Trionfo italiano a Francorchamps e a Rouen

"En plein„ della M.V. Agusta

La marca italiana vincendo due gare con Ubbiali e due con Surtees ha respinto tutti gli attacchi - Incontrastati i successi di Carletto, favoriti dai ritiri di Lomas e Duke quelli dell'inglese

(nostro servizio particolare)

FRANCORCHAMPS, 8 — *La quarta e penultima prova del campionato mondiale di motociclismo ha registrato un grande trionfo dell'industria e dei piloti italiani: quattro delle cinque gare in programma hanno visto infatti il successo della marca italiana MV Agusta che in due delle prove, quelle per le cilindrate inferiori, è stata portata al successo dal neo campione del mondo Carletto Ubbiali. Nelle 350 e nelle 500 invece le MV Agusta sono state condotte al trionfo dall'inglese Surtees che ha diviso gli allori della giornata con Ubbiali: in queste due gare il migliore dei centauri italiani si è rivelato Umberto Masetti classificatosi rispettivamente al quinto e quarto posto sempre con la MV. Per quanto riguarda le vittorie dell'inglese bisogna però dire che non sono state nette come quelle di Ubbiali: infatti Surtees è stato favorito dai ritiri di Lomas e Duke mentre conducevano in testa nelle 350 e nelle 500.*

Nei «sidecars» infine s'è verificato il previsto duello tra la inglese Norton e la tedesca BMW la quale ultima è stata portata al successo da Noll (ma la Norton si è aggiudicata il giro più veloce).

La meravigliosa giornata sportiva è stata aperta dalla gara delle 125 che vedeva allineati ai nastri di partenza diciassette piloti: subito dopo il via Ubbiali si portava al comando e salvo una breve parentesi al secondo giro in cui veniva superato dal connazionale Romolo Ferri, conduceva la galoppata fino al traguardo. Per conto suo Ferri invece era costretto al ritiro come molti altri piloti del resto le cui macchine non hanno resistito al formidabile ritmo imposto dal vincitore alla gara: tra i ritirati sono l'inglese Sandfor, l'italiano Provini ed i tedeschi Hobl e Luttenberg. Prima di ritirarsi però Ferri riusciva a stabilire il giro più veloce in 5'13"2 alla formidabile media oraria di 162,298. Intanto Ubbiali raggiungeva il traguardo che tagliava da trionfatore con quasi 40" di vantaggio sul secondo classificato, il connazionale e compagno di squadra Libanori che precedeva il francese Monneret su Gilera completando così il successo dell'Italia e della M. V. Agusta.

Subito dopo nella gara seguente riservata alle 250, Ubbiali e la MV coglievano un nuovo significativo alloro: ed anche questa volta la vittoria di Carletto assumeva le proporzioni di un trionfo visto che nessuno è stato in grado di contrastare il passo al lanciatissimo centauro.

Ubbiali ha preso il comando fin dal principio e lo ha sempre mantenuto, salvo una breve parentesi in cui veniva superato dalla Guzzi di Lorenzetti e dalla MV di Taveri. Ma subito dopo Ubbiali tornava nuovamente in testa mentre Lorenzetti al sesto giro era costretto al ritiro per aver chiesto troppo al suo mezzo meccanico. Intanto in precedenza, e più precisamente durante il terzo giro, si era verificato un pauroso incidente: il tedesco Beer su Adler usciva di pista e mentre la macchina si schiacciava letteralmente contro il muretto di protezione il centauro scampava miracolosamente alla morte gettandosi sulla pista un secondo prima del pauroso urto.

Anche in questa prova numerosi erano i ritiri, tra cui quello del tedesco Baltisberger su NSU e dell'inglese Wheeler su Guzzi: ed anche in questa prova come in quella precedente il giro più veloce veniva fatto registrare da uno dei centauri costretti all'abbandono e cioè Lorenzetti che ha coperto un giro in 4'4"4 alla media di 172,64. Ma la vittoria era ancora di Ubbiali che anche questa volta tagliava il traguardo con circa 40" di vantaggio sul secondo classificato, il compagno di squadra Taveri che a sua volta precedeva il tedesco Kassner su NSU.

