DIREZIONE — Via Otto Cantoni, 4 - ROMA Tel. 881.141-42

ABBONAMENTI: Italia e Colonie: anno L. 75; sem. L. 38; trim. L. 20
Estero: anno L. 160; sem. L. 81; trim. L. 43 Un numero 0,30; arretr. 0,50

Per rivendite e abbonamenti: ROMA - Via Otto Cantoni, n. 4
Spedizione in abbonamento postale.

il littoriale

Inserzioni Concess. esclusiva: Unione Pubblicità Italiana S. A.

Tariffa per mm. di altezza su una colonna: Commerciali L. 4; Echi di Cronaca L. 7; Necrologie L. 4; Finanziari L. 6 Pagamenti anticipati Riservato il diritto di veto

ROMA - Via del Parlamento, n. 9 piano primo Telef. 61-372
e sue succursali e agenzie

La gara della giovinezza

Il Primo Circuito dell'Agro Pontino

lo di una vicenda positiva e vitale.

Come tutte le organizzazioni nuove, il Circuito dell'Agro Pontino potrà non assurgere subito alla perfezione tecnica e sportiva. Il circuito potrà apparire tecnicamente abbastanza facile per i piloti, le sue strade non perfette in ogni tratto, la formula di corsa e il congegno organizzativo non impeccabile. Ciò non toglierà un etto alla consistenza compressiva della manifestazione, che deve essere, sopratutto, considerata come un esperimento e come un punto di partenza. L'esperienza, del resto, suggerirà se vi sarà qualcosa da muovere o da modificare.

Resta comunque quale il formidabile elenco di macchine e di piloti lo prospetta il Primo Circuito dell'Agro Pontino oggi come oggi è una delle gare più profondamente allettanti.

Il concetto tecnico prevalente

Il concetto tecnico fondamentale si è detto quale è: il collaudo delle vetture da turismo quali il loro regolamento lo definisce e disciolina di fronte a uno sforzo in pura velocità. E' la prima volta che si propone un tale quesito. La «Mille Miglia» è una gara severa certamente, ma propone altre difficoltà. Ad esempio un collaudo generale a uno sforzo prolungato, ma senza punte particolari. Non si possono, infatti, percorrere a piena andatura 1.600 chilometri di strade, perchè la loro stessa configurazione non lo consente. Tutti gli organi di una vettura duramente lavorano, nessuno, tuttavia, fino all'esasperazione. E' quello che, al contrario, impone il Circuito di Littoria, con i lunghi estesi rettilii. I motori sopporteranno uno sforzo al limite delle possibilità meccaniche. Cederanno questi motori? E quelli che resisteranno di quali rendimenti massimi saranno capaci? E quali risulteranno le migliorie più efficienti, fra quelle che il margine concesso per la messa a punto delle vetture ritiene per regolamento legittimo?

Vi sono, dunque, molti rilievi da fare che serviranno per le prove avvenire

Fuori del ginepraio di un impossibile pronostico

A questo punto sarebbe di rito entrare nel ginepraio del pronostico. E' una consuetudine alla quale riesce difficile sottrarsi, ma, una volta tanto, la sfuggiremo. Il numero inconsueto di inscritti in parte, giustifica questo ritegno. Come indicare, infatti, uno o più favoriti fra i ventitrè piloti delle minuscole «500» cmc.; o peggio ancora fra i quasi trenta inscritti della classe 1100 cmc? Ci limiteremo a indicare alcuni nomi soltanto, perciò. Ad esempio quelli di Malaguti, Spotorno, Cassinis, Ragnoli, Gilera, Randaccio nella classe minore; quello di Donati fra le «500» sport; quelli di Banti, Rossetti, Castagnaro, Marullo, Rangoni, Forti, Ermini, Comirato, Berti, Faccioni, fra le 1100, quelli di Jacazio, Capelli, Minio nel gruppo delle «1500». Infine quelli di De Rham, Lurani, Dei, Salvi, Dusmet nel gruppo delle macchine di cilindrata maggiore. Di proposito abbiamo lasciato da parte il nome di Bruno Mussolini. Per la macchina che guiderà il giovane e ardito aviatore, che i piloti del I Circuito dell'Agro Pontino sono orgogliosi di avere fra le loro fila, propone la sua candidatura alla vittoria assoluta. E' un debutto automobilistico in ogni caso interessantissimo: nè abilità di guida nè audacia potranno fare difetto in un pilota che ha dominato come Bruno Mussolini i poderosi ordigni dell'Arma Azzurra in tempi di pace e in guerra. Bruno Mussolini può vincere, perciò e il suo sarebbe un positivo successo giacchè in ognuno dei piloti della classe maggiore Bruno Mussolini avrà un cavalleresco, ma deciso rivale.

