Gli avvenimenti sportivi

UNANIME CORDOGLIO PER LA TRAGICA MORTE DI EUGENIO CASTELLOTTI SULLA PISTA DI MODENA

E' caduto anche l'erede di Ascari

La carriera i successi e le speranze

La "sua,, Mille Miglia

La «sua» Mille Miglia, quella dell'anno scorso, quella che dopo molte prove sfortunate, altre oscure e anche qualche vittoria l'aveva fatto campione, si corse tutta sotto la pioggia battente. Quindici ore sotto la pioggia, in una macchina scoperta che la pigliava tutta e volava come il vento, su e giù per le strade italiane troppo strette, a superare migliaia e migliaia di curve, in salita e in discesa o lungo rettilinei che inghiottivano la sua Ferrari come risucchiandola. Niente fame, niente freddo, e anche la pioggia era niente per lui che era partito in testa e in testa a tutti voleva arrivare, prima di Fangio e prima di Collins, prima di Musso e prima di Moss, che si salvò per miracolo da uno spaventoso incidente.

La televisione trasmise l'arrivo, in un'aria drammatica che la pioggia incupiva come una visione di nordico inverno. Castellotti scese dalla macchina dov'era rimasto inchiodato per tanto tempo a superare i 140 di media (vuol dire che in certi tratti del percorso aveva fatto i duecento e passa, e le strade gli scivolavano sotto come un tappeto volante).

Scese traballando, si tolse il casco, si fermò un attimo solo ad accendere una sigaretta, la prima dopo quindici ore, e la aspirò con una furia, la bevve quasi, e solo dopo le prime boccate il suo viso sporco e aggrondato si spianò in un sorriso. Sorrideva come se piangesse. La «camera» della TV lo tenne in campo in un carrello lunghissimo, lui camminava dondolandosi come un marinaio appena sceso dalla sua nave, e quel sorriso sembrava una smorfia di felicità e di stanchezza, continuava a sorridere, a camminare svelto, a fumare, e ogni tanto scuoteva la testa come uno che non credesse ch'era possibile vivere un attimo così bello e così lungo.

Quella indimenticabile immagine di vincitore, di uomo moderno, di personaggio del nostro tempo, di contrastato e risentito e schivo eroe dello sport ci è ritornata oggi davanti agli occhi, nitida, melanconica e un po' allucinante, oggi che un incidente banale, una frazione di secondo in più o in meno, hanno cancellato la sua figura giovanile e scattante dalla vita degli uomini. E' quasi sempre così che sono morti, per aver rallentato d'una frazione di secondo la propria felina vigilanza: Bordino sulla cui strada si parò un cane, Brilli Peri, Materassi, Campari, Borzacchini, Varzi, e per ultimo Ascari, Ascari ch'era stato il maestro di Castellotti e che diceva del suo allievo: «fra qualche anno il ragazzo ci pianta tutti...».

Quell'immagine lampante e disperata, proprio così, disperata pur nella gioia, è quanto di più vivo ci resta di Castellotti. Egli non ha fatto in tempo a entrare nella leggenda, e forse questa non è più l'epoca in cui si formano come una volta le leggende attorno ai «pazzi» dell'automobile. Erano altri tempi, quelli, le corse avevano qualcosa di mitico, il mondo stupiva ancora alla notizia dei primi grandi «raids» aerei, dell'impresa di Lindberg, della conquista del Polo Sud: l'Ottocento moriva in gloria con i suoi ultimi eroi, ancora era l'uomo a contare di più della macchina, a dominarla e a sgominarla magari. Ed era meraviglioso che fosse così.

Il nuovo secolo è cominciato davvero forse solo da poco più d'un decennio, da quando l'atomo, l'elettronica e le altre diavolerie fanno sentire come vecchio e anacronistico tutto il resto. Sì, perfino i bolidi che a terra volano a duecento all'ora. Cosa sono duecento all'ora, contro le velocità supersoniche dei missili.