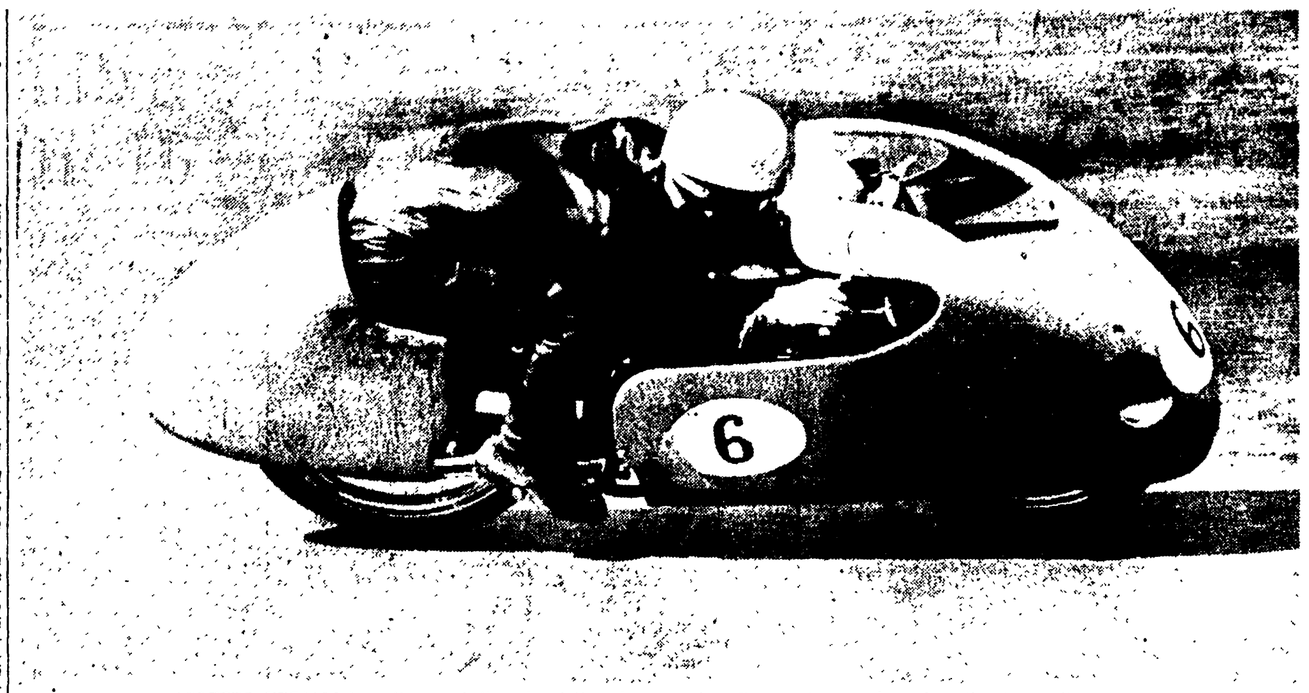
La gara seguente, quella delle 350 ha registrato la prima delle due vittorie dell'inglese Surtees ed è risultata più movimentata delle precedenti. Infatti subito dopo il via si sviluppava un serrato, emozionante ed incerto duello tra Surtees e Bill Lomas il quale faceva registrare il giro più veloce con 4'41"5 alla media oraria di 180,575

Poco dopo però Lomas era costretto al ritiro e Surtees aveva via libera verso la vittoria che nessuno degli altri concorrenti era in grado di contrastargli. Anche in questa gara infatti si sono registrati numerosi ritiri tra cui quelli di Lorenzetti (sfortunatissimo oggi il bravo corridore italiano) di Rocchi e di Kavanagh che aveva accusato difficoltà al motore subito dopo la partenza. Subito dopo era la volta della prova più attesa della giornata quella delle 500 che vedeva allineato ai nastri di partenza anche il famoso «Duca di Ferro» l'asso inglese Geoffrey Duke che rientrava nelle manifestazioni ufficiali per la prima volta dopo la squalifica subita in conseguenza del G. P. d'Olanda. Ma Duke che nelle prove di ieri si era dimostrato in gran forma non aveva però amica la fortuna: balzato subito al comando davanti a Surtees che lo tallonava con impressionante regolarità il «Duca di Ferro» era costretto a ritirarsi al tredicesimo giro dopo aver fatto registrare il giro più veloce.