I numeri di partenza

CLASSE IV - Oltre 1500 cmc.

1. S. S. PARIOLI - X su Alfa-Romeo 2300
2. DUSMET Giacomo » Alfa-Romeo 2300
3. GRAZIANI Spartaco » Alfa-Romeo 1930
4. BRIGNONE Guido » Alfa-Romeo 2300
5. «CANTA» » Alfa-Romeo 2300
6. VENTURI Fernando » Alfa-Romeo 2300
7. RANDACCIO Vittorio » Alfa-Romeo 2300
8. HANNS » Alfa-Romeo 2300
9. LAMI Catullo » Lancia-Astura 2973
10. DE RHAM Giacomo » X
11. LURANI Giovanni » Alfa-Romeo 2300
12. DEI Guglielmo » Alfa-Romeo 2300
14. FAINI Raffaello » Alfa-Romeo 2300
15. BISEO Attilio » Alfa-Romeo 2300
16. SALVI DEL PERO di L. Giuseppe » X

CLASSE III - Fino a 1500 cmc.

18. MINIO Ruggero » Fiat 1493
19. CAPELLI Ovidio » Fiat 1498
20. GIORGIO Giorgio » Fiat 1500
21. S. S. PARIOLI - X » Fiat 1500
22. PINCI Alberto » Fiat 1500
23. JACAZIO Remy » Fiat 1493
24. CONTINI Pasquale » Fiat 1500
25. MARIOTTI Umberto » Fiat 1493
26. DOPOUR BERTE Giancarlo » Fiat 1500
27. BIANCO Paolino » Fiat 1500
28. PES DI VILLAMARINA Carlo » Fiat 1500
29. GIANNELLI Nicola » Lancia-Augusta 1200
30. MAGRONI Alberto » Fiat 1500

CLASSE II - Da 750 a 1100 cmc.

31. GASPAROTTO Riccardo » Fiat
32. ANTONINI Aldo » Fiat
33. ERMINI Pasquino » Fiat
34. FACCIONI Guerrino » Fiat
35. CASTEGNARO Mario » Fiat
36. BANTI Sergio » Fiat
37. ZERINI Vladimiro » Fiat
38. ROSSI Giuseppe » Fiat
39. MALAGOLA ANZIANI Giacomo » Fiat
40. FORTI Corrado » Fiat
41. SPOLETTINI Leo » Fiat
42. LECCHINI GIOVANNONI Vincenzo » Fiat
43. DOPOUR BERTE Massimiliano » Fiat
44. BERTI Giuseppe » Fiat
45. ROSSETTI Amilcare » Fiat
46. GUARDIANI Romeo » Fiat
47. D'ONGHIA Guido » Fiat
48. SOLARI Lorenzo » Fiat
49. QUINTAVALLA Giovanni » Fiat
50. COMIRATO Alberto » Fiat
51. TODINI Oreste » Fiat
52. MATRAXIA Giuseppe » Fiat
53. MATRULLO Francesco » Fiat
54. DEL GIUDICE Beniamino » Fiat
55. CASTELNUOVO Giorgio » Fiat
56. TASSI Omero » Fiat
57. BICCHI Labindo » Fiat
58. RANGONI MACHIAVELLI L. » Fiat

