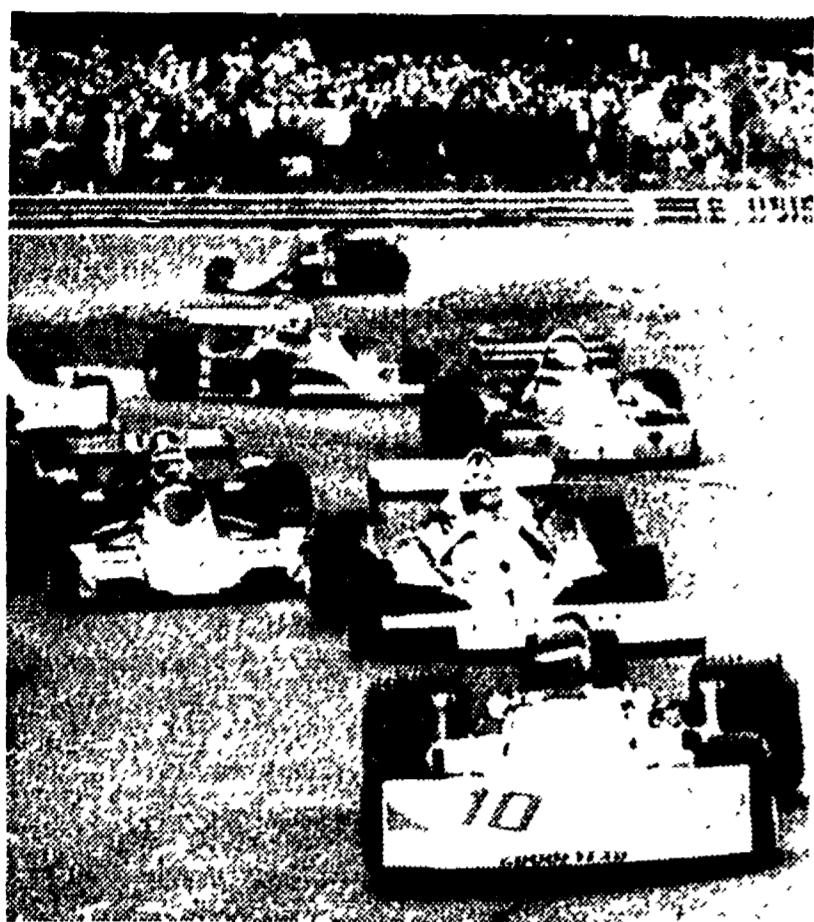


Drammatico incidente al Nürburgring durante il Gran Premio di Germania di formula uno

IN FIAMME LA FERRARI DI LAUDA



ADENAU — Nella foto a sinistra: il «carosello» di vetture subito dopo la prima partenza del G.P. di Germania. Lauda si trova in seconda posizione dietro a Peterson. A destra: il campione del mondo pensieroso prima della corsa.



ADENAU — Nella foto a sinistra: il «carosello» di vetture subito dopo la prima partenza del G.P. di Germania. Lauda si trova in seconda posizione dietro a Peterson. A destra: il campione del mondo pensieroso prima della corsa.

La difesa del titolo mondiale forse irrimediabilmente compromessa

Niki in ospedale con ustioni di 2° e 3° grado alla testa

Il pilota austriaco è stato trasportato in elicottero in una clinica tedesca - L'incendio della «312 T» provocato da un'uscita di strada del ferrarista nella quale sono state coinvolte altre macchine - Merzario fra i primi soccorritori - La corsa, che è stata sospesa per un'ora e mezzo, vinta da Hunt davanti a Schekter, Mass e Pace