Così anche in questa occasione Surtees aveva via libera verso la vittoria mentre alle spalle sua e di Zeller che a classificava secondo si sviluppava uno spettacolare duello per il terzo posto tra Monneret e Masetti infine il francese aveva la meglio e precederà l'italiano di un soffio

Infine la manifestazione veniva chiusa dalla gara dei sidecars che registrava la vittoria del favorito tedesco Noll su BMW mentre per non fare eccezione a quella che è stata praticamente la regola della giornata il giro più veloce è stato fatto registrare da uno dei ritirati e precisamente l'inglese Smith su Norton.

JEAN REMONT



CARLETTO UBBIALI ha colto una bella «doppietta» di successi a Francorchamps vincendo nelle 125 e nelle 250 cc

LE CLASSIFICHE

CATEGORIA 125 cmc: 1) Carlo Ubbiali (It.) su M.V. in 12' 09"1 10 media km 160,750; 2) Libanori (It) su M.V in 42'48"7 media 158,311; 3) Pierre Monneret (Fr.) su Gilera 17'01"; 4) Taveri (Sviz.) su M.V. 17'13"6.

Il giro più veloce è stato compiuto da Romolo Ferri (It.) su Gilera in 5'13"2 alla media di km 162,298.

CATEGORIA 250 cmc: 1) Ubbiali (It.) su M.V in 15'11"9 media 168,696; 2) Taveri (Sviz.) su M.V 45'50"; 3) Kassner (Germ.) su NSU 46'53"1; 4) Kester (Ol.) su NSU 18'10"9; 5) Lo Simmons (Ol.) su NSU 18'10"1

CATEGORIA 350 cmc: 1) John Surtess (G.B) su M.V. in 52'48"6, media km 176,166; 2) Augusto Hobl (Germ) su DKW in 53'05"1 media 175,535; 3) Sandford (G.B) su DKW in 53' 36"5; 4) Hofmann (Germ.) su DKW 54'08"6; 5) Masetti (It.) su MV 54'11"1; 6) Bartl (Germ.) su DKW 54'11'8

CATEGORIA 500 cmc: 1) John Surtess (G.B) su M.V 1. 09'02"2 media oraria km. 194,076; 2) Walter Zeller (Germ.) su BMW, 1.09'11"2 (182,559); 3) Pierre Monneret (Fr) su Gilera 1.10'36"7 (180,225); 4) Umberto Masetti (It) su M.V 1. 10'31"1 (180,208); 5) Alfredo Milani (It.) su Gilera 1.11'23"3 (178,612); 6) A. Coffin (Belgio) 1.12'12"9 (161,761).

Il giro più veloce è stato attribuito all'inglese Geoffrey Duke su Gilera in 4'29" alla media di km. 188,966.

SIDECARS:

1) W. NOLL (Germania), BMW, 13:17,5 - 156,556 km.; 2) P Harris (Gran Bretagna) Norton, 13:53 - 154,415; 3) B. Mitchell (Australia) Norton, 13:57,7 - 154,170; 4) F. Hillebrand (Germania) BMW, 14:01 - 153,978; 5) H Fath (Germania) BMW, 15:20,4 - 149,183.

Il giro più veloce è stato attribuito all'inglese C. Smith, su Norton, in 5'18"1, pari alla media oraria di km. 159,798. Smith ha abbandonato durante il sesto giro.

Le classifiche mondiali

CATEGORIA 125 CMC: 1. Ubbiali (It.) p. 21; 2 Taveri (Svi) 9; 3. Cama (Sp) e Libanori (It.) punti 6.

CATEGORIA 250 CMC: 1. Ubbiali (It.) p. 21; 2. Taveri (Svi) 12; 3. Colombo (It.) e Kastner (Ger.) 9.

CATEGORIA 350 CMC: Surtees (G.B.) p. 11; 2. Kavanagh (G.B.) e Sandford (G.B.) 10; 4 Lomas (G.B.) 8.

CATEGORIA 500 CMC: 1. Surtees (G.B.) p. 21; 2. Zeller (Ger.) 15; 3. Hartle (Germ) 6; 4. Brett (G.B.), Grant (Sud-Afr.), Monneret (Fr.) e Fahey (G.B.) 1.

MOTOCARROZZETTE: 1. Hillebrand (Ger.) p. 19; 2 Noll (Ger.) 14; 3. Harris (G.B.) 12.