CLASSE I - Fino a 750 cmc. sport

59. DONATI Renato » Fiat
60. COLISI ROSSI Luigi » Fiat
61. VICO Nino » Fiat
62. CASALIS Alessandro » Fiat

CLASSE I - Fino a 750 cmc. turismo

63. ROMANI Antenore » Fiat
64. LEONARDI Sesto » Fiat
65. RAGNOLI Giacomo » Fiat
66. MALAGUTI Romano » Fiat
67. BOCCOSSI Bruno » Fiat
68. GRASSI Mario » Fiat
69. CROCIANI Rodolfo » Fiat
70. MAGGIANO Emanuele » Fiat
71. MANCINI Edgardo » Fiat
72. SPECIALE Francesco » Fiat
73. SPOTORNO Franco » Fiat
74. BARAVELLI Giulio » Fiat
75. FOSCARI Paolo » Fiat
76. SACERDOTI Giorgio » Fiat
77. CUSSINI Carlo » Fiat
78. CUCCI Tullio » Fiat
79. DE DOMINICIS Filiberto » Fiat
80. TREDICI » Fiat
81. TACCINI Jacopo » Fiat
82. TIMMI » Fiat
83. PACINI Ettore » Fiat
84. SERANGELI Vittorio » Fiat
85. AMATI Aldo » Fiat

LA TABELLA DELLE MEDIE

Media oraria	Tempo su un giro (Km. 80)	Tempo su due giri (Km. 160)	Tempo su tre giri (Km. 240)
60	1,20'00"	2,40'00"	4,00'00"
65	1,13'50"	2,27'40"	3,41'30"
70	1,08'34"	2,17'08"	3,36'14"
75	1,04'00"	2,08'00"	3,12'00"
80	1,00'00"	2,00'00"	3,00'00"
85	56'25"	1,52'50"	2,49'15"
90	53'20"	1,46'40"	2,40'00"
95	50'31"	1,41'02"	2,31'33"
100	48'00"	1,36'00"	2,24'00"
105	45'42"	1,31'24"	2,17'06"
110	43'38"	1,27'16"	2,10'54"
115	41'44"	1,23'28"	2,05'12"
120	40'00"	1,20'00"	2,00'00"
125	38'24"	1,16'48"	1,55'12"
130	36'55"	1,13'50"	1,50'45"
135	35'33"	1,11'06"	1,46'29"
140	34'17"	1,08'34"	1,42'51"
145	33'06"	1,06'12"	1,39'18"
150	32'00"	1,04'00"	1,36'00"

Il gruppo dei corridori fiorentini

FIRENZE, 29.

Ci pareva impossibile che si fosse del tutto spenta la sana e solida razza dei corridori automobilisti toscani. Caduti purtroppo Materassi, Brilli Peri, Masetti, Zanitratti, Cercignani, Benini si attendevano i nuovi, i giovani che colmassero i vuoti e che si affiancassero a Biondetti e a Pintacuda. Ci fu qualche tentennamento poi pian piano la passionaccia del motore si rifece largo e furono in vita i primi timidi tentativi.

Ora ci si avvia sulla strada buona. Il 10 aprile s'è costituito ufficialmente, sotto il patronato della sede fiorentina del Raci e con l'aiuto massimo che questa potrà dargli il Gruppo tini. Lo scopo del Gruppo è Corridori Automobilisti fiorenquesta potrà dargli, il Gruppo quello di dare incremento, seguendo i regolamenti vigenti, alla partecipazione dei piloti fiorentini alle gare automobilistiche nazionali ed estere onde tenere vivo lo spirito agonistico e riportare allo splendore del passato, quello che fu il centro dello sport automobilistico italiano.

Il Gruppo è già in piena funzione: ha una sua sede (in via del Sole 7) ha due alacri dirigenti in Sandrino Lanza e Elio Checcacci e conta già numerosi soci fra i quali ricorderemo, oltre al due già citati, Corrado Forti, Giorgio Castelnuovo, Roberto Quentin, Vladimiro Zanetti, Nesti Luigi, Josué Calamari, Giancarlo Doufour-Bertè, Pasquale Ermini, Guglielmo Peri, Mario Moradei, Sergio Banti, Massimiliano Doufour-Berté, Rodolfo Salvadori. Vincenzo Lecchini-Giovannoni, Giorgio Bocchino, Franco Marri, Bruno Biondi, Marcello Torrigiani, Pasquale Contini, Hanns Klopfer ed altri ancora.

Un bel nucleo come si vede e dove la buona qualità sembra andare di pari passo con la quantità.

Il Gruppo ha già partecipato ufficialmente, se questa parola alla grande prova cinque terè lecita, alle 1000 miglia. Dei dieci fiorentini partecipanti minarono la dura fatica, una percentuale notevole se si tiene conto della percentuale degli arrivati sui partiti complessivamente.

