LA STAMPA
Archivio Storico dal 1867

GLI SPORT

L'industria italiana e la motocicletta utilitaria

Roma, 8 dicembre.

Il Direttorio della Reale Federazione Motociclistica d'Italia, nella sua recente riunione, ha trattato ampiamente il problema della motocicletta economica utilitaria. Abbiamo voluto chiedere a un membro della Federazione come il problema è stato affrontato e in che modo la nostra Federazione pensa che tale vitale problema possa essere risolto. Innanzitutto, ci è stato risposto, per motocicletta economica utilitaria deve intendersi una macchina con motore a due tempi di regola più di 200 cmc. di cilindrata, che sviluppi una velocità non superiore agli 80 chilometri orari. Il costo dovrebbe aggirarsi sulle 2500-3000 lire.

È possibile costruire una motocicletta a questo prezzo? Noi pensiamo di sì. Naturalmente tanto i fabbricanti di motocicli che fabbricanti di accessori (gomme, catene, parti elettriche, ecc.) debbono fare delle concessioni, riducendo ai prezzi più bassi possibili tutte le parti che compongono una motocicletta.

Se gl'interessati raggiungeranno una piana e concorde collaborazione su questo campo, la motocicletta economica utilitaria potrà essere lanciata sul mercato con piena soddisfazione di quanti vorranno non in grado di comprarsi un'automobile per accudire ai propri affari.

La Federazione ha in questo senso indirizzato un voto al Ciano e ad al Partito perché alla loro volta illustrino il problema agli enti corporativi interessati.

Riepilogando: l'industria italiana ha raggiunto una piena efficienza in fatto di macchine da corsa, tanto che essa ha pronte macchine per battere tutti i record mondiali, compreso quello assoluto detenuto da Henne. Ci sembra giusto pertanto che l'industria stessa si orienti ora verso la macchina utilitaria.

Per il titolo europeo dei mediopesi

Turiello-Wauters s'incontreranno a Milano

Milano, 8 dicembre.

È stato definito l'incontro Turiello-Wauters per il titolo mediopesi europeo dei pesi medio-leggeri. La trattative, iniziate subito dopo la vittoria conseguita da Turiello su Orlandi, si sono prolungate perché l'accordo non è stato facile in quanto gli organizzatori di Bruxelle pure tendevano ad assicurarsi l'importante avvenimento. Alla fine il promotore milanese dottor Rossi ha avuto il sopravvento ed è riuscito anche a superare le offerte avanzate da un organizzatore francese che voleva opporre Wauters al campione di Francia Cerdan a Parigi. L'accordo è stato raggiunto nella notte scorsa durante un'ultima conversazione telefonica tra il dott. Rossi ed il procuratore del campione belga Baudoux. Il combattimento avrà luogo nel Palazzo dello Sport nel giorno di Santo Stefano. Nella stessa riunione combatteranno anche Casadei e Doyana, recente vincitore di Vittorio Venturi.

Otto «classiche» italiane nel calendario ciclistico internaz.

Roma, 8 dicembre.

Al Congresso del Calendario, che si terrà a Zurigo il 10 dicembre, la Federazione Ciclistica Italiana sarà rappresentata dal generale Franco Antonelli, dal comm. Mozzo e dall'ispettore Gelpi. La nostra Federazione proporrà la iscrizione nel calendario internazionale delle seguenti come classiche:

Milano-San Remo (19 marzo); Giro d'Italia (27 aprile-18 maggio); Giro di Lombardia (29 ottobre); Giro del Tre Mari (4-14 settembre); Gr. Pr. Libero Ferrario; Giro del Piemonte (4 giugno); Giro della Toscana (aprile); Coppa Moschini (10 ottobre).

Nessuna partecipazione ufficiale al Giro di Germania

Roma, 8 dicembre.

Una squadra straniera ha dato per certa la partecipazione ufficiale di una squadra di ciclisti italiani al prossimo Giro della Germania Germania.

Chiesti delucidazioni in proposito alla nostra Federazione, è stato risposto che tale partecipazione è quanto mai problematica, in quanto il calendario nazionale nel mese di giugno è assiro di gare che i nostri corridori non potranno disertare.

Non è, tuttavia, impensabile che la F.C.I. consenta la partecipazione di altro della Nazione amica di qualche corridore che ne faccia richiesta. Resterebbe questa eventuale partecipazione di corridori italiani non avrebbe alcuna veste ufficiale.

Riflessi

Lapebie e la carne

I grandi «assi» del ciclismo francese sembrano definitivamente in declino e i giovani non paiono in grado di sostituirli degnamente. Ma in occasione, frutto periodo per lo sport ciclistico d'oltr'Alpi, sia l'Alpe d'Huez, come ha dimostrato la stagione decorsa. Uno solo degli assiati pare desti alcuna fiducia; il puntiglioso Lapebie, che al Velodromo d'Inverno ha resso tamente fatto ottima impressione. Ebbene, capote qual è il segreto della resurrezione di Roger? Oltre l'allenamento, Lapebie, che è l'ancor più severo regime di vita egli deve il ritorno in forma alla completa rinuncia a chiarsi di carne. Che ne direbbe Martano, direttore di sel ciclistico, o Di Paolo non ne ha abbastanza di dispotto? Dovrà

Problema arbitrale

Questa viene d'altro oceano ed interessante. In Uruguay si è vivamente preoccupati del problema dell'arbitraggio, di gesta che con un buon corpo arbitrale sarebbero sostanzialmente ridotte le decisioni gustare che ora avvengono non sempre di calmo, con conseguenti litigi, pugilati, invasioni di campo, ecc. Ecco, dunque, che le lacrimogeni, dei gelti d'acqua e dei gendarmi a cavallo. Per prima cosa si è pensato di sottoporre gli aspiranti arbitri ad una accurata civiltà medica preventiva. Non sarà ancora accettati i... corti di vista, gli strabici, coloro che si valgono di occhiali o, neppur ancora, di occhiali di vetro. Un giornale umoristico ha però fatto rilevare che Lanzetta, Lanzetta, Lanzetta, Lanzetta idonei, ma in cui non guardano quello di poter guardare contemporaneamente in due parti del campo, per esempio il punto del calcio d'angolo e l'area di rigore.

«Il goal» lampo

Un primato pressochè imbattibile. Raccontano le cronache che il fatto straniamo o, meglio ancora, eccezionale, è capitato nel corso della partita tra l'Ardwick ed il Charlton, al fischio d'inizio il centro avanti dell'Aston Villa passò la palla alla sua mezzala destra, che la passò a sua volta all'ala sinistra, che la passò al centro avanti, che la passò alla ala sinistra, che la passò al centro avanti, che la passò alla ala sinistra, che la passò al centro avanti, che la passò alla