersi in tempestato, con cavalloni che si sfrangiavano sulle vive in nembi di spuma. E dire che questo specchio d'acqua è fra i più quieti che esistano in Italia (gli abitanti delle sue rive — indigeni e villeggianti — asseriscono che le sue collere rarissimamente si manifestano in estate) : è una vera disgrazia che dei 10 giorni di maltempo su 365 di tranquillità una parte abbia coinciso con l'effettuazione dei campionati italiani del remo.

A scartamento ridotto

E veniamo alle competizioni a scartamento ridotto della giornata odierna. Si è cominciato, con una ora di ritardo sul programma, che si è dovuto variare per la difficoltà di allineamento delle 15 jole a quattro *(erano 16, ma l'Iloa ha preferito astenersi dalla Coppa « Vice-Presidente » per non affaticare i vogatori che più tardi avrebbero partecipato, in jole a otto, alla Coppa « Regina Elena »). Sono state formate tre batterie, ciascuna radunante cinque equipaggi ; e alle* 16,30 *il meccanismo delle regate, pur scricchiolando terribilmente, si è rimesso a funzionare. Ma, com'era facile prevedere, si è inceppato prima di concludere lo scarso programma deciso alle 16. Così non si è potuta effettuare la finale della jole a quattro ; e le jole a otto, che si erano messe in viaggio alla chettichella per il traguardo di arrivo, raggiunsero solo a prezzo di notevoli sforzi, sono state costrette a prendere la via del ritorno senza potersi cimentare nella Coppa « Regina Elena ». Subito dopo il Comitato della X Zona della R.F.I.C. ha divulgato, attraverso l'altoparlante, il seguente comunicato :*

A causa delle condizioni del lago, le finali per i campionati seniores si effettueranno presumibilmente domani mattina lunedì alle ore 9. Nel caso che le condizioni del lago persistessero anormali, le gare saranno rinviate alle ore 16. A mezzo dell'E.I.A.R. saranno tempestivamente comunicate le condizioni del lago e la effettuazione delle gare.

Sicchè, Eolo permettendolo, domani si dovrebbe avere la conclusione dei campionati.

Aniene e Olona si ribaltano

Nelle due giornate di sosta forzata, i vogatori hanno molto discusso delle vicende della prima giornata, mettendole in relazione coi possibili sviluppi delle regate finali. Naturalmente è sulla gara degli otto che si concentra la generale attenzione. E stamane si sono seguite con curiosità le uscite di Aniene, Livornesi e Olona. Ma che si proponevano i tre armi, di studiare i piani di battaglia sul percorso, se il sono dovuti rinnovare più tardi a... tavolino, poichè i vogatori dell'Aniene e dell'Olona sono finiti a mollo in seguito a ribaltamento della barca, e i livornesi hanno imbarcato tant'acqua da essere costretti a fare, con le dovute cautele, macchina indietro.

Speriamo che domani sia la volta buona !

Le tre batterie delle "jole a 4„

CASTELGANDOLFO, 22.

Sono le 16,30 quando viene annunziata la partenza della prima batteria delle *jole a quattro*. La tribuna è gremita, e in quella delle autorità notiamo il Segretario del C.O.N.I., il Presidente della Federazione Cacciatori, il Comandante della Legione Camicie Nere, il Sottosegretario alle Comunicazioni, il Capo di Stato Maggiore al Raggruppamento C.C. NN., il Presidente del Comitato Provinciale Turismo, il Vice Segretario Federale dell'Urbe, il Podestà di Castelgandolfo, il Direttore della Federazione Italiana Canottaggio al completo e il gr. uff. Ettore Petrolini.

Appaiono alla regata, Al segnale la Can. Italia si attarda, ma a 500 metri recupera e si porta in linea con gli avversari. A 1000 metri è in testa il Dopol. Por. di Livorno, seguito da Armida ed Olona. Un attacco dei napoletani è respinto dai Livornesi. Poi Olona passa in testa e ai 1500 metri è seguita da Livorno, Italia, Treviso. Subito dopo Livorno assume il comando e gradatamente acquista vantaggio. L'Olona si difende dall'attacco finale dell'Italia e conserva il secondo posto.