SERVIZIO

ADENAU, 1 agosto. La Ferrari di Niki Lauda s'incendia, il pilota austriaco è trasportato in elicottero in ospedale con ustioni e fratture; questo in sintesi il dramma verificatosi al terzo giro del Gran Premio di Germania, decina prova del mondiale di F. 1. Ora il dubbio è se il campione del mondo potrà seguire a difendere il suo titolo, sempre più mi-

nciato da James Hunt, che oggi, aggiudicandosi la corsa del Nürburgring, si è portato a 14 punti dall'austriaco (44 contro 50). Sul pilota inglese pendono, come si sa, dei rapporti, ma non è questo che oggi può decidere. Un medico dell'ospedale di Adenau, dove il pilota è stato ricoverato in un primo tempo, ha lasciato intendere che il campione del mondo dovrà rimanere lontano dalle piste piuttosto a lun-

go. «Lauda — ha detto il medico — ha riportato ustioni di secondo e terzo grado al viso e ustioni minori alle mani. Inoltre gli è stata riscontrata anche una frattura superficiale alla testa. Non è in pericolo di vita, ma ci vorrà del tempo prima che le ferite possano rimarginarsi».

Dopo le prime cure all'ospedale di Adenau, Lauda è stato trasportato in elicottero in una clinica di Ludwigshafen, dove verrà curato dai migliori specialisti tedeschi. Appresa la grave notizia, la moglie di Lauda è partita immediatamente in aereo da Vienna per recarsi al capezzale del marito.

La notizia, a quanto si è appreso, ha profondamente colpito Enzo Ferrari, informato dell'incidente dal d.s. del Cavallino, Daniele Audetto. Il costruttore di Maranello si è chiuso in un addolorato mutismo, rifiutandosi di rilasciare dichiarazioni. A completare la giornata drammatica della Ferrari si è aggiunto anche l'uscita di pista di Clay Regazzoni, che per fortuna è rimasto illeso. L'incidente di Lauda può forse considerarsi una conseguenza della pioggia che fin da ieri ha cominciato ad abbattersi sul Nürburgring. Proprio a causa della pioggia la partenza della gara, che doveva avvenire alle 13.30, era stata rinviata fino alle 14.10. Quando è stato dato il via non pioveva più, ma la pista era ancora bagnata, per cui le scure sono partite con le gomme da pioggia. Dopo il primo giro l'asfalto appariva quasi asciutto e i piloti iniziarono a fermarsi al box per montare le slick. Si fermò anche Lauda il quale però, nel corso del terzo giro, lancia un'uscita di strada pozzangherosa, andando a sbattere violentemente contro il guard-rail alla curva di Bergwerk. C'è invece chi afferma che l'incidente è stato provocato dalla perdita di una ruota della Ferrari dell'austriaco.

La macchina di Lauda, rimbalzata in pista, veniva investita dalle vetture dell'americano Linger e del tedesco Ericcson, sovrapposte in quel momento prendeva fuoco. Gli stessi due piloti coinvolti nello scontro, con l'aiuto dei soccorritori, riuscirono a smontare il motore. Il tentativo di fermare il motore non bastava tuttavia ad impedire che Lauda rimanesse ustionato.

Dopo l'incidente la corsa è stata fermata ed è quindi ripresa dopo circa un'ora e mezzo con venti dei ventisei piloti che avevano preso il via alla prima partenza. Oltre a Lauda, non hanno infatti potuto ripartire Linger (Svezia), Herlihy (Francia), il francese Lafitte (Lugger-Matra), il neozelandese Amon (Ensign) e il tedesco Schickel (March), che in un modo o nell'altro avevano avuto le vetture danneggiate nell'incidente occorso al campione del mondo.

Al comando della gara passava immediatamente James Hunt, la cui McLaren non veniva più raggiunta. Dietro di lui però, il tormentato e pericoloso Nürburgring metteva numerose vittime, per fortuna senza che nessuno dei piloti interessati subisse danni. Il primo ad andar fuori era Niki Peterson, per il quale la sua si concludeva dopo appena un giro. Poco dopo era la volta di Depallier con la Tyrrell a sei ruote, mentre per un guasto alla sua Brabham-Alfa era costretto a fermarsi Reutemann. Durante il secondo giro andava fuori strada Vittorio Brambilla con la March-Beta e al quarto giro abbandonava Merzario per nove meccaniche.

A metà gara Hunt conduceva con 12 secondi sulla Tyrrell di Schekter, con 40 sulla Lotus di Andretti e con 42 sulla Lotus di Nilsson.