Forse davvero Castellotti era arrivato troppo tardi. Ai suoi tempi i corridori non erano più, come una volta, ex meccanici e ex collaudatori dalle mille esperienze artigiane. Adesso per correre ci volevano i milioni, e lui li aveva di suo, era un ricchissimo proprietario di terra del lodigiano, e aveva l'aria, come altri ancora, d'essere uno di quei milionari che corrono quasi per ammazzare il tempo, è trovare uno scopo alla noia. Quella tempestosa Mille Miglia aveva rivelato nel giovin signore tuttavia un carattere, il suo impeto era stato paragonato a quello di Nuvolari, e la sua indomita saldezza di nervi parve di quelle che sorreggono solo gli «assi»: la stessa dei vecchi meccanici e collaudatori d'una volta, Campari «el negher» e Materassi e Maserati e Borzacchini, gente che a nessun costo s'arrendeva e teneva duro sempre...

Come i corridori d'una volta e di sempre, Castellotti era superstizioso e inquieto. Ciascuno di loro ha sempre un portafortuna e se lo tiene addosso con un attaccamento puerile, Castellotti ne aveva quattro: una medaglietta d'oro con San Cristoforo sopra, un paperino di Disney, due piccole scimmie di stoffa. Ognuno di questi amuleti bizzarri aveva la sua storia, forse l'avevano salvato dai tanti spettacolosi incidenti che non erano bastati a frenarlo. Lui ci credeva al loro potere. Ma stavolta non l'hanno protetto.

PUCK

Eugenio aveva solo 27 anni ed aveva cominciato a correre sei anni fa partecipando al Giro di Sicilia Nella Coppa d'oro della Sicilia aveva colto il primo successo, nella Mille Miglia '56 la vittoria più bella

Lo sport italiano piange oggi Castellotti, lo sport italiano resta sbigottito a contemplare il vuoto apertosi nelle sue file così tragicamente, così improvvisamente, quando ancora doveva essere sostituito il grande indimenticabile Ascari del quale Eugenio era l'allievo e l'erede.

Aveva appena 27 anni Eugenio (è nato infatti a Milano il 10 ottobre 1930) e da appena sei anni era sceso in pista a soddisfare la sua pura ed autentica passione sportiva (proveniva infatti da una famiglia ricchissima) e tutto un avvenire di glorie sportive lo attendeva.

Non ci sono dubbi: basta pensare che già all'inizio di questa stagione di corse Castellotti era stato il solo pilota in grado di contrastare la marcia a Fangio, avendo vinto la «Mille chilometri» di Buenos Ayres mentre Manuel trionfava nelle altre due prove della «Temporada». Sabato avrebbe dovuto essere proclamato campione italiano assoluto (la cerimonia è stata rinviata in segno di lutto) e a giorni sarebbe partito per Sebring ove nella infernale «12 ore» americana sperava di ripetere il successo ottenuto lo scorso anno in coppia con Manuel Fangio.

Nel libro d'oro dell'automobilismo italiano il nome del giovane debuttante Castellotti figura per la prima volta nel 1951 in occasione del Giro della Sicilia. Non ebbe fortuna Eugenio al suo esordio perchè fu costretto al ritiro. Ma era il suo primo anno di corse e così non c'è da stupirsi se anche nella Coppa d'oro delle Dolomiti fu costretto a dare forfait: piuttosto trattandosi di un debuttante, privo di esperienza e dell'assistenza delle case bisogna sottolineare con forza i terzi posti ottenuti nello stesso anno nella coppa Toscana e nel giro delle Calabrie. Un grande valore assume sotto questa luce anche il sesto piazzamento nella massacrante Mille Miglia. Il «pulcino» evidentemente aveva della stoffa, il «pulcino» presto avrebbe messo le ali: e il 1952 confermò le liete previsioni sull'avvenire e sulle possibilità di Eugenio. Costretto al ritiro nelle Mille Miglia, nel Gran Premio di Monaco, nel Gran Premio Villa Real, quinto assoluto nel Giro di Sicilia e terzo nel Gran Premio di Bari ottenne però tre successi estremamente lusinghieri: nella Coppa d'oro della Sicilia, nel Gran Premio del Portogallo, nel Circuito di Senigallia.