A Borghi (Macchi 308) il Trofeo D'Annunzio

PESCARA, 8 — Borghi su Macchi 308 ha vinto il IV trofeo D'Annunzio precedendo il più potente «Rondone» del favorito Guagnellini che resta però il maggiore candidato al titolo italiano, dopo Serena attuale «leader» della classifica tricolore. Le medie fatte registrare nel trofeo D'Annunzio sono più alte di quelle del giro di Sicilia.

Ecco l'ordine di arrivo:

1) Borghi su MB 308 alla media di Km. 194,622; 2) Guagnellini su Rondone; 3) Meille su MB 308; 4) Rocca su MB 308; 5) Cucchi su MB 308; 6) Serena su «Tornado»; 7) De Luigi su F 8 L; 8) Facciolli su Saiman 202

Il giro più veloce è stato attribuito all'inglese Geoffrey Duke su Gilera in 4'29" alla media di km. 188,966.

SIDECARS:

1) W. NOLL (Germania), BMW, 13:17,5 - 156,556 km.; 2) P Harris (Gran Bretagna) Norton, 13:53 - 154,415; 3) B. Mitchell (Australia) Norton, 13:57,7 - 154,170; 4) F. Hillebrand (Germania) BMW, 14:01 - 153,978; 5) H Fath (Germania) BMW, 15:20,4 - 149,183.

Il giro più veloce è stato attribuito all'inglese C. Smith, su Norton, in 5'18"1, pari alla media oraria di km. 159,798. Smith ha abbandonato durante il sesto giro.

Le classifiche mondiali

CATEGORIA 125 CMC: 1. Ubbiali (It.) p. 21; 2 Taveri (Svi) 9; 3. Cama (Sp) e Libanori (It.) punti 6.

CATEGORIA 250 CMC: 1. Ubbiali (It.) p. 21; 2. Taveri (Svi) 12; 3. Colombo (It.) e Kastner (Ger.) 9.

CATEGORIA 350 CMC: Surtees (G.B.) p. 11; 2. Kavanagh (G.B.) e Sandford (G.B.) 10; 4 Lomas (G.B.) 8.

CATEGORIA 500 CMC: 1. Surtees (G.B.) p. 21; 2. Zeller (Ger.) 15; 3. Hartle (Germ) 6; 4. Brett (G.B.), Grant (Sud-Afr.), Monneret (Fr.) e Fahey (G.B.) 1.

MOTOCARROZZETTE: 1. Hillebrand (Ger.) p. 19; 2 Noll (Ger.) 14; 3. Harris (G.B.) 12.

BEHRA E PERDISA PROTAGONISTI INIZIALI HANNO CEDUTO NEGLI ULTIMI GIRI

A Rouen drammatico finale di corsa: in volata Castellotti vince su Moss!

Il giovane pilota della "Ferrari„ ha vinto grazie anche alla sua tattica di attesa

(nostro servizio particolare)

ROUEN, 8 — L'italiano Eugenio Castellotti su Ferrari ha colto nel G. P. di Rouen una splendida vittoria precedendo di un soffio l'inglese Stirling Moss su Aston Martin con il quale nel finale della gara aveva ingaggiato un emozionante e spettacolare duello sia il vincitore che il secondo classificato sono venuti fuori solo nell'ultima parte della gara infatti lasciando che Behra e Perdisa spingessero a tutto davano la prima metà. La condotta di gara prudenziale della giovane speranza italiana e dell'inglese suo rivale si è rivelata poco utile ed accorta infatti nel finale Perdisa era costretto ad abbandonare e Behra doveva rallentare notevolmente L'infernale ritmo impresso dai due piloti alle loro macchine nella prima parte della corsa era stato fatale per i mezzi meccanici Meritata quindi la vittoria di Castellotti perchè frutto di un'accorta impostazione tattica che nel finale non ha impedito al pilota di dare una dimostrazione di abilità e di fornire una conferma delle qualità di resistenza e di potenza della sua macchina. Ma veniamo alla cronaca della bella manifestazione motoristica.

Una folla considerevole si è recata fin da questa mattina sul circuito Des Essarts per assistere al doppio spettacolo offerto dagli organizzatori: il Tour de France e Gran Premio Automobilistico formula Sport

Quasi tutti i migliori campioni sono alla partenza della quinta edizione del Gran Premio: i piloti devono compiere una distanza di km 327,100 pari a 50 giri del circuito di km 6.542.