Intanto anche Clay Regazzoni, che si era portato dietro il compagno di squadra Schekter, il compagno di squadra Mass e Carlos Pace con la Brabham-Alfa Romeo. Nella gara di Coppa Renault 5 si è imposto il tedesco Werner, che ha preceduto il connazionale Fix, il francese «Gorduch» e l'altro tedesco Braun. Gli italiani Fabiani, Baldo e M. Sigala sono finiti rispettivamente 14 mo, 15 mo e 16 mo.

CLASSIFICHE

Ordine d'arrivo del Gran Premio di Germania, 10.a prova del campionato mondiale di Formula 1: 1) James Hunt (McLaren) 1.41'42"; 2) Niki Lauda (Ferrari) 1.42'10"; 3) Clay Regazzoni (Ferrari) 1.43'11"; 4) Carlos Pace (Brabham Alfa Romeo) 1.42'36"; 5) Gunnar Nilsson (Lotus) 1.43'11"; 6) Elio de Angelis (Williams) 1.43'11"; 7) John Watson (Penske) 1.44'16"; 8) Tom Pryce (Shadow) 1.45'11"; 9) Alan Jones (Shadow) 1.45'11"; 10) Jean-Pierre Jarier (Shadow) 1.45'11"; 11) Alessandro T. Rossi (Tyrrell) 1.45'11"; 12) Jody Scheckter (Tyrrell) 1.45'11"; 13) Gus Edwards (G.B. Hesketh) a 1 giro. Giro più lento: 1) Niki Lauda in 7'10"8 alla media di km. 190,8. Classifica del campionato del mondo: 1) Lauda p. 50; 2) Hunt 41; 3) Schekter 34; 4) Depallier 26; 5) Reutzon 16; 6) Pryce 11; 7) Laffite 9; 8) Watson 9; 9) Stuck 8; 10) Pace 7.

Nel campionato europeo Gran Turismo

MISANO ADRIATICO (Forlì), 1 agosto. L'italiano «Ford Escort» ha vinto a Misano Adriatico la quarta prova del Campionato Europeo Gran Turismo. Favorito da un guasto al turbocompressore della «Porsche» dell'austriaco Schenker, che si è dovuto fermare sul finire della prima manche, il bresciano ha vinto entrambe le batterie con un sensibile vantaggio sullo svizzero Pallavicini, anche lui su «Porsche». Al terzo posto nella classifica per tempi figura l'ottimo Gianfranco Ricci sulla meno potente «Lancia Stratos». «Tambauto» e Ricci con i piazzamenti odierni passano al settimo posto nella classifica generale, tuttora capeggiata dall'olandese Toine Hezemans, oggi assente. Alla gara per le «Ford Escort» si è affrontato Tacus davanti a Cipolli e Coloni, mentre nella formula «super Ford» ha vinto Necchi, seguito da Lucas.

Tambauto (Porsche) vincitore a Misano

Motonautica «off shore» De Angelis-Esperto fanno il vuoto nel Trofeo Dauphin

SERVIZIO BAIE DES ANGES, 1 agosto. L'equipaggio romano Giulio De Angelis-Franco Esperto ha vinto il Trofeo d'oro Dauphin valevole quale dodicesima prova del campionato mondiale e sesta europeo «off shore». La coppia compie la novanta miglia in un'ora 27'11" media chilometrica di 114,82. Sulla scia sono terminati gli inglesi Duxford-Powel e gli americani Halprn-Vicker.

E' stata una gara dura e piena di imprevisti per le avverse condizioni del mare che ha messo fuori gioco il più esperto di piloti di questa disciplina. E quelli che hanno concluso il percorso, erano tutti provati, tanto è vero che il secondo pilota dell'equipaggio vincente, Franco Esperto, è stato trasportato all'ospedale per una lussazione al braccio destro.

Nella classe seconda, due sono i scafi su sei che hanno preso la parola. Signoretta-Gnata, i primi all'arrivo, hanno coperto le novanta miglia in un'ora 39'34" media chilometrica di 75,8. Essi hanno così ripetuto a sette giorni di distanza, lo exploit di Napoli. Nella loro scia hanno concluso i napoletani Russo-Guerrino (Gagliotta Alfa Romeo Montreal) mentre Tognelli-Soccol, gli australiani Kevi e gli inglesi Smith e Dallas hanno dovuto abbandonare; l'equipaggio Penzenti del team Mamoli della Autodelta Alfa Romeo ha dovuto rinunciare per avaria al camion che gli trasportava lo scafo.

bru. bogl.