Il «pulcino» si faceva rispettare, il «pulcino» cominciava già ad attirare l'attenzione: e il 1953 registrò altri lusinghieri successi di Eugenio, altrettante nuove dimostrazioni del suo valore. Nel 1953 Castellotti ottenne infatti cinque ambite vittorie, nel Trofeo Sardo, nella Varese-Campo dei Fiori, nella Bolzano-Mendola, nella Susa-Moncenisio, nella Catania-Etna (tutte corse in montagna; il «pulcino» voleva salire rapidamente) e infine nella «10 ore» di Messina e nella Pontedecimo-Giovi. Inoltre la vettura di Castellotti giunse seconda nella Bologna-Raticosa, terza nella Coppa Inter-Europa e pure terza nella terribile «Carrera Panamericana». Infine a chiusura dell'annata il «pulcino» venne proclamato campione italiano assoluto della Montagna.

A questo punto il «pulcino» spiccò il volo: assunto dalla Lancia partecipò nel 1954 alle massime prove del calendario internazionale vincendo la Bolzano-Mendola, la Aosta-S. Bernardo, la Bologna-Raticosa, la Firenze-Siena, la Treponti-Castelnuovo, giungendo secondo nel Trofeo di Oporto e terzo nella 1000 chilometri di Belfast. Fu costretto invece al ritiro nella «12 ore» di Sebring, nella coppa Toscana, nelle Mille Miglia, nella Targa Florio; ma per colpa delle Lancia.

E nonostante fosse passato alla Ferrari l'anno seguente non fu più propizio del 1954 al giovane Castellotti che evidentemente risentiva del periodo di ambientamento con la nuova vettura: così nel 1955 Eugenio fu costretto al ritiro in Argentina, al Gran Premio del Belgio, alla «24 ore di Le Mans», alla Mille Miglia, mentre la sua classe rifulgeva nella 10 ore di Messina e nel Gran Premio di Caracas. Inoltre nello stesso anno Castellotti otteneva tre secondi posti (nel Gr. Pr. di Pau, nel Gr. Pr. d'Europa e nella Coppa d'oro delle Dolomiti), due terzi posti (nel Gr. Pr. d'Italia e nella Targa Florio) oltre a vari piazzamenti nel G.P. del Valentino, nel G.P. d'Inghilterra, nel G.P. d'Olanda, nella «1000 Km.» di Belfast.

E, siamo giunti all'anno d'oro di Castellotti, siamo giunti alla cronaca di ieri che è ancora ricordo fresco, recente: primo assoluto (in coppia con Fangio) nella «12 ore di Sebring», Castellotti vinceva poco dopo la massima corsa italiana, la massacrante e fascinosa Mille Miglia. Consacrato definitivamente campione Castellotti vinceva anche il Gran Premio di Rouen ed il Gran Premio Shell, classificandosi inoltre secondo nella «1000 chilometri del Nurburgring» e nel Gran Premio di Francia e terzo nel Gran Premio Supercortemaggiore. Il «pulcino» aveva bruciato le tappe, il «pulcino» si lanciava sempre più forte.

Sebring, le Mille Miglia, i Gran Premi Internazionali: questo era il programma di Castellotti per la nuova stagione automobilistica. Non faceva mistero delle sue speranze, dei suoi sogni: sempre più forte, sempre più veloce, sempre più in alto. Fino a che una colonnina ha interrotto la sua corsa ha frantumato i suoi sogni, le sue speranze, la sua giovane vita Come accadde al «maestro» Ascari di cui si era dimostrato il degno allievo.

R. F.

Il luogo della tragica sciagura: il bolide lanciato a circa 200 chilometri all'ora è uscito di pista abbattendo prima il paletto in cemento armato che si vede sulla sinistra e poi, compiendo letteralmente un volo di una ventina di metri che lasciava intatta la rete di protezione della pista, andava a sfasciarsi sulla tribuna dove pochi minuti prima si trovavano due ragazzi (Telefoto)

POCO PRIMA DI SALIRE IN MACCHINA PER L' ULTIMA CORSA

Castellotti aveva telefonato a Delia Scala di non sentirsi sicuro di sè e della pista

Mercoledì aveva indicato all'attrice un punto pericoloso dell'autodromo: quello dove si è schiantato - Ieri sera Delia Scala, pur affranta dal dolore, ha recitato a Firenze

Una recente foto del Campione scomparso. E' con lui DELIA SCALA che era legata al giovane «asso» da tenero vincolo sentimentale. L'attrice si trova a Firenze dove recita nella compagnia diretta da Walter Chiari

(Dalla nostra redazione)

FIRENZE, 14. — Il giovane pilota tragicamente perito sulla pista di Modena era stato giusto ieri mattina a Firenze per salutare la fidanzata, l'attrice Delia Scala, «soubrette» della compagnia di rivista Walter Chiari che recita in questi giorni al teatro Verdi.