Staccati Treviso e Armida.

Ecco l'ordine di arrivo :

1. Dopolavoro Port. Livorno, 7'34"4/5 ; 2. S. C. Olona, 7'38"2; 3. S. C. Italia, 7'42"2; 4. Dopol. Ferr. Treviso, 7'49"1; 5. S. C. Armida, 7'52".

Seconda batteria — Partenza regolare. Gli equipaggi compiono i primi 300 metri a bordo a bordo, poi l'equipaggio della Milizia di Orbetello si avvantaggia sugli avversari, seguito dalla Bucintoro che a 500 metri supera di poco gli avversari. A 1000 metri Orbetello porta un attacco ai veneti che resistono e conservano il vantaggio. La lotta tra i due equipaggi provoca il distacco degli altri. A 1500 metri la lotta è ancora indecisa, ma Bucintoro riesce ad avvantaggiarsi sugli avversari, e vince nettamente, favorita anche da una leggera deviazione dei militi.

Ecco l'ordine di arrivo :

1. Bucintoro Querini Venezia 7'38"1; 2. 98. Legione M.V.S.N. 7'44"4; 3. S. C. Lecco, 7'50"4; 4. Velocior di La Spezia 7'51"1; 5. Dopol. Ferroviario Milano 7'57"2.

Alle 17,30 giunge in automobile S. E. Starace, che è accompagnato dal Segretario federale di Roma. Il pubblico saluta con applausi l'ingresso del Gerarca nella tribuna delle autorità.

Alle 17,35 partenza della terza batteria. La Pullino si pone di scatto al comando, ma Tevere-Remo la riprende immediatamente. Anche l'Intra è presto sulla linea delle avversarie. A 500 metri Tevere Remo, che batte 36-38 colpi, è al comando, mentre Intra devia leggermente. Il Dopol. Ferr. di Roma, che era partito con calma, aumenta le pulsate, e si porta alla pari del Tevere Remo e Pullino. A 1500 metri i bianco-verdi romani hanno conquistato un leggero vantaggio e, con un serrate energico, vincono la batteria, seguiti dal Tevere Remo che aveva preso l'ingresso in finale, non insiste ulteriormente. Pullino è terza, l'Intra, nonostante la rottura del timone, giunge quarta. La Eridanea termina fuori del tracciato.

Ecco l'ordine di arrivo.

1. Dopol. Ferr. di Roma, 7'49"3; 2. Tevere Remo 7'56"3: 3. S. N. Pullino 8'02"2; 4. S. C. Intra 8'19"2; 5. S. C. Eridanea in 9'21"1.

In finale entrano i primi tre classificati di ogni batteria, e precisamente : Dopolavoro Port. Livorno, Olona, Italia, Bucintoro Querini, I Corte 98. Legione Milizia Orbetello, Lecco, Dopol. Ferroviario Roma, Tevere Remo e Pullino.

COPPA DAVIS 1935

La POLONIA in vantaggio sul BELGIO per la qualificazione

VARSAVIA, 22.

Sui campi del Tennis Club di Varsavia è continuato oggi l'incontro Polonia-Belgio valevole per il primo turno della Coppa Davis 1935. Il cattivo tempo non ha permesso che si svolgessero gli ultimi due singolari del-l'incontro. Infatti il primo singolare è stato sospeso prima che finisse il terzo set e non è stato condotto con tale vantaggio dal polacco Tlozinski.

Ecco i risultati:

Tlonzinski (Polonia) e Najaert (Belgio) 6-4 10-8, 7-6 (sospeso per la pioggia).

Classifica dopo la terza giornata: Polonia conduce con due vittorie contro una del Belgio.

BOUSSUS batte MENZEL nel torneo di Zurigo

ZURIGO, 22.