Alla coppia Genzone-Provera il rally «tricolore»

Stratos imbattibili nelle «Valli Ossolane»

SERVIZIO DOMODOSSOLA, 1 agosto. Genzone-Provera con la Lancia-Stratos, si sono aggiudicati l'ambito trofeo Bognanza, primo premio del dodicesimo rally delle Valli Ossolane, prova valida per il titolo tricolore attualmente in battaglie tra Besozzi e Vudafieri. In questa gara i due piloti sono stati costretti al ritiro: il primo per rottura del motore e il secondo per foratura di pneumatico. A solo mezzo minuto dal vincitore, si è piazzata l'altra Lancia Stratos della scuderia Carli. In questa gara i due piloti che hanno preceduto altri due Stratos, quella di Novarese e Biasuzzi, terminati nell'ordine: 3) Hezemans (Olanda) p. 60; 2) Kellners (Germania) p. 27; 3) Pallavicini (Svizzera) e Konrad (Austria) p. 26; 5) Stenzel.

positivo per la vettura milanese. La vittoria nel gruppo uno, Turismo di serie, di Scelci con la Opel Kadett GTE ha strabbiato tutti i piloti. Avere riuscito a concludere la nona posizione assoluta.

Tra i non arrivati figurano nomi di rilievo come Stratos di Magnani, Besozzi e Vudafieri, e le Porsche Carrera di Genzone e Arizzone. In sede di verifiche post-gara un certo scorporo ha suscitato l'esclusione di tre Fiat 124 Abarth 1600 a causa di montaggi dell'autobloccante.

ARRIVO E CLASSIFICA Ordine d'arrivo: 1. Genzone (Lancia Stratos) tempo 37'04"; 2. Belosta (Lancia Stratos) 38'33"; 3. Novarese (Lancia Stratos) 38'41"; 4. Biasuzzi (Lancia Stratos) 39'00"; 5. Cuccirelli (Porsche Carrera) 39'43".

Nel Gran Premio motociclistico di Finlandia bella prova degli italiani

Bianchie Walter Villa in carrozza

Al pilota modenese le gare della 250 e della 350 - Giacomo Agostini costretto al ritiro nelle 500

E se avesse ragione De Vlaeminck?

Moser, Riccomi e il richiamo di Peccioli

Sabato mattina, un paio d'ore prima della corsa di Prato, abbiamo rivisto Roger De Vlaeminck con il quale il sottoscritto è legato da rapporti di vecchia amicizia, al punto che sovente si parla poco di ciclismo e molto di altro. Una domanda sul tema del campionato mondiale è comunque sfuggita, e il capitano della Brooklyn ha risposto: «Mi chiedi di Moser, delle sue probabilità di aggiudicarsi la maglia iridata, e pur non sottovalutando i suoi mezzi rispondo che potrebbe vincere Gimondi o un altro italiano, mentre un successo di Francesco lo ritengo difficile, molto difficile».

Il perché della tesi di De Vlaeminck è facilmente intuibile. Il cinque settembre, a Ostuni, Moser si troverà in una specie di morsa e per uscire dovrà compiere un capolavoro, vuoi in una volata ristretta, vuoi con un colpo d'ali, cioè con un'impresa solitaria. Il capolavoro non è da escludere e Moser lo sta preparando. A differenza dello scorso anno, egli non si trova col peso e le fatiche del Tour nelle gambe e ha un mese abbondante per rifinire le condizioni. Che poi sotto sotto egli voglia tornare nelle vesti di capitano unico, potremmo concordare e non concordare. Anzi, dissentiamo. Giocare un numero solo in una lotteria è pericoloso per mille ragioni, non ultima quella della rivalità fra giovane e vecchia guardia.