Poi alle 8 di stamattina Castellotti era partito alla volta di Modena insieme a Giorgio Bedugni fratello di Delia Scala: avrebbe dovuto scendere in pista per le prove alle 13 ma aveva preferito rimandare alle 16 perchè si sentiva nervoso ed agitato; come se presentisse la imminente sciagura.

Per ritrovare la serenità aveva telefonato alla fidanzata con la quale aveva parlato circa 20 minuti mettendola al corrente dei suoi timori e delle pericolose incognite rappresentate da alcuni tratti della pista. Avuto il conforto della giovane attrice e tornato apparentemente più sereno, Castellotti saliva al volante della vettura salutando con il braccio alzato Giorgio Bedugni.

Pochi minuti dopo avveniva il tragico incidente al quale, sbigottito ed impotente, ha assistito il fratello di Delia Scala: il giovane è stato tra i primi ad accorrere vicino allo sfortunato corridore e ad accompagnarlo all'ospedale da dove telefonava subito la tragica notizia alla madre che si trovava insieme a Delia, all'attrice Lola Braccini ed all'impresario Sirri.

La signora Bedugni ricevuta la triste comunicazione chiamava in disparte la Braccini e la pregava di informarne la figlia, ma la povera attrice allarmata dal conciliabolo tra la signora Braccini e la madre aveva già intuito parte della tremenda verità. E quando la compagna di lavoro le si è avvicinata cercando le parole più adatte ad attutire il terribile colpo, Delia Scala ha compreso subito la sorte toccata al fidanzato.

Ne è seguita una commovente scena di disperazione: la povera Delia è scoppiata in pianto dirotto invano confortata dalla madre e dai compagni di scena subito accorsi in albergo a cominciare da Odoardo Spadaro. Walter Chiari che si trovava fuori Firenze ha appreso invece la grave notizia solo più tardi: è stata la stessa Delia a comunicargli la immatura scomparsa di Castellotti e insieme a rendergli nota la sua decisione di recitare ugualmente questa sera. «Sono un'artista e farò il mio dovere: così come ha voluto farlo Eugenio fino all'ultimo, anche se il suo animo era tormentato dal timore e da tristi presentimenti». E il suo dovere, in onore di Eugenio, Delia stasera l'ha fatto presentandosi sulla scena, sorridente seppure con la morte nel cuore.

Come ha detto l'attrice non era da oggi che Eugenio Castellotti appariva in preda al nervosismo: già nei giorni scorsi aveva dichiarato di voler abbandonare lo sport attivo. A Delia e ai familiari aveva perfino detto di aver pregato il comm. Ferrari di esonerarlo dalla prossima gara, prima prova del campionato italiano. Poi si era mostrato timoroso dell'esito delle prove che era stato chiamato a sostenere a Modena, aveva esaminato la pista e l'aveva giudicata estremamente pericolosa in alcuni tratti.

Mercoledì scorso si era fatto accompagnare dalla fidanzata in un'altra visita all'autodromo di Modena: saliti su una vettura in prova i due avevano percorso l'anello di cemento a velocità molto moderata e ad un certo punto Castellotti aveva frenato per mostrare alla fidanzata uno dei punti a suo giudizio più pericolosi. Era proprio il punto ove oggi si è schiantata la macchina pilotata dal giovane «asso».

GIORGIO SGHERRI

Vivo cordoglio in tutto il mondo

La notizia subito diffusasi della tragica morte di Castellotti ha generato profondo cordoglio in tutti gli ambienti sportivi. Numerosi telegrammi sono pervenuti alla sede dell'Automobil Club che rappresenta in questo momento la famiglia di tutti gli automobilisti italiani.