Ecco i risultati odierni del Torneo Internazionale di Zurigo:

Singolare uomini — Semifinali: Menzel batte Ellmer 7-5, 2-6, 6-2; Boussus batte Metaxa 6-4, 6-0. — *Finale:* Boussus batte Menzel 6-8, 9-7, 6-4 (abbandonato).

Singolare signore — Semifinali: Payot batte Rosambert 1-6, 6-3, 6-3; Mathieu batte Barbier 7-5, 6-2.

Doppio uomini — Semifinale: Boussus-Mayer bationo Menzel-Klein 6-0 e 6-2.

Il maltempo ha obbligato a rinviare a lunedì la continuazione delle partite.

Serlorio vince a Mannheim

MANNHEIM, 22.

Ecco i risultati dell'incontro tennistico svoltosi oggi:

Singolare uomini — Sertorio batte Dr. Gans 6-0, 6-2 — Quarti di finale: Sertorio batte Donati 6-4, 10-8.

Doppio uomini — Sertorio-Buss battono Endris-Sidwart 6-2, 6-4.

VARZI vince la XIV COPPA CIANO su MOLL e NUVOLARI

(Continuazione della prima pagina)

Questa, in sintesi, la gara che, come il lettore dovrà convenire, non abbiamo avuto difficoltà a definire una delle più interessanti e delle più combattute tra quante se ne siano svolte quest'anno.

Miracolo di equilibrio

Una gara infatti che non ha avuto un attimo di sosta, che ha veduto alternarsi al comando tre piloti classificatisi nelle prime tre posizioni, che ha veduto accendersi duelli appassionanti e che si è conclusa con la vittoria di un grande pilota quale è Varzi, dopo una gara che è stata un miracolo di equilibrio, di potenza e di progressione.

Non è di tutti i giorni una simile gara, ripetiamo. Non lo è per la situazione attuale che mette indiscutibilmente in posizione di privilegio i piloti della Scuderia Ferrari, sopratutto quando la gara abbia a svolgersi come questa XIV Coppa Ciano in un ambito strettamente nazionale. Non lo è anche perchè non è cosa di tutti i giorni il vedere alternarsi in un circuito come quello del Montenero, ben tre piloti di così alta classe al comando. La cronaca una volta tanto serve da fondamento e da base alle note del commento. La gara dei primi tre arrivati, i parziali del loro ordine di arrivo, i singoli meriti ed il valore di ogni singola performance, nella cronaca trovano infatti la spiegazione migliore.

A Varzi, vincitore ammirevole di una corsa che sanzionava anche consensualmente Agostini, Quarto, Libero: Varzi, lo dì una condotta di gara tecnico fuori classe, tenace, aggressiva, potente quanto ragionevole, bella quanto appassionante. Una vittoria come poche ne ebbe aver ricordate Varzi; una vittoria che in un certo momento ha ricordato quella non certo ancora dimenticata del Gran Premio di Monza del 1930, che vide Varzi vincere sul traguardo davanti all'indimenticabile Arcangeli, dopo un inseguimento che fu un capolavoro di tenacia e di tempestività. Ai 9° di vantaggio all'arrivo un giudice secondo aggiunge circa i 18" di involontario ritardo in partenza e gli altri dovuti perdere per via, nei primi giri dall'affannoso superar di macchine. Altri si sarebbe forse scoraggiato. Varzi no. Ha tenuto duro, ha inseguito, ha riguadagnato il perduto, ha vinto.