Alle 16,15, con un quarto d'ora di ritardo sull'orario previsto, viene dato a 21 concorrenti il via al quinto Gran Premio di Rouen. La folla è assai densa

Il giovane Perdisa mazza a spron battuto e al primo passaggio davanti alle tribune precede Collins, Phil Hill, Moss, Castellotti, Behra, ecc

La battaglia per i primi posti assume subito un aspetto incerto. Tuttavia al secondo giro Perdisa è sempre in testa. Collins è in seconda posizione, mentre Moss ha superato Phil Hill, il quale è seguito da Behra, Castellotti e Salvadori.

Tutti i migliori sono raggruppati nello spazio di 50 metri. Moss è il primo a battere il primato ufficiale del circuito con il tempo di 2,37"3, media km. 149 721, imitato poco dopo da Behra il quale ottiene 2'35"4, media 151,553.

Al quinto passaggio le posizioni sono le seguenti: Perdisa al comando, quindi Collins, Behra, Moss, Castellotti, ecc Harry Schell abbandona per noie alla trasmissione.

Poco dopo il francese Jean Behra sorpassa Collins, quindi Perdisa, diventando così leader.

Jean Behra non sembra contento della prima posizione e decide di distanziare tutti gli avversari. Attacca senza concedersi respiro e al 16mo passaggio migliora ancora il primato del circuito con 2'33"9, alla media di km 153.029

Dopo venti giri non si segnalano variazioni, ma gli scarti aumentano. Nonostante tutto, la corsa è appassionante e sempre incerta. Picard e Lucas si devono fermare per guasti. Pak abbandona

A metà corsa la classifica è la seguente:

1) Behra; 2) Perdisa a 14"; 3) Moss; 4) Castellotti; 5) Brooks; 6) Phil Hill; 7) Salvadori; 8) Deportago; 9) Musy

Tutti gli altri concorrenti sono stati doppiati.

Behra, guidando la sua Maserati con maestria, gira con perfetta regolarità. Gli inseguitori, attivissimi, non minacciano per ora il campione francese, benchè Perdisa, in giornata di particolare grazia, spinga a fondo, tanto da battere al 33. giro il primato del circuito con 2'33"3, alla media di km. 153.628. Godia si ritira, come fa poco dopo Da Silva.

Al 37. passaggio Perdisa, che fino ad allora si era dimostrato abile quanto brillante, accusa noie meccaniche ed è costretto a ritirarsi. Dopo il 40. giro solo cinque vetture sono nello stesso giro.

Castellotti è ora in seconda posizione, a 16" da Behra, mentre al terzo posto è Moss, seguito da Brooks e Phil Hill. Rimangono in gara solo tredici vetture.

Davano dà il cambio a Jean Lucas al volante della Ferrari. La fine della gara è indiavolata ed è di quelle che difficilmente si dimenticano. Dando prova di un ardimento straordinario Castellotti e Moss lanciano un attacco decisissimo a Jean Beha e la corsa assume un aspetto drammatico. Nonostante una volontà feroce, al 44. giro Behra, i cui freni sembrano non rispondano più bene, non può resistere al duplice assalto di Castellotti e di Moss. I corridori coprono gli ultimi giri. Mentre Behra, in terza posizione va perdendo altro terreno Moss si avvicina sempre di più a Castellotti. Nonostante l'audacia nell'abbordare le curve, in particolare quella del Nuovo Mondo, il campione britannico non riesce a colmare il distacco di alcune centinaia di metri che lo separano dall'italiano, riuscendo però a terminare assai vicino a Castellotti. Il finale è stato bellissimo e gli italiani Perdisa e Castellotti, l'inglese Moss e il francese Behra hanno dato vita a fasi veramente avvincenti. Il francese Behra è stato sfortunato, poichè ha accusato qualche noia meccanica sul finire, dopo che era stato al comando della gara dal settimo giro.