Ma oltre ai soci normali il gruppo fiorentino può vantarsi di avere due soci d'eccezione in Pintacuda e Biondetti i quali se pure legati alla scuderia Ferrari sono stati lietissimi di dare la loro adesione ai camerati fiorentini.

Programma? Non si tratta di una «scuderia» ma di un gruppo, quindi ognuno ha la macchina propria e sotto un certo aspetto fa per conto proprio per quello che riguarda le spese ma il gruppo si incarica di aiutare ai soci la partecipazione alle gare, di assisterli nello svolgimento delle manifestazioni, di scegliere eventualmente i corridori da inviare alle diverse manifestazioni.

Al Circuito dell'Agro Pontino che si corre domenica saranno ben dieci i fiorentini che parteciperanno sotto le insegne del nuovo Gruppo che viene a dare così un notevole impulso allo sport automobilistico. Di massima il Gruppo parteciperà a tutte le manifestazioni nazionali della categoria turismo ma potrà darsi, se come spera Sandrino Lanza, le cose si metteranno bene, che si possa far qualcosa di più in seguito. Intanto il Gruppo prepara il proprio campionato sociale, farà disputare la corsa in salita della Consuma ed ha intenzione di dar vita ad altre prove locali che servano di collaudo ai nuovi e di orientamento per l'organizzazione avvenire.

Perchè VARZI non correrà al G. P. di TRIPOLI

Riceviamo e pubblichiamo:
Illustre Signor Direttore,

con vivo disappunto abbiamo letto sul simpatico e caro «Littoriale», giornale nostro preferito, che fra i 30 concorrenti invitati al G. P. Tripoli non si è incluso Achille Varzi.

Se, come pensiamo, il grande nostro fuori classe non ha rinnovato il contratto con l'«Auto Union» ciò non giustifica per niente la sua assenza. Si dovrebbe pensare, per il buon nome dell'automobilismo fascista, trovare una soluzione perchè il circuito sul quale egli ha stravinto per ben tre volte, lo veda sempre al volante di una qualsiasi macchina.

Quando si hanno titoli come quelli che vanta il gallianese, non esistono, nè devono esistere impedimenti alla sua grande presenza, la quale, accrescerebbe di molto, l'interesse alla nostra bella gara coloniale.

Sarebbe, veramente, sportivo e gradito dal pubblico che si interessa all'automobilismo, rivedere lo stilista Varzi su quel campo che, non certo di suo gusto, sentirà momentaneamente disertare. Se non è già tardi per risolvere il delicato ed interessante problema, faccia sentire, la preghiamo, la nostra voce, che interpreta quella di tutti gli sportivi automobilistici.

Con le più vive grazie, accolga le scuse del sottoscritto che si firma soltanto

Uno sportivo integrale.

Lo «sportivo integrale» compilatore della lettera che pubblichiamo di buon grado ha perfettamente ragione nel considerare dolorosa l'assenza di Achille Varzi da quella gara di Tripoli che lo ha salutato tre volte vincitore su quattro e una volta secondo. La mancanza del suo nome nell'elenco dei trenta invitati al G. P. di Tripoli non vuol dire tuttavia che nei limiti del possibile non sia stato tentato di portare il classico gallatese in linea di partenza. Varzi è stato infatti invitato come la sua classe e la sua fama meritano ampiamente. Ma la mancanza di una macchina adatta, vale a dire di una macchina che gli consentisse di tentare ancora una volta il successo, ha costigliato lo stesso pilota a rinunciare. E' doloroso, naturalmente, ma il problema allora non è più quello di Tripoli: quando sarà data a Varzi la macchina che lo metta in grado di lottare e di vincere? E' un problema che già altre volte il «Littoriale» ha trattato e sul quale ritornerà.

Il sommario del R.A.C.I.

E' uscito il n. 18 del *Raci* settimanale illustrato di automobilismo, organo ufficiale del Reale Automobile Club d'Italia e della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana, che reca importanti articoli, informazioni ed illustrazioni.