E ci spieghiamo meglio. Un De Vlaeminck, un Merckx, un Zoetemelc, una decina di corridori, preferiscono un Knipser ad un Moser, e al posto di Knipser mettono pure il nome di Gimondi, di Riccomi, di Fabbrì, di Santambrogio, di un tipo che in giornata di grazia partecipa ad una fuga più o meno sottovalutata dai «big» che vincenti o perdenti vogliono rimanere sulla cresta dell'onda a dispetto di un Moser e di un Merckx. E' sempre stato così nel senso che i «vecchi» ricorrono a tattiche, manovre e trucchi di ogni genere allo scopo di contrastare chi sta sopravanzando. Dunque, è giusto dare a Moser aiuti di valore, prepari sicuri e fedeli alle direttive del commissario tecnico, ma attenzione ad imprigionare la nazionale azzurra, attenzione ai pericoli della «punta fissa». E' anche una formazione con due capitani (Moser più Gimondi), comporterebbe una situazione delicata. Insomma, senza voler dare suggerimenti a Martini, pensiamo che la cosa migliore sia quella di arrivare alla formazione di una squadra robusta, legata a doppio filo alla causa comune, col motto dell'uno per tutti e del tutto per uno, e con questa prospettiva sta lavorando il selezionatore. La si capisce dalle sue mezze frasi, leggendo negli occhi, se così si può dire, e anche nel ricordo e nell'esperienza del campionato 1975, dove qualcuno non ha mantenuto la parola.

Alcune cinque prove e quindi la scelta dei dieci titolari e delle due riserve, i vari candidati, coloro che sperano di affiancare Moser e Gimondi, hanno il tempo di esprimersi. In tanto prendiamo atto che Pescara e Prato hanno registrato un impegno generale, un agonismo insolito. Che invece i reduci del Tour i più in palla, era scontato Semmai per costoro c'è il problema di conservare la forma. Gimondi ha bisogno di crescere, per intendere, e al contrario Riccomi deve mantenersi nello stato atletico in cui naviga con «spendore», a rete spiegata.

Walter Riccomi s'è imposto nel G.P. Industria e Commercio con una prestazione maniacale. Dovremmo tracciare la storia di questo toscano di ventisei primavere, raccontare le sue disavventure e il suo coraggio, il suo modo di reagire alle circostanze avverse (ha terminato un Giro d'Italia con una macellaia fratturata, ebandosi con sostanzie liquori), la qualifica di «duro» o di «stoico» gli andrebbe a pennello. Ma restiamo al presente. La Coppa Sabatini di mercoledì prossimo non fosse minacciata da molteplici delusioni. Probabilmente mancherebbero diversi campioni e diverse compagnie. Ci sarà Martini che ha proposto la dichiarazione «Sarabbi» grade se doressi essere anch'io, e poche si è ancora in ritardo a rimediare ricordando che la gara di Peccioli è un prologo di gente che lavora un anno per la propria manifestazione, che compie sacrifici enormi per consentirli. La partecipazione è generale. E' la partecipazione di un intero paese, di una vallata che ama il ciclismo e vuole un giorno di festa, di contatto con i protagonisti di tante battaglie.

Tradire Peccioli significherebbe tradire una passione genuina come acqua di fonte. Peniamoci sopra. Eriliano, signori industriali della bicicletta e signori direttori sportivi, un simile affronto.

SERVIZIO

INATRA, 1 agosto. Il centenario italiano Walter Villa in sella ad Harley Davidson si è aggiudicato le prove delle 250 e delle 350 cc. valide per il Gran Premio motociclistico di Finlandia.