Così in fila sul traguardo di Rouen

1) Eugenio Castellotti, Italia (Ferrari) in 2.10', alla media oraria di km. 150,369; 2) Stirling Moss, Gran Bretagna (Aston Martin), 2.10'35"; 3) Behra, Francia (Maserati), 2.11'23"6; 4) Tony Brooks, Gran Bretagna (Aston Martin), 2.11'33"9, ad un giro; 5) Roy Salvadori, Gran Bretagna (Aston Martin); 6) Phill Hill, Stati Uniti (Ferrari); 7) Desmond Titterington, Gran Bretagna (Jaguar); 8) Benoit Musy, Italia (Maserati), a due giri; 9) Alfonso De Portago, Spagna (Ferrari); 10) Freddy Roussel, Belgio (Ferrari).

Distrutta la nuova "Maserati„

MOSS, secondo ieri a Rouen con la Aston Martin, doveva guidare a Silverstone la Maserati distrutta: Stirling è proprio sfortunato!

MODENA, 8 — Un violento incendio scoppiato nelle Officine Maserati ha distrutto tre vetture da corsa, tra cui l'unico prototipo della monoposto formula uno che doveva esordire domenica prossima nel Gran Premio di Silverstone, alla guida di Stirling Moss. L'incendio sembra sia da attribuirsi ad un ritorno di fiamma nella pompa di alimentazione di uno dei motori che i collaudatori stavano provando. Il danno denunciato è di una decina di milioni.

La Maserati ha comunicato questa sera che parteciperà ugualmente al Gran Premio di Silverstone, valevole per la gradnatoria del Campionato del Mondo Conduttori, con tre vetture anzichè con cinque. Squadre di meccanici stanno preparando una nuova vettura uguale a quella distrutta.

POLVERIZZATO CON LA PICCOLA 1500 IL PRECEDENTE PRIMATO DELLA FERRARI 3000 DI MARZOTTO

A tempo di record Cabianca su Osca primo nella Coppa delle Dolomiti

Gorza. Toselli. Luglio. Villoresi. Giardini e Gendebien i vincitori di categoria

GIULIO CABIANCA il trionfatore e nuovo primatista della coppa delle Dolomiti

(dal nostro corrispondente)

CORTINA, 8. — «La sorpresa» dei records battuti diventa ormai una tradizione che si va ripetendo da diversi anni. Records superati in tutte le categorie nelle varie classi e soprattutto nella classifica generale. Cabianca, il pilota delle Dolomiti, finalmente ha tagliato vittorioso il traguardo di Cortina. E' stata una vittoria che non lascia incertezze, che s'impone con forza, dando a Cabianca la laurea di campione della montagna.

Quanti anni sono passati da quando il modesto campione veneto si cimenta in questi meravigliosi tornanti delle strade dolomitiche? Mai egli aveva deluso, sempre più era venuto avanti, imponendosi ad ogni edizione, fino a quando negli ultimi temp; ormai avev, sfiorato, per due o tre volte, la vittoria. Ma sempre la zampata finale doveva. Marzotto, Mantovani Gendebien riserva anche in virtù dei loro più potenti mezzi meccanici a sfruttare gli ultimi tratti più rettilinei della gara, a relegarlo nei posti d'onore della classifica generale.

Con la decima edizione è venuta la volta buona, e la precisa conoscenza delle strade, l'audacia, la tecnica, la classe che sembra maggiormente adattargli su questo tipo di competizione, unite alla perfetta rispondenza della macchina, hanno dato a lui e all'Osca la soddisfazione di battere la favorita la Ferrari 3000 e il vincitore della scorsa edizione Gendebien.

La media di km. 100.417 di fronte alla precedente media record detenuta fin dal 1953 da Paolo Marzotto, su Ferrari 3000, per ch conosce il reale, difficile percorso della Corsa d'Oro dà esattamente l'idea della prodezza ottenuta. Essa è venuta a ben collaudare la validità di questa corsa nella sua decima edizione

Incontrastato il dominio di Cabianca fin dall'inizio, quando passava primo su tutti i passi dolomitici battendo subito ogni record delle distanze. La sua media, al Falzarego, era, infatti di km. 88,312 di fronte alla precedente di km. 77,773; calava un po' al Pordoi (km. 83,562) ma immediatamente riprendeva al passaggio del Rolle (km 88 e 187).

Ciò che però sorprende e che la Osca ha saputo resistere alla maggiore potenza della Ferrari 3000 di Gendebien e alle Maserati di Bordoni e Cornacchia sul tratto Feltre-Belluno-Auronzo che per le sue caratteristiche (strada solo brevemente in pendenza) si era prestato sempre alla vittoriosa offensiva delle maggior. cilindrate.