Eccone l'interessante sommario:

Fermenti di vita nuova di *M. Fapia del Core* - Trossi e Farina trionfano nella III Coppa Principessa di Piemonte - Il primo Circuito dell'Agro Pontino - Giovani forze in lotta sul più giovane circuito d'Italia - La corsa dei milioni nella sua fase preparatoria - Il successo dell'VIII Coppa Milano S. Remo - San Remo prima Coppa dell'Impero - L'organizzazione della VI Conferenza per la Circolazione stradale - Un nuovo autodromo per le alte velocità - Un nuovo primato di Caracciola sul Circuito dell'Avus - Comunicati ufficiali della C.S.A.I. - Ombre sullo schermo di *Alcer* - Il romanzo del «Raci»: Verde Giallo Rosso di *J. Farini* - Moda femminile ed automobile di *Nella* - La vita delle Sedi - La pagina umoristica e dei giochi.

Nuovi primati di velocità all'AVUS

ROSEMEYER migliora i tempi di CARACCIOLA

BERLINO, 30.

Da qualche giorno le due case germaniche hanno preso possesso della pista dell'Avus per saggiarne le possibilità dopo l'avvenuta trasformazione delle due curve, che sono attualmente rialzate onde aumentare il limite massimo di velocità.

Dopo le prove effettuate tre giorni or sono dalla Casa Mercedes con i due piloti Caracciola e Brauchtisch, i quali, dopo avere saggiato il limite di velocità che la maggiore delle due curve sopraelevate consente sfiorando i 180 km. all'ora, compivano anche alcuni giri completi con la 12 cilindri Mercedes in uno dei quali Caracciola impiegava 4'19'4 corrispondente a una velocità di km. 264,220, ieri la Auto Union si è a sua volta portata con macchine e piloti all'Avus. Dopo alcuni giri di ricognizione Rosemeyer, il capo pilota della casa di Zwickau spingeva a fondo e compiva un giro in 4'16" corrispondente a una velocità media di km. 272 sul giro, superando il recentissimo primato di Caracciola.

Questi tempi che dimostrano quale incremento di velocità consentano le due curve sopraelevate (il precedente primato con le curve piane apparteneva a Stuck in 4'32" pari a km. 251,405) non sono autro che le prime avvisaglie della furibonda battaglia che nel G. P. dell'Avus le due case germaniche si daranno, per il possesso di un ideale nastro azzurro della velocità in autodromo.

ATLETICA

La S.P.A. e i suoi atleti

Si ricorda che a norma di recenti disposizioni emanate in proposito, gli atleti compresi nel nucleo della S. P. A. potranno partecipare solo alle gare stabilite per ognuno di essi.

I Commissari Federali che saranno preposti al controllo di tutte le manifestazioni nazionali e di campionato di Società, dovranno impedire che gli atleti partecipino a gare differenti da quelle per le quali sono stati autorizzati a partecipare.

Qualora un atleta appartenente al nucleo della S. P. A., partecipi a gare per le quali non sia stato autorizzato, oltre ad essere punito disciplinarmente, dovrà essere tolto dalla classifica della gara e non avrà diritto al premio relativo. La Società alla quale appartiene il suddetto atleta, verrà privata dei punti conquistati dall'atleta stesso, per le classifiche per i premi di rappresentanza, mentre nel Campionato di Società verrà assegnato punteggio zero per le gare alle quali partecipasse un atleta non autorizzato.

TIRO A VOLO

Le grandi gare di domani a Perugia

(Piattello Lire 3000; piccione L. 10.000)

PERUGIA, 30.

Domani gli appassionati del tiro a volo dell'Italia Centrale converranno a Perugia per le due belle gare indette dalla Società di Tiro a Volo, in continuazione delle altre di tre settimane fa che ebbero tanto successo.

Non v'è dubbio che il successo verrà ripetuto anche domani poichè i migliori tiratori di Roma hanno assicurato della loro presenza.

Ecco il programma-orario:

Ore 8: Tiro di prova al piattello.

Ore 9: Gara al piattello: n. 30 piattelli a serie di 5 ciascuna, a m. 12, con finale a metri 15. Premi: ad 1. L. 1000; 2. L. 500; 3. L. 350; 4. L. 300; 5. L. 250; 6. L. ed 8. L. 200. Iscrizione L. 100; marca piattello L. 1.

Ore 12: Tiri di prova al piccione.

Ore 13: Gran Tiro Perugia: n. 10 piccioni handicap federale limitato da 24 a 28 metri. Premi: 1. L. 3000 e medaglia d'oro offerta dal Comune di Perugia; 2. L. 2000; 3. L. 1500; 4. L. 1000; 5. L. 800; 6. L. 650; 7. L. 550; 8. Lire 500. Iscrizione L. 220; marca piccione L. 15. Abbonamento alle due gare L. 320.