Un telegramma è stato inviato anche dall'avv. Onesti, Presidente del CONI, il quale ha dichiarato:

«Il destino è stato assai crudele con Eugenio Castellotti il quale era un vero asso dell'automobilismo mondiale e rappresentava il migliore elemento della nuova generazione dei nostri piloti. Tutti gli sportivi italiani sono in lutto in questo momento perchè gli assi dello sport motoristico fanno parte della nostra comune famiglia e come tali sono amati e rispettati dai loro colleghi che praticano tutte le altre discipline sportive. Quanto ad Eugenio Castellotti, il suo nome era divenuto in breve tempo celebre sulle piste di tutto il mondo ed è assai triste che esso sia stato cancellato così presto dalla vita. Questi sentimenti noi partecipiamo alla famiglia dello scomparso mentre restiamo quasi increduli dinanzi ad una fredda notizia di stampa che ci lascia attoniti».

A Torino, Nino Farina, informato della tragedia ha dichiarato: «Era il più promettente dei giovani piloti. La sua perdita è gravissima per lo sport italiano, la notizia mi lascia allibito e costernato».

A Milano Manuel Fangio ha appreso la notizia per telefono, da un giornalista, ed è rimasto sgomento.

«Non posso credere che Eugenio sia morto...». Ha continuato a ripetere Fangio, quasi non volesse adattarsi alla dolorosa idea della scomparsa del giovane corridore amico.

La notizia è giunta anche a Montecitorio dove parlamentari di tutte le correnti hanno ricordato la figura dello scomparso.

NELLA TERZA TAPPA DELLA PARIGI-NIZZA VINTA DAL BELGA ADRIANSSENS

Grande e sfortunata corsa di Aldo Mosèr battuto per un errore a Saint Etienne

● *L'italiano, dopo aver staccati i compagni di fuga in salita, rallentava credendo di aver tagliato il traguardo e veniva così superato da Adrianssens e dall'olandese Elliot.*

(Dal nostro inviato speciale)

ST. ETIENNE, 14. — Con le mani nei capelli, piangente, disperato, il Mosèr. «Doveva essere la mia tappa, questa! Credevo già di aver raggiunto la rampa che porta al traguardo. Mi sono lanciato; ho staccato Adriaenssens, ho staccato Elliot. Ma il traguardo non l'ho visto. Mi sono sbagliato! Veniva dopo, il traguardo: dopo una altra rampa... Adriaenssens e Elliott sono ripartiti...».

Caro e meraviglioso, il Mosèr. Oggi si è battuto da campione, da grande campione. Ha dato battaglia a metà della arrampicata di Croix du Sud: è partito — cioè — all'inseguimento della pattuglia di punta, che era scattata appena fuori di Moulins e che era formata da Adriaenssens, Fournier, Elliott, Benosky, Letendre, Bousquet, Groussard e Duprè.

Lasciava il gruppo in ritardo di 3'35" Mosèr, e prima della vetta era già con gli uomini che scappavano. Lo esploit esaltava noi, e stupiva i giornalisti del Belgio e di Francia. Pierre Chany de «L'Equipe» esclamava: «Il è formidable!»: raggiunte le ruote buone Mosèr diveniva il corpo e l'anima della fuga: la batteva, quasi di continuo, in testa, alla disperata.

Quindi, si concedeva un po' di respiro. Ma, in vista di St. Etienne, Mosèr tornava alla carica: cercava di fuggire, solo. La reazione dei compagni di avventura era, però, sempre pronta, sempre forte. Poi...

Il resto ce l'ha già raccontato lui, Mosèr: l'atleta della «Chlorodont» è scattato su una rampa che credeva fosse quella decisiva. Mosèr si avvantaggiava su Adriaenssens e Elliott. Ecco, però, per Mosèr (e per noi) la delusione: il traguardo era più in là, dopo la rampa Adriaenssens e Elliott rendevano pan per focaccia a Mosèr: scattavano. E il nostro atleta doveva rassegnarsi: Adriaenssens e Elliott andavano a giocarsi la vittoria, in volata. Vinceva in maniera netta Adriaenssens, con un agile, potente «rush» che demoliva, e la parola, Elliott.

«Via!» e fuga di Majellac, che poi si rialza: Majellac ritorna nel gruppo dal quale subito tagliano la corda Fournier, Adriaenssens, Elliott, Benosky, Letendre, Bosquet, Groussard e Duprè. 45" di vantaggio a Tilly. A Villemoare il ritardo sale a 2'45".

E aumenterà, il ritardo: 3'35" a Coussete. Nella fuga non ci sono uomini che possono dare fastidio ai favoriti. Tra i quali giuocano al rialzo le azioni di Brankart, l'uomo che vincerà. Così dice l'attuale leader: Keteleer a terra con una gomma a St. Germain. Naturalmente, nella fuga non c'è nessuno dei «nostri».