Lodevoli le prove di Gendebien e di Magnoli questl'ultimo pure su Osca 1500 che si sono battuti fino in fondo; ne è chiara dimostrazione il record che essi stessi hanno superato. Guardando la classifica generale in mezzo alle grosse cilindrate salta agli occhi un'altra Osca, la 750 di Villoresi classificatosi quindicesimo assoluto e primo nella classe fino a 1100 cc. Il vecchio corridore che quest'anno ha voluto nuovamente competere nella Coppa d'Oro ha dato spettacolo.

Abbiamo assistito al passaggio delle macchine sul tornanti discendenti del Falzarego. Il suo bolide rosso si batte a volte nervoso quasi a scatti e di prepotenza superò in due curve su un breve tratto di poco più di un chilometro due concorrenti.

Battuti anche gli altri records nelle classi della categoria sport internazionale dove nelle 1100 si impose il bellunese Gorza su Giulietta con km. 91.996 di media (media precedente km. 84 e 160) e Giardini su Maserati nelle 2000 con la media di km. 94.929.

Nella categoria del gran turismo internazionale si sono avuti analoghi risultati con vittorie, per quanto riguarda le due più grosse classi, rispettivamente Di Luglio Camillo con Ferrari 2500 e Toselli Mino su Fiat 8-V. Lo splendido tempo, la strada del Falzarego finalmente quasi completamente asfaltata hanno indubbiamente facilitato il raggiungimento di questo nuovo record. La giornata sportiva cortinese si è iniziata stamane con la partenza, dalle cinque in poi, dei concorrenti partecipanti alla diciottesima edizione dei Raliye des Alpes, competizione di regolarità

TONI CAGNATI

LE CLASSIFICHE

Classifiche di categoria

Da 751-1300 cmc.: 1. Gorza, Alfa Giulietta, 2,18'08"2-5, alla media di km. 91.996; 2. Buticchi, Alfa Giulietta, 3,19'33".

Da 1301-2000 cmc.: 1. Toselli, Fiat 8V Zagato, 3,21'57"2-5, alla media di km. 90,264; 2 Seller, Porsche, 3,32'58".

Da 2001-3500 cmc.: 1. Luglio, Ferrari 250, 3,15'35", media km. 93,198; 2. Zampiero, Mercedes 300 SL, 3,18'22"2-5.

Fino a 750 cmc.: 1. Villoresi, Osca 750, 3,24'49", media km. 88,997; 2. Lippi, Stanguellini 750, 3,37'22"

Da 750-1500 cmc.: 1. Cabianca, Osca 1500, 3,01'31"2-5, media km. 100,417, nuovo record della corsa (record precedente, Paolo Marzotto, nel 1952, su Ferrari 3000, alla media di km. 91,913; 2. Maglioli, Osca 1500, 3,09'47"3-5

Da 1501-2000 cmc.: 1. Giardini, Maserati 2000, 3,12'01", media km. 94,929; 2. Carini, Ferrari 2000 TR, 3,21'51".

Oltre 2000 cmc.: 1. Gendebien, Ferrari 3000, 3,05'18"3-5, media km. 98,365; 2. Bordoni, Maserati 3000, 3,21'10"3-5

La classifica generale

1. CABIANCA Giulio, su Osca 1500, ore 3,0'31", alla media di km. 100,417; 2. Gendebien, Ferrari 3000, 3,05'18"3-5; 3) Maglioli, Osca 1500, 3,09'47"3-5; 4. Giardini, Maserati 2000, 3,12'; 5. Luglio, Ferrari 2500, 3,15'35"; 6 Gorza, Alfa Giulietta, 3,18'08"2-5.