Due bellissime scatole «Perugina» in maiolica, per i vincitori delle due gare, e una scatola «Perugina» per tutti i tiratori, dono della S. A. Perugina.

Direttore di tiro cav. Augusto Issopi. Piccioni scelti dalla Ditta Panducci.

Avvisi economici

Si ricevono presso l'Unione Pubblicità Italiana S. A. Roma, via del Parlamento, 9, p. p. Telefono 61-372 e sue succursali ed agenzie.

All'importo degli avvisi aggiungere la tassa governativa dell'1,80 per cento (minimo centesimi 25 per ogni pubblicazione) comprensiva del bollo di Quietanza e della tassa previdenza giornalisti (Legge 7 aprile 1930 n. 456).

EQUIPAGGIAMENTI Sportivi SARTORIE — TESSUTI
Cent. 50 la parola - Minimo 10 parole

DETTO SANTE e PIETRO
la scarpetta preferita dagli «Assi» del Mondo sportivo.

PIETRO TARUFFI

La macchina e il pilota che ha nno dato all'Italia la gloria del primato mondiale dell'ora per motociclette

A Testaccio debutto di scudetto in giallorosso

A. S. ROMA RUGBY
F. B. GRENOBLE

Accanto all'atteso Piero Vinci bisogna far giocare D'Alessio e c.!

(DOMENICA - ORE 16,30)

Grazie alla Roma Rugby, anche Roma avrà il piacere di avere un incontro internazionale in questa stagione. Infatti domani a Testaccio dopo la gara di calcio Roma-Fiorentina saranno di scena i campioni d'Italia ed il Grenoble F. B. C. finalista del campionato francese d'eccellenza.

Bastano questi due dati di fatto per fare assurgere la gara ad alta risonanza: essa sarà disputata da due compagini praticanti del puro rugby, basato non sulla forza fisica soltanto, ma anche sulla tecnica che è poi il migliore viatico per conquistare le masse.

L'avversario dei giallo-rossi (domani i nostri rugbysti inaugureranno appunto con questi colori augurali il conquistato scudetto) non è di quelli che possano essere presi alla leggera. Lo stato di servizio del Grenoble è rispettabile sotto ogni rapporto ed il fatto che esso annovera ben quattro nazionali e cinque selezionati in squadra è il migliore indizio perchè le sue possibilità siano valutate a quelle che sono, cioè innumerevoli.

Partita di spettacolo: torna Vinci Piero

Non per questo però, i romani debbono essere ritenuti in pretenza alla mercè degli ospiti, anzi siamo convinti che, siccome non sono in palio i due famosi punti e varrà invece un ben più alto agonismo, la Roma Rugby avrà modo di distendere i suoi reparti e di dare la stura a tutte quelle sue risorse tecniche apprese da quel prezioso e fine istruttore che è il boero Theron, e che, assimilate, formano ormai un loro noto vanto.

Inoltre, proprio contro questi suoi ex-compagni di Francia, nuovo non trascurabile apporto alle possibilità concitadine, v'è il ritorno dell'ormai prestigioso Piero Vinci che oltre ad essere sempre stato il migliore giuocatore tre quarti d'Italia, ha appreso appunto nella squadra del Grenoble infiniti altri segreti della tecnica rugbystica, a tal punto da venir citato fra i migliori dalla stampa francese e da lasciare quindi trentquillisimi sul rendimento della intera linea dei tre quarti, dove Vinci III, Vinci II, D'Alessio e Pietropaoli sono degli elementi di massimo grido. Avanti a questi ragazzi e tallonati dall'astuto Fagiolo, opererà il pacchetto degli *avanti*, il quale anche contro la Romania ha fatto rifulgere tutto il suo valore di reparto, oltre che indicare individualmente in De Angelis e Paciucci i migliori della giornata. Ma Fattori, Raffo, Silvestri, Marchesi, Foschi e Grifoni attendono domani per imitare i loro camerati e dare conferma della prova di Bucarest.