La prova di Moll

Ha vinto su quel davvero grandissimo pilota che è Moll, un guidatore che non ha soltanto del coraggio, ma innegabili grandissime doti, che va non soltanto forte sul circuito di alta velocità, ma che su cavarsela da campione su strade ardue, difficili e pressochè sconosciute come quelle del Montenero, circuito che gradua al centesimo le qualità di ognuno. Primo o secondo per Moll oggi poco doveva importare; l'importante era di dimostrare l'elevatezza della propria classe e la prova non l'ha certo trovato inferiore all'attesa. Non è di oggi del resto che pensiamo questo sul conto di Moll, pilota certamente avviato ad una grandissima carriera e a emulare gli assi più famosi in campo internazionale. Nuvolari, dal canto suo, ritorna. Oggi avrebbe anche potuto vincere senza l'indurimento dello sterzo che lo ha costretto a rallentare mentre teneva e bene saldamente la prima posizione. Poi la fatica deve averlo un poco fiaccato. Ma quale altro avrebbe resistito come Nuvolari ancora sofferente alla gamba e non certo fisicamente a posto, a così lograrne gara? Una considerazione la gara di Nuvolari fa scaturire comunque: che fra non molto Tazio sarà di nuovo in piena efficenza con tutti i suoi numeri intatti. Piegarlo allora sarà più difficile assai.

Piloti di classe

Ottima la gara di Trossi, che ha corso con la macchina in ridotta efficenza; buona la prova di Barbieri al debutto sulla monoposto 2654; mirabile addirittura quella del giovane Farina, che si è guadagnato i galloni a questa « Montenero » portando a termine una gara che è stata più che coraggiosa. Cornaggia e Pagès fermati un giro prima del termine meritano elogio. Ma sopratutto Magistri, classificatosi settimo, al volante di una piccola Alfa Romeo 1500, vuole una citazione per una gara di sopra addirittura di ogni elogio. Minozzi, Balestrero, Tuffanelli, Danese, Corsi, costretti al ritiro dopo un inizio, meritavano certo to migliore fortuna, come Aldrighetti cui il cattivo funzionamento della macchina ha impedito di dimostrare le proprie possibilità e come, insomma, tutti gli altri, traditi dalle macchine.

Nella classe 1100 non si è avuta lotta per il primato, che è rimasto appannaggio del giovane Malaguti, dominatore indiscusso e convincente. Scomparso al primo giro Furmanick per guasto, Malaguti ha, si può dire, passeggiato sul circuito. Respinto un attacco di Chambost, che dovette cedere poi per guasto di macchina, Malaguti non ha fatto che accumulare vantaggio su Matrullo, coraggioso, ma forse con vettura inferiore. Ottima la gara di Malluccì, al volante della piccola Balilla. *Discreto il debutto delle nuove Rocca, una delle quali con al volante Nencioni, ha finito al quinto posto la gara. L'altra, guidata da Landi ha ceduto dopo il primo giro.*

Previsioni avverate

Dal lato tecnico cose inedite la Coppa Ciano non ha rivelato. Come era previsto non si è vista una gara ad inuetare le monoposto Alfa Romeo *della Scuderia Ferrari, che la monoposto di Nuvolari. Come era pure previsto la* Maserati *di Nuvolari avrebbe potuto benissimo reggere ogni il confronto, minima, se non nulla essendo la differenza di rendimento fra l'una e l'altra macchina. Il circuito inoltre era tale da avvicinarle ancor più.*

Il cambio Wilson adottato da Nuvolari ha superato la prova ottimamente. Nuvolari ne era molto contento, sopratutto per la facilità di manovra ed il minore sforzo che richiede per azionare la frizione.

I primati non sono stati migliorati Considerando le macchine in gara sensibilmente più potenti di quelle del 1933, la cosa può sembrare un asturdo, ma ha la sua spiegazione nelle peggiori condizioni del fondo stradale, rotto qua e là da buche che imponevano una maggiore prudenza. Ma va anche sottolineato che i tempi stabiliti da Nuvolari l'anno scorso furono giudicati un piccolo miracolo. Se ne è avuta oggi la conferma.