Veloce si mantiene la corsa, per un buon paio d'ore. Il gruppo si mette alla frusta sulle tormentate strade in salita della selvaggia e ruvida Croix du Sud, a quota 765.

Defilippis, soffre di dolori alle gambe e subito si distacca. Schermaglie fra gli uomini della pattuglia di punta che perde Benosky e intanto, più giù, Mosèr dà battaglia: dopo una serie di scatti, fugge: la sua azione è agile e poderosa, decisa. In un batter d'occhio Mosèr arriva addosso a Benosky, lo passa e raggiunge Adriaenssens, Elliott, Fournier, Letendre, Bosquet, Groussard e Duprè che alle quattro case di Croix du Sud hanno 3'55" di vantaggio sul gruppo.

Aspettiamo Defilippis: passa 6' e 30" dopo.

Magnifico Mosèr! Nell'arrampicata della Croix du Sud Mosèr ha dato un saggio di forza e di eleganza guadagnando, oltre tutto, l'elogio del trittico Esigente.

La discesa è lunga, veloce, la strada sgomitola le sue tante curve in una fresca foresta di pini. Alla fine della discesa c'è il posto rifornimento: Mosèr e i suoi compagni di avventura hanno conquistato altro terreno: 6'45". E, ora, sul piano, continuano a correre, alla disperata; è quasi sempre Mosèr che fa il passo: Letendre brucia le sue ultime energie e poi si schianta, crolla.

Il cielo fumoso, in lontananza: cento ciminiere annunciano St. Etienne. Mosèr torna a pestare furioso sui pedali. Mosèr tenta di scappare nella fuga, di risolvere di forza la corsa. Fatica vana, la sua: anche Adriaenssens, Elliott, Groussard, Duprè e Fournier, sono ancora forti, resistono. Bosquet, invece, crolla.

A Mosèr non resta dunque che giuocare le sue «chances» nella rampa che porta al traguardo. Ma, è noto, sbaglia. Dell'errore di Mosèr approfittano Adriaenssens ed Elliott, il cui duello si risolve a netto vantaggio del portacolori della «Carpano» che vince di tre buone lunghezze. Segue Mosèr a 10", quindi ancora Groussard, Duprè e Fournier a 1'44".

Anche gli uomini del gruppo si sono dati battaglia nelle rampe che portano al traguardo. Keteleer e Baroni che hanno superato Bosquet, staccano gli altri di 50". E Defilippis arriva con 6'47" di ritardo.

* * *

La tappa di domani: Saint Etienne-Vès, km. [illegible]. Subito dopo il «viale» c'è il Colle della Repubblica, quindi pianura, pianura e qualche rampa in vista del traguardo.

ATTILIO CAMORIANO

L'ordine d'arrivo

1) Adriaenssens (Belgio) che compie la Moulins-St. Etienne di km. 207 in ore 5.24'28" alla media di km. 38.277; 2) Elliot (Irlanda) stesso tempo; 3) Moser (Italia) a 10"; 4) Groussard (Francia) a 1'44"; 5) Dupre (Francia) stesso tempo; 6) Fournier (Francia) s.t.; 7) Keteleer (Belgio) a 2'22"; 8) Barone (Francia); 9) Dupont (Francia); 10) Bousquet (Francia) a 2'41"; 11) Coletto (Italia) a 2'52"; 12) Robinson (Inghilterra) s. t.

Col gruppo vi erano anche gli italiani Pezzi e De Filippis, che sono stati entrambi qualificati col tempo di 5 ore 31'15".

La classifica

1) Keteleer (Bel.) 14.51'07"; 2) Dupont 14.51'21"; 3) Heyvaert (Bel.) 14.51'37"; 4) Louis Bobet, Anquetil, Brankart (Bel.) Scherens (Bel.), Plankaert (Bel.), Ruby, Stablinski, Forestier, Bauvin, Jean Bobet in 14.51'31"; 17) Nencini (It.) 14 ore 55'29".