LE PROVE MOTONAUTICHE PER I CAMPIONATI D'ITALIA E DEL CENTRO SUD

Angeletti su "Mercury„ vince la prova delle 660 ad Anzio

ANZIO, 8 — Mentre a Luino si disputarano le prove per il campionato italiano ad Anzio erano in programma quattro gare ciascuna valevole per le rispettive categorie del campionato Centro Sud

Così, Galimberti, Berretta ed Angeletti sono risultati i vincitori rispettivamente nelle 350, 500, 585 e 660 cc Organizzate dal Circolo Canottieri Tevere Remo le gare hanno avuto un regolare svolgimento di fronte ad un folto pubblico

Il percorso, su un tracciato a trapezio, era di km 2.300 da percorrersi 10 volte per le cilindrate inferiori e 12 per quelle superiori. Ecco le classifiche

Classe BU 350 cc: 1) Cosi Leopoldo della C.M.M.T. su Molinari Mercury in 26'41"4 media km 51,704. 2) Manchia Alberto della C.M.M.T. su Polisillipo Mercury in 26'55"; 3) Sabatucci della T.C.C. su Molinari in 26'5"4

Classe CU 500 cc: 1) Galimberti del C.C.T.R. su Speel Liter Mercury in 24'18"3/10 media km 56,777; 2) Fornari Giacomo del C.C.R. su Molinari Mercury in 25'19"5; 3) De Angelis Guido del C.M.M.T. su Molinari Mercury in 27'8"4

Classe CLU 585 cc: 1) Berretta Roberto del C.M.M.T. in 25'3"8 media km 49,174; 2) Tosi del C.M.M.T. in 25'13"; 3) Berretta Edoardo del C.M.M.T. in 25'32"1

Classe DU 660 cc (12 giri): 1) Angeletti del T.C.C. su Polisillipo Mercury in 25'40" media km 57,766. 2) Tosi Massimo del C.M.M.T. su Molinari Mercury quanto fuori tempo massimo.

Castiglioni unico arrivato a Luino nella gara degli entrobordo 2500

LUINO, 8 — Sullo specchio d'acqua di Luino si sono oggi disputate ben sette gare motonautiche ognuna valevole come prova di campionato italiano per la rispettiva categoria: Viganò, Osculati, Necchi, Carena, Romani, Castiglioni ed Enzo Selva sono risultati i vincitori delle varie prove, ciascuna delle quali ha vivamente interessato il folto pubblico.

Particolare veramente insolito: due delle prove, hanno registrato un solo arrivato ciascuna, che naturalmente è risultato il vincitore: si tratta di Enzo Selva nella seconda prova tricolore degli entrobordo da corsa, classe 500 e di Castiglioni nella prima prova dei grossi entrobordo della classe fino a 2500. Ed ecco le classifiche:

FUORI BORDO JUNIORES CLASSE «B» 350 CC.: 1) Viganò Carlo (motore Konig), che compie i km. 12 del percorso in 16'34"1-5; 2) Recchi in 16'53"2-5.

FUORI BORDO CORSA CLASSE «A» 250 CC.: 1) Osculati (ORM) che compie i 12 km del percorso in 11'37"4-5, alla media di 61,908 chilometri; 2) Binda in 11'50"2-5

FUORI BORDO CLASSE «B» INTERNAZIONALE 350 CC.: 1) Necchi (motore Carniti) che compie i 12 km. del percorso in 12'2"1-5 alla media di km. 59,406; 2) Gerli in 12'47"3-5.

FUORI BORDO CORSA CLASSE «C» 500 CC.: 1) Carena (motore Carniti) che compie i 15 km. del percorso in 12'40"4-5, alla media di km. 70,977; 2) Molinari in 13'12"1-5.

FUORI BORDO CORSA CLASSE X 100 CC.: 1) Romani (motore Romani) che compie i 18 chilometri del percorso in 13'44"4-5, alla media di km. 78,574; 2) Romani in 13'45"1-5.

ENTROBORDO CORSA 2500 CC.: 1) Castiglioni (BPM) che compie i 18 km. del percorso in 13'47"4-5 alla media di km. 86,976. unico arrivato.

ENTROBORDO CORSA CLASSE 500 CC.: 1) Selva Ezio (Alfa Romeo) che compie i 24 chilometri del percorso in 13'29"3-5, alla media di km. 106,718, unico arrivato.

- **Anche nei 500 cc. un unico arrivato: Ezio Selva**
- **Viganò, Osculati, Necchi, Carena e Romani gli altri vincitori**

Infortunato a Parigi il «miler» Delaney

PARIGI, 8. — Il corridore irlandese Rony Delaney, che è uno dei mezzofondisti che ha corso il miglio in meno di quattro minuti, ha riportato in un incidente di gara, nella corsa 800 metri della riunione Pierre Bourdan, due bucature al calcagno destro ed è stato trasportato all'ospedale