Organizzazione impeccabile

L'organizzazione della gara è stata semplicemente impeccabile, come è tradizione del Reale Automobile Club Italia. Nulla [illegible] *è stato lasciato al caso. Sotto la testa il presidente comm. Giubilei. Ottimo anche il servizio di cronometraggio. Fulta meravigliosa nella giornata di sole e di assunta stretta attorno a S. E. Costanzo Ciano, alto e munifico patrono della gara e a Galeazzo ed Edda Ciano-Mussolini che hanno rivolto con evidente interesse e passione questa magnifica giornata di sport. Moltissime le personalità politiche, militari e civili presenti, in testa alle quali S. E. Teruzzi, S. E. il Prefetto di Livorno, il Segretario Federale, l'on. Aiello, l'on. Cempini. Il Reale Automobile Club Italiano era rappresentato dall'on. Parisio, Commissario del Governo. Erano presenti anche il Conte Bonacossa, l'on. Gianferrari, l'on. Celentani, Enzo Ferrari, i fratelli Maserati, Renzo Castagneto, Lurani, Brivio, Castelbarco, Ghersi, ecc.*

Una giornata indimenticabile, dunque, giusto e meritato premio di una lunga e intelligente fatica.

Magnifica affermazione dell'industria italiana nella 2000 chilometri tedesca

BERLINO, 22.

La « Duemila Chilometri » tedesca si è conclusa anche quest'anno con una splendida e significativa affermazione dell'industria automobilistica italiana impostasi nella severissima prova di fondo tedesca con una superiorità anche più netta di quanto non era avvenuto nel 1933.

Alla fine le piccole *Balilla* arrivarono tutte al traguardo con un vantaggio di oltre 5 ore sulla tabella di marcia prescritta, realizzando così la media oraria, già notevole, di km. 71 : oggi le vetture italiane di serie — pilotate da privati tedeschi — si sono mantenute al comando per tutta la durata della prova ed hanno raggiunto Baden-Baden con un vantaggio di oltre sette ore sulla tabella di marcia, compiendo i 2195 chilometri dell'intero percorso alla spettacolosa media di km. 83,400 ; esse hanno così superato di quasi 20 chilometri la media oraria prescritta a tutte le precedenti delle loro categoria (chilometri 64) !

Il primo concorrente giunto a Baden Baden, il berlinese Bigalke, su *Balilla*, ha tagliato il traguardo alle 6,8 di questa mattina con un anticipo di ore 7,27. Alle 6,30 è giunta la seconda *Balilla* guidata dal berlinese Neuman seguita dalle vetture di Islinger, del fratello Klein, di Zacchino, di Jager. Gli arrivi si sono poi susseguiti ad intervalli sempre più brevi. La prima vettura della massima categoria giunta a Baden Baden è stata quella del berlinese Bernet, una *Mercedes - Benz* cinque litri con compressore munita di carrozzeria aerodinamica denominata « Corriere autostradale » appunto per la sua speciale caratteristica di velocità. Essa compì il percorso nel miglior tempo realizzando chilometri 91 di media invece degli 88 prescritti. L'affermazione italiana è stata poi completata dalla bella prova fornita dalle vetture pilotate dai concorrenti provenienti direttamente dall'Italia i quali non avevano avuto occasione di provare prima il percorso e ne ignoravano quindi le caratteristiche. Ciò malgrado essi a bordo delle *Lancia* 1200 e delle *Balilla* hanno condotto a termine brillantemente la prova giungendo al traguardo in anticipo sulla tabella di marcia loro imposta e aggiudicandosi perciò la medaglia d'oro dei pari merito.

Si tratta dei seguenti equipaggi : Massa-Viscardi (*Lancia* 1200), dottor Wuehrer-Austoni (*Lancia* 1200), Massardi-Silva (*Lancia* 1200) A. e M. Keckler (*Lancia* 1200), Zuccarini-Rovano (*Lancia* 1200), Capello-Girelli (*Lancia* 1200), Restelli-Gaetani (*Lancia* 1200), G. Orsini (*Lancia* 1200), Capelli (*Fiat* 985), Keckler (*Fiat* 985).

Mentre telefoniamo gli arrivi non sono ancora terminati.