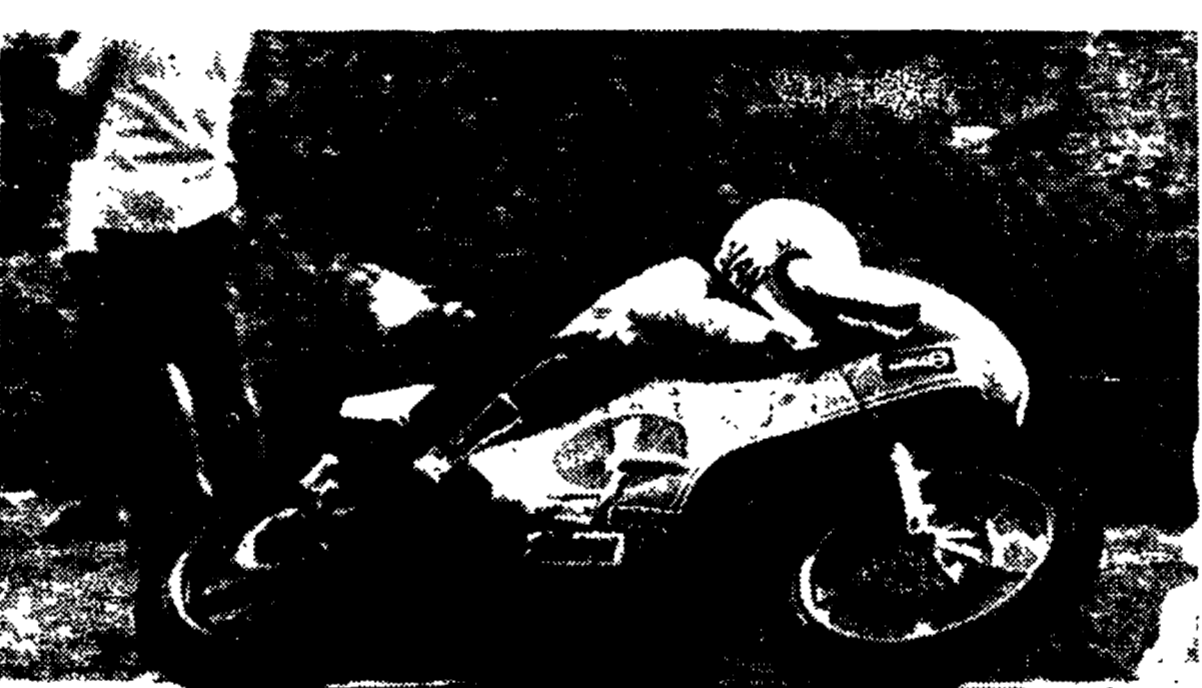
Al secondo posto nelle 250 ha potuto piazzarsi il giapponese Takazumi mentre il tedesco Dieter Braun su Morbidelli è giunto alle spalle dell'italiano nelle 350. Nella classe 50 cc vittoria dell'olandese Van Ziebroeck con l'italiano Eugenio Lazzarini su Morbidelli, ottimo terzo. Nelle 250 dietro a Walter Villa è al giapponese Akayama. L'italiano Gianfranco Bonera si è piazzato ottimo terzo. Nelle 50 ha vinto l'olandese Julien Van Ziebroeck contro il quale l'italiano Eugenio Lazzarini non ha potuto opporre resistenza, accontentandosi del terzo posto.

Monologo di Pier Paolo Bianchi sulla sua Morbidelli nelle 125. Paolo Pileri si è messo in quinta piazza. Eugenio Lazzarini è finito al decimo posto. All'americano Pat Henzen è andata la prova delle 500. Agostini ha avuto meno successo dovuto abbandonare senza lotta.

LE CLASSIFICHE

CLASSE 50 cc 1. JULIEN VAN ZIEBROECK (Olanda) 23'11"; 2. Ulrich Graf (Svizzera) 23'20"; 3. Eugenio Lazzarini (Italia) 24'27"; 4. Herbert Rihberger (RFT) 24'11"; 5. Hans Hummel (Austria) 25'14"; 6. Theo Thimmer (Olanda) 25'17"; 7. Rolf Blatter (Svizzera) 25'19"; 8. Eelco Van Dongen (Olanda) 25'37"; 9. Gerrit Strikker (Olanda) 25'39";

CLASSE 125 cc 1. PIER PAOLO BIANCHI (Italia) su Morbidelli, 48'27"; 2. Gert Bender (RFT) su Bender, 47'21"; 3. Henk Van Kessel (Olanda) su Yamaha, 47'27"; 4. J. Guigabediet (Francia) su Morbidelli, 47'30"; 5. Matti Rintanen (Finlandia) su Morbidelli, 48'12"; 6. Stefan Doerflinger (Svizzera) 48'12"; 7. Anton Mang (Gran Bretagna) su Morbidelli, 48'15"; 8. Per-Eddvin Karlsson (Svezia) su Morbidelli, 48'15"; 9. Matti Rintanen (Finlandia) su Morbidelli, 48'33"; 10. Eugenio Lazzarini (Italia) su Morbidelli, 48'33";



Walter Villa in piena azione.