L'allenatore dei francesi ha annunciato la seguente formazione:

Estremo: Masse (15), *tre quarti:* Bournet (14), Armand-Voimy (12), Santos-Cotin (10), Milliand (11), *mediano d'apertura:* Pins (13), *di mischia:* Bouvaler (9), *avanti:* terza linea, Sarazin (6), Claudel (7), Rossel (8), seconda linea: Stabinde (5), Chatan (4), Pilonj Maihieu (3), Maurice (2), *tallonatore:* Monet (1).

Questa squadra, sia come selezione delle Alpi, sia come compagine cittadina, ha sempre vinto contro «quindici» italiani, anche quando ai trattava dell'Amatori, come fu l'11 ottobre '36, quando vinse a Milano per 6 a 4.

Contro la Rappresentativa italiana essa, col nome di Selezione delle Alpi, vinse nettamente ad Annecy per 20 a 10. Aveva già vinto l'anno prima sulla Rugby Roma per 14 a 4.

Masse è un *arriere* spettacoloso che è ritenuto uno dei migliori di tutto il rugby d'oltr'Alpe, il tre quarti ala sinistra, Milliand è velocissimo e scaltrissimo e vanta il maggior numero di mète segnate in tutta la Francia. In questa stagione, Chatan, il seconda linea, capitano della squadra francese, è poderoso ed è ritenuto il vero animatore della compagine.

E poi degli *avanti* spettacolosi, di eccezionale forza e capacità sia in mischia aperta che in quella girata, e tre veri assi del rugby quali Pinet, Cottin, Sarazin Bournet ed il velocissimo quanto bravo mediano di mischia: Bouvarel; insomma tutta una squadra dal giuoco altamente tecnico, veloce e redditizio che darà un vero spettacolo del genere.

Il quindici romano

Difronte a tale squadra, bisogna assolutamente che l'A. S. Roma scenda di gran completo e provveda quindi in qualsiasi modo per poter ridtenere da Torino, ove svolgono i Littoriali, tre suoi ottimi elementi la cui assenza se non altro per l'abitudine e l'amalgama, nuocerebbe grandemente all'efficacia dei ranghi; parliamo di D'Alessio (il Carletto N. 1 è ormai troppo amato dal pubblico per poter mancare), Grifoni e Pietropaoli. Bisognerà imporsi e farli tornare per domenica: si tratta di confronto internazionale, ove la Roma si dovrà allineare così:

Estremo: Zoffoli (1), *tre quarti:* Pietropaoli (2), Vinci II (3), Vinci III (4), D'Alessio (5), *mediano d'apertura:* Vinci IV (6), *di mischia:* Fagiolo (7), *avanti:* terza linea: Foschi (8), De Angelis (13), Grifoni (9), seconda linea: Silvestri (10), Marchesi (11), *piloni:* Fattori (1), Raffo (14), *tallonatore:* Paciucci (15).

Come si vede, sarà assente Theron il simpatico quanto competentissimo allenatore boero. Theron preferisce rimanere a riposo per due motivi: primo perchè egli è sempre propenso a far largo ai giovani, e poi perchè in questi ultimi tempi la sua attività extra-sport è stata talmente immensa da non consentirgli di scendere mai in campo per un allenamento.

Questa la novità della squadra che scenderà in campo con i colori dei Roma. Per quanto riguarda il suo valore ci sembra superfluo ritesserne gli elogi, ma è necessario però chiarire che l'avversario odierno è di un livello troppo superiore per garantire ai tifosi una probabile affermazione romana.

Di una cosa siamo certissimi, e cioè che i ragazzi di Marcotulli scenderanno in campo decisi a vendere carissima la loro pelle, anzi, in loro v'è una certa fiducia, il che garantisce una gara da essi condotta a tutta andatura e senza riposo. Insomma, i campioni d'Italia intendono provare all'illustre avversario i progressi da essi compiuti, come già lo hanno provato otto giorni fa a Bucarest contro la Romania.

Onorificenze

Il nostro corrispondente da Guarcino (Frosinone) dott. Giovanni Fiorelli, su proposta di S. E. il Ministro Guardasigilli è stato nominato Cavaliere della Corona d'Italia. Al nostro amico, vive felicitazioni.

NINO CANTALAMESSA
Direttore responsabile

Pietro Patrosilli - Redattore Capo

Stabilimento Tipografico S. A. I. G. Via S. Carlo al Corso 433-C. Tel. 84762