Nella categoria di maggior cilindrata la percentuale dei ritiri e dei concorrenti giunti fuori tempo massimo è stata altissima. Ecco del resto un primo specchietto complessivo delle prove:

Prima categoria (oltre 4000, media prescritta 88 km.) — Partiti 20; arrivati 3.

Seconda categoria (da 3000 a 4000 cmc., media 84 km.) — Partiti 48; arrivati 4.

Terza categoria (da 2000 a 3000, media 80 km.) — Partiti 41; arrivati 23, di cui 15 in tempo massimo.

Quarta categoria (da 1500 a 2000, media 76 km.) — Partiti 138; arrivati 71, di cui 54 in tempo massimo.

Quinta categoria (da 1000 a 1500, media 72 km.) — Partiti 172; arrivati 93, di cui 77 in tempo massimo.

Sesta categoria (fino a 1000, media 64 km.) — *Partiti* 184; *arrivati* 112, di cui 95 in tempo massimo.

La classifica generale

CLASSE OLTRE 1100 CMC.

1. **VARZI ACHILLE**, su Alfa Romeo 2600 cmc., compie i dodici giri, pari a km. 240, in ore 2.49'52", alla media di km. 84.770 (record precedente imbattuto: Nuvolari, su Masserati, ore 2.45'08"2/5, alla media di km. 87.189.
2. **Meli Guy, su Alfa Romeo 3000 cmc.,** ore 2.50'01".
3. Nuvolari Tazio, su Maserati 8000 cmc. ore 2.58'35".
4. Trossi Carlo Felice, su Alfa Romeo 3000 cmc. ore 2.58'43".
5. Barbieri Nando, su Alfa Romeo 2654, ore 2.59'07".
6. Farina Giuseppe, su Alfa Romeo 2654 cmc. ore 3.00'54".
7. Magistri, su Alfa Romeo 1500 cmc., ore 3.13'43".
8. Cornaggia, su Alfa Romeo 2300 cmc., fermato all'11. giro, in ore 3.04'09".
9. Pages, su Alfa Romeo 2300 cmc., fermato all'11. giro, ore 3.06'41".

Giro più veloce il terzo di Moll in 13'47", media km. 87.060, record precedente imbattuto: Nuvolari, Maserati, in 13'27"4/5, media km. 89.130.

CLASSE FINO A 1100 CMC.

1. **MALAGUTI ROMANO,** su Maserati, che compie gli otto giri, pari a chilometri 160, in ore 2.09'39"1/5, alla media di km. 74.043 (record precedente imbattuto: Barbieri, ore 2.01'38", media km. 76.704).
2. Matrullo, Maserati, ore 2.12'05"4/5.
3. Mallucci, Fiat, ore 2.14'10"4/5.
4. Toti, Maserati, ore 2.19'11".
5. Nencioni, su Rocca, ore 2.34'05".

Giro più veloce il primo di Malaguti in 15'55"3/5, media km. 75.344 (record precedente imbattuto: Landi, 14'57"3/5, media km. 80.207).

Cronometristi: Traschetti, Zuy Mazzer, Ghio, Ezzobini.

Piperno a Via Po 39

Ang. Via Simeto

s' impone pei suoi vestiti eleganti ed a buon prezzo. ABITI PRONTI da L. 80 in poi. VESTITI SU MISURA da L. 225 in poi. GIACCHE A MAGLIA da L. 100 - CALZONI flanella, lino sport, rigati da L. 20 in poi.

Portando la stoffa confezionansi vestiti da L. 150

LISOTTI

In occasione della FESTA DE NOANTRI ha preparato nel suo locale già « PASTARELLARO » in Trastevere VIA S. CRISOGOMO 33-35 - Telef. 582-613,

UNA STRAGE DI POLLI

A PREZZI STIMOLANTI

Il locale « è aperto fino a notte inoltrata ». Un dinamico concertino allieterà i consumatori.

ANEMIA? GLOMERULI o GOCCE RUGGERI-PESARO