10. Gunter Schirhofer (RFT) 48'32"; tutti su Honda ad eccezione di Lazzarini su Morbidelli e Thimmer su Yamaha, 47'21"; 2. 3. Gianfranco Bonera (Italia) su Honda, 47'27"; 4. Pentti Korhonen (Finlandia) su Yamaha, 47'28"; 5. Tom Herron (Irlanda) su Yamaha, 47'31"; 6. Dieter Braun (RFT) su Yamaha, 47'36"; 7. John Dods (Australia) su Yamaha, 48'07"; 8. Patrick Fernandez (Francia) su Yamaha, 48'28"; 9. Jean-François Balde (Francia) su Yamaha, 48'28"; 10. Henk Van Kessel (Olanda) su Yamaha, 48'40";

CLASSE 250 cc 1. WALTER VILLA (Italia) su Honda, 46'43"; 2. Takazumi Akayama (Giappone) su Yamaha, 47'11"; 3. 3. Gianfranco Bonera (Italia) su Honda, 47'28"; 4. Pentti Korhonen (Finlandia) su Yamaha, 47'28"; 5. Tom Herron (Irlanda) su Yamaha, 47'31"; 6. Dieter Braun (RFT) su Yamaha, 47'36"; 7. John Dods (Australia) su Yamaha, 48'07"; 8. Patrick Fernandez (Francia) su Yamaha, 48'28"; 9. Jean-François Balde (Francia) su Yamaha, 48'28"; 10. Henk Van Kessel (Olanda) su Yamaha, 48'40";

CLASSE 350 cc

1. WALTER VILLA (Italia) su Honda, 47'48"; 2. Teuvo Laasturi (Finlandia) su Suzuki, 48'50"; 3. Philippe Coulon (Svizzera) su Yamaha, 49'00"; 4. John Dods (Gran Bretagna) su Suzuki, 49'00"; 5. 5. Marco Lucchinelli (Italia) su Suzuki, 49'17"; 6. Dieter Braun (RFT) su Yamaha, 49'17"; 7. Jack Findlay (Australia) su Suzuki, 49'17"; 8. Christian Estrosi (Francia) su Suzuki, 50'25"; 9. Pekka Nurmi (Finlandia) a un giro, 10. Kari Kari (Austria) su Yamaha, a un giro.

CLASSE 500 cc 1. PAT HENZEN (USA) su Suzuki 48'27"; 2. Teuvo Laasturi (Finlandia) su Suzuki, 48'50"; 3. Philippe Coulon (Svizzera) su Yamaha, 49'00"; 4. John Dods (Gran Bretagna) su Suzuki, 49'00"; 5. 5. Marco Lucchinelli (Italia) su Suzuki, 49'17"; 6. Dieter Braun (RFT) su Yamaha, 49'17"; 7. Jack Findlay (Australia) su Suzuki, 49'17"; 8. Christian Estrosi (Francia) su Suzuki, 50'25"; 9. Pekka Nurmi (Finlandia) a un giro, 10. Kari Kari (Austria) su Yamaha, a un giro.

CLASSE 250 cc 1. WALTER VILLA (Italia) su Honda, 46'43"; 2. Takazumi Akayama (Giappone) su Yamaha, 47'11"; 3. 3. Gianfranco Bonera (Italia) su Honda, 47'28"; 4. Pentti Korhonen (Finlandia) su Yamaha, 47'28"; 5. Tom Herron (Irlanda) su Yamaha, 47'31"; 6. Dieter Braun (RFT) su Yamaha, 47'36"; 7. John Dods (Australia) su Yamaha, 48'07"; 8. Patrick Fernandez (Francia) su Yamaha, 48'28"; 9. Jean-François Balde (Francia) su Yamaha, 48'28"; 10. Henk Van Kessel (Olanda) su Yamaha, 48'40";

CLASSE 350 cc 1. WALTER VILLA (Italia) su Honda, 47'48"; 2. Teuvo Laasturi (Finlandia) su Suzuki, 48'50"; 3. Philippe Coulon (Svizzera) su Yamaha, 49'00"; 4. John Dods (Gran Bretagna) su Suzuki, 49'00"; 5. 5. Marco Lucchinelli (Italia) su Suzuki, 49'17"; 6. Dieter Braun (RFT) su Yamaha, 49'17"; 7. Jack Findlay (Australia) su Suzuki, 49'17"; 8. Christian Estrosi (Francia) su Suzuki, 50'25"; 9. Pekka Nurmi (Finlandia) a un giro, 10. Kari Kari (Austria) su Yamaha, a un giro.