LA PREPARAZIONE DELLE DUE SQUADRE ROMANE

Contro l'Atalanta a Bergamo la Lazio in formazione rinnovata

Nelle file giallorosse è ormai certo il rientro di Barbolini

Anche se Roma e Lazio non hanno definitivamente designato le squadre che dovranno affrontare rispettivamente la Triestina all'Olimpico e la Atalanta a Bergamo, si può stabilire sin da oggi che mentre nelle file giallorosse sarà apportata solo la sostituzione di Lojodice con Barbolini, in quelle biancazzurre molti saranno i cambiamenti alle viste.

Rientreranno quasi sicuramente sia Eufemi che Carradori, che hanno ottenuto un permesso dalle autorità militari. Rientrerà anche Bettini al centro dell'attacco e Sentimenti V sarà spostato nella mediana. Cosicchè la Lazio dovrebbe scendere sul campo bergamasco nella seguente probabile formazione: Lovati; Molino, Eufemi; Sentimenti V, Pinardi, Carradori; Muccinelli, Tozzi, Bettini, Burini, Selmosson. Non è improbabile però che al posto di Sentimenti V, mister Carver voglia far giocare Zaglio.

La comitiva biancazzurra partirà per Bergamo domani. Ne fanno parte oltre al professor Siliato ed all'ing. Zenobi i seguenti giocatori: Lovati, Orlandi, Molino, Eufemi, Carradori, Moltrasio, Pinardi, Sentimenti V, Zaglio, Muccinelli, Tozzi, Bettini, Selmosson, Burini, Chiricallo.

Nella formazione giallorossa una sola, come abbiamo detto, sarà la novità. Lojodice ha chiesto un periodo di riposo e Sarosi lo farà stare fermo fino alla partita con l'Inter. Rientrerà al suo posto Barbolini che ha destato buona impressione nella partita con le riserve. Sarosi ha convocato Tessari, Panetti, Cardoni, Stucchi, Losi, Giuliano, Venturi, Ghiggia, Pistrin, Nordahl, Costa, Barbolini, Cardarelli e Guarnacci.

Domani allo Stadio Torino le riserve giallorosse affronteranno il Bologna B per l'ultima partita del torneo cadetti. Lunedì, invece, partiranno per Bruxelles i titolari che giocheranno mercoledì contro una selezione belga in notturna. Il loro rientro è previsto per venerdì.

SPORT FLASH

Si è riunita la G. E. del CONI. All'apertura dei lavori Onesti ha comunicato che il presidente della Repubblica on. Gronchi ha accordato il suo alto patronato al Giochi olimpici di Roma del 1960 e la giunta, rendendosi interprete dei sentimenti di tutti gli sportivi di Italia, ha espresso la più viva gratitudine al Capo dello Stato per l'onore concesso. Quindi sono stati riconfermati vice-segretari generali il dott. Garroni, il dott. Saini e il dott. Fabian.

Successivamente la Giunta, ha deciso: 1) Nomina di una commissione per gli statuti ed i regolamenti composta da Barassi, presidente, Fabian, vice presidente, Marani Toro, Guerriero, Canepele, membri, e Vuillemenot, segretario; 2) Nomina di un Comitato Tecnico composto dall'avv. Lais presidente, Sani e La Cava, membri, per seguire la preparazione tecnica della squadra azzurra alle Olimpiadi del 1960.

◆

Nel pomeriggio d'oggi, alle ore 17.30, la Commissione Disciplinare della FPI deciderà in merito al comportamento dell'ex campione d'Europa di tutte le categorie Francesco Cavicchi che, come ricordano i lettori, lunedì sera al «Palasport» di Bologna abbandonò con troppa leggerezza dinanzi all'avversario spagnolo Gonzales.

◆

MELBOURNE, 14 — Il campione del mondo dei gallo, Mario D'Agata, fa parte di una squadra di nove pugili impegnati per combattimenti in Australia nei prossimi mesi.

Si trovano in lista con D'Agata gli italiani Russo, e Milan, ambedue pesi gallo, il peso leggero Vecchiatto, il welter Bargelli e il medio Mazzinghi.

◆

Alle ore 13 di ieri è partito per Parigi Barassi, presidente della FIGC, il quale partecipa in qualità di membro della F.I.F.A., alla sessione della Federazione internazionale calcistica che si terrà a Parigi, durante la quale si parlerà probabilmente della situazione dei calciatori ungheresi all'estero e soprattutto della formazione dei gironi per i Campionati del mondo del 1958.