A UN REDUCE DI MONTREAL IL RIUSCITO TROFEO JACOPONI

Sprint di Barone a Livorno

DALL'INVIATO LIVORNO, 1 agosto. Il Trofeo Jacoponi si è deciso allo sprint Lazzurro Carmelo Barone della «Fiorella Moccassini» ha bruciato sulla frettuosa arrivo i compagni di fuga Bogi, Magrini, Zanelli, Salvietti, Checchi, Passuello, Alampì, Bertinelli. Barone debutta nella categoria superiore con la «Fiorella», se la società farà la squadra di professionisti. I suoi dirigenti accenderanno domani Comunque Barone ha fatto sapere che è intenzionato a compiere comunque il gran salto.

Il successo conquistato da Barone nella categoria superiore, patrocinata dal nostro giornale, ha un significato di gran lunga superiore al valore di qualche centomila lire attribuito ad un atleta che taglia per primo il traguardo. Si è imposto, Passuello, Salvietti, Donati, Bertinelli, Bogi, Alampì, Checchi, Marchetti, Mazzanti e Raggi. Barone ha dato l'impressione di aver poco sregolato, ha raggiunto la piena maturità atletica ed è pronto da un mese a prova di bomba.

Il Trofeo Jacoponi ha il proposito di un lungo periodo il confronto diretto fra i due squadroni della «Castello China» e la «Fiorella Moccassini». La prima capeggiata da Mazzanti (debutta nel professionismo con la Zonata Santini) probabilmente nel Giro di Lombardia, l'altra dall'azzurro Barone reduce da Montreal. Lo scontro tra queste due formazioni — nel corso del quale si è inserito il portacolori della «Lucchese», Zanelli — ha esaltato questa quattordicesima edizione del Trofeo Jacoponi che si è dimostrata ancora una volta importante di qualche centinaio di metri. Barone e Magrini si erano avvantaggiati di qualche centinaio di metri tentando di sorprendere il gruppetto di testa composto da Barone, Passuello, Salvietti, Donati, Bertinelli, Bogi, Alampì, Checchi, Marchetti, Mazzanti e Raggi. Barone ha dato l'impressione di aver poco sregolato, ha raggiunto la piena maturità atletica ed è pronto da un mese a prova di bomba.

Il successo conquistato da Barone nella categoria superiore, patrocinata dal nostro giornale, ha un significato di gran lunga superiore al valore di qualche centomila lire attribuito ad un atleta che taglia per primo il traguardo. Si è imposto, Passuello, Salvietti, Donati, Bertinelli, Bogi, Alampì, Checchi, Marchetti, Mazzanti e Raggi. Barone ha dato l'impressione di aver poco sregolato, ha raggiunto la piena maturità atletica ed è pronto da un mese a prova di bomba.

ORDINE D'ARRIVO

Ordine d'arrivo Trofeo Jacoponi: 1) Carmelo Barone (G.S. Fiorella Moccassini) in 2'45"; 2) Rocco Alberto (G.S. Fiorella Moccassini) in 2'45"; 3) Magrini (G.S. Fiorella Moccassini) in 2'45"; 4) Zanelli (G.S. Lucchese) in 2'45"; 5) Salvietti (G.S. Lucchese) in 2'45"; 6) Bertinelli (G.S. Lucchese) in 2'45"; 7) Alampì (G.S. Lucchese) in 2'45"; 8) Bertinelli (G.S. Lucchese) in 2'45"; 9) Marchetti (G.S. Lucchese) in 2'45"; 10) Raggi (G.S. Lucchese) in 2'45";

Gino Sala